

# FORMULE PROUT

**FORMULE PROUT**  
MAGAZINE  
ÉDITION 1960 ---- GRATUIT  
N° 221 ---- 15 AVRIL 2023  
---- VERSION NUMÉRIQUE

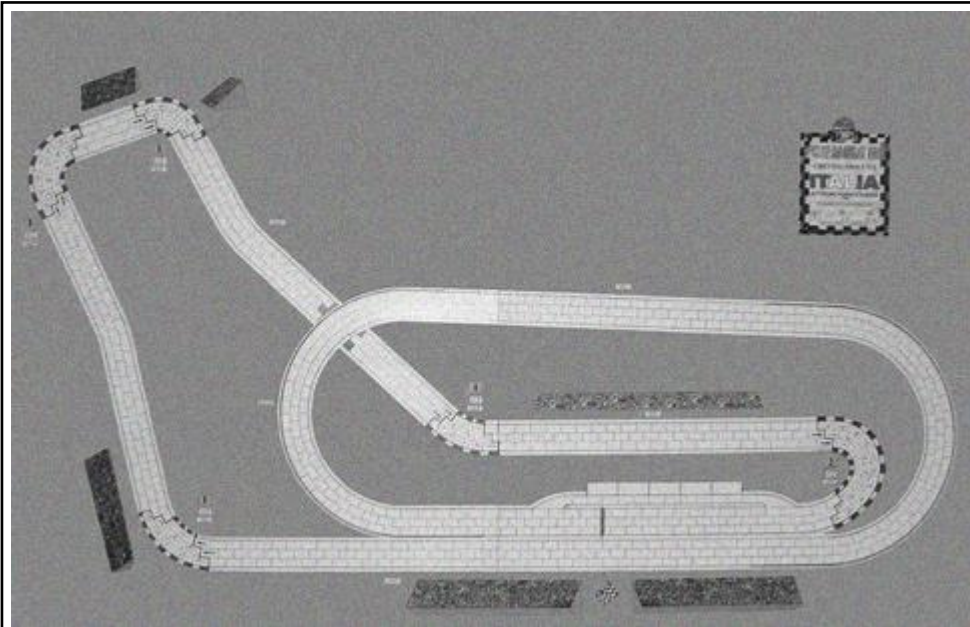
## MAGAZINE

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

DANS CE NUMÉRO :

## GRAND PRIX D'ITALIE

LE RÉSUMÉ DE LA COURSE ..... Page 2  
NOS CHRONIQUEURS : Rott Fisher et Jacques Dumas ..... Page 3  
LES CHIFFRES DE LA COURSE ..... Page 4  
NOTRE BANDE DESSINÉE : Radio champion du monde ... Page 2



Le circuit de Monza.

**SEMAINE 36** - L'heure de vérité est arrivée. Deux écuries et trois pilotes sont dans la course aux championnats. Si du côté de la Coupe des constructeurs, le championnat semble acquis pour l'écurie Castle, tout reste à faire pour le championnat des pilotes : Books (Casper-Timax) se doit de remporter la course et empêcher les pilotes Castle de terminer devant lui. Beaucoup de calcul, beaucoup de suspense, nous avions la chance d'assister à une très grande course... de là à voir l'écurie Nelson mettre en place trois pilotes, ce qui est plutôt rare de cette écurie.

Alors, sans plus attendre, découvrez ce numéro de Formule Prout Magazine afin de tout savoir sur ce Grand Prix d'Italie...

Bonne lecture.

L'AVANT-COURSE ET QUALIFICATIONS:

## EXCEPTIONNELLEMENT, NELSON MET EN PISTE TROIS VOITURES.

Très avare sur l'idée de faire participer trois voitures sur une course, l'écurie Nelson surprenait les spectateurs en annonçant trois voitures pour ce Grand Prix d'Italie, la dernière comptant pour le championnat des pilotes. L'écurie tentait ainsi de mettre en piste un peu d'aide afin d'aider Tony Books à remporter le championnat. Malheureusement, une forte opposition vint mettre un grain de sel dans cette initiative, alors que les deux autres écuries présentes faisaient de même.

Deuxième à s'élancer, Books connaissait une mauvaise qualification, en se positionnant en sixième place sur la grille de départ. C'est à P.Drill que revenait l'honneur de bien représenter son écurie, en se retrouvant sur la troisième place. Starblotti, fidèle à lui-même, obtenait la huitième place... au moins, son moteur aura résisté à l'épreuve qualificative.

### Graham Drill en pole.

L'Écurie M.A.F.I.A. connaissait des hauts et des bas, surtout des bas! Premier à s'élancer, Souffert voyait son tour qualificatif s'arrêter sur une sortie de piste. Le deuxième pilote de l'écurie, G.Drill vint en piste après la menace de l'écurie Nelson passée, avec un pilote en deuxième place. Septième dans l'ordre, G.Drill réussissait le meilleur chrono (19 secondes de mieux que le deuxième) et le meilleur temps (29 secondes de mieux); le meilleur résultat en nombre de coups (19) et une seule pénalité, ce qui lui donnait la première place.

Fiverosa, huitième pilote à s'élancer, ne parvenait pas à se positionner afin d'aider son coéquipier; il obtenait la septième place sur la grille de départ. On sentait comme une union afin d'empêcher Books de remporter le championnat des pilotes, et un dernier pilote pouvait venir renforcer cette idée, en se positionnant devant P.Drill...

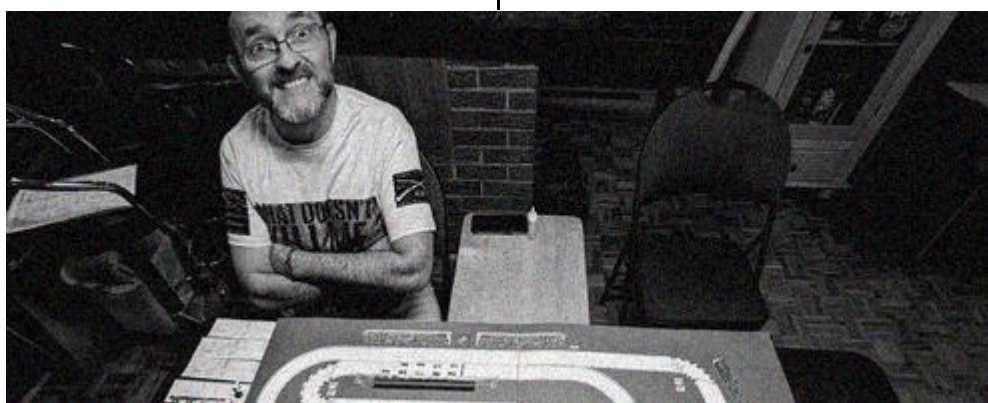
### L'écurie Castle en renfort!

Mouse, troisième à s'élancer, et McLuron, cinquième à s'élancer, parvenaient à se positionner devant Books sur la grille de départ; c'était en parti une réussite pour l'écurie Castle. Mais demeurerait toujours le problème de P.Drill, alors deuxième sur la grille de départ, suite à l'obtention de la pole de G.Drill. Beerman était le dernier pilote à s'élancer pour son tour qualificatif...

Le pilote allemand réussissait le deuxième meilleur chrono de l'épreuve avec 20 coups pour son tour rapide, ce qui lui donnait le deuxième meilleur temps, 3 secondes de mieux que P.Drill, assez pour se positionner devant le pilote Nelson et ainsi l'empêcher d'aider son coéquipier Books dans sa quête du championnat. Pour l'instant, Castle parvenait à conserver l'avantage de ses pilotes dans le championnat, surtout Mouse qui était l'actuel meneur.

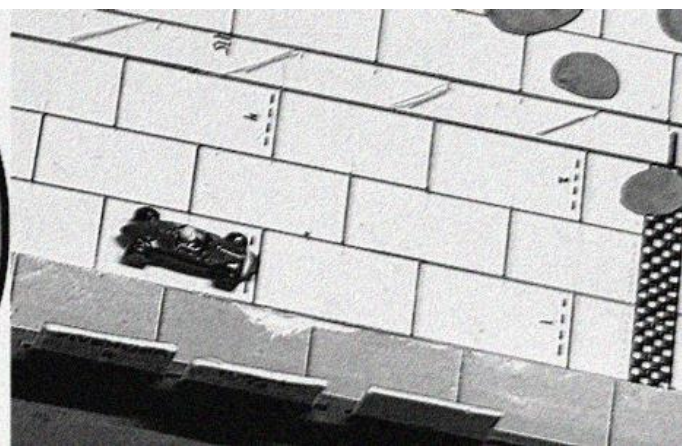
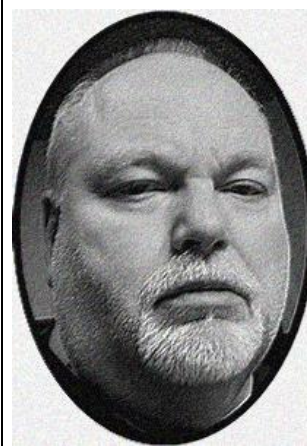
S.R.

Ci-dessous : Herman (M.A.F.I.A.) semblait fier de son résultat.



LE VAINQUEUR:

## BOOKS VOLE LA VICTOIRE ET REMPORTE LE CHAMPIONNAT DES PILOTES!



Malgré un mauvais début de course, Tony Books réussissait à demeurer dans la lutte pour soutirer la victoire dans le dernier tour, offrant ainsi une deuxième victoire de championnat à son écurie Nelson, une troisième cette saison, en tenant compte des courses hors championnat. Il s'agissait de sa cinquième victoire en carrière.

Désavantagé sur la grille de départ, en sixième position, Books profitait de la longue ligne droite, avant le premier virage, pour se hisser parmi les meneurs. Rapidement, le peloton de tête regroupait huit des neuf pilotes en course. Un début de course sous la pluie poussa les voitures à faire des sorties de piste, ce qui usa les pneus. Books n'y échappa pas et, à la fin du premier tour, il dût se résoudre à s'arrêter aux stands et changer ses pneus, ce qui le relégua en troisième position, avec Souffert (M.A.F.I.A.-Torrari), et 2 coups de retard sur le meneur.

Loin de se décourager, Books poursuivait la lutte. Au deuxième tour, il chuta en quatrième position, mais à la fin du tour, il profita des arrêts aux puits de ses adversaires pour se retrouver dans le peloton de tête, avec deux autres pilotes : Mouse (Castle-Timax) et Souffert. Les trois pilotes devant lui s'arrêtèrent aux puits, dont Mouse qui, jusque-là, menait seul la course.

Maintenant bien installé dans le groupe de meneurs, Books continuait de lutter. Souffert voyait son moteur l'abandonner et ils ne furent plus que deux à se partager la première position. Au milieu du tour, Books réussissait l'impossible et parvenait à distancer Mouse d'un coup : le pilote Castle n'avait pas réussi à entrer dans un virage en même temps que lui. Books se retrouvait maintenant seul premier et franchissait la ligne d'arrivée avec un coup d'avance sur son plus proche poursuivant, Fiverosa (M.A.F.I.A.-Torrari).



Yves (Castle) très songeur au début du deuxième tour.

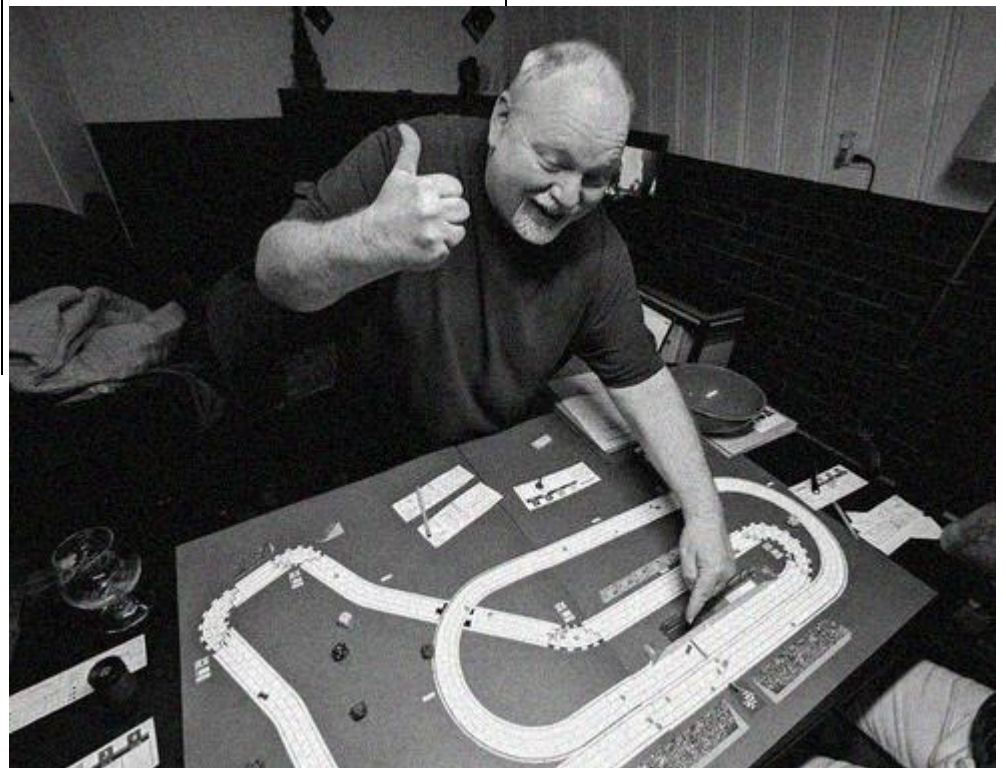
### Books remporte le championnat des Pilotes!

Avec cette victoire de Books, Mouse et Beermann (Castle-Timax) n'avaient aucune chance de conserver leur chance au championnat. Mouse, le mieux placé, se devait de terminer devant le pilote Nelson pour remporter le championnat. Mais Books avait réussi à conserver son calme et a bien géré sa course, jusqu'à profiter des arrêts, à la fin du deuxième tour, et de se retrouver au bon endroit au bon moment.

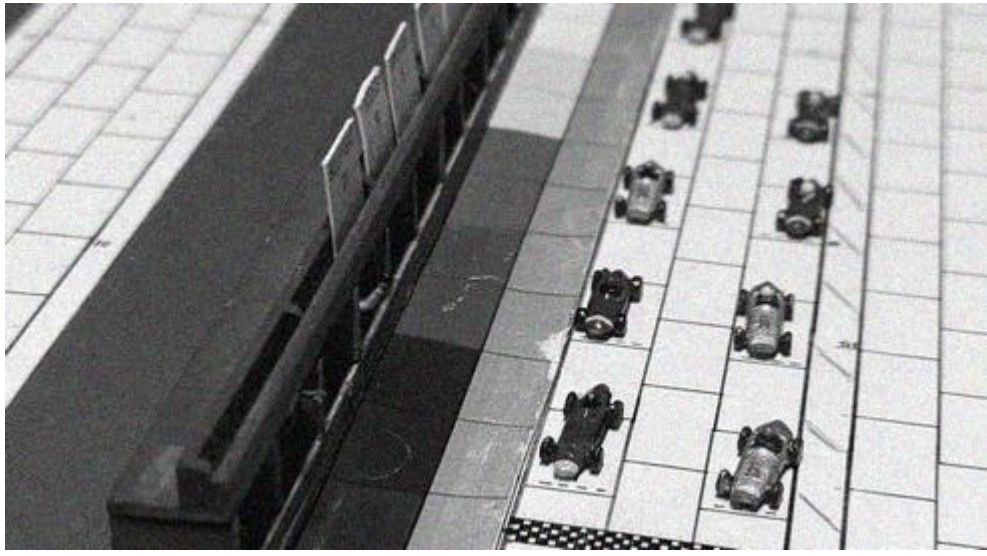
Premier titre pour Tony Books, premier succès de ce genre pour l'écurie Nelson; est-ce là les signes d'une nouvelle ère dans le monde de la Formule Dé Un?

S.R.

Ci-dessous : Double victoire pour Stéphane (Nelson).



# LA COURSE: UNE COURSE INCROYABLE!



Books (Casper-Timax) victorieux, le podium se complétait avec le vieux Fiverosa (M.A.F.I.A.-Torrari) et Mouse (Castle-Timax); un double podium pour le moteur Timax.

Parti de la septième place, sur la grille de départ, Fiverosa offrait une véritable surprise en se glissant sur la deuxième marche du podium. Se retrouvant rapidement dans le gros peloton de tête, début du premier tour, avec sept autres pilotes, il occupait la deuxième position au début du deuxième tour, avec un coup de retard sur le meneur, Mouse. Dans son élan, il fut surpris par Books qui, dans un premier temps, le rejoignaient pour ensuite le dépasser et forcer Fiverosa à occuper la troisième position.

Dans le dernier tour, Fiverosa avait un coup de retard sur la deuxième position. Sans réussir à se démarquer, il profitait tout de même du tête-à-queue de Mouse pour le dépasser et terminer en seconde place.

Quatrième sur la grille de départ, Mouse connaissait un bon début de course, lui aussi se retrouvant dans le fameux peloton de sept pilotes. Avec Fiverosa, Mouse ne s'arrêtait pas aux puits alors que tous les autres pilotes en courses s'y arrêtaient. Il terminait donc le premier tour à la première position, seul, suivit de Fiverosa.

Au deuxième tour, Mouse continuait de dominer la course, gardant un coup d'avance sur ses plus proches poursuivants, Fiverosa et Beermann (Castle-Timax). Mais à la fin du tour, à son tour, il dut se contraindre à arrêter à son stand pour effectuer des réparations sur sa voiture. Ses deux poursuivants en firent autant, ce qui permit à Books de rejoindre la tête et occuper la première place avec Mouse et Souffert (M.A.F.I.A.-Torrari); une nouvelle course débutait alors!

Début du troisième tour. Souffert abandonne sur un casse moteur et Mouse manque l'entrée d'un virage, ce qui laissait le champ libre à Books pour s'élancer seul à la tête de la course. Books conservera son coup d'avance le reste de la course alors que le podium se jouera derrière. Fiverosa et Beermann suivaient avec un coup de retard sur Mouse. Castle s'approchait d'un double podium mais, malheureusement, vers la fin du dernier tour, Mouse effectuait un tête-à-queue. Dès lors, Fiverosa et Beermann se firent la lutte pour la deuxième place.

À son tour, Beermann fut victime de la malchance. Son moteur l'abandonnait, laissant la voie libre à Fiverosa pour la deuxième place. Reprenant son élan, suite à son tête-à-queue, Mouse parvenait à conserver sa position et terminait sur la troisième marche du podium.

## Deux grands absents...

Avant dernière course de la saison 1960, dernière course du championnat des pilotes, le Grand Prix d'Italie voyait deux absents, laissant de la place, malgré eux, aux difficiles luttes que devaient se livrer les pilotes des écuries Castle et



Herman (M.A.F.I.A.) perplexe malgré sa deuxième place : il n'a pas réussi à aider Yves (Castle) pour le championnat des pilotes.

Nelson. Marie (Charly), trop dérangée par la place de plus en plus omniprésente que prenait son petit rejeton dans son ventre, et Jessy (Wolf) qui était trop occupé à répondre aux moindres caprices de sa douce bonne femme. Préparation de la chambre du petit, journée *shower* de bébé, sans parler du travail, moment de jeu vidéo et préparation des repas, le couple se voyait plutôt très occupé par les événements présents.

S.R.

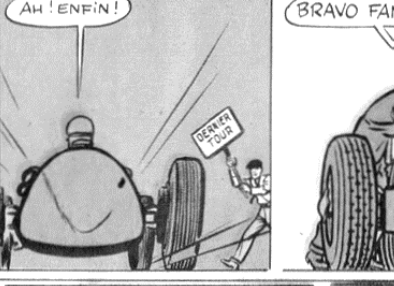
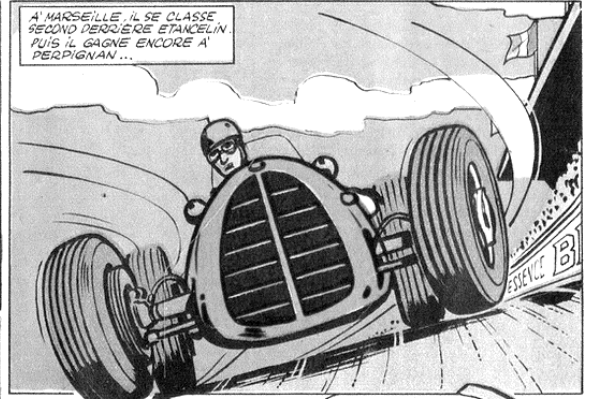
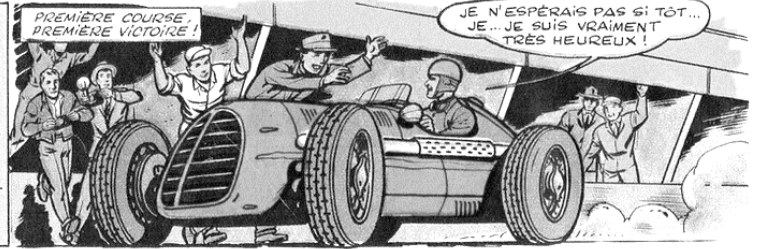


# RADIO CHAMPION DU MONDE

PREMIÈRE PARTIE: Juan Manuel Radio arrive en Europe où il se lance dans l'aventure de la Formule Dé Un...

## FANGIO CHAMPION DU MONDE

par JEAN GRATON  
1949. POUR LA PREMIÈRE FOIS, JUAN-MANUEL FANGIO PARTICIPE A UNE COURSE EN EUROPE. IL PILOTE UNE MASE-RATI VENUE AVEC LUI D'ARGENTINE. SON PRINCIPAL ADVERSAIRE EST LE PRINCE BIRA.



LA SUITE DANS LE PROCHAIN NUMÉRO...

## HISTOIRE D'UN CIRCUIT:

# MONZA, LE TEMPLE DE LA VITESSE

Par Rott Fisher

Collaboration spéciale



L'Autodromo Nazionale di Monza est un circuit automobile situé près de la ville de Monza, au nord de Milan, en Italie. Construit en 1922, c'était le troisième circuit de course automobile au monde après Brooklands et Indianapolis et le plus ancien d'Europe continentale. Il a été construit dans le parc de la Villa royale de Monza dans un cadre boisé.

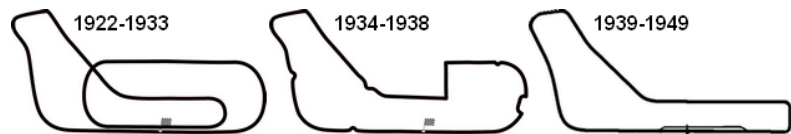
Sa conception remonte au début des années 1920, époque où la vitesse était l'unique critère recherché en compétition. La première piste, bâtie entre mai et juillet 1922 par 3 500 ouvriers, est financée par l'Automobile Club de Milan. Le tracé initial de 10 km combine deux circuits, un circuit « routier » de 5,5 km et un anneau de vitesse de 4,5 km formé de deux lignes droites reliées par deux virages relevés. À peine terminé et inauguré le 3 septembre 1922, l'autodrome est le théâtre, le 10 septembre 1922, du deuxième Grand Prix d'Italie, remporté par Bordino sur Fiat Tipo 804, à la vitesse moyenne de 142,574 km/h.

Six ans plus tard, en 1928, à l'occasion du Grand prix d'Italie et d'Europe, survient le premier et le plus grave accident de l'histoire de l'automobile italienne. Emilio Materassi et 23 spectateurs perdent la vie à la suite d'un accrochage dans la ligne droite des stands ; l'organisation du Grand Prix d'Italie sera suspendue pendant les deux années suivantes. Le Grand Prix de Monza est organisé dès 1929 pour garder le circuit en activité.

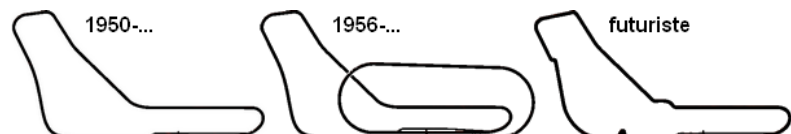
En 1933, le Grand Prix de Monza, qui se dispute alors uniquement sur l'ovale de 4,5 km en ouverture du Grand Prix national (qui lui sera disputé sur 10 km), est marqué par le décès de trois pilotes ; Giuseppe Campari, Baconin Borzacchini et le comte Stanisław Czakowski se tuent à quelques heures d'intervalle dans deux accidents survenus au même endroit du *banking* sud, probablement à cause d'huile répandue sur la piste, et le circuit est modifié par l'ajout de deux chicanes. Une première remise en cause de Monza débouche sur l'apparition d'un tracé de 6,680 km.

Or depuis longtemps, la barre des 200 km/h en pointe est dépassée en ce lieu déjà baptisé « temple de la vitesse ». Différents tracés, dont certains lents, sont expérimentés. En 1939, un circuit de 6,3 km est mis en place, avec la création de nouveaux stands, le resurfage de la piste, la prolongation d'une partie de la piste et l'ajout de deux nouveaux virages (les virages à droite). La Seconde Guerre mondiale suspend les courses jusqu'en 1948 et des parties du circuit se sont dégradées en raison du manque d'entretien. Le circuit est rénové en deux mois, début 1948, et un Grand Prix a eu lieu le 17 octobre 1948.

En 1950, avec l'arrivée du nouveau championnat de Formule Dé Un, le circuit est remis à jour : les deux virages, à droite, sont raccourcis et deviennent un seul virage et l'ovale – qui sera utilisé à partir de 1956, alternant avec le circuit routier – est reconstruit, offrant deux virages plus arrondis et plus inclinés. La partie ovale crée beaucoup de difficultés aux voitures qui, sous l'effet de l'inclinaison, semblent s'écraser sur la piste. En 1956, la vitesse moyenne de 208 km/h est atteinte par Stirling Moss. Avec les nombreux accidents survenus, la Fédération Incompétente de l'Automobile songe à ne plus utiliser la section ovale pour les prochains grands Prix d'Italie.



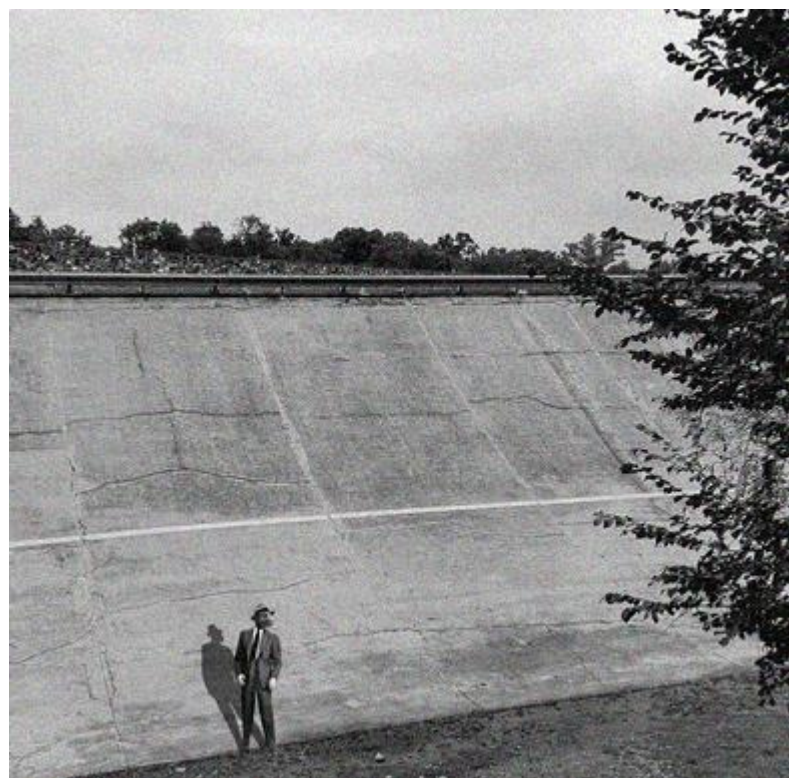
Le tracé d'origine est semblable au tracé actuel, seul le virage routier de droite (la *Curva Parabolica*) est différent. Les deux autres tracés sont des versions temporaires.



À partir de 1950, le circuit se modernise : nouveaux stands et ajout d'estrades pour les spectateurs. En 1954, la partie ovale est reconstruite, pour remettre à jour la piste originale de 1922. Dans un avenir lointain, au tracé de 1950 seront ajoutées des chicanes afin de ralentir les voitures.

Note à mon petit Larry : À ne pas oublier, mon fils adoré, les Italiennes ont le sang très, mais alors là très chaud ! À méditer pour ton initiation... Bon, passons, tu es encore trop petit pour la suite !

Les Italiennes c'est bien beau, mais faut penser aussi au travail. J'ai un banc de poissons à nourrir, surtout l'avenir de mon petit Larry à assurer. Les études, ça coûte un bras... ou plutôt un aileron ! Ce qu'il ne faut pas faire pour survivre... Allez, je vous laisse. Direction l'Angleterre pour la dernière course de la saison. Ah ! Et puis tout... vive les Italiennes !



Rott Fisher devant une courbe inclinée de l'ovale.

## ÉDITORIAL:

# LE COIN EN HAUT À DROITE!

## UN GROS MAL DE TÊTE!

Par Jacques Dumal

Collaboration spéciale



Qui avait prédit qu'un cours en mathématique avancé serait nécessaire pour calculer les points des pilotes pour le championnat? Moi qui a passé rapidement le collège, sans vraiment m'y intéresser, j'étais loin de me douter qu'un jour j'aurais regretté d'avoir choisi le français et la grammaire plutôt que les mathématiques et les calculs complexes! Ce jour est arrivé, lors du Grand Prix d'Italie, où, voulant mettre sur papier les différents scénarios, selon l'ordre d'arrivée des participants, je me suis retrouvé avec un énorme mal de tête. Moi, Jacques Dumal, animateur à la radio et bientôt à la télévision, j'ai eu mal à la tête, au point de vouloir tout abandonner, jetant à la poubelle ces feuilles de calculs interminables, préférant m'en remettre aux résultats finals de la course, plutôt que de compter les points.

Lorsque c'est rendu que l'on doit retirer les petits résultats pour entrer les quatre meilleurs classements de chaque pilote, et d'imaginer les divers scénarios pour la course finale, croyez-moi, ce n'est vraiment pas chose facile. C'est à se demander quelle est cette idée stupide de tenir compte seulement des quatre meilleurs résultats d'une saison. À croire que les instances sportives de la Formule Dé Un, n'avaient en tête que cette idée pour occuper les amateurs et de les garder réveillés durant une course. À force de vouloir imaginer tous les scénarios possibles, on en vient rapidement à se lasser et d'aller à la pharmacie afin d'obtenir des cachets d'aspirine. Pourquoi ne pas

Simplement comptabiliser tous les résultats d'un pilote et de mettre comme pointage un chiffre clair et net! Au moins, de cette façon, à l'issue de la dernière course du championnat des pilotes, ce serait facile d'imaginer les scénarios possibles, sans tenir compte de retirer des résultats pour en mettre d'autres. Je vous le dis calmement, à la longue, ça nous prend des calmants, je vous assure.

Le problème? La Fédération Incompétente de l'Automobile. Voilà, vous avez tout compris! Ce n'est pas facile pour eux! Vous suivez mon regard? Des incompetents, justement. Le comité est formé de messieurs de la haute société, des comtes, des ducs et des marquis. Alors vous imaginez les voir, regarder une course sans vous mettre un peu de complications lors d'une course automobile! Ces messieurs trouveraient le temps long, à regarder sans rien faire d'autre. Voilà la raison! Passer innocemment les mains sous les jupes de leurs bonnes, ce n'est plus suffisant. Il leur faut davantage de défis. De là à passer de longues heures à calculer les probabilités qu'un pilote termine devant un autre; imaginer des scénarios à n'en plus finir. C'est à se décourager de la vie, ça monsieur!

Je m'aperçois, soudainement, de mon manque d'éducation. C'est à se demander la raison pour laquelle ce nouveau réseau de télévision, Télé-Métropole, m'a approché pour m'offrir un temps d'antenne. On dit de cette station qu'il s'agira de la télévision du peuple. Du peuple comme celui sur lequel dominaient les grands rois de ce monde. Le petit peuple en quelque sorte. Un peuple sans éducation. Un peuple puant! Moi, Jacques Dumal, ferais-je partie de ce peuple? Mon manque d'éducation ferait-il de moi un petit peuple? Oh! Là! Je recommence à avoir mal à la tête! On se retrouve dans deux semaines...

## CHAMPIONNAT FD3 EUROPÉEN

### Vandall Trophy

Semaine 35. Grande-Bretagne, sur le circuit de Snetterton. 6<sup>e</sup> course de la saison 1960. 2 tours.

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

Incidents et abandons: aucun.

### Grand Prix de Zeltweg

Semaine 37. Autriche, sur le circuit de Zeltweg. 7<sup>e</sup> course de la saison 1960. 2 tours.

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

Incidents et abandons: aucun.

### Championnat des pilotes:

(après 7 courses)

- 1) Turtles, 38 pts;
- 2) Bianchi, 25 pts;
- 3) Classe, 24 pts;
- 4) Spaghetti, 22 pts;
- 5) P.Drill, 18 pts;
- 6) Savahiri, 16 pts;
- 7) McLuron, 13 pts;
- 8) Klean, 5 pts;
- 9) Skull, 4 pts.

### Coupe des constructeurs :

(après 7 courses)

- 1) Casper-Timax, 52 pts;
- 2) Torrari, 33 pts;
- 3) Blocus-Timax, 15 pts;
- 4) Bosche, 5 pts.

## Rions gaiement!



IL EST EN PUNITION : IL A PARIÉ SUR L'ÉCURIE NELSON !



CE N'EST PAS PARCE QUE L'ÉCURIE CASTLE REMPORTE LA COUPE DES CONSTRUCTEURS QUE C'EST TON JOUR DE CHANCE POUR AUTANT !

### PEANUTS



### BLONDIE by CHIC YOUNG



LES CHIFFRES:

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

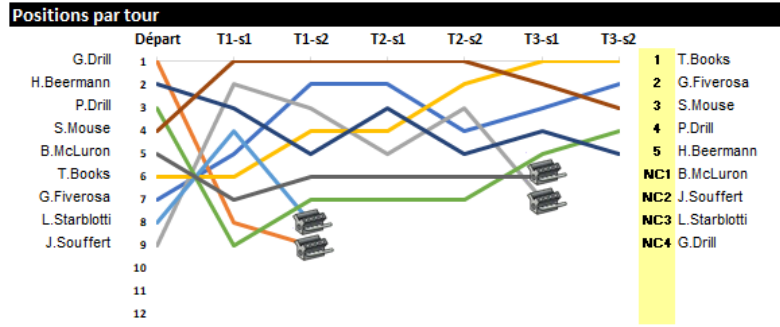
QUALIFICATION 15 avril 2023 18h24 à 19h05 local: Steffe (Longueuil)

n°	pilote	pays	écurie	voiture	moteur	pneus
21	Jo SOUFFERT	SUI	M.A.F.I.A.	TMO-MAFIA NEW	Torrari WTMO	Pizzetta
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
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
20	Phil DRILL	USA	Nelson Automobile Club	Casper T53	Timax FWMV	Donut
16	Graham DRILL	GB	M.A.F.I.A.	TMO-MAFIA NEW	Torrari WTMO	Pizzetta
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

Pos.	Pilote	pneus	coups pén.	total	chrono	temps
1	G.Drill	dur	19	1	20	01:53,23 02:13,23
2	H.Beermann	dur	20	2	22	02:12,09 02:42,09
3	P.Drill	dur	21	0	21	02:20,22 02:45,22
4	S.Mouse	dur	20	0	20	02:30,15 02:50,15
5	B.McLuron	dur	21	0	21	02:31,52 02:56,52
6	T.Books	dur	21	1	22	02:30,20 03:00,20
7	G.Fiverosa	dur	22	3	25	02:20,68 03:05,68
8	L.Starblotti	dur	22	5	27	02:47,57 03:42,57
9	J.Souffert	dur	0	0	0	sortie de piste

\* voiture améliorée

COURSE 15 avril 2023 19h27 à 23h44 local: Steffe (Longueuil)



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



**Arrêts aux puits et incidents**  
**Fin du 1er tour:**  
 17e coup - Beermann (réparations)  
 18e coup - Souffert (réparations)  
 18e coup - Books (pneus/long)  
 18e coup - McLuron (réparations)  
 20e coup - P.Drill (pneus/long)  
**Fin du 2e tour:**  
 34e coup - Mouse (réparations)  
 35e coup - Fiverosa (réparations)  
 35e coup - Beermann (pneus/long)  
 40e coup - P.Drill (réparations)  
**Tête-à-queue:**  
 33e coup (T2) - P.Drill  
 43e coup (T3) - Mouse  
**Autre incident:**  
 1er coup (T1) - P.Drill (moteur calé au départ)  
**Abandons:**  
 8e coup (T1) - G.Drill (moteur)  
 12e coup (T1) - Starblotti (moteur)  
 38e coup (T3) - Souffert (moteur)  
 38e coup (T3) - McLuron (moteur)  
 47e coup (T3) - Beermann (moteur)

**Météo**  
 Qualification : Variable  
 Course : 30 °C  
 casse moteurs : 1-3  
 1-5 Variable  
 5-7 Pluie temporaire  
 7-9 Variable  
 9-10 Soleil temporaire  
 10-60 Soleil

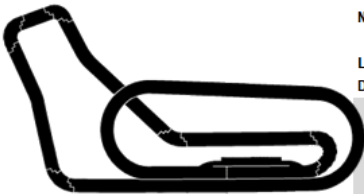
pos.	pilote	écurie	type de pneus	T1	T2	T3	meneurs coups	nombre de coups ou cause d'abandon
1	T.Books	Nelson-Casper-Timax	D	D	-	-	18	en 51 coups
2	G.Fiverosa	M.A.F.I.A.-Torrari	D	-	D	-	0	+1 coup
3	S.Mouse	Castle-Timax	D	-	D	-	20	+3 coups
4	P.Drill	Nelson-Casper-Timax	D	D	D	-	0	+9 coups
5	H.Beermann	Castle-Timax	D	D	D	-	7	moteur (T3)
NC1	B.McLuron	Castle-Timax	D	D	-	-	1	moteur (T2)
NC2	J.Souffert	M.A.F.I.A.-Torrari	D	D	-	-	0	moteur (T2)
NC3	L.Starblotti	Nelson-Casper-Timax	D	-	-	-	3	moteur (T1)
NC4	G.Drill	M.A.F.I.A.-Torrari	D	-	-	-	2	moteur (T1)

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

CHAMPIONNATS CHAMPIONNAT 6/6 (4 meilleurs résultats)

Pilotes	Constructeurs
1 T.Books Nelson-Casper-Timax 26	1 Castle-Timax 30
2 S.Mouse Castle-Timax 22	2 Casper-Timax 28
3 H.Beermann Castle-Timax 20	3 M.A.F.I.A.-Torrari 21
4 G.Fiverosa M.A.F.I.A.-Torrari 14	4 Torrari 6
5 P.Drill Nelson-Casper-Timax 9	5 Wolf-Torrari 6
6 G.Drill M.A.F.I.A.-Torrari 8	
7 *Bags M.A.F.I.A.-Torrari 6	
8 L.Starblotti Nelson-Casper-Timax 6	
9 L.Bandpeti Charly-Torrari 6	
10 J.Béret Wolf-Torrari 5	
11 B.McLuron Castle-Timax 3	
12 M.Sautillant Wolf-Torrari 3	

LE CIRCUIT Websteffe Productions #2 / © 2009 Ligue Prout & Websteffe Productions.



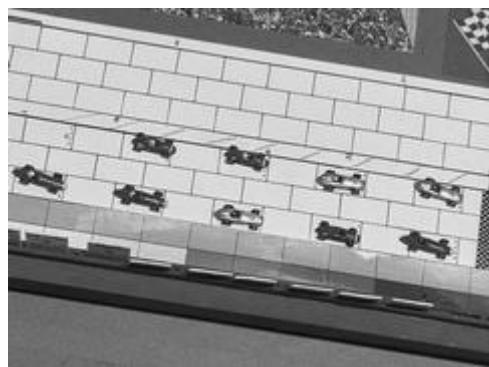
Nom : Monza 1950  
 Autodromo Nazionale di Monza  
 Longueur : 238 cases (8,330 km)  
 Distance : 3 tours (24,990 km)  
**VIRAGES**  
 1 arrêt : 4  
 2 arrêts : 1  
 3 arrêts : 0  
**LIGNE DROITES**  
 12 cases ou - : 1  
 13 à 20 cases : 0  
 21 à 30 cases : 3  
 31 cases ou + : 1  
 Tour parfait : 16 coups / 16 sous la pluie  
 Particularité : Test collision pour chaque arrêt dans l'ovale (lignes rouges).

La grille de départ

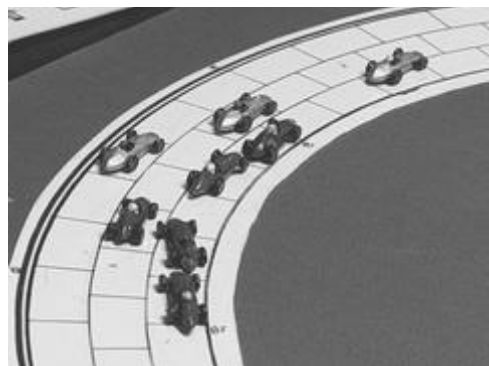
- 1- G. Drill (GB) M.A.F.I.A.-Torrari 2'13"23 (20 coups)
- 2- H. Beermann (AL) C.C.R.-Timax 2'42"09 (22 coups)
- 3- P. Drill (US) Nelson-Casper-Timax 2'45"22 (21 coups)
- 4- S. Mouse (GB) C.C.R.-Timax 2'50"15 (20 coups)
- 5- B. McLuron (NZ) C.C.R.-Timax 2'56"52 (21 coups)
- 6- T. Books (GB) Nelson-Casper-Timax 3'00"20 (22 coups)
- 7- G. Fiverosa (IT) M.A.F.I.A.-Torrari 3'05"68 (25 coups)
- 8- L. Starblotti (IT) Nelson-Casper-Timax 3'42"57 (27 coups)
- 9- J. Souffert (SUI) M.A.F.I.A.-Torrari Sortie de piste



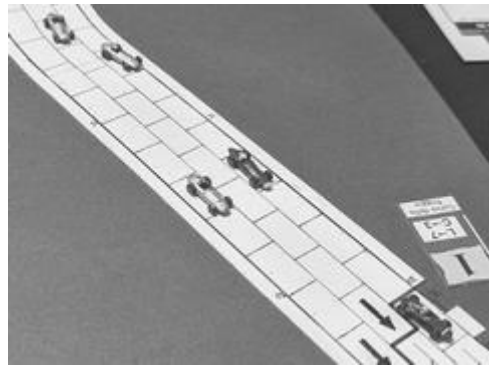
LA COURSE EN IMAGES:



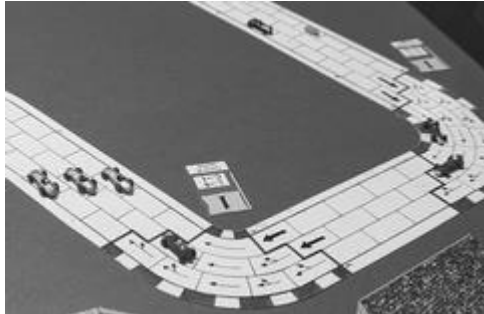
Vue aérienne de la grille de départ.



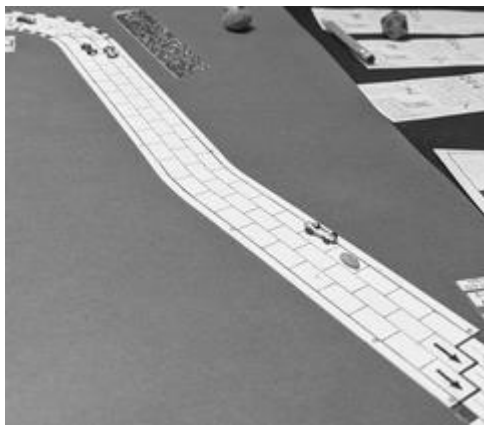
1er tour, 2e portion de l'ovale : huit pilotes dans le peloton de tête.



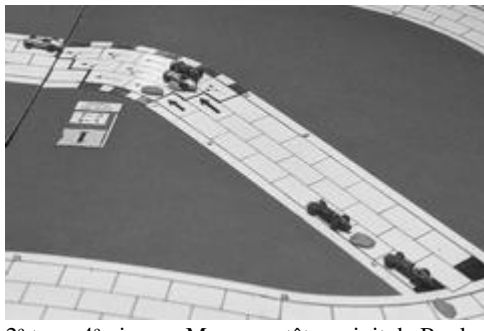
1er tour, 2e virage : Starblotti (Casper-Timax) meneur, mais pas pour longtemps!



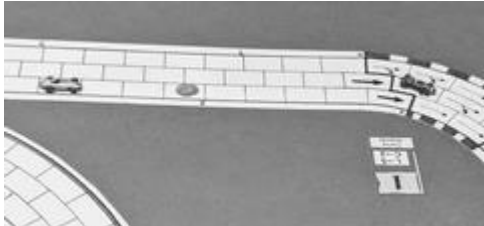
1er tour, 2e et 3e virages : les trois voitures Castle viennent de passer en tête.



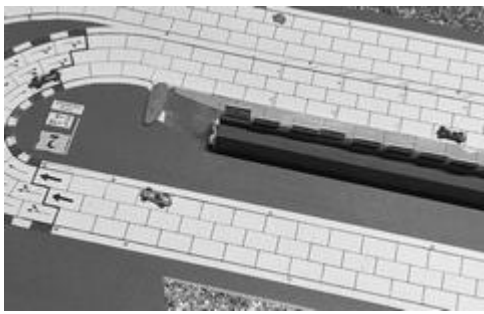
2e tour, avant le 2e virage, dans l'ordre : Mouse (Castle-Timax), Beermann (Castle-Timax), Fiverosa (M.A.F.I.A.-Torrari) et Books (Casper-Timax).



2e tour, 4e virage : Mouse en tête, suivit de Books et Beermann.



3e tour, 1er virage : Books passe à la tête de la course, suivit de Mouse.



3e tour, 5e virage : Books se prépare à passer la ligne d'arrivée; derrière, Fiverosa vient de dépasser Mouse.



S.R.

CHECK-LIST:

**Castle's Car and Racing** – Yves a tout tenté pour mettre en valeur son écurie afin de permettre à ses pilotes de faire la lutte pour empêcher Books (Casper-Timax) de remporter le championnat des pilotes. Malheureusement, le tête-à-queue de Mouse, en fin de course, a ruiné cette tentative. Deux abandons pour les deux autres pilotes, malgré une cinquième place et 1 point pour Beermann (moteur). Malgré tout, l'écurie Castle remporte la première Coupe des constructeurs.

**M.A.F.I.A.** – on ne s'y attendait pas vraiment, mais l'écurie d'Herman réussissait à jouer les troubles fête dans un duel Castle-Nelson, comme si les pilotes voulaient rappeler aux autres qu'ils n'étaient pas n'importe qui et qu'eux aussi avaient, par le passé, connu de beaux moments. Fiverosa fut le plus compétitif, se mêlant aux meneurs à plusieurs moments de la course. Deux abandons pour les deux autres pilotes.

**Nelson Automobile Club** – ce fut la course de l'écurie de Stéphane. Les pilotes furent dans le coup, souvent parmi les meneurs. Seul P.Drill se voyait larguer derrière les autres pilotes. Starblotti, impressionnant en début de course, abandonnait sur un casse moteur, fidèle à lui-même (5e casse moteur en 6 courses du championnat). Books remportait le premier titre des pilotes pour l'écurie Nelson.

**Wolf Racing Team** – Jessy absent.

**Charly's Car** – Marie absente.

S.R.

