

# FORMULE PROUT

**FORMULE PROUT**  
MAGAZINE  
ÉDITION 1960 --- GRATUIT  
N° 215 --- 15 OCT. 2022  
--- VERSION NUMÉRIQUE

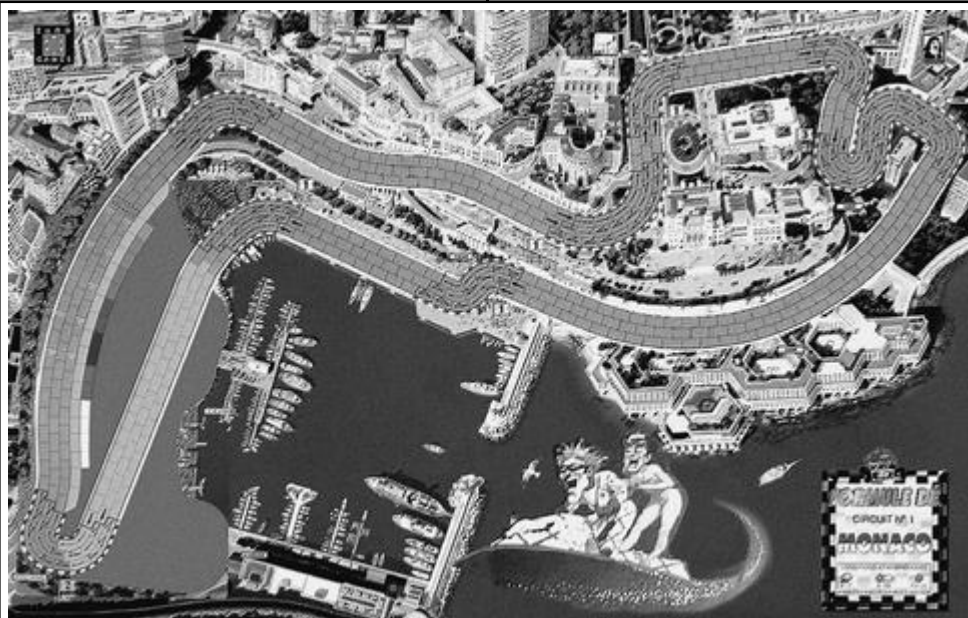
## MAGAZINE

**FDI**  
EVOLUTION  
Sixième saison --- 1960  
**LIGUE PROUT**

DANS CE NUMÉRO :

## GRAND PRIX DE MONACO

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 : Le Grand Défi ..... Page 2



Le circuit de Monte-Carlo.

**SEMAINE 21** - Une semaine tout juste après le Grand Prix d'Allemagne, nous voici dans la principauté de Monaco, pour la quatrième course de l'année, cette fois une course hors championnat. L'Autocar Club de Monaco tente, en vain, de faire reconnaître cette course pour le Championnat, mais ce n'est pas facile. Les beautés de la Côte d'Azur ne semble pas attirer les acteurs de la Formule Dé Un!

Ne figurant pas dans le Championnat, le Grand Prix de Monaco demeure un événement sans importance, petite étape qui permet aux pilotes de prendre du soleil. La rédaction de *Formule Prout Magazine* en profitait aussi pour relaxer au bord de la Méditerranée, mais sans perdre son objectif de vous renseigner sur les résultats de cette course.

Bonne lecture.

### L'AVANT-COURSE ET QUALIFICATIONS: LA DIPLOMATIE DE JESSY!

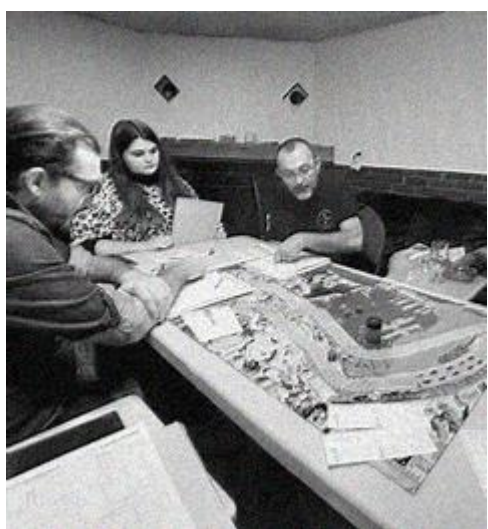
Grande nouvelle que nous apprenions en début de soirée, alors que Jessy et Marie arrivaient, un peu en retard : Jessy nous annonçait que Marie était enceinte... sûrement d'un petit bébé encore tout innocent! Marie, quelque peu surprise, eu le commentaire suivant : «T'annonces-ça comme ça!» ce qui nous laisse croire qu'elle voulait sans doute attendre le bon moment pour l'annoncer. Pour l'occasion, Yves est parti fumer une cigarette à l'extérieur, ce qui a permis aux joueurs de compléter dans son dos.

Après les félicitations traditionnelles, on pouvait passer à autre chose et débiter sérieusement la soirée!

#### Le record du circuit pour Graham Drill

Graham Drill (M.A.F.I.A.-Torrari) a battu le record du circuit, jusque-là détenu par Juan Manuel Radio en 1956, alors pilote pour l'écurie T.M.O., devenu cette année M.A.F.I.A. G.Drill battait le record avec un peu plus de 15 secondes. Il s'imposait donc dans cette séance qualificative, en étant le huitième pilote à faire son tour rapide.

La pole était alors détenu par Tony Books (Casper-Timax), sixième pilote à s'élancer, avec 38 secondes de plus. G.Drill fut le seul pilote à réaliser un tour parfait (16), avec un sans fautes,



au contraire de Books qui prenait un coup de plus pour faire son tour ainsi que deux pénalités.

Le seul autre pilote qui menaçait la pole de G.Drill, était Stirling Mouse (Castle-Timax) qui prenait 25 secondes de plus pour faire son tour rapide.

#### Les bons et mauvais coups

Le meilleur chrono revient à G.Drill avec 1 minute et 22,12 secondes contre le pire, Frigorify (Torrari) avec 4 minutes et 19,32 secondes.

Le meilleur total de coups revient à G.Drill avec 16 coups (0 pénalité), le pire à Bérét (Wolf-Torrari) avec 23 coups (19+4).

Seulement trois pilotes réalisaient leurs tours en moins de 2 minutes : G.Drill, Mouse et Books. Les deux pilotes de l'écurie Charly faisaient leurs tours en plus de 4 minutes... ça vaut la peine d'être enceinte!

#### Le bulletin des préparatifs de la saison 1962

Commencé il y a deux soirées, la Ligue Prout profite du début de la soirée pour discuter d'un sujet et introduire de nouveaux règlements pour la prochaine saison. Cette semaine, la Ligue Prout demandait l'avis des joueurs concernant le Grand Prix de Monaco; à savoir si elle devait continuer ses efforts pour tenter d'inclure cette course dans le championnat des pilotes de Formule Dé Un. Rappelons qu'en six saisons, Monaco fut inclus dans le Championnat qu'à deux reprises seulement.

Dans la Formule Un<sup>tm</sup>, Monaco demeure LA course de l'année, celle que tous les pilotes veulent gagner. Pour l'instant, dans la Formule Dé Un, Monaco demeure une course comme les autres, sans importances et ignorées.

Désirez-vous que la Ligue Prout, en tant que responsable du championnat FDI-évolution, continue ses efforts afin d'intégrer le Grand Prix de Monaco dans le Championnat? La réponse des membres furent favorable à cette question avec 4 votes (80%), un membre demeura neutre.

S.R.

### LE VAINQUEUR:

## M.A.F.I.A. FAIT PEUR... ET GRAHAM DRILL VICTORIEUX EN HORS CHAMPIONNAT!



Pour la seconde fois en autant de course, Graham Drill remporte la victoire dans une course hors championnat, ne voulant sans doute pas nuire Fiverosa, son coéquipier, dans la vraie course du Championnat des pilotes. Et pourtant, le britannique mériterait de se retrouver dans la course du Championnat, alors qu'il vient de signer sa troisième victoire en carrière.

Monaco étant ce qu'il est, ce circuit laisse très peu de place à la vitesse. Et dès les premiers virages, Drill, partant de la pole, se voyait rapidement rattraper. Au milieu du premier tour, un peloton de cinq pilotes prenait l'option vers la victoire. Avant d'atteindre la fin du tour, de ce groupe, trois pilotes abandonnaient pour casse moteur et un quatrième pilote devait s'arrêter pour effectuer des réparations sur sa voiture. Ainsi, se retrouvant seul devant, Drill n'a plus eu à s'inquiéter, jusqu'à la fin de la course.

À la fin du premier tour, G.Drill avait un coup d'avance sur son plus proche poursuivant. Il conservera cette avance jusqu'à la fin, sans vraiment se faire menacer. C'est comme ça qu'il remportait sa troisième victoire comme pilote de Formule Dé Un. C'est beau la vie!

#### Moins chanceux, Fiverosa manque de chance dans sa malchance!

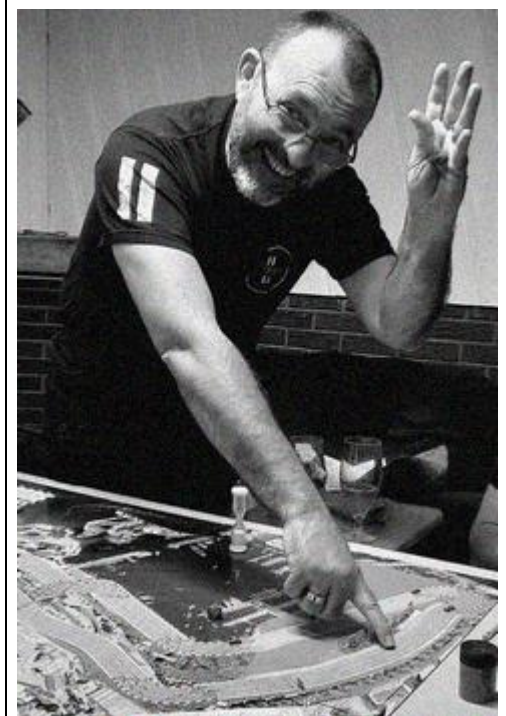
Si l'écurie M.A.F.I.A. faisait peur, par le biais de Graham Drill, elle faisait plutôt rire d'elle avec Fiverosa, le champion en titre. Le pilote Italien commençait mal son week-end avec seulement une septième place aux qualifications, ce qui le plaçait loin sur la grille de départ, en septième position. Dès le départ, Fiverosa parvenait à rejoindre la tête de la course, pour se retrouver dans le peloton de tête au milieu du premier tour.

Deux coups plus tard, à peine la deuxième partie du premier tour entamé, il faisait un accident, rendant ainsi sa voiture inefficace, et ce, pour le reste de la course!

L'écurie M.A.F.I.A. espérait un double podium, mais au final, l'écurie d'Herman n'aura eu qu'un seul podium, le meilleur endroit où terminer une course, sur la plus haute marche.

Mais justement, parlant d'Herman, où était ce vicomte de mes deux? Monaco, là où se trouve un des plus grands casinos du monde, le Casino Monte-Carlo. Seriez-vous surpris d'apprendre que le vilain personnage s'y trouvait, sans se soucier de son écurie! Que faudrait-il s'attendre d'une personne qui dirige une écurie appelée M.A.F.I.A.? Qu'est-ce qu'il ne faut pas faire pour chercher à remplir de l'espace avec rien à dire!

S.R.



Herman est heureux. Ouf, pas de tuerie en vue!

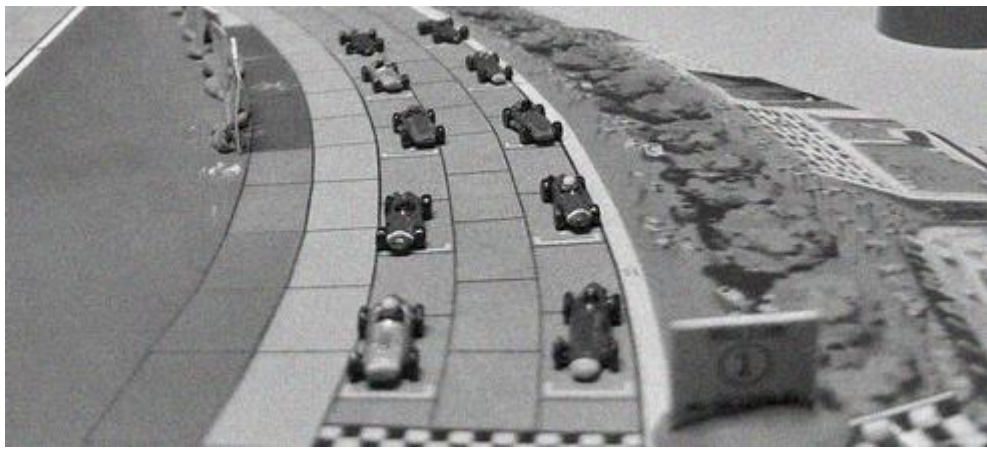
C'était bientôt l'halloween : Herman, déguisé en la mort, tentait de faire peur à Marie (Charly)... sans succès.





LA COURSE:

# DEUX PETITS TOURS À MONACO ET TROIS PILOTES SUR LE PODIUM.



Il est parfois difficile de mettre à jour les nouvelles outre-mer, la communication faisant parfois défaut. Bien sûr, cela cause quelques petits retards qui, l'un après l'autre, nous amènent dans la période des Fêtes qui occupe de tout son temps le responsable de Formule Prout Magazine, dans la vraie vie! Tout ça pour vous prévenir que les lignes qui suivront pourraient contenir des erreurs d'interprétations, la mémoire pouvant jouer des tours à l'occasion. De toute façon, je n'ai pas que ça à faire! Voilà!

Graham Drill se sauvant avec la victoire, et Fiverosa victime d'un accident qui le conduisait à l'hôpital, heureusement sans gravité, le sort était jeté sur les deux pilotes M.A.F.I.A., mais les autres pilotes...

### Premier tour

Très rapidement, après le départ, les voitures se regroupèrent à l'entrée du premier virage. Au milieu du premier tour, cinq pilotes se partageaient la première place, les cinq autres pilotes se retrouvant dans deux groupes différents, derrière. Mouse (Castle-Timax) réussissait à se positionner devant les deux voitures M.A.F.I.A.

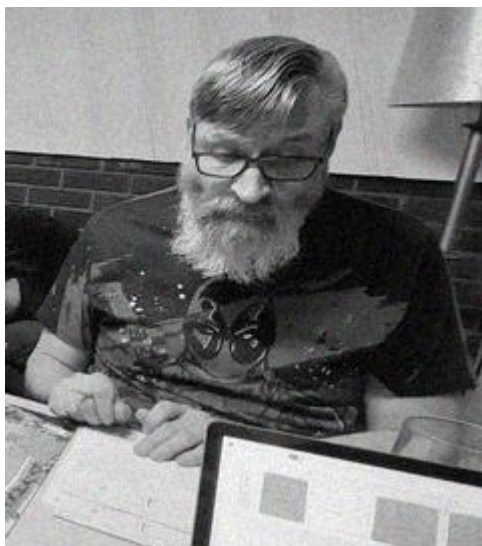
Mais dans la seconde partie du premier tour, l'hécatombe survenait avec cinq abandons: quatre casses moteur et l'accident de Fiverosa. Du peloton de tête, Books (Casper-Timax) s'arrêtait aux stands pour des réparations sur sa voiture. De son côté, G.Drill prenait un coup d'avance sur les autres pilotes, Frigorify (Torrari) étant le seul pilote conservant un coup de retard sur le meneur. Le pilote de l'écurie Charly parlait de la dixième position, au départ, avant de se retrouver en sixième place au milieu du tour.

### Deuxième tour

Cinq pilotes en piste, et G.Drill conserve sa première place avec un coup d'avance. La victoire acquise pour l'écurie M.A.F.I.A., il restait à déterminer les deux autres pilotes du



L'accident de Fiverosa, dans le premier tour.



Yves (Castle) a connu une course très tranquille sur le circuit monégasque. McLuron abandonnant sur un casse moteur, Mouse a connu ses meilleurs moments dans la première partie du premier tour, se retrouvant dans le peloton de tête.

podium. Le deuxième tour débutait avec, dans l'ordre, de la deuxième à la cinquième place: Frigorify, Phil Drill (Casper-Timax), Books et Savahiri (Torrari). Au milieu du tour, ces pilotes conservaient les mêmes positions. Il en fut de même jusqu'à la fin de la course, le fait saillant étant le duel entre Frigorify et P.Drill pour la seconde place, vers la fin du tour.

Un deuxième tour des plus tranquilles, aucun dépassement. La foule, nombreuse, suffoquant sous un chaud soleil. Juste le temps de mettre encore quelques mots afin de prolonger ce court paragraphe, je suis payé au nombre de mots, ne l'oublions pas!

### Les écuries Nelson et Charly à l'honneur!

Cinq pilotes franchissaient la ligne d'arrivée, seulement trois écuries. Et les écuries Nelson et Charly étaient les seules équipes à voir leurs deux pilotes franchir la ligne d'arrivée, comme quoi, ce n'est pas toujours les meilleurs qui font parler d'eux.

L'écurie Charly encaissait la plus grande prime, près de deux mille dollars de plus que M.A.F.I.A. De son côté, l'écurie Nelson récoltait près de trois mille dollars de moins que le vainqueur.

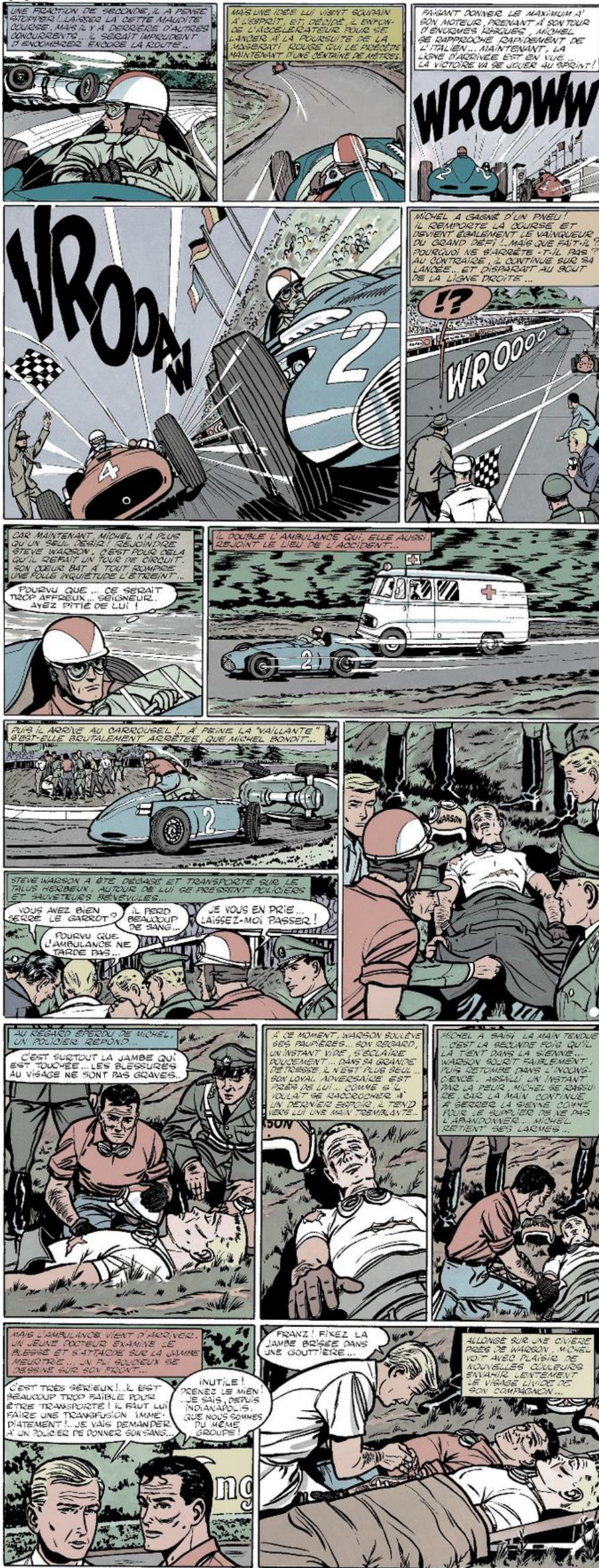
Monaco demeure une course hors championnat, malgré les protestations des organisateurs monégasques... ça sent déjà les pots-de-vin pour la prochaine saison!

S.R.

## LE GRAND DÉFI

Les exploits de Michel Vaillant par Jean Graton

RÉSUMÉ: Le GP d'Allemagne. Steve Warson joue le tout pour le tout afin de conserver son avance sur Michel, mais c'est l'accident...



À SUIVRE!





# HISTOIRE D'UN CIRCUIT: MONÉGASQUE ET PETIT CASQUE, LE CIRCUIT DE MONACO.

Par Rott Fisher

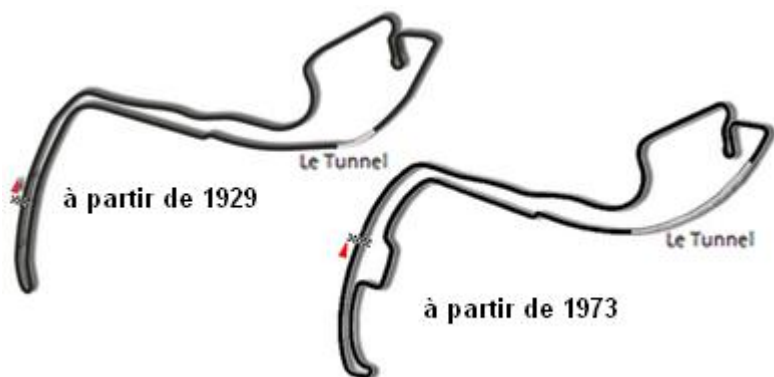
Collaboration spéciale



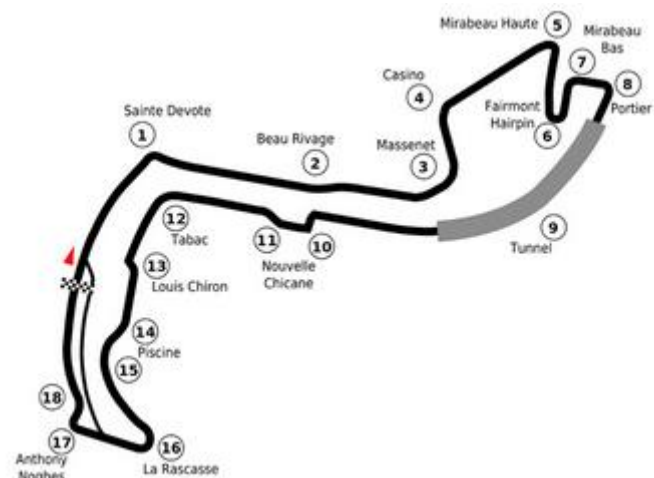
De retour sur le bon vieux sol Européen. Bien que j'arrive de l'Allemagne de l'Ouest, toujours en Europe, disons qu'il fait mieux vivre ailleurs que dans ce pays dévasté par la prostitution et de cette musique de sauvages que les jeunes semblent apprécier... merci monsieur Elvis!

Me voilà donc arrivé à Monaco. C'est une commune, pour ne pas dire une poubelle au Sud de la France, à côté de la côte d'Azur. Mais comme il y a un prince, on dit la principauté de Monaco; ça fait plus beau et plus royal. Monaco a toute une histoire, et elle commence il y a exactement 300 000 ans. Mais ce n'est qu'il y a 50 000 ans que l'on retrouve un certain Carle qui tentait de monter le gros rocher, d'où le nom de la ville, Monte-Carlo (origine italienne sans doute), la principale et unique ville de Monaco. Par la suite, on a vu les Phéniciens, les Grecs et les Romains passer. Tout ce beau monde passait mais le gros rocher demeurait. À travers le moyen-âge Monaco s'est construit autour du gros rocher, car personne n'avait réussi à le déloger. Pour ma part, j'appellerais cette commune la garnotte de Monaco.

Amoureux de la course sur roues, le prince Albert 1<sup>er</sup> mit en place des courses vélocipédiques à partir de 1890. En 1907, découvrant l'automobile qui allait beaucoup plus vite, le prince autorisa les automobiles à se joindre aux bicyclettes. Ce furent des courses enlevantes et passionnantes, dans lesquelles c'était difficile de dire qui gagnerait! En 1925, on décida d'établir un circuit régulier dans les rues de la garnotte, de la principauté, pardonnez-moi! Des escaliers se trouvant sur le circuit, on retira les bicyclettes; ça devenait beaucoup trop dangereux, et les conducteurs eurent de violents maux de têtes. En 1929, sous le règne du prince Pierre, le premier circuit de Monaco était inauguré... et la grosse roche était toujours là! En 1950, le circuit faisait son entrée dans la Formule Dé Un, figurant au championnat des pilotes du nouveau championnat de la Fédération Incompétente de l'Automobile. Et depuis, d'une saison à l'autre, Monaco fait parti ou pas du championnat et les pots-de-vin sont nombreux à atterrir dans les poches des décideurs. Et la grosse roche, avec le temps, est devenu une énorme toilette où la merde s'entasse tellement la corruption est grande. Voilà pour l'histoire!



Le circuit de Monaco a connu plusieurs configurations depuis son début, un total de huit pour être précis. Mais la plupart du temps, ce n'était que des chicanes qui changeaient de place. Ces changements s'articulaient autour de trois tracés, principalement, illustrés ici.



Ici, le tracé qui apparaîtra en 1997. Je le sais, j'ai des contacts!

Le circuit de Monaco ne semble pas être apprécié par les pilotes et écuries de Formule Dé Un, et c'est pourquoi les organisateurs de cette course auront fort à faire pour parvenir à inclure ce Grand Prix dans le Championnat de façon régulière. Heureusement, beaucoup d'argent se trouve dans cette principauté...

C'est tout pour cette semaine, c'est déjà bien assez. Je retourne auprès de mon petit Larry, par télégramme. Ici, Rott Fisher qui vous dit à bientôt, prochaine étape, les Pays-Bas.



Le vainqueur de cette année, Herman acceptant le trophée pour son pilote Graham Drill. Sur cette photo, on reconnaît le prince Rainier et la princesse Grace de Monaco. Juste derrière, c'est moi hihhi!

ÉDITORIAL:

# LE COIN EN HAUT À DROITE!

## L'AUTOMOBILE ET LES BLONDES.

Par Jacques Dumal

Collaboration spéciale



L'autre jour, je me suis rendu à l'épicerie Steinberg pour y faire mes emplettes hebdomadaires, de quoi me nourrir malgré mon maigre salaire d'animateur de radio; c'est pourquoi je dois écrire des articles, comme dans ce journal, pour mettre du beurre dans mon réfrigérateur. Donc, comme je le disais, j'étais dans un Steinberg, attendant calmement en ligne pour passer à la caisse numéro 14. Et je me suis surpris à écouter la conversation devant moi, entre deux ménagères, qui se racontaient ces petites anecdotes qui nous rendent heureux, nous les hommes, de ne pas être né bonne femme! Une de ces planctons racontait combien la nouvelle voiture de son mari était belle et moderne, avec des fenêtres que l'on pouvait descendre et remonter, une repose-tête, et tout le tra-la-la comme ça. Elle disait que cette voiture était une Chevillette Plywood. Ce n'était pas un Plywood, mais un Parkwood. Comme quoi qu'une Germaine ne connaît rien aux automobiles. Ici Jacques Dumal qui regrette ces temps où une ménagère restait à la maison, retirée du monde extérieur, laissant la place aux vrais hommes!

Cette petite anecdote me rappelle une histoire à propos des blondes. Un monsieur, gentil et aimable, prenant sa marche gaiement, croisa une triste femme qui semblait désespérée. Non pas qu'elle était blonde, mais plutôt désemparée par ce qui lui arrivait. Le monsieur, de nature serviable, lui demanda, d'un ton amical, ce qui lui arrivait pour être ainsi si miséricordieuse. Tristement, la blonde lui expliquait qu'une roue avait rendu âme en se dégonflant. L'homme, attentionné, lui tint le langage suivant : « Mais, madame, votre roue dégonflée, vous n'avez qu'à souffler dans le tuyau, derrière la voiture, pour le regonfler de nouveau et, ainsi, continuer votre route. » Soudainement radieuse, aussitôt à quatre pattes la blonde se positionna pour commencer à souffler dans ledit tuyau. Commencant à souffler, la belle blonde, silencieusement, dans sa petite tête de linotte tint la pensée suivante : « Diantré! À voir ce bel homme, il y a bien autre chose que j'aimerais astiquer de ma langue... » Mais ça c'est moi qui à cette pensée, qui

n'a rien à vois dans cette histoire. Alors, je continue, là où j'en étais. Donc, la blonde, sur ses genoux, penchée derrière le tuyau du muffler, soufflait dans l'orifice afin de regonfler son pneu. Fière de son coup, et après avoir admirer le postérieur de la blonde, l'homme, tout souriant, parti. On ne le revoit plus dans l'histoire, sans doute est-il aller rejoindre sa ménagère à qui il a donné un bon coup de va et vient avant le souper. Voilà que, soudainement, comme on ne s'y attendait pas du tout, une autre blonde passait par là. Arrivée à côté de l'automobile, elle s'arrêta, curieuse de savoir pourquoi qu'une blonde soufflait ainsi dans le tuyau d'échappement, à quatre pattes, comme si elle attendait de recevoir sa récompense quotidienne, par une intrusion arrière de son mari à elle! La blonde qui venait d'arriver (ça commence à faire plusieurs blondes d'un coup) questionna l'autre blonde : « Mais madame la blonde, pourquoi diable soufflez-vous ainsi dans ce tuyau? » La première blonde lui expliqua qu'elle faisait cette séance afin de regonfler son pneu dégonflé; peut-être pas aussi bien dit, mais le sens de la réponse demeure le même! Aussitôt, sur ces paroles, la seconde blonde se mit à rire, et, telle un messie, voulant aider son prochain, surtout que c'était une blonde et, comme on dit, mieux vaut deux blondes... que... trois? Bref, tout heureuse d'apporter une solution, pour une fois, la seconde blonde s'exclama : « Mais voyons donc, ignorante, souffler ainsi dans ce tuyau ne fera pas regonfler ton pneu. Ça ne peut pas marcher, les fenêtres de ton automobile sont toutes grandes ouvertes! » Moralité : finalement, deux blondes, c'est déjà beaucoup trop!

C'est déjà tout pour cette semaine. C'était Jacques Dumal qui, après une telle histoire, a bien le goût d'aller me faire astiquer mon tuyau qui me démange tout d'un coup! Vite, la rue Saint-Laurent n'est pas loin d'ici, on en toujours pour notre argent là-bas!



## NOUVELLES DE LA LIGUE PROUT

Deuxième vote pour la saison 1962, lors de la dernière soirée. Cette fois, le sujet était le Grand Prix de Monaco. Jusqu'ici, depuis la saison 1950, cette course n'a pas réussi à se trouver une place régulière dans le Championnat de Formule Dé Un. La Ligue Prout a tenté, par la corruption (légèrement) de remédier à la situation, mais sans résultat positif. Aussi demandait-on aux membres si la Ligue devait continuer à insister pour inclure ce Grand Prix dans le Championnat. La réponse fut majoritairement « oui ».

Il est clair que les joueurs veulent encore profiter des pots-de-vin versé jusqu'ici par les organisateurs du Grand Prix de Monaco! Aussi, la prochaine soirée, la Ligue Prout proposera un vote qui pourrait voir l'introduction d'un système de corruption et de tricherie. C'est à suivre...

## CHAMPIONNAT FD3 EUROPÉEN

### Grand Prix de Naples

Semaine 23. Italie, sur le circuit de la ville de Naples. 2<sup>e</sup> course de la saison 1960. 2 tours.

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

Incidents et abandons: aucun.

## CHAMPIONNAT FD3 BRITANNIQUE

### Aintree Trophy

Semaine 24. Grande-Bretagne, sur le circuit d'Aintree. 2<sup>e</sup> course de la saison 1960. 2 tours.

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

Incidents et abandons: aucun.

J'RI ME LES  
PILOTES DE  
FORMULE DÉ UN!



Madame, j'ai retrouvé votre voiture...  
Elle était juste là, sur le plancher!





LES CHIFFRES:

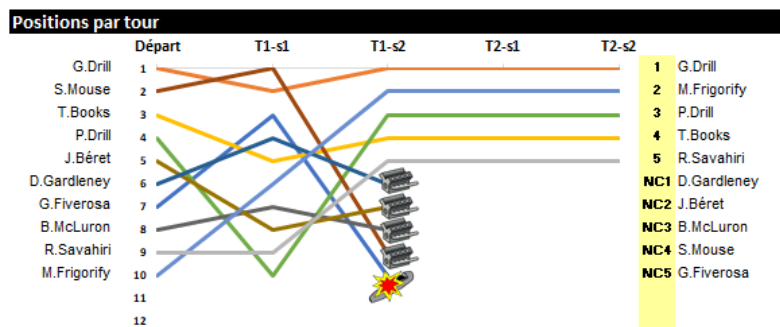
# FD1-évolution 1960: Grand Prix de Monaco (hors championnat)

QUALIFICATION 15 octobre 2022 18h58 à 19h42 local: Steffe (Longueuil)

Ordre des participants						
n°	pilote	pays	écurie	voiture	moteur	pneus
34	Masten FRIGORIFY	USA	Charly's Car	Torrari 156	Torrari 178	Donut
11	Bruce McLURON	NZ	Castle's Car & Racing	C.C.R.Thule-1	Timax FWMV	Pizzetta
36	Roy SAVAHIRI	GB	Charly's Car	Torrari 156	Torrari 178	Donut
20	Phil DRILL	USA	Nelson Automobile Club	Casper T53	Timax FWMV	Donut
8	Dan GARDLENEY	USA	Wolf Racing Team	Wolf Destroyer V2	Torrari WTMO	Donut
14	Tony BOOKS	GB	Nelson Automobile Club	Casper T53	Timax FWMV	Donut
5	Giuseppe FIVEROSA	IT	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
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

Résultats des qualifications						
Pos.	Pilote	pneus	coups pén.	total	chrono	temps
1	G. Drill	dur	16	0	16	01:22,12
2	S. Mouse	dur	17	0	17	01:42,65
3	T. Books	dur	17	2	19	01:35,03
4	P. Drill	dur	18	2	20	01:41,12
5	J. Béret	dur	19	4	23	01:35,97
6	D. Gardleney	dur	19	1	20	01:59,40
7	G. Fiverosa	dur	18	2	20	02:00,75
8	B. McLuron	dur	18	2	20	02:02,91
9	R. Savahiri	dur	20	1	21	03:43,78
10	M. Frigorify	dur	19	0	19	04:19,32

COURSE 15 octobre 2022 20h02 à 23h11 local: Steffe (Longueuil)



Attribution des points		
pilote	pos.	points
G. Drill	1er	8
M. Frigorify	2e	6
P. Drill	3e	4
T. Books	4e	3
R. Savahiri	5e	2
-	6e	1

**Arrêts aux puits et incidents**  
 Fin du 1er tour:  
 16e coup - Books (réparations)  
 17e coup - Frigorify (pneus/court)  
 15e coup - Souffert (pneus/court)  
**Têtes à queue:**  
 aucun  
**Abandons:**  
 11e coup (T1) - Fiverosa (accident)  
 12e coup (T1) - Mouse (moteur)  
 13e coup (T1) - McLuron (moteur)  
 13e coup (T1) - Béret (moteur)  
 15e coup (T1) - Gardleney (moteur)  
**Durée de la course:** 3h09

**Météo**  
 Qualification : Soleil  
 Course : 33 °C  
 casse moteurs : 1-6  
 1-38 Soleil

Classement					
pos.	pilote	écurie	type de pneus	meneurs coups	nombre de coups ou cause d'abandon
1	G. Drill	M.A.F.I.A.-Torrari	D	-	20 en 31 coups
2	M. Frigorify	Charly-Torrari	D	D	1 +1 coup
3	P. Drill	Nelson-Casper-Timax	D	-	0 +1 coup
4	T. Books	Nelson-Casper-Timax	D	D	1 +4 coups
5	R. Savahiri	Charly-Torrari	D	-	0 +7 coups
NC1	D. Gardleney	Wolf-Torrari	D	-	3 moteur (T1)
NC2	J. Béret	Wolf-Torrari	D	-	0 moteur (T1)
NC3	B. McLuron	Castle-Timax	D	-	0 moteur (T1)
NC4	S. Mouse	Castle-Timax	D	-	4 moteur (T1)
NC5	G. Fiverosa	M.A.F.I.A.-Torrari	D	-	2 accident (T1)

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

CHAMPIONNATS HORS CHAMPIONNAT

Pilotes		Constructeurs	
1	G. Fiverosa	M.A.F.I.A.-Torrari	8
2	H. Beermann	Castle-Timax	8
3	S. Mouse	Castle-Timax	8
4	L. Starblotti	Nelson-Casper-Timax	6
5	B. McLuron	Castle-Timax	3
6	M. Sautilliant	Wolf-Torrari	3
7	J. Béret	Wolf-Torrari	2
8	J. Souffert	M.A.F.I.A.-Torrari	1

LE CIRCUIT Descartes-Eurogames (#1) / © 1997 Formule Dé / © 2018 Ligue Prout (calques)

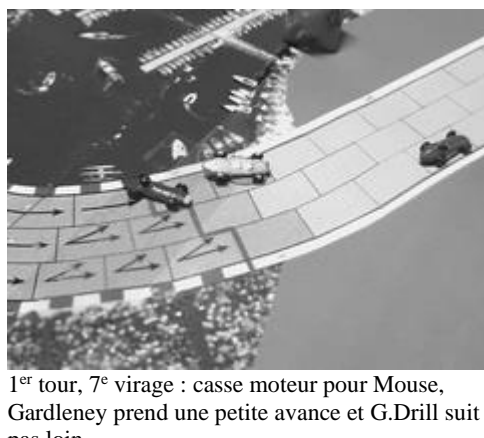
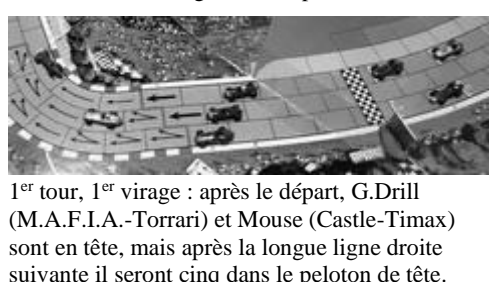
Nom : Monte-Carlo 1950  
 Circuit de Monaco  
 Longueur : 157 cases (5,495 km)  
 Distance : 3 tours (16,485)  
**VIRAGES**  
 1 arrêt : 6  
 2 arrêts : 1  
 3 arrêts : 1  
**LIGNE DROITES**  
 12 cases ou - : 4  
 13 à 20 cases : 2  
 21 à 30 cases : 2  
 31 cases ou + : 0  
 Tour parfait : 16 coups / 16 sous la pluie  
 Particularité : Test collision pour arrêt extérieur dans les virages, pour les murets de sécurité.

## La grille de départ

1- G. Drill (GB) M.A.F.I.A.-Torrari 1'22"12 (16 coups)  
 2- S. Mouse (GB) C.C.R.-Timax 1'47"65 (17 coups)  
 3- T. Books (GB) Nelson-Casper-Timax 1'50"03 (19 coups)  
 4- P. Drill (USA) Nelson-Casper-Timax 2'01"12 (20 coups)  
 5- J. Béret (FR) Wolf-Torrari 2'10"97 (23 coups)  
 6- D. Gardleney (USA) Wolf-Torrari 2'19"40 (20 coups)  
 7- G. Fiverosa (IT) M.A.F.I.A.-Torrari 2'20"75 (20 coups)  
 8- B. McLuron (NZ) C.C.R.-Timax 2'22"91 (20 coups)  
 9- R. Savahiri (GB) Charly-Torrari 4'08"78 (21 coups)  
 10- M. Frigorify (USA) Charly-Torrari 4'34"32 (19 coups)



## LA COURSE EN IMAGES:



## CHECK-LIST:

**Castle's Car and Racing** – Les voitures de l'écurie d'Yves n'ont pas vraiment eu le temps de s'exprimer. Mouse et McLuron ont vu leurs moteurs les abandonner avant la fin du premier tour. Presqu'aucun dégâts sur les voitures, seulement les moteurs ont eu bobo!

**M.A.F.I.A.** – Le patron de l'écurie, Herman, pariait sur Fiverosa pour cette course hors championnat, mais victime d'un accident, c'est Graham Drill qui remportait les grands honneurs. Un ou l'autre, c'est du pareil au même pour Herman, la victoire étant la plus importante... mais il aurait quand même bien aimé voir Fiverosa devant!

**Nelson Automobile Club** – Phil Drill a connu une belle course, alors qu'il se retrouvait dernier au milieu du premier tour. Remontant ses adversaires et, surtout, profitant des abandons devant lui, il a su revenir, en troisième position dans le deuxième tour, allant même jusqu'à menacer la deuxième place. De son côté, Books, bien que demeurant un peu à l'écart de l'action, réussissait à terminer quatrième. Une belle fin de semaine pour l'écurie de Stéphane.

**Wolf Racing Team** – Si, si, l'écurie de Jessy était bien présente dans cette course. Le temps de quelques coups avant que les deux moteurs explosent, Jessy explosait à son tour, se retrouvant sans voiture pour terminer la course. Une très longue soirée...

**Charly's Car** – Toutes les écuries étaient présentes, pas d'aide superficielle à l'écurie de Marie. Et ça donne quoi comme résultat? Un podium avec la deuxième place de Frigorify. Mieux encore, les deux pilotes terminent dans les points, Savahiri terminant en cinquième place, bien que le dernier pilote des voitures en piste. Pourquoi se compliquer la vie à vouloir l'aider!

## TÉLÉVISION :

Le Grand Prix de Monaco profitait de la popularité naissante de la télévision pour présenter la course en différé, sur le canal de Télé-Monte-Carlo. 32 984 téléspectateurs ont regardé leur écran, présenté le lendemain de la course.

C'était la première fois cette année que les caméras de la télévision étaient sur un circuit. Trois autres suivront cette saison, la prochaine course étant le Grand Prix des Pays-Bas, encore une fois une course hors championnat.

Si présentement les données de la télévision ne servent pas, c'est tout-de-même un préambule d'une crise qui fera naître les accords Boeing, dans les années 1980.