

FORMULE PROUT

FORMULE PROUT
magazine
ÉDITION 1960 --- GRATUIT
N° 212 --- 3 SEPT. 2022
--- VERSION NUMÉRIQUE

MAGAZINE

FD1
EVOLUTION
Sixième saison --- 1960
LIGUE PROUT

DANS CE NUMÉRO :

GRAND PRIX D'ARGENTINE

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 Buenos Aires.

SEMAINE 5 - C'est le début d'une nouvelle saison, la sixième saison du championnat FD1-évolution, l'année 1960. Une nouvelle ère débute avec les écuries qui construisent leurs propres voitures, elles sont trois, cette année, à mettre en piste leurs modèles, contre deux la saison dernière. L'écurie Nelson demeure avec le constructeur Casper, et l'écurie Charly avec Torrari. Pour les moteurs, deux constructeurs sont présents cette année : Timax et Torrari. Toute une saison s'annonce en perspective.

Du côté de **Formule Prout Magazine**, votre journal sera encore présent afin de vous résumer chacune des courses de la nouvelle saison. Rien ne vous sera caché, tout vous sera dévoilé! Et l'année 1960 débutait avec notre précédent numéro, la saison commence vraiment avec ce numéro que vous avez entre les mains...

Bonne lecture.

L'AVANT-COURSE ET QUALIFICATIONS: DÉBUT DE SAISON ET UNE TRÈS LONGUE SOIRÉE.

Première course de la saison 1960, on s'attendait donc à une longue soirée; il est toujours difficile de reprendre les activités après une longue période d'arrêt. Mais il y a long et long! Et ce fut très long, malgré la mise en place de sabliers pour tenter d'augmenter le rythme de la course.

Mais même pour une première course d'une nouvelle saison, il y a un début, et ça commençait avec l'arrivée des joueurs et les qualifications. Stéphane et Herman sont arrivés avec leurs trios A&W tandis qu'Yves les attendait déjà. Parle-parle, mange-mange! Après la mise en place de la table, des chaises, de la bière, et du circuit, on pouvait enfin commencer les qualifications. Il était environ 19h20.

Encore le vieux Fiverosa!

Nouvelle procédure pour établir l'ordre des participants des qualifications, pour cette première course, l'ordre se faisait à l'inverse du classement de la saison précédente. Les nouveaux pilotes, le D20 déterminait qui serait premier. Au moins, déjà là, on a gagné du temps!

Les joueurs prirent leur marque rapidement, Bags (M.A.F.I.A.-Torrari), deuxième pilote à s'élancer, occupait la pole temporaire. Il fut menacé par le cinquième pilote, Books (Casper-Timax), qui prit 7 secondes de retard. Vint après Mouse (Castle-Timax), septième pilote, qui terminait son tour rapide avec un peu moins de 9 secondes de retard. Ces trois pilotes occupaient donc, respectivement, les trois premières places de la grille de départ. Et arriva Fiverosa (M.A.F.I.A.-Torrari)...

Le vieux vétéran réalisait un tour en 2 minutes et 16,81 secondes, près de 9 secondes de mieux que son coéquipier Bags; tout le monde chutait d'une place, au grand désarroi de Stéphane et d'Yves. Mieux encore, l'écurie M.A.F.I.A. (anciennement T.M.O. ou Tremblay)

récoltait une belle première ligne sur la grille de départ, de quoi bien commencer la nouvelle saison.

Les bons et mauvais coups

Le meilleur chrono : Fiverosa avec 1 minute et 46,81 secondes. Le pire chrono : Beermann (Castle-Timax) avec 2 minutes et 41,59 sec.

Meilleur nombre de coups : Bags, Beermann et Mouse avec 18 coups chacun, mais Bags et Beermann sont les seuls pilotes à ne pas avoir reçu de pénalités; trois pilotes réussissent des tours avec 17 coups (et un total de 7 pénalités), Mouse étant le meilleur avec 17 coups et 1 pénalité. Le pire : Phil Drill (Casper-Timax) avec 33 coups (il était le premier pilote à s'élancer).

Le record de la pole était de 1 minute et 53,31 secondes, établi par Gunhaller en 1958. Cette année, la pole est de 2 minutes et 16,81 secondes, par Fiverosa.

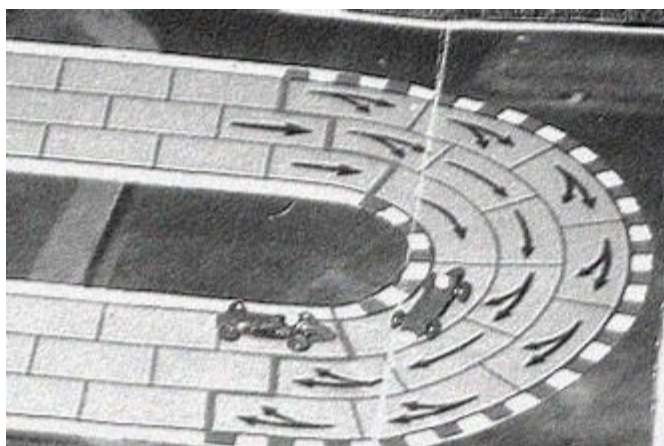
À noter que deux joueurs étaient absents : Jessy (Wolf) et Marie (Charly).

S.R.



Début de saison avec Stéphane (Nelson), Yves (Castle) et caché derrière, Herman (M.A.F.I.A.).

LE VAINQUEUR: RETOUR À LA NORMALE POUR L'ÉCURIE M.A.F.I.A. : VICTOIRE ET DOUBLÉ!



Quelques mois, à peine, auront passé entre la saison précédente à cette nouvelle saison et, déjà, le naturel revient parmi nous, avec un Giuseppe Fiverosa en pleine forme, et une écurie T.M.O... M.A.F.I.A. en pleine puissance, s'offrant un doublé pour la première course du championnat du monde de Formule Dé. Misère! Devrons-nous encore vivre une année sous la domination de monsieur le duc Tremblay?

Champion en titre, Fiverosa n'a pas tardé à démontrer qu'il était encore capable, malgré ses 54 ans. Un pilote d'exception qui, dès la séance qualificative, a su exploiter sa voiture pour s'offrir la pole dès les vacances terminées, avec 9 secondes d'avance sur la seconde place, occupée par son coéquipier Bags. Coup de chance? Erreur de parcours? N'empêche qu'il aura connu une belle course, empêchant la victoire sur le sol Argentin et débute la saison comme il avait terminé la précédente.

Parti de la première place, Fiverosa s'est vite retrouvé dans un groupe de quatre pilotes, avant de terminer le premier tour en première place avec les deux pilotes de l'écurie Nelson, Starblotti et Books.

Toujours dans le peloton de tête, au début du deuxième tour, il se retrouva seul à la fin du tour; il venait de se débarrasser de Books, victime d'un casse moteur et Starblotti obligé de s'arrêter à son stand pour un changement de ses pneus.

Dans le troisième tour, Fiverosa n'avait que son coéquipier comme adversaire; la consigne d'équipe semblait lui donner le vainqueur de la course.

Une recrue pour un doublé M.A.F.I.A.

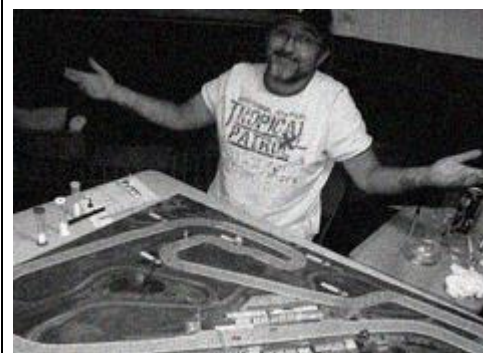
Dans le stand de l'écurie M.A.F.I.A., on sentait comme une odeur de poudre brûlée! Les revolvers semblaient voler bas, tellement la senteur était persistante. Bags a-t-il reçu un coup de main des autorités? Quoi qu'il en soit, la jeune recrue a démontrer, à sa première course, son plein potentiel, en offrant à son écurie un beau doublé, les deux voitures traversant la ligne d'arrivée dans le même coup. Un scénario digne

d'Hollywood.

Jusqu'à la fin du deuxième tour, Bags a réussi à demeurer dans le peloton de tête, alors qu'il partait de la deuxième place sur la grille de départ. À la fin du deuxième tour, il occupait seul la deuxième position. Mais dans le troisième et dernier tour, il a su revenir à la tête de la course, se retrouvant avec son ancêtre, Fiverosa, pour finalement franchir la ligne d'arrivée en même temps. Dès sa première course, il réussit à accomplir, pour son écurie, un doublé.

Sommes-nous reparti pour une autre saison sous les couleurs de l'écurie T.M.O... M.A.F.I.A.?

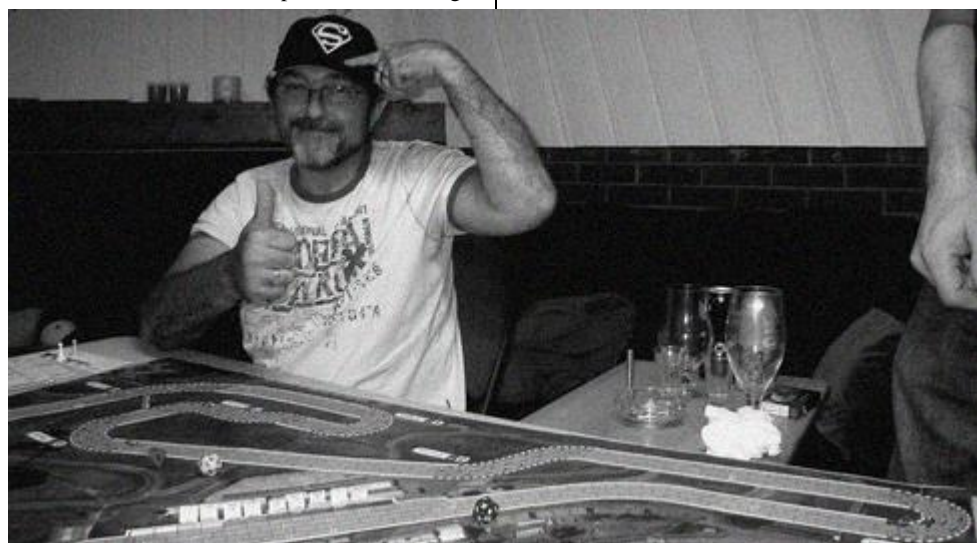
S.R.



C'est presque à contre-cœur qu'Herman terminait la course avec ses voitures en première et deuxième places.



Repos après course : discussion entre Yves (pour son pilote, Mouse, qui terminait en troisième place) et Herman.



LA COURSE: BON DÉBUT DE COURSE POUR L'ÉCURIE NELSON... FIN HABITUELLE!



Sans doute la meilleure voiture sur le plateau, la Casper-Timax de l'écurie Nelson a tout pour connaître une bonne saison... enfin! Mais ce qui se dit et ce qui se passe sur un circuit, c'est deux choses souvent à l'opposé. Comme preuve, ce Grand Prix d'Argentine alors que les espoirs étaient grands envers les pilotes de l'écurie Nelson.

Tony Books prenait la relève du regretté Brainham en se plaçant sur la troisième place de la grille de départ. Starblotti, suivait, pas très loin derrière, sur la cinquième place. Au départ, le jeune italien, l'espoir de l'écurie, parvenait à se hisser dans le peloton de tête pour ensuite mener la course durant les 11 coups suivants. À la fin du premier tour, Starblotti était toujours dans le peloton de tête, avec son coéquipier Books et Fiverosa, un ennemi!

À partir du deuxième tour, ce fut au tour de Books de mener la course, avant de voir son moteur l'abandonner dans la seconde partie du tour. Tout l'espoir revenait maintenant sur Starblotti. Mais à la fin du tour, suite à un arrêt à son stand pour un changement pneumatique, malgré un arrêt court, il se retrouva en troisième place avec 2 coups de retard sur le meneur.

Un peu avant le milieu du troisième tour, à son tour, Starblotti était victime d'un casse moteur. Quelques coups après, c'était au tour de Phil Drill, le troisième pilote de l'écurie Nelson, à connaître le même sort. Une nouvelle saison, le retour à la réalité pour les voitures Nelson, les casses moteur étant de retour... un rituel devenu classique!

Mouse sur la troisième marche du podium

À aucun moment de la course, une voiture de l'écurie Castle aura menée la course. Mais à quoi bon cette statistique lorsqu'on ne possède pas la meilleure voiture du plateau? Stirling Mouse et Bruce McLuron l'auront compris, attendant chacun, patiemment pour accumuler des points.

Beermann et McLuron se retrouvaient dans un groupe de quatre pilotes, pour la cinquième position, en début de course. McLuron conservait la même position à la fin du premier tour, alors que Beermann glissait d'une position (8^e). Mouse, de son côté, roulait bon dernier!

Victime d'un casse moteur en début du deuxième tour, Beermann se voyait à l'abandon. Et la course semblait perdue pour l'écurie Castle, McLuron et Mouse se retrouvant, à la fin du tour, respectivement cinquième et sixième, les derniers des voitures encore en piste.

Deux autres abandons de la part des concurrents, et les deux pilotes débutaient le troisième tour en troisième et quatrième positions, sans forcer. Mais si McLuron se retrouvait devant, Mouse parvenait à le rejoindre et le dépasser au milieu du tour... consigne d'équipe? Sans doute, pour plaire à l'ancien

champion.

Finalement, Mouse terminait en troisième position, avec 4 coups de retard sur le vainqueur. Une course quelque peu ordinaire pour l'écurie Castle, mais le résultat était tout de même là!

« Mon pit est là! Voulez-vous bien vous mêler de vos affaires... »

- Yves (Castle), alors qu'il essayait d'entrer dans son puit et que les autres joueurs lui indiquaient des chemins à suivre.



Yves (Castle), concentré à jouer son tour, sous une tentative d'Herman (M.A.F.I.A.) de garder son anonymat.

Les absents du jour

À une semaine de la soirée, Jessy (Wolf) expliquait son absence dû à son travail. Marie (Charly), de son côté, devait se consacrer à une maîtresse... maîtrise, je veux dire, et un possible emploi comme enseignante. Bref, ils n'étaient pas là!

Ce fut donc une longue discussion qui suivit, sur message texte; certains voulaient changer l'horaire des courses pour faire une course hors championnat, et d'autres voulaient une course, peu importe laquelle. De son côté, le président de la Ligue Prout, acceptait de suivre la majorité, mais personne ne prit la parole pour gagner son point. Ce fut donc à Stéphane Renaud, que revint la tâche de trancher: « En début d'été, on m'avait demandé de reporter le Grand Prix d'Argentine pour faire la course du International Trophy, une course hors championnat. Finalement, toujours en début d'été, la soirée de course fut annulée. Maintenant, fin d'été, on me demande encore de reporter le Grand Prix d'Argentine. Ça veut dire, que toujours en fin d'été, deux fois on aurait reporté une course de championnat. Ça n'a plus de sens. À ce rythme la saison sera longue et on risquerait alors de se retrouver, en fin de saison, avec seulement des courses de championnat. J'ai laissé une chance aux membres de prendre position, personne en a profité, alors j'ai pris cette décision que vous connaissez... »

Amen, comme dirait Baldwin (nom fictif pour protéger l'anonymat de la personne. Ok Herman?).

S.R.



Message politique d'Yves.

Les exploits de Michel Vaillant par Jean Graton LE GRAND DÉFI

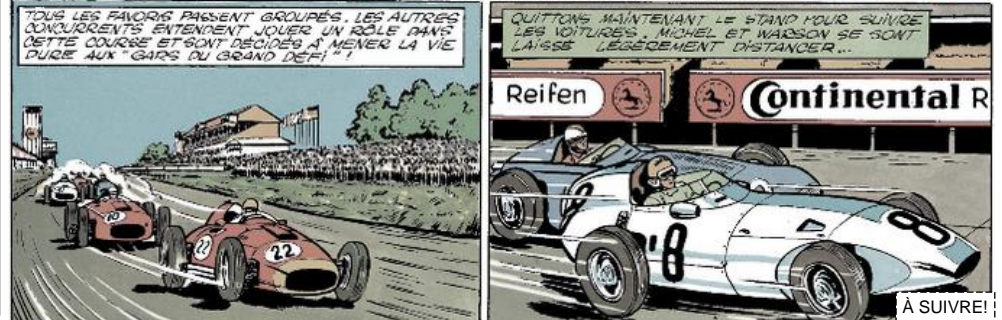
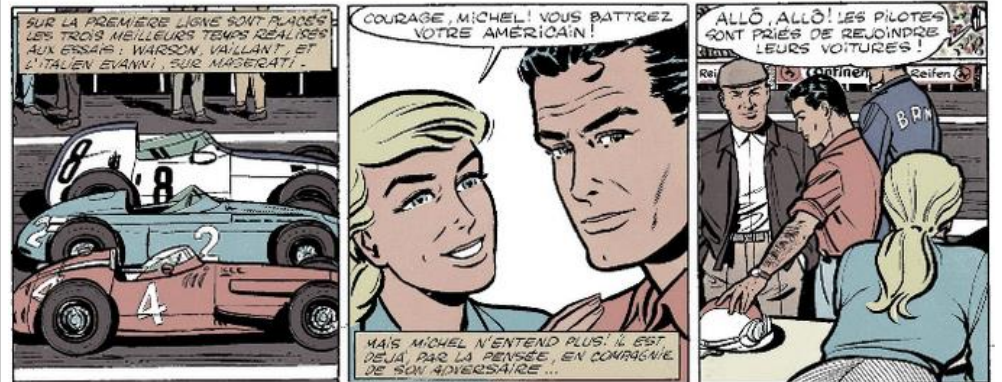
RÉSUMÉ: Michel vaillant vient de remporter les 24 heures du Mans, la 4^e épreuve du grand défi contre les Américains. Place maintenant au Nürburgring, la dernière épreuve...

Grand Prix d'Allemagne

VOICI DONC, A LA VEILLE DE LA CINQUIÈME ET DERNIÈRE ÉPREUVE, LES DEUX ADVERSAIRES À EGALITÉ!

ÉPREUVES DU GRAND DÉFI	MICHEL VAILLANT	STEVE WARSON
GRAND PRIX D'ARGENTINE .	3 ^e	1 ^{er}
500 MILLES D'INDIANAPOLIS .	1 ^{er}	Abandon
GRAND PRIX DE BELGIQUE .	Abandon	2 ^e
24 HEURES DU MANS .	1 ^{er}	5 ^e
GRAND PRIX D'ALLEMAGNE .	?	?
TOTAL :	2 points.	2 points.

C'EST DANS LE GRAND PRIX D'ALLEMAGNE, SUR LE RAVISSANT CIRCUIT DU NÜRBURGRING, QUE LES DEUX HOMMES VONT SE DÉPARTAGER. WARSON PILOTERA SA FIDÈLE VANWALL.



À SUIVRE!

HISTOIRE D'UN CIRCUIT: BUENOS AIRES, TANGO, FOXTROT!

Par Rott Fisher

Collaboration spéciale

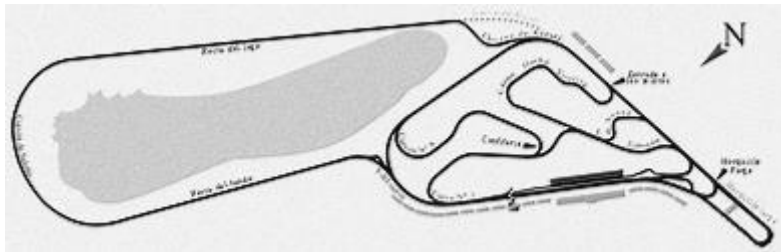


L'autodrome de Buenos Aires est un circuit permanent situé dans un parc au sud des faubourgs de Buenos Aires, en Argentine. Nommé l'*Autodromo 17 de Octubre*, d'après le jour national de la loyauté, il est construit en 1952 sur un terrain totalement plat, par la volonté du président argentin Juan Perón. Grand amateur de Fish & Chip, le président aimait aussi la course automobile, les gros cylindres et les gros *bumpers*! Bref, Juan voulait un circuit où il serait possible au spectateur, peu importe l'endroit où il serait, de voir le circuit dans son intégralité. C'était là une bonne idée, et déjà il voyait les profits qu'il pourrait en tirer avec les stands de frite et de moule argentin. Ainsi est né ce circuit.

Le président Juan Person était un bon président, il pensait à son peuple, a mis en place des réformes pour améliorer la vie des ouvriers. Il leur offrit des portefeuilles immenses afin de leur démontrer que leur salaire augmenterait. Il a mis des patates sur leurs tables. Il fut vraiment bon. Mais en 1955, un coup d'État renversa le gouvernement de Perón, et l'ancien président n'était plus considéré comme bon. Il était maintenant mauvais, ne sentait pas bon et s'exila. Le nouveau régime militaire était un bon gouvernement, il pensait au peuple, a mis en place des réformes pour améliorer la vie des ouvriers. Il leur offrit des portefeuilles immenses afin de leur démontrer que leur salaire augmenterait. Il a mis des frites sur leurs tables. Le régime fut vraiment bon.

Le nouveau gouvernement, qui n'aimait pas Juan Perón, sans doute dû à son odeur, attaqua de toute part les réformes de l'ancien président. Même le circuit de Buenos Aires changea de nom, pour devenir *Autodromo Municipal Ciudad de Buenos Aires*. C'était plus beau comme nom, plus sympathique, tout comme le régime militaire maintenant en place. Les membres du gouvernement sont vraiment gentils, et n'utilisent pas la force des fusils pour se faire entendre, les bombardiers sont suffisants!

Le circuit argentin a comme principal atout de proposer plusieurs configurations de tracés possibles. De ce fait, c'est un circuit qui, dès sa naissance, a présenté différents types de courses, de la Formule Dé Un en passant par les courses hypersoniques de tracteurs, de l'endurance à l'ennuyance, etc. Au total, le circuit compte sept configurations différentes, offrant des heures de plaisirs aux spectateurs. Il est toujours amusant de voir un pilote, après un tour, se perdre à chercher la configuration suivante!



Les différents tracés du circuit de Buenos Aires.

La Formule Dé Un est arrivé à Buenos Aires en 1950, sur un tracé au centre-ville, c'était une course selon les règles de la Formule Dé 2, ou d'essais si vous préférez. C'est en 1954 que la Formule Dé Un s'est retrouvé sur le circuit de Buenos Aires, cette fois comptant pour le championnat mondial des pilotes, d'où l'intérêt de faire une course en Argentine, le président Perón offrant un gros chèque à la Commission Sportive Incompréhensible (C.S.!). Cette première course fut remportée par Hans Beeremann, de l'écurie Castle, alors que cette écurie était encore bonne et amicale. C'était le bon temps, le bon temps, dis-je.

Aujourd'hui, un nouveau coup d'État a mis le régime militaire précédent à la poubelle, pour faire place à un nouveau régime militaire. C'est un bon gouvernement, il pense à son peuple, met en place des réformes pour améliorer la vie des ouvriers. Il leur offre des portes-feuille immenses afin de leur démontrer que leur salaire augmentera. Il met des purées de patates sur leurs tables. Il est vraiment bon.



Rott Fisher accompagné d'Eva Perón.

ÉDITORIAL:

LE COIN EN HAUT À DROITE!

L'ÉCURIE NELSON DOIT SE CONCENTRER SUR CE QU'ELLE FAIT DE MIEUX : DORMIR AU GAZ!

Par Jacques Dumal

Collaboration spéciale



Certains sont faits pour conduire, d'autres non! Dans mon cas, j'ai commencé à participer à des courses sur route et, ma foi, je me trouve parmi le top de la crème des conducteurs... québécois. Je suis Jacques Dumal, chroniqueur à la radio et bientôt champion de la course automobile au Québec, et peut-être même au Canada, qui sait!

Mais laissons ma personne de côté. L'écurie Nelson, pour en venir de go sur le sujet, se voyait prometteuse pour la nouvelle saison qui a débuté en Argentine. Plusieurs experts dans le domaine de la course automobile prédisaient enfin une saison victorieuse à cette écurie. Comment voir autrement avec la voiture Casper et le moteur Timax en main? Ce sont là la meilleure combinaison parmi les participants. Comment imaginer l'écurie Nelson manquer l'occasion de se retrouver au sommet cette année! Et pourtant, le grand patron, Stéphane Renaud, ne semble pas être au rendez-vous de ce succès attendu.

Si la famille Renaud profite d'une expertise victorieuse dans le domaine des courses de trot, au Québec, il en est très différent dans le monde du sport automobile. Et ce n'est pas l'ovale de l'hippodrome Blue Bonnets, à Montréal, qui aidera cette famille à s'implanter en Formule Dé Un. Peut-être que le patriarche, Nelson Renaud, a vu trop grand pour débiter dans ce domaine. Peut-être aurait-il dû commencer avec les courses de boîtes à savons. Là, il aurait sans doute réussi son pari, demeurer victorieux à l'extérieur du trot!

Mais peu importe le succès remporté au trot, il faudra aller beaucoup plus vite pour obtenir du succès en Formule Dé Un, et ça presse, au trot! Le petit fils de la famille, Stéphane Renaud, devrait avoir bien honte de ce désastre, surtout cette année alors que les casses moteurs continuent d'aller bon train. Même le meilleur moteur du championnat ne semble pas l'aider. À se demander si un moteur quelconque pourrait y changer quelque chose. Première course de la saison et déjà trois abandons pour moteur, sur trois voiture, en une seule course. Incroyable.

L'autre jour, au dépanneur, un sportif de salon, me reconnaissant, me demandait comment je trouvais la piètre performance de l'écurie Nelson. Aussitôt je lui ai répondu : « *I don't speak French, I'm Mexican.* » La honte je vous dis! Ici Jacquardo Dumalo Rodriguez San Pantalonne qui, d'un endroit caché vous dit à bientôt, *Caramba!*



L'ARME SECRÈTE DE LA VOITURE M.A.F.I.A. 1960 :



M47 Patton de l'armée italienne.



LES CHIFFRES:

FDI-évolution 1960: Grand Prix d'automobile d'Argentine (championnat)

QUALIFICATION 3 septembre 2022 19h20 à 20h00 local: Steffe (Longueuil)

Ordre des participants

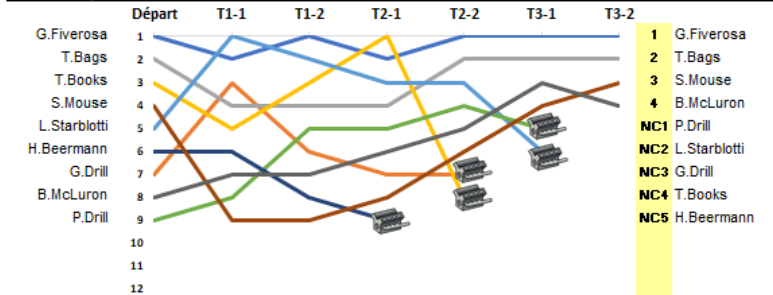
n°	pilote	pays	écurie	voiture	moteur	pneus
20	Phil DRILL	USA	Nelson Automobile Club	Casper T53	Timax FWMV	Donut
58	Tony BAGS	ARG	M.A.F.I.A.	TMO-MAFIA NEW	Torrari WTMO	Pizzetta
6	Ludovico STARBLOTTI	IT	Nelson Automobile Club	Casper T53	Timax FWMV	Donut
11	Bruce McLURON	NZ	Castle's Car & Racing	C.C.R.Thule-1	Timax FWMV	Pizzetta
14	Tony BOOKS	GB	Nelson Automobile Club	Casper T53	Timax FWMV	Donut
66	Hans BEERMANN	AL	Castle's Car & Racing	C.C.R.Thule-1	Timax FWMV	Pizzetta
67	Stirling MOUSE	GB	Castle's Car & Racing	C.C.R.Thule-1	Timax FWMV	Pizzetta
16	Graham DRILL	GB	M.A.F.I.A.	TMO-MAFIA NEW	Torrari WTMO	Pizzetta
5	Giuseppe FIVEROZA	IT	M.A.F.I.A.	TMO-MAFIA NEW	Torrari WTMO	Pizzetta

Résultats des qualifications

Pos.	Pilote	pneus	coups pén.	total	chrono	temps
1	G.Fiverosa	dur	17	4	21	01:46,81 02:16,81
2	T.Bags	dur	18	0	18	02:10,50 02:25,50
3	T.Books	dur	17	2	19	02:12,56 02:32,56
4	S.Mouse	dur	17	1	18	02:19,13 02:34,13
5	L.Starblotti	dur	19	2	21	02:18,16 02:48,16
6	H.Beermann	dur	18	0	18	02:41,59 02:56,59
7	G.Drill	dur	19	7	26	02:11,72 03:06,72
8	B.McLuron	dur	20	3	23	02:29,47 03:09,47
9	P.Drill	dur	19	14	33	02:23,62 03:53,62

COURSE 3 septembre 2022 20h29 à 1h06 local: Steffe (Longueuil)

Positions par tour



Attribution des points

pilote	pos.	points
G.Fiverosa	1er	8
T.Bags	2e	6
S.Mouse	3e	4
B.McLuron	4e	3
-	5e	2
-	6e	1



Arrêts aux puits et incidents

Fin du 1er tour:
 15e coup - Starblotti (réparations)
 15e coup - Fiverosa (réparations)
 16e coup - Books (pneus/court)
 17e coup - McLuron (pneus/court)
 17e coup - P.Drill (pneus/long)
 17e coup - G.Drill (réparations)
 20e coup - Mouse (réparations)
Fin du 2e tour:
 31e coup - Starblotti (pneus/court)
 33e coup - McLuron (réparations)
Têtes à queue:
 aucun.
Abandons:
 21e coup (T2) - Beermann (moteur)
 24e coup (T2) - Books (moteur)
 29e coup (T2) - G.Drill (moteur)
 35e coup (T3) - Starblotti (moteur)
 35e coup (T3) - P.Drill (moteur)
Durée de la course: 4h37

Météo

Qualification:
 Variable
Course:
 34 °C
 casse moteurs : 1-6
 1-10 Variable
 10-12 Soleil temporaire
 12-48 Soleil

Téléspectateurs

Audience n/a
 Chaîne : n/a
 Pays : n/a

Tête de la course (coups)

Bags (1-3); Starblotti (4-14); Fiverosa (15-18); Books (19-23); Starblotti (24); Bags (25); Fiverosa (28-32); Bags (33); Fiverosa (34-41); Bags (42); Fiverosa (43-44).

Classement

pos.	pilote	écurie	type de pneus	T1	T2	T3	meneurs coups	nombre de coups ou cause d'abandon
1	G.Fiverosa	M.A.F.I.A.-Torrari	D	D	-	-	0	en 44 coups
2	T.Bags	M.A.F.I.A.-Torrari	D	-	-	-	0	+0 coup
3	S.Mouse	Castle-Timax	D	D	-	-	0	+4 coups
4	B.McLuron	Castle-Timax	D	D	D	-	0	+5 coups
NC1	P.Drill	Nelson-Casper-Timax	D	D	-	-	0	moteur (T2)
NC2	L.Starblotti	Nelson-Casper-Timax	D	D	D	-	0	moteur (T2)
NC3	G.Drill	M.A.F.I.A.-Torrari	D	D	-	-	0	moteur (T2)
NC4	T.Books	Nelson-Casper-Timax	D	D	-	-	0	moteur (T3)
NC5	H.Beermann	Castle-Timax	D	-	-	-	0	moteur (T3)

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

CHAMPIONNATS CHAMPIONNAT 6/6 (4 meilleurs résultats)

Pilotes	Constructeurs (non officiel)
1 G.Fiverosa M.A.F.I.A.-Torrari 8	1 M.A.F.I.A.-Torrari 14
2 T.Bags M.A.F.I.A.-Torrari 6	2 Castle-Timax 7
3 S.Mouse Castle-Timax 4	
4 B.McLuron Castle-Timax 3	

LE CIRCUIT Websteffe Productions #3 & Peter Löhlein / © 2018 Ligue Prout & Websteffe Prod.

Nom : Buenos Aires 1954
 Autódromo Municipal de Buenos Aires
 Longueur : 189 cases (6,615 km)
 Distance : 3 tours (12,845)
VIRAGES
 1 arrêt : 4
 2 arrêts : 2
 3 arrêts : 0
LIGNE DROITES
 12 cases ou - : 3
 13 à 20 cases : 2
 21 à 30 cases : 0
 31 cases ou + : 1
 Tour parfait : 15 coups / 15 sous la pluie
 Particularité : 1 ligne droite de 91 cases.

La grille de départ

1 - G. Fiverosa (IT) M.A.F.I.A.-Torrari 2'16"81 (21 coups)
 2 - T. Bags (AFS) M.A.F.I.A.-Torrari 2'25"50 (18 coups)
 3 - T. Books (GB) Nelson-Casper-Timax 2'32"56 (19 coups)
 4 - S. Mouse (GB) C.C.R.-Timax 2'34"13 (18 coups)
 5 - L. Starblotti (IT) Nelson-Casper-Timax 2'48"16 (21 coups)
 6 - H. Beermann (AL) C.C.R.-Timax 2'56"59 (18 coups)
 7 - G. Drill (GB) M.A.F.I.A.-Torrari 3'06"72 (26 coups)
 8 - B. McLuron (NZ) C.C.R.-Timax 3'09"47 (23 coups)
 9 - P. Drill (USA) Nelson-Casper-Timax 3'53"62 (33 coups)
 10 -



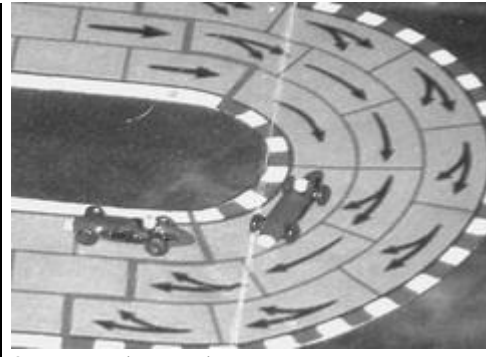
LA COURSE EN IMAGES:



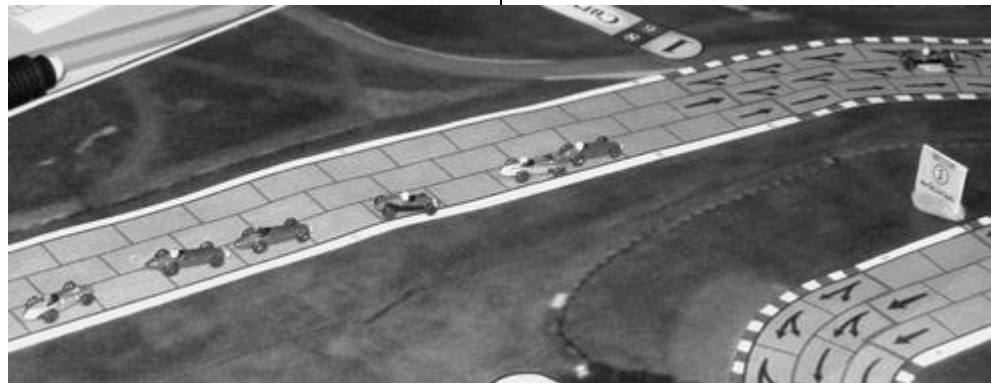
Vue aérienne de la ligne de départ.



1^{er} tour, 6^e virage : on se dispute la première place; les deux voitures Nelson et les deux voitures M.A.F.I.A.



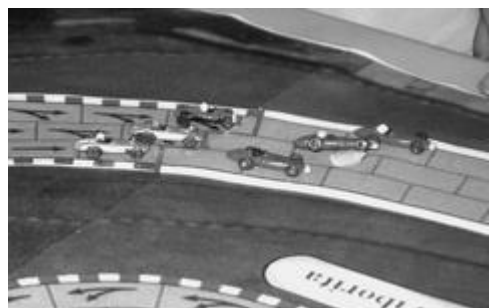
3^e tour, 6^e virage : Fiverosa et Bags en route pour un doublé de l'écurie M.A.F.I.A.



1^{er} tour, 1^{er} virage : Starblotti (Casper-Timax) est le premier à atteindre le 1^{er} virage; six pilotes se partagent la deuxième position.



Juste pour le plaisir : malgré son absence sur les photos, Yves (Castle) était bien là!



1^{er} tour, 1^{er} virage : les six pilotes de la deuxième position, les trois voitures M.A.F.I.A. en têtes.



2^e tour, vers le 1^{er} virage : deux abandons moteurs pour les voitures Nelson, Books et P.Drill,

CHECK-LIST:

Castle's Car and Racing – Peu voyant dans les qualifications, les pilotes de l'écurie d'Yves sont demeurés tranquilles en course, attendant patiemment leur chance de se démarquer. Avec tous les participants en course, les trois pilotes Castle se retrouvaient en queue de peloton. C'est grâce aux abandons survenus dans le deuxième tour que Mouse et McLuron ont réussi à terminer respectivement troisième et quatrième, sans grand éclat.

M.A.F.I.A. – Début de saison en feu pour l'écurie d'Herman avec une première ligne toute M.A.F.I.A. sur la grille de départ; un début de saison ressemblant à la fin de la saison précédente, rien ne semble changer. En course, les pilotes de l'écurie semblaient perdre leurs repères, peut-être dérangés par les voitures de l'écurie Nelson qui semblaient alors prendre l'avantage. Cependant, vers le milieu du deuxième tour, Fiverosa et Bags prenaient les choses en main et occupaient les deux premières places, qu'ils garderont jusqu'à la fin pour offrir un doublé à leur écurie. Pole en qualification, première ligne sur la grille de départ, victoire et doublé... Y'a-t-il une autre écurie dans la salle?

Nelson Automobile Club – Tout semblait bien aller pour l'écurie de Stéphane; une bonne qualification avec une troisième et cinquième places et un très bon début de course alors que Starblotti et Books menaient plus de 50% des coups dans la première partie de la course. C'est au milieu du deuxième tour que les problèmes arrivèrent, avec trois abandons en 10 coups, trois casses moteur. Comme l'écurie M.A.F.I.A., Nelson commence la nouvelle saison là où avait laissé la précédente!

Wolf Racing Team – Jessy était absent, travail oblige! On lui pardonne.

Charly's Car – Jessy absent, Marie l'était aussi. Consigne d'amoureux? On lui pardonnera aussi!

S.R.

S.R.