

# REVUE INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE



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

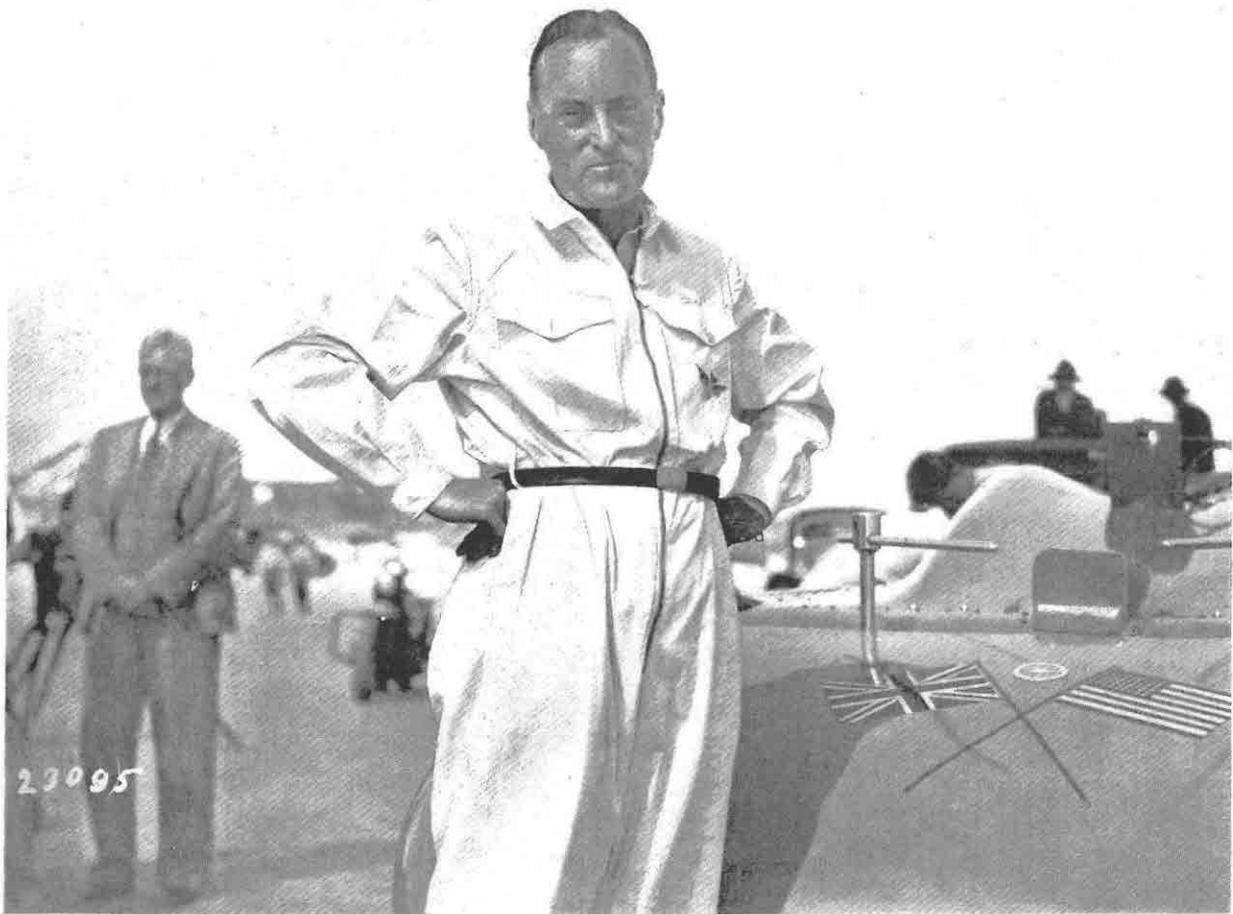
## LES NOUVEAUX RECORDS DE CAMPBELL

par T. E. ALLEN, Secrétaire du Contest Board de l'American Automobile Association.

Une nouvelle tentative de record de vitesse, sur la fameuse plage de Daytona Beach en Floride, a procuré à Sir Malcolm CAMPBELL des lauriers encore plus grands que ceux qu'il a remportés à ses quatre premières tentatives.

Son record le plus récent et le plus rapide, constituant la plus grande vitesse atteinte sur terre par un être humain, est de 276.82 milles à l'heure, soit 445. 492 kilomètres/heure,

en rien du voyage d'Angleterre en Floride. Le 4 Février, Campbell emmena le « Blue Bird » sur le bord de l'Océan pour un essai, ainsi qu'il l'annonça ; ceci constituait sa première expérience au volant de la voiture de record depuis le record du 22 Février 1933. Quoi qu'il n'y eut pas de chronométrage officiel, il fut généralement considéré par ceux qui assistèrent à l'essai et par Campbell



et a été établi le 7 Mars ; il surpasse largement la vitesse enregistrée lors de la première tentative faite par Campbell à Daytona en 1928, qui était à la moyenne de 206.956 milles.

Sir Malcolm Campbell a séjourné à Daytona Beach plus de six semaines, attendant ce qu'il appelait une « piste convenable » lui permettant de faire, selon ses désirs, cinq milles à la minute et il parcourut trois fois la piste de 11 milles avant d'établir son nouveau record du monde.

Campbell, Lady Campbell et leur fille Jean arrivèrent à Daytona Beach le 31 Janvier, suivis un jour plus tard par le « Blue Bird ». Immédiatement, Sir Malcolm annonça qu'il se rendrait sur la plage à la première occasion, mais deux semaines s'écoulèrent sans qu'il put tenir sa promesse. Entre temps, la voiture fut complètement revue par son équipe

lui-même qu'il accéléra jusqu'à environ 200 milles à l'heure.

Satisfait de la performance du « Blue Bird », Campbell déclara qu'il lui suffisait d'avoir une « piste convenable » pour établir un nouveau record de 300 milles à l'heure. Quoique la tentative du 2 Mars ait été annoncée aussi comme un essai, l'appareil de chronométrage électrique fut installé et le « Blue Bird » fut chronométré officiellement à 188.186 milles à l'heure pour la moyenne dans les deux sens.

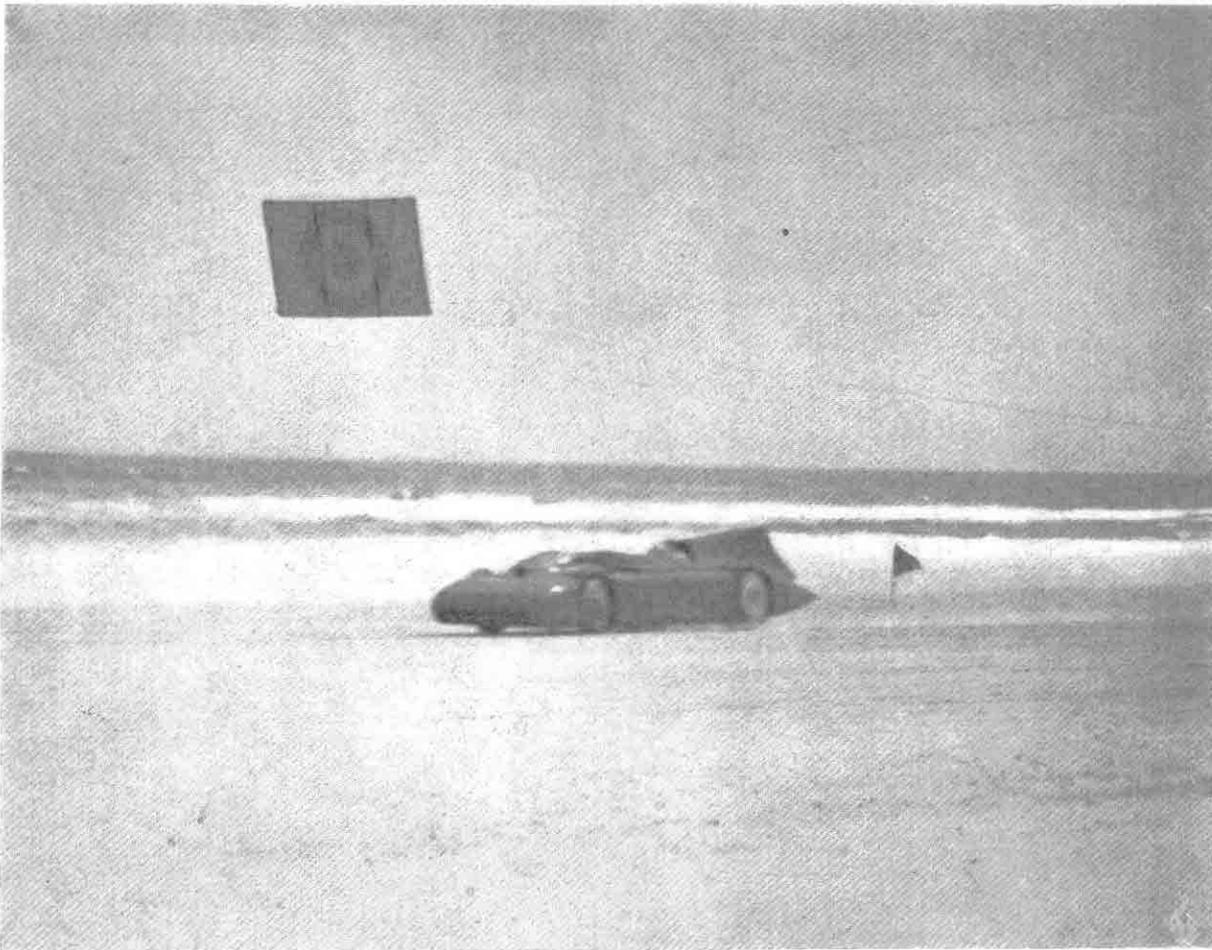
De sérieuses complications s'élevèrent pendant ce parcours et si la chance caractéristique de Campbell l'avait abandonné, il aurait pu se produire une catastrophe. En effet, dans la direction Sud le panneau de carrosserie entourant les orifices d'échappement fut endommagé par la chaleur intense des gaz d'échappement et faillit être arraché. Campbell termina sans accrocs le parcours dans un sens et les mécaniciens

réparèrent les dégâts, mais sur le parcours Nord, le panneau se déchira presque complètement et, secoué par un vent violent, menaça de se détacher et d'atteindre l'intrépide conducteur. Il tint cependant et lorsque Campbell eut terminé son parcours, il trouva une masse faussée et presque informe qu'il fallut des heures de travail pour redresser et remettre en état.

Le « Blue Bird » se trouva de nouveau sur la plage le jour suivant, 3 Mars, Campbell ayant bien l'espoir d'élever le record de 1933. Il fit un parcours dans un sens, et abandonna toute autre activité pour la journée quand il eut parcouru la piste une fois. Il fut chronométré à 270.473 milles à l'heure et étant donné les conditions défavorables au succès de son record, Campbell décida d'attendre un autre jour.

pneus fut attribué par beaucoup à un dérapage quoique l'on puisse méditer sur la vraisemblance d'un dérapage se produisant sur la roue avant d'une voiture à propulsion arrière. Cette perte de temps sur le parcours Sud décida Campbell à abandonner le parcours Nord probablement pour ménager ses pneus. En effet chaque essai complet nécessitait 12 nouveaux pneus, et étant donné que le stock importé était de 60 pneus, ces tentatives successives faisaient des brèches sérieuses dans le stock disponible.

Comme les jours passaient toujours sans « piste convenable », Campbell devenait de plus en plus impatient et cette impatience le poussait à reprendre la plage le 5 Mars malgré des conditions que les officiels jugeaient contraires à la sécurité de



Il flirta encore avec le désastre, car, d'après ses propres explications, il fut presque jeté hors de son siège lorsqu'il arriva au parcours du mille. Il déclara que ses lunettes furent déplacées par la secousse et que pendant une fraction de seconde il fut aveuglé. Dans ces conditions, ce fut apparemment un coup de chance qui maintint le « Blue Bird » dans la bonne direction, évitant les dunes de sable à droite et l'océan à gauche. Campbell déclare que seules les ceintures de sûreté lui évitèrent d'être projeté du « Blue Bird » et que la pression de l'air contre sa tête tandis qu'il sautait en l'air était terrible. Malheureusement, cette courte lutte contre les éléments lui coûta de précieuses secondes et abaissa tellement sa vitesse, qu'il devenait inutile de continuer la tentative. Campbell fit savoir que le dérapage le gêna également.

D'ailleurs, à la fin du parcours, la bande de roulement du pneu intérieur des jumelés AR droits était fortement arrachée, de même que celle du pneu avant droit. Cet accident aux

la tentative. Pour cette raison, l'autorisation d'entreprendre les essais lui fut refusée et le « Blue Bird » fut remis au garage. Lady Campbell s'était opposée également à la tentative envisagée et elle avait demandé instamment à Sir Malcolm de s'abstenir ce jour-là.

Le 7 Mars, le 35<sup>e</sup> jour après l'arrivée de Campbell à Daytona Beach, les conditions s'améliorèrent et peu après 4 heures de l'après-midi, le « Blue Bird » entreprit en grondant une nouvelle tentative contre le record du monde.

Comme d'habitude, en commençant le parcours qui devait être son record, Campbell annonça qu'il ferait seulement une tentative, mais les rapports téléphoniques de chaque poste indiquaient que Campbell poussait à fond et bientôt il fut admis par tous que le roi anglais de la vitesse était en route pour établir un nouveau record du monde. Le seul incident pendant le parcours du record se passa lors du retour Nord, alors qu'on vit la voiture monter assez haut sur la plage sur le

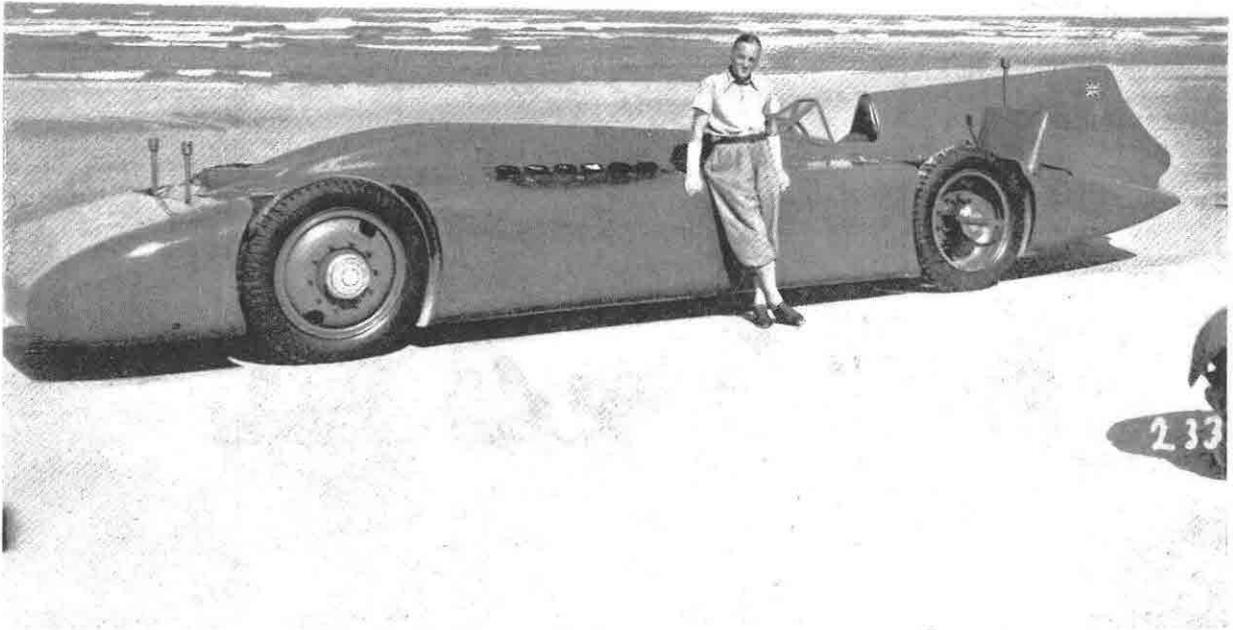
parcours officiel du mille et continuer à monter encore un peu en commençant la section du mille suivant. Pour ramener la voiture sur la ligne prévue, Campbell fit un long écart dans le mille suivant, et, presque aussitôt, reprit le « Blue Bird » bien en mains. Il expliqua plus tard qu'il avait essayé de pousser la voiture à pleins gaz pendant le deuxième mille pour obtenir la vitesse maxima du « Blue Bird ».

Informé que cette nouvelle vitesse de 276.816 milles à l'heure n'améliorait son record de 1933 que de 4 milles et demi et était encore inférieure de 23 milles à son but de 300 milles à l'heure, Campbell annonça qu'il continuerait à attendre des conditions plus favorables.

Pendant les derniers jours, le « Blue Bird » ne retourna pas

un don des habitants de Daytona et Campbell est le premier des 27 détenteurs de records dans les 32 ans d'histoire de la vitesse à Daytona qui reçut une telle marque d'estime.

Le « Blue Bird » de 1935 provoqua un intérêt plus grand que n'importe laquelle des voitures de record de ces années dernières. Les roues arrières jumelées, les freins à air, la nouvelle forme aérodynamique qui reportait toute la pression du vent sur le dessus du véhicule, toutes ces caractéristiques intéressèrent au plus haut point les ingénieurs américains et en générale toute les personnalités intéressés par les courses. La caractéristique technique la plus spéciale du nouveau « Blue Bird » était la différence dans l'empattement droit et gauche due à l'absence de différentiel et à l'emploi de couronnes et de



sur la plage et une semaine après avoir établi son record, Campbell annonça qu'il repartirait pour l'Angleterre le 29 Mars quel que soit l'état de la plage. La période normale où la plage est dans l'état le plus favorable étant déjà passée, la piste commençait à se détériorer, mais Campbell espérait que, par hasard, il pourrait y avoir un changement soudain rétablissant l'état normal du sol.

Dans ce qui pourrait être appelé « un tour d'adieu » sur les sables, le 20 Mars, Campbell resta en deuxième vitesse et atteignit une vitesse non officielle estimée à près de 100 milles à l'heure. Plutôt qu'une nouvelle tentative contre le record cette sortie constitua un essai pour l'avenir, car Campbell indiqua qu'il essayait une nouvelle boîte de vitesses.

Quelques jours plus tard, Sir Malcolm quitta Daytona, s'arrêta à Washington où le Vice-Président des Etats-Unis, l'Honorable John Garner, lui offrit une plaquette d'argent, et le 29 Mars il s'embarqua pour l'Angleterre. La plaquette était

pignons jumelés. Le côté droit était plus long que le côté gauche de presque deux pouces, innovation qui, comme les autres, constitua d'après Sir Malcolm, une solution très heureuse.

Quoique l'attente fut plus longue lors des essais de 1935 que précédemment, l'opinion du rédacteur est que les conditions de la piste de vitesse de Daytona-Beach furent sous-estimées dans bien des cas. Il est exact qu'à certains moments le roi de la vitesse fut victime de conditions adverses dues à l'absence d'un vent Nord-Est nécessaire pour balayer à la perfection le littoral de l'océan, mais des vitesses comme 200 milles à l'heure le 11 Février, 270 milles à l'heure le 3 Mars et 281 milles à l'heure le 7 Mars montrent bien que Daytona Beach cette année offrait les mêmes possibilités de vitesse que les années précédentes. Il est possible peut-être que les conditions ne soient pas propices à des vitesses de l'ordre de 300 milles à l'heure. Campbell ne le croit pas, et les habitants de Daytona pensent que leur plage n'a pas encore vu son maximum.