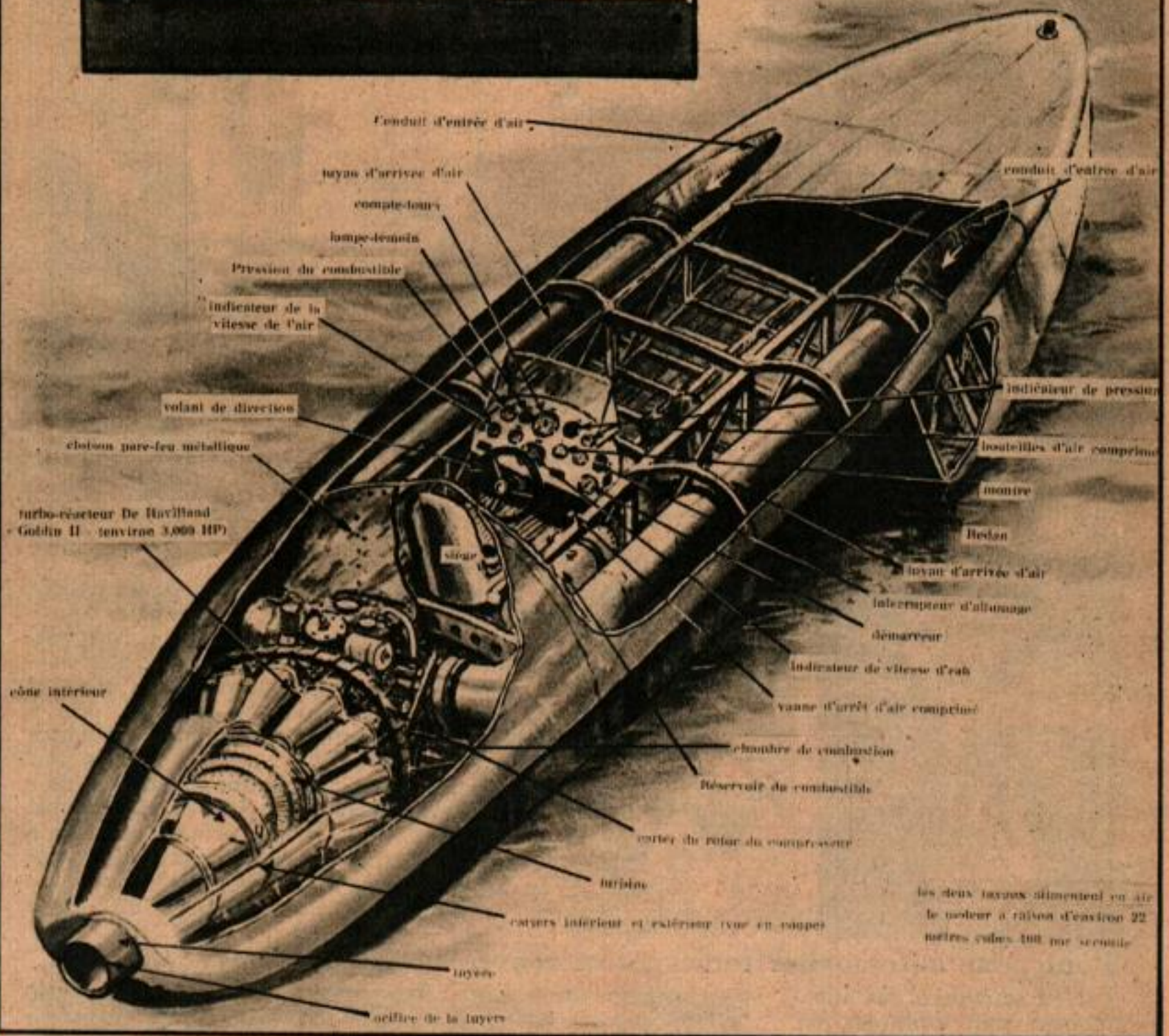
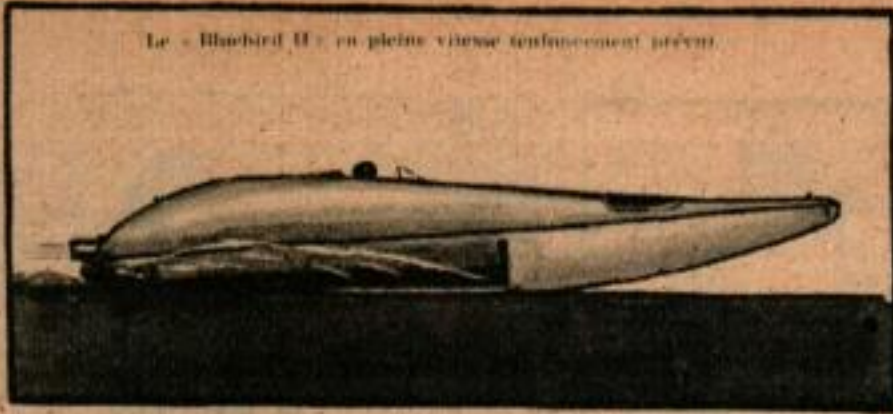
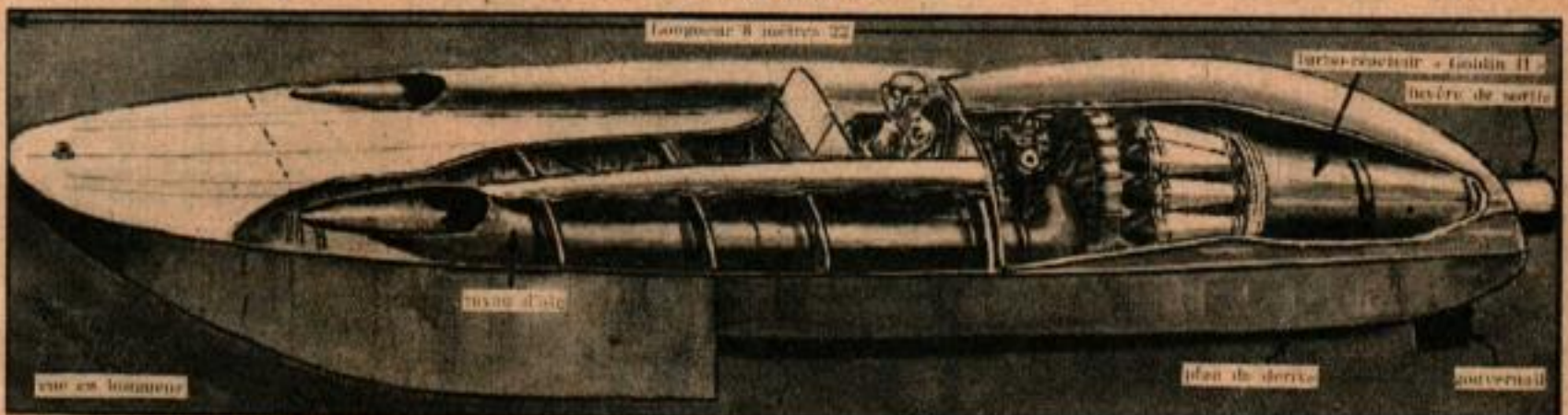


Le « Bluebird II » en pleine vitesse renfoncement présent.



Le « Blue Bird II » à turbo réacteur

Le turbo réacteur de 3.000 CV du canot de course anglais doit permettre à celui-ci de remporter un nouveau record mondial; il doit dépasser les 228 kilomètres à l'heure précédent du record. Sir Malcolm Campbell nous le dira bientôt.



SIR Malcolm Campbell est prêt à reprendre ses recherches en vue d'un nouveau record de vitesse en canot automobile, recherches qui avaient été interrompues par la guerre. Détenteur du record mondial (228 km 10 à l'heure) il a l'intention d'essayer de battre ce record, sur le lac Coniston, avec son canot reconstruit le « Blue Bird II » qui sera propulsé par un turbo-réacteur de 3.000 CV.

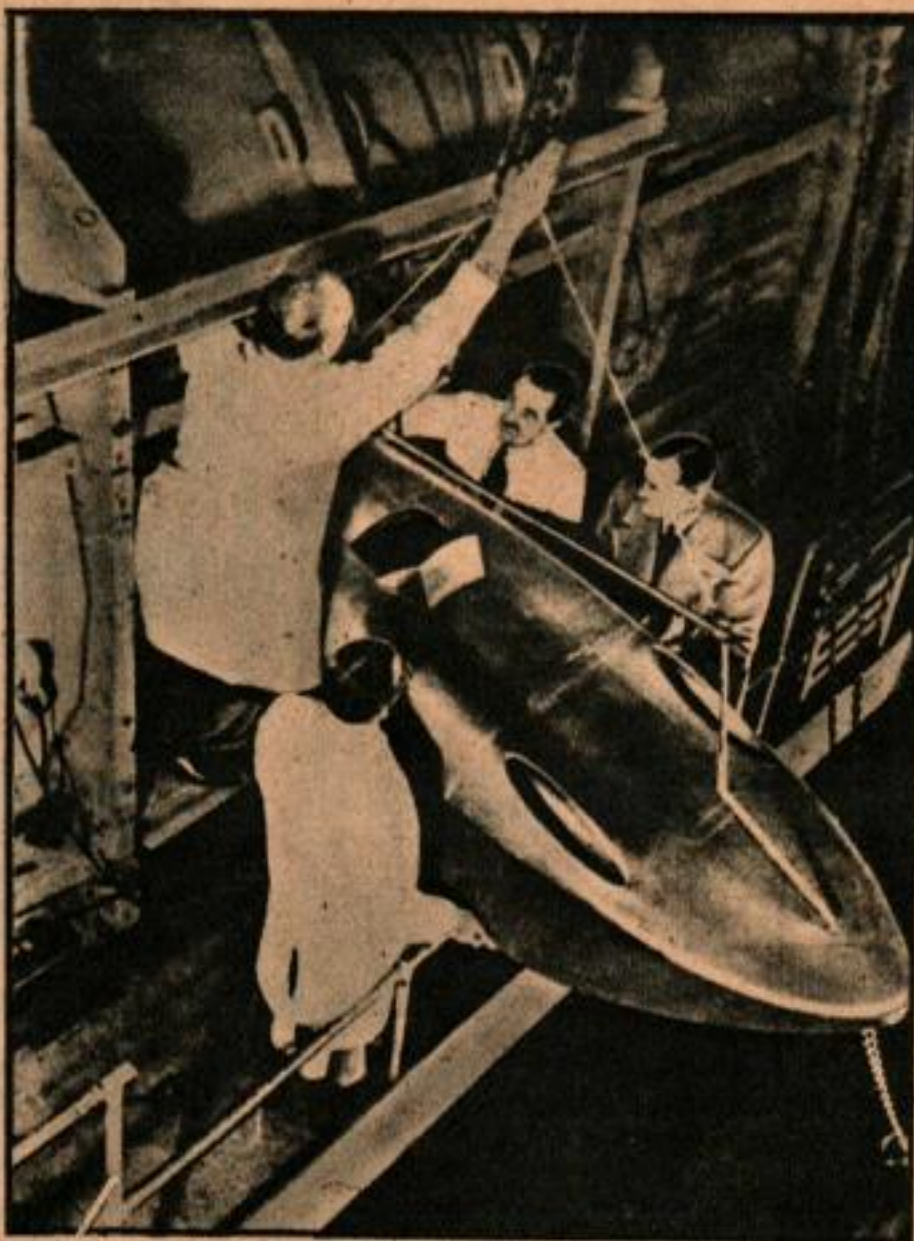
La partie inférieure de la coque est identique à celle du premier « Blue Bird » avec lequel Sir Malcolm avait gagné le record actuel sur le lac Coniston le 19 août 1939. Mais la partie supérieure du canot à réaction a été complètement modifiée par le Lieutenant Colonel Peter du Cane, Administrateur des canots « Vospers Ltd ».

On a enlevé l'hélice ainsi que l'arbre de transmission et à la place de l'ancien moteur à pistons, on a installé un réacteur identique à ceux employés sur les avions de chasse britanniques « Vampire ». Cet appareil brûle du pétrole lampant raffiné. Les gaz sortiront de la tuyère arrière à la vitesse de 1.600 km à l'heure.

Sir Malcolm ne se hasarde pas à prédire la vitesse qu'il espère atteindre. Le turbo-réacteur d'un avion « Vampire » donne une puissance de 9.330 CV. lorsque l'avion atteint la vitesse de 965 km. à l'heure. Ce moteur consomme 20 fois plus d'air qu'un moteur à pistons de 2.000 CV. Quelques-uns des ingénieurs les plus renommés d'Angleterre travaillent depuis plus d'une année à mettre au point le « Blue Bird II ». On commença par faire des essais dans un bassin spécial avec des maquettes à l'échelle. Puis ensuite M. M. S. Hooper ainsi que d'autres techniciens de l'aérodynamique firent des essais de soufflerie.

Au début des courses de canots automobiles, on s'efforçait de créer des engins dont la partie avant se soulevait hors de l'eau de façon à réduire la résistance opposée par celle-ci. Mais aux vitesses que Sir Malcolm espère atteindre, ce déjaugage pourrait devenir dangereux. Son bateau pourrait tellement se déjauger qu'il risquerait de se retourner. L'un des travaux les plus ardues de M. Hooper consista à modifier la partie supérieure de l'ancien Blue Bird, de façon à ce que l'angle de déjaugage dangereux ne puisse jamais être atteint même aux plus grandes vitesses.

Lorsque le Roi de la vitesse grimpera dans le « Blue Bird II » pour essayer de réaliser un nouveau record il n'aura pas fait beaucoup d'essais préalables. Sir Malcolm estime en effet que la façon dont peut se comporter le canot aux vitesses modérées n'indique pas nécessairement la manière dont il se comportera aux vitesses maxima.



Sir Malcolm regarde une maquette de canot à turbo-réacteur que l'on introduit dans une soufflerie pour procéder à des essais. Ci-dessous, on prend des mesures dans la soufflerie.

