

FORMULE PROUT

FORMULE PROUT
MAGAZINE
ÉDITION 1960 --- GRATUIT
N° 214 --- 1 OCT. 2022
--- VERSION NUMÉRIQUE

MAGAZINE

FDI
ÉVOLUTION
Sixième saison --- 1960
LIGUE PROUT

DANS CE NUMÉRO :

GRAND PRIX D'ALLEMAGNE

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 d'Hockenheim.

SEMAINE 20 - Nous y sommes, le tout premier Grand Prix d'Allemagne. Un des grands pays pionniers de l'automobile prend enfin sa place dans le championnat de Formule Dé Un. Et pas de n'importe quelle manière, avec une course comptant pour le championnat du monde, rien de moins!

Deuxième course du Championnat du monde, cette course se déroulant sur le circuit d'Hockenheim pourrait être d'une grande importance, là où les concurrents pourraient se démarquer et prendre une option sur la suite du championnat. Le vieux Fiverosa, 54 ans, ce n'est quand même pas rien, pourra-t-il continuer sa domination démontrée lors du Grand Prix d'Argentine? Vous le saurez en lisant ce formidable numéro de Formule Prout magazine...

Bonne lecture.

L'AVANT-COURSE ET QUALIFICATIONS: JESSY CHANGE DE JOB...

Le soleil au rendez-vous, Stéphane et son trio Big Mac en main, Herman avec son poulet Benny, c'est au sous-sol que la soirée débutait, comme d'habitude. Rapidement le jeu fut mis en place, table et chaises, ainsi que les premières bières. On se préparait tranquillement pour la première séance de qualification en Allemagne et Jessy arriva, avec une quinzaine de minutes de retard.

Après une courte période de dialogue d'intérêt inutile, Jessy annonçait une grande nouvelle aux autres participants de la soirée : il changeait de travail, quittant Boston Pizza pour un concurrent. C'est donc avec un vif intérêt qu'il expliquait les raisons de son départ pour un autre travail, y allant avec toutes les anecdotes inimaginables. Plusieurs longues minutes passèrent avant que Stéphane, utilisant son pouvoir de président, ramenait les joueurs à la réalité, leur faisant comprendre de laisser leurs vies imaginaires de côté. C'était du sérieux!

Avant de commencer, on passa au vote une future probable apparition du Grand Prix des Pays-Bas dans le championnat du monde. Le projet fut accepté avec le circuit Zandvoort 1, mais certains auraient aimé voir le circuit combiné 1-2 sur deux tours.

Mouse (Castle-Timax) prenait possession de

la pole très tard dans la séance des qualifications, huitième pilote à s'élancer, battant le détenteur, jusque-là, par 1,30 seconde. Deuxième meilleur tour, troisième meilleur chrono, le total du temps lui assurait la pole. Cependant, il fut très proche de se faire doubler par son coéquipier, Beermann qui s'approcha de 0,86 seconde.

Très belle lutte pour la première place de la grille de départ, alors que la pole changea de main à quatre reprises. Dans l'ordre : Souffert (M.A.F.I.A.-Torrari), Sautillant (Wolf-Torrari), Béret (Wolf-Torrari) et Mouse. Ce fut une belle première qualification pour le premier Grand Prix d'Allemagne.

L'écurie Charly absente

Jessy est arrivé au local sans sa douce, Marie, dont il expliquait son absence par une autre longue histoire. Mais on le connaît bien et on s'imagine la réalité : Oublié à la maison? Oublié dans une toilette d'une station d'essence? Échangé contre une poupée gonflable? On n'ose imaginer la réalité!

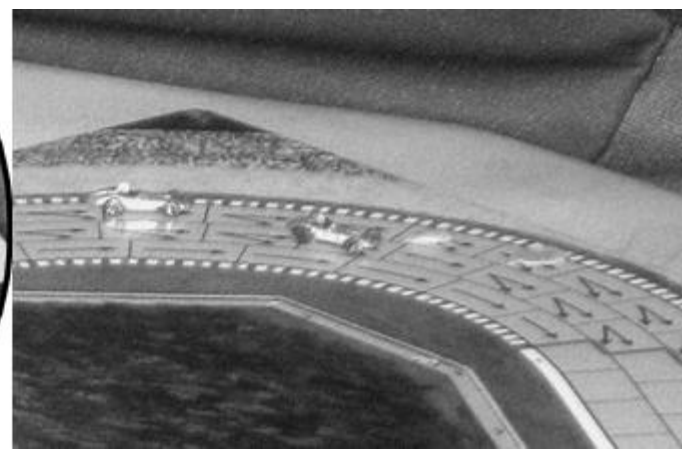
Bizarrement, la dernière course, les voitures de Marie terminèrent devant les voitures de l'écurie Wolf. Alors cette absence est un hasard des choses?

S.R.



LE VAINQUEUR:

APRÈS MOUSE, AU TOUR DE BEERMANN DE BRILLER!



Si Stirling Mouse a su dominer la séance des qualifications du Grand Prix d'Allemagne, c'est son coéquipier, Hans Beermann qui a remporté les honneurs de la course, en remportant sa troisième victoire en carrière. Si ce n'avait été d'un pilote de l'écurie Nelson, nous aurions eu droit à un doublé un et deux pour l'écurie Castle.

Parti de la pole, Mouse réussissait à gérer son début de course sans problème, et dès le premier virage, il partageait la tête de la course avec son coéquipier, déjà. Au milieu du premier tour, Beermann prenait les commandes de la course, avant de se voir rattraper par Starblotti (Casper-Timax) au début du deuxième tour. Mouse se retrouvait avec un coup de retard après un arrêt à son stand pour effectuer des réparations sur sa voiture.

À la fin du deuxième tour, alors que Mouse parvenait à rejoindre les meneurs, lui et Starblotti s'arrêtaient aux puits; Mouse réussissant un arrêt pneumatique rapide et Starblotti manquant sa tentative rapide. Beermann repartait seul, en première position, avec un coup d'avance sur ses poursuivants. Sa position sera mise en danger au début du troisième tour, par son coéquipier, mais parviendra à garder la première place, et remportant la course avec un coup d'avance sur la deuxième place.

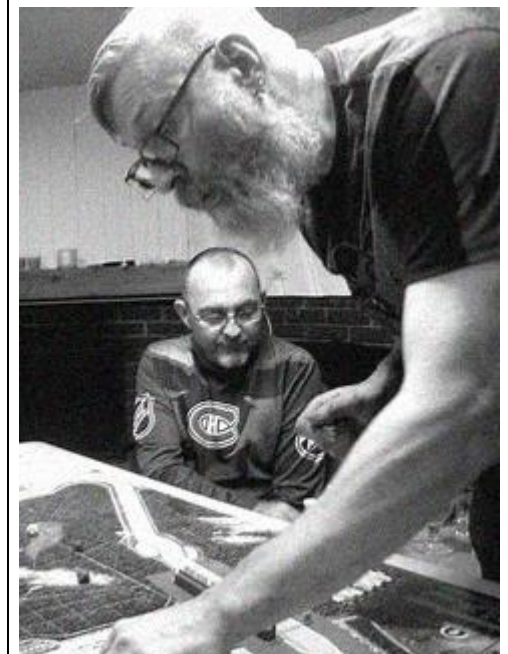
Un duel Mouse-Starblotti pour la deuxième position

Au milieu du troisième tour, Mouse rejoignait son partenaire, il profitait de faiblesse de la part de Starblotti pour s'échapper seul en deuxième position, et demeurant téméraire, parvenait à rejoindre Beermann au-devant de la course. Avec un demi-tour à faire, déjà on s'imaginait le

doublé pour l'écurie Castle. Mais c'était sans compter sur la persévérance de Starblotti.

Assoiffé par cette chance qui lui était offerte, Starblotti continuait d'attaquer. Peu avant le dernier virage, il rejoignait Mouse en deuxième place et, au dernier virage, le tout s'est joué dans l'honneur. Arrivé trop rapidement, Mouse dû mettre les freins pour effectuer les trois arrêts nécessaires. Starblotti réussissait une bonne entrée, ce qui lui permit de repartir avec une vitesse supérieure. On connaissait alors le podium.

S.R.

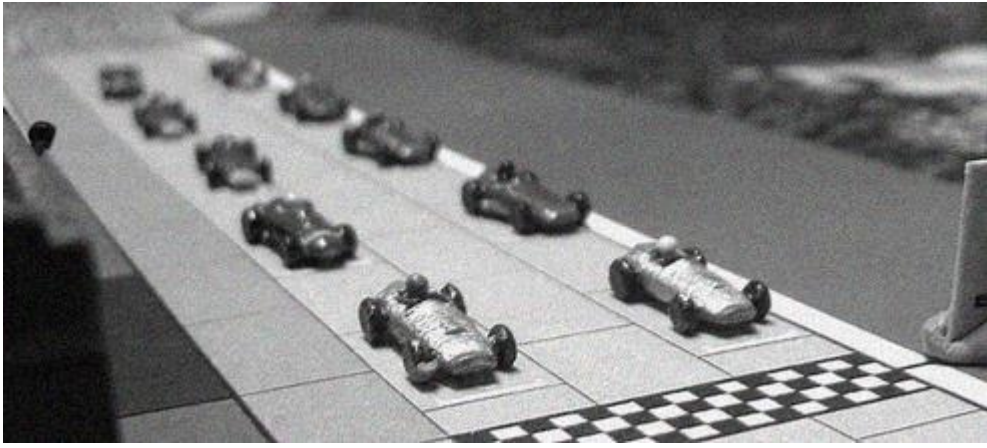


Yves (Castle) devant Herman (M.A.F.I.A.) déçu, un peu, des événements.



LA COURSE:

UNE COURSE RÉUSSIE POUR LE PREMIER GRAND PRIX D'ALLEMAGNE.



Si l'écurie Castle attirait les regards, avec la pole, la victoire et un double podium, et que ça lui sembla facile de demeurer à l'avant-scène, il en fut autrement pour la course où de nombreux rebondissements survinrent.

Durant toute la course, les voitures furent regroupées en trois groupes, les meneurs étant les pilotes Castle et Starblotti pour Nelson. Mais dès le milieu du premier tour, le groupe du milieu, alors pour la troisième place, attirait l'attention. Dirigé par Fiverosa (M.A.F.I.A.-Torrari), il comprenait aussi Gardleney (Wolf-Torrari) et Béret (Wolf-Torrari). Gardleney vit son moteur l'abandonner avant la fin du tour et G.Drill (M.A.F.I.A.-Torrari) prenait sa place.

Deuxième tour

Maintenant en lutte pour la quatrième place, le groupe de milieu comprenait G.Drill, Fiverosa et Béret. Béret ne parvenait pas à suivre et, au milieu du tour, se retrouva avec un coup de retard sur les autres. Fiverosa se retrouva impliqué dans un accident, causé par Sautillant (Wolf-Torrari) qui venait tout juste de rejoindre le groupe.

Le milieu de peloton demeurait positif vers la fin du tour, alors que deux pilotes parmi les meneurs s'arrêtèrent aux puits. Starblotti et Mouse changeaient leurs pneumatiques. Mais des réparations sur sa voiture empêchèrent Sautillant d'en profiter. Le peloton de tête comprenait toujours Beermann, Starblotti et Mouse. Derrière on retrouvait Sautillant, G.Drill et Béret.

Troisième tour

Avec un seul tour à faire, l'espoir demeurait dans le peloton de milieu. Mais le combat devenait plus intense pour certains. Avant d'arrivée au milieu du tour, Béret et Sautillant commettaient quelques erreurs, les empêchant d'entrer dans des virages. Ils se retrouvèrent, respectivement, avec deux et un coups de retard. G.Drill demeurait seul pour la quatrième position, y allant même d'une attaque envers Starblotti, pour la troisième place. Il força sans doute trop son moteur qui explosa, à peine le milieu du tour franchi.

Avec cette dernière tentative ratée, les positions étaient maintenant fermées, Sautillant et Béret terminaient dans l'ordre quatrième et cinquième, avec deux et trois coups de retard sur le vainqueur.



Jessy (Wolf) se montrait quelque peu déçu de sa course.

Le retour de l'écurie Nelson?

Le retour de l'écurie Nelson? Mais y a-t-il eu un moment avant? N'empêche que l'écurie de Stéphane aura connu une belle course, malheureusement ennuagée par l'accident de Books.

Starblotti aura été dans le peloton de tête durant toute la course, avec ses moments heureux et difficiles, mais parvenant à terminer en seconde place. La quatrième place sur la grille de départ l'aura certainement aidé, mais il a su demeurer fiable tout au long de la course.

Books, moins chanceux en qualification, partait de la dixième (et dernière) position. S'il dominait le troisième groupe, ce ne fut que pour un court instant, se voyant à l'abandon suite à un accrochage avec Béret.

N'empêche que ce Grand Prix d'Allemagne était la première course où on voyait les voitures de l'écurie Nelson performer ainsi, après deux courses. Eux qui figuraient parmi les favoris cette saison... justement avec l'écurie Castle!

S.R.



Yves (Castle) et Stéphane (Nelson) se félicitent après leur belle lutte.

« C'est dur à suivre... »

- Stéphane (Nelson),

à propos du long virage à 3 arrêts, alors que toutes les voitures s'y trouvaient en même temps, dans le premier tour; on ne savait plus qui avait fait 1, 2 ou 3 arrêts.



Les exploits de Michel Vaillant par Jean Gruon

LE GRAND DÉFI

RÉSUMÉ: 5^e épreuve du grand défi, le GP d'Allemagne. Steve Warson précède Michel Vaillant, les deux pilotes semblent s'étudier. Mais il est maintenant temps, pour Warson, d'attaquer pour rattraper la tête de la course...

À SUIVRE!



HISTOIRE D'UN CIRCUIT: HOCKENHEIMRING ET ONIONRING!

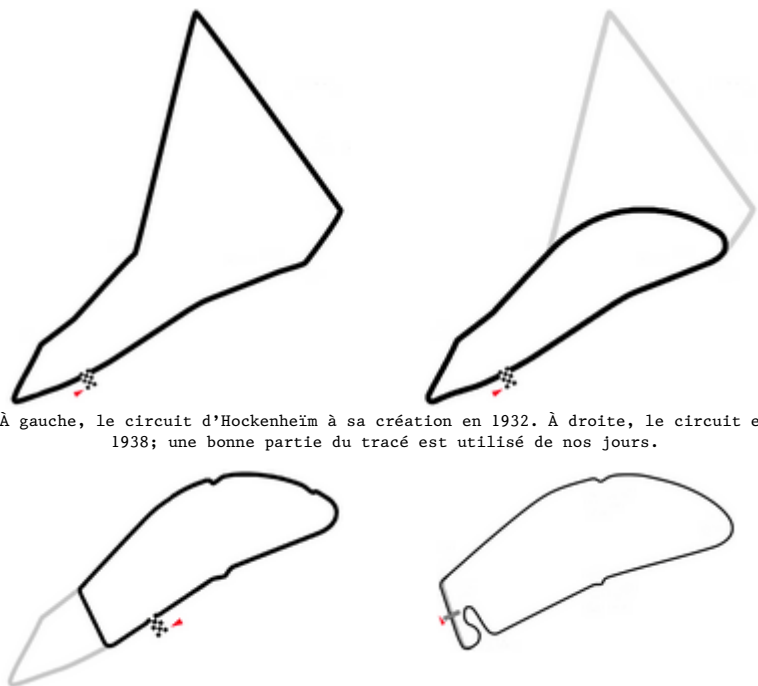
Par Rott Fisher

Collaboration spéciale



Le Hockenheimring Baden-Württemberg est un circuit automobile situé dans la vallée du Rhin près de la ville de Hockenheim dans le Bade-Wurtemberg, dans le bon côté de l'Allemagne. À ne pas confondre avec les mauvais Allemands, du côté Est, ceux qui se disent amis avec les camarades socialistes et qui boivent de la vodka tous les jours... remarquez qu'il y a au moins du bon de vivre dans les pays de l'Est... Appelé à l'origine « Dreieckskurs » (parcours triangulaire), le Hockenheimring a été construit en 1932. L'homme derrière cela est Ernst Christ, un jeune de christ chronométrateur qui a estimé qu'une piste de course devrait être construite dans sa ville natale d'Hockenheim. Il soumit les plans au maire et ils furent approuvés le jour de Noël, en 1931. Ce premier tracé de la piste était d'environ douze kilomètres de long et se composait d'une grande section en forme de triangle, d'une épingle à cheveux dans la ville et de deux lignes droites les reliant. Ce fut un beau cadeau de Noël pour le jeune Christ, avec les factures et les taxes qui suivirent.

En 1938, le circuit est raccourci, passant de douze kilomètres à un peu plus de sept kilomètres et demi. La piste a été endommagée par des chars pendant la Seconde Guerre mondiale; imaginez de voir des chars américains y faire la course... des heures et des heures juste à voir ces chars faire 2-3 tours. Après la guerre, la piste a été réparée et rebaptisée « Hockenheimring ». Le nouveau gouvernement allemand envoyait une mise en demeure au président américain, prétextant que c'était aux États-Unis de payer les réparations du circuit à cause de leurs chars d'assaut... « Ah! Oui! C'est vrai que se sont les Américains qui nous ont libérés du nazisme et, surtout, empêcher les bolcheviks de venir nous faire notre fête! » se sont-ils rappelés ensuite avant d'envoyer des excuses : « On ne le fera plus, jamais. Promis! » À partir de 1954 le circuit d'Hockenheim devient populaire, surtout du côté des courses de motos où des Grands Prix ont lieu : le Grand Prix moto d'Allemagne. Cette version du circuit mesurait un peu plus de sept kilomètres et demi de long.



À gauche, le circuit d'Hockenheim à sa création en 1932. À droite, le circuit en 1938; une bonne partie du tracé est utilisé de nos jours.

À gauche, le tracé utilisé à partir de 1960. Une chicane à un arrêt en haut et pas de chicane en bas. À droite, le tracé dans un futur proche (1966), avec les mêmes chicanes que le précédent.

Depuis la création du Championnat du monde de Formule Dé Un, en 1950, les dirigeants allemands voulaient avoir leur Grand Prix, sur le long et interminable circuit du Nurburgring. La C.S.! n'en voulait pas, prétextant que le circuit était beaucoup trop long et que les spectateurs n'avaient pas que ça à faire, d'attendre que les voitures repassent à chaque heure devant leurs tribunes. C'était un bon prétexte je l'avoue. À croire que je n'ai que ça à faire, regarder des courses d'automobiles... Ah! Oui! C'est vrai que je suis payé pour faire ça! J'espère que tu vois, mon petit Larry, les sacrifices que papa doit faire pour te nourrir et t'offrir, un jour, un beau jeu de hockey sur table... bien que je pense que tu aurais bien plus de plaisir à jouer avec des petites autos de course Hot Wings.

Ici, c'était Rott Fisher qui vous rappelle que si vous devez visiter le circuit du Nurburgring, apportez votre matériel de camping... ce qui fait que le circuit d'Hockenheim demeure un bien meilleur choix.



Photo prise dans les années 1940.

ÉDITORIAL:

LE COIN EN HAUT À DROITE!

PROMENADE QUOTIDIENNE DANS LES RUES DE MONTREAL

Par Jacques Dumal

Collaboration spéciale



L'autre jour, je me suis levé et j'ai mangé des céréales. Quoi de mieux qu'un bon bol de céréales pour se remettre les idées en place, et chercher le thème de mon prochain éditorial. Les idées ne me viennent pas toujours aussi facilement, alors je mange des céréales. De bonnes céréales sucrées, avec du bon lait frais et bien blanc. Ici Jacques Dumal, en direct de ma petite cuisine, toute petite, dans mon très petit appartement dans Verdun.

Mais des fois, les céréales ne suffisent pas, alors quoi de mieux d'aller faire un tour de voiture dans la belle ville de Montréal. Aussi, je roulais, paisiblement, cherchant toujours un sujet à ma chronique, aussi ai-je eu une illumination divine devant les yeux : bien que les performances de ma voiture sont loin d'égaliser celles d'une Formule Dé Un, elle continue de rouler au moins! Si les moteurs des Formules Dé Un explosent dans tous les sens, le moteur de ma voiture résiste et continue de m'offrir une performance digne du Club Hockey Canadiens. Voilà maintenant trois saisons que le Club Hockey Canadiens est champion de la saison régulière de la Ligue Nationale; depuis 1957, ce n'est pas rien. Et la saison 1960-61 s'annonce tout aussi intéressante pour notre sainte flanelle. 96 points en 1957-58, 91 points en 1958-59 et 92 points en 1959-60. Mais pourquoi, me direz-vous, ce sujet sur le club de hockey montréalais? Parce que je roule toujours dans ma voiture et que je ne trouve encore rien à dire concernant le Championnat du monde de Formule Dé Un. Et pourtant, ce n'est pas ces filles de joie, sur la rue Saint-Laurent qui parvient à m'éloigner de ma recherche!

Le retour de l'écurie Castle, comme une vieille chatte retrouvée!

C'est en me promenant sur la rue Saint-Laurent, marchant au travers des demoiselles aux formes prononcées, que me vint une idée soudaine. Je choisisais méticuleusement un partenaire avec qui partager mon idée. Je la suivis dans sa chambre, car elle m'offrait l'occasion de fumer une pipe, ce qui est toujours bon à recevoir comme invitation. Mais une fois chez elle, quelle ne fut pas ma surprise de la surprendre se déshabiller, m'offrant dans toute sa splendeur son intimité la plus intime. Et c'est là que la lumière s'est faite dans ma tête. En regardant sa pilosité pubienne, je me suis soudainement rappelé de la vieille chatte de ma tante Rollande. Elle l'avait perdu avant de la retrouver quelques jours plus tard. Inutile de vous dire que sa vieille chatte avait faim et qu'elle fut heureuse de se voir offrir un bon bol de lait. Sûrement qu'elle venait d'utiliser sa neuvième et dernière vie.

Le rapport entre ce chat et la Formule Dé Un? Justement, on croyait avoir perdu l'écurie Castle dans les abîmes de l'enfer depuis sa dernière conquête du titre des pilotes, en 1954, mais la revoilà, rebondissante et revenant à la lutte du Championnat, comme si jamais elle n'avait cessé sa domination d'alors. Et voilà que je suis arrivé à la fin de mon éditorial de cette semaine. Le temps passe trop vite avec une pipe : le temps de la savourer et déjà l'évacuation est terminée. Il ne faut pas garder la fumée trop longtemps... M'enfin madame, que faites-vous donc là....

C'était Jacques Dumal, qui me prend du pied comme ce n'est pas possible! Mais madame, laissez mon caleçon tranquille...



NOUVELLES DE LA LIGUE PROUT

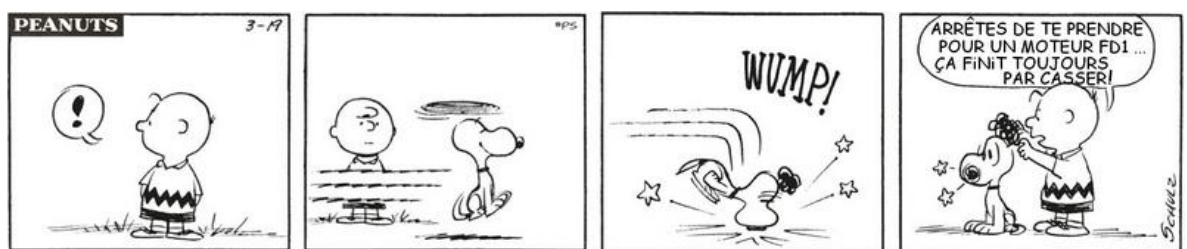
Lors de la dernière soirée, le Grand Prix d'Allemagne, en vue de la prochaine soirée des préparatifs, pour la saison 1962, un premier vote fut demandé aux membres. Il s'agissait de savoir si la FD1-évolution devait présenter un Grand Prix des Pays-Bas, et si c'était le cas, sur quel circuit. Les membres présents ont voté majoritairement en faveur du Grand Prix (4-0) et le circuit numéro 1 de Zandvoort remporta les votes du tracé à utiliser (3 contre 1). Le circuit combiné a reçu un vote nul (2-2) tandis que le circuit numéro 2 a reçu le moins de faveur (1-3). Si le circuit combiné était utilisé, les membres laissèrent entendre qu'une course de deux tours serait acceptée.

Dans les prochaines semaines, d'autres votes suivront : l'avenir du Grand Prix de Monaco, une nouvelle règle de jeu amenant la corruption et la tricherie, etc..

Rappelons que la Ligue Prout met cette année cette nouvelle façon de faire, espérant ainsi raccourcir la soirée des préparatifs d'une nouvelle saison qui, avec le temps, deviens de plus en plus lourd à préparer.

On vous tient au courant des résultats des prochains votes.

Stirling Mouse



LES CHIFFRES:

FD1-évolution 1960: Grand Prix d'Allemagne (championnat)

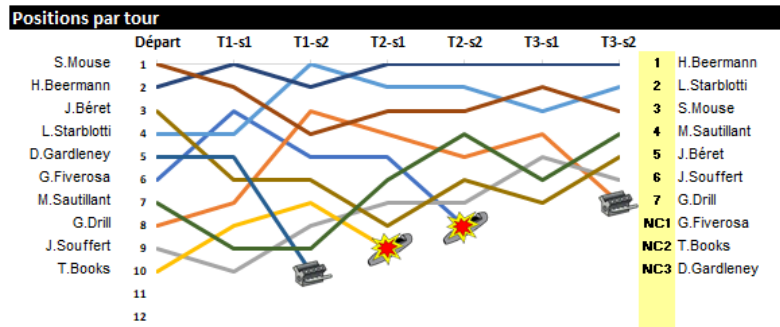
QUALIFICATION 1 octobre 2022 18h58 à 19h32 local: Steffe (Longueuil)

n°	pilote	pays	écurie	voiture	moteur	pneus
21	Jo SOUFFERT	SUI	M.A.F.I.A.	TMO-MAFIA NEW	Torrari WTMO	Pizzetta
13	Maurice SAUTILLANT	FR	Wolf Racing Team	Wolf Destroyer V2	Torrari WTMO	Donut
2	Jean BÉRET	FR	Wolf Racing Team	Wolf Destroyer V2	Torrari WTMO	Donut
6	Ludovico STARBLOTTI	IT	Nelson Automobile Club	Casper T53	Timax FWMV	Donut
8	Dan GARDLENEY	USA	Wolf Racing Team	Wolf Destroyer V2	Torrari WTMO	Donut
5	Giuseppe FIVEROA	IT	M.A.F.I.A.	TMO-MAFIA NEW	Torrari WTMO	Pizzetta
14	Tony BOOKS	GB	Nelson Automobile Club	Casper T53	Timax FWMV	Donut
67	Stirling MOUSE	GB	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
16	Graham DRILL	GB	M.A.F.I.A.	TMO-MAFIA NEW	Torrari WTMO	Pizzetta

Pos.	Pilote	pneus	coups pén.	total	chrono	temps
1	S.Mouse	dur	13 0	13	01:18,54	01:33,54
2	H.Beermann	dur	13 0	13	01:19,40	01:34,40
3	J.Béret	dur	14 0	14	01:14,84	01:34,84
4	L.Starblotti	dur	12 0	12	01:32,45	01:42,45
5	D.Gardleney	dur	14 0	14	01:23,22	01:43,22
6	G.Fiverosa	dur	13 2	15	01:24,65	01:49,65
7	M.Sautillant	dur	15 0	15	01:27,47	01:52,47
8	G.Drill	dur	15 0	15	01:28,29	01:53,29
9	J.Souffert	dur	13 0	13	01:38,44	01:53,44
10	T.Books	dur	12 7	19	01:11,55	01:56,55

* voiture améliorée

COURSE 1 octobre 2022 19h46 à 23h06 local: Steffe (Longueuil)



pilote	pos.	points
H.Beermann	1er	8
L.Starblotti	2e	6
S.Mouse	3e	4
M.Sautillant	4e	3
J.Béret	5e	2
J.Souffert	6e	1



Arrêts aux puits et incidents
Fin du 1er tour:
 13e coup - Mouse (réparations)
 15e coup - Books (pneus/court)
 15e coup - Souffert (pneus/court)
Fin du 2e tour:
 22e coup - Starblotti (pneus/long)
 22e coup - Mouse (pneus/court)
 23e coup - Sautillant (réparations)
 23e coup - Souffert (réparations)
Têtes à queue:
 28e coup (T3) - Souffert
Abandons:
 9e coup (T1) - Gardleney (moteur)
 18e coup (T2) - Books (accident par Béret)
 21e coup (T2) - Fiverosa (accident par Sautillant)
 28e coup (T3) - G.Drill (moteur)
Durée de la course: 3h20

Météo
Qualification:
 Variable
Course:
 24 °C
 casse moteurs : 1-4
 1-35 Soleil

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

Tête de la course (coups)
 Mouse (1-5); Beermann (6-11); Starblotti (12-13); Beermann (14-15); Starblotti (16); Beermann (17); Starblotti (18-19); Beermann (20-32).

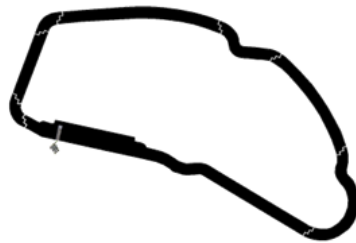
pos.	pilote	écurie	type de pneus	meneurs coups	nombre de coups ou cause d'abandon
1	H.Beermann	Castle-Timax	D - -	22	en 32 coups
2	L.Starblotti	Nelson-Casper-Timax	D - D	5	+1 coup
3	S.Mouse	Castle-Timax	D D D	5	+1 coup
4	M.Sautillant	Wolf-Torrari	D - D	0	+2 coups
5	J.Béret	Wolf-Torrari	D - -	0	+3 coups
6	J.Souffert	M.A.F.I.A.-Torrari	D D D	0	+4 coups
7	G.Drill	M.A.F.I.A.-Torrari	D - -	0	moteur (T3)
NC1	G.Fiverosa	M.A.F.I.A.-Torrari	D - -	0	accident (T2)
NC2	T.Books	Nelson-Casper-Timax	D D -	0	accident (T2)
NC3	D.Gardleney	Wolf-Torrari	D - -	0	moteur (T1)

Type de pneus : un seul type seulement, dur / NC = non classé / NR = 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
1 H.Beermann Castle-Timax 8	2 M.A.F.I.A.-Torrari 9
1 S.Mouse Castle-Timax 8	3 Casper-Timax 6
4 L.Starblotti Nelson-Casper-Timax 6	4 Wolf-Torrari 3
4 Bags M.A.F.I.A.-Torrari 6	
6 B.McLuron Castle-Timax 3	
6 M.Sautillant Wolf-Torrari 3	
8 J.Béret Wolf-Torrari 2	
9 J.Souffert M.A.F.I.A.-Torrari 1	

LE CIRCUIT Descartes-Eurogames (#15) / © Formule Dé / © Ligue Prout (calque)



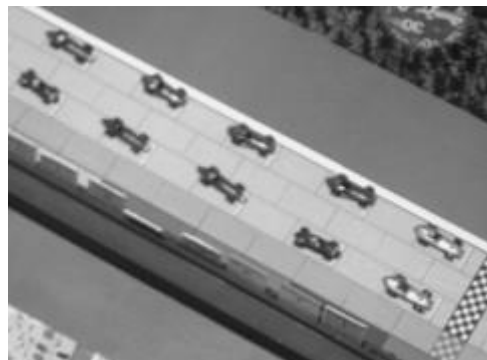
Nom: Hockenheim 1960
 Hockenheimring
Longueur: 132 cases (4,620 km)
Distance: 3 tours (13,860)
VIRAGES:
 1 arrêt: 3
 2 arrêts: 0
 3 arrêts: 1
LIGNE DROITES:
 12 cases ou -: 1
 13 à 20 cases: 1
 21 à 30 cases: 1
 31 cases ou +: 1
Tour parfait: 10 coups / 10 sous la pluie
Particularité: Chicane haut: 1 arrêt; chicane bas: 0 arrêt.

La grille de départ

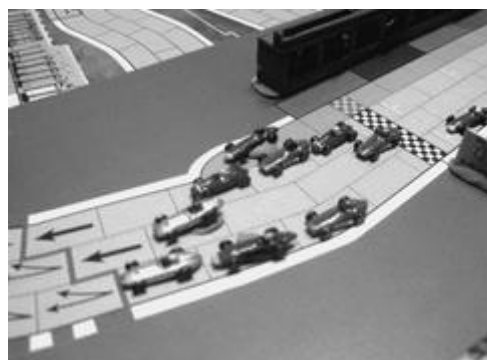
- 1- **S. Mouse** (GB) C.C.R.-Timax 1'33"54 (13 coups)
- 2- **H. Beermann** (AL) C.C.R.-Timax 1'34"40 (13 coups)
- 3- **J. Béret** (FR) Wolf-Torrari 1'34"84 (14 coups)
- 4- **L. Starblotti** (IT) Nelson-Casper-Timax 1'42"45 (12 coups)
- 5- **D. Gardleney** (USA) Wolf-Torrari 1'43"22 (14 coups)
- 6- **G. Fiverosa** (IT) M.A.F.I.A.-Torrari 1'49"65 (15 coups)
- 7- **M. Sautillant** (FR) Wolf-Torrari 1'52"47 (15 coups)
- 8- **G. Drill** (GB) M.A.F.I.A.-Torrari 1'53"29 (15 coups)
- 9- **J. Souffert** (SUI) M.A.F.I.A.-Torrari 1'53"44 (13 coups)
- 10- **T. Books** (GB) Nelson-Casper-Timax 1'56"55 (19 coups)



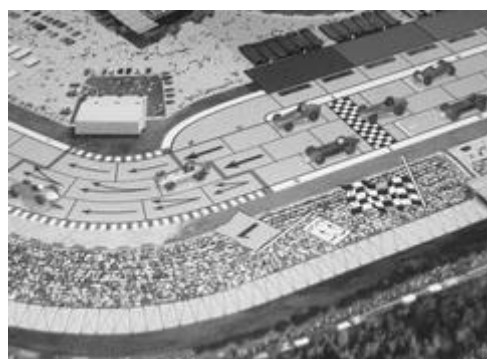
LA COURSE EN IMAGES:



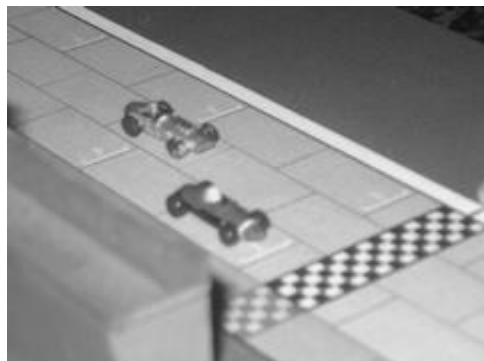
Vue aérienne et une première ligne Castle au départ.



1er tour, 1er virage: après le départ, tous les concurrents se retrouvent à l'entrée du premier virage.



1er tour, 2e virage: les voitures Castles prennent l'avance sur les autres voitures.



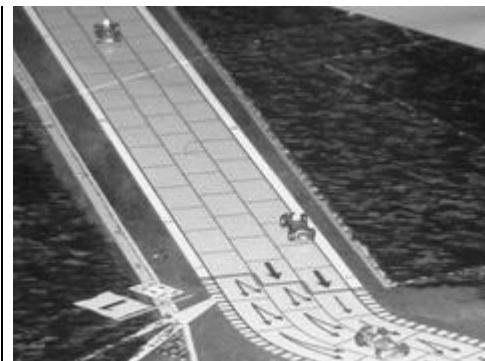
Fin du 1er tour: le duel entre Starblotti (Casper-Timax) et Beermann (Castle-Timax).



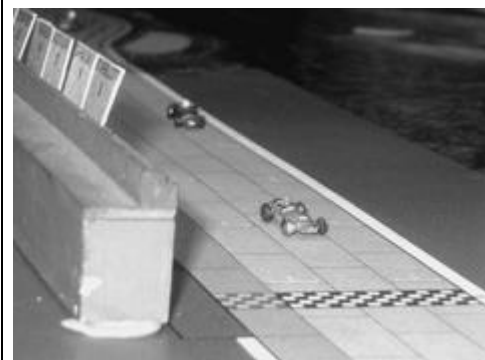
2e tour, 3e virage: derrière les meneurs, le peloton pour la quatrième place, Sautillant (Wolf-Torrari), Fiverosa (M.A.F.I.A.-Torrari) et Béret (Wolf-Torrari). Accident et abandon pour Books (Casper-Timax).



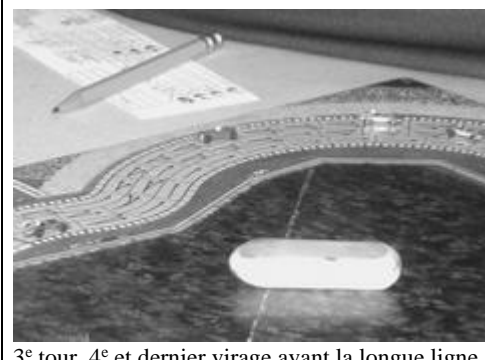
2e tour, 4e virage: toujours le duel entre Starblotti et Beermann, suivent derrière avec un coup de retard, G.Drill (M.A.F.I.A.-Torrari) et Mouse (Castle-Timax).



Fin du 2e tour: Beermann prend un peu d'avance sur Starblotti; G.Drill suit derrière, mais il n'est pas seul.



Fin du 2e tour: Beermann et Starblotti.



3e tour, 4e et dernier virage avant la longue ligne droite: Beermann, Mouse; Starblotti suit avec un coup de retard; Sautillant vient de faire son premier arrêt. Dans les coups suivants, Starblotti dépassera Mouse avant la ligne d'arrivée. À noter que Starblotti n'est pas en tête-à-queue!

CHECK-LIST:

Castle's Car and Racing – C'était sa course, l'écurie d'Yves était prête. Une première ligne sur la grille de départ et un double podium à l'arrivée, presque un doublé. Tout allait bien, pas de problème technique. Et pour la première fois de la saison, avec les voitures de l'écurie Nelson, les moteurs Timax démontraient leurs pleines puissances. Cela dure-t-il?

M.A.F.I.A. – Mauvaises qualifications pour l'écurie d'Herman, avec les positions six, huit et neuf sur la grille de départ. Côté course, un manque de fiabilité sur les voitures n'a pas aidé les pilotes, le meilleur, Souffert, terminant en septième position, après un tête-à-queue dans les derniers instants de la course. Accident pour Fiverosa et abandon moteur pour G.Drill.

Nelson Automobile Club – Début de week-end difficile pour l'écurie de Stéphane, avec une quatrième place comme meilleur résultat aux qualifications. Cependant, la course était de son côté. Rapidement les voitures Nelson furent dans le coup, malgré un accident pour Books. Starblotti a offert une belle combativité aux voitures Castle pour se hisser sur la deuxième marche du podium, avec une voiture très réduite!

Wolf Racing Team – Dans l'ensemble, qualifications moyennes pour l'écurie de Jessy, troisième, cinquième et septième sur la grille de départ. Sautillant a été le meilleur pilote avec une quatrième place à l'arrivée de la course, Béret le suivant tout juste derrière. Gardleney abandonnait au début du premier tour pour casse moteur.

Charly's Car – L'écurie de Marie était absente, des obligations professionnelles la retenant chez elle... c'est peut-être ce qui explique cette mystérieuse entrée d'argent dans le dos de Jessy! On le plaint!

S.R.



Consultez le site Prout FD-évolution pour suivre le Championnat du monde de Formule Dé Un.

S.R.