

FORMULE PROUT

NUMÉRO 70 • 15 AOÛT 2009 • 10 PAGES • WWW.LIGUE-PROUT.COM

magazine



DÉBUT DE LA 2^e SAISON
PROUT **FD-CART**

YVES INVINCIBLE?

4 VICTOIRES DE SUITE EN FORMULA D

+

L'HISTOIRE DE L'INDYCAR
1^{ère} PARTIE

GRAND PRIX DE LONG BEACH



LE GRAND PRIX DE LONG BEACH 2010 – ÉPREUVE 1/6



RETOUR AU CHAMPIONNAT AMÉRICAIN DE VOITURES MONOPLACES

Grand retour pour le championnat FD-CART de la ligue Prout après 5 ans d'absence pour sa seconde saison; petite pause entre deux saisons du championnat FD1 dans un championnat de **Formule Dé** (maintenant appelé **Formula D** – on ne le dira jamais assez!) beaucoup moins compliqué, les forces des équipes étant aussi mieux équilibré (quoi que toujours trop fort pour Jessy – ça aussi on ne le dira jamais assez!). Aucune nouveauté dans le système du championnat Prout FD-CART sauf l'introduction des coûts de participation pour les voitures. Le départ lancé demeure toujours la grande attraction et le moment le plus excitant de la course... les filles d'Yves ne sont toujours pas assez âgées pour remplir ce rôle... quoi que pour cette première course nous avons eu droit à une nouvelle venue avec la petite amie de cœur de Jessy... mais une fille qui s'attache à Jessy, c'est louche!

Parlant de Jessy, il représente la nouvelle recrue de ce championnat alors que Yves et Steffe demeurent les vétérans. Herman se fait remarquer par son absence, une absence davantage pour son amitié envers les joueurs que le joueur lui-même; la ligue Prout espère toujours un retour possible de ce membre, si Francine peut lui donner la liberté qu'il mérite (héhéhé). Bref, c'est donc avec trois joueurs, trois équipes et 9 voitures que la seconde saison du championnat Prout FD-CART débutait ce 30 janvier 2010.

À quoi peut-on s'attendre pour cette première course FD-CART 2010? Sans doute un peu de mélanges dans l'esprit des joueurs, surtout par rapport aux quelques règles strictes du



Le circuit de Long Beach, Californie.

championnat FD-CART! Mais comment oublier ses fameux départ lancé qui ont faits la renommé de ce jeune championnat! Du côté des joueurs, il fallait s'attendre à un Steffe en pleine puissance, c'est pourquoi la fugue d'Yves en a surpris plus d'un, ce joueur continuant

sa lancé de victoires entreprise en fin de la saison FD1 2009. Et Jessy, nouveau venu dans le championnat américain? Suite à sa désastreuse saison 2009 dans le championnat FD1, il ne pouvait faire pire... sans doute la seconde place qui lui revient dans cette course l'aidera dans son estime personnel et que, enfin, il parviendra à se mettre entre les deux autres rivaux.

Heureux de sa victoire, Yves posait fièrement avec à ses côté une préposée aux serviettes... il est vrai que c'était chaud pour un mois de février!



L'introduction est maintenant faite, place au spectacle, à une nouvelle saison Prout de **Formula D**, la seconde saison du championnat FD-CART.

FFM



PRÉPARATIONS ET QUALIFICATIONS



GRANDE PREMIÈRE POUR LA PREMIÈRE COURSE DE L'ANNÉE 2010 : JESSY EN AVANT SCÈNE!

C'est maintenant officiel : Jessy Pharand-Tremblay (ou Tremblay-Pharand?!) a maintenant une petite amie. Dernier de la bande à se faire une petite amie! Une petite amie! Tout simplement incroyable, comment décrire la surprise vis-à-vis la bande de la ligue Prout! Comment une personne de la sorte pouvait-il s'attirer la sympathie d'une autre personne, surtout de la gente féminine? On se questionne, malheureusement sans réponse. Mais on aime bien notre petit Jessy national et on est prêt à tout lui pardonner... Quand même! Une blonde! Bien pour dire à quel point la vie nous réserve de petites surprises! Bref, c'est donc lors de la première course de la série Prout FD-CART que les membres Prout rencontrèrent la petite amie de Jessy. Un événement qui, déjà, faisait moment de sensation dans la petite ligue. Le temps de quelques secondes, la première page était consacré à... merde! On a oublié son nom à cette jeune femme courageuse! Ce que ça peut être con des fois! Non mais aller oublier une communication ainsi! Allez, on recommence tout du début : Jessy a une blonde, point final!

Retour aux qualifications!

Les budgets sont maintenant faits et rien ne va plus! Les équipes Indy ont pris connaissance de leurs chiffres finaux et c'est avec une triste émotion que la nouvelle équipe du championnat FD-CART, Bazou Indycar Racing, annonçait la participation de deux voitures seulement. Le grand (petit?) patron de l'équipe, Jessy, expliquait sa décision par la déclaration suivante : «*On n'a pas assez d'argent! Bâtard!*» Des mots qui en disaient long sur la philosophie de la nouvelle équipe, il lui faudra terminer son secondaire afin de comprendre les subtilités des chiffres et des commanditaires. Pour sa part, la grande pénalisée par cette décision, Sarah Fister, tenait les propos suivants : «*Tremblay junior, c'est rien qu'un ?&%\$%.*»

L'ordre des premières qualifications furent déterminé par le hasard, un heureux tirage pour

l'équipe Thundersharks qui voyait ses trois pilotes parmi les derniers, Dr Doom



Jessy (Bazou) et Audrey.

(NWO) étant le tout dernier. Les deux pilotes Bazou étaient les premiers, les malheureux! Heavy Teddy et Titan, des « vieux » de la FD1 prenaient la piste les premiers pour leurs tours de qualification, avec un tour de 15 coups (+1 pénalité) pour le premier et un 16 coups pour le second. Deux pilotes du New World Order prenaient la suite; Wildheïme avec un 15 coups et Kassanakee avec 16 coups, une sorte de copie conforme aux deux premiers! Du coup, remarquez trois anciens pilotes de la FD1 parmi les quatre premiers, il semblerait qu'il manquerait d'équipes dans l'autre championnat!

Le tour parfait : de la magie?

La ligue Prout avait déterminée le tour parfait du circuit de Long Beach en 15 coups, que ce soit sous le soleil ou sous la pluie. Étrangement, les deux pilotes suivants réussirent des tours en 14 coups : deux pilotes de l'équipe Thundersharks avec Steffe et Luiossi. Cependant, Steffe se voyait pénalisé de 3 coups. Ici aussi, toujours intéressant de remarquer

un autre pilote provenant de la FD1, 4 en 6, avec Steffe. Pour ce qui est du « 14 coups », peut-être faut-il voir là une démonstration fracassante du compteur officiel des coups qui, nul doute, devait être Jessy! Encore un

coup dû à sa nouvelle blonde.

Finalement, Pixon (Thundersharks) et Dr Doom (NWO) étaient les derniers à s'élancer, chacun obtenant un tour en 15 coups, +3 pénalités pour Pixon et +1 pénalité pour Doom.








Les bons et les mauvais coups!

Cette première pôle revient donc à Vidantono Luiossi. Le meilleur chrono est attribué à ce même pilote avec 1 minute et 32,02 secondes. Le meilleur temps absolu revient encore au même pilote, avec le même chrono. Luiossi est donc le grand gagnant de cette parti du week-end.

Le titre du grand perdant revient à Titan (Bazou) de qui on s'attendait à beaucoup mieux que cette 6^e place au départ (sur 8) : un tour en 16 coups, le pire chrono et le pire temps absolu. Papa tremblay doit avoir honte devant des résultats si médiocres.

FFM

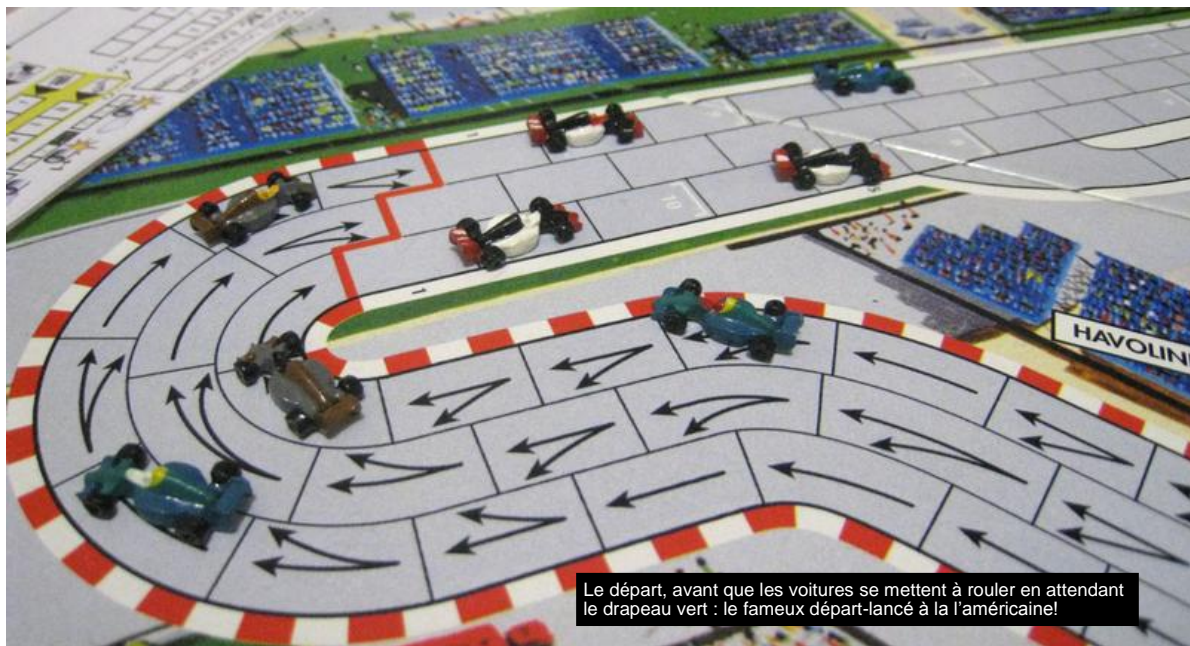
GRILLE DE DÉPART

	2 Böme Wildheïme New World Order 15 coups (1'52"68)		4 Dr Doom New World Order 16 coups (1'42"06)		6 Titan Bazou 16 coups (2'14"73)		8 Scott Pixon Thundersharks 18 coups (1'48"36)	
	1 Vidantono Luiossi Thundersharks 14 coups (1'32"02)		3 Hippo Kassanakee New World Order 16 coups (1'33"64)		5 Heavy Teddy Bazou 16 coups (2'11"31)		7 Steffe Thundersharks 17 coups (1'47"50)	



UN PREMIER PODIUM À TROIS JOUEURS: PAS DE CHICANE POUR LE GP DE LONG BEACH!

Cinq pilotes ont eu la chance de dominer cette première course de l'année, l'équipe de Steffe – Thundersharks – étant la moins dominatrice avec seulement un leader sur trois. Le team Bazou avait aussi un seul leader mais signalons que l'équipe de Jessy avait décidé d'envoyer deux pilotes seulement dans la mêlée. Luiossi (Thundersharks) n'a dominé que les deux premiers coups seulement avant de voir cinq autres concurrents passer devant lui. Le premier tour fut à l'honneur des espérances des organisateurs alors que six voitures demeuraient dans le même coup. L'équipe Thundersharks, malgré un bon début de week-end, fut rattrapée par la malchance, Luiossi étant victime d'un accident à la fin du premier tour. Steffe et Pixon tentèrent d'attaquer mais les deux pilotes, bien que dans le coup tout au long du premier tour ne parvinrent pas à prendre la tête de la course. Les espoirs de l'équipe de Steffe s'évanouissaient dans le second tour, terminant finalement la course avec un coup de retard sur le meneur.



Le départ, avant que les voitures se mettent à rouler en attendant le drapeau vert : le fameux départ-lancé à la l'américaine!

Titan et Bazou prennent le relais

La course folle du premier tour – entre six pilotes – est remportée par Titan de *Bazou Indycar Racing Team*. Parti de la 6^e place, le pilote mongol prenait la tête de la course au 14^e coup. L'équipe de Jessy sembla prendre tout le monde par surprise, à commencer par lui-même! Menaçant dans le premier tour, Titan sera rapidement dépassé, après trois coups en tête, et s'inclinera finalement en seconde place devant un ancien partenaire, Kassanakee (NWO). L'autre pilote Bazou? Teddy ne sera que l'ombre de lui-même, se retrouvant après un tour à deux coups des meneurs et terminant sa course en 7^e place avec 4 coups de retard. Malgré tout, Jessy a réussi ce qu'il avait peine à faire l'année dernière en FD1 : jouer les troubles fêtes, Steffe et son équipe en étant les premiers surpris.

Une victoire à l'arrivée pour NWO

Rapidement, après le départ, Wildheime et kassanakee – deux pilotes New World Order – réussirent à menacer Luiossi, jusqu'à le dépasser après les deux premiers coups de jeu. Kassanakee fut quelque peu malchanceux dans les dés mais réussit un excellent arrêt court dans les puits à la fin du tour qui lui permis de rejoindre les deux autres pilotes NWO et ainsi entamer le second tour avec une lutte entre 6 pilotes. Fort de cette chance, Kassanakee parvint à dominer le second tour

jusqu'à prendre la tête seul. De son côté, Wildheime dû s'incliner dans la chaude lutte et terminer la course en 6^e place. C'est au Dr Doom que revint l'espoir d'accomplir un double podium, alors en pleine lutte avec Pixon (Thundersharks) aidé de son coéquipier, Steffe qui rendit la tâche difficile au pilote NWO.

course et de ses participants : Kassanakee (NWO) qui méritait amplement sa victoire, Titan (Bazou) qui terminait en seconde place, entre NWO et Thundersharks, résumant ainsi parfaitement son rôle dans cette course et, finalement, Pixon (Thundersharks) sur la troisième marche du podium, une maigre consolation pour cette équipe qui espérait à de meilleurs résultats à Long Beach. Prochain rendez-vous : le *Daytona 500*. **FFM**



Yves (NWO) montrant fièrement son vainqueur, Kassanakee, sous le regard jaloux (?) de Jessy (Bazou).

À la fin du second tour, 4 pilotes se disputaient la seconde place : Titan, Pixon, Doom et Steffe. Kassanakee termina la course dans le calme, empochant du coup les honneurs de cette première course. Le podium résume bien la qualité de la



Jessy (Bazou) acceptait la récompense de la course remportée par Yves (NWO) : une bonne Bloodweizer!

Pas de description de notre ami Yves ? Pas de panique, il est juste trop occupé avec... Bref, il est occupé ! On le retrouvera bientôt !





QUALIFICATIONS

30 janvier 2010

?h? à ?h?

local : Yves (Laval)

Ordre des participants

Pilote	Nationalité	Équipe	Voiture	Moteur	Pneumatique
Heavy Teddy	États-Unis	Bazou	G-Point GP01B	Toyopa V8	Good Dice
Titan	Mongolie	Bazou	G-Point GP01B	Toyopa V8	Good Dice
Böme Wildheime	Suède	NWO	Hola B2-00	Toyopa V8	Good Dice
Hippo Kassanakee	Japon	NWO	Hola B2-00	Toyopa V8	Good Dice
Steffe	Canada	Thundersharks	G-Point GP01B	Posche V8	Good Dice
Vidantono Luiossi	Italie	Thundersharks	G-Point GP01B	Posche V8	Good Dice
Scott Pixon	N.-Zélande	Thundersharks	G-Point GP01B	Posche V8	Good Dice
Dr Doom	États-Unis	NWO	Hola B2-00	Toyopa V8	Good Dice

Résultats des qualifications

Pos.	Pilote	pneus	Coups Pén.	Total	Chrono	Temps absolu
1.	V.Luiossi	tendre	14 0	14	1'32''02	1'32''02 (1)
2.	B.Wildheime	tendre	15 0	15	1'52''68	1'57''68 (4)
3.	H.Kassanakee	tendre	16 0	16	1'33''64	1'43''64 (2)
4.	Dr Doom	tendre	15 1	16	1'42''06	1'52''06 (3)
5.	H.Teddy	tendre	15 1	16	2'11''31	2'26''31 (7)
6.	Titan	tendre	16 0	16	2'14''73	2'29''73 (8)
7.	Steffe	tendre	14 3	17	1'47''50	2'02''50 (5)
8.	S.Pixon	tendre	15 3	18	1'48''36	2'08''36 (6)

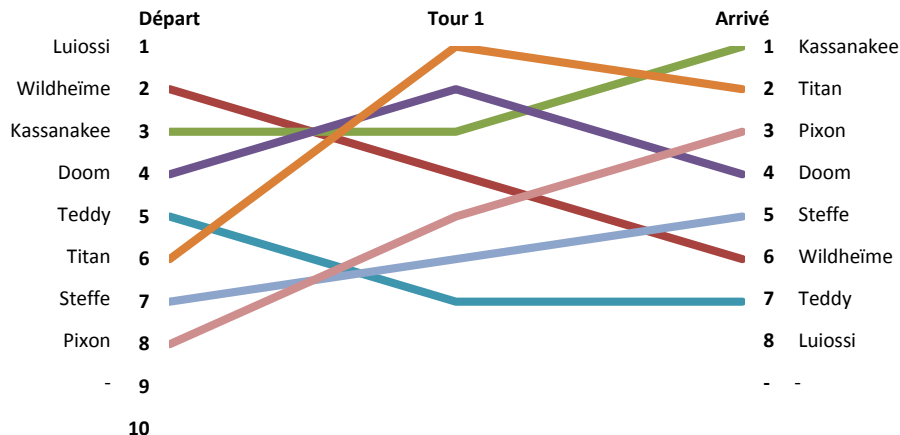
COURSE

30 janvier 2010

?h? à ?h?

local : Yves (Laval)

Positions par tour



Attribution des points

Pilote	Position	Points
H.Kassanakee	#1	10
Titan	#2	8
S.Pixon	#3	6
Dr Doom	#4	5
Steffe	#5	4
B.Wildheime	#6	3
H.Teddy	#7	2
V.Luiossi	#8	1
V.Luiossi	pôle	1
V.Luiossi - H.Kassanakee	tours menés	1
H.Kassanakee	meneur coups	1

Classement

Pos.	Pilote	Équipe	Type de pneus				Meneur coups	Nombre de coups ou cause abandon
			T1	T2	X	X		
1.	H.Kassanakee	New World Order	T	T	-	-	15	en 24 coups
2.	Titan	Bazou	D	-	-	-	3	à 1 coup
3.	S.Pixon	Thundersharks	T	-	-	-	0	à 1 coup
4.	Dr Doom	New World Order	T	-	-	-	2	à 1 coup
5.	Steffe	Thundersharks	T	-	-	-	0	à 1 coup
6.	B.Wildheime	New World order	T	T	-	-	2	à 2 coups
7.	H.Teddy	Bazou	T	T	-	-	0	à 4 coups
8.	V.Luiossi	Thundersharks	T	X	-	-	2	accident (1 ^{er} tour)

Type de pneus : T=tendre, D=dur, P=pluie

Arrêts aux puits & incidents

Fin du 1^{er} tour :
 13^e coup : Kassanakee (pneumatiq./court)
 13^e coup : Wildheime (pneumatiques/long)
 25^e coup : Teddy (réparations)

Têtes à queue :
 Aucun.

Abandons :
 1^{er} tour/11^e coup : Luiossi (accident)

Durée de la course : ?h?m

Météo

Qualification :
 Soleil

Course :
 Soleil

CHAMPIONNATS

1/6

Pilotes

1..	H.Kassanakee	New World Order	12
2..	Titan	Bazou	9
3..	S.Pixon	Thundersharks	6
4..	Dr Doom	New World Order	5
5..	Steffe	Thundersharks	4
6..	B.Wildheime	New World Order	3
7..	H.Teddy	Bazou	2
7..	V.Luiossi	Thundersharks	2

Équipes

1..	New World Order	20
2..	Thundersharks	12
3..	Bazou	11

LE CIRCUIT

Descartes Éditeur (#14) / © 1988 Formule Dé



Nom : Long Beach
 Californie

Longueur : 125 cases (4,375 km)
Distance : 2 tours (8,750 km)

VIRAGES

1 arrêt : 3
 2 arrêts : 0
 3 arrêts : 2

DROITES

12 cases ou - : 3
 13 à 20 cases : 0
 21 à 30 cases : 1
 31 case ou + : 1

Tour parfait : 15 coups (soleil et pluie)
Particularité : aucune.

LA COURSE EN PHOTOS



QUELQUES PHOTOS SOUVENIR DU GRAND PRIX DE LONG BEACH...

Photos et commentaires: Steffe



Début d'une nouvelle saison de *Formula D*... Yves (NWO) est heureux!



Premier virage : les voitures New World Order dominent la course.



Luioffi (Thundersharks) précède Titan (Bazou).



Même image que la précédente, mais avec le Dr Doom (NWO) derrière.



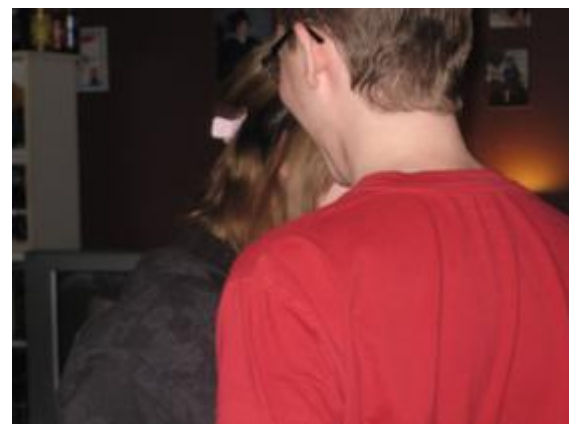
Les positions changeaient souvent, ici Dr Doom reprend la tête et derrière deux NWO et deux Bazou faisaient la lutte à un Thundersharks.



Petite pause, le temps d'admirer le dessin du circuit.



Le podium, de gauche à droite (2^e, 1^{er} et 3^e) : Jessy (Titan/Bazou), Yves (Kassanakee/NWO) et Steffe (Pixon/Thundersharks).



Le moment du départ, à la fin de la soirée : Jessy...





FORMULA D À L'AMÉRICAINNE!



INDYCAR-FD OU FD-CART? LE DÉBAT EST OUVERT!

Par Pony George

C'est en effet la question qui nous traverse l'esprit en ce début de la 2^e saison du championnat Prout FD-CART, le championnat américain de haut niveau du jeu **Formula D** de la ligue Prout. Pourquoi **CART** au lieu de **Indycar**? Commençons par le début, avec la petite histoire du championnat américain de voitures monoplaces.

Fondée en 1904, l'*American Automobile Association* (AAA) est la première autorité américaine à organiser des courses aux États-Unis. En 1955, le AAA décide que la course automobile dévie de son objectif principal – *aides, informations et sécurité auprès des automobilistes* – et abandonne l'autorité sportive automobile.



La *United States Auto Club* (USAC) est fondée en 1956 pour assumer la responsabilité de l'organisation du championnat national de courses de monoplaces, suite au retrait de l'AAA l'année précédente. La course la plus populaire de ce championnat étant les 500 miles d'Indianapolis, le championnat américain sera aussi connu sous le nom de *Indycar*. Cependant, dès 1978, des équipes et

des promoteurs, mécontents de la gestion du championnat, décident de créer leur propre championnat: le *Championship Auto Racing Team* (CART). En 1979, deux championnats de monoplaces se disputent une bataille perdue d'avance pour la USAC.



En 1980, le CART devient le seul championnat américain de référence, malgré l'absence du *Indianapolis 500* qui se joindra finalement à la nouvelle organisation dès 1983. Le CART va donc prospérer pendant près de 15 années, allant même parfois faire de l'ombre à la Formule 1 en s'implantant en dehors des États-Unis. À un certain moment, le championnat sera même appelé *CART PPG IndyCar World Series*. Mais l'âge d'or du CART arrive à son terme en 1996, lorsque les organisateurs de l'*Indianapolis 500* décident de retirer leur épreuve du CART et de créer leur propre championnat, le *Indy Racing League* (IRL). Même si dans un premier temps cette scission apparaît sans conséquence pour le CART, le championnat va progressivement s'affaiblir, avec le départ de plusieurs écuries pour l'IRL. Le CART ira jusqu'à faire faillite à l'issue de la saison 2003. Il est alors racheté par des propriétaires d'écuries qui le rebaptisent officiellement *Champ Car World Series* (Champcar).



De 1996 à 2007, le territoire américain voit donc deux championnats de monoplaces se faire la bataille. Mais si le début fut à l'avantage du Champcar, l'IRL parviendra à prendre le dessus. Cependant, la rivalité entre les deux

championnats affaiblit considérablement la santé financière et médiatique des courses de monoplaces américaines, au grand plaisir de la NASCAR. En 2008, la fusion entre les deux rivaux devient réalité et le championnat de voitures de monoplaces devient la *Indycar Series*.

À l'issue d'une bataille judiciaire, en 1996, le CART avait perdu le droit d'utiliser le nom « IndyCar », mais l'IRL n'avait pas non plus eu le droit de s'en servir avant un délai de six années. Ce n'est donc que depuis 2003 que le terme IndyCar est réapparu pour désigner officiellement le principal championnat de l'Indy Racing League. De 1996 à 2002, Indy Racing League désignait à la fois l'organisme et le championnat. De son côté, le Champcar, fut organisé officiellement par la *Open Wheel Racing Series* (OWRS) de 2004 à 2007.



À partir de 2008, une nouvelle ère débute donc pour les courses de types monoplaces aux États-Unis, mais force est d'admettre que le *Indycar Series* a un énorme chemin à parcourir afin de reprendre la place qui lui revient, autant à son propre domicile qu'ailleurs dans le monde. Pour les profanes que nous sommes, l'âge d'or de la courses automobiles de monoplaces américaine s'étant déroulé sous l'appellation du CART, il est donc normal d'avoir appelé le championnat américain de **Formule Dé** FD-CART, le *Indycar* et le *Champcar* n'ayant été que de simples continuités se faisant la lutte pour continuer la tradition américaine, de la même manière que dans l'esprit de tout ancien joueur du jeu français, **Formule D** demeurera toujours **Formule Dé**.

Pony George

Source : www.wikipedia.com

Qui est Pony George ?

Toute question a droit à une réponse, et comme cette page est sous ma responsabilité, petite chronique que je vous présenterai dans les numéros à venir, le temps de la saison 2010 du championnat Prout FD-CART, je prendrai donc sur moi de vous répondre, me présentant ainsi moi-même devant vous, amis lecteurs. Je suis, ce que l'on considère être le grand patron du championnat Prout FD-CART, du moins la personne responsable auprès de la ligue Prout. Propriétaire du légendaire circuit d'Indianapolis, je me considère donc très proche de cette discipline que représente la course automobile de monoplaces en Amérique du Nord. Je suis donc en quelques sorte *Mister Indy* ! Rien de moins, rien de plus. Aussi, c'est pour cette raison que je me lève haut et fort contre la ligue Prout qui préfère garder une image « vieillotte » au lieu de prendre un nom de championnat plus jeune et beaucoup plus représentative. Pour ma part, le championnat Prout FD-CART n'est rien d'autre qu'un championnat d'*IndyCar* et je me battrais afin que la ligue Prout le reconnaisse comme tel ! J'espère que vous serez tous derrière moi afin de lever haut le poing et de nous faire entendre auprès du président de la ligue Prout, un perdu parmi les vivants de ce monde qui n'a pas sa place dans une organisation aussi prestigieuse qu'est le *IndyCar*. Voilà et à bientôt !





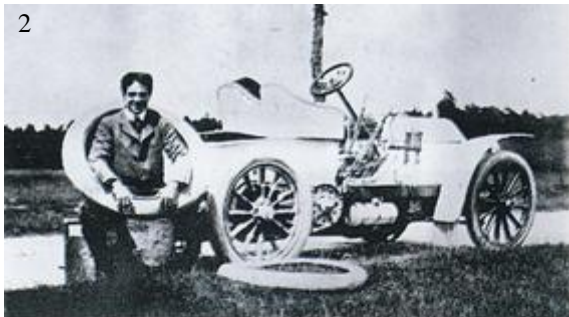
1894-1909: NAISSANCE DE LA COURSE AUTOMOBILE AMÉRICAINE

Par Hes Toric

Les origines

La course automobile naît pratiquement avec l'automobile elle-même dans la dernière décennie du XIXe siècle. Les toutes premières épreuves sont davantage des démonstrations que des événements sportifs à récompenser un conducteur et une automobile plus rapides et plus puissants que les autres, plutôt des concours en vue de démontrer le bon fonctionnement du véhicule automobile. Les marques cherchent avant tout à promouvoir le nouveau véhicule de déplacement et souvent, les premiers pilotes sont les constructeurs eux-mêmes. Dans cet esprit, la course automobile prendra rapidement une place importante, les marques désireuses de faire valoir leurs qualités, et ensuite, le goût du risque et de la vitesse attirant la première génération de courageux conducteurs sportifs. La compétition étant ce qu'elle est, rapidement les nations en viennent à se faire la compétition entre elles.

L'Europe est le premier territoire de chasse des premières grandes marques : la Grande-Bretagne, la France, l'Italie et l'Allemagne sont alors les principaux pays industrialisés permettant des développements rapides et durables des automobiles. Les premières courses se déroulent



sur des routes, souvent de terres. L'Automobile-Club de France (A.-C.F.) organise dès 1894 une des premières courses dites « organisées », établissant des règles de bases et des catégories de voitures sportives. Les américains s'intéressent à ces épreuves et ils sont nombreux à se rendre sur le sol européen pour participer à ces courses; constructeurs et pilotes feront le long voyage pour tenter de rivaliser des hommes et des machines déjà bien « huilés ».

Devant cette popularité, les journaux envoient leurs reporters. L'automobile, toute nouvelle encore, attirent beaucoup de regards et d'attention et les journaux font l'impossible afin de s'attirer la plus grande part du marché. C'est pourquoi que l'éditeur du *New York Herald Tribune*, profitant de cette popularité soudaine envers l'automobile réalise un ambitieux projet : créer une course annuelle dans laquelle les nations seront invitées pour faire valoir leurs modèles. La Coupe Gordon-Bennett est née le 14 juin 1900, une première course de 565 km entre Paris et Lyon. Cinq autres éditions suivront, attirants des concurrents venus d'un peu partout dans le monde.

La Coupe Vanderbilt

Tandis qu'à partir de la vague de développement qui naît en France des courses passionnément suivies se multiplient dans toute l'Europe, le développement du sport automobile est encore très limité aux États-Unis. La taille du pays et la complexité de la modernisation du réseau routier qu'elle implique retardent inévitablement la motorisation de la nation géante. Au tournant du siècle, les événements sportifs se résument à des défis ou des matchs de vitesse et, plus souvent encore, par des tentatives contre le record sur le mile. C'est à un jeune et riche New-Yorkais, William

K. Vanderbilt, qu'il revient d'importer la passion de la course pure de l'autre côté de l'Atlantique.

La première Coupe Vanderbilt est prévue le 8 octobre 1904 à Long Island, sur les mêmes règles que la Coupe Gordon-Bennett. 11 éditions auront lieu, interrompu par la première Grande Guerre. Deux autres seront organisés en 1936 et 1937. Cependant, si la Coupe Vanderbilt avait comme objectif de fournir à l'industrie américaine l'occasion de démontrer sa compétitivité face à l'Europe – les victoires revenant souvent à des marques du vieux continent –, elle aura néanmoins largement contribué à structurer un sport automobile américain qui, à ses débuts, se cherche sans parvenir à faire reconnaître les bénéfices de la course.

L'Indianapolis Motor Speedway

L'idée de transplanter la course de type européenne aux États-Unis – avec la Coupe Vanderbilt – est un échec, ou plutôt un demi-échec par son effet d'éveil de la passion et de l'intérêt des industriels, investisseurs, pilotes et amateurs passionnés par ce sport naissant. Une des premières association automobile du monde voit le jour aux États-Unis : l'*American Motor League*. Le 28 novembre 1895 se déroule la première épreuve américaine avec six véhicules au départ. Dès 1901, les compétitions sont organisées sur un anneau ovale au *Detroit Driving Club*, d'une longueur réglementaire fixée à 1 mile (1609m). Henry Ford y bat une Winton et fait connaître ses premières réalisations.

1902 voit la naissance de l'*American Automobile Association* (A.A.A.) et de l'organisation de courses sur plus d'un circuit. En effet, le peu de routes existantes force les organisateurs à présenter des

1. L'un des plus anciens circuits américains est celui de *Playa Del Rey* en Californie. Noter la piste revêtue de planches.
2. Vanderbilt entreprend un changement de pneu sur sa *Red Devil* en 1901.
3. Il reste peu de traces des épreuves américaines du début du siècle du fait qu'il n'existait pas à l'époque de championnat organisé. Cette photographie date probablement de 1904.
4. Felico Nazzaro au départ de la Coupe Vanderbilt en 1905, sur une *Fiat*.
5. (page suivante) Affiche datant de 1909, l'accent est déjà mis sur la présentation de la *plus grande course au monde* !

courses sur des circuits fermés, et, afin de maximiser le nombre de spectateurs, les circuits de formes circulaires ou ovales prendront le dessus. C'est dans cette optique que naît en 1909 le *Indianapolis Motor Speedway*.

Peu de temps après sa création, l'AAA est vite en guerre avec une nouvelle association : l'*Automobile Club of America* (A.C.A.). Les deux organismes sportifs ont des opinions très divergentes sur la course. Mais l'AAA demeure la plus populaire, déjà

très connu du grand public pour son rôle d'organisateur de la Coupe Vanderbilt. C'est ainsi que naissent à travers le territoire américain plusieurs petits circuits afin de promouvoir les courses des deux organisations.

Le circuit d'Indianapolis est construit en 1909. Le *Speedway* est historiquement le premier établissement à porter ce nom. C'est une piste ovale, de forme rectangulaire à la base, et d'une longueur de 2,5 miles (4,023 km). Ses dimensions sont demeurées inchangées depuis sa création. Selon les standards américains la piste est relativement plate dans ses 4 virages. Son revêtement est fait de planches de bois, toujours selon les standards de l'époque. Mais le succès tarde, et après deux années, le revêtement qui se dégradait déjà est remplacé au moyen de 3 200 000 pavés en brique. En 1911 est présentée la première édition des 500 miles. Le succès est alors immédiat avec 85 000 spectateurs.

Avec les 500 miles d'Indianapolis naît le premier engouement de la course automobile de monoplaces aux États-Unis et rapidement on parlera de courses américaines avec des voitures de types *Indy* (indy car).

PALMARES DE LA COUPE VANDERBILT

année	site	pilote	voiture	moyenne
1904	Long Island	G. Heath	Panhard 70HP	84 km/h
1905	Long Island	V. Hémerly	Darracq 80HP	99 km/h
1906	Long Island	L. Wagner	Darracq 120HP	98,9 km/h
1908	Long Island	G. Robertson	Locomobile	103,6 km/h
1909	Long Island	H. Grant	Alco	101,1 km/h
1910	Long Island	H. Grant	Alco	104,9 km/h
1911	Savannah	R. Mulford	Lozier	119,2 km/h
1912	Milwaukee	R. de Palma	Mercedes	111 km/h
1914	Santa Monica	R. de Palma	Mercedes	121,5 km/h
1915	San Francisco	D. Resta	Peugeot L56 EX-5	106,8 km/h
1916	Santa Monica	D. Resta	Peugeot L56 EX-5	140,3 km/h
1936	Long Island	T. Nuvolari	Alfa R 12C	105,4 km/h
1937	Long Island	B. Rosemeyer	Auto Union C	132,3 km/h



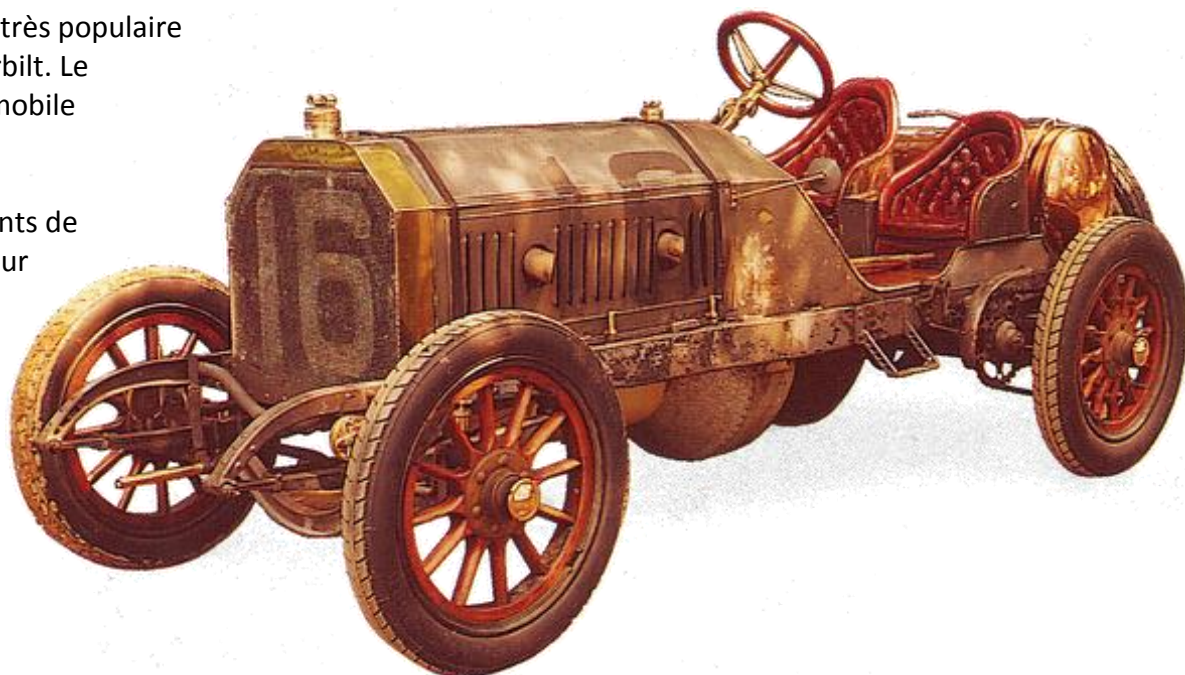
5

La Locomobile 16 litres de 1908 au ravitaillement. Les équipes chargées de fournir les réserves d'essence, d'huile et de pneus sont abritées dans des tranchées (ou fosses). À l'époque, seuls le pilote et son mécanicien sont autorisés à intervenir sur la voiture pendant les arrêts en course.



La Locomobile 16 litres 1908

La Locomobile de 16 litres fût une voiture très populaire lors des présentations de la Coupe Vanderbilt. Le premier modèle apparut en 1906. La Locomobile était la plus rapide en course, mais ses roues sont à jantes non détachable et compliquaient terriblement les changements de pneus. Un nouveau modèle fût dessiné pour l'édition 1908, cette fois avec des jantes démontable. George Robertson (23 ans) remporta la Coupe Vanderbilt avec un temps record.



Crédits et bibliographies :

Cent ans de compétition – la course automobile © Éditions Gründ, 1999; par Giuseppe Guzzardi et Enzo Rizzo.
Sport automobile – l'histoire et la pratique des différentes disciplines © Éditions E.P.A. 2000; par Jean-Pierre Beltoise.
Voitures de course © Libre-Expression, 1999; par David Burgess-Wise.
L'encyclopédie libre Wikipédia : fr.wikipedia.org

LA LIGNE D'ARRIVÉE...

Budget limité pour Bazou Indycar Racing team. Nouveau joueur dans le championnat Prout FD-CART, Jessy a dû limiter sa participation à la première course de l'année à deux pilotes, laissant de côté Sarah Fister. Cette dernière était dans tous ses états, traitant son patron de trou de c... Propos bien pesé, surtout venant de cette femme au nom de famille quelque peu douteux! Le budget de l'équipe représente 75% du budget de NWO qui est le plus gros de l'année 2010.

Fiabilité défectueuse pour Thundersharks. Week-end difficile pour l'équipe Thundersharks alors que les trois voitures ont eu des problèmes de fiabilités : Steffe et Luiossi débutant la course chacun avec un seul point de carrosserie alors que Pixon en avait deux. Ce manque de fiabilité causa d'ailleurs la perte de Luiossi, victime d'un bête accident. Steffe, patron de l'équipe, déclarait : « *Il nous faudra compenser le manque de fiabilité de nos voitures G-Point par une débrouillardise exceptionnelle de nos pilotes afin de les mener à la victoire. À l'occasion, il faudra pousser nos voitures et je compte sur les bras de mes pilotes...* » Propos quelque peu bizarre!

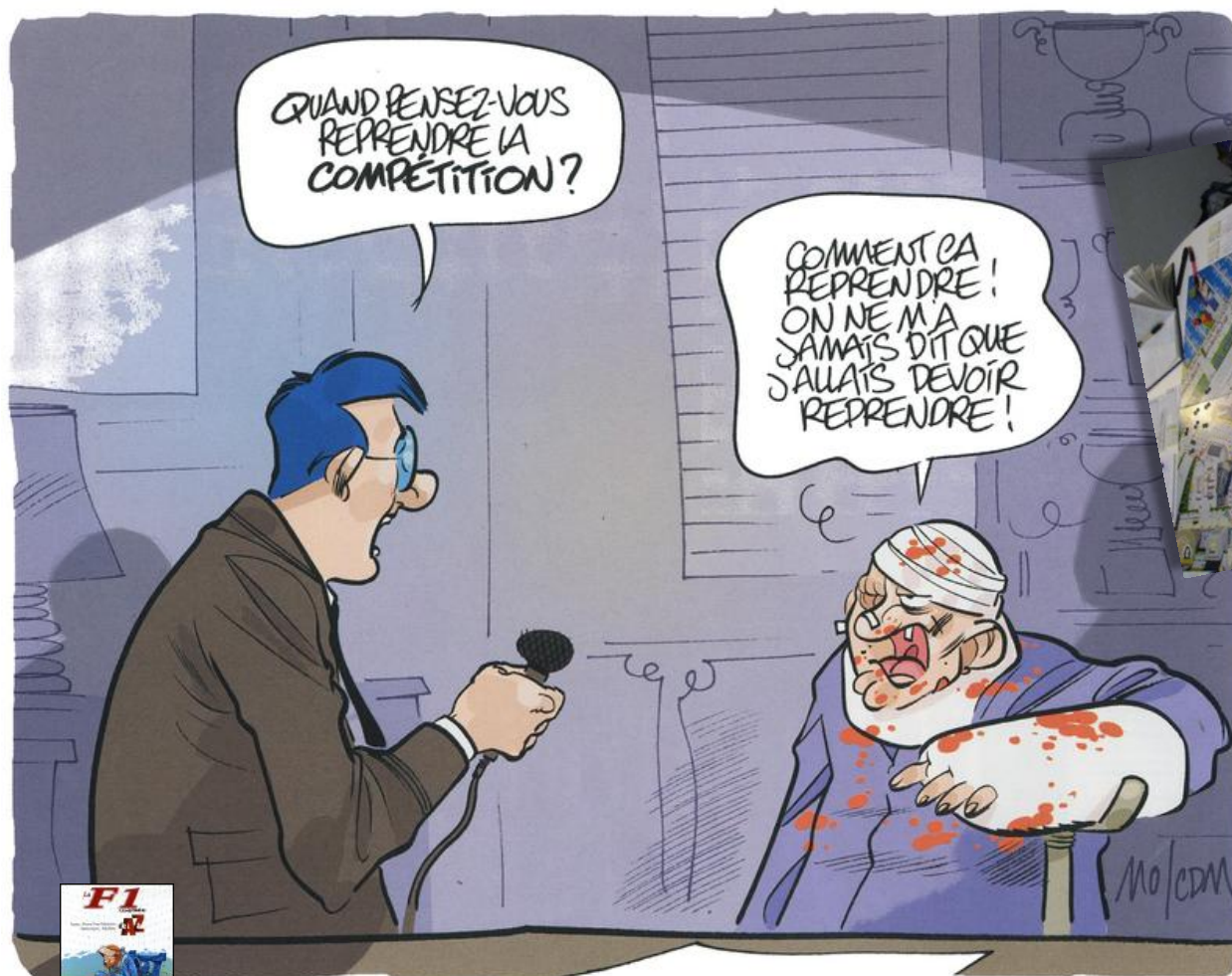
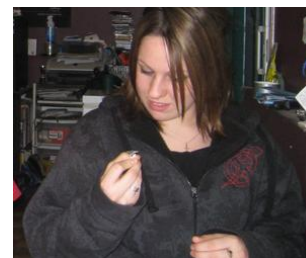
New World Order discret! Agressive dans les qualifications, avec ses voitures en 2^e, 3^e et 4^e place sur la grille de départ, l'équipe d'Yves fut patiente et très discrète durant la course. En effet, les trois voitures de l'équipe furent souvent regroupées ensemble, et les pilotes NWO laissèrent les autres pilotes se chamailler ensemble. Résultats : seulement 2 pertes de carrosserie en course et, le plus important, la victoire. Incluant les dernières courses du

championnat Prout FD1 2009, il s'agissait d'une 4^e victoire de suite pour Yves.

Vidantono Luiossi près de l'agonie! Suite à son accident au Grand Prix de Long Beach, le pilote de l'équipe Thundersharks passa bien près de se retrouver à l'hôpital. L'ambulance qui le transportait a plutôt passé tout droit et s'est retrouvé sur une plage près de Long Beach. Il semblerait que les ambulanciers avaient les regards ailleurs, sur le paysage féminin, que sur le pilote italien. Le commentaire du pilote fut bref : « *Mamamia! Je les comprends...* » Finalement, l'incident était sans gravité, le pilote ne s'étant cassé qu'un ongle.

La ligue Prout – une belle histoire! La ligue Prout continue son petit chemin avec sa seconde saison du championnat Prout FD-CART. Incluant les saisons du championnat Prout FD1, le Grand Prix FD-CART de Long Beach était la 151^e course de la ligue. Aidez la ligue à continuer en offrant un don... on peut toujours s'essayer!

FPM



FORMULE PROUT
magazine

©2010 – LIGUE-PROUT.COM
Produit et Réalisé par Steffe
(websteffe productions)

www.ligue-prout.com
fpm@ligue-prout.com

