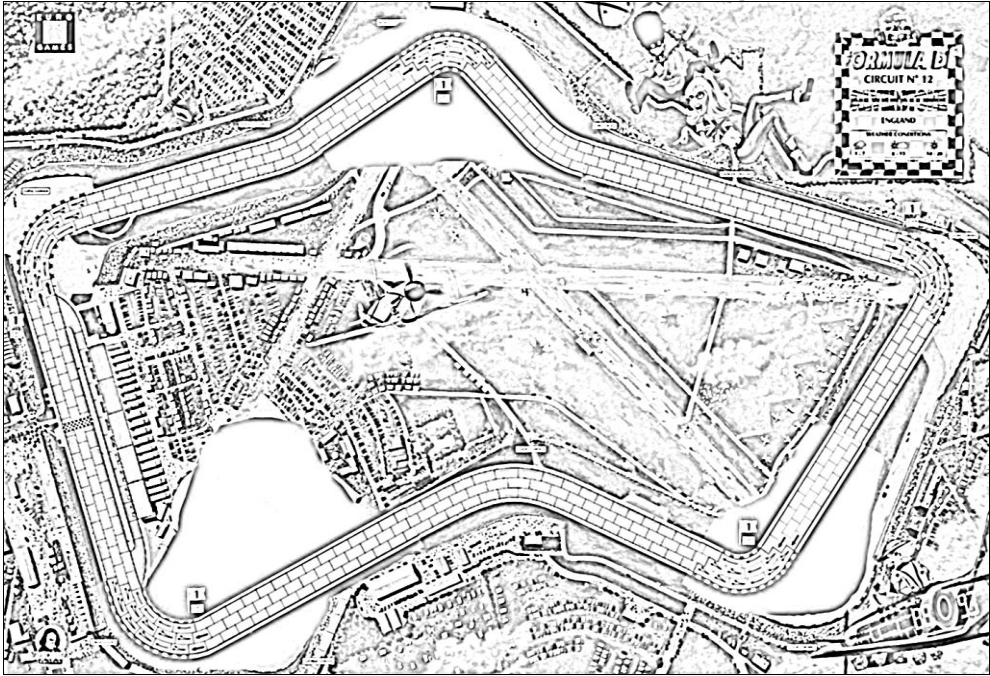


Le Grand Prix de Grande-Bretagne



Le circuit de Silverstone, version 1950.

Le Grand Prix de Grande-Bretagne sur le circuit de Silverstone, fraîchement construit sur l'aérodrome de la *Royal Air Force*, ouvrait le championnat des pilotes avec la première course comptant pour les points. Le test des 500 cases d'Indianapolis, course précédente, laissait présager un certain avantage pour les pilotes de l'écurie Castle's, mais les pilotes de Tremblay's n'avaient pas dit leur dernier mot! On peut dire aussi la même chose pour l'écurie Nelson, mais là faudrait-il compter sur des moteurs qui finissent la course! On pourrait parler aussi de l'écurie Wolf, mais l'équipe de Jessy brillait par son absence...

On assistait donc à la toute première course du Championnat des pilotes de Formule Dé Un, et Formule Prout Magazine était là pour vous résumer ce grand événement de l'histoire.

Bonne lecture!

L'AVANT-COURSE:

Qualifications: chapeau haut pour Béret qui obtient la pôle.

Deuxième pôle pour les pilotes de l'écurie Nelson, cette fois au tour du français Jean Béret de remporter les honneurs de la grille de départ de la première course du championnat des pilotes 1950. Béret réalisait un tour extrêmement rapide, devançant ses plus proches concurrents avec 10 secondes de mieux, à croire que sa voiture, une Moisirati, avait des ailes (ce qui pourrait donner des idées à une boisson Pink Bull... oups... ça n'existe pas encore ça!)

Si Béret connaissait du succès et attirait à lui les nombreuses femmes présentes, ce fut tout autrement pour son coéquipier, Gunhaller qui, malgré lui, réalisait un des pires tours de la séance. Quatrième à s'élancer, juste avant Béret, il accumulait 19 secondes de plus, ce qui le plaçait sur la 5^e place de la grille. L'Argentin devra attendre pour se trouver une place parmi les belles demoiselles...

Les pilotes Castle's: les premiers inscrits

Premiers à arriver sur le circuit, les pilotes de l'écurie Castle's ont pris le temps de bien repérer le circuit de Silverstone, tout en prenant soin de choisir les meilleurs stands. Mais ce fut tout de même insuffisant, leurs efforts ruinés par la performance de Béret. Premier à s'élancer, Radio réalisait un chrono qui semblait lui assurer la pôle, hélas! ce ne fut pas assez, son temps étant battu vers la fin de la séance. Radio conservait la seconde place, ce qui laissait un goût amer!

La séance de Castle's ressemblait étrangement à celle de Nelson: succès pour un pilote, et tristesse pour l'autre; Béret 1^{er}, Radio 2^e, Gunhaller 5^e et, Bisto 6^e! On connaît la chanson... mais il n'y avait pas de gramophone sur place! Bisto réalisait le pire tour avec le chrono le plus éclaté!

Les motorisés de Tremblay

Ah! Qu'il s'amusait Herman, le patron de l'écurie Tremblay's (c'est lui en fait!) Oh! Qu'il s'amusait devant les coups glorieux et les coups à

faire pleurer le plus pessimiste des perdants! Ses pilotes se contentèrent de s'infiltrer tout simplement entre les meilleurs et les pires... 3^e place pour Fister et 4^e place pour Decari. Pas de quoi hurler de plaisir, mais pas assez pour pleurer. Rapidement, Herman prenait sa première bière de la soirée...



Herman (Tremblay's) et Yves (Castle's) prennent la pose. On remarque qu'Yves est revenu dans le droit chemin, suite à l'intervention du pape dans la course précédente (voir FPM 164).

Les bons et mauvais coups

Le meilleur chrono revient à Béret (1'22,69) et le meilleur tour en coup à Radio (10). Le pire chrono est à Bisto (1'55,00) et le pire tour à Gunhaller (14 coups).

Radio est le seul pilote à faire un tour parfait, une mince consolation pour l'écurie Castle's.



LA COURSE:

Les moteurs explosent à Silverstone; le MI6 enquête!



Sous un ciel variable, la première course de la saison 1950, comptant pour le championnat des pilotes de Formule Dé 1, se déroulait sur le circuit de Silverstone. Deuxième course de la saison, cette dernière avait toute son importance, d'où la raison de la crème des spectateurs (Nadine est descendue voir) alors que l'on empêchait les clochards de venir perturber l'événement (Jessy n'était pas là).

Ciel variable, pourtant une température très chaude, 38°C, du jamais vu en Angleterre, ce qui forçait un casse moteur de 1 à 6. La course ne s'annonçait pas facile, surtout sous ce ciel grisâtre.

Gunhaller (Nelson-Moisirati) était la première victime de cette chaleur. Ayant perdu un point moteur dès les tests de fiabilité, il perdait ses 3 autres points dans le premier tour, au 9^e coup, deux coups avant de compléter le premier tour. Le ciel était toujours variable!

La victime suivante, Bisto (CCR-Tailbotte-Lego) subissait le même sort, avec la perte de ses 4 points moteurs, une catastrophe pour Yves qui voyait son meneur éliminé de la course. Ça se passait au début du second tour. Le ciel demeurait menaçant sous sa variabilité!

Troisième casse moteur: tout juste après le pilote Castle, c'était son coéquipier, Radio, au 18^e coup, toujours au deuxième tour. Inutile de vous décrire la déception d'Yves qui, dès lors, cherchait à occuper son temps avec ses bières. Lourde déception avec l'abandon de ses deux voitures. Et le ciel qui n'en finissait pas de se montrer variable!

Quatrième (et dernière) victime, l'autre pilote de l'écurie Nelson, Béret. Le français avait beau de repousser la fumée de son moteur à l'aide de son béret, peine perdue, le moteur Moisirati avait rendu l'âme. 20^e coup, toujours vers la fin du second tour. Le ciel, devinez quoi? Était toujours variable.

Un podium Tremblay's

Officiellement, deux seuls pilotes complétèrent le deuxième tour: les deux pilotes de l'écurie Tremblay's. Fister (TMO-Torrari) devint le meneur suite aux abandons des deux pilotes Castle's pour ensuite s'envoler avec la victoire au troisième tour. Son coéquipier, Decari, suivait pour terminer en deuxième place.

Les deux pilotes complétèrent le dernier tour en troisième vitesse, tellement leurs moteurs souffraient, eux aussi, sous cette chaleur démentielle; la prudence était de mise!

La 3^e marche du podium pour Béret

Actuellement, tous les participants étant classés sans avoir besoin de franchir la ligne d'arrivée, la troisième place revient à Béret, une place sur le podium en hommage à sa persévérance à agiter son béret pour rafraîchir son moteur. Un beau geste de la part des organisateurs de la course. Mais tout



de même laissant un goût amer à Steffe, le propriétaire de l'écurie Nelson qui tenait les propos suivants: « *C'est quand même de la mardel!* »

Une course sous un ciel variable

Après la fin de la course, la Ligue Prout demandait aux organisateurs de revoir le déroulement de l'événement. La Fédération Incompétente de l'Automobile (F!A) ainsi que la Commission Sportive Incompréhensible (CS!) firent enquête, sous l'œil vigilant du *Secret Intelligence Service* (MI6). La Ligue Prout reprochait un manque de clarté dans les tests de météo...

Au total, durant toute la durée de la course (en fait, les événements se déroulaient durant le premier tour et trois quarts), les pilotes perdirent 25 points moteurs, suite à des tests de casse moteur. Un test de casse moteur survient suite à l'utilisation du moteur turbo et, surtout, en obtenant un résultat de 20 sur la 4^e vitesse. En calculant qu'à l'occasion, sur un même test, plus d'un pilote perdait 1 point moteur en même temps, on peut donc imaginer que le 20 (de la 4^e vitesse) est apparu plus de 20 fois. Et pendant tout ce temps, le ciel demeurait variable...

Quelques jours après la fin de la course, la Ligue Prout tenait une conférence de presse, sous la direction de maître Stéphane Renaud: « *Vous le savez maintenant sans doute, pardi, lors du Grand Prix de Grande-Bretagne, un petit problème technique est survenu, venant perturber la course, ou plutôt mettre cette course sous un mauvais angle, qui, dans les années à venir, fera de cette première course comptant pour le championnat des pilotes de Formule Dé 1 une honte pour les organisateurs britanniques. À aucun moment, il y a eu un test de météo qui, pourtant, doit se faire si, 1) le ciel est variable en début de course et, 2) si le 20 est obtenu lors d'un lancer de la 4^e vitesse. Honte à vous, les Anglais, ce qui prouve que de posséder la plus grande flotte navale ne change en rien aux connaissances du jeu Formule Dé. Voilà, tout est dit.* »

Une course excitante avec un nouveau championnat, des voitures fragiles et instables avec des carrosseries faibles, et, avouons-le, la bière qui n'aide en rien dans ce genre de situation, les joueurs trop nerveux en ont oublié certaines règles... Heureusement que le directeur technique de la ligue était là... ah! Oui! Il n'y en a pas vraiment à cette époque de l'histoire de la FD1!

LES CHIFFRES:

FD1-Évolution: Grand Prix de Grande-Bretagne

QUALIFICATION							10 février 2018		19h50 à 20h15		local: Steffe (Longueuil)			
Ordre des participants							Résultats des qualifications							
n°	pilote	pays	écurie	voiture	moteur	pneus	Pos.	Pilote	pneus	coups pén.	total	chrono	temps	
14	Juan Manuel Radio	AR	Castle's Car and Racing	Tailbotte-Lego T26C	Tailbotte L6	Donut	1	J.Béret	dur	11	1	12	01:22,69	01:32,69
9	Prince Bisto	TH	Castle's Car and Racing	Tailbotte-Lego T26C	Tailbotte L6	Donut	2	J.M.Radio	dur	10	0	10	01:42,59	01:42,59
1	Alberto Decari	IT	Tremblay's Motorized Organ.	Torrari 125	Torrari V12 turbo	Pizzetta	3	R.Fister	dur	12	0	12	01:32,72	01:42,72
66	J.F. Gunhaller	AR	Nelson Automobile Club	Moisirati 4CLT/48	Moisirati L4 turbo	Pizzetta	4	A.Decari	dur	12	0	12	01:34,57	01:44,57
11	Jean Bérêt	FR	Nelson Automobile Club	Moisirati 4CLT/48	Moisirati L4 turbo	Pizzetta	5	J.F.Gunhaller	dur	13	1	14	01:31,41	01:51,41
2	Rudi Fister	SU	Tremblay's Motorized Organ.	Torrari 125	Torrari V12 turbo	Pizzetta	6	P.Bisto	dur	12	1	13	01:55,00	02:10,00

COURSE

10 février 2018

20h25 à 22h45

local: Steffe (Longueuil)

Positions par tour

Départ

T1

T2

T3

J.Bérêt

J.M.Radio

R.Fister

A.Decari

J.F.Gunhaller

P.Bisto

1

2

3

4

5

6

1

2

3

4

5

6

R.Fister

A.Decari

J.Bérêt

J.M.Radio

P.Bisto

J.F.Gunhaller

Attribution des points

pilote	pos.	points
R.Fister	1er	8
A.Decari	2e	6
J.Bérêt	3e	4
J.M.Radio	4e	3
P.Bisto	5e	2
J.Bérêt	pôle	1

Classement

pos.	pilote	écurie	type de pneus			meneurs coups	nombre de coups ou cause d'abandon
			T1	T2	T3		
1	R.Fister	T.M.O.-Torrari	D	-	D	13	en 28 coups
2	A.Decari	T.M.O.-Torrari	D	D	-	3	+2 coups
3	J.Bérêt	Nelson-Moisirati	D	D	-	2	moteur (2e tour)
4	J.M.Radio	C.C.R.-Tailbotte-Lego	D	-	-	4	moteur (2e tour)
5	P.Bisto	C.C.R.-Tailbotte-Lego	D	-	-	6	moteur (2e tour)
6	J.F.Gunhaller	Nelson-Moisirati	D	-	-	0	moteur (1er tour)

Arrêts aux puits et incidents

Fin du 1er tour :

11e coup - Bérêt (réparations)
11e coup - Decari (réparations)

Fin du 2e tour :

19e coup - Fister (réparations)

Têtes à queue:

aucun

Abandons :

9e coup (T1) - Gunhaller (moteur)
17e coup (T2) - Bisto (moteur)
18e coup (T2) - Radio (moteur)
20e coup (T2) - Bérêt (moteur)

Durée de la course: 2h20

Météo

Qualification :

Soleil

Course :

38 °C

casse moteurs : 1-6

1-30 Variable

<

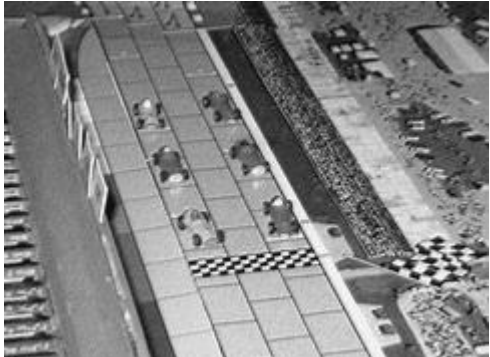
CHAMPIONNATS		
CHAMPIONNAT 1/4		
Pilotes		
1	R.Fister	T.M.O.-Torrari 8
2	A.Decari	T.M.O.-Torrari 6
3	J.Bérêt	Nelson-Moisirati 5
4	J.M.Radio	C.C.R.-Tailbotte-Lego 3
5	P.Bisto	C.C.R.-Tailbotte-Lego 2
Constructeurs (non officiel)		
1	Torrari	14
2	Moisirati	5
2	Tailbotte-Lego	5
4	Beta Romeo	0

LE CIRCUIT	
Descartes-Eurogames (#12) / © 1988 Formule Dé / © 2018 Ligue Prout (calques)	
Nom : Silverstone 1 Silverstone Circuit Longueur : 135 cases (4,725 km) Distance : 3 tours (14,175 km) VIRAGES 1 arrêt : 5 2 arrêts : 0 3 arrêts : 0 LIGNE DROITES 12 cases ou - : 0 13 à 20 cases : 2 21 à 30 cases : 2 31 casses ou + : 1 Tour parfait : 10 coups / 10 sous la pluie Particularité : Aucune.	

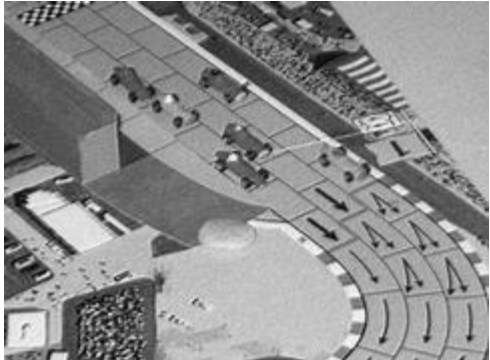
La grille de départ	
1	2
1- J. Bérêt Nelson-Moisirati 1'32"69 (12 coups)	2- J.M. Radio C.C.R.-Tailbotte-Lego 1'42"59 (10 coups)
3	4
3- R. Fister T.M.O.-Torrari 1'42"72 (12 coups)	4- A. Decari T.M.O.-Torrari 1'44"57 (12 coups)
5	6
5- J.F. Gunhaller Nelson-Moisirati 1'51"41 (14 coups)	6- P. Bisto C.C.R.-Tailbotte-Lego 2'10"00 (13 coups)
7	8



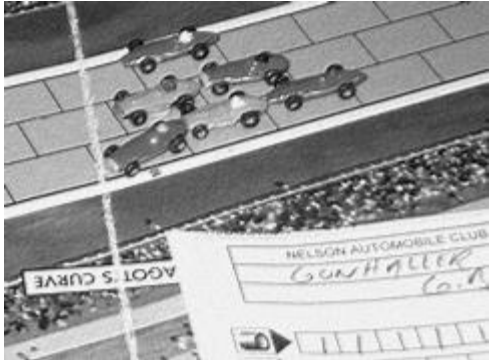
LA COURSE EN IMAGES:



La ligne de départ. Bérêt (Nelson-Moisirati) et Radio (CCR-Tailbotte-Lego) en première ligne.



1^{er} tour, 1^{er} virage: tous les participants sur le même coup, Radio en tête.



1^{er} tour, ligne droite entre le 1^{er} et 2^e virage: le peloton de tête, tout le monde y est!



1^{er} tour, 3^e virage: les six pilotes sont toujours dans le même coup, Decari (TMO-Torrari) devant.



1^{er} tour, avant le 5^e virage: il en manque maintenant un, Gunhaller (Nelson-Moisirati) vient de "péter".



2^e tour, 5^e virage: lutte pour la tête avec les deux pilotes Castle et Fister (TMO-Torrari); Decari est plus loin derrière. Les deux voitures Castle abandonneront peu après pour casse moteur.

CHECK-LIST:

Castle's Car and Racing - La menace Nelson disparue, déjà on s'attendait de voir une belle lutte entre les voitures d'Yves et celles d'Herman (T.M.O.); ce ne fut pas le cas! Tout juste au dernier virage du deuxième tour, les moteurs atmosphériques Tailbotte ne faisaient pas mieux et cassaient. Ce sera une prochaine fois pour C.C.R.

Nelson Automobile Club - On a beau partir avec la pôle, mais faudrait-il quand même réussir à faire des courses... complètes si possible! C'est ainsi que se résume le week-end de l'écurie de Steffe avec deux abandons pour bris de moteur. Et Bérêt qui remporte officiellement la 3^e place avec les points qui s'y rattachent, vraiment n'importe quoi!

Tremblay's Motorized Organisation - Avec tous les casses moteur durant la course, on est porté de croire que le doublé (1^{er} et 2^e) des pilotes de Tremblay n'est dû qu'à la chance. Et pourtant, Fister comme Decari ont été dans la course, sans jamais se laisser distancer. Peut-on leur en vouloir d'avoir réalisé le 3^e tour au ralenti?

Wolf Racing Team - Pas là, on n'en parle pas. La prochaine fois, peut-être!



ENTREVUE EXPRESS: C.C.R. ou Castle?

CETTE SEMAINE NOUS RENCONTRONS LE TEAM MANAGER DE L'ÉCURIE CASTLE'S, YVES GOSSELIN, HISTOIRE DE PASSER LE TEMPS!

FPM: Pourquoi ce nom bizarre Castle's Car and Racing? à croire que les installations de ton écurie sont dans un château venu tout droit du moyen âge...

YVES: Hahaha! Non, ce n'est pas ça! Notre propriétaire, qui désire rester anonyme pour l'instant, est un riche mécène qui possède de nombreuses propriétés dont deux châteaux. Un en France et un autre en Autriche. D'où le nom de l'écurie. Il est passionné de voitures et de courses et il a mis sur pied cette écurie pour nourrir sa passion. Pour ce qui est des installations, Tailbotte-Lego nous fournient tout pour le moment. Nous en sommes bien content!

FPM: Un château en Autriche, que des rumeurs situent près de la Transylvanie, un propriétaire anonyme, frisant la famille Vlad Drăculea Basarab, des installations douteuses dans son château rappelant le compte de Frankenstein, ça sent la manipulation humaine tout ça, tu ne trouves pas? **YVES:** Pour votre information, la Transylvanie est située en Roumanie. Consultez un globe terrestre ou un atlas. Vous ne connaissez rien des installations de notre écurie et vos spéculations sur ce que vous appelez la "manipulation humaine", que Dieu me protège de ce que cela peut bien signifier, frôle l'ignominie et la diffamation!

FPM: Pour en revenir au nom de ton écurie, ou du moins de l'écurie que tu diriges pour un sombre personnage, avec un nom comme Castle, après les événements de la guerre, et du fou allemand que l'on ne nommera pas, n'est-ce pas osé comme idée?

YVES: Osée? Vous êtes rapide sur les liens douteux! Que pensez-vous alors de la chaîne de restauration rapide White Castle qui a vu le jour en 1921, soit seulement 3 ans après la fin de la 1^{ère} guerre mondiale? Devrait-on la boycotter? Comme je l'ai dit tantôt, Castle réfère à la passion de notre propriétaire pour les châteaux et ça représente aussi une image forte de solidité et de longévité. Rien à voir avec les fous qui ont voulu détruire le monde!

FPM: Nos sources indiquent que tu aimes cette musique de fous qui tente de naître ces derniers temps, le rock'n'roll, Castle's Car and Racing, que tu aimes simplement appelé C.C.R., n'est-ce pas en référence à un jeune groupe de musiciens appelé Creedence Clearwater Revival (CCR) qui tentent de sortir du garage de leurs parents?

YVES: Ah! Pour ça j'avoue, il y a un vent de fraîcheur et de renouveau avec cette musique! Mais non, ce n'est pas encore un bon lien, peu importe de qui vous puissiez parler. Si un groupe émerge et porte nos initiales mais sans avoir les mêmes mots, ce ne sera que le fruit du hasard. Vous verrez, le conservatisme va laisser sa place un jour! N'hésitez pas à me poser d'autres questions plus tard, pourvu que vous ayez bien fait vos recherches avant!