

FORMULE PROUT

FORMULE PROUT
MAGAZINE
ÉDITION 1960 --- GRATUIT
N° 222 --- 27 MAI 2023
--- VERSION NUMÉRIQUE

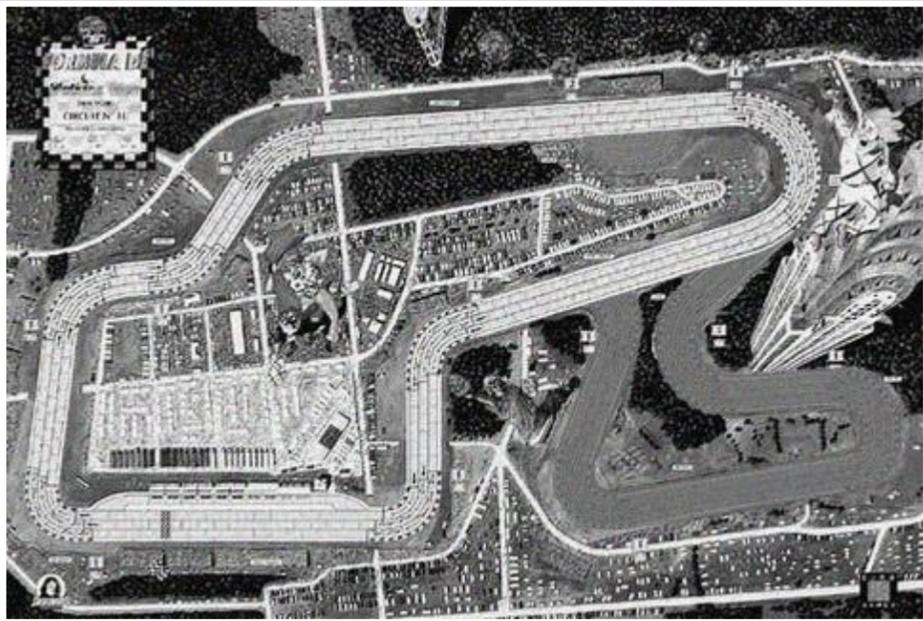
MAGAZINE

FD1
EVOLUTION
Sixième saison --- 1960
LIGUE PROUT

DANS CE NUMÉRO :

GRAND PRIX DE WATKINS GLEN

LE RÉSUMÉ DE LA COURSE Page 2
NOS CHRONIQUEURS : Rott Fisher et Jacques Dumas Page 3
LES CHIFFRES DE LA COURSE Page 4
NOTRE BANDE DESSINÉE : Radio champion du monde ... Page 2



Le circuit de Watkins Glen.

SEMAINE 39 - Le championnat des pilotes maintenant terminé, cette dernière course hors championnat ne représente plus qu'une simple étape pour mettre fin à la saison 1960 de la Formule Dé Un. Watkins Glen remplace les 500 cases d'Indianapolis et, peut-être, deviendra-t-il dans un avenir proche, un Grand Prix des États-Unis.

Mais en attendant, et avant d'aller au-delà du moment présent, découvrez le résumé de cette course; Formule Prout Magazine était là!

Bonne lecture.

L'AVANT-COURSE ET QUALIFICATIONS: LE VENT DANS LES VOILES, L'ÉCURIE NELSON EN POLE AVEC PHIL DRILL.

Après avoir remporté la course précédente, le Grand Prix d'Italie, l'écurie Nelson semble avoir le vent dans les voiles et continu de dominer la Formule Dé Un, cette fois avec Phil Drill qui obtient la première pole de la saison pour l'écurie. Peut-être pour une course hors championnat, mais après les difficultés rencontrées lors des saisons précédentes, ça se prend bien pareil!

Sixième pilote à faire son tour de qualification, P.Drill avait beaucoup à faire pour aller chercher la pole, alors détenue par G.Drill (M.A.F.I.A.-Torrari). Déjà, son coéquipier, Starblotti avait réalisé un tour médiocre, seul Beermann (Castle-Timax) faisait pire, plaçant les deux pilotes en fond de grille.

Réalisant un tour en 11 coups et une pénalité, contre 12-0 pour G.Drill, P.Drill réalisait le meilleur chrono de la séance, avec 7 secondes de mieux que l'autre Drill. En même temps, le temps total affichait une différence de 7 secondes. Le pilote suivant, Mouse (Castle-Timax), menaçait sérieusement le pilote de l'écurie Nelson, réalisant un temps avec 4 secondes de plus seulement.

Mouse et l'écurie Castle bien positionnés.

Stirling Mouse a bien fait son tour rapide et fut la seule menace pour le détenteur de la pole,

P.Drill, 4 secondes seulement séparaient les deux pilotes. Bruce McLuron connaissait aussi un bon tour qualificatif, avec 6 secondes de plus à son chrono, par rapport à G.Drill.

Véritable travail d'équipe, quatrième à s'élançer, McLuron indiquait ce qu'il fallait faire pour obtenir un tour rapide. Cinquième, Beermann montrait ce qu'il ne fallait pas faire, celui-ci obtenant le pire temps de la séance. Ne restait plus à Mouse, septième à faire son tour rapide, faire ce qu'il devait.

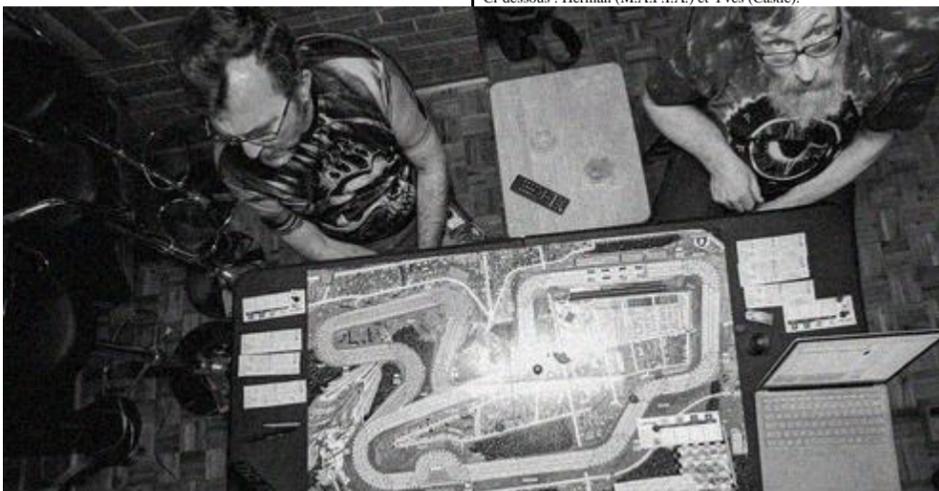
Herman dans le brouillard?

Ça ne semblait pas facile pour Herman (M.A.F.I.A.) qui a connu différentes émotions durant la séance qualificative. À commencer par le tour de Mouse, au dernier virage, qui réussissait à embrouiller Yves alors qu'il lui lança un « GO » énergique. Yves, entendant autre chose, se mit à recommencer son coup, croyant avoir mal calculé.

Par la suite, au dernier pilote, Fiverosa, et toujours dans le dernier virage, Herman semblait perdu, au point de calculer, recalculer et de calculer encore la sortie de son pilote. On a eu bien du fun à voir ces calculs!

S.R.

Ci-dessous : Herman (M.A.F.I.A.) et Yves (Castle).



LE VAINQUEUR:

PHIL DRILL DOMINE, DU DÉBUT À LA FIN!



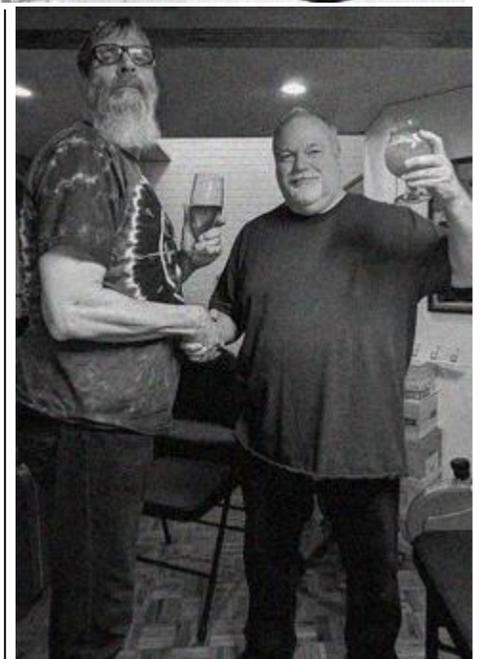
Une domination? Presque, si ce n'aurait pas été de McLuron (Castle-Timax) qui s'est permis la première place à quatre reprises en début de course. Le pilote de l'écurie Castle réussissait un départ canon qui lui permettait de prendre immédiatement la tête après le départ de la course. Deux coups plus tard, parti de la pole, Phil Drill (Casper-Timax) le rejoignait. Le tour de jeu suivant, McLuron reprenait la première place pour ensuite voir P.Drill reprendre la tête; position qu'il gardera alors jusqu'à la fin.

À partir du sixième coup, P.Drill occupait la première position. Au milieu du premier tour, après un casse moteur pour McLuron, le pilote de l'écurie Nelson prenait un coup d'avance sur son plus proche poursuivant : la deuxième place étant alors occupé par cinq pilotes. À la fin du premier tour, son poursuivant était Starblotti, son coéquipier.

À la fin du premier tour, ne s'arrêtant pas aux puits, P.Drill continuait sa course, seul en tête. Mais son coup d'avance fondait avec Starblotti qui parvenait à le rejoindre, au milieu du deuxième tour. Mais encore une fois, la menace s'estompait, toujours en cause un casse moteur pour Starblotti. P.Drill poursuivait donc sa domination, gardant toujours un coup d'avance sur la seconde place. Il ne sera plus menacé de la course, remportant une quatrième victoire pour l'écurie Nelson cette année.

Une course Nelson!

À la différence des deux autres écuries, l'écurie Nelson n'avait que deux pilotes sur la piste américaine. Starblotti, malgré sa septième position sur la grille de départ, parvenait à se joindre au groupe de la deuxième place, se partageant cette position avec quatre autres pilotes. À la fin du premier tour, après l'abandon de McLuron, il se retrouvait seul en seconde place, un



Vers la fin de la course, Yves (Castle) félicitait Stéphane (Nelson) pour sa course. Yves gardait tout de même la tête haute, monsieur a remporté la première Coupe des constructeurs, ne l'oublions pas!

coup derrière son coéquipier.

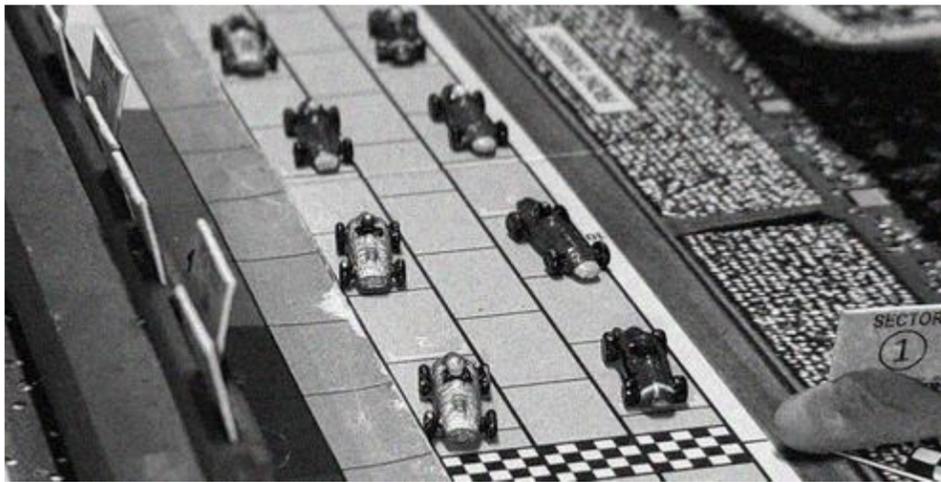
Dès lors, on s'imaginait déjà une course difficile pour les autres concurrents, Starblotti protégeant la première position de P.Drill. Mais à son tour, au milieu du deuxième tour, Starblotti se voyait abandonner, pour un septième casse moteur cette année. Mais déjà, il était trop tard pour la concurrence et P.Drill ne pouvait faire mieux que de remporter cette course.

S.R.

Ci-dessous : Stéphane, heureux d'être frère!



LA COURSE: UNE CIRCUIT DÎGNE D'UN FUTUR GRAND PRIX?



La course du premier Grand Prix de Watkins Glen n'était pas encore commencée et, déjà, on discutait ferme sur l'avenir de cette course. La Fédération Incompétente de l'Automobile verrait bien l'ajout de cette course à son championnat des pilotes, ce qui ferait grandir la notoriété du championnat avec l'arrivée d'un Grand Prix des États-Unis. Et à voir cette première édition, le spectacle offert par les participants, ce circuit mériterait sa place dans le championnat. Oublions la domination de P.Drill (Casper-Timax), c'est derrière que le spectacle se trouvait!

Au départ, McLuron (Castle-Timax) profitait d'un départ canon pour prendre immédiatement la première place, devant P.Drill. Mais l'enchaînement rapide de quatre virages à un arrêt fit en sorte de regrouper sept voitures pour la position de tête. Peu avant le milieu du tour, McLuron abandonnait sur un casse moteur, anéantissant les espoirs de l'écurie Castle pour la première place. Il restait bien deux autres pilotes à l'écurie, mais l'abandon de McLuron faisait mal.

Ce n'est qu'au milieu du premier tour que le peloton de tête se divisait, laissant s'échapper P.Drill, avec un coup d'avance sur Starblotti en deuxième place. Trois pilotes se partageaient la troisième position: Fiverosa et G.Drill (M.A.F.I.A.-Torrari), et Beermann (Castle-Timax).

Durant la course, alors qu'Yves voyait son pilote McLuron abandonner sur un casse moteur, il traita Stéphane de « cerveau de vache! »

Deuxième tour : l'écurie Nelson à l'honneur!

Premier, P.Drill; deuxième, Starblotti. La menace d'un doublé se pointait à l'horizon, avec un dernier tour à faire. Pire encore, pour les concurrents, Starblotti parvenait à rejoindre son coéquipier à la tête de la course. Au milieu du deuxième tour, trois pilotes se partageaient la troisième place: Fiverosa, G.Drill et Beermann. Ces pilotes n'abandonnaient pas et suivaient encore la parade, n'attendant une erreur ou, mieux encore, un abandon de la part d'une voiture de l'écurie Nelson... peut-être même les deux!

Mais les pilotes Nelson prenaient soin de bien gérer leurs courses. Mais à quelques coups de la fin, avant le dernier virage, Starblotti se voyait victime de son moteur et le pilote italien aban-



Yves (Castle) se voyait impuissant à la fin de la course, avec une quatrième place pour Beermann et la cinquième pour Mouse. Et dire que McLuron s'était retrouvé dans le peloton de tête en début de course...

donnait sur un casse moteur. La pression était devenue plus forte avec l'approche des trois autres pilotes derrière, qui s'approchaient dangereusement de Starblotti pour la deuxième position. Mais il était déjà trop tard; P.Drill, en sortant du dernier virage levait le pied afin d'économiser son moteur qui était en surchauffe, il avait alors deux coups d'avance sur les trois pilotes et remportait la course avec un coup d'avance.

Fiverosa, G.Drill et Beermann franchissaient la ligne d'arrivée en même temps, le podium étant complété par les deux premiers, deux pilotes de l'écurie M.A.F.I.A. Ainsi se terminait la dernière course de la saison.

S.R.

Ci-dessous : Un double podium pour Herman (M.A.F.I.A.), mais la déception se faisait voir quand même!



RADIO CHAMPION DU MONDE

DEUXIÈME PARTIE: Après une première saison en Europe, 6 victoires en 10 courses, Juan Manuel Radio revient en Argentine accueilli en héros, avant de participer au nouveau championnat des pilotes, en 1950...

À PARTIR DE 1949, FANGIO FUT SOUVENT OPPOSÉ AUX CHAMPIONS ITALIENS ET FRANÇAIS. PUIS UN JOUR...

J'ÉTAIS ENVOYÉ RECEVOIR UN TELEGRAMME D'ITALIE... JE SUIS CONVOCÉ CHEZ ALFA-ROMEO!

À SON ARRIVÉE À MILAN IL EST REU PAR MONSIEUR ALESSIO...

NOTRE MAISON A DÉCIDÉ DE PRENDRE PART AUX GRANDS PRIX EN 1950. ELLE S'INTÉRESSE AU TITRE DE CHAMPION DU MONDE, MAIS EN VUE POUR LA PREMIÈRE FOIS, NOS MACHINES SONT BONNES, MAIS NOUS VOULONS POUR LES CONDUIRE, LES PILOTES LES PLUS RAPIDES. NOUS AVONS PENSÉ À VOUS... MAIS JE TIENT À VOUS PRÉVENIR, LA DISCIPLINE DE CETTE COURSE EST TRÈS STRICTE!

FANGIO FAIT LA CONNAISSANCE DE SA VOITURE...

QUELLE BEAUTÉ! ELLE ME VA COMME UN GANT!

POUR LUI PERMETTRE DE S'ADAPTER, LA FIRME L'A FAIT DISPUTER UNE ÉPREUVE SECONDAIRE, QU'IL GAGNE FACILEMENT.

PUIS ON LUI DEMANDE DE PARTICIPER, AUX MILLE MILES, SUR UNE ALFA CONDUITE INTÉRIEURE. IL PREND LE DÉPART AVEC SON CONQUIÉREUR BAMBES!

DIEU QUE CETTE VOITURE EST BASSE...

EN EFFET! PUISQU'EN PASSANT SUR UNE BOSSE...

OH! LES GARS!... VOUS CONNAISSEZ LA NOUVELLE? MERCEDES-BENZ REVIENT SUR LES CIRCUITS.

ET IL Y EN A UNE POUR FANGIO!

IL NE DEVAIT PAS REMPORTER L'ÉPREUVE. IL N'A, DU RESTE, JAMAIS GAGNÉ LES MILLE MILES, MAIS IL ESPÈRE Y PARVENIR. C'EST ALORS UNE SUCCESSION DE GRANDS PRIX DANS TOUTS LES PAYS D'EUROPE... FANGIO Y BRILLE PARTICULIÈREMENT. LE TITRE DE CHAMPION DU MONDE DOIT SE JOUER AU GRAND PRIX D'ITALIE, PUISQUE FANGIO ET MERZANO SONT À ÉGALITÉ DE POINTS, MAIS ILS DOIVENT TOUTS LES DEUX POUR ALFA-ROMEO. ILS JOUENT À PILE-OU-FACE LA MEILLEURE VOITURE. FANGIO GAGNE ET REMPORTE LE TITRE DE CHAMPION DU MONDE 1950.

LA SAISON TERMINÉE, FANGIO EST RETOURNÉ EN ARGENTINE.

OH! LES GARS!... VOUS CONNAISSEZ LA NOUVELLE? MERCEDES-BENZ REVIENT SUR LES CIRCUITS.

ET IL Y EN A UNE POUR FANGIO!

MAIS LES MERCEDES SONT PAS ENCORE AU POINT... ET SONT BATTUES PAR LA FERRARI DE GONZALES.

MAIS CETTE ANNÉE-LÀ, FANGIO VEUT LE TITRE! IL COURT DE NOUVEAU POUR ALFA-ROMEO ET C'EST LA BALORDIE QU'IL DOIT RECEVOIR SA CONSÉCRATION!

LA COURSE PART TRÈS VITE. UN TÊTE À QUELLE DE GONZALES AU PREMIER TOUR LUI DONNE LA TROISIÈME PLACE...

PUIS IL PREND LA TÊTE... GONZALES REVIENT, ET LA LUTTE SE DÉROULE ENTRE EUX DEUX...

MAIS JUAN-MANUEL FANGIO EST QUAND MÊME LE PLUS FORT! IL FRANÇAIT EN VAINQUEUR LA LIGNE D'ARRIVÉE! IL EST CHAMPION DU MONDE!

LE PALMARÈS DE FANGIO LES ANNÉES SUIVANTES... SERAIT TROP LONG À DÉTAILLER. IL FUT ENCORE CHAMPION DU MONDE EN 1954, 1955, 1956 ET 1957. LE PETIT MÉCANICIEN DE BALDARE EST DEVENU, PARCE QU'IL LE VOULAIT, CINQ FOIS CHAMPION DU MONDE. COMME IL A COURU SUR PLUSIEURS MARCHÉS DIFFÉRENTS, ALFA-ROMEO, MASERATI, MERCEDES, FERRARI, C'EST BIEN LA PRÉFÉRENCE DE LA VICTOIRE DE L'HOMME, ET NON UNIQUEMENT DE LA MACHINE!

MAIS ALORS! FANGIO EST UN SURHOMME?

NON! MAIS JE CROIS QUE C'EST UN TRÈS GRAND BONHOMME! VOICI, DU RESTE, CE QUE DIT DE LUI UN AUTRE GRAND COUREUR, PAUL FRÈRE.

"CE QU'IL Y A D'EXTRAORDINAIRE CHEZ LE "MATRE" (C'EST AINSI QU'ON APPELLE FAMILIÈREMENT FANGIO) CE N'EST PAS QU'IL AILLE PLUS VITE QUE N'IMPORTE QUI, MAIS C'EST QU'IL N'Y A PAS DE LIMITES, SEMBLE-T-IL, À CE QU'IL EST CAPABLE DE FAIRE... AINSI, DERNIÈREMENT, À REIMS, AUX ENTRAÎNEMENTS

TEMPS DE FANGIO: 2 MINUTES 25 SECONDES 4/10

PUIS, AU VOLANT DE LA MÊME VOITURE, SCHELL, BEHRA ENSUITE, TENTENT DE LE BATTRE. APRÈS BEAUCOUP D'EFFORTS, ILS NE S'EN APPROCHENT QU'À UNE SECONDE, SOUDAIN, UN QUART-D'HEURE AVANT LA FIN DE LA SÉANCE D'ENTRAÎNEMENT, L'ANGLAIS LEWIS-EVANS, SUR VANWALL...

QUOI!? 2 MINUTES 23 SECONDES 9/10!?

JAMAIS LA MASERATI DE FANGIO NE POURRA...

FANGIO! 2 MINUTES 23 SECONDES 2/10!

SON AIR MALICIEUX, EN RENTRANT AUX STANDS. DÉMONTRÉ QUE, SANS CONVALESCER SON TEMPS, IL SAIT QUE L'AFFAIRE "EST DANS LE SAC".

LE SECRET DE LA RÉUSSITE DE FANGIO GÉNÉRE, D'UNE PART, DANS SON JUSQU'À PRÉSENT PRESQUE INFALLOIBLE, SACHANT JUSQU'OU IL PEUT OSER SANS ORAINDRE ACCIDENT, L'AUTRE PART, DANS LA PRÉCISION DE SES MOUVEMENTS: IL N'Y A QU'UNE SEULE TRAJECTOIRE QUI SOIT LA MEILLEURE DANS UN VIRAGE ET À CHAQUE PASSAGE IL LA SUIVIT SANS JAMAIS S'EN ÉCARTER DE PLUS DE QUELQUES CENTIMÈTRES, AVEC LUI, PAS DE GRANDS COUPS DE VOLANT SPECTACULAIRES!

SON ADRESSE LUI A DÉJÀ PLUSIEURS FOIS PERMIS D'ÉVITER DE GRAVES ACCIDENTS. NOTAMMENT AUX 24 HEURES DU MANS, LORS DE LA TRAGÉDIE DE 1954, QU'IL PARVINT À SE RAFFAÏLER ENTRE LE PAUVRE LEVEGH ET L'ANGLAIS.

DANS LA VIE, JUAN-MANUEL FANGIO EST L'HOMME LE PLUS DIGNÉ, LE PLUS MODESTE QU'ON PUISSE IMAGINER. AU VOLANT, IL COURT POUR LE SPORTE ET NE JOUE PAS POUR "ÉPATER LA GALÉRIE". IL EST AUSSI ÉCONOME DE SA VOITURE QUE DE SES PROPRES FORCES... BIEN SÛR, IL DE VRA CÉDER, UN JOUR, SON TITRE À UN STIRLING HOSS OU À UN PETER COLLINS... ET IL A 47 ANS! MAIS IL RESTERA POUR TOUS UNE DES PLUS LUMINEUSES GLAIRES DU SPORT!

FIN!

HISTOIRE D'UN CIRCUIT: VISITE DANS LE PAYS DE L'ONCLE SAM

Par Rott Fisher

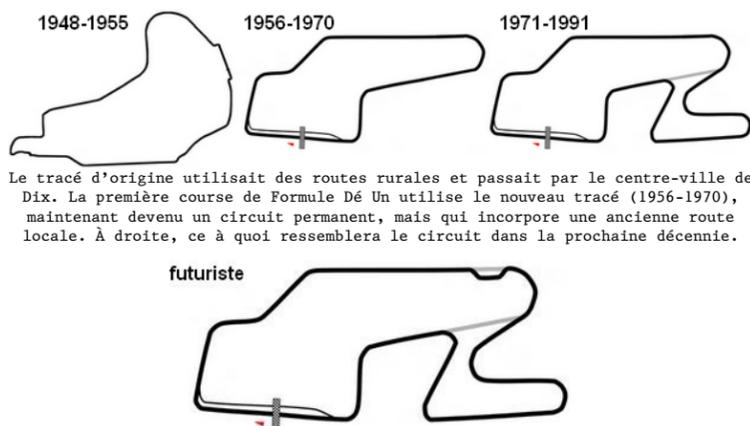
Collaboration spéciale



La première édition du Grand Prix de Watkins Glen, peut-être le futur Grand Prix des États-Unis, se déroulait cet automne, en pleine course à la présidentielle; une course en attirant une autre, en quelque sorte! Bientôt, les Américains auront à choisir entre John F. Kennedy et Richard Nixon comme nouveau président. De quoi alimenter les conversations, même sur le circuit de Watkins Glen, où le beau monde de la Formule Dé Un se retrouvait pour la dernière épreuve de la saison 1960.

Circuit extrêmement populaire aux États-Unis, l'origine de Watkins Glen, surnommé « *The Glen* », remonte à 1948 alors que le tracé original du circuit se dessinait sur les routes publiques de la ville de Dix (à côté de la ville de Huit, entre Neuf et Onze), situé au sud-ouest du village de Watkins Glen, dans l'état de New York. Après quelques accidents causant les décès de villageois du coin, devenu trop dangereux alors que le nombre de citoyens n'était déjà pas très élevé, on décida de construire un tracé permanent, entre les deux villes, qui connut son baptême de course en 1956. Ainsi, on parvenait à diminuer le nombre de décès et la ville est parvenue à grandir... un peu plus... mais très peu! Plus tard, en 1971, on ajouta une petite boucle surnommée « *The Loop* ». Mais je m'arrête là pour mes dons de clairvoyance, je ne veux pas effrayer personne... Hou! Hou! Hihihii!

Depuis sa création, le circuit de Watkins Glen a présenté des courses de toutes catégories : course de voitures de sport, la NASCAR, le Bâtard, le Can-Am, Trans-Am, Guay-Am, IMSA, YMCA, et les courses automobiles de championnat de l'USAC (qui deviendra plus tard le championnat CART). Il devenait donc logique d'inclure une course de Formule Dé Un à son calendrier, Watkins Glen pouvant ainsi en tirer toute sa notoriété et démontrer que les Américains n'avaient rien à envier aux Européens. Si les Français se croient, être le nombril du monde libre, les Américains se croient en être le grand Oncle Sam!



Le tracé d'origine utilisait des routes rurales et passait par le centre-ville de Dix. La première course de Formule Dé Un utilise le nouveau tracé (1956-1970), maintenant devenu un circuit permanent, mais qui incorpore une ancienne route locale. À droite, ce à quoi ressemblera le circuit dans la prochaine décennie.

En 1992, une petite chicane sera ajoutée au circuit, afin de forcer le ralentissement des voitures à l'approche du virage rapide (*the Loop*). En effet, entre 1989 et 1991, plusieurs accidents s'y dérouleront, certains mortels dans lesquels les pilotes ne survivront pas!

Une course de la Formule Dé Un aux États-Unis, rien de plus normal d'y retrouver des vedettes de tout genre, dans un pays dévergondé, où le sexe et le rock'n'roll sont roi! Des filles sexy et des vedettes hollywoodiennes étaient nombreuses à ce rendez-vous jet set. En ma qualité d'homme-poisson, j'ai pu me faufiler dans les ruisseaux intimes et défendus de la gent féminine... Oups, ma femme risque de lire cet article... J'ai donc demeuré de marbre devant ces beautés et j'ai manifesté haut et fort l'homme marié que je suis, tel un poisson pataugeant dans une mer de déesses aux corps dénudés... Ah! Oui, c'est vrai, ma femme...

Le circuit de Watkins Glen se situant sur la côte Atlantique, je pourrai enfin prendre un petit congé et passer chez moi, sur la côte Pacifique, dès cette course terminée. La Californie m'appelle de sa plus douce voix, les plages... je risque de mordre à l'hameçon et de me faire prendre par les diables en bikini... Maudit vers de terre aussi, pire que la drogue!

Note à mon petit Larry : Papa sera bientôt de retour, le temps de remonter le courant et d'échapper aux pièges que m'inflige le diable avec toutes ces femmes aux poitrines gigantesques. Mais où sont donc ces curés qui, sans cesse, nous ramenaient sur le droit chemin... C'est comme ces petits chanteurs de messe qui ont aussi disparu. Ne chante jamais mon petit Larry, papa te le défend. Tu risques de faire des vocalistes avec un curé perdu entre l'enfer et le paradis!

Note à ma femme : chérie, en voyageant à travers le monde, je t'ai apporté des bikinis provenant de différents lits... pays je veux dire... Ils ne sont pas tous de la même taille, je ne comprends pas. Pourtant ils allaient très bien sur les filles que... j'ai... courbes... heureusement que j'étais là pour les ramener sur le droit chemin!

Note à moi-même : Je dois apprendre à me mordre la langue avant de parler et de cesser de penser tout haut!



Rott Fisher a rencontré les candidats de l'élection présidentielle de 1960, John F. Kennedy et Richard Nixon. Le premier a traité Nixon de voyou sans avenir, l'autre traitant Kennedy de bolcheviste illettré. Comme on le devine, il n'y avait pas que les moteurs qui explosaient sur le circuit de Watkins Glen.

ÉDITORIAL:

LE COIN EN HAUT À DROITE!

UN GROS MAL DE TÊTE!

Par Jacques Dumal

Collaboration spéciale



On me demande souvent comment je fais pour écrire un éditorial à chaque numéro sans parler de sujets intéressants et inappropriés! Et chaque fois je réponds de la même façon : je ne peux faire mieux par rapport à mes connaissances, mon expérience personnelle m'ayant amené à vivre dans un logement minable et infesté de bestioles de toutes sortes... Je suis ce que je suis, un type chauve à peine âgé de 26 ans. Ici Jacques Dumal, d'un recoin sombre de mon salon où je me surprends à jouer l'intellectuel devant ma machine à écrire.

Mon avenir, malgré ma calvitie prononcée, ne réside pas à ce journal de feuilles de choux. J'ai de nombreux projets à l'horizon, à commencer mon émission sur les disques, sur la station de télévision Télé-Métropole. Le téléviseur, voilà où se trouve l'avenir des communications. Vous n'avez même plus la peine de vous forcer à lire, juste vous installer confortablement sur votre divan, et fixer le téléviseur. Même plus besoin de penser. Juste à regarder, à me regarder, à m'admirer. Par mes critiques constructives sur le dernier 45 tours de Ginette Reno, j'envahirai tous les ménages du Québec, par le téléviseur et, bientôt, mon nom sera sur toutes les lèvres des québécois. Je vous mettrai alors l'idée dans vos têtes d'acheter un almanach annuel sur l'automobile et je deviendrai riche par les ventes colossales que je ferai... et ensuite j'achèterai Télé-Métropole et j'animerai alors toutes les émissions sur cette station. L'avenir n'a qu'un nom : Jacques Dumal...

Peut-être trouvez-vous que j'exagère sur mes projets futuristes, mais il me faut bien commencer quelque part. De toute façon, fière que nous sommes d'être québécois, le Québec tout entier sera rivé sur la station de Télé-Métropole au lieu de regarder la station Radio-Canada. De toute façon, avec un tel nom, Radio-Canada, c'est à se demander si vous aurez droit à une image ou seulement entendre une voix au travers de votre téléviseur. J'ai des rêves, de l'espoir, et je l'assume entièrement. Fière de ma personne, je ne demeurerai pas toujours dans ce piteux appartement de Verdun. J'assume mes actes, contrairement aux écuries qui ont laissé malencontreusement l'écurie Nelson remporter le championnat des pilotes avec Tony Books. Une honte qu'il me soit difficile à oublier. Voilà ce qu'est devenu la Formule Dé Un! À peine née, elle nous offre déjà un spectacle déconcertant.

Fin de la saison de la Formule Dé Un

La semaine dernière se déroulait la dernière course de la saison de la Formule Dé Un, une course sans importance, hors championnat... avec une autre victoire de l'écurie Nelson, deuxième course consécutive. Voilà, je devais le mentionner!

C'est tout pour cette semaine, et déjà je me régale de mon prochain éditorial dans lequel je vous entretiendrai... d'un sujet palpitant... Bon, d'accord, je ne sais pas encore! Mais je serai là, tel un Jacques Dumal en manque de puissance, à écrire dans ce journal... Faut bien payer le loyer, peu importe comment et de qui je reçois l'argent si bien mérité... Une perruque aussi, peut-être dans mes projets futurs... afin d'offrir une meilleure image de moi-même sur votre téléviseur! Ici c'était Jacques Dumal qui vous dit pipi cacca dodo...

CHAMPIONNAT FORMULE DÉ 2 :

Grand Prix des Frontières

Semaine 42. Belgique, sur circuit urbain. 5^e course de la saison 1960. 3 tours.

1) Béret (Wolf); 2) Gardleney (Wolf); 3) Beermann (Castle); 4) Zizi (Maarsbergen); 5) Spaghetti (Castellotti); 6) Kleen (MAFIA); 7) Grotrip (Torrari); 8) Turtles (CCR); 9) Gendebine (Yeoman); 10) Crossla (Rob Walker); 11) Starblotti (Nelson); 12) Sautillant (Wolf); 13) Souffert (MAFIA); 14) Fuckheart (Casper); 15) Fret (Blocus); 16) Mouse (Castle); 17) Eat (Casper); 18) Bitland (Blocus); 19) Bianchi (Nelson).
NON CLASSÉS: Maitresse (Torrari); G.Drill (MAFIA); Skull (Reventlow); Bonnet (Rob Walker).

Incidents et abandons: Gardleney (tête à queue); Bianchi (accident, tour 3); Maitresse (accident, tour 2); G.Drill (moteur, tour 1); Skull (accident, tour 1); Bonnet (moteur, tour 1).

Blanchi, hospitalisé 1 semaine; Maitresse, hospitalisé 2 semaines.

Bourse : 85.000\$; 12.750\$ au vainqueur.

Cristal Palace Trophy

Semaine 43. Grande-Bretagne, sur le circuit de Cristal Palace. 6^e course de la saison 1960. 3 tours.

1) Souffert (MAFIA); 2) Fuckheart (Casper); 3) Starblotti (Nelson); 4) McLuron

(Castle); 5) Gardleney (Wolf); 6) Eat (Casper); 7) Gendebine (Yeoman); 8) Sautillant (Wolf); 9) Beermann (Castle); 10) Mouse (Castle); 11) Béret (Wolf); 12) Crossla (Rob Walker); 13) Kleen (MAFIA); 14) Fret (Blocus); 15) Books (Nelson); 16) Bonnet (Rob Walker); 17) Bitland (Blocus).
NON CLASSÉS: G.Drill (MAFIA).

Incidents et abandons: Beermann (sortie de piste); G.Drill (accident, tour 1).

Bourse : 60.000\$; 9.000\$ au vainqueur.

CHAMPIONNAT FD3 EUROPÉEN

Grand Prix de Bordeaux

Semaine 40. France, sur le circuit de Bordeaux. 8^e course de la saison 1960. 2 tours.

1) Bianchi (Équipe Belge); 2) Skull (Blocus); 3) Savahiri (Torrari); 4) McLuron (Blocus); 5) Classe (Torrari); 6) Kleen (Bosche); 7) Turtles (Casper); 8) Spaghetti (Colonia); 9) P.Drill (Casper).

Incidents et abandons: P.Drill (sortie de piste, tour 2).

CHAMPIONNAT FD3 BRITANNIQUE

British Empire Trophy

Semaine 38. Grande-Bretagne, sur le circuit de Silverstone. 4^e course de la

saison 1960. 2 tours.

1) Zizi (Casper); 2) Sabou (Blocus); 3) Souffert (Casper); 4) Taleur (Aston Bacon); 5) Pens (Blocus); 6) Andessou (BRO); 7) Hollywood (Tyreal); 8) Stigward (Connout); 9) Pitch (Bosche); 10) Camiann (Casper).

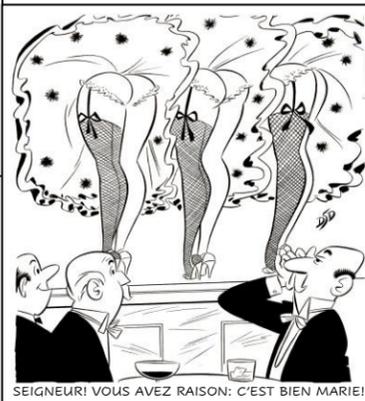
Incidents et abandons: Zizi (tête-à-queue); Sabou (tête-à-queue).

Doll Express Trophy

Semaine 421. Grande-Bretagne, sur le circuit de Silverstone. 5^e course de la saison 1960. 2 tours.

1) Sabou (Blocus); 2) Andessou (BRO); 3) Camiann (Casper); 4) Pens (Blocus); 5) Souffert (Casper); 6) Pitch (Bosche); 7) Taleur (Aston Bacon); 8) Hollywood (Tyreal); 9) Zizi (Casper).
NON CLASSÉS : Stigward (Connout).

Incidents et abandons: Zizi (accident, tour 2); Stigward (moteur, tour 1).



LES CHIFFRES:

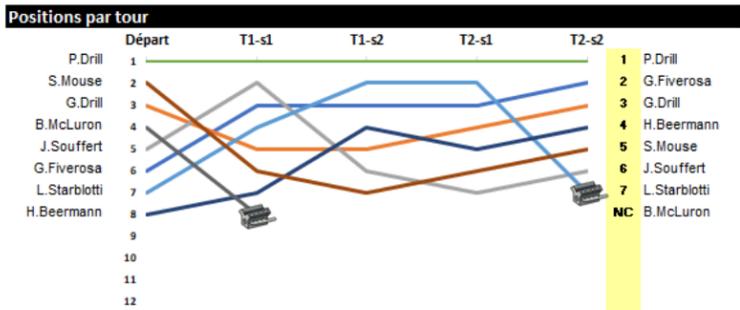
FD1-évolution 1960: Grand Prix de Watkins Glen (hors championnat)

QUALIFICATION 27 mai 2023 18h39 à 19h06 local: Steffe (Longueuil)

| Ordre des participants | | | | | | |
|------------------------|---------------------|------|------------------------|---------------|--------------|----------|
| n° | pilote | pays | écurie | voiture | moteur | pneus |
| 16 | Graham DRILL | GB | M.A.F.I.A. | TMO-MAFIA NEW | Torrari WTMO | Pizzetta |
| 6 | Ludovico STARBLOTTI | IT | Nelson Automobile Club | Casper T53 | Timax FWMV | Donut |
| 21 | Jo SOUFFERT | SUI | M.A.F.I.A. | TMO-MAFIA NEW | Torrari WTMO | Pizzetta |
| 11 | Bruce McLURON | NZ | Castle's Car & Racing | C.C.R.Thule-1 | Timax FWMV | Pizzetta |
| 66 | Hans BEERMANN | AL | Castle's Car & Racing | C.C.R.Thule-1 | Timax FWMV | Pizzetta |
| 20 | Phil DRILL | USA | Nelson Automobile Club | Casper T53 | Timax FWMV | Donut |
| 67 | Stirling MOUSE | GB | Castle's Car & Racing | C.C.R.Thule-1 | Timax FWMV | Pizzetta |
| 5 | Giuseppe FIVEROSA | IT | M.A.F.I.A. | TMO-MAFIA NEW | Torrari WTMO | Pizzetta |

| Résultats des qualifications | | | | | | | |
|------------------------------|--------------|-------|-------|------|-------|----------|----------|
| Pos. | Pilote | pneus | coups | pén. | total | chrono | temps |
| 1 | P.Drill | dur | 11 | 1 | 12 | 01:05,77 | 01:15,77 |
| 2 | S.Mouse | dur | 12 | 0 | 12 | 01:09,70 | 01:19,70 |
| 3 | G.Drill | dur | 12 | 0 | 12 | 01:12,77 | 01:22,77 |
| 4 | B.McLuron | dur | 12 | 2 | 14 | 01:18,52 | 01:38,52 |
| 5 | J.Souffert | dur | 11 | 4 | 15 | 01:13,99 | 01:38,99 |
| 6 | G.Fiverosa | dur | 11 | 4 | 15 | 01:14,48 | 01:39,48 |
| 7 | L.Starblotti | dur | 11 | 5 | 16 | 01:13,20 | 01:43,20 |
| 8 | H.Beermann | dur | 13 | 5 | 18 | 01:18,68 | 01:58,68 |

COURSE 27 mai 2023 19h30 à 21h11 local: Steffe (Longueuil)



| Attribution des points | | |
|------------------------|------|--------|
| pilote | pos. | points |
| P.Drill | 1er | 8 |
| G.Fiverosa | 2e | 6 |
| G.Drill | 3e | 4 |
| H.Beermann | 4e | 3 |
| S.Mouse | 5e | 2 |
| J.Souffert | 6e | 1 |



Arrêts aux puits et incidents
Fin du 1er tour:
 12e coup - Mouse (réparations)
 12e coup - Souffert (pneus/long)
Tête-à-queue:
 aucun
Abandons:
 6e coup (T1) - McLuron (moteur)
 19e coup (T2) - Starblotti (moteur)
Autres faits:
 Départ canon pour McLuron.

Météo
Qualification:
 Soleil
Course:
 33 °C
 casse moteurs : 1-3
 1-23 Pluie

| Classement | | | | | |
|------------|--------------|---------------------|---------------|---------|--------------------|
| pos. | pilote | écurie | type de pneus | meneurs | nombre de coups |
| | | | T1 T2 X | coups | ou cause d'abandon |
| 1 | P.Drill | Nelson-Casper-Timax | D - | 16 | en 20 coups |
| 2 | G.Fiverosa | M.A.F.I.A.-Torrari | D - | 0 | +1 coup |
| 3 | G.Drill | M.A.F.I.A.-Torrari | D - | 0 | +1 coup |
| 4 | H.Beermann | Castle-Timax | D - | 0 | +1 coup |
| 5 | S.Mouse | Castle-Timax | D D | 0 | +3 coups |
| 6 | J.Souffert | M.A.F.I.A.-Torrari | D D | 0 | +3 coups |
| 7 | L.Starblotti | Nelson-Casper-Timax | D - | 0 | moteur (T2) |
| NC | B.McLuron | Castle-Timax | D - | 4 | moteur (T1) |

Télespectateurs
Audience: N/A
Chaîne: N/A
Pays: N/A

Tête de la course (coups)
 McLuron (1-2); P.Drill (3); McLuron (4-5); P.Drill (6-20).

CHAMPIONNATS CHAMPIONNAT 6/6 (4 meilleurs résultats)

| Pilotes | | | Constructeurs | | | |
|---------|---------------|---------------------|---------------|---|--------------------|----|
| 1 | T.Books | Nelson-Casper-Timax | 26 | 1 | Castle-Timax | 30 |
| 2 | S.Mouse | Castle-Timax | 22 | 2 | Casper-Timax | 28 |
| 3 | H.Beermann | Castle-Timax | 20 | 3 | M.A.F.I.A.-Torrari | 21 |
| 4 | G.Fiverosa | M.A.F.I.A.-Torrari | 14 | 4 | Torrari | 6 |
| 5 | P.Drill | Nelson-Casper-Timax | 9 | 5 | Wolf-Torrari | 6 |
| 6 | G.Drill | M.A.F.I.A.-Torrari | 8 | | | |
| 7 | *Bags | M.A.F.I.A.-Torrari | 6 | | | |
| 8 | L.Starblotti | Nelson-Casper-Timax | 6 | | | |
| 9 | L.Bandpeti | Charly-Torrari | 6 | | | |
| 10 | J.Béret | Wolf-Torrari | 5 | | | |
| 11 | B.McLuron | Castle-Timax | 3 | | | |
| 12 | M.Sautilliant | Wolf-Torrari | 3 | | | |

LE CIRCUIT Descartes-Eurogames (#11) / © 1988 Formule Dé

Nom : **Watkins Glen**
 Watkins Glen Grand Prix Race
Longueur: 120 cases (4,200 km)
Distance: 2 tours (8,400 km)
VIRAGES:
 1 arrêt: 7
 2 arrêts: 0
 3 arrêts: 0
LIGNE DROITES:
 12 cases ou -: 4
 13 à 20 cases: 2
 21 à 30 cases: 1
 31 cases ou +: 0
Tour parfait: 10 coups / 10 sous la pluie
Particularité: Aucune.

La grille de départ

1- **P. Drill** (US)
 Nelson-Casper-Timax
 1'15"77 (12 coups)

2- **S. Mouse** (GB)
 C.C.R.-Timax
 1'19"70 (12 coups)

3- **G. Drill** (GB)
 M.A.F.I.A.-Torrari
 1'22"77 (12 coups)

4- **B. McLuron** (NZ)
 C.C.R.-Timax
 1'38"52 (14 coups)

5- **J. Souffert** (SUI)
 M.A.F.I.A.-Torrari
 1'38"99 (15 coups)

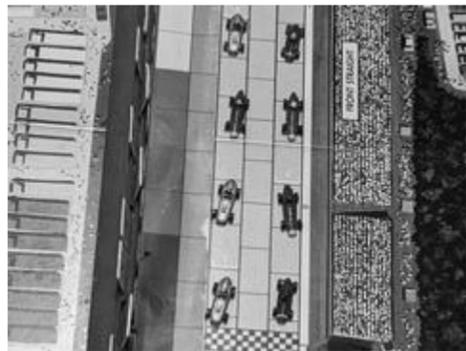
6- **G. Fiverosa** (IT)
 M.A.F.I.A.-Torrari
 1'39"48 (15 coups)

7- **L. Starblotti** (IT)
 Nelson-Casper-Timax
 1'43"20 (16 coups)

8- **H. Beermann** (AL)
 C.C.R.-Timax
 1'58"68 (18 coups)



LA COURSE EN IMAGES:



Vue aérienne de la grille de départ.



1er tour, 1er et 2e virages : P.Drill (Casper-Timax) et McLuron (Castle-Timax) mènent la course avec un coup d'avance sur six pilotes derrière.



1er tour, 2e et 3e virages : le même duel entre McLuron et P.Drill pour la tête de la course.



1er tour, avant le 5e virage : McLuron abandonne sur un casse moteur, P.Drill se retrouve seul meneur.



2e tour, 1er virage : avec un seul tour à faire, P.Drill a une bonne avance.



2e tour, avant le 5e virage : P.Drill et Starblotti (Casper-Timax), les deux pilotes de l'écurie Nelson.



2e tour, 6e et 7e virages : dans l'ordre, P.Drill avec un coup d'avance, Starblotti et Fiverosa (M.A.F.I.A.-Torrari) dans le virage précédent.



Déception pour Yves (Castle), dans sa bagarre contre P.Drill, son pilote McLuron n'a pas réussi à suivre la cadence, et ses pilotes Beermann et Mouse n'ont pas été vraiment dans le coup pour cette course. Mais Yves est bon joueur et il a su partager un peu de sa bière avec Stéphane, le gouteur!

CHECK-LIST:

Castle's Car and Racing – Beermann quatrième, Mouse cinquième et McLuron abandon. Pas vraiment un bon week-end pour l'écurie d'Yves, malgré un départ canon pour McLuron en début de course; un moteur trop poussé qui a par la suite cassé! Cependant, Beermann demeurait dans l'attente mais, malheureusement trop loin de la tête pour attaquer.

M.A.F.I.A. – l'écurie d'Herman a toujours eu un pilote pas loin de la tête, prêt à prendre la relève au besoin. Souffert, G.Drill et Fiverosa se retrouvaient dans le groupe pour la deuxième place, un coup derrière le meneur, au début du premier tour; Souffert largué, au début du deuxième tour, Fiverosa et G.Drill étaient prêts pour finalement terminer deuxième et troisième avec un seul coup de retard sur le meneur... ils n'étaient vraiment pas loin.

Nelson Automobile Club – une victoire pour l'écurie de Stéphane qui connaît une excellente fin de saison. P.Drill, aucun arrêt à son stand, a utilisé toutes les ressources de sa voiture, terminant avec un seul point de pneu et un seul point de moteur; il a d'ailleurs franchi la ligne d'arrivée en troisième vitesse, laissant fondre une avance de deux coups à un petit coup. Pour Starblotti, rien de nouveau: un autre casse moteur... le monsieur italien commence à coûter cher en moteur!

