

# FORMULE PROUT

magazine



NUMÉRO 71 • 14 MARS 2010 • 10 PAGES • [WWW.LIGUE-PROUT.COM](http://WWW.LIGUE-PROUT.COM)



## UNE VICTOIRE ARRACHÉE PAR STEFFE !

+

**L'HISTOIRE DE L'INDYCAR  
2<sup>e</sup> PARTIE**



### DAYTONA 500





## LE DAYTONA 500 2010 – ÉPREUVE 2/6



# UNE ÉPREUVE DE 4 TOURS DIVISÉE SUR DEUX WEEK-ENDS...

**P**as toujours facile de jouer au *Formula D*; quelques fois il arrive que les petits tracas de la vie l'emportent sur le jeu et les soirées entre amis. C'est ce qui est arrivé pour la seconde épreuve du championnat Prout FD-CART alors que Steffe dû partir pour une urgence familiale. La course s'est donc interrompue quelques coups avant la fin du premier tour. Sur le coup, Steffe envisageait de simplement abandonner l'épreuve et de permettre aux deux autres joueurs de continuer sans lui, mais ces derniers, après consultation, ont simplement décidé de remettre à plus tard la suite de la course. Un beau geste d'amitié! C'est donc deux semaines plus tard que la course se poursuit.

Déjà deux semaines de retard sur le calendrier prévu! La première course se déroulait le 30 janvier, Daytona, prévu initialement le 13 février, fût reporté au 27 février pour se terminer finalement le 14 mars. Vraiment pas facile!

Au départ, on prévoyait une course partagée entre les 3 équipes; ce fut le cas mais, malheureusement, il en fut autrement pour la fin de l'épreuve. Le grand perdant aura été Jessy et son team Bazou, récoltant seulement 8 points sur 45 disponibles. Le bluff engendré par Steffe et Yves envers le pauvre Jessy aura permis à l'équipe de Steffe – Thundersharks – de quitter le circuit avec 22 points. Pour sa part, Yves et son team NWO récoltait 15 points. NWO demeure donc à la tête du championnat avec un seul point devant Thundersharks.



De grandes surprises aussi du côté des pilotes. On s'attendait à une bonne course de la part des pilotes Thundersharks, surtout pour Pixon, mais ce dernier a dû abandonner pour casse moteur et c'est plutôt à Steffe (le pilote) que revint l'honneur d'obtenir le plus haut pointage de l'épreuve, avec 5 points de plus que Kassanakee (NWO) qui conserve cependant la tête du championnat. Une belle surprise pour Steffe qui est depuis plusieurs années

que pilote d'essai pour l'écurie Circus du championnat Prout FD1.

Un circuit extrêmement rapide demandant un grand effort du côté des moteurs, sans compter le mur tout autour du circuit rendant la tâche difficile pour les pilotes. Deux équipes de pointes – **Thundersharks** et **New World Order** - avec une jeune équipe cherchant sa marque! Une seconde étape qui risque de nous montrer les vrais puissances en présence... et qui, parmi les ces équipes saura se démarquer... **FPM**







# PRÉPARATIONS ET QUALIFICATIONS

## DÉBUT DE SOIRÉE À L'HONNEUR DU TEAM THUNDERSHARKS... ET AUSSI DE FISTER!

La soirée débute sur un mauvais pied, alors que Steffe – l'organisateur – s'aperçoit avoir oublié de marquer l'ordre des participants pour la séance de qualification. On procède donc, de mémoire, à la mise en place des acteurs. L'erreur est tout de même peu importante aux yeux des joueurs et afin de diminuer l'impact, voire même faire disparaître des doutes, l'ordre ainsi établi est vraiment l'ordre qui aurait dû être officialisé.

L'équipe New World Order connaît une séance assez tranquille : Kassanakee réussit un bon tour mais son temps laisse à désirer; Doom réalise un bon temps mais son nombre de coups laisse à désirer; et finalement Wildheïme réussit un bon tour, un bon temps mais accumule 5 pénalités. Vraiment rien de bon pour l'équipe d'Yves qui voit ses pilotes mal placés sur la grille de départ.

C'est tout le contraire pour les voitures de l'équipe Thundersharks : Pixon demeure l'exception en accumulant 4 pénalités mais ses équipiers feront mieux avec l'obtention de la pôle pour Luiossi et une troisième place pour Steffe. De plus, la performance de Steffe demeure un bel exploit, ce pilote voyant son moteur perdre 2 points de puissance suite à un problème de fiabilité.

Finalement, l'équipe Bazou aura connu un début de soirée plus que tranquille, ses pilotes obtenant la 7<sup>e</sup> et 9<sup>e</sup> place sur la grille. À la défense du pauvre Teddy, son moteur perdait un point de puissance pour cette séance. Cependant, une belle surprise de la part de Fister, cette pilote que Jessie avait repoussé lors de la première course, elle est parvenue à se placer en seconde place de la grille de départ.



Yves (NWO) perplexe, Jessie (Bazou) des plus heureux et Audrey (blonde officielle de Jessie) qui... a les yeux fermés?

### Les bons et mauvais coups

Le meilleur chrono revient à Luiossi avec 1 minute et 8,13 secondes. Le pire chrono appartient à Kassanakee avec 1 minute et 35,98 secondes. Le meilleur tours à Luiossi et Fister avec 10 coups. Le pire tour est à Doom pour ses 12 coups. Le pilote le plus pénalisé est Wildheïme avec 5 pénalités. Le tour le plus court est à Titan, ayant commis une sortie de piste avec 33% du tour réalisé. Finalement, le meilleur temps absolu appartient à Luiossi avec 1 minute et 13,13 secondes.

Le grand gagnant de ce début de soirée est donc Vidantono Luiossi, pilote du team Thundersharks qui réussit à placer deux pilotes parmi les trois premiers.



La ligne de départ, avant le tour lancé.

### GRILLE DE DÉPART

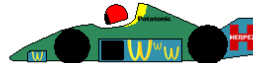
**2** Böme Wildheïme  
New World Order  
15 coups (1'52"68)



**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)



**9** Steffe  
Thundersharks  
17 coups (1'47"50)



# UNE VICTOIRE ARRACHÉE PAR UNE TENTATIVE D'INTIMIDATION... RÉUSSIE!

Sans doute jamais la Ligue Prout n'aura vécue un moment si étrange depuis sa création. Une situation aussi décevante mais à la fois amusante. Mais avant tout, commençons par le début, le 27 février au moment du départ...

Le *Pace Car* se retire du circuit, les voitures avancent sur la ligne droite du départ attendant que le drapeau vert soit annoncé. Il faut attendre quelques coups mais le peloton de départ demeure regroupé. Finalement, le drapeau vert est agité et les voitures s'élancent avec moteurs pleins régimes! La course débute. Tout au long du premier tour, les voitures demeurent regroupées, cependant, les voitures Thundersharks ont un net avantage dans le troisième virage; parti de la tête, Luiossi a des chances de dominer officiellement le premier tour suivi de son équipier, Steffe. Les deux voitures sortent du dernier virage et... le portable de Steffe (le joueur) résonne et une mauvaise nouvelle force Steffe à quitter la partie. Yves (NWO) et Jessy (Bazou) se consultent et décident de remettre la suite de la course à plus tard. Fin de la première soirée!

## Domination des Thundersharks

La course reprend le 14 mars, deux semaines plus tard. Sur les 9 voitures, 8 entament le second tour sur le même coup. Cependant, on remarque toujours une certaine domination de la part des Thundersharks. Même Pixon se mêle aux meneurs qui sont maintenant au nombre de 6. Fister rejoint Doom dans le groupe de fin de peloton alors que Wildheime voit son moteur l'abandonner, déjà qu'il connaissait des problèmes de fiabilité motrice, ayant perdu 2 pts de puissance pour la course. Luiossi remporte le second tour.

Le troisième et quatrième tour seront dominés par Steffe, ce dernier réussissant à être le seul meneur au troisième tour avec un coup d'avance sur Pixon et Titan (Bazou). Ce dernier viendra d'ailleurs jouer les troubles fêtes dans le dernier tour...

## La promenade des NWO

Le team New World Order aura connu du succès en début de course surtout. Le premier tour se termine officiellement avec Wildheime – malgré

son problème de puissance – et Kassanakee dans l'ordre. Seul Doom demeurera à l'écart, demeurant un coup derrière le peloton de tête, comprenant 8 voitures.

Wildheime forcé à l'abandon dans le second tour, seul kassanakee demeure dans le peloton de tête mais il connaîtra rapidement des petits tracas, se retrouvant en lutte pour la 4<sup>e</sup> place dans le troisième tour avec 2 coups de retard sur le meneur, Steffe. Kassanakee parviendra tout de même à profiter du scandale de fin de course pour se hisser en seconde place dans le dernier tour, suivi de son équipier, Doom pour un double podium pour NWO. Tout au long de la course l'équipe NWO aura été bien ordinaire, étant sans doute les seuls vrais profiteurs de la fin!

## Le bluff de la fin!

Dernier tour, dernier virage, Titan (Bazou) vient d'y entrer; encore un arrêt et ensuite direction vers la ligne d'arrivée. Derrière, Steffe (le pilote) avec un coup de retard. Jessy annonce la vitesse de son pilote pour lancer le dé. Conversations radios :

**Yves :** « *tu joue en 4<sup>e</sup>? tu risques de perdre la course mon homme!* »

**Jessy :** « *De quoi tu parles? J'veis gagner...* »

**Steffe :** « *Pas sûr, si tu joues en 4<sup>e</sup>! Tu risques de manquer ton coup et de voir mon pilote de rejoindre et te dépasser en sortie de virage.* »

**Jessy :** « *Criss, il est un coup derrière...* »

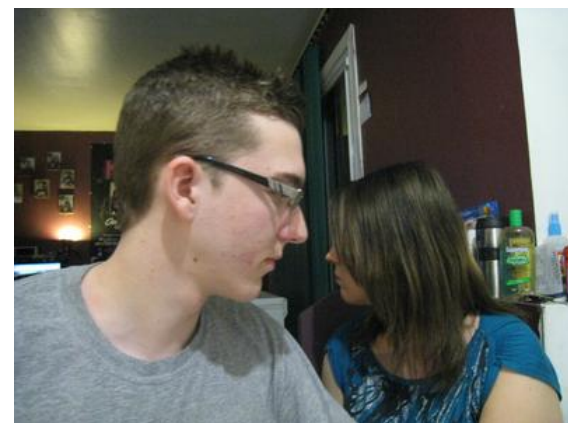
**Steffe :** « *Oui mais si tu joues seulement en 4<sup>e</sup>, tu risques de ne pas pouvoir rejoindre la ligne d'arrivée au coup suivant, ce qui me laissera une chance de te rejoindre et te dépasser juste avant la ligne d'arrivée.* »

**Yves :** « *Penses-y comme il faut...* »

Sur ces paroles, Jessy prend de longues minutes pour réfléchir. Le bluff lancé par Yves et surenchéri par Steffe semble fonctionner à merveille et Jessy ne semble plus sûr de lui! Il a beau calculer pour se donner raison en jouant la 4<sup>e</sup> vitesse pour s'assurer la victoire, il décide tout de

même de jouer en 5<sup>e</sup> vitesse.

Il obtient un résultat trop élevé et c'est la sortie de piste pour Titan. Au coup suivant Steffe entre dans le dernier virage avec un second arrêt à faire. Et pour venir hanter davantage le pauvre Jessy, Fister, alors en lutte pour le podium voit son moteur se briser sous l'effort. Teddy ayant eu un accident suite à une sortie de piste contre le mur, le team bazou voit ses trois voitures hors course.



Steffe remporte la course alors que Kassanakee et Doom terminent aussi sur le podium, profitant simplement du double abandons de fin de course de l'équipe Bazou.

« *C'est tout simplement honteux de votre part* » s'écriera Audrey, consolant le pauvre Jessy attristé!

FFM







# QUALIFICATIONS

27 février 2010

?h? à ?h?

local : Yves (Laval)

## Ordre des participants

Pilote	Nationalité	Équipe	Voiture	Moteur	Pneumatique
Hippo Kassanakee	Japon	NWO	Hola B2-00	Toyopa V8	Good Dice
Titan	Mongolie	Bazou	G-Point GP01B	Toyopa 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
Steffe	Canada	Thundersharks	G-Point GP01B	Posche V8	Good Dice
Böme Wildheime	Suède	NWO	Hola B2-00	Toyopa V8	Good Dice
Heavy Teddy	États-Unis	Bazou	G-Point GP01B	Toyopa V8	Good Dice
Vidantonio Luiossi	Italie	Thundersharks	G-Point GP01B	Posche V8	Good Dice
Sarah Fister	États-Unis	Bazou	G-Point GP01B	Toyopa V8	Good Dice

## Résultats des qualifications

Pos.	Pilote	pneus	Coups	Pén.	Total	Chrono	Temps absolu
1.	V.Luiossi	tendre	10	0	10	1'08''13	1'13''13 (1)
2.	S.Fister	tendre	10	0	10	1'30''91	1'35''91 (3)
3.	Steffe	tendre	10	1	11	1'14''09	1'24''09 (2)
4.	H.Kassanakee	tendre	11	0	11	1'35''98	1'45''98 (5)
5.	Dr.Doom	tendre	12	0	12	1'29''19	1'44''19 (4)
6.	S.Pixon	tendre	10	4	14	1'24''06	1'49''06 (6)
7.	H.Teddy	tendre	10	4	14	1'33''10	1'58''10 (8)
8.	B.Wildheime	tendre	11	5	16	1'16''09	1'51''09 (7)
9.	Titan	tendre	X	X	X		SORTIE DE PISTE

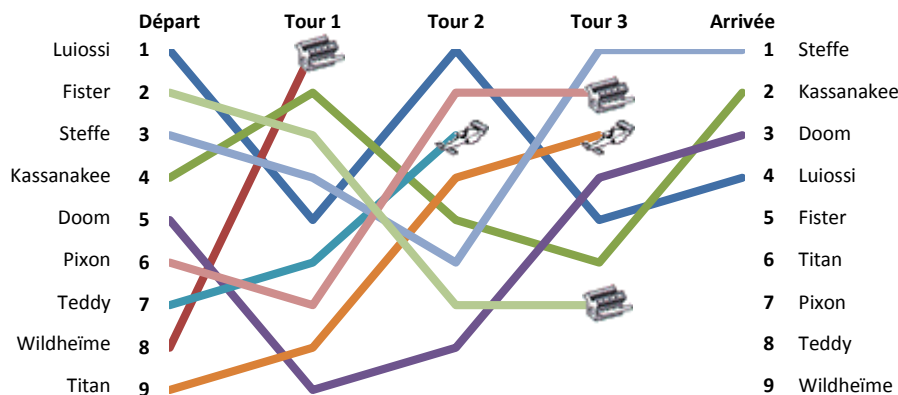
# COURSE

27 février et 14 mars 2010

?h? à ?h?

local : Yves (Laval)

## Positions par tour



## Attribution des points

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

## Classement

Pos.	Pilote	Équipe	Type de pneus				Meneur coups	Nombre de coups ou cause abandon
			T1	T2	T3	T4		
5.	Steffe	Thundersharks	T	-	-	D	9	en 31 coups
1.	H.Kassanakee	New World Order	T	T	T	-	4	+ 1 coup
4.	Dr Doom	New World Order	T	-	-	T	0	+ 2 coups
8.	V.Luiossi	Thundersharks	T	-	T	T	1	+ 3 coups
2.	S.Fister	Bazou	T	-	T	T	3	moteur
2.	Titan	Bazou	T	-	T	-	4	accident
3.	S.Pixon	Thundersharks	T	-	T	-	4	moteur
7.	H.Teddy	Bazou	T	-	T	-	3	accident
6.	B.Wildheime	New World order	T	T	-	-	3	moteur

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

## Arrêts aux puits & incidents

**Fin du 1<sup>er</sup> tour :**  
10<sup>e</sup> coup : Wildheime (pneus/long), Kassanakee (pneus/court).

**Fin du 2<sup>e</sup> tour :**  
17<sup>e</sup> coup : Luiossi (répar), Pixon (pneus/long), Teddy (pneus/court), Titan (pneus/court), Kassanakee (pneus/long).  
19<sup>e</sup> coup : Fister (réparations).

**Fin du 3<sup>e</sup> tour :**  
24<sup>e</sup> coup : Steffe (pneus/long).  
25<sup>e</sup> coup : Doom (répar), Luiossi (pneus/court).  
26<sup>e</sup> coup : Fister (réparations).

**Têtes à queue :** Aucun.

**Abandons :**  
2<sup>e</sup> tour : 16<sup>e</sup> c/Wildheime (moteur).  
3<sup>e</sup> tour : 22<sup>e</sup> c/Teddy (accident/mur), 25<sup>e</sup> c/Pixon (moteur).  
4<sup>e</sup> tour : 29<sup>e</sup> c/Titan (accident/mur), 31<sup>e</sup> c/Fister (moteur)

## Météo

**Qualification :**  
Soleil

**Course :**  
Soleil

**Durée de la course :**  
?h?m

# CHAMPIONNATS

2/6

## Pilotes

1.	H.Kassanakee	.....	New World Order	.....	20
2.	Steffe	.....	Thundersharks	.....	17
3.	Titan	.....	Bazou	.....	12
4.	Dr Doom	.....	New World Order	.....	11
5.	V.Luiossi	.....	Thundersharks	.....	9
6.	S.Pixon	.....	Thundersharks	.....	8
7.	B.Wildheime	.....	New World Order	.....	4
7.	S.Fister	.....	Bazou	.....	4
9.	H.Teddy	.....	Bazou	.....	3

## Équipes

1.	New World Order	.....	35
2.	Thundersharks	.....	34
3.	Bazou	.....	19

# LE CIRCUIT

Descartes Éditeur (#30) / © 2000 Formule Dé



**Nom :** Baytona Beach  
Floride, USA.

**Longueur :** 118 cases (4,130 km)

**Distance :** 4 tours (16,520 km)

### VIRAGES

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

### DROITES

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

**Tour parfait :** 10 coups (soleil et pluie)

**Particularité :** Test de contact pour mur pour arrêt sur couloir extérieur.



# QUELQUES PHOTOS SOUVENIR DU DAYTONA 500...

Photos et commentaires: Steffe



Seconde course, les voitures sont prêtes pour le départ lancé.



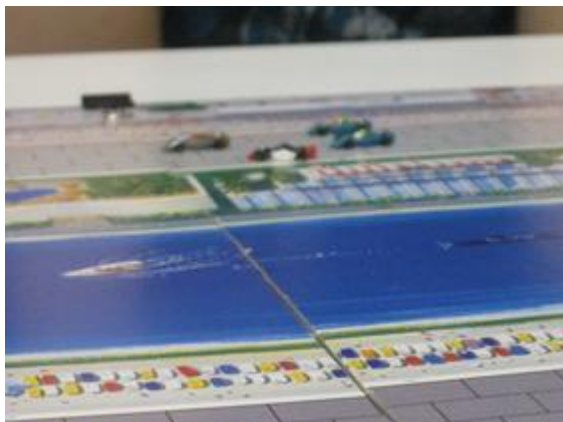
Bon début de course pour NWO et les Thundersharks à l'arrière, avec une Bazou entre!



Peloton très serré.



Jessy (Bazou) semblait très confiant en mi-course.



Une Bazou devant une NWO et deux Thundersharks qui suivent.



Accident pour Teddy (Bazou), en sortie de piste après s'être écrasé sur le mur.



Pixion abandonne pour casse-moteur, une Bazou le dépasse.



Très perplexe, Yves (NWO). C'était avant la gaffe de Jessy alors que la finale s'annonçait mal pour NWO.



Victoire de Steffe (le pilote) et le doigt de Steffe (le joueur) pour Thundersharks.



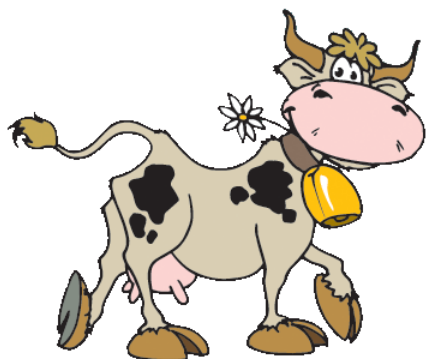




# FORMULA D À L'AMÉRICAINNE!



## LIGUE D'HERBES TOUT JUSTE BONNES À BROUTER!



Historiquement parlant, le FD-CART est de l'histoire ancienne n'ayant plus aucun rapport avec la réalité d'aujourd'hui. À quoi bon s'entêter dans ce sens, à vouloir faire revivre le passé alors que le spectateur ne demande rien de moins qu'un championnat américain moderne et passionnant! C'est malheureusement ce chemin qu'emprunte la Ligue Prout avec le FD-CART faisant la sourde oreille aux demandes de modernisation et de rajeunissement demandés par un nombre de plus en plus volumineux de spectateurs. D'accord, pour l'instant ce groupe de connaisseur ne comprend que ma personne ainsi que les employés de mon bureau, mais en tenant compte de mon importance et de mon prestige, ça devrait être suffisant pour faire pencher la balance. Après tout, ne suis-je pas le descendant de cette illustre famille qui, avec les 500 miles d'Indianapolis, a su forger la course automobile de type monoplace aux États-Unis? C'est pourquoi je le proclame haut et fort : je suis monsieur Indy et par conséquent, ce championnat américain devrait être mien.

Je me souviens lorsque monsieur Renaud, président de la Ligue Prout,

est venu me voir pour me demander de m'occuper du championnat FD-CART. Il m'avait donné carte blanche pour faire de ce championnat un spectacle intéressant. J'ignorais à ce moment que j'allais vraiment recevoir une carte blanche au verso de laquelle est imprimé un joker. « Avec ça mon Pony, tu pourras aller où bon te semble. Toutes les portes te sont ouvertes... » qu'il m'avait dit. C'est vrai que toutes les portes s'ouvrent avec cette carte, après que je la présente, on ouvre rapidement les portes pour me foutre dehors à chaque coup! C'est à me demander si Renaud désirait rire de moi et m'éloigner de la direction de la Ligue Prout. Seulement six courses par année, ce n'est pas beaucoup de temps pour prendre le pouvoir. Il a bien calculé son coup le cochon! En attendant, je suis à la tête de ce championnat et je compte bien en

profiter grandement, de là ma première bataille qui me tient à cœur, faire de ce championnat mon championnat et l'appeler comme il se doit : *FD Indycar Racing League*. Je le répète, la course automobile passe par Indianapolis, il s'agit de la formule Indy, d'où la dénomination que je suggère. Vous remarquerez que je garde une petite place pour l'indication du jeu, Formula D. Je compte ainsi percevoir une commandite intéressante et un bonus important dans mon compte bancaire. J'ai beau être important et riche, c'est toujours bon de voir gonfler son compte.

La course automobile américaine a une longue histoire et je ferai tout en mon pouvoir pour lui redonner la place qu'elle mérite. Dans la Ligue Prout, ce championnat devrait être en



Par Pony George

avant scène, loin devant la FD1 qui n'est nul autre qu'un vulgaire club sélect de riches bébés qui ne font juste que se comparer les pénis à savoir qui a la plus longue. Certains vous répondront qu'à ce titre le patron du team Dungeon – Yves Gosselin – a une longueur d'avance, mais ça ne lui a quand même pas donné le championnat l'année dernière. Mais je m'éloigne de mon sujet, et je ne ferai sûrement pas de publicité pour un championnat qui est tout aussi nul que le gouvernement qui nous dirige.

*Pony George*



### Exemple d'une nullité sans borne !

La « grande et fabuleuse » Ligue Prout nous dicte la conduite à suivre... et pourtant, grâce à ses dirigeants, il aura fallu deux week-ends pour conclure le *Daytona 500*, une course divisée en deux soirées par rapport à la vie « réelle » des joueurs, et, surtout, celle du président lui-même qui a dû s'absenter en milieu de la première soirée et par la faute de qui la suite de la soirée fut remise à la semaine suivante. Conflit d'intérêts ! Voilà ce que c'est ! Bien sûr, il vous fera gober que cette décision fut celle des autres joueurs présents. Et quoi encore ! Surtout lorsque nous voyons à quel point ce président possède de l'influence (demander au pauvre directeur du team Bazou), nous comprenons à quel point il peut influencer les décisions des autres. Seul un certain T-Man pouvait contredire les plans de ce vil personnage, mais il n'est plus là. Ce qui me pousse à questionner : **à quand son retour ?**

Mais en attendant, nous avons eu droit à un bel exemple du pourquoi de mon combat face à la direction de la ligue... Mais si les responsables acceptent de renommer le championnat **Prout FD-CART** en **Prout FD Indycar League**, j'accepterai de me taire ! Voilà !



## LA PETITE HISTOIRE DE L'INDYCAR



# 1902-1920: LES PREMIÈRES ANNÉES DE L'AMERICAN AUTOMOBILE ASSOCIATION

Par Hes Toric

## La course automobile « à l'américaine »

Aux États-Unis, les courses automobiles se différencient rapidement de leurs homologues européennes. Deux différences fondamentales apparaissent très tôt. En premier lieu, les grandes routes bien surfacées reliant les villes entre elles sont encore relativement rares au début du siècle dernier aux États-Unis par rapport à la France et à l'Allemagne. En second lieu, et en conséquence, les spectateurs américains apprennent très vite à apprécier le spectaculaire au détriment de l'épique sur les pistes artificielles conçues pour présenter des luttes continuelles pour la première place et entourées de grandes tribunes confortablement aménagées qui offrent une vue générale du circuit.

Les ovales du style d'Indianapolis répondent parfaitement à ce goût. Les épreuves du genre de la Coupe Vanderbilt organisées sur le modèle des courses françaises au début du siècle ont le grand mérite de montrer le potentiel de la course automobile aux promoteurs, aux constructeurs, aux sportifs et au grand public, mais elles sont vite dépassées par des événements organisés dans des enceintes fermées, sur une piste en boucle courte et terriblement rapide et devant des tribunes bourrées de spectateurs susceptibles de s'offrir des services tels qu'un parking pour leur auto, des rafraîchissements, des sandwiches et un siège d'où ils peuvent voir toute la course au rythme très soutenu et sans temps morts.

La course aux États-Unis a donc pris des formes très diverses comme pour plaire à un public amateur de défis et avide de spectacles à risques. Que l'on parle de courses avec des voitures de monoplaces ou des voitures d'usine, même les tracteurs posséderont leur public et, peu à peu, des championnats de toutes catégories feront surfaces à travers le grand continent. La course automobile de monoplaces sera vite connue sous la désignation de formule *indy*,



Un des pilotes les plus populaires du début du siècle aux États-Unis, l'Italo-Américain Ralph De Palma qu'on voit ici préparant sa Mercedes Grand Prix.

Visage souillé d'huile et de poussière, Barney Oldfield connaît sa meilleure saison en 1915. ▼



dû à la popularité grandissante des 500 miles d'Indianapolis.

## AAA et ACA : guerre inévitable!

L'*American Automobile Association* apparaît en 1902 et immédiatement elle prend le contrôle des différents types de courses se déroulant sur le territoire américain. Cependant, une controverse sur l'attribution du titre national arrive en même temps que l'association : le titre doit-il être conféré en fonction des résultats acquis sur les pistes ou d'après l'avis des spécialistes? La question qui reste sans réponses pendant quelques temps soulève d'ardentes polémiques et déclenche des schismes spectaculaires qui culminent en 1909 avec une guerre déclarée entre l'AAA et l'*Automobile Club of America* (ACA).

Les deux organismes sportifs ont des opinions très divergentes sur la course. L'AAA est le plus populaire des deux, très connu du grand public. Les opposants regroupés autour de l'ACA, qui se plaignent du caractère simpliste et peu professionnel de l'organisation, auraient préféré suivre l'exemple des clubs européens dans le domaine : en fait, le Grand Prix d'Amérique (sous la rigide de l'ACA) respecte les règlements en vigueur en Europe, alors que l'AAA modifie les règlements à sa guise.

Les deux organismes tentent un rapprochement en 1910 en fondant la *Motor Holdings Company* à laquelle ils délèguent leurs pouvoirs d'organisation de deux épreuves de niveau international, le Grand Prix

d'Amérique et la Coupe Vanderbilt. Cette initiative n'est jamais allée au-delà.

## Naissance de la formule *indy*

1909 voit la naissance du circuit d'Indianapolis. L'anneau va susciter l'intérêt de tous les passionnés du pays en devenant le temple de la vitesse, comme Daytona est celle de la série NASCAR et Le Mans celle de l'endurance. À cette époque, de nouvelles pistes sont construites presque du jour au lendemain et le premier anneau à virages relevés, le *Playa Del Mar Motordrome*, est construit à Los Angeles (l'anneau d'Indianapolis comporte alors 4 virages plats).

Alors qu'en Europe, la Première Guerre Mondiale interrompt toute forme de compétition automobile, la course continue aux États-Unis où l'absence des concurrents européens facilite la carrière des héros locaux qui remportent la quasi-totalité des épreuves de ce qui reste d'un championnat encore non officiel. L'AAA décide finalement de conférer le titre de champion national sur la base des résultats acquis. Cependant, en 1927, le palmarès sera revu par le secrétaire de l'AAA, Val Haresnape.

Au cours de cette période initiale on en compte pas moins de 14 épreuves au calendrier et même 24 en 1909, certaines étant hors championnat. Fréquemment d'ailleurs, il s'agit d'épreuves courtes disputées sur le même circuit le même jour. En 1909, onze épreuves comptent pour le championnat, quinze l'année suivante et six



Indianapolis 1911: départ incluant Ralph DePalma (2), Harry Endicott (3) et Johnny Aitken (4). La voiture de départ (pace car) se retire du circuit.



seulement en 1918. On constate un engouement croissant pour les pistes ovales et, en 1917, les quatorze manches du championnat national sont disputées sur des ovales.

Les premières modifications du règlement après l'introduction par l'AAA d'une limite maximale de poids fixée à 1200 kg en 1908, sont introduites en 1911 avec une cylindrée maximale de 9,8 litres, réduites en 1913 à 7,4 litres puis en 1915 à 4,9

litres. La réduction progressive de la cylindrée du moteur se poursuivra dans les années 1920.

La popularité croissante des courses de voitures de monoplaces amène un nombre de partisans augmentant sans cesse. La formule de type *indy* prend de l'importance. Aussi, à partir de 1916 le championnat de monoplaces sera beaucoup mieux structuré et, surtout, suivi par un plus grand nombre de journaux.

## Le 1<sup>er</sup> gagnant des 500 miles d'Indianapolis



**Ray Harroun** (photo de gauche) est surtout connu pour les 6 heures, 42 minutes et 8 secondes qu'il lui a fallu pour gagner la première course des 500 miles d'Indianapolis en 1911. L'homme accomplissait cet exploit sur une **Marmon Wasp** (photo de droite) aussi surnommée «*la guêpe*».

Harroun était avant tout un ingénieur pour la *Marmon Motor Car Company*, au début du 20<sup>e</sup> siècle, producteur de voitures particulières qui sont souvent cités comme des exemples de l'âge d'or de l'automobile américaine. Il a conçu le moteur six cylindres *Marmon Wasp*, ainsi nommée pour son schéma de couleur jaune et noir.

Contrairement à la plupart des voitures de course de cette période, *la Guêpe* a été construite avec un poste de pilotage particulier ne pouvant contenir que le pilote seul et d'une longue queue pointue pour réduire la traînée atmosphérique. Harroun innovait aussi en installant les premiers rétroviseurs sur une voiture de course. Cependant, dès l'année suivante l'*American Automobile Association* interdisait les rétroviseurs et obligeait les pilotes d'avoir à bord de leur voiture un mécanicien pour les guider.

Le succès de Ray Harroun au *Indianapolis 500* de 1911 reste sujet à polémique : Contraint à un arrêt aux stands prolongé en raison d'une crevaison au moment même où la plus grande confusion régnait parmi les officiels chargés du "tour par tour", il aurait été crédité par erreur d'un tour en trop.

FFM

### Premiers Champions de l'AAA

année	pilote	voiture
1902	H. Arkness	
1903	B. Oldfield	
1904	G. Heath	
1905	V. Hemery	
1906	J. Tracy	
1907	E. Bald	
1908	L. Strang	
1909	G. Robertson	

### Champions AAA selon Haresnape

1910	R. Harroun	Marmon
1911	R. Mulford	Lozier
1912	R. de Palma	Mercedes
1913	E. Cooper	Stutz
1914	R. de Palma	Mercedes
1915	E. Cooper	Stutz
1917	E. Cooper	Stutz
1918	R. Mulford	Frontenac
1919	H. Wilcox	Peugeot
1920	T. Milton	Duesenberg-Frontenac



**La Marmon Wasp 7,8 litres 1911**  
La première monoplace du monde.

#### Crédits et bibliographies :

Cent ans de compétition – la course automobile © Éditions Gründ, 1999; par Giuseppe Guzzardi et Enzo Rizzo.

Voitures de course © Libre-Expression, 1999; par David Burgess-Wise.

L'encyclopédie libre Wikipédia : [fr.wikipedia.org](http://fr.wikipedia.org)



# LA LIGNE D'ARRIVÉE...

**Scandale à l'hôpital.** Il fallait bien s'y attendre! Avec deux anciens pilotes **Kill&Destroy** (FD1), on pouvait s'attendre au pire. C'est en effet ce qui s'est passé avec Teddy et Titan, deux pilotes de l'équipe Bazou, qui ont semé l'émoi parmi les infirmières de l'hôpital de Daytona Beach. Heureusement qu'ils y sont resté que quelques jours, le temps de reprendre des forces après leurs collisions sur les murs du circuit... ou bien après les émotions avec les demoiselles?

## Problème de fiabilité pour NWO.

Wildheime n'a pas fait long feu avec un moteur qui manquait de puissance (-2). Paradoxalement, il a dû abandonner la course suite à un casse moteur qui n'avait rien à voir avec le manque de fiabilité de son moteur. Même le Dr Doom manquait de puissance (-1) mais il a tout de même réussi à terminer la course lui!

**Petite équipe = petite fiabilité!** L'équipe Bazou connaissait une belle course, dommage pour la finale! À noter que Jessy serait parvenu à un beau résultat malgré un gros manque de fiabilité : -1 carrosserie pour Titan et Fister et -1 puissance pour Teddy. Tous les pilotes y passaient! Il était donc normal de voir Teddy être victime d'un accident

avec une voiture si fragile.

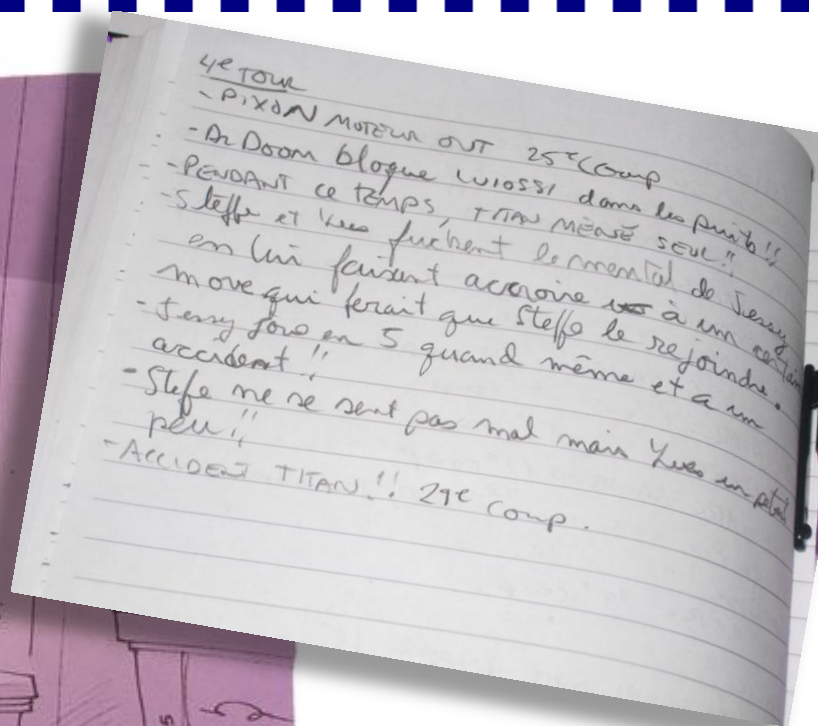
**L'affaire de la fin de course!** On connaît l'histoire, Steffe (Thundersharks) et Yves (NWO) ont tenté d'influencer Jessy (Bazou) à la fin de la course sur une décision de choix de vitesse. Les commentaires des joueurs...

**Yves :** « C'est certain que c'est machiavélique comme idée mais rien de tout cela n'était prévu. Steffe a simplement fait un commentaire et Yves a surenchéri, semant le doute dans l'esprit de Jessy, le forçant à faire un coup idiot et le privant de la victoire!!! Si Jessy avait eu plus confiance en ses moyens, il nous aurait envoyé tous chier et il aurait joué correctement!! Je me sentais un peu coupable de ce qui venait d'arriver mais c'était drôle quand même! »

**Jessy :** « Les associés de la direction de Bazou Indycar Racing Team ont été bref à ce sujet (...). Selon eux, la décision de Steffe et d'Yves d'avoir usé de psychologie alors que la direction de Bazou Indycar Racing Team était dans un état avancé de fatigue, devrait être sérieusement remise en question et une enquête devrait avoir lieu. Malgré le fait que les journalistes aient insisté, aucun autre commentaire n'a été fourni. La direction de l'équipe refuse de commenter la situation. »

**Steffe :** « C'est vrai que ce fut chien de notre part, à moi et Yves. Mais c'est ça la course! On a vu souvent ce genre de situation par le passé, surtout avec Herman à la belle époque. C'est le jeu de tenter d'influencer nos adversaires et Jessy a vraiment goûté cette médecine lors du Daytona 500. J'espère qu'il retiendra la leçon! »

**FPM**



**FORMULE PROUT**  
magazine

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

[www.ligue-prout.com](http://www.ligue-prout.com)  
[fpm@ligue-prout.com](mailto:fpm@ligue-prout.com)