

REVUE INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE



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

LE RECORD DU MONDE DE VITESSE EN AUTOMOBILE

Le 19 Novembre 1937, en dépit de difficultés qui paraissaient insurmontables, le record du Monde de la vitesse sur terre fut battu par le Capitaine G. E. T. EYSTON.

En arrivant fin Octobre aux "Salt Beds" de Bonneville, Utah, avec un véhicule qui n'avait encore jamais roulé, et avec peu de jours de beau temps en perspective, étant donné l'époque de l'année, le Capitaine EYSTON et son équipe de



Ph. Bill Shipler, Salt Lake C.

Le Capitaine G. E. T. EYSTON.

Les réparations furent entreprises immédiatement, et, le 6 Novembre, la voiture était prête à nouveau.

Aux nouveaux essais, le parcours nord fut accompli avec succès, le kilomètre étant couvert à 310,7 M. p. H. ce qui surclassait le temps de Sir Malcolm Campbell établi en 1935 à 301,13 milles. Mais, de nouveau, EYSTON se trouva en difficultés avec son embrayage dans le parcours sud et de nouvelles réparations furent nécessaires.

Une révision complète fut faite par les mécaniciens d'Eyston, aidés par trois Américains : Eiley Brett, Eddie Miller et Dave Frank, qui firent la navette entre Wendover et les ateliers de Los Angeles.

Finalement, étant donné que l'approche de l'hiver risquait d'empêcher tous nouveaux essais, la voiture fut déclarée fin prête pour une nouvelle tentative et la piste fut préparée pour l'assaut final.

Les résultats obtenus le 19 Novembre sont encore présents dans tous les esprits.

En voici les détails :

<i>Parcours Nord</i>	<i>Temps</i>	<i>Moyenne en Milles</i>
1 Kil.	7" 32	305,59
1 Mil.	11" 79	305,34
<i>Parcours Sud</i>		
1 Kil.	7" 01	319,11
1 Mil.	11" 33	317,74
<i>Moyenne des deux parcours</i>		
1 Kil.	7" 17	312,0 M.P.H. 502,1 K.P.H.
1 Mil.	11" 56	311,4 M.P.H. 501,2 K.P.H.

Ces temps battaient largement ceux de Sir Malcolm Campbell, établis avec le fameux "Blue Bird", à savoir le kilomètre à Daytona Beach en Floride, le mille sur la même piste qu'Eyston.

Rappelons que les temps de Sir Malcolm Campbell avaient été les suivants :

1 Kil. (3/7/35)	8" 10	276,16 M.p.H.
1 Mil. (9/3/36)	11" 955	301,13 M.p.H.

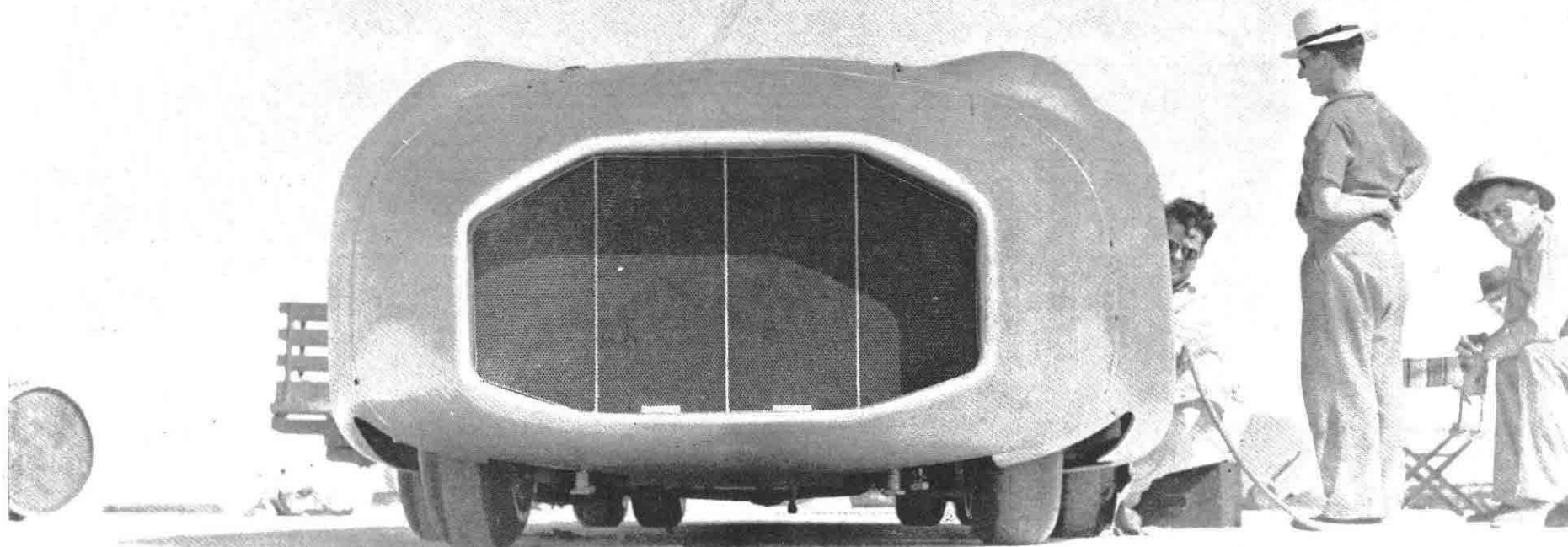
Le Capitaine EYSTON a augmenté de plus de 10 milles le plus rapide des records de Campbell.

Comme on le sait, les temps adoptés pour un record sont constitués par la moyenne des temps réalisés sur deux parcours en sens inverse, comme l'impose le Code Sportif International, ainsi que les règlements nationaux du Contest Board de

(Suite du texte page 9)

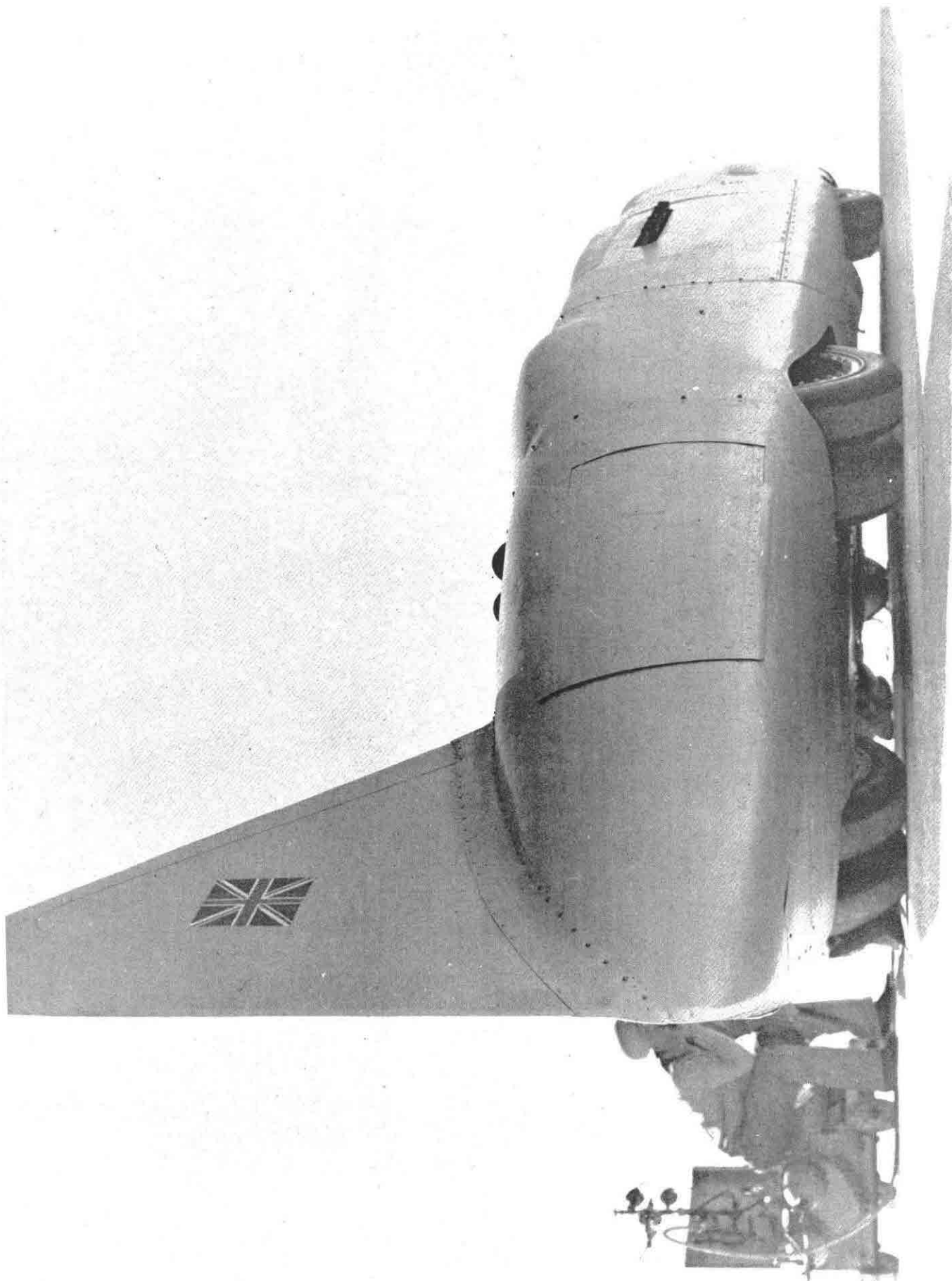
mécaniciens allaient se trouver soumis à une épreuve excessivement dure.

La voiture fut immédiatement déballée et soumise à quelques essais. Il parut évident à tous ceux présents que la voiture était pleine de ressources et qu'il allait y avoir du nouveau. Le premier essai chronométré fut effectué le 28 Octobre à 7 h. 05 du matin. La voiture parcourut la distance du mille, dans le sens Sud-Nord, en 11 secondes 62/100, soit à une vitesse de 498,6 k ; p. H. (309.8 milles par heure). Le record était donc en vue, mais le parcours en sens inverse ne put être effectué, en raison de défauts dans l'embrayage.



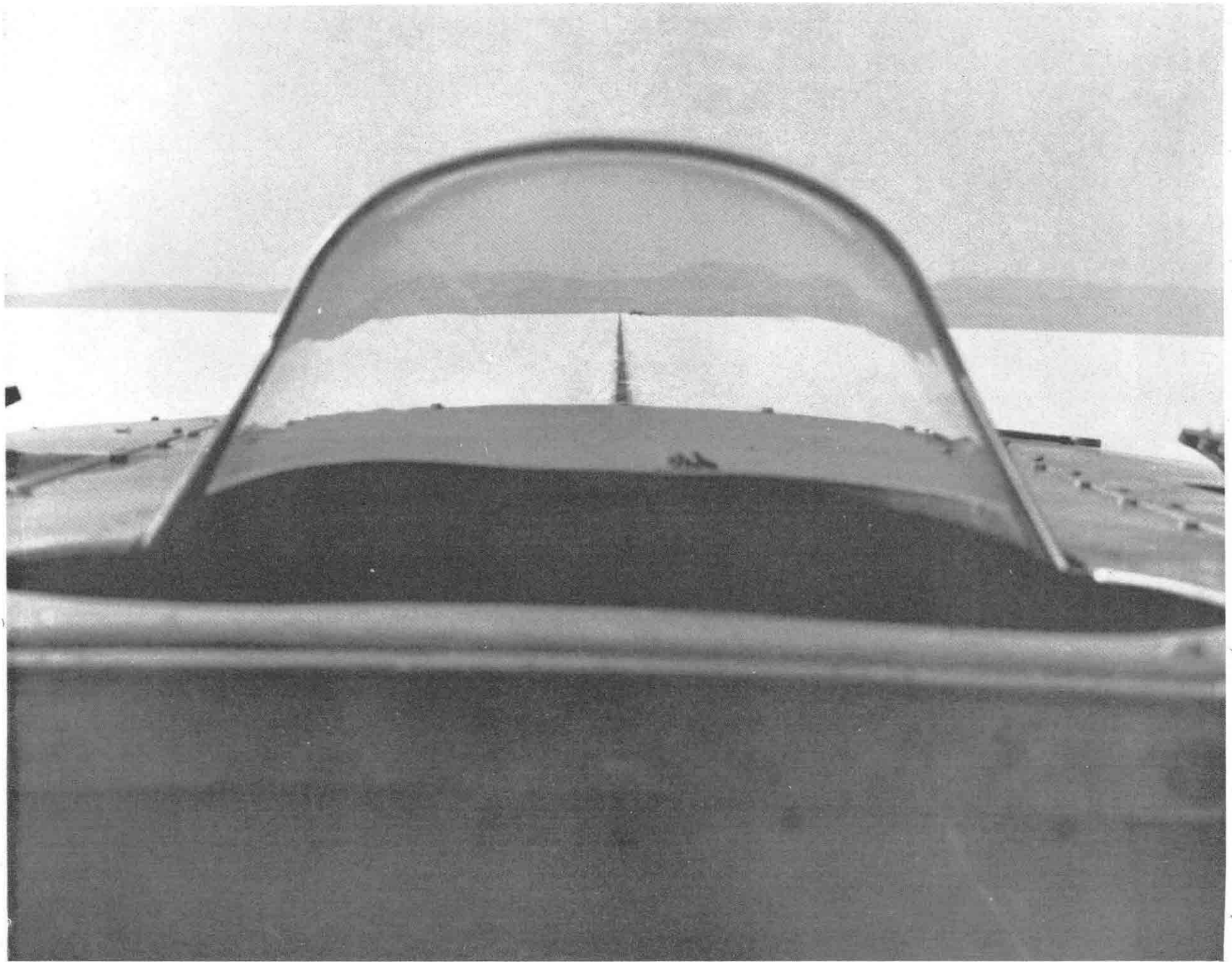
Photographie prise quelques instants avant la tentative, montrant l'avant du "Thunderbolt".

Ph. Bill Shipter, Salt Lake C.



Avant le départ: vérification de la pression des pneumatiques.

Ph. Bill Shipley, Salt Lake C.



Photographie prise de la place du pilote. La voiture est sur la ligne de départ. L'on aperçoit, à travers le pare-brise, la ligne noire tracée sur le sol pour guider G. E. T. ExSTON sur l'étendue blanche du Lac Salé.

Ph. Bill Shipter, Salt Lake G.

American Automobile Association, sous le contrôle de qui ses records furent battus. Les deux parcours doivent être accomplis dans un espace de temps inférieur à une heure.

Il est intéressant de noter qu'Eyston était prêt pour effectuer le parcours retour moins de 13 minutes après la fin du parcours aller. Pendant cette courte période, les huit pneumatiques furent changés par précaution et le véhicule inspecté minutieusement.

La piste de 13 milles en ligne droite qui fut employée pour la tentative avait été marquée par un large trait peint à même le sol avec de l'huile noire.

La portion constituant la base du mille (1609 m. 34) était située au milieu du parcours, et les 6 milles qui prolongeaient le chaque côté le parcours du record servirent à la lancée et au freinage.

La base du kilomètre se trouvait mesurée dans la même partie du parcours que celle du mille.

La voiture, en franchissant les lignes situées à l'entrée et à la sortie du mille et du kilomètre actionnait la cellule photo-électrique de déclenchement de l'appareil de chronométrage.

Les Bonneville Salt Beds, situés dans l'Utah, se trouvent très éloignés de tout lieu habité. Salt Lake City est à 125 milles à l'Est, et l'agglomération la plus proche, Wendover, qui ne compte que 200 habitants, est à 15 milles à l'ouest.

La surface des Salt Beds est d'un blanc éclatant et absolument horizontale. Elle est si dure qu'il est absolument impossible d'y enfoncer un clou ordinaire. Elle s'étend sur

environ 100 milles du Nord au Sud et sur 20 à 50 milles de l'Est à l'Ouest. Toutefois, toute la superficie des Salt Beds n'est pas apte à la circulation automobile.

La voiture qu'Eyston pilotait était baptisée le « Thunderbolt N° 1 ». Construite spécialement pour la tentative elle est mue par deux moteurs de 12 cylindres chacun. La cylindrée totale est de plus de 72 litres.

Munie de 8 roues, la voiture comporte des roues jumelées à l'AR et 4 roues directrices en tandem, les trains AV et AR étant à suspension indépendante.

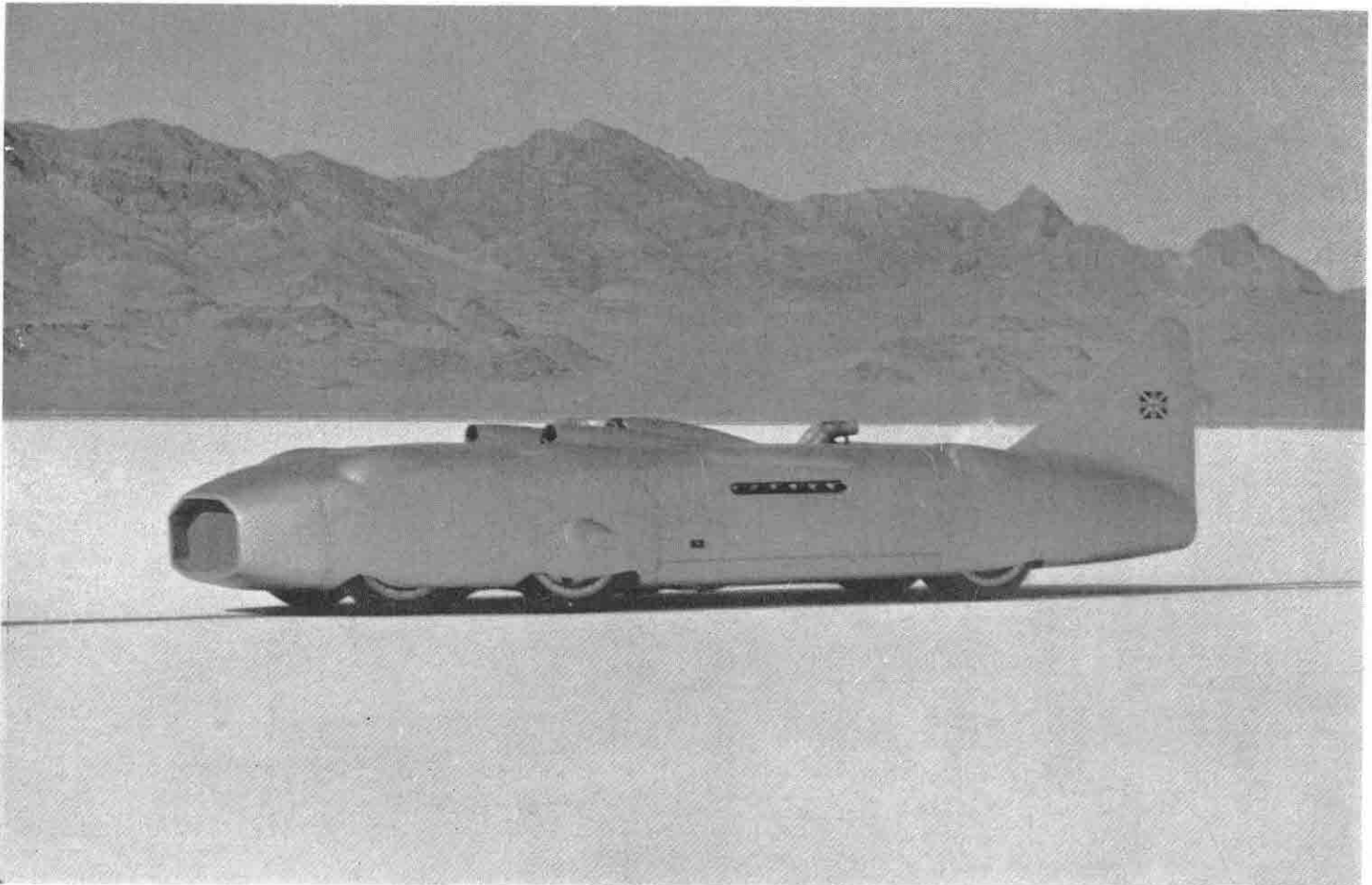
La longueur totale du véhicule est de plus de 30 pieds (9 m. 15) et son poids dépasse 7 tonnes.

Sa construction fut menée à bien en 6 mois, ce qui constitue une prouesse.

Ajoutons que le contrôle du record a été assuré par le Contest Board de l'American Automobile Association, qui représente l'A.I.A.C.R. et détient le pouvoir sportif absolu aux Etats-Unis; c'est lui qui assure le contrôle de tous les « events » automobiles ayant lieu en Amérique.

M. A. C. PILLSBURY a été spécialement délégué par l'A.A.A. pour contrôler cette tentative, et s'est acquitté de sa tâche avec brio.

Nous devons les précisions contenues dans cet article, ainsi que les photos inédites publiées ci-contre, à l'amabilité du Secrétaire Général du Contest Board, M. T. E. ALLEN, sous la haute autorité duquel ont lieu toutes les tentatives de records effectuées aux Etats-Unis.



Ph. Bill Shipton, Salt Lake C.

LISTE DES RECORDS

**Reçus au Secrétariat de l'A.I.A.C.R. au cours du 4^{me} Trimestre 1937
et en instance d'homologation.**

V.B. — Cette liste et les listes parues le 1^{er} Août et le 1^{er} Novembre 1937 sont les seules qui modifient la liste générale des records publiée dans la Revue du 1^{er} Mai 1937.

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^o RECORDS DU MONDE								
1 kil.	lancé	19/11/37	Bonneville-Salt Beds	G.E.T. Eyston	Thunderbolt N° 1	7"17	502.1	312.0
1 mil.	»	»	»	»	»	11"56	501.2	311.4
1 kil.	arrêté	26/10/37	Reichsautobahn Frankfurt-Darmstadt	B. Rosemeyer	Auto-Union	19"08	188.7	117.3
1 mil.	»	»	»	»	»	26"77	216.4	134.5
1 mil.	»	27/10/37	»	»	»	25"96	223.2	138.7
2.000 kil.	»	14/10/37	Bonneville Salt Beds	G.E.T. Eyston et A. Denly	Speed of the Winds	7 h. 35'46"30	263.29	163.60
2.000 mil.	»	3/11/37	»	»	»	12 h. 12'49"67	263.53	163.75
3.000 kil.	»	»	»	»	»	11 h. 24'07"64	263.11	163.49
12 heures	»	»	»	»	»	3.161 kil. 078	263.42	163.68

2^o RECORDS INTERNATIONAUX

CLASSE A (au-dessus de 8.000 cmc.)

1 kil.	lancé	19/11/37	Bonneville-Salt Beds	G.E.T. Eyston	Thunderbolt N° 1	7"17	502.1	312.0
1 mil.	»	»	»	»	»	11"56	501.2	311.4
2.000 kil.	arrêté	14/10/37	»	G.E.T. Eyston et A. Denly	Speed of the Winds	7 h. 35'46"30	263.29	163.60
2.000 mil.	»	3/11/37	»	»	»	12 h. 12'49"67	263.53	163.75
3.000 kil.	»	»	»	»	»	11 h. 24'07"64	263.11	163.49
12 heures	»	»	»	»	»	3.161 kil. 078	263.42	163.68

CLASSE B (de 5.000 à 8.000 cmc.)

1 kil.	lancé	25/10/37	Reichsautobahn Frankfurt-Darmstadt	B. Rosemeyer	Auto-Union	8"86	406.3	252.5
1 mil.	»	»	»	»	»	14"26	406.3	252.5
1 kil.	arrêté	26/10/37	»	»	»	19"08	188.7	117.3
1 mil.	»	»	»	»	»	26"77	216.4	134.5
1 mil.	»	27/10/37	»	»	»	25"96	223.2	138.7
5 kil.	lancé	26/10/37	»	»	»	44"49	404.6	251.4

CLASSE C (de 3.000 à 5.000 cmc.)

1 kil.	lancé	25/10/37	Reichsautobahn Frankfurt-Darmstadt	B. Rosemeyer	Auto-Union	10"23	351.9	218.7
1 mil.	»	»	»	»	»	16"40	353.3	219.5
5 kil.	»	»	»	»	»	52"02	346.0	215.0
5 kil.	»	27/10/37	»	»	»	52"00	346.2	215.1
5 mil.	»	25/10/37	»	»	»	1'24"32	343.6	213.5
5 mil.	»	27/10/37	»	»	»	1'23"94	345.1	214.4
10 kil.	»	25/10/37	»	»	»	1'47"62	334.5	207.8
10 kil.	»	27/10/37	»	»	»	1'45"40	341.6	212.3
10 mil.	»	»	»	»	»	2'49"97	340.9	211.8
1 kil.	arrêté	27/10/37	»	»	»	21"20	169.8	105.5
1 mil.	»	»	»	»	»	28"74	201.6	125.3

CLASSE G (de 750 à 1.100 cmc.)

1 kil.	lancé	25/10/37	Reichsautobahn Frankfurt-Darmstadt	Major Gardner	M.G.	15"04	239.4	148.8
1 mil.	»	»	»	»	»	24"21	239.3	148.7
5 kil.	»	26/10/37	»	»	»	1'17"89	231.1	143.6
5 mil.	»	»	»	»	»	2'04"50	232.7	144.6