

DANS CE NUMÉRO :

GRAND PRIX DES PAYS-BAS

LE RÉSUMÉ DE LA COURSE Page 2
NOS CHRONIQUEURS : Rott Fisher et Jacques Dumal Page 3
LES CHIFFRES DE LA COURSE Page 4
ET NOTRE BANDE DESSINÉE : Le Grand Défi Page 2



Le circuit de Zandvoort.

SEMAINE 25 - Près d'un mois est passé depuis la course précédente. Les joueurs vieillissent et les soirées bimensuelles semblent de plus en plus difficiles. Est-ce là la raison réelle? Souper pour certains, soirées spéciales pour les autres... la vraie vie l'emporte sur le plaisir!

Deuxième course consécutive hors championnat, la troisième de la saison, le Grand Prix des Pays-Bas n'est pas trop important pour la saison, mais demeure quand même un bon prélude pour les Grands Prix Européens, alors que suivront trois courses du Championnat. Mais en attendant, voyez les résultats sur le circuit de Zandvoort...

Bonne lecture.

L'AVANT-COURSE ET QUALIFICATIONS: LES PILOTES WOLF EN PREMIÈRE LIGNE.

Futur papa, Jessy semblait avoir le feu au cul, réussissant à obtenir les deux meilleurs temps aux qualifications, avec ses deux pilotes. Un regain d'énergie pour l'écurie Wolf qui, faute de résultat en course, parvient à bien paraître en qualification.

Cinquième et sixième à s'élancer pour leurs tours rapides, les pilotes Wolf ont fait ce qu'il fallait pour répondre aux attentes de leur patron, Jessy. Premier à faire son tour rapide, Bérét marquait le chrono le plus rapide, jusque-là, en inscrivant aussi le moins de pénalités (1). Seul Graham Drill fera mieux avec aucune pénalité, pour une troisième place. La pole temporaire pour Bérét, ce fut ensuite au tour de Gardleney de faire son tour rapide; en obtenant le meilleur chrono de la séance, il volait la pole à son coéquipier par un peu plus de 2 secondes. Avec 11 secondes de plus, G.Drill fut l'adversaire le plus menaçant.

L'écurie M.A.F.I.A. n'était pas loin

Graham Drill passa bien près d'avoir la pole, mais les pilotes Wolf n'étaient que trop parfait pour la séance qualificative. Le pilote M.A.F.I.A. était le dernier pilote à faire son tour rapide, et il espérait pouvoir faire mieux que l'écurie adverse. Cinquième pilote à faire un tour en 26 coups et seul pilote sans pénalité, son chrono ne fut pas à la hauteur de son tour, l'empêchant de faire mieux par 11 malheureuses secondes de plus que le détenteur de la pole.

Faiverosa, troisième pilote à s'élancer, ne semblait tout simplement pas prêt à faire son tour rapide. Le vieux italien avait sans doute oublié ses médicaments! Herman, déçu des performances de ses pilotes, laissa échapper un petit grognement, comme lui seul sait si bien faire.

Books trop rapide?

Tony Books (Casper-Timax), septième pilote à s'élancer pour son tour rapide, semblait presser de le faire, démarrant à pleine puissance pour, une fois son tour terminé, découvrir qu'il avait oublié de démarrer le chronomètre. Bravo! Stéphane, propriétaire de l'écurie Nelson, résumait cette erreur par sa déception: « Dommage. Il était pourtant rapide... » Peut-être même un peu trop rapide.

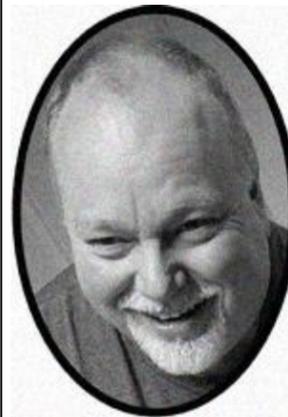
Pour terminer, soulignons la « pas de présence » de l'écurie Charly. Marie semble vouloir déjà se préparer comme futur maman!

S.R.



LE VAINQUEUR:

ENFIN UNE VICTOIRE POUR L'ÉCURIE NELSON!



L'Écurie Nelson remporte enfin une victoire, Stéphane qui aura attendu presque deux saisons avant de renouveler avec la plus haute marche du podium. 19 courses séparent sa dernière victoire à celle-ci, remportée par Tony Books, le même qui avait remporté la dernière victoire, en 1956, à Indianapolis. Des courses hors championnat, c'est quand même mieux que rien!

Pourtant, rien ne semblerait facile pour le pilote de l'écurie Nelson. Huitième et dernier pilote sur la grille de départ (il avait oublié de partir son chronomètre en qualification), ce n'est que dans la seconde partie du premier tour qu'il parvenait à se hisser dans le peloton de tête, avec quatre autres pilotes. Il profitait, alors du changement pneumatique long de Mouse (Castle-Timax) pour faire disparaître un coup de retard. Trois autres arrêts des adversaires l'aidaient aussi, sans oublier deux abandons devant lui.

Le deuxième tour fut à son avantage, aidé par la pluie. Au milieu du tour, il comptait deux coups d'avance sur son plus proche adversaire, Fiverosa (M.A.F.I.A.-Torrari). Dès ce moment, le pilote Britannique se permettait de rouler en troisième vitesse afin d'économiser son dernier point moteur, au risque de se faire rejoindre par Fiverosa. Heureusement pour lui, son adversaire ne parvenait pas à profiter de cette chance, lui-même se retrouvant en difficulté, suite à un tête-à-queue vers la fin du tour, laissant alors Books remporter une victoire pleinement méritée.

La chance pour un, la malchance pour l'autre!

Les célébrations furent grandes pour souligner cette victoire après une attente de 19 courses. Mais, malheureusement, si Books se montrait heureux, il en était autrement pour son coéquipier, Starblotti. Le jeune pilote italien était contraint à l'abandon peu après avoir franchi le milieu du circuit, au premier tour.

Voulant jouer le tout pour le tout, pour cette course, Starblotti avait décidé de démarrer avec un seul point TdR. La malchance le frappa de plein fouet, lors d'un test de TdR qui le força à

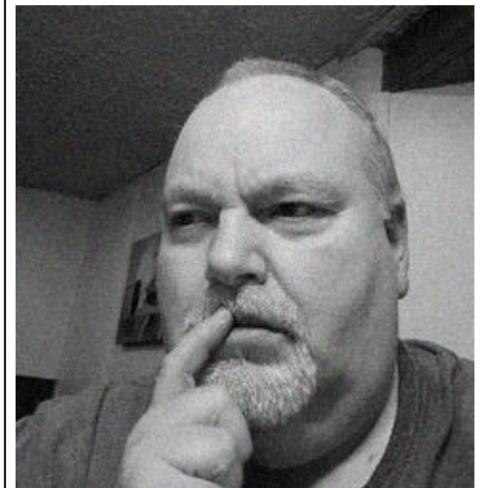
l'abandon. Bris mécanique pour l'autre pilote de l'écurie Nelson. Plusieurs tests de casse moteur laissèrent des traces sur le circuit, ce qui fit mal paraître Starblotti.

Stéphane heureux!

Inutile de mentionner combien Stéphane était heureux après cette victoire, au Grand Prix des Pays-Bas. En voyant Books franchir la ligne d'arrivée il laissa échapper un cri de victoire, réveillant certaines personnes de la maison qui se couchent tôt le samedi soir... incroyable, ça existe des gens comme ça! Bien que déçu de la piètre performance de son protégé, Starblotti, il se montrait tout-de-même heureux de la victoire de Books: « Il (Books) a travaillé fort pour cette victoire et il la mérite pleinement. Starblotti devra prendre exemple sur lui... »

Les célébrations après course furent copieusement arrosées... même durant la course. Le lendemain, Stéphane a eu droit à un léger mal de tête, profitant de la journée du dimanche pour relaxer... jusqu'à ce que sa conjointe vienne le déranger pour des tâches journalières!

S.R.



Vers la fin de la course, Stéphane (Nelson) se montrait pensif, évaluant ces coups à jouer.



LA COURSE:

HUIT AU DÉPART, TROIS À L'ARRIVÉE : LA PLUIE FAIT DES DÉGÂTS.



Sur le plus long tracé de la saison auquel on ajoute la pluie, cela faisait un parfait mélange explosif qui rendait le circuit de Zandvoort extrêmement difficile à conduire. Sans doute ce qui explique les cinq abandons - quatre casses moteur et un bris mécanique - et seulement trois voitures qui ont franchies la ligne d'arrivée. Au moins une voiture pour chacune des écuries présentes, excepté Wolf, qui a vu ses deux voitures ne pas terminer la course.

Tony Books (Casper-Timax) a dû ralentir dans le dernier tour afin d'économiser son dernier point moteur pour remporter la course devant des adversaires coriaces.

Un premier tour chaotique pour Beermann

L'avantage des positions, sur la grille de départ, ne semblait avoir d'importance. La pluie faisant en sorte de ralentir les voitures avant d'arriver au premier virage d'un arrêt; il serait plus juste de dire qu'il s'agissait d'une longue ligne droite avant le deuxième virage. C'est pourquoi, en début de course, presque toutes les voitures s'étaient regroupées. Toutes? Non, il y avait deux retardataires, Books et Beermann (Castle-Timax).

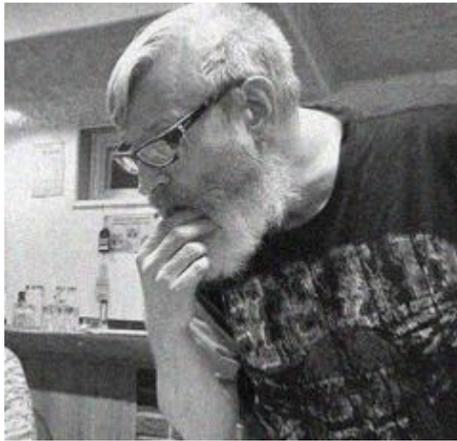
Parti septième au départ, Beermann s'arrêta immédiatement à son stand pour des réparations sur sa voiture. La première partie du premier tour ne lui réussissait pas, se retrouvant en septième position, devant Books. Cependant, la seconde partie fut de son côté, parvenant à prendre quelques coups pour se retrouver, à la fin du tour, dans le peloton de tête. Un arrêt rapide pour changement de pneus lui permettait de demeurer dans ce peloton de tête de cinq pilotes.

Encore une fois, la première partie du deuxième tour ne lui fut pas favorable. Beermann ne parvint pas à demeurer dans le peloton de tête. Pire, avec Books qui prenait seul la première position, il se voyait rétrograder en troisième place, ne parvenant même pas à profiter de cinq abandons.

Un coup derrière Fiverosa (M.A.F.I.A.-Torrari), il entreprenait la fin du deuxième tour avec prudence : seulement trois voitures en piste, terminer sur la troisième marche du podium était mieux que rien. Mais la chance lui sourit enfin. Devant lui, Fiverosa se mit à attaquer Books, pour la première place et, se montrant trop agressif, l'inévitable lui arrivait : tête-à-queue. Beermann le dépassait pour terminer en deuxième position.

Fiverosa : joie et déception!

Le vieux Fiverosa avait connu une mauvaise séance qualificative. De la cinquième position, il entreprit la course sous les conseils et encouragements de son chef d'écurie. Demeurant positif, il attaqua dès le départ pour se hisser en première place en milieu du premier tour. Mais



Yves (Castle) prenait le temps de bien analyser la course; son pilote Mouse a tout-de-même mené la course pendant 7 coups.

cette poussée d'énergie l'obligea à s'arrêter aux stands pour changer ses pneus déjà trop usés. Mais malgré tout, la chance demeurait de son côté : plusieurs arrêts aux stands par ses adversaires, additionné à deux abandons, le gardait encore dans le peloton de tête, avec quatre autres pilotes, à la fin du premier tour.

Mais après la joie, la déception arrivait dans la première partie du deuxième tour. Mauvaises conduites, des entrées de virages manquées, rapidement il se vit distancer par Books, se retrouvant avec deux coups de retard sur le meneur. Encore trop agressif, ses pneus se dégradèrent rapidement, encore une fois. À quelques coups de la fin, risquant tout pour le tout, il prenait l'avant dernier virage trop rapidement et ce fut le tête-à-queue.

Rapidement rejoint par Beermann, Fiverosa franchissait la ligne d'arrivée en troisième place, un coup de retard sur la deuxième position.

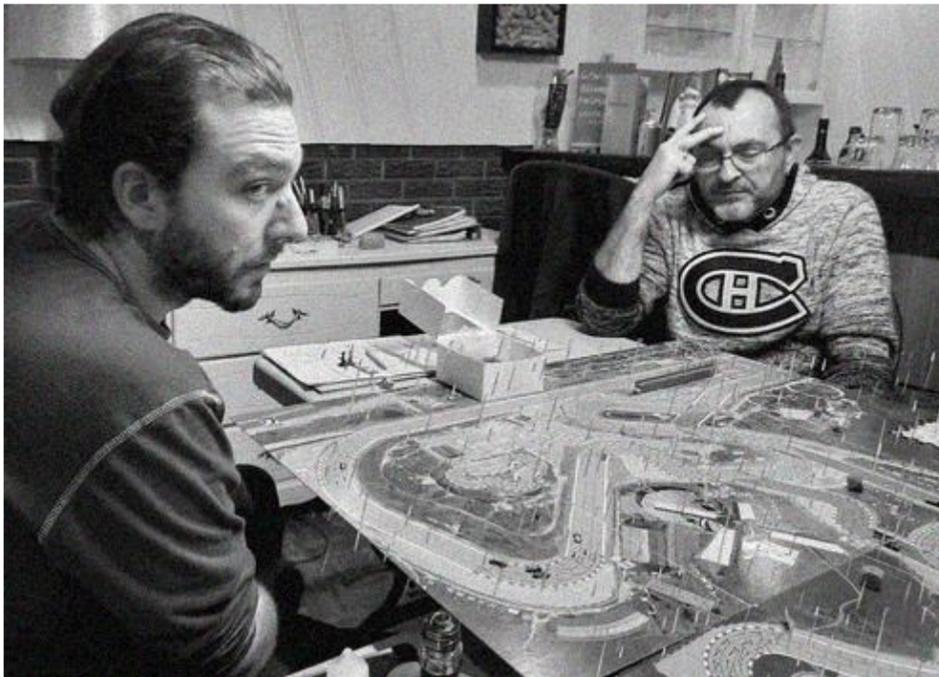
Y'a-t-il une écurie Wolf sur le circuit?

Pas beaucoup de mention des pilotes de l'écurie Wolf dans les résumés. Ce n'est pas une erreur. Les deux pilotes abandonnaient sur des casses moteurs au début du deuxième tour.

Les deux pilotes Wolf partaient de la première et deuxième position (on appelle ça une première ligne). Se retrouvant dans un groupe de cinq pilotes, pour la deuxième position, ils parvenaient à rester dans l'action jusqu'à la fin du premier tour. Gardleney (Wolf-Torrari) s'arrêtait aux puits pour un changement de pneus, un arrêt court, et Bérét (Wolf-Torrari) continuait pour entamer le deuxième tour sans s'arrêter aux puits; ce fut d'ailleurs le seul pilote à ne pas s'y arrêter.

Vers le milieu du deuxième tour, Bérét abandonnait sur un casse moteur, alors qu'il luttait pour la seconde place. Gardleney suivait son coéquipier, quelques coups plus tard, toujours sur un casse moteur, mettant ainsi fin aux espoirs de l'écurie Wolf pour le Grand Prix des Pays-Bas.

S.R.



LE GRAND DÉFI

RÉSUMÉ: Le GP d'Allemagne terminé, Michel Vaillant roule au secours de Steve Warson, gravement blessé.

Les exploits de Michel Vaillant par Jean Graton

NOUS ALLONS LE CONDUIRE A L'HOPITAL D'ADENAU POUR LES PREMIERS SOINS, PUIS IL SERA TRANSPORTÉ A L'UNIVERSITE DE BONN POUR SA JAMBE...

MICHEL A REPRIS PLACE A SON VOLANT ET SE DIRIGE LENTEMENT VERS LES TRIBUNES OU LES HONNEURS L'ATTENDENT...

MAIS VICTOIRE NE M'AURA ÉTÉ AUCUN PENIBLE!

AH! ENFIN! LE VOILA! D'OU SORTEZ-VOUS? ON VOUS ATTEND POUR LA REMISE DE LA COURONNE DE LAURIER...

SELON LA MEILLEURE TRADITION ALLEMANDE, MICHEL VAILLANT EST COURONNÉ GRAND VAINQUEUR DU GRAND PRIX D'ALLEMAGNE!

PUIS MONSIEUR LATOUR, EN TANT QU'ORGANISATEUR DU GRAND PRIX, S'APPROCHE A LUI REMETTRE LA COUPE LE COMMANÇANT "LE PREMIER PILOTE MONDIAL"...

C'EST INUTILE! JE REFUSE LE TITRE!

ET POUR RÉPONDRE A LA STUPÉFACTION QUI SE LIT SUR TOUS LES VISAGES...

IL EST INJUSTE QUE JE DÉCOURNE CE TITRE! WARSON ÉTAIT CAPABLE DE FINIR DEVANT MOI... JE N'ACCEPTÉ PAS CETTE VICTOIRE DUE A UN STUPIDE ACCIDENT.

MAIS... ENFIN VOUS AVEZ QUAND MÊME GAGNÉ!

MICHEL NE VEUT RIEN ENTENDRE DU GRAND PRIX, N'EST PAS SA CHANCE A WARSON UNE AUTRE FOIS, MAIS POUR CETTE ANNÉE, IL N'Y AURA PAS DE TENANT EN TITRE ET PUIS AU DIABLE LA COMPÉTITION! LA SAISON EST FINIE! MAINTENANT MICHEL A UN NOUVEAU AMI ET C'EST AMI A PERSONNE DE LUI... ALORS NE LUI EN VEUILLEZ PAS VOUS ABANDONNER POUR ALLER LE RETROUVER...

LE LENDEMAIN A LA CLINIQUE DE L'UNIVERSITÉ DE BONN...

HELLO MICHEL! BONJOUR STEVE! VOUS M'AVEZ FLANQUÉ LA FROUSSE!

QUE POUVONS-NOUS FAIRE POUR VOUS... PRÉVENIR VOTRE FAMILLE...

MA FAMILLE!? JE N'EN AI PAS! JE SUIS SEUL.

STEVE! JE ME SUIS BEAUCOUP ATTACHÉ A VOUS DURANT CETTE SAISON! PERMETTEZ QUE JE VENIENNE VOTRE COCRAIN... ET COMME FAMILLE, JE VOUS OFFRE LA MIENNE!

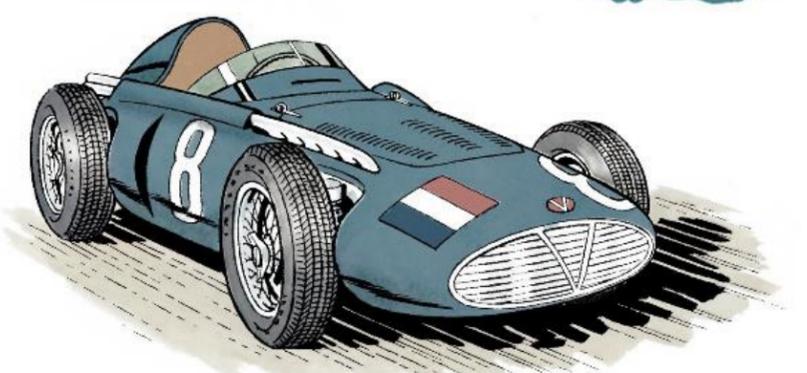
LORSQUE VOUS SÈREZ SUR PIED VOUS VIENDREZ EN CONVALESCENCE A LA MAISON! VOUS VERREZ CE QU'EST UNE VRAIE FAMILLE!

MERCI, MICHEL... VOUS ÊTES TRÈS CHIC!

TROIS SEMAINES PLUS TARD STEVE EST REZ A MOIS OUVRETS PAR LES VAILLANTS... TOUT D'ABORD DÉROBIENTE... IL EST VITE PRIS AU CHARGE DE L'AMABLE FAMILLE... IL DÉCOURTE LE MOMENT OÙ IL DEURA REPARTIR POUR L'AMÉRIQUE... D'AUTANT PLUS QU'UN GRAND ÉVÉNEMENT SE PRÉPARE!

JE CROIS QUE CE SERA UN BEAU MARIAGE!

FIN



DANS LE PROCHAIN NUMÉRO : LA PREMIÈRE PARTIE (DE 2) DE LA CRÉATION DES PNEUS DUNLOP.

MONSIEUR DUNLOP, VÉTÉRINAIRE

Une histoire de JEAN GRATON

HISTOIRE D'UN CIRCUIT:

JOUONS DANS LE SABLE DE ZANDVOORT.

Par Rott Fisher

Collaboration spéciale

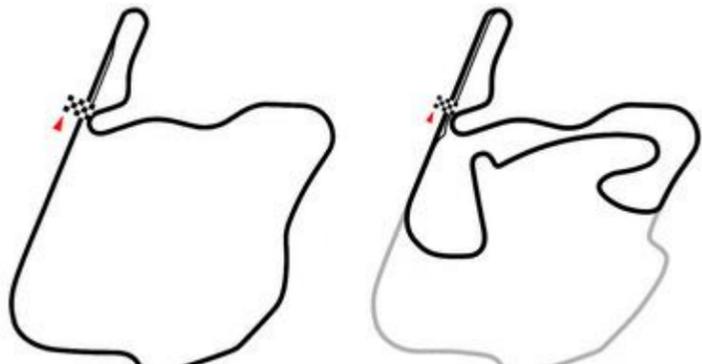


Du bord de la Méditerranée, des plages de la principauté de Monaco, au Sud de la France, nous passons aux plages des Pays-Bas, au Nord de l'Europe. Nous quittons donc le sable chaud pour aller dans le sable froid. Pas du tout pareil, c'est pas correct de changer de température comme ça. Des plans pour être malade, pour attraper un rhume de saumon. Je dis ça comme ça, chacun est libre de mordre à l'hameçon qu'il veut!

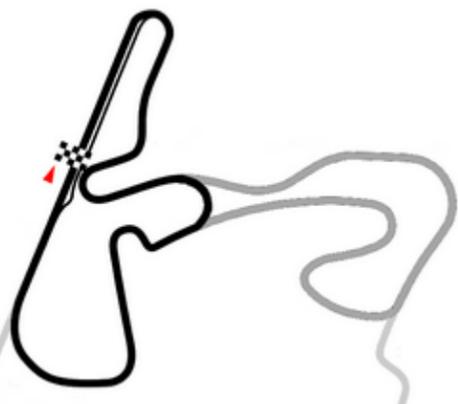
Nous voilà donc rendu dans les Pays-Bas. Là où on retrouve des îlots de terres parsemés, ici et là, aux travers des étendus d'eau, des lacs à n'en plus finir. C'est bien simple, on compte ici un plus grand nombre de ponts que de route. Incroyable! Mais nous nous intéressons surtout au circuit de Zandvoort, qui a, disons, une histoire sablonneuse!

L'idée de faire de la course automobile dans le pays des châteaux de sable, remonte à 1939. On faisait alors un petit chemin dans le sable et on y allait avec nos petites voitures de gamin! Ce n'est qu'après la guerre qu'une piste permanente fut mise en place, en utilisant les routes construites par l'occupation allemande, comme quoi il y a eu, quand même, du bon dans cette guerre! Mais, il semblerait que le fait de courir sur des routes « allemande », c'était mal vu et ça ne sentait pas bon. Allez savoir pourquoi! À croire que les bottes des soldats allemands avaient une mauvaise odeur. Finalement, en 1948, le circuit de Zandvoort vit le jour. La première course automobile s'y déroulait la même année. C'était quand même mieux que les petits tracés dans le sable!

La première course de Formule Dé Un sur le circuit de Zandvoort, a lieu avec la création du championnat de Formule Dé Un, en 1950. Malheureusement, comme pour les éditions suivantes, il s'agissait d'une course hors championnat. La Fédération Incompétente de l'Automobile n'a jamais eu l'intention d'inclure ce circuit dans le Championnat, prétextant que le tracé était trop long. De plus, les pilotes se voyaient mal de conduire avec des sabots aux pieds; pas vraiment idéal pour conduire une voiture.



Le circuit de Zandvoort a connu trois principales configurations. À gauche, celle utilisée de 1948 à 1989. Ci-dessous, le tracé utilisé de 1990 à 1998. Le tracé à droite, à partir de 1999 (ancien tracé en gris).



Pour je ne sais quelle raison, la Ligue Prout a utilisé le tracé du haut, à droite, afin d'illustrer l'ancien circuit historique (celle de gauche); sérieux problèmes de vues le président Renaud! Le tracé du bas, est le circuit voté pour figurer dans le Championnat, peut-être à partir de 1962 (anciens tracés en gris).

Les promoteurs se voyant refuser le Championnat avec un tracé trop long, ont présentés un circuit plus court qui sera présenté à partir de 1962. Auront-ils le même problème que Monaco pour intégrer leur circuit au Championnat de Formule Dé Un? Il risque de se glisser des enveloppes brunes sous les portes des décideurs du Championnat.

C'est bien beau de discuter ainsi, mais encore faut-il savoir profiter du soleil et du sable. À défaut de soleil, le sable est quand même chaud. Le temps de m'amuser un peu, pour envoyer une belle photo à mon petit Larry. Tu vois Larry, ce que papa doit faire pour gagner sa vie! Toujours prêt à mordre à l'hameçon... Bonne semaine à vous tous.



ÉDITORIAL:

LE COIN EN HAUT À DROITE!

IL N'Y A PLUS DE MADAME!

Par Jacques Dumal

Collaboration spéciale



Lorsque je vais au restaurant du coin, je m'attends me faire servir par une bonne femme. Quand je vais au dépanneur, je m'attends me faire servir par une bonne femme. Lorsque je vais au cinéma, je m'attends me faire servir par une bonne femme. Lorsque j'ai besoin d'un petit coup de main, dans le noir, en regardant un film de fesses, je m'attends me faire servir par une bonne femme. Tout ça, voilà des jobs de bonne femme. Et ce n'est vraiment pas ce à quoi je m'attends, lorsque je regarde une course de Formule Dé Un. Être patron d'écurie, ça prend du caractère, une force mentale, du jugement, et une connaissance de l'automobile, tout ce qu'on ne retrouve pas en une bonne femme. Ici Jacques Dumal, spécialiste de l'automobile, qui a besoin de sauter quelques plombs en voyant une bonne femme diriger une écurie de Formule Dé Un!

Mais cette fois, l'écurie Charly était absente à Zandvoort, de quoi nous remonter le moral et nous redonner de l'espoir en l'humanité. Non, jamais on ne verra une femme diriger le Québec un jour. C'est beaucoup trop exigeant comme travail. Aussi je me montre fort contrarié de voir ainsi une bonne femme faire la loi dans une écurie de sport automobile. La cuisine, voilà sa vraie place. C'est juste bon pour faire des enfants, et là encore, est-ce vraiment nécessaire? Les gosses ne font que nous ruiner la vie. Certains diront que je démontre ma frustration de ne pas avoir encore trouver une bonne femme pour s'occuper de moi, et

peut-être auront-ils raison, mais je peux vous assurer qu'il en est rien. Ma femme à moi, c'est l'automobile. Elle au moins, elle m'obéit, aux doigts et à l'œil, surtout le pied sur l'accélérateur. Bref, passons, car ma frustration ne pourrait qu'en venir plus grande encore.

Enfin une victoire pour l'écurie Nelson

La dernière victoire pour un pilote de l'écurie Nelson remontait à 1956. Nous sommes en 1960, je vous le rappelle. Encore plus incroyable, en 1956, c'était Tony Books qui avait gagné à Indianapolis. Et cette année c'est qui? Tony Books. Le pilote de second plan de l'écurie Nelson commence à attirer l'intérêt des amateurs du sport automobile. Moi-même je commence à l'aimer. Son talent ressemble fort au mien, moi aussi étant pilote à l'occasion, le temps d'une course ici et là. Mais encore plus incroyable, l'écurie Nelson réussit à vaincre ses adversaires et c'est qui qui n'était pas présent pour cette course? L'écurie Charly, la madame dont je parlais. Méchante coïncidence vous ne trouvez pas! Mon raisonnement, au début de cet éditorial, s'explique par lui-même. Voilà, vous avez tous compris!

Mais je m'emporte et je fini par oublier l'essentiel... Ma logeuse, madame Gertrude, m'a fait savoir que mon loyer était en retard et menace sérieusement de s'en prendre à effets personnels, en le jetant à la rue ainsi que moi-même, votre humble serviteur. Voilà, vous avez tout compris. Aussi, vos dons seraient appréciés.



Ici c'était Jacques Dumal qui vous dit à bientôt, peut-être...

NOUVELLES DE LA LIGUE PROUT

Tenez-vous bien, la corruption, pots-de-vin et tricheries arrivent dans la Ligue Prout, n'épargnant pas le championnat **FD1-évolution**. Comme on le sait, ce championnat cherche à s'approcher le plus près possible de la réalité historique. C'est maintenant chose faite en ce qui concerne les points mentionnés plus haut.

À partir de la saison 1962, trois aspects fondamentaux feront leur entrée :

Enveloppes brunes : Lors de la soirée des préparatifs, à certains moments, les équipes auront la chance de recevoir des enveloppes brunes. Ces enveloppes contiennent des offres pas très honnêtes, se résumant à des montants d'argent; mais aussi des vols de renseignements technologiques.

Tricheries : Il sera possible, pour les écuries, d'utiliser des technologies devenues illégalement, le temps d'une course ou plus.

Valises : Cette fois, il s'agit d'offres honnêtes.

Pour l'utilisation d'une enveloppe brune ou d'une tricherie, l'écurie fautive devra faire un test de corruption. Des amendes pourront être décernées si elle échoue ce test.

Tous les détails de cette nouvelle règle seront donnés aux joueurs avant la prochaine soirée des préparatifs de la saison 1962.



Monsieur, ne rentrez pas trop tard. Elle se marie avec un pilote de Formule Dé Un demain.



LES CHIFFRES:

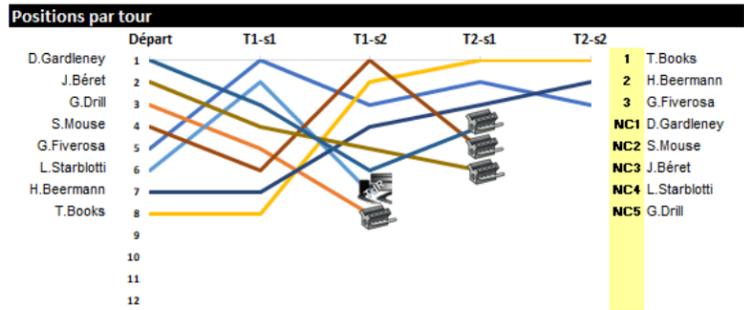
FD1-évolution 1960: Grand Prix des Pays-Bas (hors championnat)

QUALIFICATION 12 novembre 2022 19h27 à 20h17 local: Steffe (Longueuil)

Ordre des participants						
n°	pilote	pays	écurie	voiture	moteur	pneus
6	Ludovico STARBLOTTI	IT	Nelson Automobile Club	Casper T53	Timax FWMV	Donut
66	Hans BEERMANN	AL	Castle's Car & Racing	C.C.R.Thule-1	Timax FWMV	Pizzetta
5	Giuseppe FIVEROA	IT	M.A.F.I.A.	TMO-MAFIA NEW	Torrari WTMO	Pizzetta
67	Stirling MOUSE	GB	Castle's Car & Racing	C.C.R.Thule-1	Timax FWMV	Pizzetta
2	Jean BÉRET	FR	Wolf Racing Team	Wolf Destroyer V2	Torrari WTMO	Donut
8	Dan GARDLENEY	USA	Wolf Racing Team	Wolf Destroyer V2	Torrari WTMO	Donut
14	Tony BOOKS	GB	Nelson Automobile Club	Casper T53	Timax FWMV	Donut
16	Graham DRILL	GB	M.A.F.I.A.	TMO-MAFIA NEW	Torrari WTMO	Pizzetta

Résultats des qualifications						
Pos.	Pilote	pneus	coups	pén.	total	chrono temps
1	D.Gardleney	dur	26	3	29	02:45,81 03:20,81
2	J.Béret	dur	26	1	27	02:57,50 03:22,50
3	G.Drill	dur	26	0	26	03:11,90 03:31,90
4	S.Mouse	dur	26	2	28	03:12,00 03:42,00
5	G.Fiverosa	dur	26	4	30	03:48,15 04:28,15
6	L.Starblotti	dur	27	3	30	04:07,06 04:47,06
7	H.Beermann	dur	28	2	30	04:23,54 05:03,54
8	T.Books	dur	0	0	0	sortie de piste

COURSE 12 novembre 2022 20h32 à 23h48 local: Steffe (Longueuil)



Attribution des points		
pilote	pos.	points
T.Books	1er	8
H.Beermann	2e	6
G.Fiverosa	3e	4
D.Gardleney	4e	3
S.Mouse	5e	2
J.Béret	6e	1



Arrêts aux puits et incidents
Fin du 1er tour:
 3e coup - Beermann (réparations, suite au départ)
 24e coup - Mouse (pneus/long)
 24e coup - Fiverosa (pneus/court)
 24e coup - Beermann (pneus/court)
 25e coup - Gardleney (pneus/court)
Têtes à queue:
 41e coup (T2) - Fiverosa
Mauvais départ:
 Books
Abandons:
 13e coup (T1) - G.Drill (moteur)
 17e coup (T1) - Starblotti (mécanique, TdR)
 28e coup (T2) - Béret (moteur)
 29e coup (T2) - Mouse (moteur)
 30e coup (T2) - Gardleney (moteur)
Durée de la course: 3h16

Météo
Qualification:
 Soleil
Course:
 28 °C
 casse moteurs : 1-4
 1-46 Pluie

Téléspectateurs
Audience: 3 609
Chaîne: Netherlands Telev. (NTS)
Pays: Pays-Bas

Tête de la course (coups)
 Gardleney (1-4); Mouse (5); Béret (6); Mouse (7); Fiverosa (9-17); Gardleney (18); Mouse (19-23); Books (24-43).

Classement					
pos.	pilote	écurie	type de pneus	meneurs coups	nombre de coups ou cause d'abandon
1	T.Books	Nelson-Casper-Timax	D - -	20	en 43 coups
2	H.Beermann	Castle-Timax	D D -	0	+2 coups
3	G.Fiverosa	M.A.F.I.A.-Torrari	D D -	9	+3 coups
NC1	D.Gardleney	Wolf-Torrari	D D -	5	moteur (T2)
NC2	S.Mouse	Castle-Timax	D D -	7	moteur (T2)
NC3	J.Béret	Wolf-Torrari	D - -	2	moteur (T2)
NC4	L.Starblotti	Nelson-Casper-Timax	D - -	0	mécanique (T1)
NC5	G.Drill	M.A.F.I.A.-Torrari	D - -	0	moteur (T1)

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

CHAMPIONNATS CHAMPIONNAT 2/6 (4 meilleurs résultats)

Pilotes			Constructeurs			
1	G.Fiverosa	M.A.F.I.A.-Torrari	8	1	Castle-Timax	12
2	H.Beermann	Castle-Timax	8	2	M.A.F.I.A.-Torrari	9
3	S.Mouse	Castle-Timax	8	3	Casper-Timax	6
4	L.Starblotti	Nelson-Casper-Timax	6	4	Wolf-Torrari	3
5	B.McLuron	Castle-Timax	3			
6	M.Sautillant	Wolf-Torrari	3			
7	J.Béret	Wolf-Torrari	2			
8	J.Souffert	M.A.F.I.A.-Torrari	1			

LE CIRCUIT Descartes-Eurogames (#2 et #3) / © 1997 Formule Dé



Nom: Zandvoort 1950
Circuit: Zandvoort
Longueur: 336 cases (11,760 km)
Distance: 2 tours (22,520 km)
VIRAGES:
 1 arrêt : 10
 2 arrêts : 2
 3 arrêts : 0
LIGNE DROITES:
 12 cases ou - : 4
 13 à 20 cases : 4
 21 à 30 cases : 2
 31 cases ou + : 2
Tour parfait: 22 coups / 22 sous la pluie
Particularité: 2 longues lignes droites, 45 et 57 cases.

La grille de départ

		1- D. Gardleney (USA) Wolf-Torrari 3'20"81 (29 coups)
		2- J. Béret (FR) Wolf-Torrari 3'22"50 (27 coups)
		3- G. Drill (GB) M.A.F.I.A.-Torrari 3'31"90 (26 coups)
		4- S. Mouse (GB) C.C.R.-Timax 3'42"00 (28 coups)
		5- G. Fiverosa (IT) M.A.F.I.A.-Torrari 4'28"15 (30 coups)
		6- L. Starblotti (IT) Nelson-Casper-Timax 4'47"06 (30 coups)
		7- H. Beermann (AL) C.C.R.-Timax 5'03"54 (30 coups)
		8- T. Books (GB) Nelson-Casper-Timax 0'00"00 (sortie de piste)



LA COURSE EN IMAGES:



Vue aérienne de la grille de départ.



1er tour, 2e virage : un peloton de six pilotes pour la première position, Mouse (Castle-Timax) en tête.



1er tour, 4e virage : Fiverosa (M.A.F.I.A.-Torrari) prend la tête en prenant un coup sur ses adversaires.



1er tour, 5e virage : Fiverosa en tête, suivent Books (Casper-Timax), deux voitures Wolf et Mouse.



1er tour, 6e virage : et ça continue... avec maintenant cinq voitures à la poursuite de Fiverosa.



2e tour, 11e virage : Mouse parvient à passer en tête, mais quatre voitures sont à sa poursuite.



2e tour, 11 tour : Books vers la victoire, Fiverosa suit mais ce sera bientôt le tête-à-queue pour lui.

TÉLÉVISION :

La station de télévision NTS (Netherland Television Service) présentait la course plus tard, dans la semaine, en rediffusion. 3 609 téléspectateurs regardèrent la course. Le peu de succès de l'événement nous pousse à nous demander si la Formule Dé Un a un avenir sur les écrans de nos téléviseurs.

Les promoteurs et organisateurs des courses ne veulent pas voir leurs courses présentées en direct, de peur de voir une baisse de spectateurs sur les circuits.

Si présentement les données de la télévision ne servent pas, c'est tout-de-même un préambule d'une crise qui fera naître les accords Boeing, dans les années 1980

CHECK-LIST:

Castle's Car and Racing – Mouse, un moment favori, mais abandon sur casse moteur; Beermann portant ensuite l'espoir de l'écurie d'Yves, profitait d'une erreur de Fiverosa pour terminer à la deuxième place. Ça résume bien le week-end ordinaire de l'écurie Castle.

M.A.F.I.A. – Fiverosa, vers la fin de la course, a tout tenté afin d'avoir une chance à la victoire. Le tête-à-queue lui aura fait perdre non seulement la victoire, mais aussi la deuxième place. De son côté, G.Drill pliait bagage suite à son casse moteur.

Nelson Automobile Club – Rien ne s'annonçait bien pour l'écurie de Stéphane, les deux pilotes partants loin derrière, sur la grille de départ. Books remportait une victoire bien méritée, ayant connu une belle course, remontant de la dernière position jusqu'à la victoire. Du côté de Starblotti, l'espoir d'avenir pour l'écurie, rien! Il abandonnait sur un bris mécanique.

Wolf Racing Team – Très mauvais week-end pour l'écurie de Jessy avec deux abandons.

Charly's Car – Absent et plus de place!

S.R.