

Grand Prix de Monaco



Le circuit de Monte-Carlo, version 1950.

SEMAINE 19 - L'été terminé, les activités reprennent au sein de la Ligue Prout, avec la suite de la quatrième saison du championnat FD1-évolution, 1956. La dernière course, l'*International Trophy*, se déroulait voilà maintenant presque deux mois. Faire une soirée fut difficile, tellement tout un chacun était occupé. Tous, excepté Jessy qui n'en pouvait plus d'attendre!

Comme l'année précédente, Steffe offrait une journée BBQ, en plein air, à son domicile. Au programme, hamburger, hot dog, jeux, baignade et, bien sûr, de la bière. Du plaisir pour tous, un peu moins pour Yves.

Et le Grand Prix de Monaco dans tout ça? Vous n'avez qu'à lire ce numéro pour tout savoir...

Bonne lecture.

L'AVANT-COURSE ET QUALIFICATIONS:

La pôle à Radio, encore une fois!

Pour une deuxième course consécutive, Juan Manuel Radio obtenait la pôle, la première place sur la grille de départ, sans difficulté, personne ne parvenant à le menacer sérieusement.

L'Argentin de l'écurie Tremblay était le quatrième pilote à s'élancer pour son tour rapide. 16 coups et un chrono de 1 minute et 37 secondes, s'était suffisant pour lui donner la pôle temporaire. La plus proche menace provenait de Villerossi (Wolf-Torrari) avec 34 secondes de plus à son temps.

Radio obtenait le meilleur chrono, le meilleur total de coup et le meilleur temps. Herman était bien content de son pilote fétiche!

Quatre 1^{ères} places, quatre écuries

Radio en pôle, de l'écurie Tremblay, la deuxième place revenait à Villerossi, de l'écurie Wolf. La troisième place était occupée par Books, de l'écurie Nelson et, finalement, la quatrième place revenait à Fister, de l'écurie Castle. Quatre places, quatre écuries, une belle occasion pour écrire ce petit paragraphe dont le titre résumait tout!

Tous présents

Pour cette troisième soirée, troisième course et deuxième course hors championnat, les quatre écuries répondaient présentes, les quatre membres étant présent pour cette course. Le grand Prix de Monaco est un moment unique pour le fashion, ce qui explique sans doute cet engouement. Étrange que le Grand Prix de Monaco ait été boudé pour être inclus dans le championnat des pilotes... De toute façon, on s'en fout!



Steffe (Nelson), ici en organisateur avec le fichier excel pour les qualifications.

TECHNOLOGIE:

L'écurie Castle présente une boîte à 5 rapports

Développée tôt dans la saison, et étant absente lors du *International Trophy Meeting*, l'écurie Castle arrivait sur le sol monégasque avec une toute nouvelle boîte de vitesses à cinq rapports.

Une présentation fut donnée en début de week-end, lors du Grand Prix de Monaco, aux quelques journalistes intéressés par cette nouvelle technologie. Tout en offrant des verres de bière d'une provenance incertaine, le patron de l'écurie, Yves, expliquait cette nouveauté de la manière suivante: « *Nous sommes la première écurie à mettre au point ce nouveau type de rapports, et j'en suis bien content, calver!. Castle power!* »

La Ligue Prout réagit

Suite à cette nouveauté, la Ligue Prout, avec l'accord des membres, a ajouté les règles suivantes:

- L'aspiration est permise à toutes les voitures en 3^e, 4^e ou 5^e vitesse, à condition que la voiture qui profite d'une aspiration soit à une vitesse égale ou supérieure à la voiture qui la précède;

- Le casse moteur se fait lors du maximum obtenu en 4^e ou 5^e vitesse, pour toutes les voitures se trouvant en 4^e ou 5^e vitesse;

- Dans les stands, suite à un arrêt long, la voiture repart en 2^e vitesse, en 3^e vitesse lors d'un arrêt court;

- Une écurie peut choisir d'utiliser la boîte de vitesse à 4 ou 5 rapports lors d'une course, ce choix se fait avant les qualifications et ne peut être changée pour le reste de la course.



LA COURSE:

Chaos au premier tour, Monaco en alerte!



Douze voitures au départ, elles n'étaient plus que cinq, seulement, à la fin du premier tour. Sous la pluie, les pilotes avaient du mal à garder leurs voitures en contrôle, ce qui causa sept abandons: six accidents et une sortie de piste.

Les murets, dans les virages, avaient leurs parts de responsabilité, les pilotes les touchants à maintes reprises, la pluie n'aidant pas. C'est tôt dans la course, dès le troisième coup que les accidents commencèrent, Gunhaller (Tremblay-Torrari) faisant contact avec le muret du premier virage. Dans le même virage, deux autres accidents se produisaient aussitôt, par des blocages, tellement il y avait de la circulation (voir la photo, ci-dessus): Sasuffi (Wolf-Torrari) et Klean (Wolf-Torrari) étaient les victimes.

En milieu du tour, toujours le premier, deux autres accidents se produisirent. Brainham (Nelson-Moisirati) s'approchant trop près de Villerossi (Wolf-Torrari), causant la perte de la dernière carrosserie au pilote italien, forçant ainsi la perte de sa propre carrosserie, la dernière à sa fiche. Peu de temps après, c'était au tour de Gardleney (Nelson-Moisirati), d'entrer en contact avec le muret pour le dernier accident de la course.

Le seul abandon, non causé par un accident, ce fut une sortie de piste par Books (Nelson-Moisirati), moins de mal dans une longue glissade mettant fin à sa course et aux espoirs de l'écurie Nelson, maintenant sans pilote, comme l'écurie Wolf. En effet, il ne restait que deux écuries encore en piste, l'écurie Tremblay avec deux voitures et l'écurie Castle avec trois voitures.

Radio résiste au chaos et remporte la course

Rien ne semble arrêter les élans de Juan Manuel Radio, avec cette deuxième victoire de la saison, et deux pôles consécutives; grand vainqueur de ce chaos que fut le Grand Prix de Monaco.

Rapidement, dans la première partie du premier tour, le pilote argentin se retrouvait dans le peloton de tête avec Fiverosa (Tremblay-Torrari) et Villerossi. Villerossi, accidenté et Fiverosa s'arrêtant aux stands pour des réparations sur sa voiture, Radio se retrouvait seul à la fin du tour.

Suite aux nombreux abandons, Fiverosa ralentissait son rythme, laissant Radio prendre l'avance avec deux coups, mais parvenait à revenir derrière son coéquipier avec un seul coup de retard, à la fin de la course, pour ainsi offrir à l'écurie Tremblay un doublé avec les première et deuxième positions.

L'écurie Castle, sans la moindre égratignure!

« *Ça n'allait pas vraiment bien avec la boîte de vitesses à cinq rapports* » expliquait Yves, suite aux performances de ses voitures. « *Je crois que Monaco n'est pas un circuit favorisant ce nombre de vitesses, il faudra évaluer les occasions de s'en servir.* »

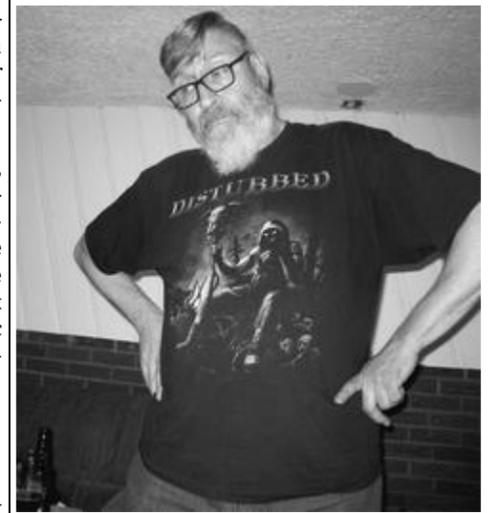
Malgré cette déception, l'écurie Castle pouvait se vanter d'être la seule équipe à terminer la course avec toutes ses voitures. La raison peut-être se justifier par le manque de puissance de ses voitures, causé par cette nouvelle boîte de vitesse?

Ou encore par l'inexpérience de l'utilisation de cette nouvelle boîte? Il faudra encore attendre quelques courses avant de pouvoir réellement juger.

Malgré tout, réussir à placer ses voitures en troisième, quatrième et cinquième places, c'est pas si mal, offrant tout de même à l'écurie une belle image de marque, lui assurant une popularité auprès des amateurs.



Herman (Tremblay), très heureux de sa victoire.



Yves (Castle), déçu de sa performance.



Jessy (Wolf), très, très, très déçu des pertes de ses trois voitures.



Après, la joie, tombe la fatigue. Ils ne sont plus très fort les p'tits vieux, de nos jours!

