

Fin de la saison 1950 du championnat mondial des pilotes de Formule Dé Un



Yves (Castle's Car and Racing).

Le championnat mondial des pilotes de Formule Dé Un se terminait avec cette dernière étape de la saison 1950, des courses d'essais en Allemagne et en Grande-Bretagne. Les courses d'essais sont en réalité des essais qui permettent aux constructeurs d'améliorer voitures et moteurs, ainsi que certains aspects d'une écurie de courses.

Le 5 mai dernier, c'était donc un dernier rendez-vous afin de mettre un point final à la saison 1950, la première saison du championnat FD1-évolution. Mais cela ne mettait pas un terme aux soirées, deux semaines plus tard les joueurs se retrouvaient pour préparer la saison 1952 de ce nouveau championnat suivant les traces de la Formule 1™.

Ce numéro vous présente les deux dernières soirées de la Ligue Prout, la dernière soirée de la saison 1950, et la première soirée de la saison 1952, la soirée des préparations.

Bonne lecture!

DERNIÈRE SOIRÉE DE LA SAISON 1950: Place aux courses d'essais, la bière coule à flot!

Les développements des voitures de 1952 étaient à l'honneur lors de la soirée du 5 mai, les joueurs mettant un terme à la saison de 1950 du championnat mondial des pilotes de Formule Dé Un. Une soirée plutôt relaxe, l'occasion de présenter sa bière préférée et de la faire goûter aux autres membres.

Deux séances de courses d'essais étaient au programme de la soirée, le Grand Prix du Nürburgring et le Richmond Trophy. Cette fois, ces essais se déroulaient sur trois tours pour chacune des courses, et qui seront la norme pour les saisons à venir.

De plus, pour la première fois, des équipages indépendants participaient aux courses d'essais, des écuries formées par des constructeurs n'ayant pas participé à la saison de 1950.

Cette dernière soirée de la saison 1950 fut donc relativement calme et paisible, la compétition s'étant terminée quelques semaines auparavant avec la dernière course de championnat avec le Grand Prix d'Italie, couronnant le prince Bisto pour le meilleur pilote du championnat.



Petit coup d' il d'Herman vers les papiers d'Yves...



« Non, on ne copie pas » semble répondre Yves!



Steffe (Nelson Automobile Club) ne s'intéressait qu'aux bières.



Espionnage de la part d'Yves (Castle's Car and Racing) envers Herman (Tremblay's Motorized Organisation)?

LE CHAMPIONNAT MONDIAL DES PILOTES: Le prince Bisto marque l'histoire



Le 19 mai dernier, lors d'une soirée organisée pour l'occasion (N.D.L.R.: en réalité, c'était la soirée des préparations de la saison 1952, mais il ne faut pas parler de 1952 avant d'avoir vraiment terminé l'année 1950!), la Ligue Prout rendait hommage au grand champion de l'année 1950, le prince Bisto, le premier champion mondial des pilotes de Formule Dé Un.

C'était une très belle soirée, plain de bières et d'alcool. On a eu bien du fun!

Birabongse Bhanutej Bhanubandh

Ce que vous venez de lire est le nom réel du prince Bisto. Né le 15 juillet 1914 à Bangkok, le Prince Birabongse, petit-fils de Mongkut, roi du Siam, arrive en Europe en 1927 pour terminer son éducation au son du french cancan, au Moulin Rouge de Paris. À la même époque, un cousin l'aide à financer une écurie de course automobile dans laquelle Bisto sera le pilote vedette.

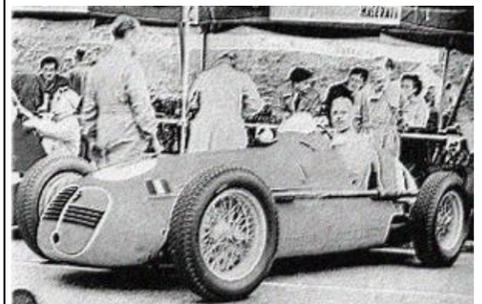
Dans les années 1930, le prince Bisto connaît divers succès, accumulant même quelques records de courtes pistes. Cependant, il faudra attendre l'après-guerre avant de le voir remporter des courses plus importantes.

En 1948, avec la naissance de la Formule Dé Un, il remporte le Grand Prix de Zandvoort et, en 1949, le Grand Prix de Suède, sur une Moisirati. La suite, on la connaît, il sera embauché par l'écurie Castle's Car and Racing pour participer dans le nouveau championnat mondial de la Fédération Incompétente de l'Automobile.

Le prince Bisto remportait trois des quatre courses comptant pour le championnat, lui assurant ainsi son titre sans difficulté.

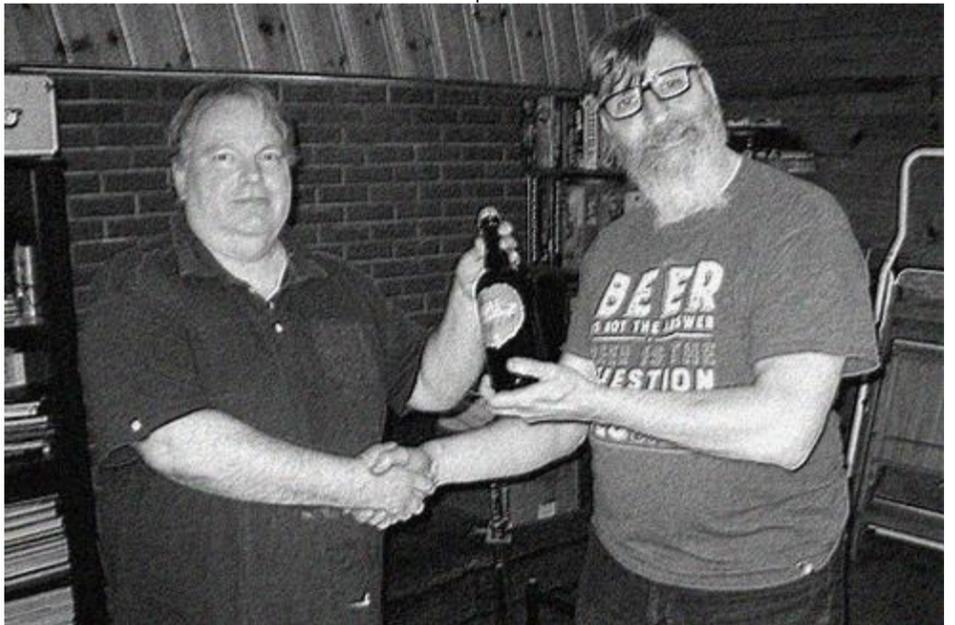
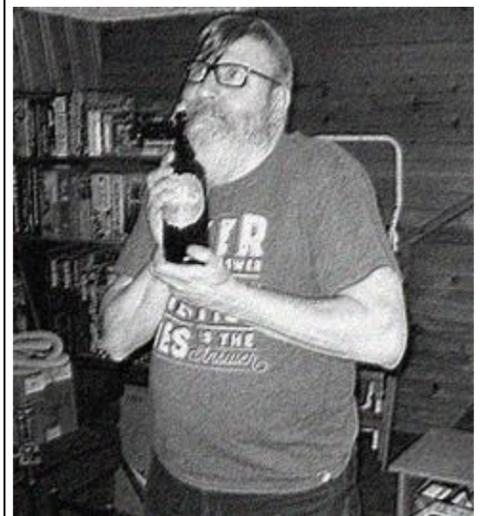
Yves reçoit les honneurs

Lors de la soirée du 19 mai, dans les locaux de la Ligue Prout, Yves Gosselin, le brasseur bien connu et président de l'écurie Castle's Car and Racing, recevait un prix pour souligner le cham-



pionnat de son pilote, le prince Bisto. Coquin comme on le connaît, il annonça partager sa récompense que lors de la première course de la saison 1952! Les autres membres le huèrent.

L'écurie d'Yves a connu une très belle première saison, en remportant quatre des sept courses de la saison, et comptabilisant seulement 2 abandons. Il lui sera sans doute difficile de faire autant lors de la prochaine saison du championnat mondial des pilotes de Formule Dé Un.



Le président de la Ligue Prout, Stéphane Renaud, remet une bière de haute qualité à Yves pour souligner le championnat de son pilote, le prince Bisto.

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

LES PRÉPARATIFS DE LA SAISON 1952:

Une entre saisons difficiles pour l'écurie Castle's car and Racing



Avec le championnat des pilotes en main, l'écurie Castle's Car and Racing semblait avoir du beau temps à venir, pour la prochaine saison du Championnat Mondial des Pilotes de Formule Dé Un. Mais lors de la soirée des préparations de la saison 1952, une bombe est tombée sur la tête d'Yves, le team manager.

Pour commencer, ce qui n'était qu'une simple rumeur (voir notre entrevue avec Yves dans notre précédent numéro) c'est concrétisé alors que le constructeur Tailbotte-Lego annonçait vouloir se retirer de la Formule Dé Un. De longues discussions ont suivi cette annonce avec l'écurie castle's avant de voir les dirigeants Tailbotte-Lego revenir sur leur décision et de signer avec l'écurie d'Yves pour une autre saison. Yves devait réussir à lancer du D20 de 12 ou moins pour persuader le constructeur français de demeurer encore.

L'entente n'est que pour une saison, Yves devra encore persuader les dirigeants Tailbotte-Lego de continuer l'aventure après 1952.

La valse des pilotes

Et comme si l'histoire Tailbotte-Lego n'était pas assez, l'écurie Castle's Car and Racing a vu tous ses pilotes partir. Aucun pilote de l'édition 1950 est demeuré avec l'écurie, même le champion en titre, le prince Bisto qui est parti chez Tremblay's Motorized Organisation. D'ailleurs, cette même écurie est allée chercher Radio, un

autre pilote de Castle's 1950. D'autres transferts, Fister qui passe de tremblay's à Castle's et Béret de Nelson à Castle's.

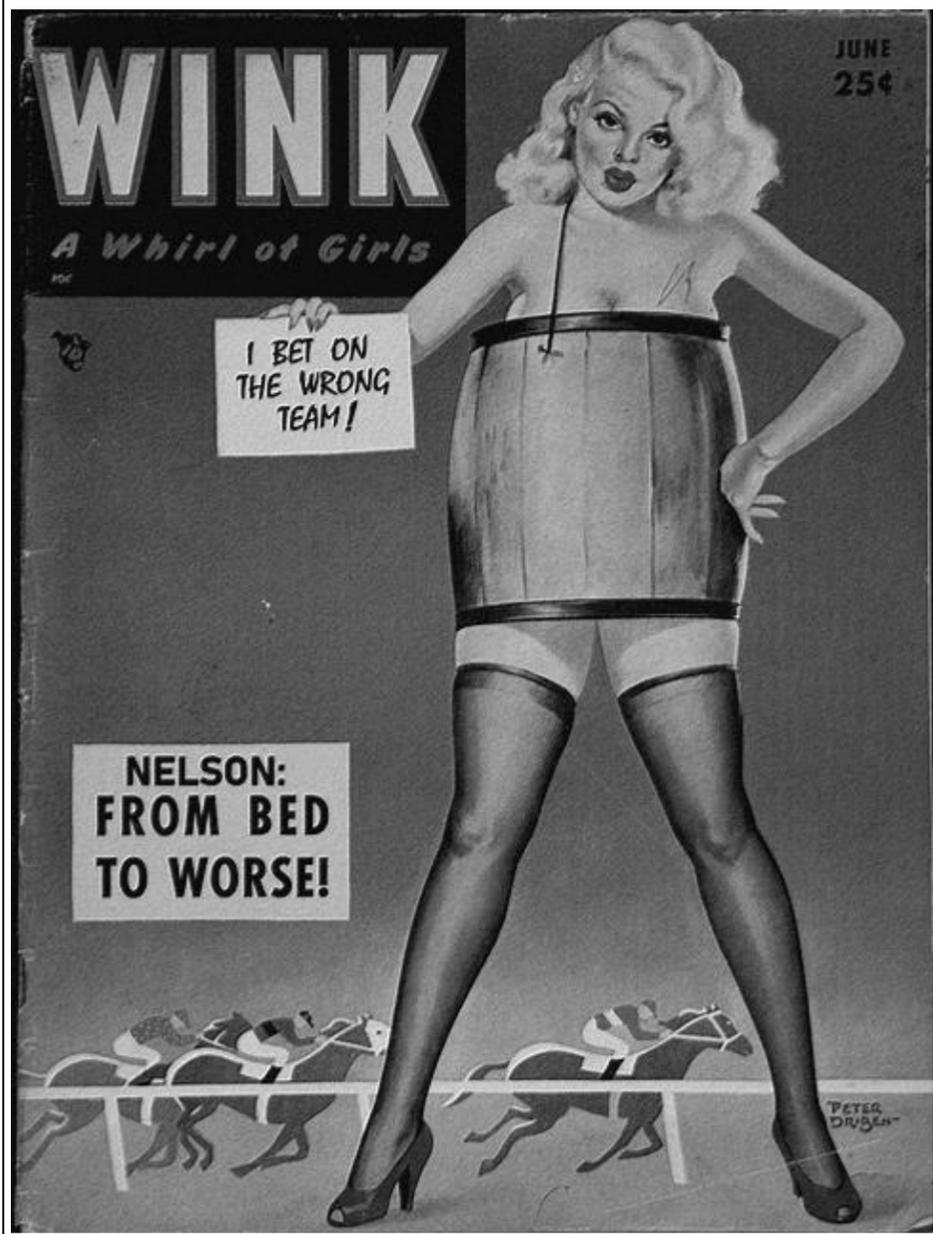
Castle's complète avec deux nouveaux pilotes, Mouse et Beerman. Tremblay's va aussi chercher un pilote de l'écurie Wolf, Fiverosa et signe un nouveau pilote, Conehead. L'écurie Nelson signe trois nouveaux pilotes, Parciel, Muzo et Frérot. Seul Gunhaller demeure avec l'écurie de Steffe.

Y'a-t-il un avenir pour C.C.R.

Le début de l'année 1952 fut difficile pour l'écurie Castle's Car and Racing. L'écurie Tremblay's Motorized Organisation semble vouloir prendre le relais en embauchant les meilleurs pilotes de l'édition 1950 du championnat. Peut-être l'organisation d'Herman est-elle pour quelque chose dans l'histoire du retard du constructeur Tailbotte-Lego; des menaces, des pots de vin! Aussi devons-nous nous interroger sur l'avenir de l'écurie d'Yves... si avenir il y a!

Et l'écurie Nelson, jusqu'ici plutôt silencieuse! Oui, c'est vrai que les moteurs Moisirati se font plutôt sourds depuis la saison 1950. Bref, ce sera à suivre cette année, 1952 s'annonçant sous un ciel différent...

LA PIN UP DE LA SEMAINE:



RÉSULTATS DES COURSES D'ESSAIS, SAISON 1950:

Grand Prix automobile d'Allemagne

Semaine 37, sur le circuit du Nürburgring.

1 ^{er}	Classe (T.M.O.-Torrari)	-0
2 ^e	Béret (Nelson-Moisirati)	-2 coups
3 ^e	Ravioli (Booster-RAP)	-4 coups
4 ^e	Grossier (Slinky-Bandini)	-5 coups
5 ^e	Pitch (Altela)	-7 coups
6 ^e	Chignon (Slinky-Bandini)	-9 coups
7 ^e	Decari (T.M.O.-Torrari)	-10 coups
8 ^e	Conehead (S.R.A.)	-10 coups
9 ^e	Fret (Altela)	-11 coups
10 ^e	Bisto (C.C.R.-Tailbotte-Lego)	-11 coups
11 ^e	Crossla (T.M.O.-Torrari)	-12 coups
12 ^e	Fister (T.M.O.-Torrari)	-12 coups
13 ^e	Radio (C.C.R.-Tailbotte-Lego)	-12 coups
14 ^e	Maitresse (Booster-RAP)	-13 coups
15 ^e	Parcier (S.R.A.)	-20 coups
16 ^e	Gunhaller (Nelson-Moisirati)	-22 coups

Bourse de 52,500\$.

I^e Richmond Trophy

Semaine 39, en Grande-Bretagne, sur le circuit de Goodwood.

1 ^{er}	Parciel (S.R.A.)	-0
2 ^e	Béret (Nelson-Moisirati)	-3 coup
3 ^e	Sabou (Booster-RAP)	-6 coup
4 ^e	Radio (C.C.R.-Tailbotte-Lego)	-8 coups
5 ^e	Pitch (Altela)	-9 coups
6 ^e	Bisto (C.C.R.-Tailbotte-Lego)	-10 coups
7 ^e	Grossier (Slinky-Bandini)	-11 coups
8 ^e	Conehead (S.R.A.)	-14 coups
9 ^e	Bototo (Booster-RAP)	-14 coups
10 ^e	Crossla (T.M.O.-Torrari)	-15 coups
11 ^e	Decari (T.M.O.-Torrari)	-20 coups
12 ^e	Classe (T.M.O.-Torrari)	-20 coups
13 ^e	Fister (T.M.O.-Torrari)	-23 coups
14 ^e	Fret (Altela)	-34 tours
15 ^e	Chignon (Slinky-Bandini)	-1 tour
16 ^e	Gunhaller (Nelson-Moisirati)	-1 tour
17 ^e	Popcorn (C.C.R.-Tailbotte-Lego)	-3 tours

Bourse de 70,000\$.

RÉSULTATS DES COURSES D'ESSAIS, SAISON 1952:

Grand Prix automobile de Syracuse

Semaine 10, en Italie.

1 ^{er}	Muzo (Nelson-Moisirati)	-0
2 ^e	Beerman (C.C.R.-Tailbotte-Lego)	-3 coups
3 ^e	Moose (C.C.R.-Tailbotte-Lego)	-6 coups
4 ^e	Conehead (T.M.O.-Torrari)	-9 coups
5 ^e	Fister (C.C.R.-Tailbotte-Lego)	-13 coups
6 ^e	Gunhaller (Nelson-Moisirati)	-18 coups
7 ^e	Radio (T.M.O.-Torrari)	-18 coups
8 ^e	Bisto (T.M.O.-Torrari)	-19 coups
9 ^e	Fiverosa (T.M.O.-Torrari)	-22 coups

Bourse de 46,875\$.

II^e Richmond Trophy

Semaine 13, en Grande-Bretagne, sur le circuit de Goodwood.

1 ^{er}	Gunhaller (Nelson-Moisirati)	-0
2 ^e	Radio (T.M.O.-Torrari)	-0 coup
3 ^e	Fiverosa (T.M.O.-Torrari)	-14 coup
4 ^e	Béret (C.C.R.-Tailbotte-Lego)	-14 coups
5 ^e	Conehead (T.M.O.-Torrari)	-15 coups
6 ^e	Fister (C.C.R.-Tailbotte-Lego)	-17 coups
7 ^e	Moose (C.C.R.-Tailbotte-Lego)	-18 coups
8 ^e	Muzo (Nelson-Moisirati)	-19 coups

9 ^e	Beerman (C.C.R.-Tailbotte-Lego)	-26 coups
10 ^e	Bisto (T.M.O.-Torrari)	-34 coups

Bourse de 56,250\$.

Grand Prix automobile de Pau

Semaine 14, en France.

1 ^{er}	Fiverosa (T.M.O.-Torrari)	-0
2 ^e	Moose (C.C.R.-Tailbotte-Lego)	-4 coups
3 ^e	Fister (C.C.R.-Tailbotte-Lego)	-6 coups
4 ^e	Beerman (C.C.R.-Tailbotte-Lego)	-8 coups
5 ^e	Radio (T.M.O.-Torrari)	-11 coups
6 ^e	Muzo (Nelson-Moisirati)	-13 coups
7 ^e	Bisto (T.M.O.-Torrari)	-17 coups
8 ^e	Conehead (T.M.O.-Torrari)	-19 coups
9 ^e	Parciel (Nelson-Moisirati)	-31 coups
10 ^e	Gunhaller (Nelson-Moisirati)	-33 coups

Bourse de 46,875\$.

INTERVIEW EXPRESS:

Le président de la Ligue Prout, Stéphane Renaud

INTERVIEW EXPRESS AVEC LE PRÉSIDENT DE LA LIGUE PROUT SUR LE COMPTE-RENDU DE LA SAISON 1950 DU CHAMPIONNAT MONDIAL DES PILOTES.

FORMULE PROUT MAGAZINE: La saison 1950 étant maintenant du passé, avec ses bons et mauvais moments, où va maintenant le championnat FD1-évolution?

STÉPHANE RENAUD: Vers 1952, me semble que c'était clair!

F.P.M.: 1952, je sais! Mais n'est-ce pas là une réponse à la va-vite?

S.R.: Mais non, vous ne comprenez rien! On a fait 1950, on saute 1951 pour maintenant faire 1952.

F.P.M.: 1950 à 1952, on comprenait déjà le principe, mais l'avenir du championnat suite à la saison 1950?

S.R.: Faut tout vous expliquer ma parole! Justement, 1950 on l'a faite, suit ensuite 1952 puisqu'entre chaque saison on sautera une saison sinon on n'en finira jamais avec ce championnat FD1-évolution...

F.P.M.: Oui, mais, maintenant, l'avenir...

S.R.: 1952. C'est évident, il me semble! Et après ce sera 1954...

F.P.M.: Justement, 1954... n'est-ce pas un peu tôt pour en parler, sans savoir où ira ce championnat?

S.R.: 1952. Je vous l'ai dit tantôt... vous mélangez tout ma parole. Je commence à comprendre mon ami Yves à votre sujet! (N.D.L.R.: voir l'interview express du numéro précédent, avec Yves) Seulement après, on ira en 1954.

F.P.M.: Oui je sais, mais l'avenir de ce nouveau championnat dans tout ça?

S.R.: Oh! Lala! Que vous êtes compliqué. Bien sûr, ensuite ce sera 1954, mais pour l'instant il nous faudra faire 1952. 1950 c'est fini!

F.P.M.: Oui, je sais, mais, avant tout, vos commentaires sur ce que deviendra le championnat?

S.R.: 1952. Que dire de plus! C'est un beau championnat, il mérite d'avoir sa chance. 1952 aura sa place comme toutes les années paires qui suivront. 1954 aura sa chance plus tard.

F.P.M.: Vous vous moquez du journal et de ma personne?

S.R.: Aucunement. Et si je souris à votre question, ça n'a pas rapport, j'ai un rire nerveux.

F.P.M.: Bon! J'ai compris, j'abandonne. Un dernier mot avant de conclure?

S.R.: Je profiterai de cette tribune qui m'est finalement offerte après tant de questions plus inutiles les unes que les autres pour émettre ce petit commentaire qui suit. Le championnat FD1-évolution n'est qu'au début de son histoire. Je sais que plusieurs petits points seront à corriger dans les saisons à venir, surtout cette période actuelle alors que les écuries achètent des voitures. Jusqu'au moment où elles commenceront à construire leurs propres voitures, le championnat sera comme un brouillon où nous ferons des tests, avant d'en arriver à un modèle de fonctionnement adéquat. Ce sera vers 1958 que ça deviendra vraiment sérieux, alors que la plupart des écuries auront leur usine de niveau 1. Mais d'ici là, il y aura plusieurs ajustements à faire...

F.P.M.: Euh...

S.R.: On dit "merci Ligue Prout"!

Formule Prout Magazine N°171 est conçu, présenté et publié par Websteffe Productions. Responsable de la rédaction: Stéphane Renaud. © Ligue Prout, juillet 2018. WWW.LIGUE-PROUT.COM / WWW.WEBSTEFFE.COM