

Année - N° 36

LE NUMERO. France : 6 fr. - Étranger : 8 fr.  
paraissant le 1<sup>er</sup> du deuxième mois de chaque trimestre

1<sup>er</sup> Novembre 1935

# REVUE INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE



ORGANE OFFICIEL DE :  
L'ASSOCIATION INTERNATIONALE DES AUTOMOBILE-CLUBS RECONNUS  
LA FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES CLUBS MOTOCYCLISTES

# SUR LE LAC SALÉ DE BONNEVILLE

Par W. F. BRADLEY

L'année 1935 a marqué la consécration de la piste de Bonneville, dans l'Utah, comme la plus vite au monde. Déjà, en 1933, l'américain « Ab » Jenkins y avait battu le record du monde des 24 heures, conduisant seul et atteignant une moyenne de 189,615 kilomètres à l'heure. Ignorant tout de cette piste naturelle, le vieux monde fut très réservé et beaucoup même refusèrent de croire à un exploit si extraordinaire.

Comme pour convaincre les incrédules, Jenkins partit de nouveau en 1934 et, toujours seul, porta sa moyenne sur ses vingt-quatre heures à 204,739 kilomètres. Si l'on restait

de Salt Lake City, qui lui fit l'éloge des Salt Flats de l'Utah. Campbell fut difficile à convaincre. Finalement, influencé par le succès de Cobb, et l'avis favorable de certains experts, il se décida à faire un essai sur le sel.

Campbell et Eyston atterrirent à l'aérodrome de Salt Lake City presque simultanément. Ils avaient tous les deux des voitures spéciales avec moteurs d'avion Rolls Royce, mais d'une conception tout à fait différente. L'Oiseau Bleu avait été étudiée spécialement pour battre le record du kilomètre et du mille. Sortie primitivement il y a sept ou huit ans, elle avait subi beaucoup de modifications pendant sa carrière glorieuse.



Le sol à l'état naturel. Les monticules qui sillonnent la surface sont des agglomérés de sel dur sur lesquels il est impossible de rouler vite. La surface lisse est une couche de sel naturel.

rêveur devant un tel exemple de résistance physique, force fut de reconnaître l'authenticité de la performance.

Les premiers à être intéressés par ces nouveaux records dans l'Utah furent les automobilistes anglais. Avant la fin de 1934 G. E. T. Eyston se mit à la construction d'une voiture étudiée spécialement pour battre le record des 24 heures. John Cobb, propriétaire de la Napier-Railton avec laquelle il avait essayé de battre le record des 24 heures à Monthéry, partit le premier et n'eut pas grande difficulté à enlever à Jenkins presque tous ses records établis un an auparavant.

En Mars, Sir Malcolm Campbell échoua, à Daytona, dans sa tentative de porter le record du mille à 300 milles à l'heure. Pendant ces essais il rencontra T. E. Allen, secrétaire du Contest Board de l'American Automobile Association, et natif

« The Speed of the Winds », voiture toute neuve, n'ayant jamais été essayée, avait comme buts principaux l'heure et les 24 heures.

En prévision de l'arrivée de Campbell, l'American Automobile Association avait aménagé une ligne droite de plus de 21 kilomètres de long. Au volant d'une voiture de tourisme rapide, Campbell essaya cette piste dès son arrivée et se montra fort réservé. Le tracteur fut de nouveau mis en service pour améliorer le « sol ». Le surlendemain l'Oiseau Bleu fut sorti de son garage du « Cobble Stone » dans le Nevada, à environ vingt kilomètres de la ligne de départ, et sans chronométrage officiel, et sans ses pneus de course, Campbell fit son premier essai, atteignant une vitesse d'environ 400 à l'heure.

J'eus l'occasion de le rejoindre à son arrêt. Quel change-

ment! Campbell était rayonnant! La piste était parfaite; le record était déjà battu!

L'ordre fut donné de remorquer la voiture au garage et le départ fut officiellement annoncé pour le lendemain à l'aube. On sait comment il fut couronné de succès, mais ce qui n'est pas assez connu c'est que, arrivé à Salt Lake City dans la nuit de vendredi, Campbell avait accompli sa tâche bien avant midi du mardi suivant et moins de sept jours après son arrivée dans l'Utah, lui, sa voiture et ses équipiers étaient sur le chemin du retour. En Floride il avait attendu plusieurs semaines et effectué de nombreux essais avant de partir déçu.

Quelques détails sur le record. Si le lac desséché est absolument plan, sa surface est trop rugueuse pour une voiture de course froissant le 500 à l'heure. On peut le comparer à une surface de glace couverte par une couche de neige gelée. Au moyen d'un tracteur remorquant une série de barres, cette couche superficielle est enlevée, laissant une surface de sel dur,

ligne noire tracée sur le sel, avait l'impression de monter une côte, sans jamais arriver au sommet.

Au moment de rentrer sur le mille, après une lancée de six milles, Campbell ferma l'entrée d'air au radiateur, diminuant ainsi, dans des proportions considérables, la résistance à l'avancement. La fermeture du volet eut pour résultat d'occasionner des remous dans le cockpit et de projeter de l'huile sur le pare-brise, rendant la visibilité déficiente. Dans ces conditions peu favorables, le pneu avant gauche éclata et des morceaux de caoutchouc en flammes furent projetés dans toutes les directions. Le pneu à plat rapa le sol, faisant voltiger le sel, qui aveugla complètement le conducteur.

Malgré toute la difficulté de la situation, Campbell resta maître de sa voiture et s'arrêta environ 1 500 mètres avant la fin de la piste. Les mécaniciens, partis en camion, changèrent les roues et, étant à court de temps, Campbell



La préparation de la piste utilisée par Sir Molcolm CAMPBELL. Un tracteur, remorquant une sorte de herse composée de barres de fer, parcourt à plusieurs reprises les 21 kilomètres de la piste pour niveler la surface et supprimer les monticules de sel.

lisse et blanc comme neige. On a nettement l'impression d'être dans une région arctique, sous un soleil tropical!

La largeur de la piste spécialement préparée, et délimitée par des drapeaux fut de 60 mètres, mais la largeur totale, sans spectateurs, fut presque de 1 300 mètres. Contrairement à Daytona, où on avait d'un côté la mer et de l'autre les dunes de sable, cette largeur immense donna à Campbell l'impression d'être seul au monde..

Le premier essai, effectué dans le sens sud-nord, fut excessivement impressionnant. Ce n'était pas une automobile qui roulait, mais un fuselage d'avion qui glissait près du sol à la chanson d'un moteur sobre et puissant. Une autre particularité fut que cette voiture semblait parcourir non une ligne droite mais un grand arc de cercle. Le conducteur, guidé par une

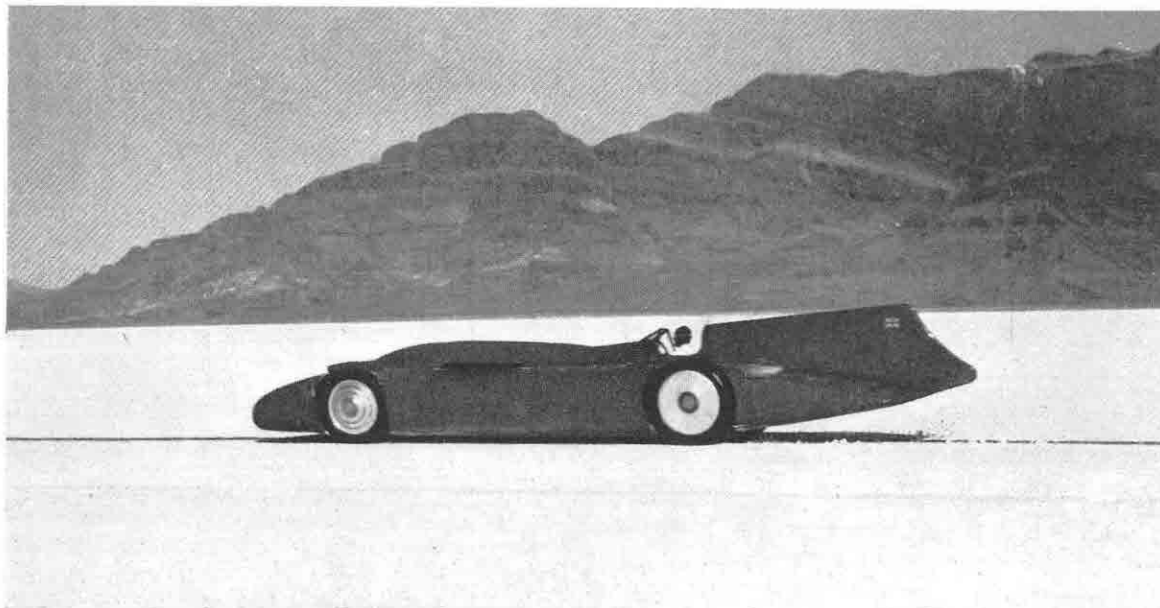
décida de partir sans profiter de toute la lancée accordée par la piste.

À l'allée, le volet d'air fermé, son temps fut de 11,83 secondes, correspondant à 489,7 kilomètres à l'heure. Au retour il n'osa plus fermer le volet et sa vitesse fut manifestement moins grande. Perché sur un échafaudage, exposé au rayon d'un soleil tropical, les chronomètres annoncèrent les chiffres — retour en 12,18 sec., moyenne dans les deux sens 295 milles. Les journalistes et les spectateurs privilégiés massés au pied de l'échafaudage poussèrent un cri de désappointement. Une minute après on tapait fiévreusement sur une trentaine de machines à écrire et les fils télégraphiques lançaient la nouvelle de l'échec aux quatre coins du monde.

Ici se situe le seul point faible d'une organisation mer-

illeuse. Le chronométré chargé de relever les chiffres sur bande de l'appareil Holden s'était trompé dans sa distraction, indiquant 12,18 au lieu de 12,08. Une première vérification et une deuxième ne relevèrent pas la faute.

Quelques uns des commissaires passèrent trois mois sur ce désert de sel, où il n'y avait ni eau, ni nourriture ni la moindre végétation, dans une solitude si complète que même les Indiens, il y a 90 ans, refusèrent d'y passer. L'eau était à faire

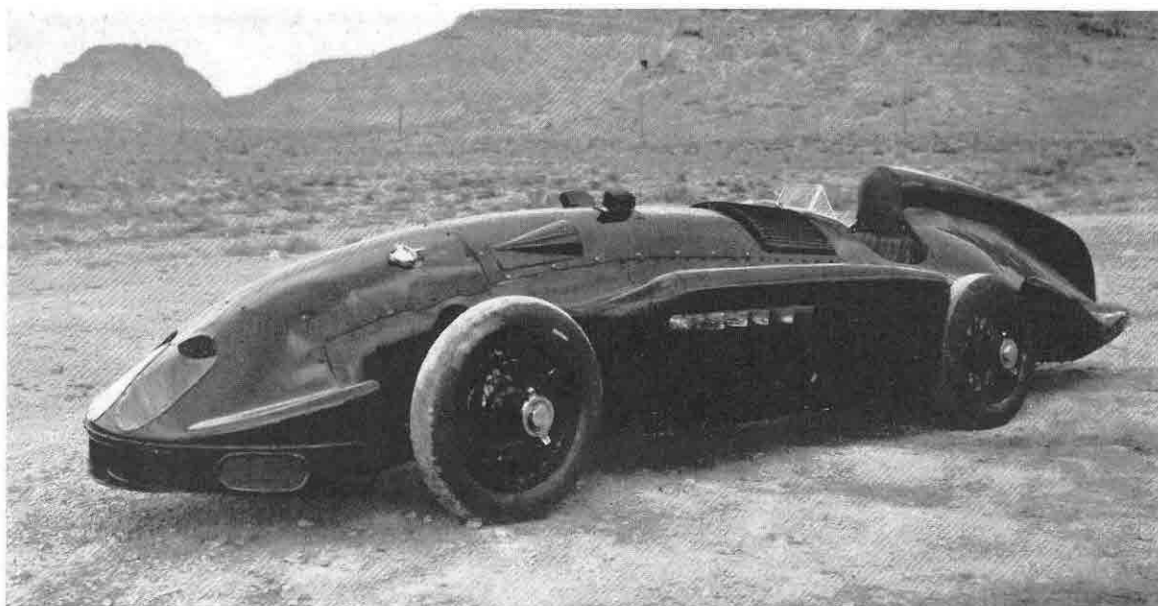


Le départ de l'Oiseau Bleu. Campbell suivra tout le long du parcours une ligne noire tracée sur la piste préparée par le tracteur.

Au point de vue préparation de la piste on avait fait des merveilles. Le service d'ordre tint presque du miracle, car avec seulement douze agents motocyclistes on réussit à maintenir la foule derrière des barricades de 21 kilomètres de long et ce

venir d'environ trente kilomètres; les vivres furent fournis par Salt Lake City, deux cent kilomètres à l'est.

Huit heures après l'annonce des résultats, le chronométré s'avisait de copier les chiffres officiels dans son carnet personnel.



The Speed of the Winds, la voiture à moteur Rolls-Royce du capt. G.E.T. Eyston, avec laquelle il a battu notamment les records de l'heure et des 24 heures.

qui est mieux, à freiner l'impétuosité de deux ou trois cent automobilistes, tous convaincus qu'ils avaient le droit de s'approcher de la ligne de record.

En ce faisant il s'aperçut immédiatement de son erreur. Campbell avait accompli le mille dans les deux sens à la moyenne de 301, 129 milles (484,619 kilomètres à l'heure).

Le moment de consternation passé, on alerta les journalistes, dont beaucoup étaient partis à la ville, distante de 200 kilomètres.

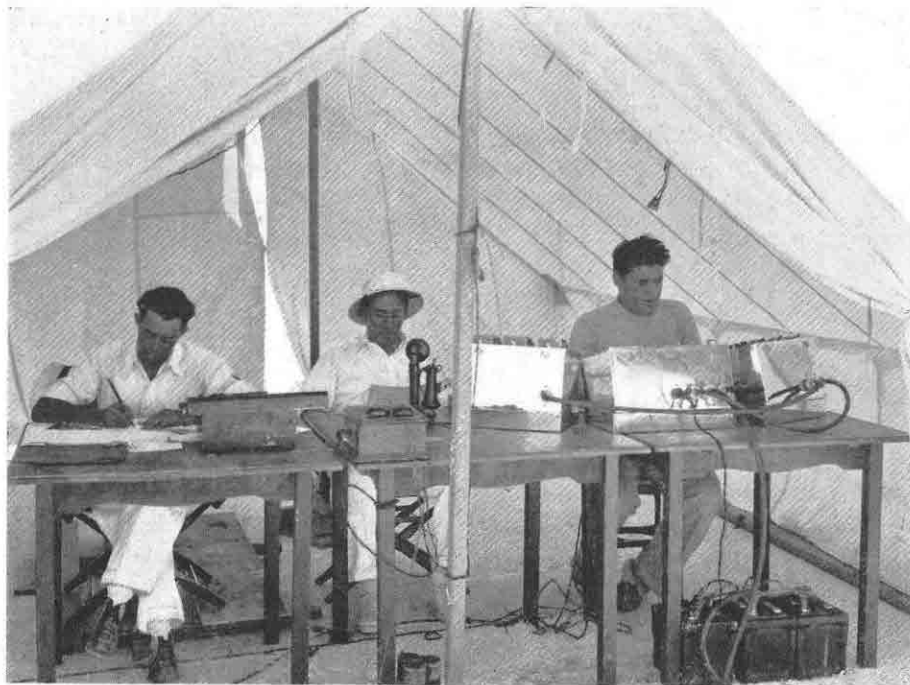
Campbell, fort contrarié par cet incident, annonça qu'il allait recourir quand même. Mais, mis en présence de la bande imprimée qui seule faisait foi, il accepta la situation et les félicitations qui lui furent prodiguées.

Le départ de Campbell laissa le champ libre à Eyston, qui débuta en enlevant à Wizard Smith le record des 10 milles. Vers la fin de cette tentative un joint à la cardan se détériora, ce qui nécessita un voyage en avion de près de 4.000 kilomètres pour trouver une pièce de rechange.

La réparation faite, Eyston s'adjugea le record de l'heure à 256,371 kilomètres, 50 milles, 100 kilomètres, 100 milles et 200 kilomètres. Tout ayant bien marché, les préparatifs furent faits en vue du record des 24 heures.

Au nord-est l'horizon fut doré par un feu invisible. Quelques minutes plus tard un secteur jaune apparut sur le sel blanc. Dix minutes après ce secteur

était devenu une énorme boule lumineuse quittant le sel et montant majestueusement dans un ciel bleu d'acier. Autour du cercle de 10 milles les falots à pétrole donnèrent une lumière rouge et incertaine. Un avion de la ligne commer-



Les chronométreurs et commissaires au travail ;  
de gauche à droite : H.L. Hook, A.G. Pillsbury et H. Harper.



Campbell et l'Etat-Major du Contest Board de l'A.A.A. :  
de gauche à droite : MM. Sturm, T.E. Allen, Sir Malcolm Campbell, Pillsbury.

ciale, volant de San Francisco à New York, se détourna de son chemin pour permettre aux passagers de contempler ces illuminations uniques.

Parti vers 21 h. 30, Eyston s'imposa une moyenne de 235 kilomètres. Toutes les deux heures la voiture rentra pour un changement de conducteurs et pour se ravitailler en essence, huile, eau et pneus. La nuit fut froide et les hommes de l'équipe qui étaient venus habillés d'un pantalon de coton et d'une chemise de polo, partirent chercher maintes couvertures de laine.

Le lever du jour fut impressionnant. Loin, à l'est, tout était clair, brillant ; autour de nous un demi-jour ; derrière nous, à l'ouest, les montagnes étaient plongées dans une obscurité complète.

Avec le jour vint la chaleur. A midi le thermomètre enregistra 37° à l'ombre et la température du sel fut quatre ou cinq degrés plus élevée. La piste commença à se détériorer en certains endroits et pour éviter les trous il fallait rouler sur le bord extérieur. Mais la ronde, impressionnante dans sa

monotonie, continuait. La nouvelle de la réussite se répandit et les spectateurs commencèrent à venir, d'où on ne le sait pas, car dans un rayon de 150 kilomètres il ne se trouvait pas 300 habitants. Les vingt-quatre heures s'écoulèrent, donnant à Eyston et ses compagnons le record à la moyenne de 226.148 kilomètres. En tout, l'Anglais avait battu 15 records du monde et 19 records américains.

Les Salt Flats de Bonneville sont un phénomène de la nature. Il y a quelques milliers d'années, il existait ainsi un lac immense, de 250 kilomètres sur 350 et ayant une profondeur à l'endroit où se trouve actuellement Salt Lake City, de 300 mètres. Par un mouvement sismique, ce lac se vida en partie, la région devint aride, et aucune source n'alimentant ce bassin, le niveau d'eau baissa progressivement par évaporation, laissant seulement le Great Salt Lake, d'une longueur de 120 kilomètres et d'une largeur de 80. A la place

du lac se trouve actuellement une région désertique et dans une partie de ce désert des couches de sel déposées par évaporation de l'eau. L'étendue de sel mesure environ 100 kilomètres du nord au sud et 60 kilomètres de l'est à l'ouest. L'épaisseur varie entre quelques millimètres à plus d'un mètre, sa valeur comme piste de vitesse étant naturellement proportionnelle à l'épaisseur. Chaque hiver cette plaine est couverte d'eau qui ne trouve aucun écoulement, mais au printemps l'évaporation commence et dès le mi-juin le sel est suffisamment dur et sec pour que des automobiles puissent rouler dessus.

Il y a cependant des embûches, car même après trois mois de sécheresse il reste des endroits où une très légère couche de sel couvre quelques centimètres d'eau et plusieurs mètres de boue. Qui s'y aventure se trouve dans l'impossibilité d'en sortir par ses propres moyens.



Le "Stand de Ravitaillement" pendant la nuit.  
D.A. Jenkins fait le plein de sa Duesenberg pendant sa tentative sur 24 heures.



# LISTE DES RECORDS

**Reçus au Secrétariat de l'A.I.A.C.R. au cours du 3<sup>me</sup> Trimestre 1935  
et en instance d'homologation.**

*V.B. — Cette liste et la liste parue le 15 Juillet 1935 sont les seules qui modifient la liste générale des records publiée dans la Revue du 15 Avril 1935.*

Records		Dates	Lieux	Conducteurs	Marque déclarée	Temps ou Distance parcourue H. M. S. 1/100	Vitesses	
Distance ou Temps	Départ						K.P.H.	M.P.H.

## 1<sup>o</sup> RECORDS DU MONDE

1 mil.	lancé	3/9/35	Salt Beds	Sir Malcolm Campbell	Campbell-special	11"955	484.619	301.13
5 kil.	»	»	»	»	»	38"2875	470.127	292.12
10 mil.	»	6/9/35	»	G.E.T. Eyston	Speed of the Winds	3'35"440	268.921	167.10
50 kil.	arrêté	11/7/35	»	John Cobb	Napier-Railton-spéc.	12'04"098	248.585	154.46
50 kil.	»	8/9/35	»	G.E.T. Eyston	Speed of the Winds	11'45"566	255.114	158.52
50 mil.	»	11/7/35	»	John Cobb	Napier-Railton-spéc.	19'31"814	247.207	153.61
50 mil.	»	8/9/35	»	G.E.T. Eyston	Speed of the Winds	18'42"290	258.116	160.39
100 kil.	»	11/7/35	»	John Cobb	Napier-Railton-spéc.	24'20"740	246.450	153.14
100 kil.	»	8/9/35	»	G.E.T. Eyston	Speed of the Winds	23'08"236	259.322	161.13
100 mil.	»	2/7/35	»	D. A. Jenkins	Duesenberg-spécial	42'02"890	229.642	142.69
100 mil.	»	11/7/35	»	John Cobb	Napier-Railton-spéc.	39'13"638	246.156	152.95
100 mil.	»	8/9/35	»	G.E.T. Eyston	Speed of the Winds	37'35"679	256.846	159.60
200 kil.	»	2/7/35	»	D. A. Jenkins	Duesenberg-spécial	52'02"732	230.567	143.27
200 kil.	»	11/7/35	»	John Cobb	Napier-Railton-spéc.	48'39"418	246.624	153.25
200 kil.	»	8/9/35	»	G.E.T. Eyston	Speed of the Winds	47'01"691	255.166	158.55
200 kil.	»	15/9/35	»	»	»	46'50"5353	256.179	159.18
200 mil.	»	15-16/7/35	»	John Cobb	Napier-Railton-spéc.	1 h. 21'52"653	235.865	146.56
200 mil.	»	6/8/35	»	D. A. Jenkins	Duesenberg-spécial	1 h. 19'05"537	244.171	151.72
500 kil.	»	15-16/7/35	»	John Cobb	Napier-Railton-spéc.	2 h. 06'53"974	236.407	146.90
500 kil.	»	6/8/35	»	D. A. Jenkins	Duesenberg-spécial	2 h. 03'11"576	243.520	151.32
500 mil.	»	15-16/7/35	»	John Cobb	Napier-Railton-spéc.	3 h. 23'10"069	237.637	147.66
1.000 kil.	»	»	»	John Cobb et Rose-Richards	»	4 h. 17'06"462	233.365	145.01
1.000 mil.	»	»	»	»	»	6 h. 53'59"366	233.244	144.93
2.000 kil.	»	»	»	J. Cobb, Rose-Richards et C. Dodson	»	8 h. 39'32"936	230.970	143.52
2.000 kil.	»	16-17/9/35	»	G.E.T. Eyston, C.S. Staniland et A. Denly	Speed of the Winds	8 h. 37'02"559	232.089	144.21
2.000 mil.	»	15-16/7/35	»	J. Cobb, Rose-Richards et C. Dodson	Napier-Railton-spéc.	14 h. 33'24"783	221.873	137.87
2.000 mil.	»	29-30/8/35	»	D. A. Jenkins et Gulotta	Duesenberg-spécial	14 h. 26'11"424	222.954	138.54
2.000 mil.	»	16-17/9/35	»	G.E.T. Eyston, C.S. Staniland et A. Denly	Speed of the Winds	14 h. 00'53"808	229.661	142.70
3.000 kil.	»	15-16/7/35	»	J. Cobb, Rose Richards et C. Dodson	Napier-Railton spécial	13 h. 25'51"341	223.365	138.79
3.000 kil.	»	16-17/9/35	»	G.E.T. Eyston, C.S. Staniland et A. Denly.	Speed of the Winds	12 h. 56'14"142	231.888	144.09
3.000 mil.	»	15-16/7/35	»	J. Cobb, Rose Richards et C. Dodson	Napier-Railton special	22 h. 17'38"909	216.560	134.56
3.000 mil.	»	29-30/8/35	»	D. A. Jenkins et Gulotta	Duesenberg special	22 h. 15'27"87	216.914	134.78
3.000 mil.	»	16-17/9/35	»	G.E.T. Eyston, C.S. Staniland et A. Denly.	Speed of the Winds	21 h. 18'51"838	226.514	140.75
4.000 kil.	»	15-16/7/35	»	J. Cobb, Rose-Richards et C. Dodson.	Napier-Railton special	18 h. 34'56"169	215.259	133.76
4.000 kil.	»	29-30/8/35	»	D. A. Jenkins et Gulotta	Duesenberg special	18 h. 33'44"416	215.490	133.90
4.000 kil.	»	16-17/9/35	»	G.E.T. Eyston, C. S. Staniland et A. Denly.	Speed of the Winds	17 h. 29'03"220	228.778	142.16
5.000 kil.	»	15-16/7/35	»	J. Cobb, Rose-Richards et C. Dodson.	Napier-Railton special	23 h. 02'55"610	216.931	134.79
5.000 kil.	»	29-30/8/35	»	D. A. Jenkins et Gulotta.	Duesenberg Special	23 h. 00'02"634	217.384	135.08
5.000 kil.	»	16-17/9/35	»	G.E.T. Eyston, C. S. Staniland et A. Denly.	Speed of the Winds	22 h. 07'23"339	226.008	140.43
10.000 mil.	»	22-29/7/35	Montlhéry	Marchand, Fortin, Vaillant, Le Roy de Présalé, Dusanter	Citroën	111 h. 28'11"26	144.375	89.71
5.000 kil.	»	»	»	»	»	103 h. 38'35"50	144.727	89.93

RECORDS		Dates	Lieux	Conducteurs	Marques	Temps ou Distance parcourue H. M. S. 1/100	Vitesses	
Distance ou Temps	Départ						K. P. H.	M.P.H.
20.000 kil.	arrêté	22-29/7/35	Monthéry	Marchand, Fortin, Vaillant, Le Roy de Présalé, Dusanter, Tomine	Citroën	141 h. 32'17"58	141.249	87.77
1 heure	»	2/7/35	Salt Beds	D.A. Jenkins	Duesenberg special	230 kil. 826	230.826	143.43
1 heure	»	11/7/35	»	John Cobb	Napier-Railton special	244 kil. 807	244.807	152.12
1 heure	»	6/8/35	»	D.A. Jenkins	Duesenberg special	244 kil. 855	244.855	152.15
1 heure	»	15/9/35	»	G.E.T. Eyston	Speed of the Winds	256 kil. 371	256.371	159.30
3 heures	»	15-16/7/35	»	John Cobb	Napier-Railton special	712 kil. 717	237.572	147.62
6 heures	»	»	»	John Cobb et Rose-Richards	»	1.396 kil. 613	232.769	144.64
12 heures	»	»	»	J. Cobb, Rose-Richards et C. Dodson	»	2.700 kil. 741	225.062	139.85
12 heures	»	16-17/9/35	»	G.E.T. Eyston, C. S. Staniland et A. Denly.	Speed of the Winds	2.780 kil. 489	231.707	143.98
24 heures	»	15-16/7/35	»	J. Cobb, Rose-Richards et C. Dodson.	Napier-Railton special	5.208 kil. 655	217.027	134.85
24 heures	»	29-30/8/35	»	D. A. Jenkins et Gulotta.	Duesenberg special	5.232 kil. 686	218.029	135.48
24 heures	»	16-17/9/35	»	G.E.T. Eyston, C.S. Staniland et A. Denly.	Speed of the Winds	5.427 kil. 540	226.148	140.52
3 jours	»	22-29/7/35	Monthéry	Marchand, Fortin, Vaillant, Le Roy de Présalé	Citroën	10.478 kil. 408	145.533	90.43
4 jours	»	»	»	»	»	13.899 kil. 678	144.788	89.97
5 jours	»	»	»	Marchand, Fortin, Vaillant, Le Roy de Présalé, Dusanter, Tomine	»	17.320 kil. 984	144.342	89.69
6 jours	»	»	»	Marchand, Fortin, Vaillant, Le Roy de Présalé, Dusanter, Tomine, Brillault	»	20.355 kil. 399	141.357	87.83
7 jours	»	»	»	Marchand, Fortin, Vaillant, Le Roy de Présalé, Dusanter, Tomine, Brillault, Delaroché	»	23.385 kil. 498	139.498	86.49

## 2° RECORDS INTERNATIONAUX

CLASSE A (au-dessus de 8.000 cmc.)

10 mil.	lancé	6/9/35	Salt Beds	G.E.T. Eyston	Speed of the Winds	3'35"440	268.921	167.10
50 kil.	arrêté	11/7/35	»	John Cobb	Napier-Railton-spéc.	12'04"098	248.585	154.46
50 kil.	»	8/9/35	»	G.E.T. Eyston	Speed of the Winds	11'45"566	255.114	158.52
50 mil.	»	11/7/35	»	John Cobb	Napier-Railton-spéc.	19'31"814	247.207	153.61
50 mil.	»	8/9/35	»	G.E.T. Eyston	Speed of the Winds	18'42"290	258.116	160.39
100 kil.	»	11/7/35	»	John Cobb	Napier-Railton-spéc.	24'20"740	246.450	153.14
100 kil.	»	8/9/35	»	G.E.T. Eyston	Speed of the Winds	23'08"236	259.322	161.13
100 mil.	»	11/7/35	»	John Cobb	Napier-Railton-spéc.	39'13"638	246.156	152.95
100 mil.	»	8/9/35	»	G.E.T. Eyston	Speed of the Winds	37'35"679	256.846	159.60
200 kil.	»	11/7/35	»	John Cobb	Napier-Railton-spéc.	48'39"418	246.624	153.25
200 kil.	»	8/9/35	»	G.E.T. Eyston	Speed of the Winds	47'01"691	255.166	158.55
200 kil.	»	15/9/35	»	»	»	46'50"5353	256.179	159.18
200 mil.	»	15-16/7/35	»	John Cobb	Napier-Railton-spéc.	1 h. 21'52"653	235.865	146.56
500 kil.	»	»	»	»	»	2 h. 06'53"974	236.407	146.90
500 mil.	»	»	»	»	»	3 h. 23'10"069	237.637	147.66
1.000 kil.	»	»	»	John Cobb et Rose-Richards	»	4 h. 17'06"462	233.365	145.01
1.000 mil.	»	»	»	»	»	6 h. 53'59"366	233.244	144.93
2.000 kil.	»	»	»	J. Cobb, Rose-Richards et C. Dodson	»	8 h. 39'32"936	230.970	143.52
2.000 kil.	»	16-17/9/35	»	G.E.T. Eyston, C.S. Staniland et A. Denly	Speed of the Winds	8 h. 37'02"559	232.089	144.21
2.000 mil.	»	15-16/7/35	»	J. Cobb, Rose-Richards et C. Dodson	Napier-Railton-spéc.	14 h. 39'24"783	221.873	137.87
2.000 mil.	»	16-17/9/35	»	G.E.T. Eyston, C.S. Staniland et A. Denly	Speed of the Winds	14 h. 00'53"808	229.661	142.70



RECORDS		Dates	Lieux	Conducteurs	Marque déclarée	Temps ou Distance parcourue H. M. S. 1/100	Vitesse	
Distance ou temps	Départ						K.P.H.	M.P.H.

## 2° RECORDS INTERNATIONAUX (Suite)

### CLASSE A (au-dessus de 8.000 emc.) (Suite)

3.000 kil.	arrêté	15-16/7/35	Salt Beds	J. Cobb, Rose-Richards et C. Dodson.	Napier-Railton special	13 h. 25'51"341	223.365	138.79
3.000 kil.	»	16-17/9/35	»	G.E.T. Eyston, C.S. Staniland et A. Denly.	Speed of the Winds	12 h. 56'14"142	231.888	144.09
3.000 mil.	»	15-16/7/35	»	J. Cobb, Rose-Richards et C. Dodson.	Napier-Railton special	22 h. 17'38"909	216.560	134.56
3.000 mil.	»	16-17/9/35	»	G.E.T. Eyston, C.S. Staniland et A. Denly.	Speed of the Winds	21 h. 18'51"838	226.514	140.75
4.000 kil.	»	15-16/7/35	»	J. Cobb, Rose-Richards et C. Dodson.	Napier-Railton special	18 h. 34'56"169	215.259	133.76
4.000 kil.	»	16-17/9/35	»	G.E.T. Eyston, C.S. Staniland et A. Denly.	Speed of the Winds	17 h. 29'03"220	228.778	142.16
5.000 kil.	»	15-16/7/35	»	J. Cobb, Rose-Richards et C. Dodson.	Napier-Railton special.	23 h. 02'55"610	216.931	134.79
5.000 kil.	»	16-17/9/35	»	G.E.T. Eyston, C.S. Staniland et A. Denly.	Speed of the Winds	22 h. 07'23"339	226.008	140.43
1 heure	»	11/7/35	»	John Cobb.	Napier-Railton special.	244 kil. 807	244.807	152.12
1 heure	»	15/9/35	»	G.E.T. Eyston.	Speed of the Winds	256.371	256.371	159.30
3 heures	»	15-16/7/35	»	John Cobb.	Napier-Railton special.	712 kil. 717	237.572	147.62
6 heures	»	»	»	John Cobb, et Rose-Richards	»	1.396 kil. 613	232.769	144.64
12 heures	»	»	»	J. Cobb, Rose-Richards et C. Dodson.	»	2.700 kil. 741	225.062	139.85
12 heures	»	16-17/9/35	»	G.E.T. Eyston, C.S. Staniland et A. Denly.	Speed of the Winds	2.780 kil. 489	231.707	143.98
24 heures	»	15-16/7/35	»	J. Cobb, Rose-Richards et C. Dodson.	Napier-Railton special.	5.208 kil. 655	217.027	134.85
24 heures	»	16-17/9/35	»	G.E.T. Eyston, C.S. Staniland et A. Denly.	Speed of the Winds	5.427 kil. 540	226.148	140.52

### CLASSE B (de 5.000 à 8.000 emc.)

5 kil.	lancé	30/6/35	Salt Beds	D.A. Jenkins	Duesenberg spécial	1'19"0417	227.814	144.56
5 mil.	»	»	»	»	»	2'07"7067	226.833	140.95
10 kil.	»	»	»	»	»	2'38"9633	226.467	140.72
10 mil.	»	»	»	»	»	4'13"290	228.735	142.13
10 mil.	»	2/7/35	»	»	»	4'06"437	235.382	146.26
10 mil.	»	6/8/35	»	»	»	3'51"453	250.315	155.54
50 kil.	arrêté	30/6/35	»	»	»	13'44"937	218.198	135.58
50 kil.	»	2/7/35	»	»	»	13'33"173	221.355	137.54
50 kil.	»	6/8/35	»	»	»	12'56"050	231.944	144.12
50 mil.	»	30/6/35	»	»	»	21'44"902	221.995	137.94
50 mil.	»	2/7/35	»	»	»	21'24"106	225.590	140.18
50 mil.	»	6/8/35	»	»	»	20'23"171	236.828	147.16
100 kil.	»	30/6/35	»	»	»	26'50"051	223.595	138.94
100 kil.	»	2/7/35	»	»	»	26'25"243	227.095	141.11
100 kil.	»	6/8/35	»	»	»	25'06"427	238.976	148.49
100 mil.	»	2/7/35	»	»	»	42'02"890	229.642	142.69
100 mil.	»	6/8/35	»	»	»	39'48"528	242.560	150.72
200 kil.	»	2/7/35	»	»	»	52'02"732	230.567	143.27
200 kil.	»	6/8/35	»	»	»	49'13"875	243.748	151.46
200 mil.	»	»	»	»	»	1 h. 19'05"537	244.171	151.72
500 kil.	»	»	»	»	»	2 h. 03'11"576	243.520	151.32
500 mil.	»	27-28/8/35	»	»	»	3 h. 32'28"593	227.226	141.19
1.000 kil.	»	29-30/8/35	»	»	»	4 h. 31'48"986	220.737	137.16
1.000 mil.	»	27-28/8/35	»	»	»	7 h. 32'35"080	213.353	132.57
1.000 mil.	»	29-30/8/35	»	Jenkins et Gulotta	»	7 h. 45'11"126	221.883	137.87
2.000 kil.	»	27-28/8/35	»	»	»	9 h. 13'34"871	216.770	134.69
2.000 kil.	»	29-30/8/35	»	»	»	9 h. 00'41"891	222.141	138.03
2.000 mil.	»	»	»	»	»	14 h. 26'41"424	222.954	138.54
3.000 kil.	»	27-28/8/35	»	»	»	13 h. 30'28"669	222.091	138.00
3.000 kil.	»	29-30/8/35	»	»	»	13 h. 26'31"901	223.178	138.68
3.000 mil.	»	»	»	»	»	22 h. 45'27"870	216.914	134.78
4.000 kil.	»	»	»	»	»	18 h. 33'44"416	215.490	133.90
5.000 kil.	»	»	»	»	»	23 h. 00'02"634	217.384	135.08
1 heure	»	2/7/35	»	D. A. Jenkins	»	230 kil. 826	230.826	143.43
1 heure	»	6/8/35	»	»	»	244 kil. 855	244.855	152.15
3 heures	»	27-28/8/35	»	»	»	680 kil. 847	226.949	141.02
6 heures	»	29-30/8/35	»	Jenkins et Gulotta	»	1.324 kil. 765	220.794	137.20
12 heures	»	»	»	»	»	2.671 kil. 895	222.658	138.35
24 heures	»	»	»	»	»	5.232 kil. 686	218.029	135.48

RECORDS		Dates	Lieux	Conducteurs	Marques	Temps ou Distance parcourue H. M. S.	Vitesses	
Distance ou Temps	Départ						K.P.H.	M.P.H.

## 2° RECORDS INTERNATIONAUX (Suite)

### CLASSE D (de 2.000 à 3.000 cmc.)

4000 kil.	arrêté	7-8/8/35	Monthéry	Raph., Chinetti, Pesato	Alfa-Roméo	5 h. 26'13"30	183.924	114.28
1000 mil.	»	»	»	Raph., Chinetti, Pesato, Bodoignet	»	8 h. 51'11"17	181.783	112.95
2000 kil.	»	»	»	»	»	40 h. 59'16"74	182.017	113.10
5000 mil.	»	22-29/7/35	»	Marchand, Fortin, Vaillant, Le Roy de Présalé	Citroën	55 h. 10'14"93	145.851	90.63
10000 kil.	»	»	»	»	»	68 h. 40'39"77	145.608	90.48
10000 mil.	»	»	»	Marchand, Fortin, Vaillant, Le Roy de Présalé, Dusanter	»	111 h. 28'11"26	144.375	89.71
15000 kil.	»	»	»	»	»	103 h. 38'35"50	144.727	89.93
20000 kil.	»	»	»	Marchand, Fortin, Vaillant, Le Roy de Présalé, Dusanter, Tomine	»	141 h. 32'17"58	141.249	87.77
6 heures	»	7-8/8/35	»	Raph., Chinetti, Pesato, Bodoignet	Alfa-Roméo	4.100 kil. 497	183.366	113.94
12 heures	»	»	»	»	»	2.471 kil. 984	180.999	112.47
2 jours	»	22-29/7/35	»	Marchand, Fortin, Vaillant, Le Roy de Présalé	Citroën	6.997 kil. 036	145.772	90.58
3 jours	»	»	»	»	»	10.478 kil. 408	145.533	90.43
4 jours	»	»	»	»	»	13.899 kil. 678	144.788	89.97
5 jours	»	»	»	Marchand, Fortin, Vaillant, Le Roy de Présalé, Dusanter, Tomine	»	17.320 kil. 984	144.342	89.69
6 jours	»	»	»	Marchand, Fortin, Vaillant, Le Roy de Présalé, Dusanter, Tomine, Brillault	»	20.355 kil. 399	141.357	87.83
7 jours	»	»	»	Marchand, Fortin, Vaillant, Le Roy de Présalé, Dusanter, Tomine, Brillault, Delaroche	»	23.385 kil. 498	139.498	86.49

### CLASSE E (de 1.500 à 2.000 cmc.)

500 kil.	arrêté	16-17/7/35	Monthéry	G.E.T. Eyston	Hotchkiss	2 h. 46'02"06	180.686	112.27
500 mil.	»	»	»	G.E.T. Eyston et A. Denly	»	4 h. 27'15"78	180.647	112.25
1.000 kil.	»	»	»	»	»	5 h. 32'06"84	180.661	112.26
1.000 mil.	»	»	»	»	»	9 h. 07'57"48	176.219	109.50
3 heures	»	»	»	»	»	542 kil. 775	180.925	112.42
6 heures	»	»	»	»	»	4.070 kil. 977	178.496	110.91

### CLASSE F (de 1.100 à 1.500 cmc.)

3.000 mil.	arrêté	12-16/9/35	Monthéry	C. Marchand, R. Fortin, Le Roy de Présalé, Bodecot, Druet	Peugeot	47 h. 02'12"62	102.643	63.78
4.000 kil.	»	»	»	»	»	39 h. 01'32"90	102.496	63.69
4.000 mil.	»	»	»	»	»	62 h. 36'31"14	102.819	63.89
5.000 kil.	»	»	»	»	»	48 h. 42'36"11	102.648	63.78
5.000 mil.	»	»	»	C. Marchand, R. Fortin, Le Roy de Présalé, Bodecot, Druet, Paris	»	78 h. 14'34"68	102.842	63.90
10.000 kil.	»	»	»	C. Marchand, R. Fortin, Le Roy de Présalé, Bodecot, Druet, Paris, Mérot, Dusanter	»	97 h. 49'00"56	102.757	63.85
2 jours	»	»	»	C. Marchand, R. Fortin, Le Roy de Présalé, Bodecot, Druet	»	4.925 kil. 823	102.621	63.77
3 jours	»	»	»	C. Marchand, R. Fortin, Le Roy de Présalé, Bodecot, Druet, Paris	»	7.396 kil. 607	102.731	63.83
4 jours	»	»	»	C. Marchand, R. Fortin, Le Roy de Présalé, Bodecot, Druet, Paris, Mérot, B. Dusanter	»	9.875 kil. 536	102.870	63.92