

Fin de la saison 1956 du championnat des pilotes de Formule Dé Un



SEMAINE 41 - Dernière étape de la saison 1956, le dernier rendez-vous avant d'entreprendre la prochaine saison, avant de mettre sur table les éléments de la saison 1958. Après cette soirée, le championnat FDI-évolution prendra congé, quelques semaines, le temps que la Ligue Prout puisse mettre à jour les données pour préparer la cinquième saison. 1958 risque d'être une grande saison, avec des nouveautés et, peut-être l'arrivée des premières voitures personnelles des écuries. Mais avant d'en arriver là, commençons par analyser cette dernière soirée de la quatrième saison du championnat FDI-évolution. Et comme d'habitude, Formule Prout Magazine y était pour vous résumer toute la soirée...

Bonne lecture.

FIN DE LA QUATRIÈME SAISON FDI-ÉVOLUTION: Une soirée relaxe et des courses de Formule Dé 2

Dernier rendez-vous de la saison 1956, cette dernière soirée se présentait sous le signe de la détente. Et c'est la joie dans le cœur que les membres participaient à cinq courses de Formule Dé 2, une formule de simulation très appréciée de la part des joueurs, surtout d'Yves qui, comme un enfant, lançait les dés dans tous les sens, tel un chien jouant à la baballe!

La première partie de la soirée, les courses de Formule Dé 2, fut quelque peu longue, cinq courses au programme, ça ne se fait pas en claquant les doigts. Surtout que d'autres constructeurs et pilotes participaient aussi à ce long programme; chaque joueur, en plus de son écurie, devait aussi s'occuper d'un constructeur non participant au championnat Formule Dé Un.

La seconde partie fut tout aussi longue, étant la dernière séance de *recherche & développement*, dernière chance aux écuries d'améliorer leurs éléments pour la prochaine saison. Les joueurs avaient beaucoup à faire, et beaucoup de D20 à lancer. Maintenant, il s'agira de voir quelle écurie participera à la saison 1958 avec sa propre voiture!

Fin de soirée

L'étape des courses de Formule Dé 2 et l'étape de *recherche & développement* prirent une bonne partie de la soirée... et les membres décidèrent de s'arrêter là, la soirée étant bien avancée déjà. Il n'y a donc pas eu de séance de jeu comme la ligue fait depuis quelques années. Pas de partie d'*Aventu-*

riers du rail, ni aucun autre jeu, au grand déplaisir de Jessy qui, semble-t-il, voulait continuer la soirée. Au programme, les rumeurs stipulent que la ligue se préparait à jouer à *Terraforming Mars*. Du moins, c'est ce qui était annoncé pour la soirée suivante, le temps de permettre à la Ligue Prout de mettre à jour les données du championnat FDI-évolution.

Le ciel nous est tombé sur la tête!

Le 21 mars, les membres de la Ligue Prout devaient se réunir pour une petite soirée de jeu, autre que Formula Dé, entre deux saisons du championnat FDI-évolution. Cette soirée n'a pas eu lieu, le gouvernement québécois venait d'interdire les rassemblements, intérieur comme extérieur, à cause d'un Coronavirus! Steffe, l'hôte de la soirée, avait beau expliquer qu'il n'y avait que de la bonne bière à la maison, pas de Corona, personne n'a tenté la chance d'aller le retrouver.

À partir du mois d'avril, les membres de la Ligue Prout se réunissaient, sur internet, pour jouer à *Terraforming Mars*.

À partir du mois de mai, la santé mentale de Steffe commençait à décliner.

Le 7 juin, Steffe se faisait passer pour une baleine dans le fleuve Saint-Laurent.

Le 10 juin, Steffe pétait aux frites! Mais rassurez-vous, maintenant il va bien!



Steffe en action dans le fleuve St-Laurent, autour de Montréal. Il va très bien!

LA CHAMPIONNAT MONDIAL DES PILOTES: Juan manuel Radio remporte le championnat de la saison 1956 et disparaît!



Herman a de quoi se réjouir, après trois saisons, il a enfin réussi à hisser un de ses pilotes au plus haut niveau de la Formule Dé Un, Juan Manuel Radio est couronné comme le meilleur pilote du monde... un succès qu'il n'aura eu le temps de célébrer que très peu de temps, quelques semaines plus tard il perdait la vie suite à un violent accident sur le circuit de Brands Hatch, dernière course de Formule Dé Un de la saison 1956, une course hors championnat pour rajouter au drame!

Juan Manuel Radio

Né en Argentine en 1911, de parents immigrants italiens, Juan Manuel Radio se passionne très vite aux voitures, devenant apprenti mécanicien dès l'âge de 11 ans. Quelques années plus tard il abandonne l'école et devient mécanicien pour un concessionnaire Gord, ce qui lui permet, à l'âge de 16 ans, de s'initier à la conduite automobile en essayant les nouveaux modèles.



En 1933, Radio ouvre son garage avec l'aide de son père et de ses frères. Et en 1936, alors âgé de 25 ans, il dispute sa première course, au volant d'une Gord A. Il répète l'expérience à plusieurs reprises. Il prend alors conscience de ses qualités de pilotes.

À partir de 1939, Radio abandonne les courses sur circuit pour se lancer dans les courses routières et remporte sa première grande épreuve en 1940 et devient le champion argentin de la catégorie, un titre qu'il conservera en 1941.

En 1942, la seconde guerre rejoint l'Argentine et le rationnement d'essence met en pause les courses automobiles. Ce n'est qu'en 1946 que les courses reprennent, cette fois encouragé par le président argentin, Juan Perón, grand amateur de sport automobile. Un championnat est alors organisé, invitant les meilleurs pilotes italiens et français. Radio s'y illustre et obtient le respect des pilotes européens. Il se décide de faire le saut en 1948, partant pour l'Europe, participer à des courses prestigieuses avec le soutien de Juan

Perón.

En 1949, l'Automobile Club d'Argentine crée une équipe de course Argentine. Radio y devient le pilote vedette, tout en continuant de participer aux courses dans son pays. En Europe, il remporte plusieurs succès et est acclamé en héros en revenant en Argentine et, surtout, avec un contrat dans ses bagages pour 1950 avec l'écurie Castle.

1950 voit la naissance du championnat des pilotes de Formule Dé Un. Radio, alors avec l'écurie Castle participe au nouveau championnat avec une voiture Tailbotte-Lego. Mais les résultats ne répondant pas à ses attentes, en 1952 il change d'écurie pour rejoindre l'écurie Tremblay, avec une voiture Torrari. Cette fois le succès est présent et il remporte ses deux premières victoires. Il termine la saison à la seconde place des pilotes.

En 1954, toujours avec l'écurie Tremblay, il ne remporte aucune victoire, une saison difficile. Cependant, il s'illustre en Formule Dé 2, toujours pour l'écurie Tremblay pour y terminer en seconde place du classement des pilotes. Il garde bon espoir pour la saison 1956.

La gloire est au rendez-vous en 1956, il remporte le titre de champion du monde des pilotes de Formule Dé Un en remportant quatre victoires sur une saison de cinq courses de championnat. Jamais un pilote n'aura eu autant de succès. Malheureusement, lors de la dernière course de la saison, une course ne comptant pas pour le championnat, Radio est victime d'un terrible accident et succombera de ses blessures la semaine suivante. Herman aura le mot de la fin: « *Juan Manuel Radio demeurera à tout jamais dans nos cœurs, comme son salaire le demeurera dans le mien, tellement ça me fera mal!* »



Juan Manuel Radio, en 1940.

Herman, patron de l'écurie Tremblay (T.M.O.). On a le goût de partager sa joie!



ÉCHOS ET BLA-BLA:

La Fédération Incompétente de l'Automobile plus près des constructeurs.

Désireuse de vouloir attirer et, surtout, conserver les grands constructeurs de l'automobile, la Fédération Incompétente de l'Automobile (F.I.A.) s'est approché d'eux, et a tenté de connaître leurs opinions sur le championnat des pilotes de Formule Dé Un. Déjà, le nom du championnat semble sonner faux aux oreilles de ces constructeurs, puisqu'il s'agit d'un championnat récompensant le meilleur pilote. Pour les constructeurs, d'être choisi par un pilote ou une écurie de valorise pas nécessairement leurs voitures. La saison dernière, la marque française Tailbotte-Lego se retirait du championnat dans ce sens: « Nous ne trouvons rien qui puisse nous garder dans la Formule Dé Un comme elle est présentement. Nous aurons beau à fournir des voitures, même un championnat acquis par un pilote avec notre marque, cela ne nous amène rien de plus, que ce soit par reconnaissance ou par le prestige. Seul le nom du pilote sera retenu dans l'histoire. Il nous faudrait davantage de visibilité... » avait expliqué le président de la marque française au moment de quitter la Formule Dé Un. D'autres constructeurs menacent de quitter aussi: Mortades, Moisirati, pour ne citer que les plus importants.

Les écuries, actuellement présentes dans le championnat, n'aident en rien dans cet exode, toutes ont l'intention de fabriquer leurs propres voitures dans un futur rapproché. Mais ces écuries auront besoin d'un moteur, d'où l'importance de voir les grands constructeurs demeurer dans le championnat. Mais encore faudrait-il qu'un intérêt quelconque les retienne.

C'est dans quel sens que la F.I.A. s'est penché cette saison, afin de découvrir ce qui pourrait motiver les grands constructeurs à demeurer. La réponse: un championnat des constructeurs. Mais comment y parvenir, tout en conservant le principe actuel du championnat des pilotes de Formule Dé Un? « Gardons le principe d'un championnat des pilotes, mettant en jeu les meilleures marques de voitures de catégorie Formule Dé Un. Le pilote aura toujours l'avantage d'être au premier rang,

ce qui est bien, le génie humain prenant l'avantage sur le génie mécanique. Cependant, un pilote qui remporte le championnat n'a pas nécessairement la meilleure voiture. Du même point de vue, la meilleure voiture pourrait remporter davantage de victoires que le meilleur pilote. Comme exemple, une femme peut satisfaire son homme, mais deux femmes peuvent encore faire mieux! » nous expliquait Jehan de Rochan, le président de la F.I.A.

En début d'année 1958, lors de la rencontre annuelle des clubs automobiles et des participants du championnat des pilotes de Formule Dé Un, un important vote se tiendra afin de mettre en place un championnat des constructeurs. En prenant exemple sur la saison 1956, le constructeur retiendra, pour chacune des courses le meilleur résultat parmi les pilotes utilisant sa voiture, de ces résultats, seulement les quatre meilleurs seront retenus sur les cinq courses présentées. Avec une visibilité ainsi ajoutée, le championnat deviendrait important aux yeux des constructeurs.

En 1958, le championnat des pilotes de Formule Dé Un deviendra, peut-être, simplement le championnat de Formule Dé Un, mettant en jeu deux championnats parallèles, lors d'un même calendrier. Le monde se transforme et change, la Formule Dé Un suivra aussi ce chemin. Peut-être, si tout le monde se dit en faveur de ce changement majeur.



Le président de la Fédération Incompétente de l'Automobile, Jehan de Rochan, fait du championnat des constructeurs une bataille personnelle!

18° Pitch (Vandall) +1 tour
Incident: accident pour Pitch au 2° tour, blessé 1 semaine. Bourse: 60.000\$

Grand prix des Frontières

Semaine 44, dixième épreuve de Formule Dé 2, sur le circuit de Chimay (Belgique). 3 tours.

- 1° Pitch (Vandall) -
- 2° Bisto (Wolf-Torrari) +1 coup
- 3° Mouse (C.C.R.-Mortades) +2 coups
- 4° Chignon (Vandall) +3 coups
- 5° Parciel (Blocus) +5 coups
- 6° Savahiri (B.R.O.) +6 coups
- 7° Brainham (Nelson-Moisirati) +7 coups
- 8° Grottrip (O.S.C.A.R.) +8 coups
- 9° Crossla (Blocus) +8 coups
- 10e Books (Nelson-Moisirati) +9 coups
- 11° Bonnet (Casper-Timax) +10 coups
- 12° Sautillant (O.S.C.A.R.) +1 tour
- 13° Fiverosa (T.M.O.-Torrari) +1 tour
- 14° Bitland (Casper-Timax) +1 tour
- 15° Beermann (C.C.R.-Mortades) +1 tour
- NC Gunhaller (T.M.O.-Torrari) +2 tours
- NC Eat (Casper-Timax) +2 tours
- NC Sasuffi (Wolf-Torrari) +3 tours

Incident: accidents pour Sasuffi (1° tour), Eat (2° tour), Gunhaller (2° tour), Beermann (3° tour) et Sautillant (3° tour); casse moteur pour Bitland (3° tour); et bris mécanique pour Fiverosa (3° tour). Gunhaller et Eat blessés pour 1 semaine. Bourse: 65.000\$

Grand prix du Nürburgring

Semaine 45, onzième épreuve de Formule Dé 2, sur le circuit du Nürburgring (Allemagne). 3 tours.

- 1° Gardleney (Nelson-Moisirati) -
- 2° Zizi (T.M.O.-Torrari) +1 coup
- 3° Sasuffi (Wolf-Torrari) +3 coups
- 4° Fiverosa (T.M.O.-Torrari) +5 coups
- 5° Pitch (Vandall) +6 coups
- 6° Bisto (Wolf-Torrari) +6 coups
- 7° Mouse (C.C.R.-Mortades) +6 coups
- 8° Villerossi (Wolf-Torrari) +8 coups
- 9° Klean (Wolf-Torrari) +8 coups
- 10e Savahiri (B.R.O.) +9 coups
- 11° Parciel (Blocus) +10 coups
- 12° Beermann (C.C.R.-Mortades) +1 tour
- NC Bonnet (Casper-Timax) +3 tours
- NC Crossla (Blocus) +3 tours

Incident: accidents pour Crossla (1° tour), Bonnet (1° tour) et Beermann (3° tour). Bourse: 65.000\$

Grand prix de Bordeaux

Semaine 46, douzième épreuve de Formule Dé 2, sur le circuit de Bordeaux (France). 3 tours.

- 1° Klean (Wolf-Torrari) -

- 2° Mouse (C.C.R.-Mortades) +2 coups
- 3° Savahiri (B.R.O.) +2 coups
- 4° Fiverosa (T.M.O.-Torrari) +5 coups
- 5° Gunhaller (T.M.O.-Torrari) +6 coups
- 6° Books (Nelson-Moisirati) +6 coups
- 7° Beermann (C.C.R.-Mortades) +8 coups
- 8° Pitch (Vandall) +8 coups
- 9° Sasuffi (Wolf-Torrari) +9 coups
- 10e Drill (C.C.R.-Mortades) +10 coups
- 11° Bisto (Wolf-Torrari) +11 coups
- 12° Brainham (Nelson-Moisirati) +13 coups
- 13° Bonnet (Casper-Timax) +14 coups
- 14° Eat (Casper-Timax) +14 coups
- 15° Crossla (Blocus) +1 tour
- NC Villerossi (Wolf-Torrari) +2 tours
- NC Parciel (Blocus) +3 tours

Incident: accidents pour Parciel (1° tour), Villerossi (2° tour); casse moteur pour Crossla (3° tour). Villerossi blessé pour 2 semaines. Bourse: 65.000\$

Grand prix de Barcelone

Semaine 48, treizième épreuve de Formule Dé 2, sur le circuit de Pedralbes (Espagne). 3 tours.

- 1° Sasuffi (Wolf-Torrari) -
- 2° Bonnet (Casper-Timax) +2 coups
- 3° Eat (Casper-Timax) +3 coups
- 4° Books (Nelson-Moisirati) +3 coups
- 5° Gunhaller (T.M.O.-Torrari) +4 coups
- 6° Fiverosa (T.M.O.-Torrari) +4 coups
- 7° Bisto (Wolf-Torrari) +6 coups
- 8° Crossla (Blocus) +6 coups
- 9° Mouse (C.C.R.-Mortades) +7 coups
- 10e Klean (Wolf-Torrari) +9 coups
- 11° Beermann (C.C.R.-Mortades) +10 coups
- 12° Drill (C.C.R.-Mortades) +11 coups
- 13° Brainham (Nelson-Moisirati) +13 coups
- 14° Parciel (Blocus) +1 tour

Incident: accident pour Parciel (3° tour). Bourse: 75.000\$

Vous trouverez le classement complet du championnat Formule Dé 2 sur le site web FD1-évolution, dans la section des actualités.

LA SAISON 1956 EN IMAGE:



GP d'Argentine: retour d'un vieil ami. Jean-françois... il a disparu encore depuis!



GP d'Argentine: réaction d'Yves à la vue de Jean-François!



International Trophy Meeting: menton levé, réaction de Jessy devant le petit peuple... le peuple étant Steffe à ses côté!



GP de Monaco: Herman a tout donné pour la victoire... a en ronfler même!



Indianapolis 500: Steffe... ça se passe de commentaire!



GP de France: Yves chicane Herman, il n'a pas respecté la distanciation!



GP d'Italie: victoire d'Herman qui confirme le championnat à son pilote, Radio.



GP de Brands Hatch: surprise pour Jessy... il a eu peur du photographe!



GP de Brands Hatch: déception pour Steffe, sa sandale a rendu l'âme!

ÉCHOS ET BLA-BLA:

D'autres changements à prévoir pour 1958

En plus du vote pour introduire le championnat des constructeurs, d'autres nouveautés seront à l'ordre du jour lors de la soirée des préparatifs de la saison 1958. Voici un court résumé...

L'ajout d'une sixième course pour le championnat des pilotes; à exclure un circuit qui sera présenté hors championnat, entre Buenos Aires, Monaco, Zandvoort (les deux circuits), Francorchamps, Rouen-les-Essars, Silverstone et Monza.

Interdiction de l'ajout d'alcool dans l'essence; de toute façon, personne ne le faisait.

Les écuries, actuellement présentes dans le championnat, utiliseront peut-être leurs propres voitures. Beaucoup de travail a été fait dans ce sens lors de la saison 1956.

Dans la plupart des cas, des votes seront nécessaires, en tenant compte du vote des écuries, du vote de la F.I.A., de la F.I.S.A., et du vote des promoteurs de Grands Prix.

FORMULE DÉ 2:

Réservé aux constructeurs de Formule Dé Un et aux participants du championnat de Formule Dé Un.

Sussex Trophy

Semaine 41, neuvième épreuve de Formule Dé 2, sur le circuit de Goodwood (Grande-Bretagne). 3 tours.

- 1° Sautillant (O.S.C.A.R.) -
- 2° Savahiri (B.R.O.) +3 coups
- 3° Gunhaller (T.M.O.-Torrari) +3 coups
- 4° Brainham (Nelson-Moisirati) +3 coups
- 5° Bitland (Casper-Timax) +4 coups
- 6° Sasuffi (Wolf-Torrari) +4 coups
- 7° Beermann (C.C.R.-Mortades) +5 coups
- 8° Bonnet (Casper-Timax) +6 coups
- 9° Eat (Casper-Timax) +6 coups
- 10e Fiverosa (T.M.O.-Torrari) +6 coups
- 11° Mouse (C.C.R.-Mortades) +6 coups
- 12° Books (Nelson-Moisirati) +8 coups
- 13° Crossla (Blocus) +8 coups
- 14° Grottrip (O.S.C.A.R.) +9 coups
- 15° Bisto (Wolf-Torrari) +10 coups
- 16° Chignon (Vandall) +10 coups
- 17° Parciel (Blocus) +12 coups

Formule Prout Magazine

édition 1956 se termine avec ce numéro, mais il sera de retour pour la saison 1958 du championnat FD1-évolution. Il vous sera encore présenté sous format "grand journal", afin de ressembler à l'époque des années 1950, mais avec deux pages de plus, avec davantage de chroniques et d'analyses...

Formule Prout Magazine se veut d'être un journal à l'image des membres de la Ligue Prout, aussi, vous êtes invité à y participer, par des articles, des éditions, des commentaires, ou des ronflements de fin de soirée!

On se retrouve en 1858, très bientôt...