

Année - N° 36

LE NUMERO. France : **6** fr. - Etranger : **8** fr.
paraissant le 1^{er} du deuxième mois de chaque trimestre

1^{er} 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 Montlhéry, 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 frolant 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 parebrise, 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

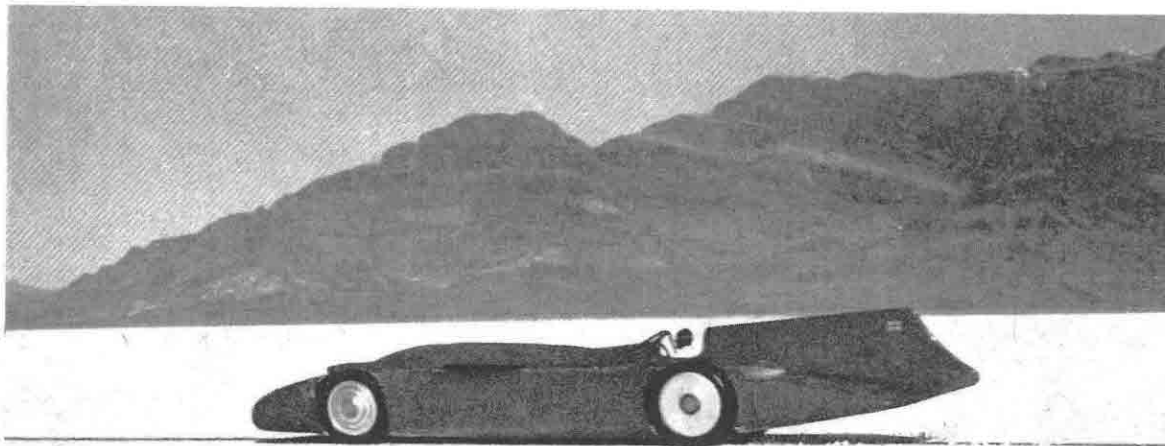
décida de partir sans profiter de toute la lancée accordée par la piste.

A 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 chronomètre 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 trifurcation 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

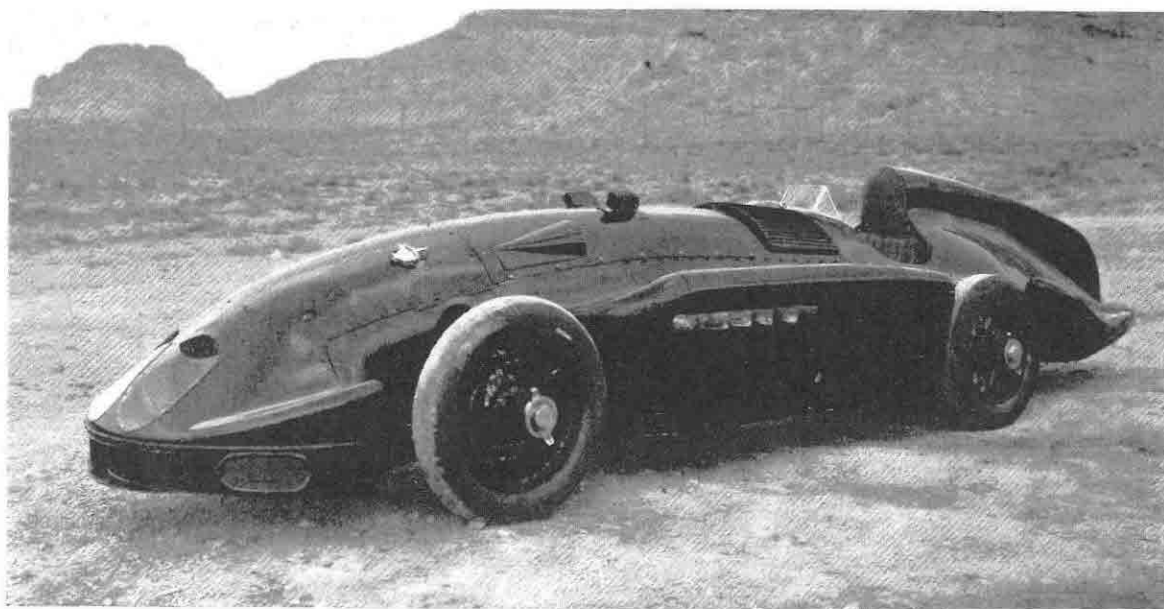


Le départ de l'Oiseau Bleu. Campbell suivra tout le long du parcours une ligne noire tracée sur la piste préparée par le tracteur.

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 chronomètre s'avisa 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.

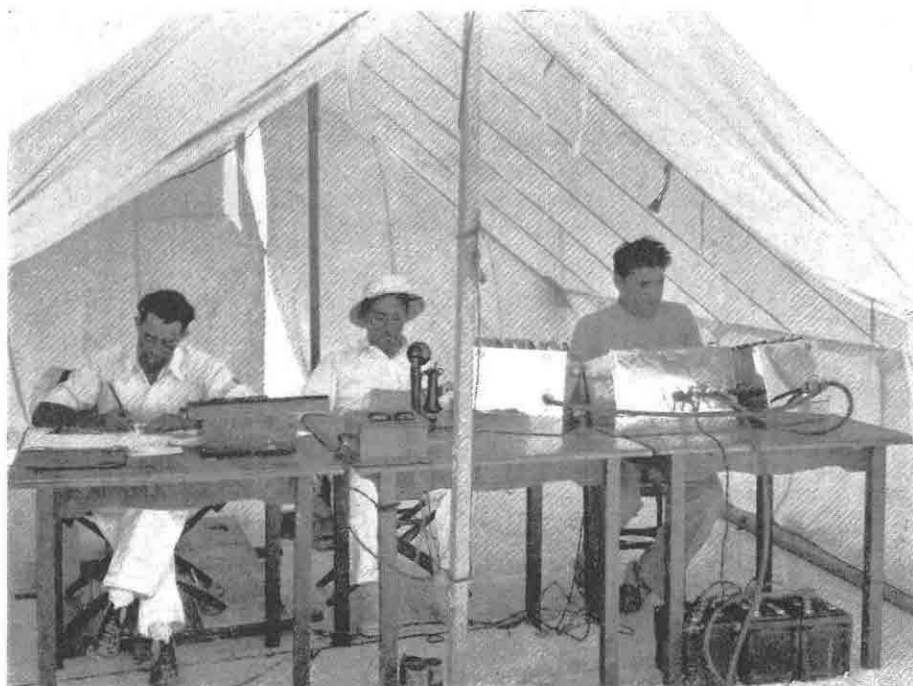
Campbell, fort contrarié par cet incident, annonça qu'il allait recourir quand même. Mais, mis en présence de la bande imprimée qui seule faisait foi, il accepta la situation et les félicitations qui lui furent prodiguées.

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, et les records de 50 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.C. 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.

