FORMULE PROUT magazine

HORS SÉRIE 1 • 1er AOÛT 2009 • 10 PAGES • LIGUE-PROUT.COM

SPECIAL

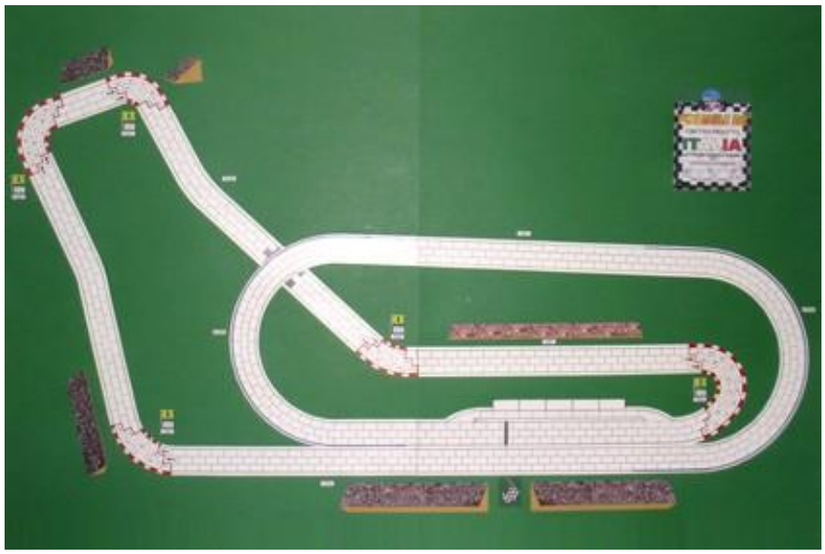
3e OPEN HISTORIQUE DE LA LIGUE PROUT

LE 3e OPEN HISTORIQUE DE LA LIGUE PROUT

Dès ses débuts, cette ligue de ***Formule Dé*** – maintenant on dit ***Formula D*** – a voulu se démarquer par son originalité, en commençant par définir des règles proches de la simulation et, ensuite, en choisissant un nom des plus originales. En effet, qui aurait pu choisir un nom tel que ***Prout***? À l'époque, en 2001, ça ne voulait rien dire, encore moins aujourd'hui. Aussi, lorsqu'est venu le temps d'organiser un Open en 2005, la ligue Prout a-t-elle voulu, encore une fois, se montrer originale en mettant en place une course hors du commun en réunissant les deux circuits de Zandvoort afin de recréer le circuit historique d'autrefois (en plus, ça faisait une longue course, deux courses en une seule en quelque sorte). Et voilà que naissait le ***Open Historique de la ligue Prout***, avec de petites voitures du style des années 60. Tellement originale que c'était tout ça! À un tel point qu'en 2007 cette soirée spéciale était de nouveau présentée, toujours sur le circuit historique de Zandvoort (Zandvoort 1 et Zandvoort 2).

C'est en 2007, après le second ***Open Historique***, que l'idée d'utiliser un autre circuit est venue à l'idée des organisateurs (en fait, il n'y a qu'un seul organisateur, mais ça fait tellement plus gros et plus sérieux de le mentionner au pluriel). Mais quel circuit déjà existant pouvait être utilisé comme lieu historique? On pensant à Monaco, mais en elle-même, cette course est déjà un classique alors pourquoi le faire de manière historique en plus! L'idée de Spa-Francorchamps est venue aussi. Le choix était intéressant puisqu'il s'agit là d'un circuit intéressant, long et aussi rempli d'histoire. C'est à ce moment que l'idée de génie survint : le circuit de Monza en utilisant le légendaire anneau de vitesse. La décision fut prise rapidement et déjà, après le second Open Historique, la ligue Prout annonçait le 3e Open Historique avec le circuit de Monza 1955. Les travaux commencèrent sur le champ avec la réalisation du plan afin de mettre à l'échelle le circuit en format de plateau de jeu.

Comme le temps passe rapidement! L'été 2008 arrivait et le circuit de Monza'55 en était toujours à l'étape du plan. Le responsable n'avait simplement pas le temps d'aller de l'avant et le 3e Open fut finalement oublier! En réalité, début d'été 2008, l'idée était toujours là, mais un déménagement peu de temps avant avait retardé le début des travaux. De plus, le responsable avait décidé de tomber en amours durant cet été là, mettant en veilleuse l'organisation du 3e Open. Steffe (zut, je viens de donner le nom du responsable) n'avait alors que des yeux pour cette charmante Nadine qu'il venait de croiser! C'est donc pour cette raison que le projet fut reporté pour 2009… Vraiment? Pas tout à fait puisqu'à ce moment, l'existence de la ligue Prout fut sérieusement compromise à un point tel qu'il n'était plus question d'Open.



Mais, encore une fois, comme le temps passe rapidement! Au printemps 2009, le cœur au jeu est de retour, le jeu ***Formule Dé*** renaît sous une nouvelle identité, ***Formula D***. Et la ligue Prout décide de continuer pour une 13e saison. En même temps, l'idée du 3e Open est d'actualité de nouveau, et en début juillet 2009 le tracé du circuit de Monza'55 est finalement réalisé à l'échelle de plateau de jeu. Quelques jours plus tard, l'ensemble du circuit était tracé et dans la troisième semaine du même mois le circuit complété! Il ne restait que quelques petits détails qui furent corrigé dans la quatrième semaine. Mais l'organisation de ce 3e Open en lui-même? Des messages furent placés sur quelques forums sur le fascinant monde du *web*. Malheureusement, au moment d'écrire ces lignes, très peu de réponses sont parvenu sur les ordinateurs de la ligue Prout; seulement 5 inscriptions officielles! Très peu pour un Open. Aussi j'en profite pour lancer un appel à tous les joueurs de la grande région de Montréal (Rive Sud et Rive Nord) afin de vous inviter à communiquer avec la ligue Prout. Nous ne sommes pas méchants. Nous ne voulons pas créer une grande ligue mais simplement mettre en contact des joueurs de notre région (d'ailleurs, un article est consacré à ce sujet dans ce numéro, à la page X).

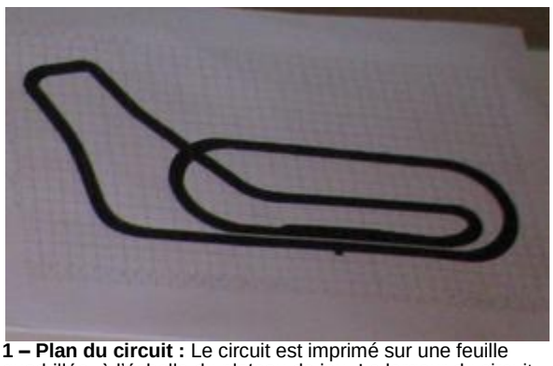
Ce 1er août 2009 sera présenté le 3e ***Open Historique de la ligue Prout***, une course de ***Formula D*** de type Formule Un des années 60 sur le circuit légendaire de Monza de 1955, incluant l'anneau de vitesse qui fut utilisé pour la dernière fois en 1961 dans le championnat de Formule Un. Ce sera une journée de plein air où les participants s'amuseront avec des activités de plein air, baignade et souper (hot dog à l'européenne et hamburger). Et vers 19 heures l'action débutera avec à l'honneur le jeu ***Formula D***. Non mais quel beau jeu tout de même!

La ligue Prout souhaite à tous les participants une belle et agréable soirée, beaucoup de plaisir et la meilleure des chances. *Formula D un jour, Formula D toujours!*

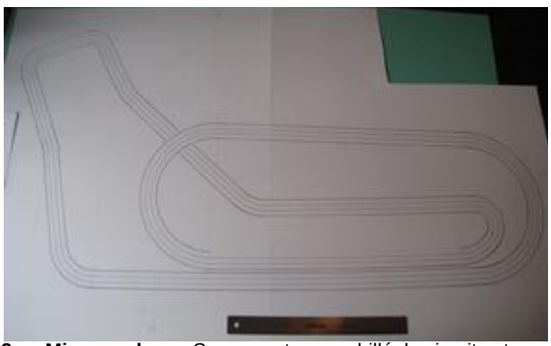
- Stéphane « Steffe » Renaud,
Président/fondateur de la ligue Prout.

LA FABRICATION DU CIRCUIT DE MONZA'55

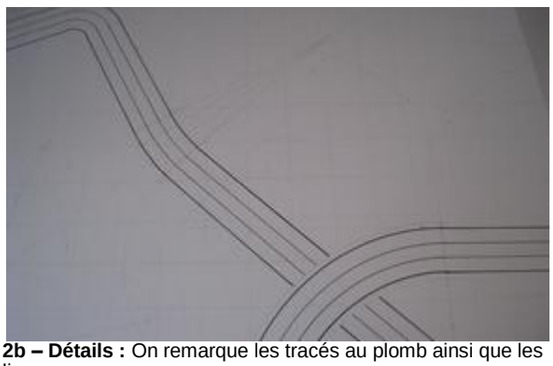
Étape importante dans l'organisation du 3e ***Open de la ligue Prout***, la réalisation du circuit de Monza, version 1955. En effet, sans le circuit complété, pas de course! Débuté en début de juillet, le travail prit fin dans la dernière semaine du même mois, avec le découpage et le collage sur un second carton, tout juste une journée avant la soirée de l'Open. Ci-dessous quelques photos et détails concernant la fabrication de ce circuit…



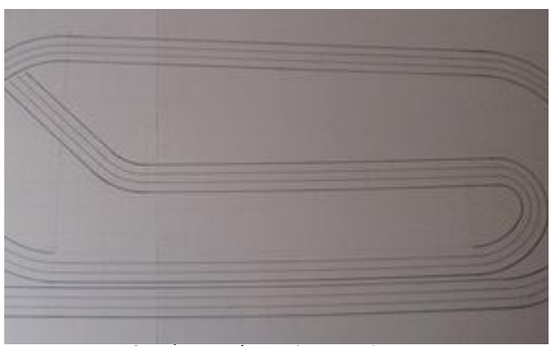
1 – Plan du circuit : Le circuit est imprimé sur une feuille quadrillée, à l'échelle du plateau de jeu. La largeur du circuit est élargie afin de répondre au standard du jeu.



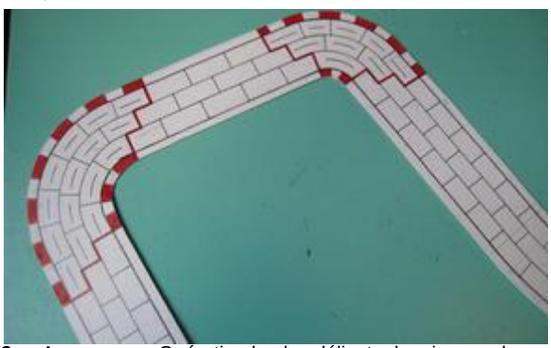
2a – Mise en place : Sur un carton quadrillé, le circuit est dessiné selon le plan de la photo précédente, au crayon de plomb. Les lignes des couloirs sont ensuite faites au marqueur.



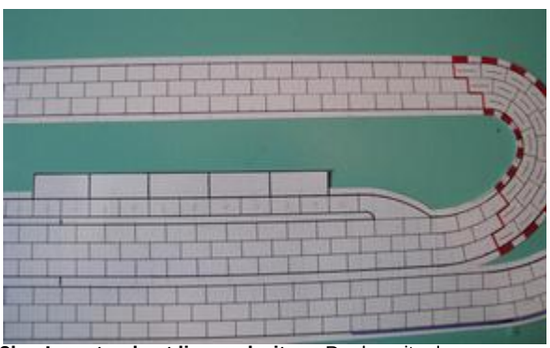
2b – Détails : On remarque les tracés au plomb ainsi que les lignes au marqueur.



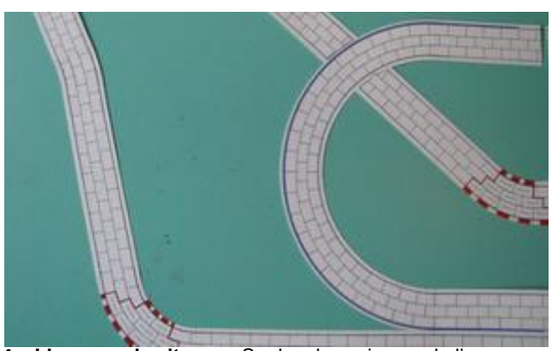
2c – Les stands : À cette étape, les stands ne sont pas réalisés encore, il me faut attendre de faire les cases afin de pouvoir situer les stands par la suite.



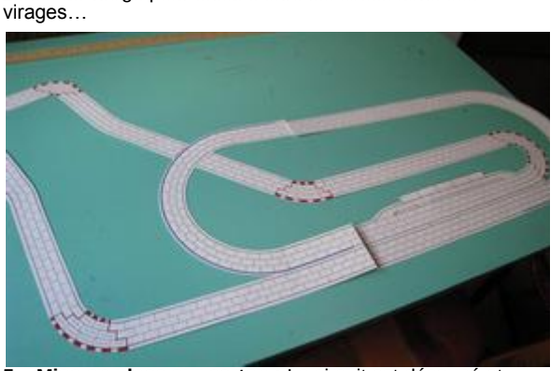
3a – Les cases : Opération la plus délicate, la mise en place des cases. Les virages sont faits en premier, en délimitant les zones de virage pour ensuite faire les cases dans ces virages…



3b – Les stands et lignes droites : Par la suite, les cases sont réalisées dans les lignes droites, c'est à ce moment que les stands sont dessinés.



4 – L'anneau de vitesse : Sur les deux virages de l'anneau de vitesse, un tracé bleu est réalisé afin de délimiter les zones en élévation (ça pourrait servir pour des règles spéciales).



5 – Mise en place sur carton : Le circuit est découpé et transféré sur un carton plus robuste.

6 – Derniers détails : Les drapeaux des virages sont appliqués, les flèches dans les virages sont complétées ainsi que de petits détails ici et là.

7 – Décors : Le circuit est enfin prêt, le temps de mettre quelques décorations (stands en 3D, tribunes, drapeau à damier, etc.) et l'Open pourra avoir lieu!

AUTODROMO NAZIONALE DI MONZA

L'ambiance dégagée par cet endroit est unique. Il faut avoir assisté à la communion des Tifosi rythmant chaque passage de Regazzoni en 1970 de grands coups de boutoirs aux flancs de la vieille tribune de la Parabolique, jusqu'à l'ébranler, pour saisir tout ce que ces ruines du parc de Villa Reale recèlent d'atmosphère. L'air est ici mêlé de soleil et de sang, celui des nombreux pilotes qui ont versé leur tribut à l'autodrome ; Emilio Materassi en 1928 et vingt-sept personnes avec lui, Alberto Ascari en 1955, Jochen Rindt en 1970, Ronnie Peterson en 1978, mais, serait-on tenté d'écrire, pas en vain, car leur esprit règne encore là. Et quelquefois la magie opère. Ainsi en 1956 quand Peter Collins, en position de remporter le titre mondial, laissa sa voiture à son coéquipier Fangio à quinze tours de l'arrivée, lui permettant ainsi, par pure générosité, de conquérir son quatrième titre mondial. Et quelle main invisible précipita-t-elle Ayrton Senna sur Jean-Louis Schlesser en 1988, offrant une victoire inespérée, à deux tours de l'arrivée, aux Ferrari de Berger et d'Alboreto, devant les milliers de tifosi qui venaient de perdre, deux semaines plus tôt, leur dieu, Enzo Ferrari ?

L'histoire de l'autodrome de Monza se confond avec celle de l'automobile et remonte aux années vingt, alors que la renommée des Grands Prix de l'ACF organisés en France avait dépassé les Alpes et agaçait les responsables italiens. Ceux-ci étudièrent la construction d'un circuit dont l'usage serait double : accueillir le Grand Prix d'Italie et servir aux essais de la jeune industrie automobile.

Après avoir éludé deux options possibles, l'une dans la région de Gallarate et l'autre sise à Cagnola, dans la banlieue de Milan, on décida que le parc Villa Reale de Monza présentait un bon compromis, non loin de Milan et de ses nombreuses connexions routières et ferroviaires.

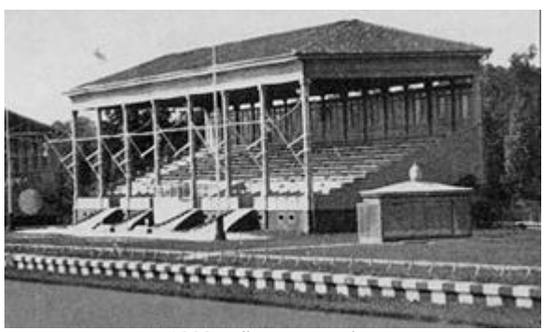
La «Società Incremento Automobilismo e Sport Automobile» fut créée sous l'égide de l'Automobile club de Milan, avec pour mission la construction et la gérance de l'autodrome. Le sénateur Silvio Crespi fut nommé à la tête de la SIAS. L'architecte Alfredo Rosselli eut pour cahier des charges le dessin d'un anneau de vitesse et d'une piste routière dont certaines portions seraient communes ; l'ensemble, d'un développement total de 14 km, étant budgeté à 6 millions de lires.

Peu après la pose de la première pierre en février 1922 par Vincenzo Lancia et Felice Nazzaro, des manifestants écologistes stoppaient les travaux, avançant les raisons tenant à la conservation du patrimoine naturel qu'ils n'allaient pas cesser de brandir tout au long du siècle jusqu'aujourd'hui. Un compromis fut trouvé par le raccourcissement de la piste qui passa à 10 km et en mai commencèrent des travaux pharaoniques si l'on en juge par les chiffres : 3500 ouvriers, 200 chariots, 30 camions et une ligne de chemin de fer de 5 km fut même édifiée.

Le 28 juillet, soit 110 jours plus tard, une Fiat 570 voiture conduite par Pietro Bordino et Felice Nazzaro posait ses roues pour la première fois

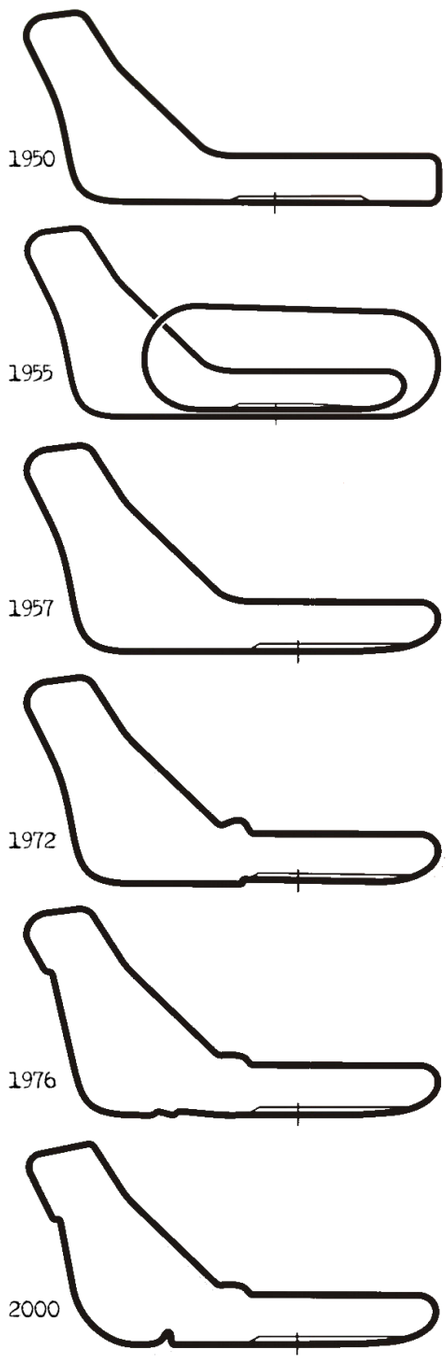
À DROITE : les différents tracés qu'à connu l'autodrome de Monza à travers les années. Le tracé original de 1922 ressemblait à celui de 1955, le tracé utilisé par la ligue Prout pour son Open Historique 2009. Le tracé du jeu ***Formula D*** est basé sur le tracé de 1994, ressemblant à celui de 2000 avec la chicane du bas moins prononcée.

1922 : construction d'un virage de l'anneau de vitesse.



1933 : tribune centrale.

1950 : Grand Prix d'Italie sur le circuit de Monza.



sur l'autodrome dont le tracé était déjà globalement celui qui s'est perpétué, au fil de transformations successives, jusqu'à nos jours.

L'inauguration eut lieu le 3 septembre 1922 en présence du Premier ministre Luigi Facta, sous la forme d'une course de voiturettes que remporta Pietro Bordino sur une Fiat 501, lequel récidivait une semaine après en gagnant le deuxième Grand Prix d'Italie (le premier à Monza) devant une foule énorme. Une tradition naissait alors, et qui perdure, voulant que le GP d'Italie se déroule à Monza le deuxième week-end de septembre.

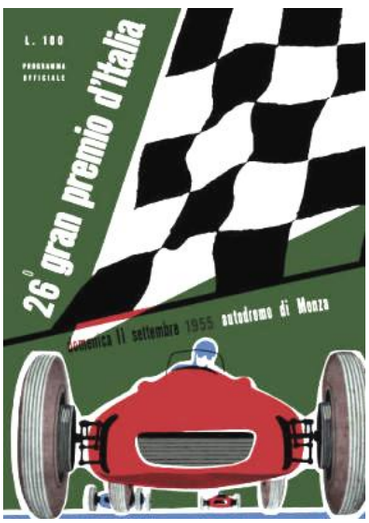
L'autodrome de Monza était alors le troisième circuit permanent dans le monde avec Brooklands et Indianapolis. Il s'avérait très rapide à tel point qu'en 1925 les Alfa Romeo P2 y tournaient déjà à des moyennes de 220 km/h. Sa renommée crût rapidement jusqu'à ce que la guerre mette un terme à ses activités. On vit alors l'orgueilleux circuit devenir un vaste fourre-tout qui accueillit aussi bien les archives de l'Administration que les animaux déménagés du zoo de Milan.

L'Automobile club de Milan décida en 1948 un vaste programme de réhabilitation, qui fut suivi en 1955 de la refonte de l'anneau de vitesse. Un tracé de 10 km comprenant la piste et l'anneau, d'une longueur pratiquement identique à l'original de 1922, fut utilisé pour le Grand Prix d'Italie en 1955, 1956, 1960 et 1961 tandis que le tracé habituel de 5,7 km servit de 1957 à 1959. L'accident au cours duquel, en 1961, Wolfgang Von Trips perdit la vie ainsi que onze spectateurs, entraîna l'abandon de l'anneau par les voitures de Grand Prix.

Remanié plusieurs fois, le tracé actuel est grosso modo celui des origines. Hôte de toutes les éditions du GP, sauf en 1980 quand Imola prit un relais éphémère, Monza est le plus ancien des circuits accueillant la Formule Un.

1955 : Virage Sud de l'anneau de vitesse Lors du Grand Prix d'Italie.

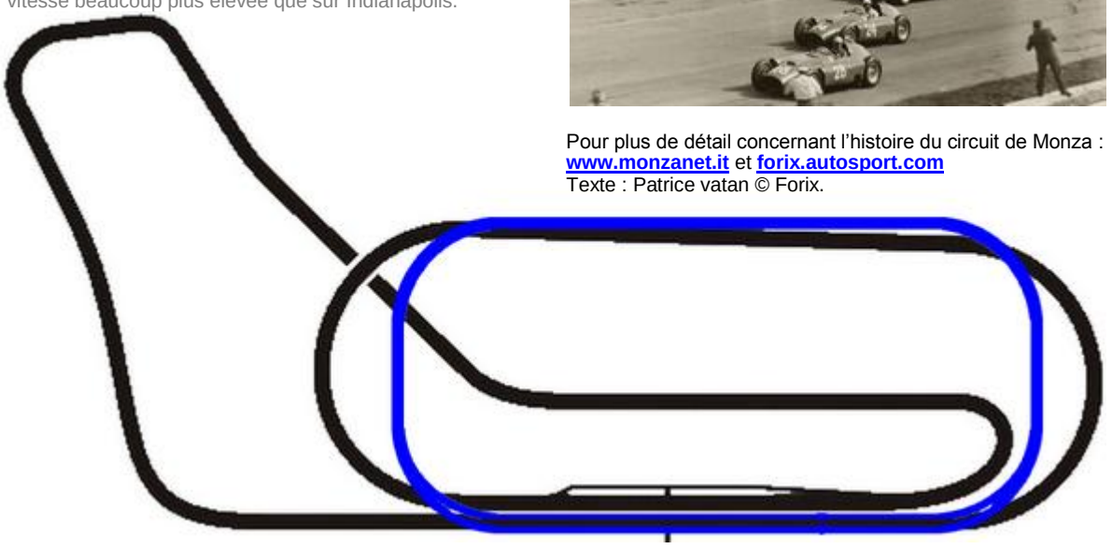
À DROITE : Affiche officielle du Grand prix d'Italie de 1955.



Partie du virage Nord de l'anneau de vitesse, de nos jours.

CI-DESSOUS : Comparaison entre le circuit de Monza 1955 avec le circuit d'Indianapolis. Les virages de l'anneau de vitesse de Monza sont beaucoup plus larges; de plus, l'inclinaison dans ces deux virages permettait d'atteindre une vitesse beaucoup plus élevée que sur Indianapolis.

Détails sous un virage de l'anneau de vitesse. Contrairement à cette photo (en bois), les autres section de l,anneau de vitesse sont en béton.



Pour plus de détail concernant l'histoire du circuit de Monza : **www.monzanet.it** et **forix.autosport.com**
Texte : Patrice vatan © Forix.

LES PILOTES QUI ONT MARQUE MONZA

Il est difficile de retracer l'histoire d'un pilote qui, à lui seul, a su marqué l'histoire du circuit de Monza, en tenant compte des années que l'anneau de vitesse était utilisé (1955, 1956, 1960 et 1961). Encore plus difficile de déterminer le meilleur pilote sur ce Circuit. Quatre courses, trois vainqueurs : Juan Manuel Fangio, vainqueur de l'édition 1951, 5 fois champion du monde en 8 années, mais qui ne connaît pas l'histoire de ce grand pilote, de plus il ne termine pas sur le podium en 1956 et prend sa retraite à la fin de 1958. Phil Hill est un cas intéressant, remportant les deux épreuves (60 et 61) auxquelles il participe, d'ailleurs il remporte le championnat en 1961 alors qu'il est au sommet de sa gloire. Cependant, deux pilotes se départagent réellement du lot, ayant chacun participé à trois éditions; l'un remporte la course de 1956 alors que l'autre marqua les débuts de la Formule 1…

Stirling Moss

Sir Stirling Crawford Moss, né le 17 septembre 1929 à Londres est un ancien pilote automobile anglais qui a couru en Formule 1 de 1951 à 1962. Considéré comme l'un des plus grands pilotes de l'histoire de son sport, Moss n'est pourtant jamais parvenu à conquérir le titre mondial, ce qui lui vaut d'être surnommé le « champion sans couronne ».

Il commence sa carrière à 18 ans en 1948, sur des courses de montagne. Plutôt bon, il passa aux courses sur circuit en 1949 en remportant ses premières courses en Formule 3. En 1950, il conduit la HWM en catégorie Formule 2. En 1951, il put décrocher un volant en Formule 1 chez Hersham & Walton Motors. L'aventure commence.

Sa carrière en F1 commence plutôt mal. Il faut dire qu'en 1951, les italiennes Alfa Romeo et Ferrari laissaient peu de chances aux voitures britanniques. Il ne court qu'une course, en Suisse, où il finira 8e. En 1952, il court 5 courses avec HWM, ERA et Connaught. Il n'en terminera aucune, abandonnant 4 fois sur casse moteur. En 1953, il court 4 courses avec Connaught puis Cooper, il terminera 6e au Nürburgring. Pour Moss, il est temps de prouver ce qu'il vaut réellement. Il refusa même une offre de Ferrari. Cependant, pour 1954, Stirling décida qu'il allait élargir son expérience afin de courir de façon compétitive.

Cette année-là, il aborde Alfred Neubauer, le patron de Mercedes, mais celui-ci préfère que Moss fasse ses preuves avant de l'engager en 1955. Stirling engage donc une Maserati 250F à titre privé. En prenant la troisième place pour la première fois dans le Grand Prix de Belgique, il confirma qu'il avait pris la bonne décision. La suite de la saison sera moins heureuse, avec une voiture péchant par fiabilité. Il réussira tout de même à se qualifier 3 fois consécutivement en première ligne sur la grille de départ. Ce qu'il faut pour que Moss passe la saison 1955 aux côté du double champion du monde en titre, Juan Manuel Fangio. Cela devint l'un des meilleurs couples de pilotes qui aient jamais existé, une relation entre maître et élève qui fonctionnait vraiment. De plus, cette entente magique était grandement aidé par leur voiture, qui était de loin la meilleure du plateau. Cela lui permit de remporter sa première victoire en Championnat du monde quand Fangio le laissa passer lors du Grand Prix de Grande-Bretagne à Aintree (où il réalisa ainsi le doublé pole/victoire). Ils terminèrent la saison avec Fangio récoltant le titre mondial pour la troisième fois et Stirling en deuxième position. Les autres pilotes n'étaient cette année-là que des figurants. Les perspectives de poursuite de cette association idéale pour 1956 furent écrasées par la décision de Mercedes de se retirer de la course à la suite de la tragédie du Mans qui tua plus de 80 spectateurs.

Pour la saison 1956, Stirling alla donc chez Maserati tandis que Fangio rejoignit Ferrari. Devant les quelques petits déboires de Fangio, Moss s'annonce comme un sérieux candidat au titre. Il remporte 2 victoires, soit une de moins que Fangio. C'est lors de la dernière course que Peter Collins, en donnant sa voiture à Fangio, lui offre également un 4e titre, Moss est donc à nouveau 2e.

Stirling revint à la course dans des voitures britanniques en 1957 avec l'équipe Vanwall dirigée par Tony Vandervell. Il récolta trois victoires, mais malgré tout il ne termina l'année que derrière Fangio.

La saison 1958 s'annonce prometteuse, le départ du Maestro argentin offrant à Stirling les meilleurs chances de titre. Malgré ses 4 victoires, Moss dut s'incliner derrière Mike Hawthorn, qui ne fut vainqueur qu'une seule fois mais termina 5 fois à la seconde place. Il perdit le titre en fin de course quand son rival Mike Hawthorn réussit à dépasser le coéquipier Phil Hill de Ferrari dans le Grand Prix du Maroc afin de s'approprier le point supplémentaire dont il avait besoin pour devancer Stirling Moss, lequel avait gagné la course. Pour un seul point, Moss voit s'envoler son rêve de devenir le premier

1955 – GP de Grande-Bretagne.

pilote britannique à remporter le titre mondial en F1, au profit de Mike Hawthorn sur sa Ferrari. A noter qu'au grand-prix d'Argentine, il remporta la première victoire d'une Formule 1 dont le moteur était situé à l'arrière.

En 1959, après un début de saison difficile, malgré une pole à Monaco, Moss réussit à remporter 2 courses avec Cooper-Climax.

1961 – GP d'Allemagne.

En 1960, Moss court avec une Lotus avec laquelle il remporte la première victoire de l'écurie de Colin Chapman, à Monaco. Cette année-là, il gagna de nouveau à Riverside après avoir récupéré à la suite de blessures aux jambes et au dos qu'il reçut lorsqu'il fut projeté hors de sa voiture en cours de qualification du Grand Prix de Belgique.

Le monde de la Formule 1 changea radicalement en 1961 car les moteurs traditionnels de 2,5 litres furent interdits. Les organisateurs avaient décidé qu'à partir de ce moment-là, seuls des moteurs de 1,5 litres seraient utilisés. Ferrari était bien préparé et son moteur était dans la classe approprié, ce qui donna le titre mondial au leader d'équipe Phil Hill, après que son autre challenger Wolfgang von Trips fut tué dans le Grand Prix d'Italie. Stirling Moss continua à piloter avec un moteur Climax Coventry moins puissant, installé dans la Lotus, et il réussit cependant à gagner à deux reprises dans des circuits plein de tournants (il remporta ainsi pour la troisième fois le grand prix de Monaco et gagna sa seizième et dernière victoire sur le difficile tracé de l'ancien Nürburgring), sur lesquel il pouvait gagner du temps grâce à son adresse inégalée en matière de pilotage. Comme en 1959 et 1960, il terminera 3e du championnat cette année.

Tout ce savoir-faire fut réduit à néant lors du X Glover Trophy (hors Championnat) de Pâques couru sur le circuit de Goodwood le 23 mars 1962. Stirling s'écrasa contre un talus et souffrît de lésions cérébrales. Les images sanglantes de Stirling Moss coupé à la nuque choquèrent le pays mais, heureusement, il récupéra ses facultés. Stirling prit la décision de ne pas revenir car il sentait que ce petit plus qu'il possédait autrefois n'existait plus.

Stirling Moss participa à trois éditions de Monza incluant l'anneau de vitesse : en 1955, son moteur Mercedes l'abandonna à la mi-course, ce qui ne l'empêcha pas de marquer le meilleur temps en course (2'46,9); en 1956, sur Maserati, il remporte l'épreuve, toujours en signant le meilleur tour (2'45,5); et en 1961, sur Lotus-Climax, il est victime d'un bris mécanique à 7 tours de la fin. Pour l'édition de 1960, une blessure à la jambe l'empêchait de participer.

Maurice Trintignant

Avant-dernier d'une fratrie de cinq frères et une sœur, le jeune Maurice Bienvenu Jean Paul Trintignant est d'un caractère placide et posé. Il grandit dans la propriété familiale du Gard et rien ne semblait devoir l'attirer vers la carrière qui le rendra célèbre plus tard, mais monsieur Trintignant père avait la passion des autos. Une Chenard et Walcker, puis deux Bugatti (type 40 et 35) et une Amilcar vont successivement garnir la cour familiale, que les garçons ne laissent guère souvent vide… Les trois aînés se bâtissent rapidement une petite réputation locale dans les courses de côtes où Maurice les accompagne dès l'âge de douze ans. René est assez mordu mais son mariage mettra un terme à une courte carrière tandis que son frère Raoul ne persévère guère ; seul Louis apparaît gagné par le virus. Il s'aligne au volant de la Bugatti 2,3 L et commence à faire parler de lui quand, hélas, il se tue à Péronne en 1933 lors du Grand Prix de Picardie enlevé par Philippe Etancelin.

1955 - Monaco.

Les années passent, Maurice prend de l'âge et forge en lui son destin : il deviendra coureur comme son frère disparu. Les spectateurs du Grand prix de Pau du 10 avril 1938 lisent un nom sur le programme : Maurice Trintignant, engagé sur une Bugatti - c'est la vieille voiture de son frère. Devant une forte opposition, notamment les Mercedes de Lang et Caracciola, le jeune homme de 21 ans se place cinquième, puis, deux mois plus tard, il remporte sa première victoire internationale à Chimay, toujours au volant de la Bugatti, surnommée « la grand-mère ».

Il récidive à Chimay l'année suivante mais Trintignant cherche une remplaçante à sa vénérable auto et pense à Maserati et à Delahaye. La guerre met un frein à cet élan…

Et un beau matin, à la Libération, des autos de course se réunissent au Bois de Boulogne où une épreuve se déroule. Trintignant a convoyé son auguste Bugatti qui n'ose maintenant avouer son âge. Elle refuse de démarrer, grippée par cinq ans de cales. Les copains de Maurice se penchent sur le moteur, l'auscultent, rien. C'est Maurice qui trouve ; le carburateur est plein de crottes de rats, des « pétoules », dit-on en patois provençal, et Jean-Pierre Wimille de s'esclaffer : « Sacré pétoulet ! » . Le surnom de Trintignant est né ce jour-là.

En 1947 il intègre l'écurie Simca-Gordini et enchaîne quelques succès – Perpignan, Montlhéry, mais l'année suivante, une tragédie l'attendait à Berne, en lever de rideau du Grand prix de Suisse où sa Gordini est engagée dans une course de voiturettes. Tentant un dépassement, Trintignant glisse et heurte une barrière, sa voiture s'envole au-dessus de la piste et éjecte son pilote qui retombe désarticulé. Il est donné pour mort et certains journaux l'annonceront, pourtant son cœur repart mais il restera neuf jours dans le coma.

Après une douloureuse convalescence, il fait son entrée à Pau en 1949. Il sera fidèle à Gordini jusqu'en 1953, gagnant notamment à Roubaix en 1950, à Albi et Cadours en 1951, à Caen en 1952 et de nouveau Cadours en 1954. Il signe ensuite chez Ferrari pour qui il gagne ce qui reste son succès le plus convaincant, le GP de Monaco 1955.

Maurice Trintignant est celui qui conduisit l'unique Bugatti engagée dans un Grand Prix du Championnat du monde, c'est à Reims en 1956. Il s'illustre sur les circuits en ville et ses victoires à Monaco et à Pau en font un spécialiste de la course urbaine où son pilotage fin et coulé fait merveille ; il gagnera à Monaco encore en 1958 sur Cooper.

En 1964, à 47 ans, il donne une magnifique leçon de courage à Rouen lors du Tour de France auto où il conduit une Cobra. C'est là l'une de ses dernières apparitions, mais sa carrière ne s'arrête pas pour autant ; Maurice est actif et en distribue les preuves en s'intéressant à la sécurité routière, en apportant un soutien au constructeur Grac, etc…

Pétoulet s'est retiré sur ses terres de Vergèze, petite ville du Gard dont il fut longtemps maire. Il est décédé mle 13 février 2005 à l'âge de 87 ans.

Maurice Trintignant participa à trois épreuves de Monza avec l'anneau de vitesse : en 1955 il termina en 8e place, sur Ferrari, à trois tours du meneur (J.M.Fangio); en 1956, il est victime d'un problème de transmission sur Vanwall; et en 1961, sur Cooper-Maserati, il termine 9e à deux tours du vainqueur (Phil Hill).

Sources : forix.autosport.com, fr.wikipedia.org et http://www.wikif1.org.

QUAND *FORMULA D* DEVIENT UNE EXCUSE POUR UNE BANDE DE MALADES!

Une excuse pour jouer? Ou une excuse pour se retrouver et passer une soirée à délirer sur les sujets chauds de l'heure? La ligue Prout c'est un peu de tout ça! Une petite soirée qui, souvent, se termine tardivement dans laquelle des joueurs, mordus du jeu Formula D, se réunissent pour y jouer, petit moment de détente bihebdomadaire sans les tracas et routines de la vie, sans penser au travail et sans les tracas de nos femmes et blondes! Bref, une pure soirée d'Homme où Formula D est roi et maître!

La ligue Prout, c'est avant tout une organisation qui réuni des joueurs de Formula D, une ligue qui offre une structure et un site web ainsi que les outils nécessaire au bon fonctionnement d'un championnat de Formula D. Au sein de cette organisation on retrouve principalement deux championnats : le championnat Prout FD1 – reprenant le style Formule Un (F1), ainsi que le championnat Prout FDCART – reprenant le championnat américain aujourd'hui appelé Indycar (on dit ça mais en fait, le championnat Prout FDCART n'a pas eu lieu depuis 2 ans, mais ça pourrait se faire durant l'hiver). Mais la grande particularité de la ligue Prout, c'est de mettre en place des « règlements maison » afin de faire du jeu Formula D une simulation de la vraie course automobile, en passant de la conception de la voiture, le développement et la recherche…

Ces temps-ci, au moment de faire le 3e Open Historique de la ligue Prout, la 13e saison du championnat Prout FD1 a lieu. Les soirées, à raison d'une à toutes les deux semaines, se déroulent à Laval. Vous voulez nous voir, regarder comment se déroule une soirée, ou vous renseigner? C'est simple :

www.ligue-prout.com ou postmaster@ligue-prout.com

CHAMPIONNAT DES PILOTES PROUT FD1 2009

pos	pilotes	écuries												pts
1	Tressy	Circus	2	1*	2	1	2	-	-	-	-	-	-	-	38
2	Mortis	Dungeon	1*	4	4	3	1*	-	-	-	-	-	-	-	30
3	Pyrmagylon	Dungeon	3	2	1	4*	4	-	-	-	-	-	-	-	26
4	Nelson	Circus	4	3	3*	2	3	-	-	-	-	-	-	-	21
5	Tagpiani	Wolf	SP	5	NP	5	SP	-	-	-	-	-	-	-	4
6	Assassin	Bad Company	SP	6	5	NP	NP	-	-	-	-	-	-	-	3
6	Onsor	Wolf	5	SP	NP	6	SP	-	-	-	-	-	-	-	3
8	Bouillon	Bad Company	SP	BL	6	NP	NP	-	-	-	-	-	-	-	1
9	Bane	Bad Company	NP	7	NP	NP	NP	-	-	-	-	-	-	-	0

CHAMPIONNAT DES CONSTRUCTEURS PROUT FD1 2009

pos	écuries	motoristes		pn														pts
1	Circus	Circus	P	2	9	14*	10	16*	10	-	-	-	-	-	-	-	-	59
2	Dungeon	Circus	P	3	14*	9	13*	7	13*	-	-	-	-	-	-	-	-	56
3	Wolf	FMW	P	0	2	2	NP	3	0	-	-	-	-	-	-	-	-	7
4	Bad Company	Torrari	P	0	0	1	3	NP	NP	-	-	-	-	-	-	-	-	4

Grand Prix Historique Monza'55

1er août 2009 – RAPPEL DES RÈGLEMENTS

1) Tous les joueurs sont accepté; une voiture par joueur (sauf si règle 9 s'applique).
2) Le joueur doit utiliser une voiture de type F1 des années 1960 (de type "cigare" sans ailerons).
3) Les règles du championnat Prout FD1 sont utilisées, sauf les quelques points suivants:
- Les ordinateurs ne sont pas utilisés.
- Les ailerons ne sont pas utilisés.
- Les moteurs turbo ne sont pas utilisés.
- Chaque joueur devra choisir un moteur pour propulser sa voiture.
- Chaque joueur devra choisir un châssis pour sa voiture.
- Un seul fabriquant de pneumatique sera disponible.
- 25 points de configuration pour chaque voiture.
- 4 points de réparation disponibles pour chaque voiture dans le stand principal; 2 points de réparation disponibles à n'importe quel endroit du circuit - voir point 5.

4) La course se fera sur un total de trois tours.
5) En plus du stand principal (4 points réparation), chaque voiture pourra utiliser 2 points de réparation en s'immobilisant sur le bord du circuit, à n'importe quel endroit, sauf dans les zones de virage; pour ce stand mobile, les 2 pts peuvent être utilisé en même temps ou plusieurs arrêts - voir point 10.
6) La grille de départ se fera par le lancer du D20; chaque joueur pourra relancer le D20 autant de fois qu'il le désire en dépensant 1 point de configuration (sur les 25 disponibles) par nouveau lancer.
7) Suite à un abandon (accident, bris moteur, tenue de route, sortie de piste, crevaison, etc.), le concurrent pourra utiliser une nouvelle voiture (un "mulet"). Pour se faire, il devra calculer le nombre de virage afin d'atteindre son stand principal, dans un sens ou dans l'autre. Le nombre minimal sera le nombre de tour qu'il devra attendre avant de partir de son point d'abandon avec sa nouvelle voiture, en quatrième vitesse maximum.
7a) Pour une sortie de virage (impliquant les crevaisons), le concurrent devra lancer le D20. Un résultat compris entre 11 et 20 impliquera des dommages importants à sa voiture et le concurrent devra utiliser une nouvelle voiture pour continuer sa course (voir règle 7). Un résultat compris entre 1 et 10, le concurrent parvient à éviter le pire et il pourra continuer sa course, comme un tête à queue, à partir de la première vitesse, à la sortie du virage (extérieur).
7b) Pour une sortie de virage (autre que les crevaisons), le concurrent devra lancer le D20. Un résultat compris entre 11 et 20 impliquera des dommages importants à sa voiture et le concurrent devra utiliser une nouvelle voiture pour continuer sa course (voir règle 7). Un résultat compris entre 1 et 10, le concurrent parvient à ramener sa voiture sur la piste mais celle-ci, étant endommagée, elle perd un point de carrosserie pour chaque arrêt du virage non effectué; la voiture est placé dans la première case à la sortie du virage, extérieurement, et repart à partir de la première vitesse.
7c) Toute nouvelle voiture (mulet) utilisée est considéré faisant partie du kit de départ du participant; aucun coût n'est relié au "mulet"; aucune limite d'utilisation au nombre de "mulet".
7d) Lorsque le joueur met en place un "mulet" suite à une sortie de piste, il place le "mulet" sur la case maximale où la voiture se rendait en effectuant sa sortie de piste.
8) Avant le lancer du D20 pour déterminer la grille de départ, les concurrents devront acheter une voiture et un moteur. Les voitures et les moteurs ont une valeur déterminé en points de configuration. Le concurrent qui désire une voiture, devra débourser de son nombre de points de configuration (25 au départ) le nombre équivalent au coût de la voiture choisie. Ce nombre est ensuite soustrait du nombre de départ. Le concurrent, après avoir acheté une voiture et un moteur, pourra utiliser les points de configuration qu'il aura en sa possession pour configurer sa voiture.
9) Si il y a moins de 10 concurrents, un concurrent pourra acheter une seconde voiture pour participer à la course. Cette seconde voiture sera considérée comme un concurrent autre que le détenteur (elle devra posséder ses propres points de stand, etc.); le concurrent devra débourser les coûts de cette seconde voiture, comme pour sa première voiture. CE POINT EST CONDITIONNEL À L'ACCEPTATION DES CONCURRENTS SUR PLACE.
9a) Si plus d'un concurrent décide de mettre en jeu une seconde voiture, le D20 déterminera qui pourra utiliser cette règle, jusqu'à la limite de 10 voitures sur la grille de départ (autant que possible, le nombre de secondes voitures devra être partagé entre les concurrents désireux de profiter de cette règle).
10) Le stand mobile peut être utilisé à n'importe quel endroit sur le circuit, sauf dans les zones des virages. Une voiture peut utiliser autant de fois qu'elle le désire son stand mobile. Dans ce stand, la voiture a à sa disposition: 2 pts réparation et autant de jeux de pneus qu'elle le désire. Cependant, les pneus utilisé dans le stand mobile ne peut être qu'une seule catégorie (pluie, dur ou tendre) que le joueur annoncera en début de course. L'utilisation du stand mobile comporte une pénalité en arrêt de jeu: le joueur calcule le nombre de virage, dans un sens ou dans l'autre pour atteindre son stand; le nombre minimal indiquera le nombre de tour de jeu que le joueur devra attendre avant de s'élancer en 4e vitesse ou moindre.

Les paragraphes en rouges sont nouveaux pour cette année.

LES VOITURES

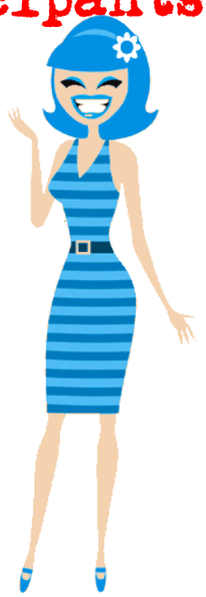
marque	*modèle*	*années*	*carrosserie*	*fiabilité*	*coût (conf.)*
Maseledo	250F	1954-60	5	16	6 pts
Torrari	D50	1955/57	4	18	6 pts
Mercredez	W196	1954-55	3	18	5 pts
Torrari	555	1955/56	3	16	4 pts
Panwall	Panwall	1955/60	4	14	4 pts
Pordini	T16	1952/56	3	12	3 pts

LES MOTEURS

marque	*modèle*	*années*	*points*	*puissance*	*fiabilité*	*coût (conf.)*
Torrari	V8 2.5L	1955-57	4	+4	18	6
Mecredez	L8 2.5L	1954-55	3	+5	16	6
Maseledo	L6 2.5L	1954-60	5	+3	14	5
Panwall	L4 2.5L	1955-60	4	+4	12	5
Torrari	L4 2.5L	1955-56	3	+3	12	4
Pordini	L6 2.5L	1954-56	4	+2	12	3

Un rabais de **1 pts** est accordé à un concurrent utilisant une voiture et un moteur de la même marque; de plus, une voiture et un moteur de même marque donne droit à un lancer de qualification supplémentaire gratuit.

Bonne chance aux participants!



MESSAGE DE LA FEDERATION FRANCAISE DE FORMULE DE

Un grand bonjour à nos cousins *formuledéistes* québécois, de la part de la communauté des joueurs européens de Formule Dé !

Steffe m'a proposé de m'adresser à vous, alors bonne compétition à tous, on pensera à vous lors de ce week-end, car malheureusement les récompenses ne sont pas (encore !) assez fortes pour nous permettre de traverser l'Atlantique pour jouer ensemble physiquement : on réserve cela au jeu en ligne, n'hésitez pas à nous rejoindre sur les différents supports disponibles sur internet !

Je suis Al1, le président de la Fédération Française de Formule Dé. Si vous fréquentez la toile ludique, vous m'avez peut-être déjà croisé. Je vous invite à venir discuter de notre jeu préféré sur le forum du site de la fédération, www.forum.fffde.org.

Pourquoi une fédération ?

- C'est le meilleur moyen d'obtenir une oreille de la part des auteurs et de l'éditeur du jeu : être organisés permet de faire passer quelques remarques et idées. Ce n'est pas toujours facile, mais on devrait obtenir plus de visibilité lors des manifestations proposées par l'éditeur.
- Cela permet de valoriser des initiatives qui existent depuis longtemps. Ainsi la fédération met à disposition un livret de règles totalement expliquées (basée sur la version précédente du jeu, mais il y a peu de différences) : ce livret de plus de 40 pages est le fruit de 15 ans d'expérience : tous les points litigieux ont été notés, débattus et tranchés (toujours avec l'accord des auteurs). Depuis que ce travail est fait régulièrement, nous n'avons plus de débats interminables sur tel ou tel point lors de nos rencontres, cela évite les tensions inutiles !
- Cela permet de regrouper les joueurs, de les aider à se tenir au courant des opens et de ce qui se fait, de les aider à recruter de nouveaux joueurs.

EvideMment, pour que la fédération soit active, il faut s'investir. Formule Dé est un jeu un peu long dans le monde d'aujourd'hui, mais nous y sommes attachés grâce à l'ambiance qu'il génère autour des plateaux et la communauté des joueurs est une vraie famille qui se retrouve avec plaisir. Les plus assidus se voient plusieurs fois par an depuis plus de 10 ans à travers toute la France et même un peu plus.

L'arrêt de toutes sorties pendant quelques années a fait beaucoup de mal à la communauté qui essaie actuellement de se relever et de retrouver du sang neuf, une fédé active est le meilleur moyen de dynamiser cette reprise.

Évidemment, la participation internationale est cordialement la bienvenue ! Et comme le jeu s'est très bien vendu en Amérique du Nord, vous devriez pouvoir développer des choses avec nos amis anglophones qui vous entourent pour avoir une grande communauté et rêver, d'ici quelques années, à avoir assez de moyens pour faire une rencontre « mondiale ».

- Al1
Président de la Fédération Française de Formule Dé.

LIGUE PROUT • FORMULE DÉ 1

FORMULE PROUT magazine ©2009 – Produit par le site LIGUE-PROUT.COM et réalisé par Steffe avec la collaboration d'Alain David (FFFDé).
www.ligue-prout.com postmaster@ligue-prout.com