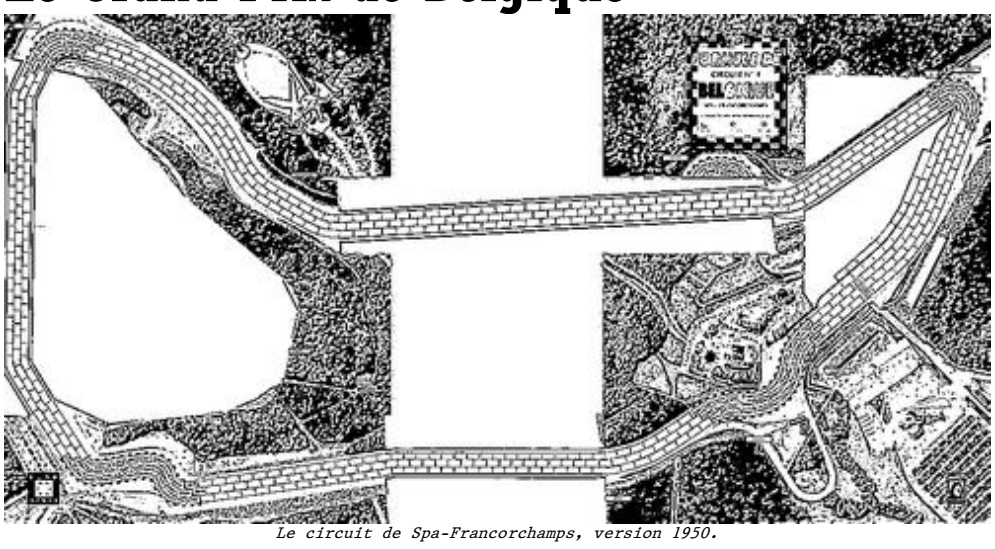
FORMULE PROUT magazine
ÉDITION 1950 ▪ N° 168
24 MARS 2018

FORMULE PROUT MAGAZINE

FD1 ÉVOLUTION
Première saison (1950)
LIGUE PROUT

Le Grand Prix de Belgique



Le circuit de Spa-Francorchamps, version 1950.

Troisième course du championnat des pilotes de Formule Dé Un, la saison 1950 se poursuit avec le Grand Prix de Belgique, sur le long tracé de Spa-Francorchamps, version 1950. Steffe, le concepteur de la "rallonge" nous explique: *« Je voulais que Spa-Francorchamps soit de l'histoire de la FD1-évolution dès les débuts. À L'époque, c'était un très long tracé, reliant trois routes, formant un triangle. Il était difficile de faire un tel tracé pour la FD1, aussi je me suis contenté de ce résultat qui, dans l'ensemble, résume bien l'idée de l'époque, de longues lignes droites. »*

Après deux courses du championnat officiel, Bisto (Castle-Tailbotte-Lego) est encore loin d'être assuré du titre, trois autres prétendants suivent derrière avec 3 points d'écart seulement, Béret (Nelson-Moisirati), Decari et Fister, deux pilotes de l'écurie Tremblay-Torrari. Que nous réserve cette épreuve de la Belgique? Vous le découvrirez dans ce numéro...

Bonne lecture!

L'AVANT-COURSE:

Le dernier sera le premier!

Rudi Fister (Tremblay-Torrari) obtenait la pôle alors qu'il était le dernier pilote à s'élancer pour son tour de qualification. Le moment semblait bon, il réussissait le meilleur chrono ainsi que le meilleur tour en nombre de coups, égalisant le tour de Gunhaller (Nelson-Moisirati), ce même pilote qu'il délogeait d'une première place temporaire. Le pilote suisse était bien content, presque autant qu'Herman, le patron de l'écurie Tremblay.

C'est avec une avance de 13 secondes que Fister s'assurait de la pôle, réussissant un parcours sans faute en 13 coups, un tour parfait.

Les deux pilotes de l'écurie Tremblay s'élançaient les derniers, Decari avant Fister. Il réalisait le pire tour avec 19 coups (17+2 pénalités), avec le troisième meilleur chrono pour n'obtenir que la cinquième place sur la grille de départ. Il ouvrait la route à son coéquipier, d'une certaine façon!

L'écurie Nelson avantagée!

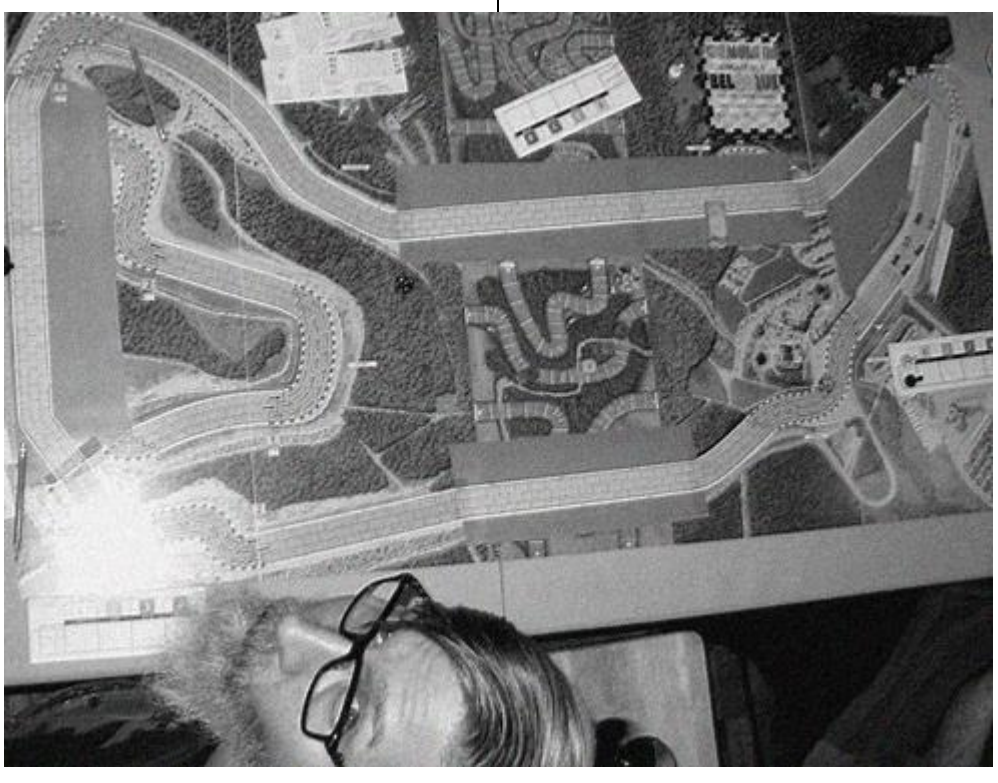
Troisième et quatrième pilotes dans l'ordre, Gunhaller et Béret (Nelson-Moisirati) parvenaient à bien se positionner. Gunhaller obtenait la pôle temporaire avec un très bon chrono et un tour parfait, avant de voir sa performance gâchée par Fister, un peu plus tard. Béret, malgré un bon chrono (2e meilleur à ce moment-là) faisait un tour en 17 coups (17+0), ce qui lui donnera la quatrième place sur la grille de départ.

Une 4e place pour le français et Gunhaller obtenant la seconde place, l'écurie Nelson regroupait ses deux pilotes dans le top 4, obtenant ainsi les meilleurs résultats de la séance.

L'écurie Castle: nettoyage de piste!

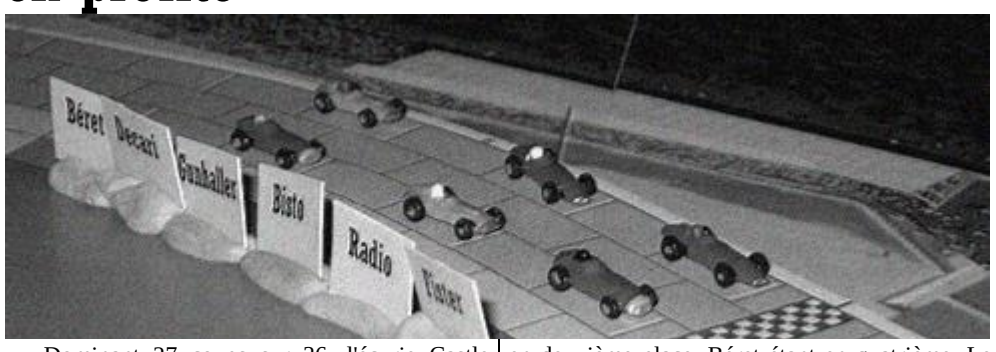
L'écurie Castle voyait ses deux pilotes ouvrir la séance des qualifications, Radio le premier, réalisait un des pires tours avec 18 coups (17+1) et le pire chrono de la séance. Sans doute la piste était-elle encore recouverte de poussière, ce qui explique sa maigre performance.

Bisto, deuxième dans l'ordre, réussissait un meilleur tour, avec le 4e meilleur chrono et le 3e meilleur tour avec 14 coups (14+0), hélas, ce ne sera pas assez et le prince thaïlandais devra se contenter d'une troisième place sur la grille de départ.



LA COURSE:

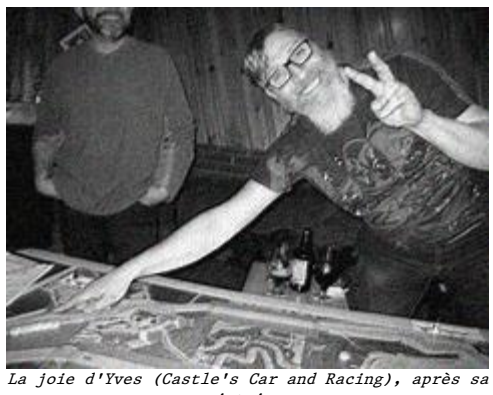
Radio ou Bisto, c'est l'écurie Castle qui en profite



Dominant 27 coups sur 36, l'écurie Castle était la grande gagnante du Grand Prix de Belgique, les deux pilotes en rajoutant avec un doublé, terminant 1er et 2e. Si Radio dominait les deux premiers tours, ce fut Bisto qui remportait cette course avec une certaine facilité, déconcertant les autres participants avec des moteurs turbo. En effet, les moteurs atmosphériques des voitures Tailbotte-Lego étaient d'une puissance étonnante sur le circuit de Francorchamps.

Parti de la troisième place, Bisto terminait le premier tour dans le peloton de tête, avec son coéquipier Radio, Gunhaller (Nelson-Moisirati) et Decari (Tremblay-Torrari). À la fin du deuxième tour, les deux pilotes Castle partageaient seuls la position de tête, ce qui se poursuivit en troisième tour, cette fois Bisto passant à l'attaque pour finalement l'emporter.

Le pilote thaïlandais est en tête du championnat des pilotes avec 19 points, 6 de plus que son coéquipier, en seconde place avec 13 points.



La joie d'Yves (Castle's Car and Racing), après sa victoire.

L'écurie Tremblay, la meilleure après Castle

À défaut de la victoire, l'écurie Tremblay s'en sortait bien avec ses voitures terminant 3e et 4e. Les pilotes de l'écurie furent tout de même menaçants, se retrouvant dans le peloton de tête à la fin du premier tour, mais le manque de puissance des moteurs turbo exclut rapidement les deux pilotes qui durent, par la suite, se contenter de la troisième place.

Dans le deuxième tour, Fister se retrouvait en troisième place alors que Decari connut quelques soucis le relayant en cinquième position, dernier des pilotes en piste. C'est dans le troisième tour qu'il parvenait à passer devant Béret (Nelson-Moisirati) pour finalement terminer quatrième, un coup derrière Fister.

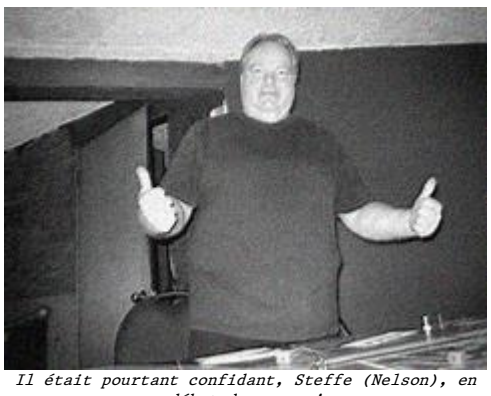
Un pilote sur la troisième marche du podium (imaginaire) et l'autre tout juste au pied de la troisième place, presque un double podium!

Herman (Tremblay's Motorized Organisation), le moral comme-çi, comme-çà!

L'écurie Nelson? Ah! Oui, les dernières voitures!

Le meilleur pilote au départ, était Gunhaller, en deuxième place, Béret étant en quatrième. Le premier tour donna de l'espoir aux pilotes de l'écurie Nelson, Gunhaller se retrouvant dans le peloton de tête, mais il dut se résoudre à l'abandon suite à la casse de son moteur au deuxième tour, suite à un effort trop puissant du moteur Moisirati, un turbo!

Par la suite, l'espoir reposait sur le français Béret, mais pouvait-on vraiment parler d'espoir ? À la fin du deuxième tour, il s'arrêtait aux puits; seul pilote à effectuer un arrêt durant cette course. Malgré le partage de la quatrième place, avec Decari, l'espoir tomba rapidement au troisième tour, le pilote Nelson terminant finalement en cinquième place… la dernière place des pilotes en piste! C'était là l'effort de l'écurie de Steffe!

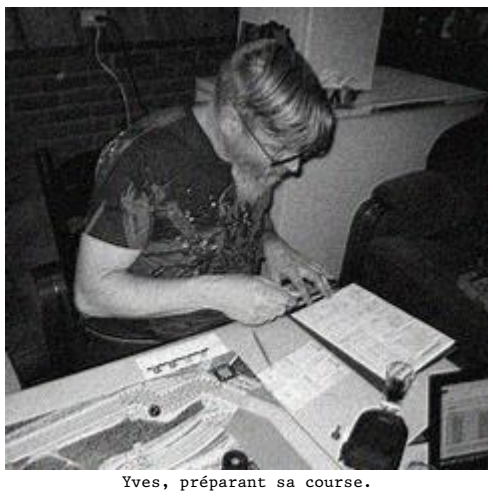


Il était pourtant confidant, Steffe (Nelson), en début de course!

Une course rapide

Le circuit de Francorchamps, avec seulement quatre virages, et ses longues lignes droites, est un circuit très rapide. On s'attendait à des casses moteurs, mais ce fut moins pire, les voitures de l'écurie Nelson faisant leur part du travail de ce côté. Les trois tours du Grand Prix ne prirent qu'à peine moins de deux heures à faire, un record de la Ligue Prout.

Il est bizarre des fois, Steffe (Nelson)!



Yves, préparant sa course.

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

Les chiffres:

FD1-Évolution 1950: Grand Prix de Belgique (championnat)

QUALIFICATION

24 mars 2018 — 20h15 à 20h40 — local: Steffe (Longueuil)

Ordre des participants

n°	pilote	pays	écurie	voiture	moteur	pneus
14	Juan Manuel Radio	AR	Castle's Car and Racing	Tailbotte-Lego T26C*	Tailbotte L6	Donut
9	Prince Bisto	TH	Castle's Car and Racing	Tailbotte-Lego T26C*	Tailbotte L6	Donut
66	J.F. Gunhaller	AR	Nelson Automobile Club	Moisirati 4CLT/48	Moisirati L4 turbo	Pizzetta
11	Jean Bérêt	FR	Nelson Automobile Club	Moisirati 4CLT/48	Moisirati L4 turbo	Pizzetta
1	Alberto Decari	IT	Tremblay's Motorized Organ.	Torrari 125	Torrari V12 turbo	Pizzetta
2	Rudi Fister	SU	Tremblay's Motorized Organ.	Torrari 125	Torrari V12 turbo	Pizzetta

* voiture améliorée

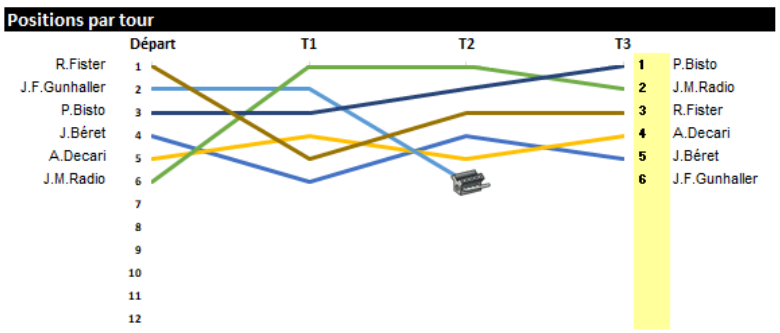
Résultats des qualifications

Pos.	Pilote	pneus	coups	pén.	total	chrono	temps
1	R.Fister	dur	13	0	13	01:31,65	**01:31,65**
2	J.F.Gunhaller	dur	13	0	13	01:44,84	**01:44,84**
3	P.Bisto	dur	14	0	14	01:59,03	**02:04,03**
4	J.Béret	dur	17	0	17	01:48,10	**02:08,10**
5	A.Decari	dur	17	2	19	01:57,53	**02:27,53**
6	J.M.Radio	dur	17	1	18	02:38,21	**03:03,21**

COURSE

24 mars 2018 — 20h58 à 22h56 — local: Steffe (Longueuil)

Positions par tour



Attribution des points

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

Arrêts aux puits et incidents

Fin du 1er tour :
aucun
Fin du 2e tour :
25e coup - Béret (réparations)
Têtes à queue:
aucun
Abandons:
19e coup (T2) - Gunhaller (moteur)
Durée de la course: 1h58

Météo

Qualification :
Variable
Course :
15 °C
casse moteurs : 1-3
1-38 Soleil

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	-	-	18	en 36 coups
2	J.M.Radio	C.C.R.-Tailbotte-Lego	D	-	-	9	+ 0 coup
3	R.Fister	T.M.O.-Torrari	D	-	-	1	+ 0 coup
4	A.Decari	T.M.O.-Torrari	D	-	-	2	+1 coups
5	J.Béret	Nelson-Moisirati	D	D	-	0	+2 coups
6	J.F.Gunhaller	Nelson-Moisirati	D	-	-	6	moteur (2e tour)

Type de pneus : un seul type seulement, dur.

Tête de la course (coups)

Gunhaller (1-4); Decari (5-6); Bisto (7); Gunhaller (8); Bisto (9); Fister (10); Bisto (11); Radio (12-Gunhaller (15); Bisto (16-21); Radio (22-25); Bisto (26); Radio (27); Bisto (28); Radio (29); Bisto (30-36).

CHAMPIONNATS

CHAMPIONNAT 3/4 (3 meilleurs résultats)

Pilotes

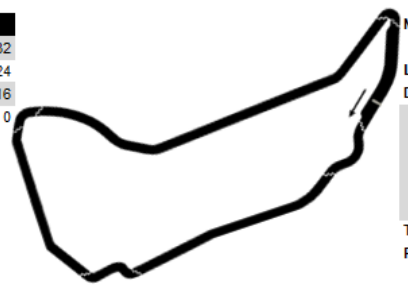
1	P.Bisto	C.C.R.-Tailbotte-Lego	19
2	J.M.Radio	C.C.R.-Tailbotte-Lego	13
2	R.Fister	T.M.O.-Torrari	13
4	A.Decari	T.M.O.-Torrari	11
5	J.Béret	Nelson-Moisirati	10
6	R.Mangeon	Nelson-Moisirati	6

Constructeurs (non officiel)

1	Tailbotte-Lego	32
2	Torrari	24
3	Moisirati	16
4	Beta Romeo	0

LE CIRCUIT

Descartes-Eurogames (#4) / © 1997 Formule Dé / © 2018 Ligue Prout (calques)



Nom : Spa-Francorchamps 1950
Circuit National de Francorchamps
Longueur : 178 cases (6,230 km)
Distance : 3 tours (18,690 km)

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

Tour parfait : 13 coups / 13 sous la pluie
Particularité : 1 longue ligne droite de 66 cases.

La grille de départ

1- **R. Fister**
T.M.O.-Torrari
1'31"65 (13 coups)

2- **J.F. Gunhaller**
Nelson-Moisirati
1'44"84 (13 coups)

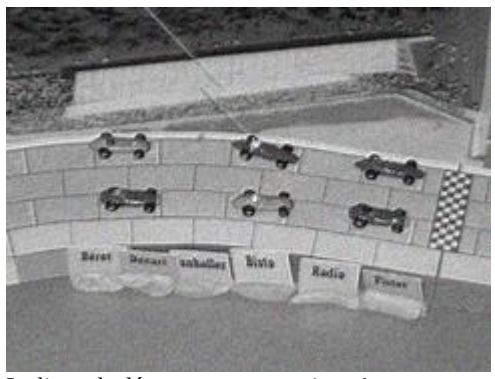
3- **P. Bisto**
T.M.O.-Torrari
2'04"03 (14 coups)

4- **J. Bérêt**
Nelson-Moisirati
2'08"10 (17 coups)

5- **A. Decari**
T.M.O.-Torrari
2'27"53 (19 coups)

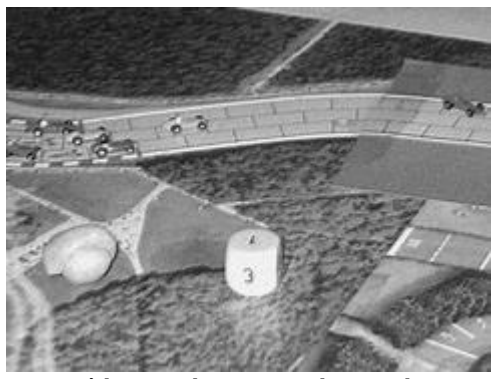
6- **J.M. Radio**
T.M.O.-Torrari
3'03"21 (18 coups)

La course en images:



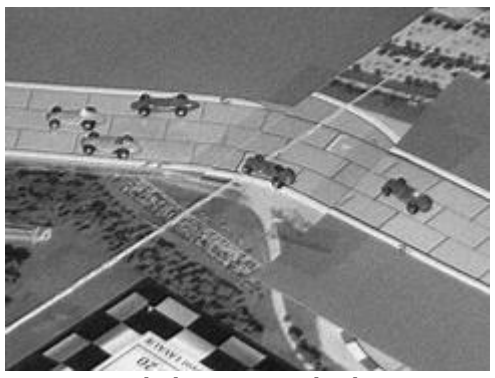
La ligne de départ, vue par un oiseau!

1er tour: sur le départ, Gunhaller (Nelson-Moisirati) prend la première place.

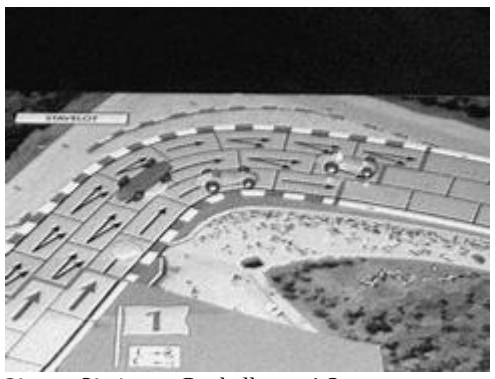


1er tour, à la sortie du 1er virage: les six pilotes sont tous dans le même coup, toujours Gunhaller en tête.

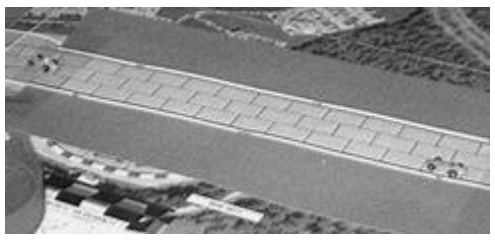
1er tour, 2e virage: ils sont maintenant 5 pilotes dans le peloton de tête, Béret (Nelson-Moisirati) se retrouve à 1 coup derrière.



1er tour, avant le dernier virage: les deux voitures Castle remonte et se retrouvent en tête du peloton.



2e tour, 3e virage: Gunhaller *out*! Son moteur l'abandonne et les deux pilotes Castle passent en tête, seuls.



3e tour, avant le dernier virage: formalité pour les voitures Castle, à quelques coups de la fin; Bisto (Castle-Tailbotte-Lego) est devant.

Formule Prout Magazine N°168 est conçu, présenté et publié par Websteffe Productions. Responsable de la rédaction: Stéphane Renaud. © Ligue Prout, avril 2018.
WWW.LIGUE-PROUT.COM / WWW.WEBSTEFFE.COM

Check-List:

Castle's Car and Racing - Quand on remporte la Victoire, on passe un beau week-end! C'est sans doute ce que Yves a vécu avec cette victoire belge. Le circuit de Francorchamps (version 1950) avantageait grandement les moteurs atmosphériques Tailbotte L6, ce qui explique le doublé des voitures d'Yves. Les moteurs turbo Torrari et Moisirati n'étaient tout simplement pas de taille.

À sa défense, l'écurie Castle aura utilisée toutes les ressources à sa disposition pour obtenir ce doublé, le premier dans l'histoire de la FD1-évolution: Bisto comme Radio, n,avaient chacun que deux points de pneu à la fin de la course, une seule carrosserie pour Radio et un seul moteur pour Bisto… une victoire grandement méritée.

Nelson Automobile Club - Gunhaller avait connu un excellent début de course. Le pilote argentin était parvenu à se hisser dans le peloton de tête. Malheureusement, le manque de fiabilité du moteur Moisirati l'obligeait à l'abandon, en milieu du second tour; il était sans doute le seul pilote avec un moteur turbo à pouvoir menacer sérieusement les voitures Tailbotte-Lego.

L'autre pilote de l'écurie Nelson, Béret, connaissait un début de course des plus difficiles, se retrouvant dernier à quelques reprises. Un arrêt aux puits ne l'aidait pas, seul pilote à effectuer un arrêt durant cette course. Au final, il terminera cinquième, le dernier pilote à terminer la course.

Tremblay's Motorized Organisation - L'écurie d'Herman au eu le mérite de voir une de ses voitures sur le podium; Fister réussissait à rejoindre le peloton de tête, vers le milieu du deuxième tour, après avoir partagé la dernière place.

Decari connaissait une course contraire à son coéquipier, débutant la course dans le peloton de tête avant de se faire distancer à la fin de la course… c'est vrai qu'un seul petit coup le séparait de la troisième place!

La Pin Up de la semaine:

Communication:

La Ligue Prout ajuste l'écart des moteurs turbo par rapport aux atmosphériques

Suite au Grand Prix de Belgique, la direction de la Ligue Prout envisageait de réduire l'écart entre les deux types de moteurs. Il était évident que le Tailbotte atmosphérique profitait largement de sa puissance illimités, alors que les moteurs Moisirati et Torrari voyaient leurs points turbo diminuer après chaque utilisation.

Avec l'accord des membres, la règle suivante sera mise à l'essai lors de la prochaine course, le *International Trophy* de Silverstone: **1°** test moteur pour l'atmosphérique pour l'utilisation des points puissances maximum, **2°** recouvrement des points turbo lors d'un arrêt long (réparation), sinon test de recouvrement lors d'une tentative rapide (D20 divisé par 3), et **3°** utilisation du turbo permise à toutes les vitesses (contrairement à l'atmosphérique qui ne peut être utilisé qu'en 3e ou 4e vitesse).

Suite au test, une décision sera prise pour le reste de la saison 1950.