

FORMULE PROUT

FORMULE PROUT
magazine
ÉDITION 1960 ---- GRATUIT
N° 213 ---- 17 SEPT. 2022
-----VERSION NUMÉRIQUE

MAGAZINE

FD1
ÉVOLUTION
Sixième saison ---- 1960
LIGUE PROUT

DANS CE NUMÉRO :

INTERNATIONAL TROPHY

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 Silverstone.

SEMAINE 17 - Ça va bien, ça va bien! L'été terminé, les activités de la Ligue Prout peuvent reprendre et, mine de rien, voilà maintenant deux courses de faites, quand on sait que la saison 1958 a presque pris deux ans à se conclure, la saison 1960 semble actuellement bien lancée; on se croise les bras! Le championnat FD1-évolution est de retour sur le seul Européen, pour les neuf prochaines courses... et on appelle ça un championnat du monde?

L'*International Trophy*, une rencontre annuelle bien appréciée, une course hors championnat. Mais gageons que les participants du championnat profiteront de ce petit moment de tranquillité pour améliorer leurs voitures. En attendant, voyez tous ce que vous devez savoir sur cette deuxième course de la saison. Suivez le guide!

Bonne lecture.

L'AVANT-COURSE ET QUALIFICATIONS: DE LA PRESSION SUR LES PARTICIPANTS!

C'est assez le niaiserie, déclarait en début de soirée, le président de la Ligue Prout, Stéphane. Déjà, quelques jours auparavant, il laissait entendre, sur un message texte, que la soirée débuterait à 18 heures et que les qualifications devaient débuter avant 18h30. En début de soirée, en ce samedi soir, il invitait les membres à se discipliner afin de mettre un terme à ces soirées finissant au-delà de minuit. Les membres répondirent par l'affirmative à l'appel du président, eux aussi voulant mettre une fin à ces soirées qui n'en finissent plus.

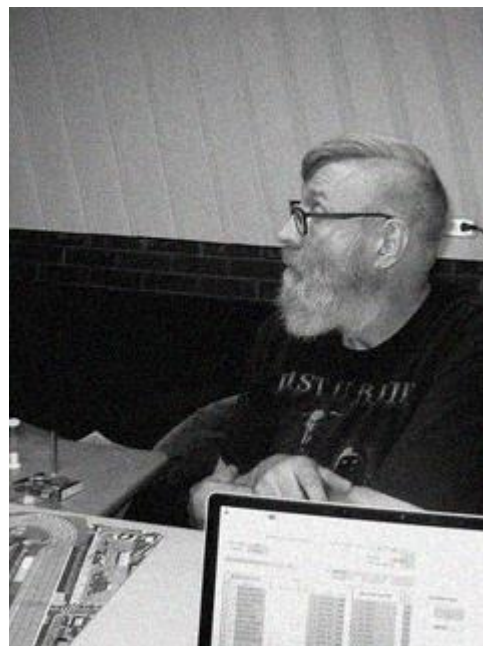
Comme prévu, Stéphane était à son domicile dès 17h20 et Herman arrivait, avec son A&W vers 18h. Quelques instants plus tard, c'était au tour d'Yves d'arriver mais déjà la table et les chaises étaient placées. Jessy et Marie arrivèrent vers 18h30, ce qui permit de commencer les qualifications à 18h40... du jamais vu!

Béret en pole

Le groupe des absents de la course précédente étaient les premiers à lancer la séance qualificative : Gardleney (Wolf-Torrari), Figorify et Bandpeti (Charly-Torrari) furent très ordibaires, le meilleur, Gardleney, se classant en huitième place. C'est à Jean Béret (Wolf-Torrari) que revenait l'honneur de conclure ce groupe. Le pilote français réussissait un tour parfait, en 10 coups, parsemé d'une pénalité. Même son chrono fut extraordinaire, personne ne parvenant à faire mieux, le meilleur chrono s'approchant seulement de 8 secondes.

Heureux de son exploit, Jessy perdit quelques cheveux et s'isola, seul dans sa tête, célébrant sans doute cette pole obtenu. Même que temporaire, il savait que les chances de voir un concurrent le battre étaient minces.

Un bel exploit, Jessy venait de battre le record du circuit de Silverstone par 11 secondes; un record qu'il détenait depuis 1954.



Yves (Castle), était prêt!

Et les autres...

Avec la pole temporaire à Béret, les concurrents suivants avaient le feu aux fesses, chacun voulant obtenir cette première place sur la grille de départ. Books (Casper-Timax) était le suivant, il ratait l'occasion avec 15 secondes de plus. Sixième pilote, G.Drill (M.A.F.I.A.-Torrari) obtenait un chrono avec 16 secondes de plus. Starblotti suivait avec 11 secondes de plus. McLuron (Castle-Timax) avec 8 secondes de plus. Toute une séance!

Finalement, les deux derniers pilotes se montrèrent ordinaire, Mouse (Castle-Timax) et Fiverosa (M.A.F.I.A.-Torrari) réalisant des tours à oublier.

Les Qualifications auront durées 38 minutes.

S.R.

LE VAINQUEUR:

LE CHAMPIONNAT FORMULE DÉ UN DEVIENT LE CHAMPIONNAT M.A.F.I.A.?



Deuxième course de la saison, et déjà deux victoires pour l'écurie M.A.F.I.A. La question mérite d'être d'actualité: mais qui donc parviendra à ralentir les ardeurs de cette écurie du diable? À croire que le championnat de Formule Dé Un est avant tout un championnat réservé aux voitures italiennes. Peut-être faudrait-il songer à ce problème d'ici peu, au risque de voir disparaître d'importants constructeurs du championnat.

Après avoir vu Fiverosa remporter la victoire en Argentine, cette fois c'était au tour de Graham Drill d'en faire autant, à Silverstone, dans une course hors championnat (merci Seigneur de ta bonté!) et sans importance pour le Championnat des pilotes. De l'écurie M.A.F.I.A., le Britannique était le mieux placé sur la grille de départ, en troisième place. Après le départ, il a d'abord partagé la deuxième position avec sept autres concurrents avant de rejoindre la tête de la course, avec McLuron (Castle-Timax). G.Drill a profité de cinq abandons pour se hisser au sommet.

Rapidement, McLuron a perdu des plumes au début du deuxième tour et Drill s'est retrouvé seul en première position, avec un coup d'avance sur la seconde place. Dès lors, la course était dans la poche, Drill n'ayant qu'à conserver son rythme afin de remporter sa première victoire en 1960, la deuxième pour son écurie.

Une course pas si facile pour M.A.F.I.A.

Pourtant, la course ne commença pas du bon pied pour l'écurie du duc Herman Tremblay. Peu



« Y'é où mon char? » semble demander Herman.

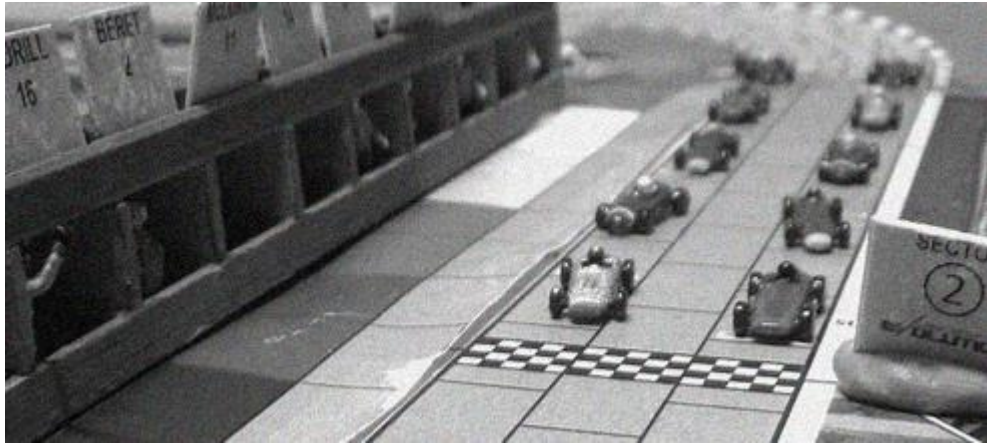
avant la fin du premier tour, Fiverosa abandonnait pour casse moteur. Ce pétard inattendu a fait peur à l'équipe italienne, surtout que Drill franchissait la ligne d'arrivée avec un seul point moteur à sa fiche. Alors qu'il franchissait la ligne, trois autres pilotes se devaient de jouer en quatrième vitesse, et ainsi avoir une chance de tester les tests moteur sur des résultats de 20 au dé. Le suspense aura duré quelques minutes avant de voir la victoire de Drill être confirmée.

Graham Drill remportait la victoire avec un seul moteur à sa fiche. À la fin du premier tour, déjà il n'avait qu'un seul point moteur restant. Hésitation au moment de passer devant les puits, il préférait passer sans s'y arrêter, prenant ainsi la tête de la course et avoir une mince chance de gagner. La chance étant de son côté, presque mission impossible, Drill réalisa l'impossible.

S.R.



LA COURSE: Y A-T-IL UN CONCURRENT DANS LA SALLE?



Nous l'avons précédemment, à la première page, l'écurie M.A.F.I.A. semble bien et bel seule dans ce championnat, que ce soit dans des courses de championnat ou hors championnat. Rien n'y fait, et l'écurie continue de dominer outrageusement le petit monde de la Formule Dé Un.

Au départ, McLuron (Castle-Timax) prenait les devants pour mener la course. Derrière lui, un groupe de huit voitures suivaient, en lutte pour la deuxième position. De ce groupe, quatre pilotes abandonnaient en milieu du premier tour, chacun pour la même raison, casse moteur. Deux autres s'arrêtaient aux puits et un dernier ne parvenait pas à demeurer dans le groupe.

McLuron, après s'être arrêté à son stand, en sorti et reprenait la course, cette fois accompagné de G.Drill (M.A.F.I.A.-Torrari). Ce dernier décidait de passer devant les stands sans s'y arrêter, prenant le pari de terminer le second tour en ayant un seul point moteur.

Le pilote de l'écurie M.A.F.I.A. démontrait beaucoup de combativité et peut-être aussi trop de risque, McLuron ne parvenait pas à le suivre et se retrouva avec un coup de retard au milieu du deuxième tour. G.Drill était maintenant sur sa lancée alors que le pilote de l'écurie Castle décidait de se montrer patient, espérant un abandon de la part du Britannique.

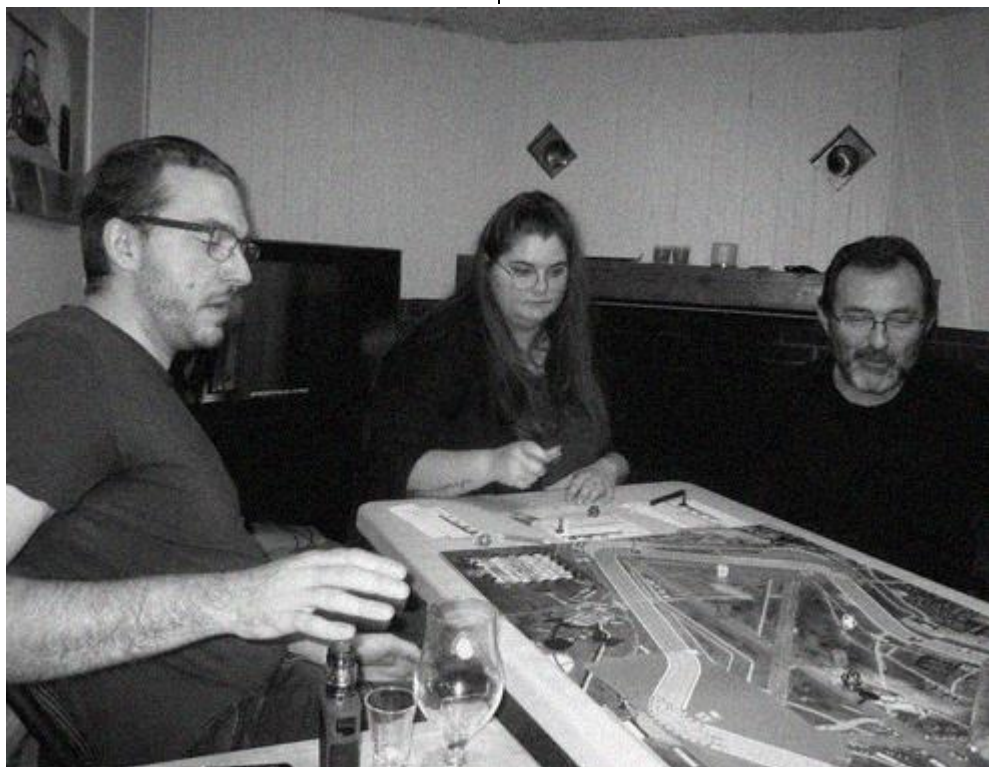
Rien n'arriva. G.Drill remportait la course alors que McLuron se retrouvait en lutte pour la deuxième place avec un concurrent surprise : Bandpeti (Charly-Torrari). McLuron terminera en troisième position.

Bandpeti sur la deuxième marche du podium

Les pilotes de l'écurie Charly concurent une course ordinaire, mais leur patience aura été payante alors que Bandpeti parvenait à se hisser sur la deuxième marche du podium. Il aura profité de cinq abandons pour terminer à la quatrième position, à la fin du premier tour. Très à l'aise dans sa voiture, bandpeti continuait sans s'arrêter alors que deux autres pilotes firent des haltes aux stands.

Dès le début du deuxième tour, Bandpeti attaquait Mouse (Castle-Timax) pour finalement le dépasser quelques instants plus tard. Mouse connaissait alors des problèmes alors que le pilote Charly occupait maintenant la seconde position avec McLuron. Ce duel se poursuivit durant tout le dernier tour, bandpeti parvenant à passer la ligne d'arrivée tout juste avant McLuron.

L'autre pilote de l'écurie Charly, Frigorify, ne parvenait pas à se hisser dans le groupe de



L'incertitude était au rendez-vous, dans le premier tour, pour Herman (M.A.F.I.A.) et Yves (Castle).

pilotes, pour la deuxième place. En perdant cet avantage, il demeurait à la queue durant toute la course, pour finir tout de même en cinquième place, lui aussi profitant des abandons et des arrêts aux puits de la part de ses adversaires.

De mal en pire pour l'écurie Nelson

Rien ne va plus pour l'écurie Nelson qui, en deux courses, a vu ses cinq voitures abandonner, tous des casses moteur. À la fin de la course, à Silverstone, les dirigeants de l'équipe se penchèrent sérieusement sur le moteur Timax, afin d'analyser les circonstances qui ont mené leurs voitures à l'abandon. Du côté de l'usine, le personnel semblait faire des heures supplémentaires afin de résoudre les différents problèmes des voitures et, surtout, parvenir à améliorer l'effet aérodynamique.

Le pire, arriva à la fin du premier tour alors que Books (Casper-Timax), s'arrêtant à son stand pour effectuer une réparation sur son moteur, voyait ce même moteur exploser, le forçant à l'abandon, dans son propre stand. Quand on dit que rien ne va plus pour l'écurie Nelson!



Moment de détente, au moment du Podium, alors qu'Yves voulait profiter de sa troisième place.

LE GRAND DÉFI



Les exploits de Michel Vaillant par Jean Graton

RÉSUMÉ: 5^e épreuve du grand défi, le GP d'Allemagne. Michel Vaillant et son adversaire, Steve Warson, deviennent amis. Mais l'américain prend l'avance dans la course. Pendant ce temps, un mystérieux spectateur attire l'attention du stand Vaillante...

MICHEL SURVEILLE ATTENTIVEMENT SON ADVERSAIRE...

JE ME DEMANDE COMMENT IL VA SE COMPORTER AVEC TOUS CES VIRAGES ?...

EN EFFET, LE CIRCUIT DE NURBURGRING EST SURNOMME LE CIRCUIT AUX 1000 VIRAGES. LE TOUR MESURE 22 KM 610 ET EN TOUT, LES PILOTES DOIVENT PRENDRE 3.784 VIRAGES! C'EST DIRE QUE LES CONDUCTEURS ET LES VOITURES SONT SOUMIS A RUDE ÉPREUVE! DE PLUS, CE CIRCUIT ACCIDENTÉ EST ALORS TRÈS DANGEREUX EN RAISON DES BOLLIDES CONSTANTES ET DE LA MAUVAISE MANIABILITÉ! C'EST DONC LA RAISON D'ÊTRE DES PLUS DIFFICILES!

MAR, L'AMÉRICAIN TIENT AUJOURD'HUI LA TOUTE PREMIÈRE FORME. C'EST DANS UN STYLE IMPECCABLE QU'IL NÉGOCIE LES VIRAGES LES PLUS DANGEREUX...

TRÈS DÉCONTRAITÉ, EN PARFAITE CONDITION PHYSIQUE, STEVE WARSON CONTRÔLE LA COURSE, SE RÉSERVANT POUR L'ASSAUT FINAL...

MICHEL VAILLANT, AU CONTRAIRE, PARAÎT NERVEUX INQUIET. LA MINUTE DE SILENCE SEMBLE L'AVOIR IMPRESSIONNÉ...

POOOOAAA

IL FAUT DU REDRESSER BRUTALEMENT À LA SORTIE DE CERTAINS VIRAGES...

AYANT DU MAL À SE MAINTENIR DANS LA QUEUE DE WARSON, IL REPROTE LE MOMENT OU DE DERNIER, L'AMÉRICAIN LANCERA L'OFFENSIVE...

MAIS LE PILOTE DE LA VANWALL IGNORE LA DÉFAILLANCE DE SON ADVERSAIRE. TANT QUE LE FRANÇAIS NE LE PROVOCQUE PAS, WARSON NE TIENT PAS À LE FAIRE. IL ATTEND ET IL OBSERVE!

DANS L'IMPRESSONNANTE DESCENTE DE BRUNNICHEN, LES DEUX VOITURES PASSENT ENSEMBLE...

LE DÉCOR EST MERVEILLEUX! ET LES COULEURS RUTILANTES DES VOITURES AJOUTENT À CET INOUBLIABLE SPECTACLE!

MAIS LES CONDUCTEURS CONCENTRENT TOUTE LEUR ATTENTION SUR LA ROUTE. ILS EN SONT MAINTENANT AU 6^e TOUR... L'ITALIEN EVANNI EST EN TÊTE...

TOUJOURS ROUES DANS ROUES, MICHEL VAILLANT ET WARSON ENTAMENT LE FAMEUX VIRAGE DU CHARLOISEL...

À L'INTÉRIEUR DE LA COURBE, UNE PORTE INCLINAISON FACILITE LE VIRAGE...

MAIS MINUTE APRÈS MINUTE, MICHEL RETROUVE SON CALME ET SA MATRIÈRE... IL SE SENT SoudAIN L'ENNEMI DE WARSON À L'ACTION...

WARSON AURAIT DU ATTAQUER PLUS TÔT! MAIS, SÛR DE LUI, IL S'APPRÊTE À RÉGISTRER L'ATTAQUE DU FRANÇAIS.

C'EST BIEN BEAU DE NOUS OBSERVER L'UN L'AUTRE, MAIS NOUS NE SOMES PAS LES SEULS!...

ET AU 10^e TOUR, WARSON, PRÉCÉDANT TOUJOURS MICHEL VAILLANT, PASSE COMME UNE FLECHE DEVANT LES TRIBUNES, ET S'ELANCE À LA POURSUITE DES VOITURES DE TÊTE...

CE COUP CI, C'EST LE BON! GARE AU RECORD DU TOUR!

EFFECTIVEMENT, DANS CETTE CHASSE HALLUCINANTE, LE RECORD DU TOUR, DETENU PAR FANGIO, ET QUI ÉTAIT DE 147.300 PASSE AUJOURD'HUI À 148.400 KM/H!

LES AUTRES CONCURRENTS RÉSISTENT DE LEUR MEUX À L'ASSAUT FURIEUX DES DEUX PILOTES...

HISTOIRE D'UN CIRCUIT: SILVERSTONE : GOD SAVE THE TRACK.

Par Rott Fisher
Collaboration spéciale



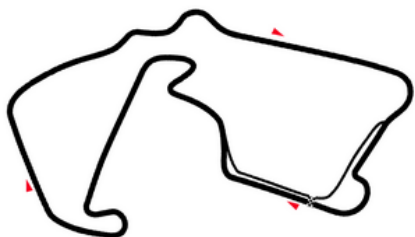
Ah! Silverstone. La Mec de la course automobile. Un circuit à la longue histoire. Un circuit historique. Un circuit avec des virages et des lignes droites. Un circuit bitumé. Mais le plus drôle, c'est que Silverstone est utilisé à deux reprises dans une saison, une fois pour l'International Trophy Meeting et une autre pour le Grand Prix de Grande-Bretagne. Alors de quoi je vous parlerai lors de la deuxième présentation de ce circuit? Pour l'instant, on s'en moque et profitons de ce premier passage sur le mythique circuit pour le connaître mieux.

Le circuit de Silverstone est situé sur une ancienne base aérienne de la Royal Air Force. Mise en service à partir de 1943 pour les besoins de la Seconde Guerre mondiale, la RAF Silverstone a perdu son utilité à l'issue des hostilités. Laisse à lui-même, le circuit a alors mené une vie difficile, à mendier ici et là, cherchant une utilité à sa vie, se cherchant, se retrouvant, se perdant, se noyant dans le chagrin. Mais, un beau jour, Le Royal Joker Club a alors obtenu des autorités militaires l'autorisation de s'en servir pour organiser des courses automobiles, le Royaume-Uni étant à cette période particulièrement pauvre en infrastructures susceptibles d'accueillir de tels événements. Soudainement, le circuit retrouva ses couleurs, en noir et blanc, nous sommes à la fin des années 1940, ne l'oublions pas!

En 1948, Silverstone accueille sa première course, le Grand Prix de la boîte à savonnette. Mais c'est quelques jours plus tard que la Formule Dé Un participait, pour la première fois, au Grand Prix de Grande-Bretagne, une course remportée par l'Italien Luigi Villerosi sur une Moirirati. Aménagé à la va-vite sur les pistes de l'aérodrome ainsi que sur les routes bordant la base, le tracé présente un important problème de sécurité dans la mesure où les concurrents sont amenés à se croiser sur la piste, divisée en deux par des bottes de paille. C'était drôle, mais dangereux. Aussi, on commença à se lasser de voir les voitures s'entrer dedans... il fallait toujours rechercher d'autres pilotes pour continuer la course. Aussi, à partir de 1949, il est décidé d'abandonner les pistes d'aviation pour se concentrer sur la portion extérieure du circuit; c'était moins amusant, mais plus sécuritaire!



À gauche, le circuit de Silverstone à sa création en 1948. À droite, le circuit en 1949, celui utilisé de nos jours.



Le circuit dans un avenir lointain... Méchant buzz que j'ai eu après avoir fumé de l'herbe!

Le circuit de Silverstone demeure un incontournable de la Formule Dé Un, un circuit qui a donné naissance au championnat du monde. Même la famille royale était sur place lors de la toute première course du championnat en 1950. C'est comme, qui dirait, un circuit royal!

Sur le contour du tracé, on retrouve des bottes de foin. C'est normal, nous sommes dans la campagne et tout autour, il n'y a que des fermes, des agriculteurs, des éleveurs, et des quêteurs. Le foin demeure une décoration purement locale, ce qui ajoute ce petit quelque chose qui adoucit les sorties de piste lorsqu'un pilote passe à côté d'un troupeau de vaches qui font des pètes tous en même temps... pire qu'un bombardement! À croire que la guerre n'a aucun respect dans ce genre de truc.

Ici, c'était Rott Fisher, perdu quelque part dans la campagne anglaise... Dieu que ça pu!



Sa Majesté, la reine Elizabeth II.

ÉDITORIAL:

LE COIN EN HAUT À DROITE!

LA TRISTE RÉALITÉ D'UNE FORTE PERSONNALITÉ DU QUÉBEC

Par Jacques Dumal
Collaboration spéciale



- Je parle maintenant avec madame Raymonde de Joliette. Bonsoir Raymonde. De quoi vous voulez m'entretenir ce soir?

- Je vous trouve bin beau! Même si je vous vois pas, avec la voix que vous avez, ça passe bin à la radio pis j'me dis que vous devez être bin beau. Mais à soir, j'vous appelle pour vous parler du trafic dans ma rue. Ça pu d'allure. Maintenant, y passe trois, quatre voitures dans journée. Des fois ça va jusqu'à huit, neuf. On a pu de vie j'vous dis. Ça passe pis ça fait du bruit. Mes tartes se retournent tellement ça passe. Avant, avec les calèches, on avait pas ces problèmes-là!

- Ahahah! C'est ça le progrès madame Raymonde. Mais vous ne pouvez pas m'appeler tous les soirs pour me dire des choses anodines comme ça! Votre mari va finir par être jaloux (rire)...

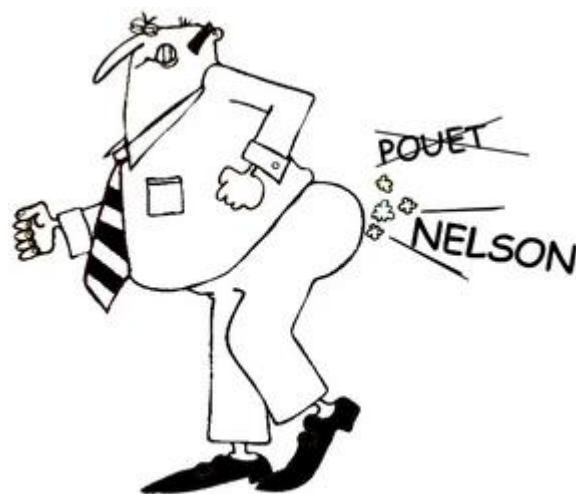
- Vous avez bin raison monsieur Dumal. Pis mon Ti-Claude, c'est pas lui qui est vaillant, toujours étendu sur le sofa pis moé je dois m'occuper de toute dans maison. De toute façon, ma toast vient de sauter, je dois vous laisser pour ma cinquième collation de la soirée. Bien le bonjour là!

Vous venez de lire une transcription d'une intervention de ce que je dois endurer lors de mon émission radiophonique, la nuit. J'ai beau être Jacques Dumal, mais même une personnalité comme moi se doit de gagner quelques sous pour se nourrir et payer le loyer. Je ne peux échapper à cette triste réalité...

De mal en pis pour l'écurie Nelson

Bien peu d'élément se sont déroulé durant la dernière course, d'où mon idée de cette conversation radiophonique pour occuper l'espace de mon éditorial de cette semaine. Mais, encore une fois, l'écurie Nelson a occupé le peu d'intérêt pour ce Trophée International de Silverstone, avec deux autres abandons, toujours des casses moteur. En deux courses, cela fait un total de cinq casses moteurs en autant de voitures. C'est devenu maintenant tellement une farce, qu'on en entend parler partout : « Oups! Je m'excuse, je viens de faire un pet à la Nelson! » pour aussitôt s'esclaffer de rire!

C'est tout pour cette semaine. Ici Jacques Dumal qui vous dis à bientôt, et peut-être aurons-nous la chance d'échanger vos passions dans mon émission de radio. Faut bien gagner sa vie!



CHAMPIONNAT FD2

Grand Prix de Syracuse

Semaine 18. Italie, sur le circuit de Syracuse. 1^{ère} course de la saison 1960. 3 tours.

- 1) Eat (Casper); 2) Bitland (Blocus); 3) Talleur (Wolf); 4) Bianchi (Nelson); 5) Sautillant (Wolf); 6) Klean (MAFIA); 7) Bandpeti (Charly); 8) Gardleney (Wolf); 9) Savahiri (Charly); 10) Beermann (CCR); 11) Fuckheart (Casper); 12) Mouse (CCR); 13) G.Drill (MAFIA); 14) Gendebine (Yeoman); 15) Béret (Wolf); 16) Souffert (MAFIA); 17) Fiverosa (MAFIA); 18) Fret (Blocus); 19) Frogorify (Charly); 20) Bisto (Wolf); 21) McLuron (CCR); 22) NON CLASSÉS: Spaghetti (Castellotti); Maitresse (Torrari); P.Drill (Nelson); Grotrip (Torrari); Bags (MAFIA).

Incidents et abandons: McLuron (moteur); Spaghetti, Maitresse, P.Drill, Grotrip et Bags (accident).

Bags décède suite à son accident.

Bourse : 75.000\$; 11.250\$ au vainqueur.

Grand Prix de Pau

Semaine 19. France, sur le circuit de Pau. 2^e course de la saison 1960. 3 tours.

- 1) Zizi (Maarsbergen); 2) Béret (Wolf);

CHAMPIONNAT FD3

Grand Prix de Bruxelles

- 3) Turtles (CCR); 4) Fuckheart (Casper); 5) Crossla (Walker); 6) Bitland (Blocus); 7) Talleur (Wolf); 8) Sautillant (Wolf); 9) Eat (Casper); 10) G.Drill (MAFIA); 11) Skull (Reventlow); 12) Maitresse (Torrari); 13) Savahiri (Charly); 14) Fret (Blocus); 15) Spaghetti (Castellotti); 16) Bianchi (Nelson); 17) McLuron (CCR); 18) Gendebine (Yeoman); 19) Fiverosa (MAFIA); 20) Souffert (MAFIA); 21) Bisto (Wolf); 22) Gardleney (Wolf); 23) Klean (MAFIA); 24) Bonnet (Walker).

Incidents et abandons: Bonnet (accident, sans gravité).

Bourse : 115.000\$; 17.250\$ au vainqueur.

CHAMPIONNAT FD3 BRITANNIQUE

Spring Trophy

Semaine 13. Grande-Bretagne, sur le circuit de Snetterton. 1^{ère} course de la saison 1960. 2 tours.

- 1) Hollywood (Tyreal); 2) Pens (Blocus); 3) Zizi (Casper); 4) Camionn (Pixell); 5) Bags (Blocus); 6) Pitch (Walker); 7) Stigward (Connout); 8) Souffert (Casper); 9) Talleur (Aston Bacon); 10) Andessou (BRO).

Incidents et abandons: aucun..

CHAMPIONNAT FD3 EUROPÉEN

Oulton Park Trophy

Semaine 14. Grande-Bretagne, sur le circuit d'Oulton Park. 1^{ère} course de la saison 1960. 2 tours.

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

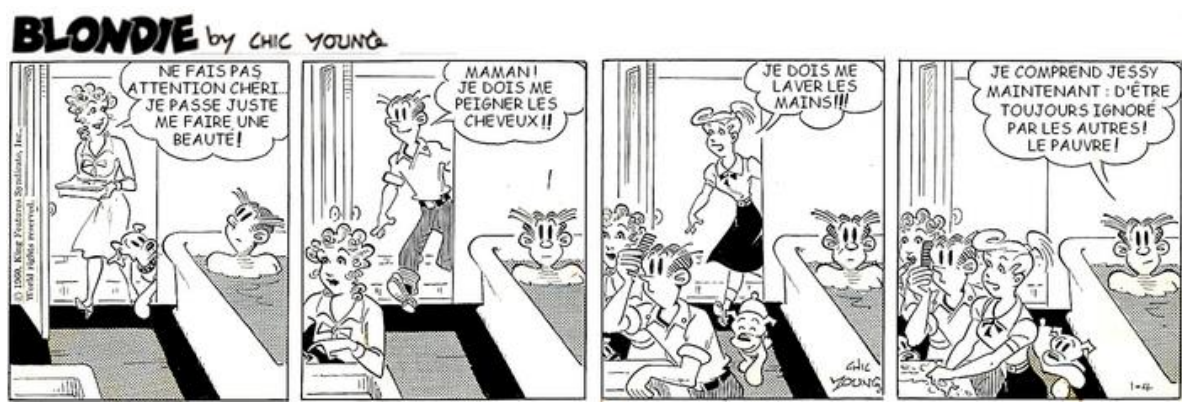
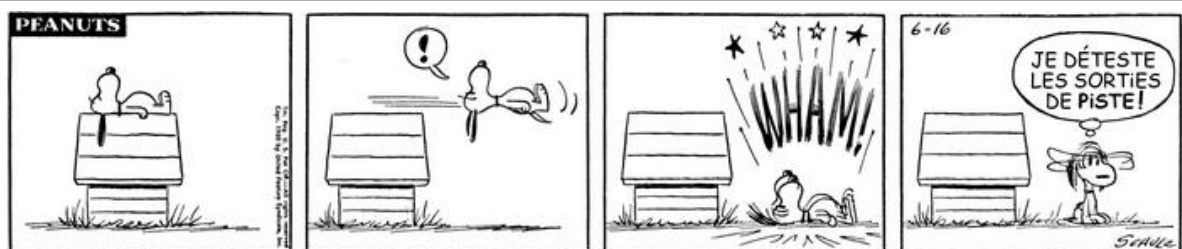
Incidents et abandons: Bianchi (mécanique, 2^e tour).

Grand Prix de Bruxelles

Semaine 15. Belgique, sur le circuit de Bruxelles. 2^e course de la saison 1960. 2 tours.

- 1) Turtles (Casper); 2) Bianchi (Écurie Belge); 3) Spaghetti (Colonia); 4) Classe (Torrari); 5) McLuron (Blocus); 6) P.Drill (Casper); 7) Savahiri (Torrari); 8) Klean (Bosche); 9) NON CLASSÉS : Skull (Blocus).

Incidents et abandons: Skull (mécanique, 1^{er} tour).



LES CHIFFRES:

FDI-évolution 1960: International Trophy Meeting (hors championnat)

QUALIFICATION 17 septembre 2022 18h40 à 19h18 local: Steffe (Longueuil)

Ordre des participants

n°	pilote	pays	écurie	voiture	moteur	pneus
8	Dan GARDLENEY	USA	Wolf Racing Team	Wolf Destroyer V2	Torrari WTMO	Donut
34	Masten FRIGORIFY	USA	Charly's Car	Torrari 156	Torrari 178	Donut
18	Lorenzo BANDPETI	IT	Charly's Car	Torrari 156	Torrari 178	Donut
2	Jean BÉRET	FR	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
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
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

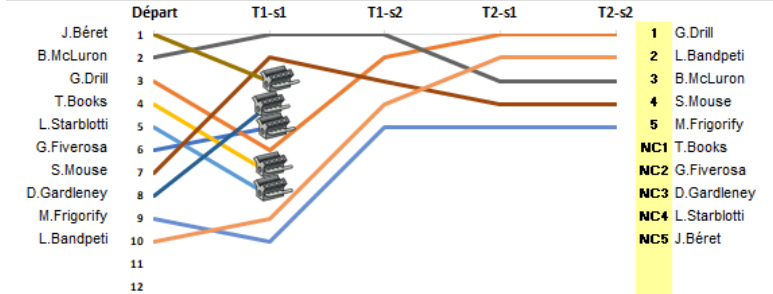
Résultats des qualifications

Pos.	Pilote	pneus	coups pén.	total	chrono	temps
1	J. Béret	dur	10	1	11	01:03,56 01:08,56
2	B. McLuron	dur	11	0	11	01:11,19 01:16,19
3	G. Drill	dur	11	0	11	01:19,69 01:24,69
4	T. Books	dur	11	3	14	01:18,06 01:38,06
5	L. Starblotti	dur	12	4	16	01:14,75 01:44,75
6	G. Fiverosa	dur	13	1	14	01:27,47 01:47,47
7	S. Mouse	dur	12	3	15	01:34,12 01:59,12
8	D. Gardleney	dur	13	5	18	01:30,03 02:10,03
9	M. Frigorify	dur	13	1	14	02:57,00 03:17,00
10	L. Bandpeti	dur	13	2	15	02:52,59 03:17,59

* voiture améliorée

COURSE 17 septembre 2022 19h32 à 21h39 local: Steffe (Longueuil)

Positions par tour



Attribution des points

pilote	pos.	points
G. Drill	1er	8
L. Bandpeti	2e	6
B. McLuron	3e	4
S. Mouse	4e	3
M. Frigorify	5e	2
-	6e	1



Arrêts aux puits et incidents

Fin du 1er tour:
10e coup - McLuron (réparations)
11e coup - Mouse (réparations)
Têtes à queue:
aucun.
Abandons:
9e coup (T1) - Béret (moteur)
9e coup (T1) - Starblotti (moteur)
9e coup (T1) - Gardleney (moteur)
11e coup (T1) - Fiverosa (moteur)
11e coup (T1) - Books (moteur)
Durée de la course: 2h07

Météo

Qualification :
Variable
Course :
21 °C
casse moteurs : 1-4
1-22 Soleil

Téléspectateurs

Audience n/a
Chaîne : n/a
Pays : n/a

Tête de la course (coups)

McLuron (1); Béret (2); McLuron (3-10); G. Drill (11); McLuron (12); G. Drill (13-19).

Classement

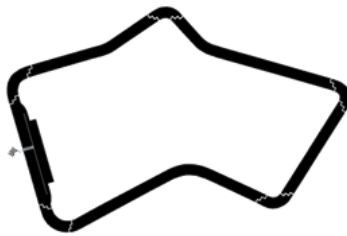
pos.	pilote	écurie	type de pneus	meneurs	nombre de coups	ou cause d'abandon
1	G. Drill	M.A.F.I.A.-Torrari	D - -	8	en 19 coups	
2	L. Bandpeti	Charly-Torrari	D - -	0	+1 coup	
3	B. McLuron	Castle-Timax	D D -	10	+1 coup	
4	S. Mouse	Castle-Timax	D D -	0	+2 coups	
5	M. Frigorify	Charly-Torrari	D - -	0	+3 coups	
NC1	T. Books	Nelson-Casper-Timax	D - -	0	moteur (T1)	
NC2	G. Fiverosa	M.A.F.I.A.-Torrari	D - -	0	moteur (T1)	
NC3	D. Gardleney	Wolf-Torrari	D - -	0	moteur (T1)	
NC4	L. Starblotti	Nelson-Casper-Timax	D - -	1	moteur (T1)	
NC5	J. Béret	Wolf-Torrari	D - -	0	moteur (T1)	

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

CHAMPIONNATS CHAMPIONNAT 1/6 (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	3 Casper-Timax 0
4 B. McLuron Castle-Timax 3	

LE CIRCUIT Descartes-Eurogames (#12) / © 1988 Formule Dé / © 2018 Ligue Prout (calques)



Nom : Silverstone 1950
Silverstone Circuit
Longueur : 135 cases (4,725 km)
Distance : 3 tours (14,175 km)
VIRAGES : 1 arrêt : 5, 2 arrêts : 0, 3 arrêts : 0
LIGNE DROITES : 12 cases ou - : 0, 13 à 20 cases : 2, 21 à 30 cases : 2, 31 cases ou + : 1
Tour parfait : 10 coups / 10 sous la pluie
Particularité : Aucune.

La grille de départ

- 1- J. Béret (FR) Wolf-Torrari 1'08"56 (11 coups)
- 2- B. McLuron (NZ) C.C.R.-Timax 1'16"19 (11 coups)
- 3- G. Drill (GB) M.A.F.I.A.-Torrari 1'24"69 (11 coups)
- 4- T. Books (GB) Nelson-Casper-Timax 1'38"06 (14 coups)
- 5- L. Starblotti (IT) Nelson-Casper-Timax 1'44"75 (16 coups)
- 6- G. Fiverosa (IT) M.A.F.I.A.-Torrari 1'47"47 (14 coups)
- 7- S. Mouse (GB) C.C.R.-Timax 1'59"12 (15 coups)
- 8- D. Gardleney (USA) Wolf-Torrari 2'10"03 (18 coups)
- 9- M. Frigorify (USA) Charly-Torrari-Torrari 3'17"00 (14 coups)
- 10- L. Bandpeti (IT) Charly-Torrari-Torrari 3'17"59 (15 coups)



LA COURSE EN IMAGES:



Vue aérienne de la ligne de départ.



1er tour, 1er virage : neuf pilotes dans le peloton de tête, seul Frigorify (Torrari) se retrouve à l'extérieur.



1er tour, 4e virage : milieu du premier tour, sept pilotes dans le groupe pour la seconde position, McLuron (C.C.R.-Timax) est premier (et à l'extérieur de la photo).



2e tour, 2e virage : McLuron et Bandpeti sortent du deuxième virage, G. Drill (M.A.F.I.A.-Torrari) est parti pour la gloire!



Yves (Castle), ne semble pas aimer ce qu'il voit!



S.R.

CHECK-LIST:

Castle's Car and Racing – Bon et mauvaise qualification, bonne et mauvaise course, bonne et bière décevante, l'écurie d'Yves aura connu une bonne et mauvaise soirée. En qualification, si McLuron se plaçait sur la deuxième place de la grille de départ, Mouse n'obtenait pas mieux que la septième. En course, si Mouse parvenait à se hisser en tête dans le premier tour, par la suite lui et son coéquipier n'auraient réussi qu'à demeurer en milieu de peloton pour finir troisième et quatrième, profitant surtout des abandons. Cependant, Castle aura eu le mérite de voir ses deux voitures terminer la course, et dans les points; ce ne fut pas le cas des autres!

M.A.F.I.A. – Disons-le, l'écurie d'Herman aura connu une mauvaise séance de qualification, décevante surtout. La troisième place de G. Drill ne parvenait pas à faire digérer la piètre performance de Fiverosa, sixième. Fiverosa aura connu encore pire en course, voyant son moteur l'abandonner, faisant un Nelson! Cependant, G. Drill connaissait une belle course, parvenant à rejoindre le peloton de tête à la fin du premier tour piur, ensuite, prendre la tête seul et s'échapper pour la victoire.

Nelson Automobile Club – Deux voitures, deux moteurs finis. Que dire de plus!

Wolf Racing Team – L'écurie de Jessie a fait une Nelson d'elle-même, avec deux casses moteur et aucune voiture à l'arrivée. Trois casses moteur pour les Torrari, ça fait réfléchir! C'est dommage pour Wolf, car Béret avait la pole en main et profitait d'une belle position pour la course. Malheureusement, avant d'abandonner, il n'aura mené qu'un seul coup.

Charly's Car – Rien d'extraordinaire pour l'écurie de Marie, si ce n'est le fait que ses deux voitures franchissent la ligne d'arrivée, c'est déjà mieux que 60% des autres participants. Charly profitait des abandons, certes, mais ça demeure légal et efficace...

S.R.