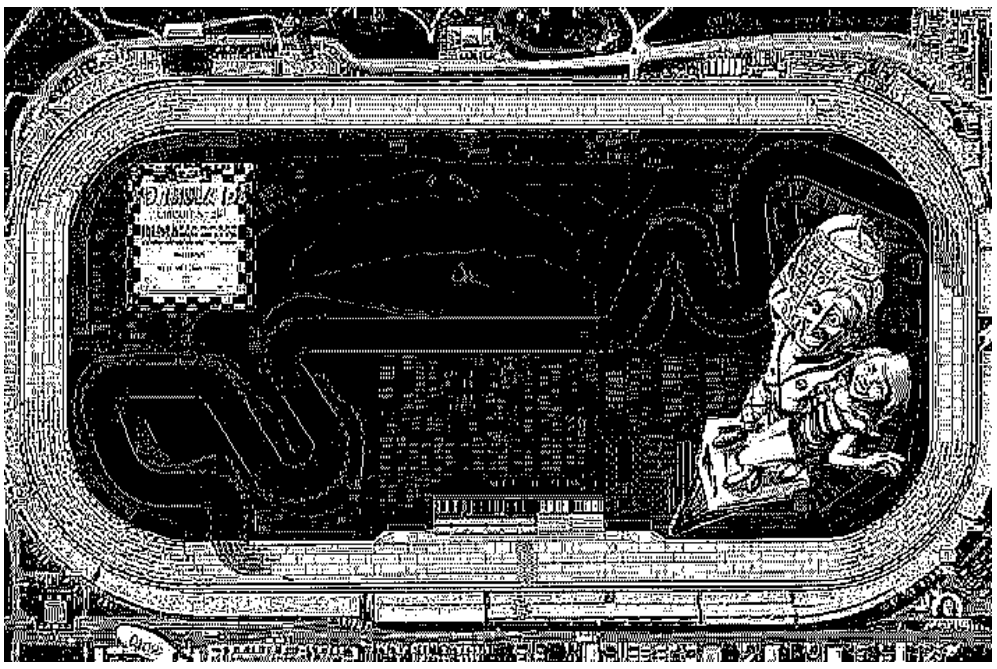
FORMULE PROUT magazine
ÉDITION 1950 ▪ N° 164
13 JANVIER 2018

FORMULE PROUT MAGAZINE

FD1 ÉVOLUTION
Première saison (1950)
LIGUE PROUT

Les 500 cases d'Indianapolis



La saison 1950 de Formule Dé Un débutait aux États-Unis pour la prestigieuse présentation des 500 cases d'Indianapolis. Une course ne comptant pas pour le nouveau championnat des pilotes, mais tout de même importante pour la majorité des écuries inscrites; le championnat ne compte que quatre courses, très peu pour permettre aux voitures d'obtenir de précieuses expériences en course.

La Ligue Prout présentait ainsi son nouveau championnat dans lequel les joueurs débutaient sur la même longueur d'onde, tous égaux, le dé - avec un peu d'aide des moteurs - faisant seuls la différence. Les saisons à venir nous démontreront qui développera au mieux son équipe.

Comme toujours, Formule Prout Magazine est du rendez-vous et vous offrira une couverture complète, *made in 1950*! Ça commence maintenant, pour la toute première course du championnat FD1-Évolution.

Bonne lecture!

L'AVANT-COURSE:

FD1-Évolution: participation record… pour la première course!

Préparations, explications et bières étaient aux rendez-vous pour le début de cette première saison de FD1-Évolution, le temps de bien assimiler le fonctionnement du nouveau système de développement, et de mettre en place les pilotes et leurs stands. Déjà, le tiers de la soirée venait de passer, et les qualifications n'étaient pas encore faites. Pire encore, personne n'a eu l'idée de valider l'heure du début, autant l'heure du début de la première soirée FD1-Évolution (qui était quand même un grand moment historique), autant l'heure du début de la séance des qualifications. Et depuis quand les joueurs se permettent-ils de commencer à boire de la bière dès les premières minutes de la soirée? Habituellement, l'alcoolisme ne débutait qu'avec le départ de la course… Et après on se demande le pourquoi de tous ces oublis!

Steffe (Nelson) était confiant suite à la pôle de son pilote Gunhaller.

Les stands

Une première particularité de ce nouveau championnat de la Ligue Prout apparaissait aux joueurs, celui du choix des emplacements des puits. Selon le hasard du D20, les pilotes et voitures prenaient possession du stand de leur choix, sans tenir compte de leurs écuries; les pilotes d'une même équipe pouvaient donc se retrouver dispersés, d'un bout à l'autre de la ligne des puits. Et parlant de la ligne des puits, il n'y en avait tout simplement pas! Les stands se retrouvaient sur un cinquième couloir du circuit d'Indianapolis (quatrième couloir sur les autres circuits). Très vite, les joueurs se rendirent compte que le choix des stands n'avait pas réellement de stratégie, pas de possibilité de blocage, et, peu importe l'endroit de son stand, le pilote devait jouer le même nombre de coups pour entrer, sortir et atteindre le virage suivant.

Les qualifications: la pôle pour José Froilan Gunhaller

Cinquième à s'élancer suite au tirage, deuxième de son écurie, Gunhaller réalisait le meilleur tour en 12 coups (11 + 1 pénalité) et avec le sixième meilleur chronomètre. Les nombreuses pénalités firent mal paraître les autres concurrents, ce qui accordait la pôle au pilote de l'écurie Nelson avec un meilleur temps de 4 secondes sur la seconde place occupée par Alberto Decari (TMO).

Les qualifications: les autres

Cette première séance de qualifications de l'année ne fut pas chose facile pour bon nombre de concurrents, à commencer par le premier pilote à s'élancer, Jean Béret (Nelson) qui faisait une sortie de piste dans le dernier virage de son tour rapide. Autre victime, Charles Classe (TMO) en faisait autant, cette fois au deuxième virage. Heureusement, dans les deux cas, plus de peur que de mal, ne soulignant aucun incident majeur.

L'écurie Castle's Car and Racing (CCR) se tirait bien d'affaire en insérant deux pilotes dans les quatre premiers, sur la grille de départ.

Le pire chrono: Giuseppe Fiverosa (Wolf) avec 2 minutes et 45,81 secondes. Pour sa défense, il était deuxième à s'élancer. Le pire tour: Juan Manuel Radio (CCR) avec 21 coups (13+8).

Voir la grille de départ à la page 2…

LA COURSE:

l'écurie Castle's écrase tout sur son chemin, surtout les voitures de la concurrence!

Le prince Bisto a largement dominé les 500 cases d'Indianapolis, se retrouvant à la tête sur 19 des 29 coups. La météo, les concurrents adverses, pas même les dégâts déposés par les autres voitures n'ont ralenti le pilote de l'écurie Castle's, et pourtant ce ne fut pas faute d'essayer!

Parti de la troisième place, le prince Thaïlandais parvenait à se hisser à la seconde place à la fin du premier tour. Alors derrière Decari (TMO), il parvenait à se battre contre Popcorn (un autre Castle's). Mais sa combativité (ainsi que des arrêts aux puits pour les deux autres) lui permettait de se hisser à la tête de la course à la fin du second tour.

À aucun moment, Bisto ne ralentissait, continuant sa folle course, parvenant à conserver un coup d'avance sur son plus proche poursuivant. Derrière on se battait tout aussi fort, son coéquipier, Popcorn luttant contre Decari, et au troisième tour, Villerossi (Wolf) venant se joindre au groupe.

La course écartée d'un tour (le temps passant trop vite, alors qu'arrivait 2 heures du matin), Bisto franchissait la ligne d'arrivée pour remporter la première course de l'année 1950. Même si c'était une course hors championnat, la joie se lisait sur le visage d'Yves, le team manager de l'écurie Castle's Car and Racing (ou CCR, si vous préférez).

Yves (CCR) joue son coup devant l'oeil avisé d'Herman (TMO).

Les pilotes de l'écurie Nelson malmenés!

Si la course fut du côté de l'écurie Castle's avec trois voitures dans le top 6, ce fut tout le contraire pour l'écurie Nelson avec un seul pilote à l'arrivée, Gunhaller en 8e place et dernier pilote en piste. Ses deux coéquipiers ont connu un sort encore pire, ne finissant pas la course, Béret voyant som moteur partir en fumée et Mangeon victime d'une casse mécanique suite à un test de tenue de route. Steffe, team manager de l'écurie, déclarait: *«Me semble que j'ai déjà vécu ce genre de situations par le passé… et pourtant je ne fais que commencer dans la course d'automobiles!»*

Gunhaller a vécu une course en dent de scie, avec la pôle en poche pour se retrouver à la fin du premier tour en 12e place (sur 12 voitures). Par la suite, il se retrouvait dans une course poursuite, poursuivant les voitures devant tant bien que mal! Il connut son meilleur moment dans le troisième tour, se retrouvant en 8e place (sur 8 voitures). Steffe résuma très bien la situation: *«Fuck d'ostie de char à marde!»*

Le podium

Bisto vainqueur, le podium est complété avec Decari (TMO) et Villerossi (Wolf).

Alberto Decari fut le meilleur pilote de l'écurie Tremblay's Motorized Organisation (ça sent la mafia çà!) ayant connu son pire moment au second tour avec la 3e place. Parti de la seconde place au départ, il se hissait en tête de la course au premier tour. Au second tour il se retrouvait avec Popcorn (CCR) pour la 2e place et au troisième tour il a dû protéger sa 2e place contre deux pilotes, toujours Popcorn sur le chemin et Villerossi.

Troisième sur le podium, Villerossi a connu une bonne course, améliorant sa position à chaque tour: 8e au départ, 5e au premier tour, 4e au deuxième tour et 3e au troisième tour.

On se demande le vrai pourquoi de la raison d'écouter la course... Steffe (Nelson) derrière Herman (TMO).

Une course écourtée

Un long discourt du président de la Ligue Prout en début de soirée, beaucoup d'explications et de nombreux pilotes ont fait que cette première course de l'année 1950 fut très longue. De plus, les boîtes de vitesses ne sont pas très développées, vivement qu'arrive la 6e vitesse (actuellement 4 rapports seulement).

Avec l'heure qui avançait, surtout la nuit qui arrivait (il n'est pas bon au Québec de s'aventurer la nuit dehors, en pleins hivers avec ces loups, ours polaires et quêteux qui se promènent!) Aussi, vers 1h30 du matin, la Ligue Prout décidait-elle de mettre fin à cette première course de 1950 après trois tours sur les quatre prévus initialement. Une sage décision que les joueurs s'empressèrent de seconder.

SUIVEZ LE CHAMPIONNAT FD1-ÉVOLUTION SUR www.ligue-prout.com/FD1evolution

Les chiffres:

FD1-Évolution: 500 cases d'Indianapolis

QUALIFICATION

13 janvier 2018 ?h00 à ?h00 local: Steffe (Longueuil)

Ordre des participants

n°	pilote	pays	écurie	voiture	moteur	pneus
1	Jean Bérêt	FR	Nelson Automobile Club	Moisirati 4CLT/48	Moisirati L4 turbo	Pizzetta
2	Giuseppe Fiverosa	IT	Wolf Racing Team	Beta Romeo 158	Beta Romeo L8 turbo	Pizzetta
3	Piero Sasuffi	IT	Wolf Racing Team	Beta Romeo 158	Beta Romeo L8 turbo	Pizzetta
4	Alberto Decari	IT	Tremblay's Motorized Organ.	Torrari 125	Torrari V12 turbo	Pizzetta
5	J.F. Gunhaller	AR	Nelson Automobile Club	Moisirati 4CLT/48	Moisirati L4 turbo	Pizzetta
6	Juan Manuel Radio	AR	Castle's Car and Racing	Tailbotte-Lego T26C	Tailbotte L6	Donut
7	Prince Bisto	TH	Castle's Car and Racing	Tailbotte-Lego T26C	Tailbotte L6	Donut
8	Mike Popcorn	GB	Castle's Car and Racing	Tailbotte-Lego T26C	Tailbotte L6	Donut
9	Charles Classe	BE	Tremblay's Motorized Organ.	Torrari 125	Torrari V12 turbo	Pizzetta
10	Rudi Fister	SU	Tremblay's Motorized Organ.	Torrari 125	Torrari V12 turbo	Pizzetta
11	Luigi Villerossi	IT	Wolf Racing Team	Beta Romeo 158	Beta Romeo L8 turbo	Pizzetta
12	Robert Mangeon	FR	Nelson Automobile Club	Moisirati 4CLT/48	Moisirati L4 turbo	Pizzetta

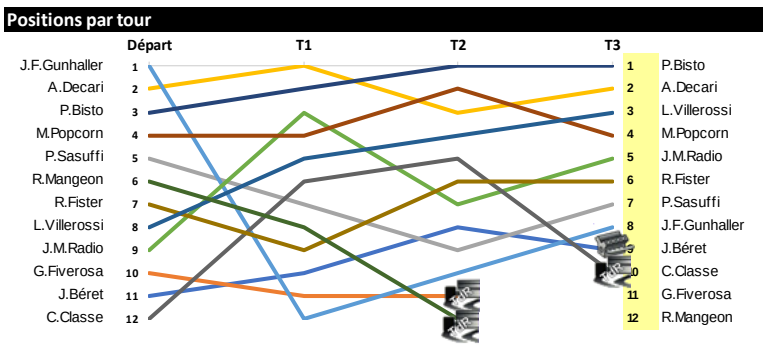
Résultats des qualifications

Pos.	Pilote	pneus	coups	pén.	total	chrono	temps
1	J.F.Gunhaller	dur	11	1	12	01:34,97	**01:44,97**
2	A.Decari	dur	11	2	13	01:33,41	**01:48,41**
3	P.Bisto	dur	11	4	15	01:29,65	**01:54,65**
4	M.Popcorn	dur	11	6	17	01:22,25	**01:57,25**
5	P.Sasuffi	dur	12	2	14	01:39,41	**01:59,41**
6	R.Mangeon	dur	12	5	17	01:34,75	**02:09,75**
7	R.Fister	dur	12	8	20	01:33,69	**02:23,69**
8	L.Villerossi	dur	14	2	16	02:16,43	**02:46,43**
9	J.M.Radio	dur	13	8	21	02:04,46	**02:59,46**
10	G.Fiverosa	dur	13	2	15	02:45,81	**03:10,81**
11	J.Béret	dur	0	0	0	00:00,00	**SORTIE**
12	C.Classe	dur	0	0	0	00:00,00	**SORTIE**

COURSE

13 janvier 2018 ?h00 à ?h00 local: Steffe (Longueuil)

Positions par tour



Attribution des points

pilote	pos.	points
P.Bisto	1er	**8**
A.Decari	2e	**6**
L.Villerossi	3e	**4**
M.Popcorn	4e	**3**
J.M.Radio	5e	**2**
J.F.Gunhaller	pôle	**1**

Classement

pos.	pilote	écurie	type de pneus T1	T2	T3	meneurs coups	nombre de coups ou cause d'abandon
1	P.Bisto	C.C.R.-Tailbotte-Lego	D	D	-	19	en 29 coups
2	A.Decari	T.M.O.-Torrari	D	D	D	7	+1 coup
3	L.Villerossi	Wolf-Beta Romeo	D	-	-	0	+1 coup
4	M.Popcorn	C.C.R.-Tailbotte-Lego	D	D	D	2	+1 coup
5	J.M.Radio	C.C.R.-Tailbotte-Lego	D	D	-	0	+2 coups
6	R.Fister	T.M.O.-Torrari	D	D	-	0	+3 coups
7	P.Sasuffi	Wolf-Beta Romeo	D	D	-	0	+4 coups
8	J.F.Gunhaller	Nelson-Moisirati	D	D	-	0	+11 coups
9	J.Béret	Nelson-Moisirati	D	-	D	1	moteur, 3e tour
10	C.Classe	T.M.O.-Torrari	D	-	-	0	mécanique, 2e tour
11	G.Fiverosa	Wolf-Beta Romeo	D	D	-	0	mécanique, 2e tour
12	R.Mangeon	Nelson-Moisirati	D	-	-	0	mécanique, 2e tour

Type de pneus : un seul type seulement, dur.

Arrêts aux puits et incidents

Fin du 1er tour :
11e coup - Bisto (pneus/long)
12e coup - Decari (pneus/court)
12e coup - Popcorn (pneus/long)
12e coup - Radio (pneus/long)
13e coup - Fister (pneus/court)
14e coup - Sasuffi (réparations)
14e coup - Gunhaller (pneus/court)
15e coup - Fiverosa (réparations)
Fin du 2e tour :
21e coup - Popcorn (pneus/court)
21e coup - Decari (réparations)
25e coup - Béret (réparations)
Têtes à queue :
33e coup (T3) - Gunhaller
Abandons :
20e coup (T2) - Mangeon (mécanique)
21e coup (T2) - Fiverosa (mécanique)
25e coup (T2) - Classe (mécanique)
32e coup (T3) - Béret (moteur)
Durée de la course : ?h00
La course fut réduite à 3 tours au lieu de 4.

Météo

Qualification :
Soleil
Course :
23 °C
casse moteurs : 1-4

1-7	Variable
8	Soleil temporaire
9	Pluie temporaire
10-12	Soleil temporaire
13	Variable
13	Pluie temporaire
13	Variable
14	Soleil temporaire
14-19	Variable
20-40	Soleil temporaire

Tête de la course (coups)

non disponible.

CHAMPIONNATS

HORS CHAMPIONNAT

Pilotes

Constructeurs (non officiel)

1	Moisirati	0
2	#N/A	###
3	#N/A	###
4	#N/A	###

LE CIRCUIT

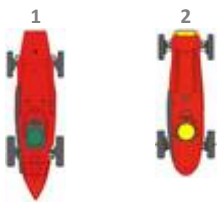
Descartes-Eurogames (#26) / © 1999 Formule Dé

Nom : Indianapolis
Indianapolis Motor Speedway
Longueur : 132 cases (4,620 km)
Distance : 4 tours (18,480 km)

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

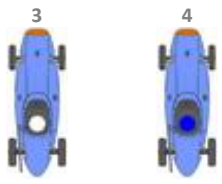
Tour parfait : 10 coups / 10 sous la pluie
Particularité : Test collision pour arrêt contre le muret, tout le tour.

La grille de départ



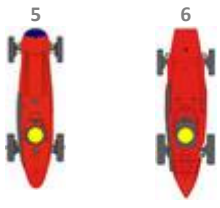
1- **J.F. Gunhaller**
Nelson-Moisirati
1'44"97 (12 coups)

2- **A. Decari**
T.M.O.-Torrari
1'48"41 (13 coups)



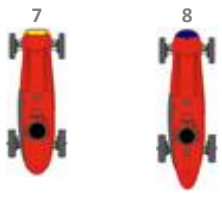
3- **P. Bisto**
C.C.R.-Tailbotte-Lego
1'54"65 (15 coups)

4- **M. Popcorn**
C.C.R.-Tailbotte-Lego
1'57"25 (17 coups)



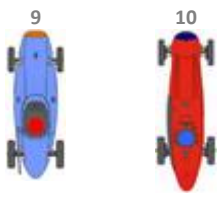
5- **P. Sasuffi**
Wolf-Beta Romeo
1'59"41 (14 coups)

6- **R. Mangeon**
Nelson-Moisirati
2'09"75 (17 coups)



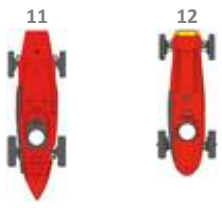
7- **R. Fister**
T.M.O-Torrari
2'23"69 (20 coups)

8- **L. Villerossi**
Wolf-Beta Romeo
2'46"43 (16 coups)



9- **J.M. Radio**
C.C.R.-Tailbotte-Lego
2'59"46 (21 coups)

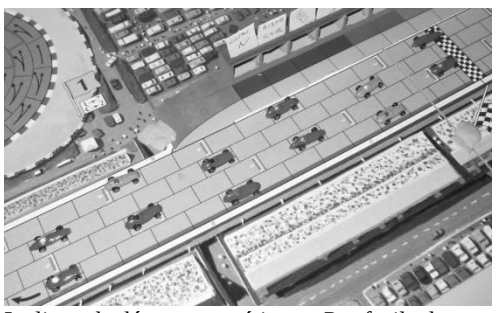
10- **G. Fiverosa**
Wolf-Beta Romeo
3'10"81 (15 coups)



11- **J. Bérêt**
Nelson-Moisirati
no time (sortie de piste)

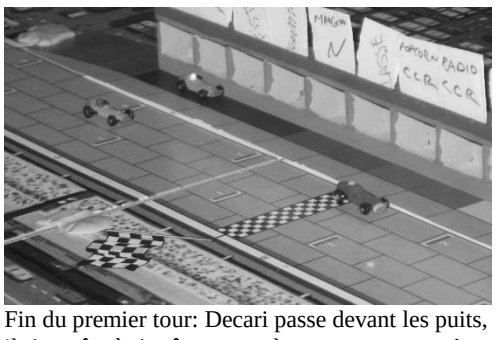
12- **C. Classe**
T.M.O.-Torrari
no time (sortie de piste)

La course en images:

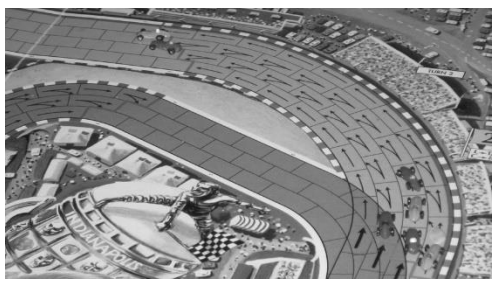


La ligne de départ, vue aérienne. Pas facile de prendre une telle photo en 1950!

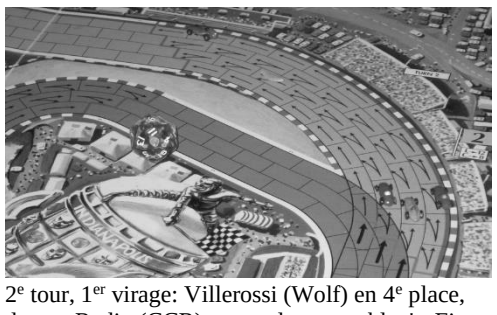
1er tour, 1er virage: Decari (TMO) en tête devant Bisto (CCR) et Radio (CCR).



Fin du premier tour: Decari passe devant les puits, il s'apprête à s'arrêter pour changer ses pneus. Aux puits, une Castle's, et sur la piste, une autre Castle's.



2e tour, 1er virage: Bisto passe devant Decari.



2e tour, 1er virage: Villerossi (Wolf) en 4e place, devant Radio (CCR) entres deux tremblay's, Fister et Classe.

Yves fait des signes du diable, célébrant à sa manière la victoire de son pilote, Bisto. Le pape Pie XII enquête!

Check-List:

Castle's Car and Racing - Un très bon week-end pour l'écurie d'Yves, juste dommage que ce soit une course hors championnat! C'est la seule écurie avec toutes ses voitures à la ligne d'arrivée, ce n'est pas rien! Yves continue là où il était dans une vie antérieur du futur…

Nelson Automobile Club - Pas facile pour Steffe et son écurie familiale (Nelson étant son arrière Grand-Papa. Une seule voiture à l'arrivée, Gunhaller qui, en plus, termine bon dernier des voitures en piste. Bris de moteur pour Béret et TdR pour Mangeon; les deux français n'ont pas été à la hauteur de la prestigieuse histoire de l'écurie… une histoire longue d'à peine quelques jours!

Tremblay's Motorized Organisation - L'écurie d'Herman était là, et en lutte pour la victoire, mais le moteur turbo de Decari fut dépassé par le moteur atmosphérique de Bisto. Fister s'est retrouvé dans le trafic, mais on a fini par le retrouvé! On cherche encore Classe qui a abandonné sur TdR.

Wolf Racing Team - La troisième place de Villerossi sauve les meubles de l'écurie de Jessy, pourquoi aussi cette manie d'amener ses meubles à une course, qu'il les garde chez lui et il ne risquera pas de les perdre! Pour le reste, ce fut ordinaire avec la 7e place de Sasuffi et l'abandon de Fiverosa (TdR).

La Pin Up de la semaine:

Entrevue Express:

Nelson, une histoire de famille

Cette semaine nous rencontrons le team manager de l'écurie Nelson, Stéphane Renaud, qu'on appelle amicalement svelte… je veux dire Steffe.

FPM: Pour commencer, si tu nous racontais l'histoire de ton écurie…
STEFFE: *Mon arrière Grand-Papa m'a fait cadeau d'une Moisirati un jour, j'ai eu alors la piqûre pour la course automobile. À l'annonce du championnat de FD1, j'ai eu l'idée de monter cette affaire et mon arrière Grand-Papa a financé l'écurie. C'est pourquoi l'écurie porte son nom.*

FPM: Justement, son nom n'est-il pas Nelson Renaud? Alors pourquoi nommer l'écurie Nelson au lieu de Renaud?
STEFFE: *Oh làlà! Ça remonte à loin. Mon arrière Grand-Papa a une écurie de trot au Québec qui s'appelle 'Nelson, Trot & Fils', il ne pouvait pas l'appeler Renaud parce que il y avait déjà un concurrent avec ce nom. Voilà pourquoi. Et pour monter cette écurie FD1, il a fondé un club du troisième âge pour le financement, regrouppant des vieux passionnés de l'automobile. Voilà pourquoi 'Nelson Automobile Club'.*

FPM: Une histoire à court ou long therme?
STEFFE: Je sais pas trop. Je ne l'ai jamais vu nu, alors de là à savoir s'il en a une longue ou courte…

FPM: Euh! Merci Svelte… euh! Je veux dire Steffe.

Formule Prout Magazine "**1950**" est conçu, présenté et publié par Websteffe Productions. Responsable de la rédaction: Stéphane Renaud.
© Ligue Prout, janvier 2018. WWW.LIGUE-PROUT.COM / WWW.WEBSTEFFE.COM