

FORMULE PROUT

FORMULE PROUT
MAGAZINE
ÉDITION 1960 ---- GRATUIT
N° 217 ---- 26 NOV. 2022
-----VERSION NUMÉRIQUE

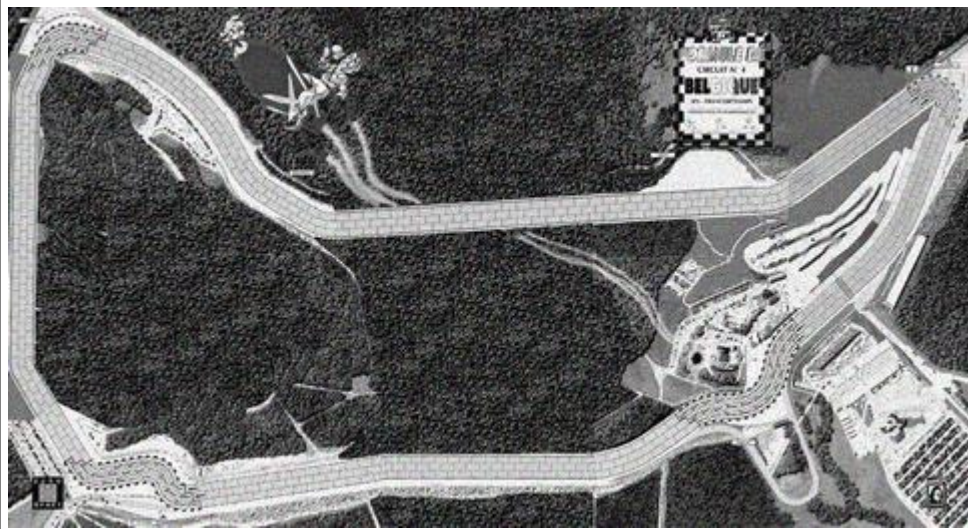
MAGAZINE

FD1
EVOLUTION
Sixième saison ---- 1960
LIGUE PROUT

DANS CE NUMÉRO :

GRAND PRIX DE BELGIQUE

LE RÉSUMÉ DE LA COURSE Page 2
NOS CHRONIQUEURS : Rott Fisher et Jacques Dumas Page 3
LES CHIFFRES DE LA COURSE Page 4
ET NOTRE BANDE DESSINÉE : Monsieur Donut..... Page 2



Le circuit de Spa-Francorchamps.

SEMAINE 26 - Après un petit détour pour des courses hors championnat (trois sur quatre), nous voici revenu au Championnat pour trois courses consécutives (quatre sur cinq). Jusqu'ici, il y a eu deux courses de Championnat. Beermann et Fiverosa se partagent la tête du classement, avec chacun une victoire. Mousse se retrouve aussi dans le lot des meneurs, ayant obtenu deux troisièmes places, ce qui donne à tous ce beau monde, un huit points chacun. C'est serré, c'est le cas de le dire! Rien n'est encore joué, tout reste à faire.

Une victoire sur le circuit de Francorchamps pourrait donner l'avantage à un de ces trois pilotes, à condition qu'un abandon ne vienne pas se mettre de la partie. Déjà, vous pouvez voir à qui revient la victoire, sur la section de droite de cette page, Beermann prenant une sérieuse option sur le Championnat des pilotes. Vous vous imaginez sir Beermann remporterait le championnat de cette saison? Ce serait une grande première dans la Formule Dé Un, un pilote remporterait une seconde fois la coupe des pilotes. Mais en attendant de voir la fin de cette saison, commencez par prendre connaissance des résultats du Grand prix de Belgique. Vous trouverez tout dans Formule Prout Magazine.

Bonne lecture.

L'AVANT-COURSE ET QUALIFICATIONS: ENCORE LE VIEUX FIVEROSA!

Âgé de 54 ans, le vieux italien ne finit pas de surprendre la galerie en continuant de se montrer rapide sur les circuits de Formule Dé Un. Avec déjà une victoire et deux pôles cette saison, Giuseppe Fiverosa (M.A.F.I.A.-Torrari) signe une troisième pole, pour débiter le week-end du Grand Prix de Belgique. De quoi rendre jaloux les dictateurs de ce monde, devant cette longévité à n'en plus finir, mais surtout cette force qui le pousse encore vers le succès.

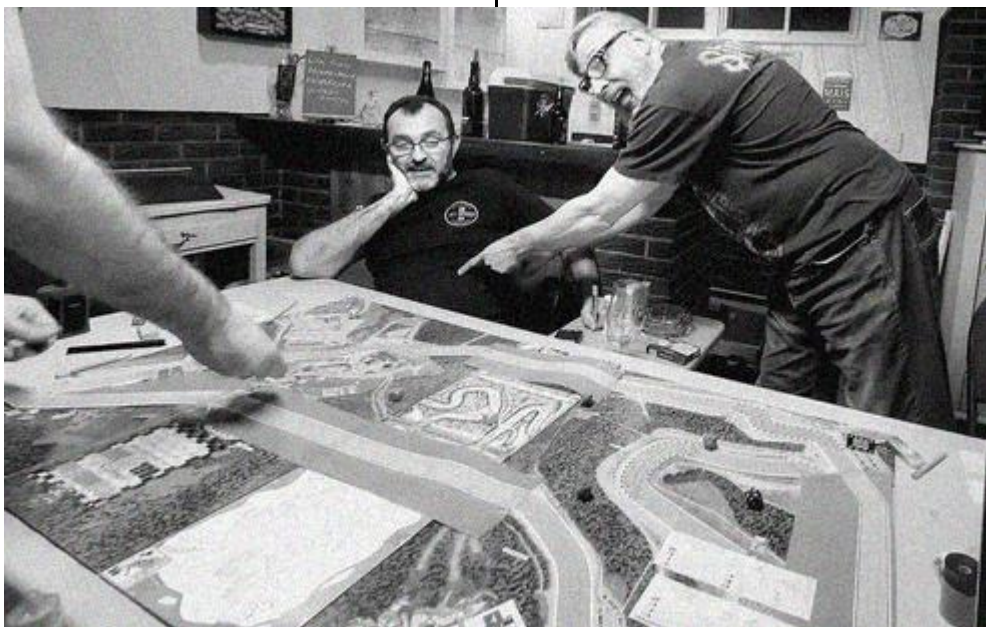
Huitième pilote à s'élancer pour son tour rapide, Fiverosa réalisait le tour avec le moins de coups, étant le seul à faire le tour en 14 coups, et sans pénalités. Un tour presque parfait, le tour parfait étant 13; aussi nous demandons comment est calculé le nombre de tour parfait par les incompetents de ce Championnat! Bien entendu, le meilleur nombre de coups, associé avec le meilleur chrono (un peu plus de 8 secondes que la deuxième place), ne pouvait se résulter au meilleur temps (un peu plus de 22 secondes sur la deuxième place).

Quatre écuries dans les quatre premières places

Derrière Fiverosa, c'est Mousse (Castle-Timax) qui parvenait à prendre la deuxième place, avec un retard de 22 secondes sur le temps du poleman. Pour le chrono, c'est Beermann (Castle-Timax) qui menaçait Fiverosa, mais avec 4 pénalités, on n'en parlera pas trop, le pilote allemand se retrouvant en cinquième place. Mousse réussissait le troisième meilleur chrono, un retard de près de 17 secondes sur Fiverosa.

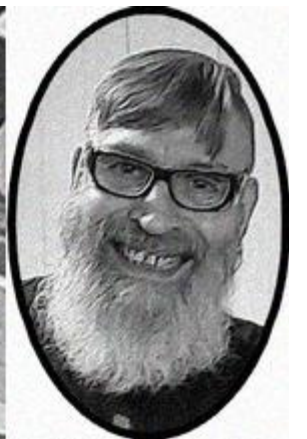
Gardleney (Wolf-Torrari) prenait la troisième position, son seul fait d'arme étant de réussir un tour en 15 coups sans pénalités... comme trois autres pilotes. Finalement, la quatrième place revient à Books (Casper-Timax) qui a fait son possible pour suivre les trois autres écuries, avec un pilote par place sur les quatre premiers.

S.R.



LE VAINQUEUR:

HANS BEERMANN REMPORTE UNE DEUXIÈME COURSE CONSÉCUTIVE.



Une deuxième victoire de suite pour le pilote allemand, Hans Beermann ramène l'écurie Castle dans la course, alors qu'elle s'était montrée plus discrète depuis quelques temps. Cette victoire place, à la fois, Beermann et Castle à la tête de leur championnat respectif; de quoi rendre heureux le team manager, Yves. Il le mérite bien, le bougre!

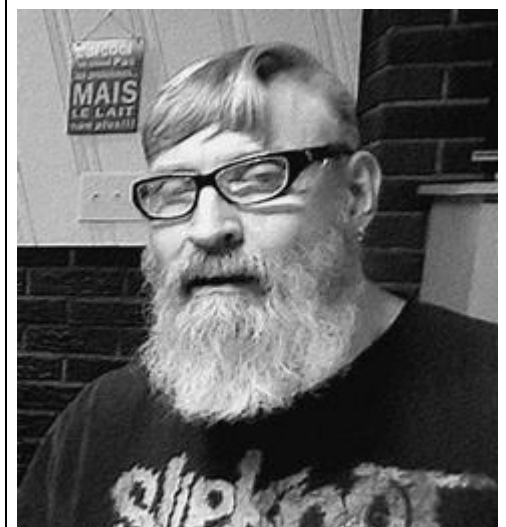
Parti de la cinquième place, sur la grille de départ, Beermann ne parvenait pas à avancer, ayant du mal à se défaire de ses adversaires, chutant même à la sixième position au milieu du premier tour. Peu après, trois casses moteur l'aiderent à améliorer son sort, d'une seule place, un pilote parvenant à le dépasser. À la fin du premier tour, Beermann était cinquième.

Au deuxième tour, trois autres casses moteur venaient aider la cause du pilote allemand. Quatrième au milieu du tour, il se retrouva en deuxième position à la fin du même tour, avec deux coups de retard sur G.Drill (M.A.F.I.A.-Torrari), le meneur.

La cause semblait terminée au troisième et dernier tour. G.Drill continuait de dominer la course, préservant ses deux coups d'avance sur Beermann. En même temps, ce dernier creusait un écart avec son poursuivant derrière, avec deux coups d'avance sur Books (Casper-Timax). Le podium semblait se dessiner. Erreur! Peu après avoir passé le premier secteur, G.Drill était victime, à son tour, de la chaleur accablante, son moteur l'abandonnait. Beermann se retrouvait à la tête de la course, presque miraculeusement, et c'est sans soucis qu'il franchissait la ligne d'arrivée, se permettant de ralentir son rythme afin de préserver son moteur.

« Je suis infecté par l'amour des voitures depuis l'enfance. À l'école, la plupart des garçons désiraient être ingénieurs, travailler avec des navires ou des avions, mais tout ce que je voulais, c'était être pilote de course. Mais comment pouvais-je y arriver? Comme je suis né en 1928, j'ai d'abord craint d'être enrôlé dans l'armée, mais grâce à mes connaissances de la bière, j'ai réussi à me retrouver dans le cercle intime d'un haut dirigeant nazi. C'est là que j'ai croisé un jour Yves Gosselin... oups, je dois pas en parler! Il était maître brasseur. Ensuite j'ai

réussi à passer mon examen de conduite en 1946 et j'ai donc lancé ma propre petite entreprise de camionnage. En 1952, j'ai recroisé Yves qui m'a aussitôt embauché dans son écurie. Je lui donne donc cette victoire et j'espère de tout cœur pouvoir lui offrir un autre titre... » Propos recueillis après la course.



Jusqu'à quelques coups de la fin, avant l'abandon de G.Drill, Yves (Castle) ne semblait pas être confiant pour la victoire.

Yves fête la victoire et dément les propos de Beermann

« Moi, maître brasseur? Voyons donc, faut pas s'imaginer des affaires qui n'ont pas rapport. Je ne suis pas allemand, et je ne me suis jamais retrouvé dans un cercle quelconque, encore moins avec des nazis. Mes connaissances de la bière sont dû à des lectures, ici et là, et rien d'autre. Et les tonneaux de bières que je trimbale? Ça pas rapport aussi. Une pure coïncidence je vous dis. J'en viens même à me demander si je connais ce Beermann... c'est qui lui d'abord? »

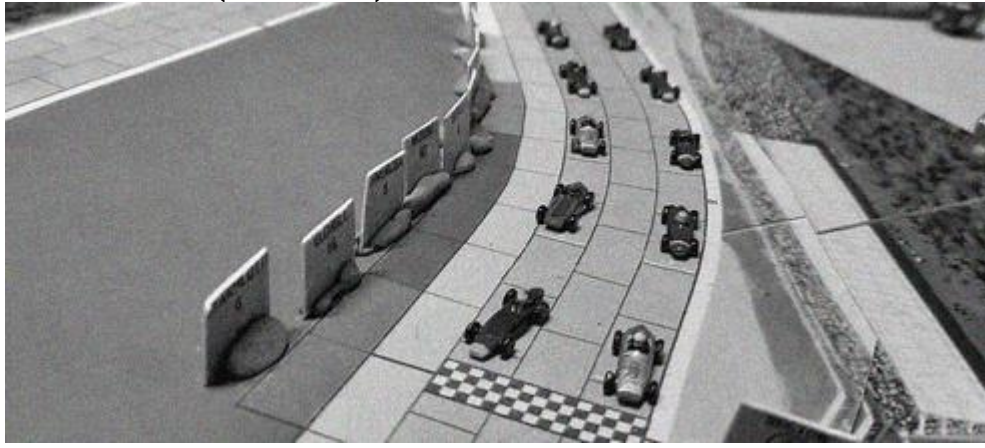
Après la victoire, et surtout les propos de Beermann, Yves en avait long à dire sur le sujet. Cherchant davantage à se défendre que de commenter cette victoire inattendue. Une histoire à suivre!

S.R.



Réaction d'Yves (Castle), alors qu'Herman (M.A.F.I.A.) constate l'abandon de G.Drill.

LA COURSE: UN DOUBLE PODIUM POUR L'ÉCURIE NELSON (ENFIN).



Finalement, un petit peu de bonheur est arrivé pour l'écurie Nelson qui aura attendu six courses pour obtenir un podium dans une course du Championnat. Le dernier podium pour un Championnat remontait au Grand Prix de Belgique, justement, en 1958. Entre temps, une deuxième place fut obtenue au Grand Prix de Brands Hatch, dernière course hors championnat, toujours en 1958. C'est le regretté Brainhams qui avait réussi le podium en Belgique, en 1958, alors que la seconde place de Brands Hatch revenait à Starblotti.

Mais cette fois, de retour à 1960, c'est un double podium que l'écurie Nelson obtenait, avec la seconde place de Books et la troisième place de P.Drill. Un bel exploit qui mérite d'être souligné, ce qui n'arrive pas souvent à cette écurie de l'ombre!

L'écurie Nelson mettait les chances de son côté avec trois pilotes en course. Books partait de la quatrième place, sixième place pour P.Drill et la neuvième place pour Starblotti. Books connaissait un bon début de course, tandis que Books se retrouvait bon dernier, rapidement, derrière Starblotti... du bon et du mauvais! Mais vers la fin du premier tour, Books chutait en sixième position, devant P.Drill, sur sept pilotes encore en course. Starblotti abandonnait sur un casse moteur.

Début du deuxième tour, ça ne s'annonçait toujours pas bien pour les voitures de l'écurie Nelson : sur six voitures (Fiverosa sur casse moteur), P.Drill et Books occupaient les deux dernières positions. Deux autres abandons, dans la seconde partie du deuxième tour, et les deux pilotes occupaient encore les deux dernières places, cette fois sur quatre pilotes.

Dans le troisième tour, Books et P.Drill occupaient la même position, quatrième, avec deux coups de retard sur Beermann, alors que G.Drill menait la course. Ce n'est que sur l'abandon de ce dernier (casse moteur, encore) que les deux pilotes Nelson se retrouvèrent deuxième et quatrième... sur trois voitures sur la piste.

Sans forcer son allure, Books terminait en deuxième position avec quatre coups de retard sur le meneur, P.Drill suivait, pour la troisième place, avec un coup de plus en retard.

Une course à oublier pour l'écurie M.A.F.I.A.

Fiverosa avait la pole, mettant les chances de son côté, et l'écurie M.A.F.I.A. avait confiance en lui. Surtout que pour les deux autres pilotes, ça s'annonçait être un peu plus difficile : septième et huitième au départ, respectivement pour G.Drill et Souffert.

Dans le premier tour, Fiverosa conservait la tête, mais fut rapidement rejoint par Béret (Wolf-Torrari) et Gardleney (Wolf-Torrari). De son côté, G.Drill se retrouvait en quatrième place, partagé avec cinq autres pilotes. Et déjà Souffert abandonnait sur un casse moteur. À la fin du tour, Fiverosa chutait en deuxième place, rejoint par G.Drill, et avec Gardleney dans les roues.

G.Drill continuait sa remontée dans le deuxième tour, parvenant à rejoindre la tête de la course, avec les deux pilotes de l'écurie Wolf.



Trois abandons pour l'écurie M.A.F.I.A. Une grande déception pour son directeur principal, Herman.

Fiverosa, à son tour, abandonnait sur un casse moteur. Décidément, la chaleur accablante faisait du ravage. À la fin du deuxième tour, Gardleney et Béret abandonnaient, toujours sur des casses moteur, laissant G.Drill seul en tête. Beermann suivait avec deux coups de retard derrière.

Dans le troisième tour, tout s'annonçait pour le mieux pour le pilote de l'écurie M.A.F.I.A.... vraiment? Contraint de foncer, devant la menace que représentait Beermann, G.Drill voyait en même temps son moteur fragilisé par la canicule. Et après avoir passer le premier secteur, sur une longue ligne droite, ce qui devait arriver, arriva : un test pour casse moteur de trop, et G.Drill abandonnait à son tour, laissant la course se terminer avec aucune voiture M.A.F.I.A. sur le circuit.

De pire en pire pour l'écurie Wolf

Avec une troisième place sur la grille de départ, pour Gardleney, l'écurie Wolf avait ses chances dans cette course, malgré la dixième place de Béret. Mais profitant de trois abandons dans le premier tour, et des arrêts aux puits de trois autres pilotes, Béret se retrouvait à la tête de la course, à la fin du tour alors que son coéquipier partageait la seconde position avec les deux pilotes de l'écurie M.A.F.I.A.

Au début du deuxième tour, Béret était rejoint par G.Drill et Gardleney, les trois pilotes se partageant la tête de la course. Mais peu avant de sortir du premier secteur, les deux pilotes Wolfs étaient, à leur tour, victimes de casses moteur, mettant ainsi un frein à leur course. Pour une seconde fois cette saison, aucune voiture Wolf franchissait la ligne d'arrivée.

Disqualification des voitures Wolf

Au lendemain de la course, nous apprenions la disqualification des deux voitures de l'écurie Wolf. Les deux pilotes avaient utilisés les mêmes moteurs pour leurs qualifications et courses. C'est donc dire que ces moteurs, après les qualifications, se sont retrouvés avec des kilométrages négatifs. Deux moteurs identiques : avec un 4,7 kilomètre négatif, auquel des réparations furent faites, +5 kilomètre, ce qui laissait seulement un jeu de 0,3 kilomètre pour la qualification. Après la qualification : il restait donc 5,93 kilomètre négatif (sur un circuit long de 6,23 kilomètres), même une réparation n'aurait pas permis l'utilisation de ces moteurs.

S.R.



MONSIEUR DONUT, VÉTÉRINAIRE

PREMIÈRE PARTIE: Une nouvelle histoire dessinée par Jean Graton.

MONSIEUR DUNLOP, VÉTÉRINAIRE

Une histoire de JEAN GRATON

EN 1888, DANS LA CAMPAGNE IRLANDAISE, PRÈS DE BELFAST...

MAIS, QU'EST-CE QUE ELLE A LA JENNY ? QU'EST-CE QU'ELLE A BIEN ?

ELLE A QUELLE EST EN TRAIN DE CRÉVER !

UNE BÊTE PRIMÉE AU CONCOURS ! UNE FORTUNE !

SI J'ALLAIS À LA VILLE QUÉRIR LE VÉTÉRINAIRE ?

LA JENNY VAUT LA DÉPENSE ! VAS-Y, MON GARS !

LE FILS DU FERMIER S'EST ÉLANCÉ EN CABRIOLET, PAR LES CHEMINS DÉTREMPÉS.

D'ABÎLE, UNE ORNIÈRE ! FAUT ÊTRE PRUDENT SI ON N'VEUT PAS CASSER UNE ROUE...

UNE HEURE PLUS TARD...

MONSIEUR DUNLOP, LA JENNY EST EN TRAIN DE PASSER. C'EST URGENT. J'PEUX VOUS EM-MENER DANS MA VOITURE. D'ACCORD ! JE TE SUIS.

PRENDS GARDE ! AVEC CES SATANÉES PIERRES, ON REÇOIT DE TELLES SECOUSSES QU'ON RISQUE D'ÊTRE PROJÉTÉ PAR-DESSUS BORD.

ET À UN MILLE DE LA, SOUDAIN...

CRACK

L'ESSIEU N'A PAS RÉSISTÉ AUX CHOC.

TANT PIS, CONTINUONS-À PIED, ET DÉPÊCHONS-NOUS.

POURQUOI QUE NOUS N'ARRIVONS PAS TROP TARD...

L'EXAMEN DE L'HOMME DE L'ART EST BREF...

ELLE EST MORTE ! CINQ MINUTES PLUS TÔT, J'AURAIS SANS DOUTE PU LA SAUVER !

QUEL MALHEUR ! UNE BÊTE QUI A CÔTÉ 10 LIVRES.

ET DE SOIR-LÀ, COMME LE VÉTÉRINAIRE DUNLOP MÉDITE SUR LES CONSÉQUENCES DE SON ACCIDENT DE VOITURE...

À QUOI PÊVES-TU, DIS, PAPA ?

JE SONGE QUE, PEUT-ÊTRE, ON POURRAIT ARRIVER À... JOHNIE, VA ME CHERCHER TON TRICYCLE !

SI LE GOUVERNEMENT NOUS DONNAIT DE MEILLEURES ROUTES, ÇA NE SERAIT PAS ARRIVÉ !

EN ES-TU SATISFAIT ?

OH, BIEN SÛR, PAPA ! ÉVIDEMMENT, QUAND ON ROULE SUR LES GROS PAVÉS, ON EST PAS MAL SECOUÉ...

JUSTEMENT. J'AVAIS D'ENVOYER LES CANOTS EN RÉALISANT UN BANDAGE DE TOILE IMPERMÉABLE OU ON INSUFFLERAIT DE L'AIR...

REGARDE JOHNIE ! C'EST EN SOMME UNE CHAMBRE À AIR POUR RETENIR L'AIR.

...ON FAIT UN NEUD DANS LE PETIT TUYAU D'ADMISSION !

COMME MA VESSIE DE FOOTBALL ? CE SERAIT AMUSANT !

MON TRICYCLE ? QU'EST-CE QUE TU VEUX FAIRE ?

QUELQUES INSTANTS PLUS TARD...

BONJOUR, MONSIEUR L'INSTITUTEUR

TIENS ? VOUS JOUEZ AU CERCEAU ?

DITES-MOI... À VOTRE AVIS, SI ON LES LANCE AVEC LA MÊME FORCE, QU'ELLE EST DE CES DEUX ROUES, CELLE QUI ROULERA LE PLUS LOIN ?

LA ROUE EN FER, ÉVIDEMMENT ! ELLE PÈSE TROIS FOIS LE POIDS DE VOTRE DISQUE EN BOIS. C'EST DE LA PHYSIQUE ÉLÉMENTAIRE !

EH BIEN, LANCEZ-LA DONC ! MOI, JE FERAI ROULER MON DISQUE...

BONDISSANT ALLÈGÈREMENT SUR LES PAVÉS DE LA COUR, LA ROUE EN BOIS MONTE SUR LE PREMIER PNEUMATIQUE, ATTEINT SANS PEINE LE MUZ, TANDIS QUE L'AUTRE...

JE L'AVAIS POUTANT LANCÉE DE TOUTES MES FORCES... C'EST VOUS QUI AVEZ IMAGINÉ CE PETIT TRUC-LÀ ? CE N'EST PAS BÊTE DU TOUT.

TROIS JOURS APRÈS, LE 28 FÉVRIER 1888, DUNLOP A ÉQUIPÉ LE TRICYCLE DE JOHNIE DE TROIS PNEUMATIQUES DE SON INVENTION...

ET POUR ÉVITER L'USURE DE LA TOILE J'AI RECOUVERT LES ENVELOPPES AVEC DU CAOUTCHOUC, ET COLLÉ LE TOUT AUX JANTES DE BOIS, AVEC UN PEU DE DISSOLUTION.

ET DE SOIR-LÀ... LA ROUTE EST DÉ SÛRE ET IL Y A REINE LUNE. PEUX-TU ROULER JUSQU'AU PONT DE CHAUFFIL ET REVENIR ? JE VAIS CHRONOMÉTRER LE TEMPS QUE TU METTRAS.

ET UN PEU PLUS TARD...

MAGNIFIQUE ! 19 MINUTES ! AUSSI VITE QUE NE LE FERAIT LE TROTTEUR DE LORD GROSBY.

TROIS JOURS APRÈS...

VOUS PLAISANTEZ ? QU'EST-CE QUE C'EST... CETTE ESPÈCE DE SAUCISSE...

BUREAU DES BREVETS

NE VOUS INQUIÉTEZ PAS DE CELA... ACTEZ QUE JE DÉPOSE CETTE NOUVELLE INVENTION !

LA FIN DE CETTE HISTOIRE DANS LE PROCHAIN NUMÉRO!

HISTOIRE D'UN CIRCUIT: NAPOLÉON BONAPARTE AURAIT AIMÉ FRANCORCHAMPS... MAIS IL A RENCONTRÉ WATERLOO!

Par Rott Fisher

Collaboration spéciale

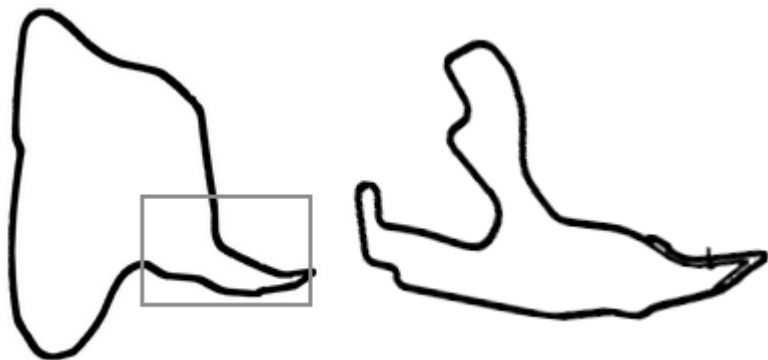


Hihhi! Le Mannenken-Pis qui fait pipi toute la journée, et toute la nuit... Hihhi! C'est tellement drôle. Juste à le regarder comme ça, je me sens comme un poisson dans l'eau. Je le regarderais toute la journée si j'en aurais le temps. Mais non, je n'ai pas le temps. Pas de temps pour la rigolade moi! Je dois travailler et vous éduquer sur les circuits de course utilisés par le Championnat de Formule Dé Un. Quelle misère! Obligé de descendre si bas pour gagner sa vie.

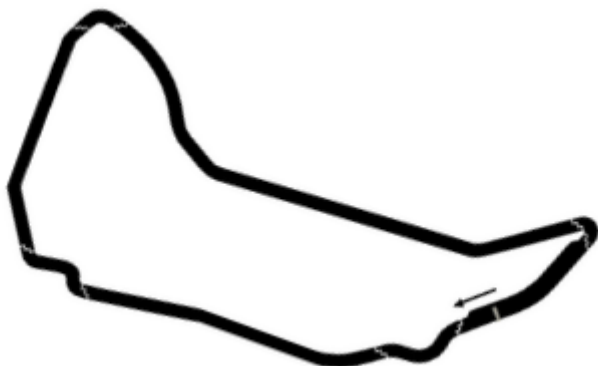
Bref, arrivé à Bruxelles, capitale de la Belgique, on doit aller vers le Sud-Est, à peu près à 145 kilomètres pour aller au circuit de Francorchamps. Un peu moins de deux heures de route, de quoi faire une petite sieste et revoir cette belle image de ce petit garçon qui fait pipi, hihhi!

Conçu en 1921, le tracé original avait en gros la forme d'un triangle reliant Francorchamps, Malmédy et Stavelot et utilisait des routes publiques ouvertes à la circulation en temps normal. Les 24 heures de Francorchamps y furent organisées pour la première fois en 1924, et le Grand Prix de Belgique dès l'année suivante. À l'époque, les concepteurs voulaient créer un circuit très rapide et les aménagements apportés au fil du temps reflètent cet état d'esprit. Le circuit de Francorchamps est inclus dans le Championnat de Formule Dé Un depuis sa création, en 1950, sur un tracé modifié, légèrement raccourci.

La partie la plus célèbre du circuit est la combinaison **Eau Rouge** et **Raidillon**. Après avoir négocié l'épingle à cheveux de **La Source**, les pilotes descendent une ligne droite jusqu'au point où la piste traverse le ruisseau de l'**Eau Rouge**. À cet endroit, il n'est pas rare d'y croiser un pilote qui, le temps d'un petit repos, profite de l'occasion pour faire connaissance avec une fermière du coin, le temps d'un petit galop de va et viens! Après quoi, la course peut se poursuivre.



Pour son intégration dans le Championnat de Formule Dé Un, en 1950 (circuit de gauche), le tracé a connu une légère modification; on a retiré quelques virages parce que les habitants du coin n'avaient pas que ça à faire, regarder des voitures passer à vive allure. Le circuit de droite, représente le circuit moderne qui remplacera, un jour lointain, le circuit actuel. L'emplacement de ce circuit se trouve dans l'encadré gris, sur le circuit de gauche.



Ci-dessus, ce à quoi ressemble le circuit utilisé par la Ligue Prout pour représenter le circuit de 1950, sur l'image précédente.

Particularité de la Belgique : c'est un vieux pays et qui dit pays du moyen-âge, dit Roi! Bin oui, un pays où il y a encore un roi. Le roi Baudouin... euh! Je veux dire Baudouin. C'est pas pareil! N'empêche que ça doit faire de belles soirées à jouer aux cartes avec les autres altesses de l'Europe!

Et autre particularité de la Belgique : c'est le nombril du monde pour la bande dessinée. On y retrouve ces bonnes vieilles séries comme Tata, dessinée par Hergé, et aussi un journal très populaire, Spouri. Pour une fois, on ne retrouve pas de français, eux qui aiment se comparer à nos nombrils! Tu vois mon petit Larry, papa vient de t'enseigner quelque chose d'important. À bientôt.



1960, c'est aussi l'année du mariage du roi Baudouin, roi des belges, avec Doña Fabiola de Mora y Aragón, la Bonne-femme pour les intimes.

ÉDITORIAL:

LE COIN EN HAUT À DROITE!

LA SUITE DU CHAMPIONNAT

Par Jacques Dumal

Collaboration spéciale



Après une petite pause de deux courses hors championnat, nous voici arrivé en Belgique pour la seconde partie du Championnat de Formule Dé Un. Ça s'annonce bien, très bien même. Beaucoup mieux que le paiement de mon loyer qui me fait affreusement défaut. Ici Jacques Dumal qui, je l'avoue, a bien du mal à joindre les deux bouts ces temps-ci.

Mais laissons là mes déboires et revenons-en au sujet de ma chronique de cette semaine : acheter une voiture au prix de 2.800 dollars est-ce bien raisonnable? Mais surtout, en avons-nous réellement besoin? Mon père, comme son père, et ainsi de suite, utilisait tout bonnement d'un cheval, pardon, cheval dis-je. Ça faisait bien le travail, alors pourquoi aller chercher d'autres chevaux! Rouler dans une 4 chevaux, ou traîner derrière un cheval, y-t-il vraiment une différence?

Comme vous le voyez, je m'interroge. Une nouvelle station de télévision devrait voir le jour l'année prochaine. Et déjà, à la recherche de talent, on m'a approché pour animer une émission sur les disques et l'actualité de la musique. Travaillant dans une station de radio, je suis tout indiqué pour animer ce genre d'émission. Surtout que ma beauté légendaire devrait bien ressortir d'un téléviseur.

Mais revenons au sujet de la suite, avec la suite du Championnat de Formule Dé Un. Cette semaine, c'était la Belgique, dans deux semaines ce sera au tour de la France pour ensuite aller en Grande-Bretagne. Voilà pour la suite! Et comme je le disais il y a peu, je m'interroge sur mon avenir. J'aime l'automobile et la course, mais je dois songer à me nourrir, me loger et, surtout me trouver une bonne-femme... Femme? Ce qui m'amène à mon prochain sujet de la semaine...

Où rendu la madame méchante?

En effet, où se trouve cette madame méchante qui se disait être capable de diriger une écurie de Formule Dé Un? Ah! Laissez-moi rire... Et bien, justement, je n'en ris plus. Elle semble disparue, perdue dans les brumes! On raconte, ici et là, qu'elle aurait été frappée du virus de la grossezza infantile. Est-ce vrai! Est-ce à dire que cette madame méchante aurait un amant? Je m'interroge, indignement, mais je m'interroge tout-de-même.

Mais cette disparition inattendue complique quelque peu ma rubrique hebdomadaire : comment je vais faire maintenant pour avoir de bons sujets à vous communiquer? Vraiment pas facile d'être un chroniqueur de ma qualité!

Je m'arrête ici cette semaine, mon ego commence à m'enfler la tête et je n'ai pas d'aspirine à porté de main. Encore moins les sous pour m'en acheter. Ici c'était Jacques Dumal qui tentera d'entrer à son appartement à l'insu de son propriétaire!

Fendons-nous la rate !

Un pilote de course d'automobile roule sur un circuit. Soudain, à l'approche d'un virage, il voit un commissaire de piste agiter un drapeau jaune. Le pilote ne semble pas s'inquiéter et dit : « Seigneur, je crois en vous et je sais que vous me protégez... »

Il continue de rouler. À la sortie du virage, il voit un autre commissaire de piste agiter un drapeau jaune. Encore une fois, il dit : « Seigneur, je crois en vous et je sais que vous me protégez... »

Le pilote continue sa course et, à l'approche d'un autre virage, il voit encore un commissaire de piste agiter un drapeau jaune. Encore une fois : « Seigneur, je crois en vous et je sais que vous me protégez... »

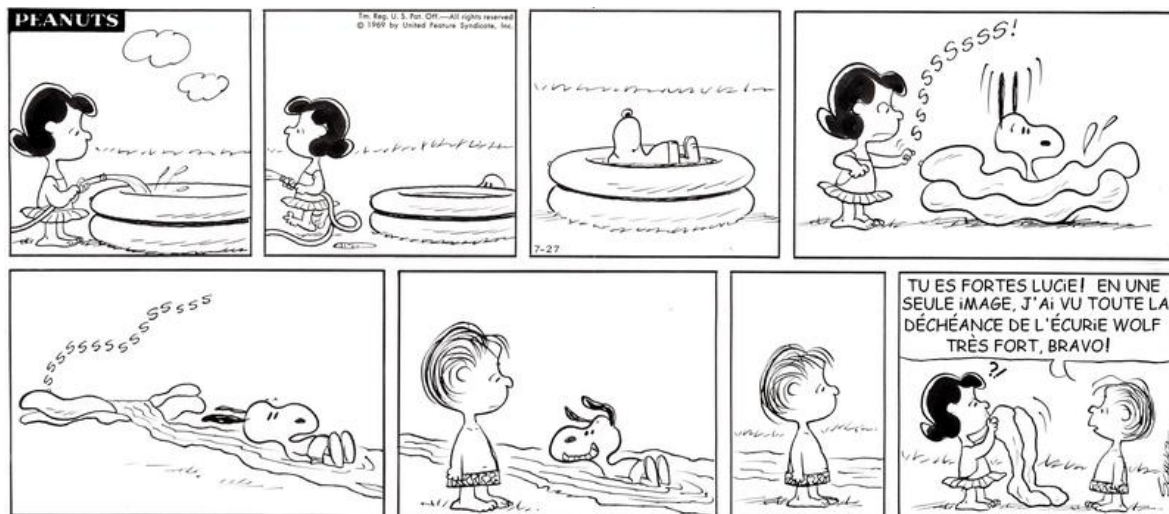
Dans le virage, il entre en pleine vitesse dans une voiture immobilisée. Il meurt sur le coup.

Rendu au ciel, devant le seigneur, déçu, il lui dit : « Seigneur, je ne comprends pas. Je croyais en vous et vous ne m'avez pas protégé... »

Le seigneur : « Bin justement! Pourquoi penses-tu que je t'ai envoyé trois drapeaux jaunes ? »



« On m'avait dit que c'étaient de grosses chemises de la Formule Dé Un ... Je vois maintenant de quoi sont remplies ces chemises ! »



LES CHIFFRES:

FD1-évolution 1960: Grand Prix de Belgique (championnat)

QUALIFICATION 26 novembre 2022 18h55 à 19h37 local: Steffe (Longueuil)

Ordre des participants

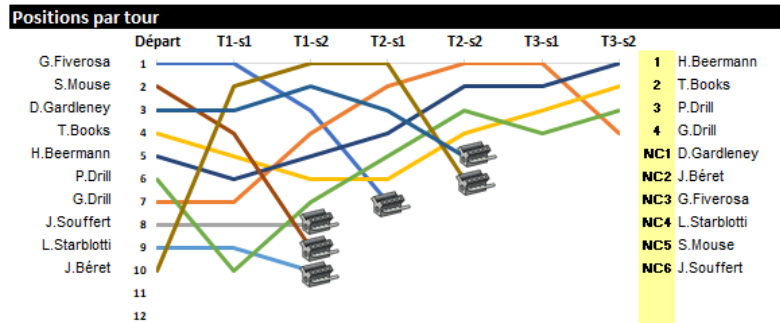
n°	pilote	pays	écurie	voiture	moteur	pneus
20	Phil DRILL	USA	Nelson Automobile Club	Casper T53	Timax FWMV	Donut
21	Jo SOUFFERT	SUI	M.A.F.I.A.	TMO-MAFIA NEW	Torrari WTMO	Pizzetta
16	Graham DRILL	GB	M.A.F.I.A.	TMO-MAFIA NEW	Torrari WTMO	Pizzetta
8	Ludovico STARBLOTTI	IT	Nelson Automobile Club	Casper T53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

Résultats des qualifications

Pos.	Pilote	pneus	coups pén.	total	chrono	temps
1	G.Fiverosa	dur	14	0	14	01:25,17 01:30,17
2	S.Mouse	dur	15	0	15	01:42,78 01:52,78
3	D.Gardleney	dur	16	0	16	01:40,74 01:55,74
4	T.Books	dur	15	0	15	01:48,28 01:58,28
5	H.Beermann	dur	15	4	19	01:33,76 02:03,76
6	P.Drill	dur	15	0	15	01:53,97 02:03,97
7	G.Drill	dur	15	0	15	01:54,53 02:04,53
8	J.Souffert	dur	15	3	18	01:49,28 02:14,28
9	L.Starblotti	dur	15	4	19	01:50,56 02:20,56
10	J.Béret	dur	0	0	0	sortie de piste

* voiture améliorée

COURSE 26 novembre 2022 20h00 à 22h26 local: Steffe (Longueuil)



Attribution des points

pilote	pos.	points
H.Beermann	1er	8
T.Books	2e	6
P.Drill	3e	4
G.Drill	4e	3
-	5e	2
-	6e	1



Arrêts aux puits et incidents

Fin du 1er tour:
14e coup - Beermann (réparations)
14e coup - Books (réparations)
15e coup - P.Drill (réparations)

Fin du 2e tour:
24e coup - G.Drill (réparations)

Tête-à-queue:
aucun

Abandons:
11e coup (T1) - Souffert (moteur)
12e coup (T1) - Mouse (moteur)
12e coup (T1) - Starblotti (moteur)
14e coup (T2) - Fiverosa (moteur)
20e coup (T2) - Béret (moteur)
20e coup (T2) - Gardleney (moteur)

Météo

Qualification : Pluie

Course : 30 °C
casse moteurs : 1-6
1-11 Variable
11-42 Canicule

Classement

pos.	pilote	écurie	type de pneus	meneurs coups	nombre de coups ou cause d'abandon
1	H.Beermann	Castle-Timax	D D -	5	en 37 coups
2	T.Books	Nelson-Casper-Timax	D D -	0	+4 coups
3	P.Drill	Nelson-Casper-Timax	D D -	0	+5 coups
4	G.Drill	M.A.F.I.A.-Torrari	D - D	13	moteur (T3)
NC1	D.Gardleney	Wolf-Torrari	D - -	2	moteur (T2)
NC2	J.Béret	Wolf-Torrari	D - -	12	moteur (T2)
NC3	G.Fiverosa	M.A.F.I.A.-Torrari	D - -	4	moteur (T2)
NC4	L.Starblotti	Nelson-Casper-Timax	D - -	0	moteur (T1)
NC5	S.Mouse	Castle-Timax	D - -	1	moteur (T1)
NC6	J.Souffert	M.A.F.I.A.-Torrari	D - -	0	moteur (T1)

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

CHAMPIONNATS CHAMPIONNAT 3/6 (4 meilleurs résultats)

Pilotes

1	H.Beermann	Castle-Timax	16
2	G.Fiverosa	M.A.F.I.A.-Torrari	8
3	S.Mouse	Castle-Timax	8
4	*Bags	M.A.F.I.A.-Torrari	6
5	L.Starblotti	Nelson-Casper-Timax	6
6	T.Books	Nelson-Casper-Timax	6
7	P.Drill	Nelson-Casper-Timax	4
8	G.Drill	M.A.F.I.A.-Torrari	4

Constructeurs

1	Castle-Timax	20
2	M.A.F.I.A.-Torrari	12
3	Casper-Timax	12
4	Wolf-Torrari	3

LE CIRCUIT Descartes-Eurogames (#4) / © 1997 Formule Dé / © 2018 Ligue Prout (calques)



Nom : Spa-Francorchamps 1950
Circuit National de Francorchamps

Longueur : 178 cases (6,230 km)
Distance : 3 tours (18,690 km)

VIRAGES	LIGNE DROITES
1 arrêt : 3	12 cases ou - : 0
2 arrêts : 1	13 à 20 cases : 1
3 arrêts : 0	21 à 30 cases : 1
	31 cases ou + : 2

Tour parfait : 13 coups / 13 sous la pluie
Particularité : 1 longue ligne droite de 66 cases.

La grille de départ

		1- G. Fiverosa (IT) M.A.F.I.A.-Torrari 1'30"17 (14 coups)
		2- S. Mouse (GB) C.C.R.-Timax 1'52"78 (15 coups)
		3- D. Gardleney (USA) Wolf-Torrari 1'55"74 (16 coups)
		4- T. Books (GB) Nelson-Casper-Timax 1'58"28 (15 coups)
		5- H. Beermann (AL) C.C.R.-Timax 2'03"76 (19 coups)
		6- P. Drill (US) Nelson-Casper-Timax 2'03"97 (15 coups)
		7- G. Drill (GB) M.A.F.I.A.-Torrari 2'04"53 (15 coups)
		8- J. Souffert (SW) M.A.F.I.A.-Torrari 2'14"28 (18 coups)
		9- L. Starblotti (IT) Nelson-Casper-Timax 2'20"56 (19 coups)
		8- J. Béret (FR) Wolf-Torrari 0'00"00 (sortie de piste)



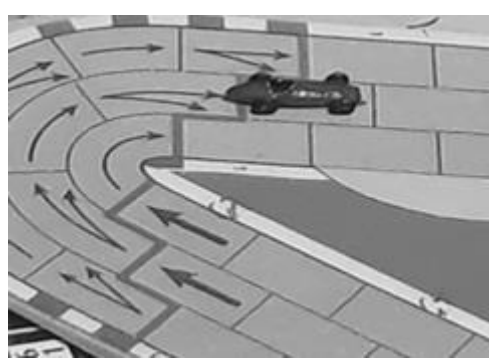
LA COURSE EN IMAGES:



Vue aérienne de la grille de départ.



1er tour, 2e virage : les deux voitures Wolf, avec Fiverosa (M.A.F.I.A.-Torrari) entre elles, mènent la course.



1er tour, 4e virage : G.Drill.(M.A.F.I.A.-Torrari) seul à la tête de la course,avec deux coups d'avance.



3e tour, 1er virage et 4e virage (qu'on ne voit pas à gauche) : G.Drill (M.A.F.I.A.-Torrari) le meneur, dans le premier virage (en haut) qui entame le troisième tour, suivi de Beermann (Castle-Timax), vers le quatrième virage, à gauche, et les deux voitures Nelson pour la troisième position.



3e tour, 2e virage : G.Drill, toujours le meneur... mais le moteur va bientôt s'éteindre.



3e tour, 4e virage et fin de course : Beermann va passer la ligne d'arrivée tandis que les deux voitures de l'écurie Nelson se dirigent vers le quatrième virage.

S.R.

pour le routier qu'est Herman. Mais disons que nous ne nous attendons pas à trois abandons de la part de cette écurie. Fiverosa décevant en course, mais l'espoir fut du côté de G.Drill. La canicule a vraiment fait des dégâts...

Nelson Automobile Club – 4 sur 5 pour l'écurie de Stéphane qui se mérite un double podium. Rien de vraiment excitant pour les qualifications, Books étant le meilleur avec une quatrième position, mais la course fut bien gérée, l'écurie étant aidé ici et là par des abandons multiples de la part des concurrents. Starblotti encore décevant; parviendra-t-il à se démarquer des autres pilotes?

Wolf Racing Team – l'écurie de Jessie se voit décerner la pire note, 0 sur 5. Gardleney était son meilleur pilote en qualification, avec une troisième position, et les deux pilotes ont abandonnés sur des casses moteur. Évidemment la chaleur n'a en rien aidé la cause de cette écurie. Jessie doit commencer à trouver cette saison longue!

Charly's Car – Marie brillait par son absence, dommage!

S.R.

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



Vous y trouverez un complément d'informations...

SCANNEZ-MOI !

CHECK-LIST:

Castle's Car and Racing – une belle note de 3 sur 5 pour l'écurie d'Yves qui voit son pilote, Beermann, remporter la course suite à de nombreux abandons. Surtout que le pilote allemand partait du milieu de grille. Mouse était bien placé, sur la grille de départ, de la deuxième position, malheureusement il fut victime de la chaleur qui a fait souffrir son moteur.

M.A.F.I.A. – une note de 1 sur 5 pour l'écurie d'Herman. Pourtant tout avait commencé pour le mieux, avec la pole de Fiverosa; les deux autres pilotes se retrouvaient en milieu de grille, mais comme on le sait, ce n'était pas là un problème