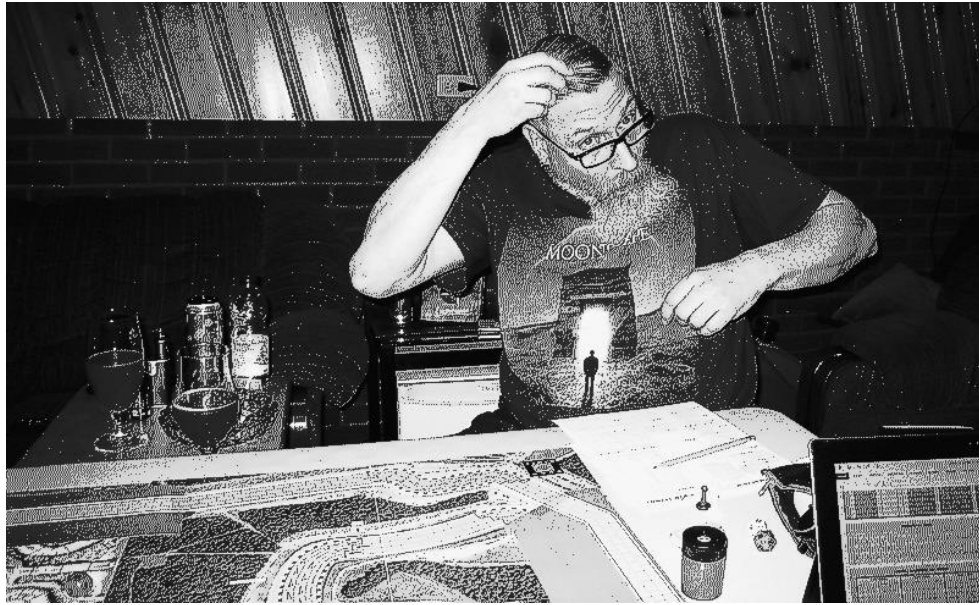


Fin de la saison 1954 du championnat des pilotes de Formule Dé Un



Le circuit de Monza, version 1950.

SEMAINE 45 - Avec la 44^e semaine d'activité, du championnat FD1-évolution, présentation du Grand Prix de Formule 2 de Barcelone, prenait fin officiellement la saison 1954. Une autre page de l'histoire de la FD1 se tournait, mettant un point final à la troisième saison du championnat FD1-évolution. Quel beau championnat!

Pour une troisième saison consécutive, Yves sortait vainqueur du championnat des pilotes, son écurie, Castle Car & Racing, offrant à Hans Beermann, les meilleurs moyens pour devenir le grand champion. L'Allemand a chaudement disputé le titre avec Jack Brainham, de l'écurie Nelson.

Le temps d'une dernière soirée, la dixième, les joueurs se réunissaient, le temps de faire les dernières courses de Formule 2 et d'effectuer les dernières recherches/développements de la saison. Et encore une fois, Formule Prout Magazine était là... Non, mais quel beau journal!

Bonne lecture.

LA DIXIÈME SOIRÉE DE LA TROISIÈME SAISON: Simulation, développement et rails!

Tous les joueurs présents, la dernière soirée s'est déroulée sous haute surveillance de la direction de la Ligue Prout, comme d'habitude. Terminé les tracasseries de la compétition, la bière coulait à flots, les membres heureux de terminer une saison du championnat FD1-évolution. Une saison terminée, cela signifie une nouvelle saison qui débutera prochainement.

Les courses de Formule 2 étaient à l'honneur, dernières chances d'aider aux développements de leurs voitures, les écuries profitaient de l'occasion au maximum. Deux courses remportées par Jean Béret, de l'écurie Nelson, une remportée par Hans Beermann, de l'écurie Castle, et une remportée par Villerosi, avec l'écurie Connout. En effet, sur les trois premières courses de la soirée, les constructeurs qui ne participent pas au championnat de Formule Dé Un étaient invités; une belle pensée de la part des organisateurs afin de favoriser les nouveaux venus, motoristes et constructeurs.

La seconde partie de la soirée était consacrée aux développements, dernière chance de construire voitures et moteurs pour la saison 1956. Les D20 étaient à l'honneur, ainsi que les shooters!

Les Aventuriers du Rails

Devenu le jeu préféré des membres de la Ligue Prout, après Formule Dé, le jeu des Aventuriers du Rail était installé, pour le restant de la soirée. À défaut de construire des voitures, les joueurs installaient des réseaux ferroviaires!

La Ligue Prout proposait de mettre en jeu des points de Recherche & Développement pour le championnat FD1-évolution, mais s'est rapidement avisé devant la réaction d'Yves, bien d'accord avec l'idée, en transe sous l'effet de la nouvelle!

Le grand gagnant des parties des Aventuriers du Rail, sans conteste, Jessy, qui a remporté plusieurs parties, contre une ou deux pour les autres joueurs.

Fin de la saison 1954

Après une belle soirée de camaraderie, sauf pour les perdants, c'est ainsi que se terminait la dernière soirée de la saison 1954.

À la demande de la Ligue Prout, les membres ont accepté un congé d'un mois, cessant ainsi temporairement les activités du championnat FD1-évolution. Cette période étant demandée afin de permettre à la ligue d'actualiser les données de la prochaine saison. « Ça va tellement vite, ce championnat-là, que j'en viens à y perdre mon latin... normal me direz-vous, puisque je ne parle pas cette langue... c'est une expression s'tie! » nous expliquait Stéphane Renaud, président de la Ligue Prout et organisateur du championnat FD1-évolution.

Photo 360 degré, une technologie du futur, de gauche à droite: Steffe (Nelson), Jessy (Wolf), Herman (Tremblay) et Yves (Castle).



LA CHAMPIONNAT MONDIAL DES PILOTES: Hans Beermann remporte le championnat de la saison 1954



En trois saisons, l'écurie Castle Car And Racing aura réussi à remporté trois championnats des pilotes, avec trois pilotes différents. Le dernier de ces trois pilotes, l'allemand Hans Beermann, qui en était à sa seconde saison dans le championnat mondial des pilotes de Formule Dé Un.

Hans Beermann

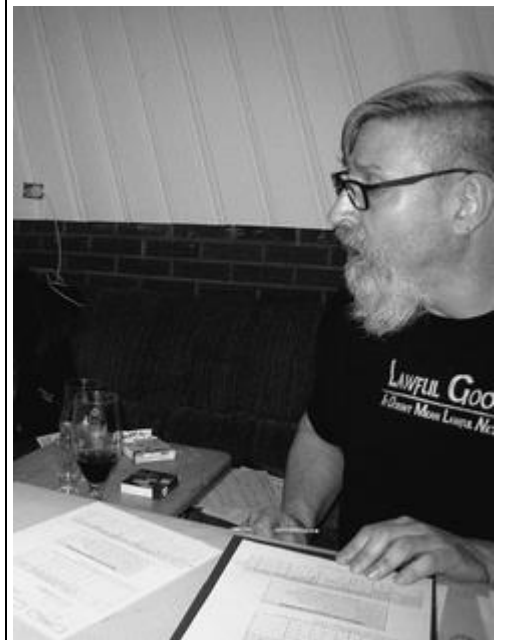
Né en 1928, Hans Beermann débute sa carrière comme boulanger avant de participer à des courses de rallye quelques années plus tard. Surnommé Hans le Chanceux, il s'est toujours sorti de différents accidents spectaculaires. Cette année, lors des Mille Miglia, alors que les barrières d'un chemin de fer s'abaissent au dernier moment, avant le passage du train de Rome, Beermann, pilotant une très basse Bosche 550 Spyder, décide qu'il est trop tard pour freiner, frappe l'arrière du casque de son navigateur pour qu'il se baisse et passe à la grande surprise des spectateurs sous les barrières en train de descendre et juste avant le train. Inutile de vous mentionner la colère d'Yves, le patron de l'écurie Castle lorsqu'il prit connaissance de cette nouvelle, mettant en péril la saison du pilote en Formule Dé Un.

Beermann arrive en 1952 chez l'écurie Castle, alors avec la voiture Tailbotte-Lego. Allemand, il est sans doute un des artisans de la signature de la marque allemande Mortades avec l'écurie Castle, annonçant le début d'une nouvelle ère pour l'écurie de bières! Ce partenariat donne de bons résultats dès les débuts, ce championnat des pilotes comme preuve.

Et l'avenir de Beermann, après ce championnat acquis? Aimant piloter des voitures de sport, dans des courses de côte et d'endurance, le pilote allemand aura mainte occasion de refroidir son écurie, par les nombreux dangers qui le guettent.

De son côté, Yves, patron de l'écurie Castle Car And Racing, tenait les propos suivants: « Nous nous attendions à ce que Mouse, le Champion en titre, connaisse une autre belle saison. Ce ne fut pas le cas malheureusement. Mais notre équipe a

de la profondeur et Beermann a su répondre de brillante façon: remporter le Championnat des pilotes. Notre développement va bien, nous avons confiance en l'avenir. Peu importe qui sera en tête du classement pour notre équipe, nous l'appuierons dans ses efforts. Vive Castle!»



Yves (Castle), lors de la dernière soirée, lors des courses de Formule Dé 2.

Un grand bravo à toute l'écurie Castle, pour ce troisième titre des pilotes, un petit bravo pour Yves, team manager de l'écurie. Levons nos verres, un peu moins haut pour Yves, qui profite de tout le succès que lui apportent ses pilotes.

Ci-dessous: Yves reçoit son prix de la main du président de la Ligue Prout, une El Diablo de la Microbrasserie du Lièvre. Remarquez l'air de Stéphane, à la fois propriétaire de l'écurie Nelson et du pilote Brainham qui avait une chance au titre!



LES PRÉPARATIFS DE LA SAISON 1956: Le moteur Torrari doublement présent dans le championnat mondial des pilotes de Formule Dé Un.



Encore une fois, le motoriste Torrari aura une double présence dans le championnat de Formule Dé Un. Rien de vraiment nouveau, puisque c'est le cas depuis le début du championnat, en 1950. Cependant, cette fois, Torrari offrira le même moteur aux deux écuries, Wolf et Tremblay. La première étant une écurie cliente, et la seconde une écurie partenaire.

Le développement futur du moteur Torrari devrait être rapide dans les années à venir, surtout avec un partenariat omni présente avec l'écurie Tremblay, avec laquelle, Torrari entretient de bonnes relations. D'ailleurs, Enzo Torrari lui-même, n'est-il pas à la tête de l'écurie Tremblay, à titre de directeur général! Le grand maître Enzo tenait les propos suivants: « *Con il Scuderia Tremblay, caboummo tutte le competizioni e Torrari diventerà il padrone del mondo... Si!* » Des propos qui en disent long sur le caractère d'Enzo!

L'écurie Nelson: l'heure des choix!

L'écurie Nelson venait de très loin cette saison, parvenant à lutter pour le titre des pilotes suite à deux désastreuses saisons. Le partenariat avec le constructeur Moisirati ne semblait pas porter fruit, aussi Steffe, team principal de l'écurie, songeait-il à changer de partenaire pour la saison à venir: « *On semble aller nulle part! Je m'interroge sérieusement sur l'avenir, aussi je dois prendre le temps de bien réfléchir...* » Ensuite on l'a perdu dans un coin, avec quelques bouteilles de bières. Il ne peut s'empêcher de boire rapidement, au détriment de ses amis... amis? On le sait bien, il n'y a pas d'amis dans le championnat FD1-évolution!

Mais après quelques moments de réflexion, Steffe en est venu à la décision suivante: « *Dès 1958, nous fabriquerons notre propre voiture. De là débutera réellement la grande aventure de la Formule Dé Un. En attendant, la saison 1956 sera une saison de transition, le temps de mettre au point notre voiture. Alors peu importe avec quel constructeur nous serons, ça n'aura pas d'importance... bien que nous aimerions remporter un titre des pilotes... nous étions si proche la saison dernière.* »

Bref, l'écurie Nelson continuera de profiter des voitures Moisirati, pour une autre saison encore. Mais cette décision est stratégique, puisque l'écurie voudrait profiter des moteurs Moisirati au moment du développement de sa voiture, ce qui explique ce choix.

Mortades décide d'honorer son contrat avec l'écurie Castle

Heureux du succès obtenu dans la saison précédente, le constructeur décidait de respecter le partenariat avec l'écurie Castle, une entente de trois saisons signée au début de la saison 1954. Mortades décide donc de continuer de l'avant, désireux de poursuivre son succès. Chez les patrons de la firme allemande, on tenait les propos suivants: « *Ya! It das good decision, good pour affaires et ventes auto in monde. Domination, enfin we avoir écrasé!* » De son côté, Yves, patron de l'écurie Castle, répondait de la façon suivante: « *Y'étaient bien mieux de respecter notre contrat, les bâtards!* »

La valse des pilotes

Peu de changement du côté des pilotes. Voici un court résumé...

L'écurie Castle: l'écurie demeure fidèle à Mouse et Beermann, deux champions. Fister demeure et un nouveau venu, l'américain Phil Drill.

L'écurie Nelson: Brainham demeure en signant un contrat jusqu'en 1960. La blessure de Béret, durant l'entre saison, oblige l'écurie à remanier les autres pilotes avec trois nouveaux venus: Tony Books, Dan Gardleney et Harry Skull.

L'écurie Tremblay: On reste fidèle du côté de l'écurie d'Herman, avec trois contrats reconduits, Fiverosa, Gunhaller et Radio. Charles Zizi revient dans la Formule Dé Un après avoir terminé dernier dans le championnat de Formule Dé 3 1954. Allez comprendre quelque chose!

L'écurie Wolf: fidèle à son habitude, Jessy, patron de l'écurie, y allait de plusieurs changements. Trois pilotes déjà connu dans le monde de la Formule Dé Un, avec Sasuffi, Klean et Villerossi. De plus, la signature avec un champion, Bisto, devrait faire remuer tout ce petit monde!

Les changements pour 1956

À partir de la saison 1956, la Ligue Prout autorisera la participation de dix voitures pour les courses du championnat mondial des pilotes. Les écuries pourront inscrire jusqu'à un maximum de trois voitures pour la séance des qualifications, les dix meilleurs résultats prenant part à la course. Cependant, chaque écurie sera assurée d'avoir un minimum de deux voitures pour la course. Aucun changement pour les courses hors championnat, un maximum de trois voitures, par écurie, pourront participer à la course.

Dans le calendrier 1956, un vote refusait Monaco dans les Grands Prix comptant pour le championnat. Monaco se retrouve donc dans le calendrier des courses hors championnat.



On n'en parle pas beaucoup, mais Jessy (Wolf) était bien là, et même confiant que quelque chose de bon arriverait dans la nouvelle saison!



Grand Prix de Barcelone

Semaine 44, sur le circuit de Pedralbes, Barcelone (Espagne). 3 tours.

1 ^{er}	Beermann (Castle-Mortades)	-
2 ^e	Sautillant (Wolf-Torrari)	+0 coup
3 ^e	Mangeon (Wolf-Torrari)	+2 coups
4 ^e	Mouse (Castle-Mortades)	+3 coups
5 ^e	Radio (Tremblay-Torrari)	+4 coups
6 ^e	Brainham (Nelson-Moisirati)	+5 coups
7 ^e	Conehead (Wolf-Torrari)	+6 coups
8 ^e	Fiverosa (Tremblay-Torrari)	+7 coups
9 ^e	Béret (Nelson-Moisirati)	+8 coups

Aucun incident.

Bourse de \$ 70 000.

Classement FD2 11 épreuves (final).

1 ^{er}	Mouse (Castle-Mortades)	38 pts
2 ^e	Radio (Tremblay-Torrari)	37 pts
3 ^e	Beermann (Castle-Mortades)	29 pts
4 ^e	Béret (Nelson-Moisirati)	27 pts
5 ^e	Sautillant (Wolf-Torrari)	21 pts
6 ^e	Mangeon (Wolf-Torrari)	20 pts
7 ^e	Fiverosa (Tremblay-Torrari)	17 pts
8 ^e	Gunhaller (Tremblay-Torrari)	16 pts
9 ^e	Conehead (Wolf-Torrari)	15 pts
10 ^e	Villerossi (Connout)	8 pts
11 ^e	Frère (Nelson-Moisirati)	6 pts
11 ^e	Chignon (HLM)	6 pts
11 ^e	Fister (Castle-Mortades)	6 pts
14 ^e	Zizi (Bandini)	3 pts

FORMULE DÉ 3:

Réservé aux pilotes qui ne participent pas aux courses de FD1.

Daily Telegraph Trophy

Semaine 39, sixième épreuve de Formule Dé 3, sur le circuit de Aintree (Grande-Bretagne). 2 tours.

1 ^{er}	Pitch (Moisirati)	-
2 ^e	Eat (Casper-Biscot)	+1 coup
3 ^e	De Granfankiri (Moisirati)	+2 coups
4 ^e	Crossla (Casper-Biscot)	+3 coups
5 ^e	Sabou (Connout-Altela)	+3 coups
6 ^e	Villerossi (Torrari)	+3 coups
7 ^e	Chignon (Bandini)	+4 coups
8 ^e	Classe (Torrari)	+6 coups

Aucun incident.

Classement FD3 6 épreuves (final).

1 ^{er}	De Granfankiri (Moisirati)	28 pts
2 ^e	Pitch (Moisirati)	23 pts
3 ^e	Eat (Casper-Biscot)	20 pts
4 ^e	Sabou (Connout-Altela)	18 pts
5 ^e	Villerossi (Torrari)	15 pts
6 ^e	Chignon (Bandini)	13 pts
7 ^e	Crossla (Casper-Biscot)	11 pts
8 ^e	Classe (Torrari)	6 pts
9 ^e	Zizi (HLM-Lolo Frite)	4 pts

De Granfankiri savourait son titre de Formule Dé 3, avant de connaître son funeste sort au Grand Prix du Nürburgring, en Formule 2, dans le même week-end.

FORMULE DÉ 2:

Réservé aux voitures et pilotes de Formule Dé Un, ainsi qu'aux potentiels constructeurs.

Grand Prix du Nürburgring

Semaine 39, sur le circuit du Nürburgring (Allemagne), 3 tours.

1 ^{er}	Villerossi (Connout)	-
2 ^e	Chignon (HLM)	+1 coup
3 ^e	Frère (Nelson-Moisirati)	+3 coups
4 ^e	Zizi (Bandini)	+3 coups
5 ^e	Sautillant (Wolf-Torrari)	+4 coups
6 ^e	Mouse (Castle-Mortades)	+5 coups
7 ^e	Mangeon (Wolf-Torrari)	+5 coups
8 ^e	Conehead (Wolf-Torrari)	+6 coups
9 ^e	Beermann (Castle-Mortades)	+7 coups
10 ^e	Fister (Castle-Mortades)	+8 coups
11 ^e	Crossla (Casper)	+10 coups
NC	Étincelan (Bandini)	accident
NC	Parciel (Nelson-Moisirati)	accident
NC	Eat (Casper)	accident
NC	Fiverosa (Tremblay-Torrari)	moteur
NC	Radio (Tremblay-Torrari)	accident
NC	De Granfankiri (Connout)	accident

Blessures d'une semaine pour Parciel et Eat.

Mort pour De Granfankiri, alors qu'il participait à deux courses dans le même week-end; ça lui apprendra!

Bourse de \$ 45 000.

Grand Prix de Caen

Semaine 40, sur le circuit de Caen (France), 3 tours.

1 ^{er}	Béret (Nelson-Moisirati)	-
2 ^e	Radio (Tremblay-Torrari)	+2 coups
3 ^e	Beermann (Castle-Mortades)	+2 coups
4 ^e	Mouse (Castle-Mortades)	+3 coups
5 ^e	Fiverosa (Tremblay-Torrari)	+4 coups
6 ^e	Mangeon (Wolf-Torrari)	+4 coups
7 ^e	Chignon (HLM)	+5 coups
8 ^e	Crossla (Casper)	+6 coups
9 ^e	Conehead (Wolf-Torrari) Béret	+7 coups
10 ^e	Brainham (Nelson-Moisirati)	+8 coups
11 ^e	Étincelan (Bandini)	+9 coups
12 ^e	Sautillant (Wolf-Torrari)	+10 coups
13 ^e	Zizi (Bandini)	+11 coups
14 ^e	Villerossi (Connout)	+13 coups

Aucun incident.

Bourse de \$ 55 000.

Grand Prix de Berlin

Semaine 41, sur le circuit de l'Avus, Berlin (Allemagne), 3 tours.

1 ^{er}	Béret (Nelson-Moisirati)	-
2 ^e	Fister (Castle-Mortades)	+1 coup
3 ^e	Fiverosa (Tremblay-Torrari)	+1 coup
4 ^e	Sautillant (Wolf-Torrari)	+1 coup
5 ^e	Conehead (Wolf-Torrari)	+2 coups
6 ^e	Chignon (HLM)	+3 coups
7 ^e	Eat (Casper)	+4 coups
8 ^e	Villerossi (Connout)	+5 coups
9 ^e	Étincelan (Bandini)	+7 coups
10 ^e	Zizi (Bandini)	+7 coups
11 ^e	Mouse (Castle-Mortades)	+8 coups
12 ^e	Mangeon (Wolf-Torrari)	+9 coups
13 ^e	Brainham (Nelson-Moisirati)	+10 coups
14 ^e	Beermann (Castle-Mortades)	+10 coups
NC	Radio (Tremblay-Torrari)	accident

Blessures d'une semaine pour Radio.

Incident: Radio (accident) au 1^{er} tour.

Bourse de \$ 45 000.

