

Mécanique Populaire présente sa Section Automobile annuelle. Le principal ornement de cette Section est une série de quatre tableaux qui sont un tribut à l'histoire de l'automobile et à la détermination presque démente qu'avaient les pionniers de prouver que l'on pouvait réellement compter sur une automobile. Parmi les autres articles se trouvent une conversation entre les plus importants carrossiers américains et un projet de petite voiture économique conçu par un ingénieur industriel à l'intention des « banlieusards » et des ménagères faisant leurs commissions en voiture.

1895 à 1908 :

Les années héroïques de l'automobile

Texte de Arthur Railton, Rédacteur automobile.

Tableaux de l'artiste Robert C. Korta, attaché à *Mécanique Populaire*.

C'EST une histoire de héros... de héros humains et de héros mécaniques. L'histoire d'hommes braves et indomptables qui avaient placé une confiance irraisonnée dans la merveille mécanique de leur temps, l'automobile.

Les premières automobiles venaient tout juste d'être construites, mais ces visionnaires réalisaient déjà que celles-ci étaient destinées à abattre les barrières géographiques. Avec l'automobile, des hommes pourraient aller n'importe où, et ils étaient bien déterminés à le prouver. Commenant en 1895 avec l'incroyable course de 1 180 km qui se déroula en France et se terminant en 1908 avec la plus grande aventure automobile de toute l'histoire, la course de New York à Paris autour du monde, ces années furent les plus héroïques années de l'automobile.

C'est à ces pionniers qui croyaient à l'automobile et à son avenir que *Mécanique Populaire* dédie ces tableaux.

Mécanique Populaire remercie l'Association des Constructeurs d'Automobiles des États-Unis et les Services de la Collection Automobile historique de la Bibliothèque publique de Détroit de l'aide qu'ils lui ont apportée dans la préparation de cette série de tableaux.

1895...

PARIS-BORDEAUX-PARIS : LE TRIOMPHE DE LEVASSOR

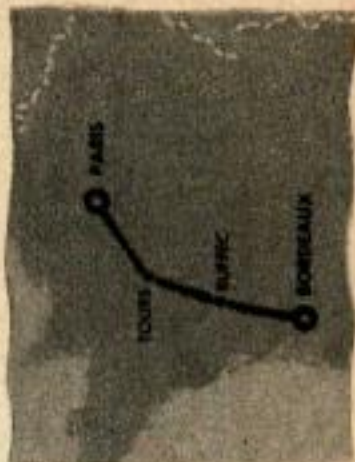
Personne ne fit plus pour l'automobile que le Français Emile Levassor. C'est lui plus que tout autre qui « inventa » la voiture automobile.

Mais son exploit le plus héroïque eut lieu en 1895 lorsqu'il conduisit une voiture de sa propre conception de Paris à Bordeaux et retour, soit une distance de 1 180 km qu'il parcourut en 48 h et 48 mn.

Cette première course de vitesse de tous les temps prouva la supériorité du moteur à essence. Vingt et un véhicules prirent le départ... Quatorze à moteur à essence, six à moteur à vapeur et un à moteur électrique. Neuf seulement d'entre eux terminèrent le parcours dans la limite de 100 h fixée. De ceux-ci, huit étaient des voitures à essence. L'unique voiture à vapeur se classa neuvième, à 41 h derrière le gagnant.

Levassor conduisit sur tout le parcours sans être remplacé. Il avait prévu de passer la barre à un pilote de relais, à Ruffec, sur le chemin de Bordeaux, mais il roula si vite qu'il arriva à Ruffec avec plusieurs heures d'avance, et le chauffeur de remplacement n'était pas prêt. Ne désirant pas perdre de temps à l'attendre, Levassor continua jusqu'à Bordeaux, où il arriva dans le milieu de la nuit, et il prit aussitôt le chemin du retour. En repassant à Ruffec, il embarqua le pilote de rechange (qui était prêt, cette fois) mais, revigoré par la perspective de la victoire, Levassor insista pour conduire sur tout le parcours.

La scène représentée ici est son arrivée triomphale sur la ligne d'arrivée du boulevard Maillot, à Paris.



1903...

LES PREMIERS CHAUFFEURS A
TRAVERSER L'AMÉRIQUE
D'UNE CÔTE À L'AUTRE :
JACKSON ET CROCKER

Lorsque le Docteur H. Nelson
Jackson, qui se trouvait en vacances
en Californie, entendit quelques

membres du Club Universitaire de
Chicago se déclarer d'accord pour
reconnaître qu'il était impossible de
traverser le continent américain en
automobile, il décida de tenter cette
traversée... il lui fallait de toute façon
rentrer chez lui, dans le Vermont.

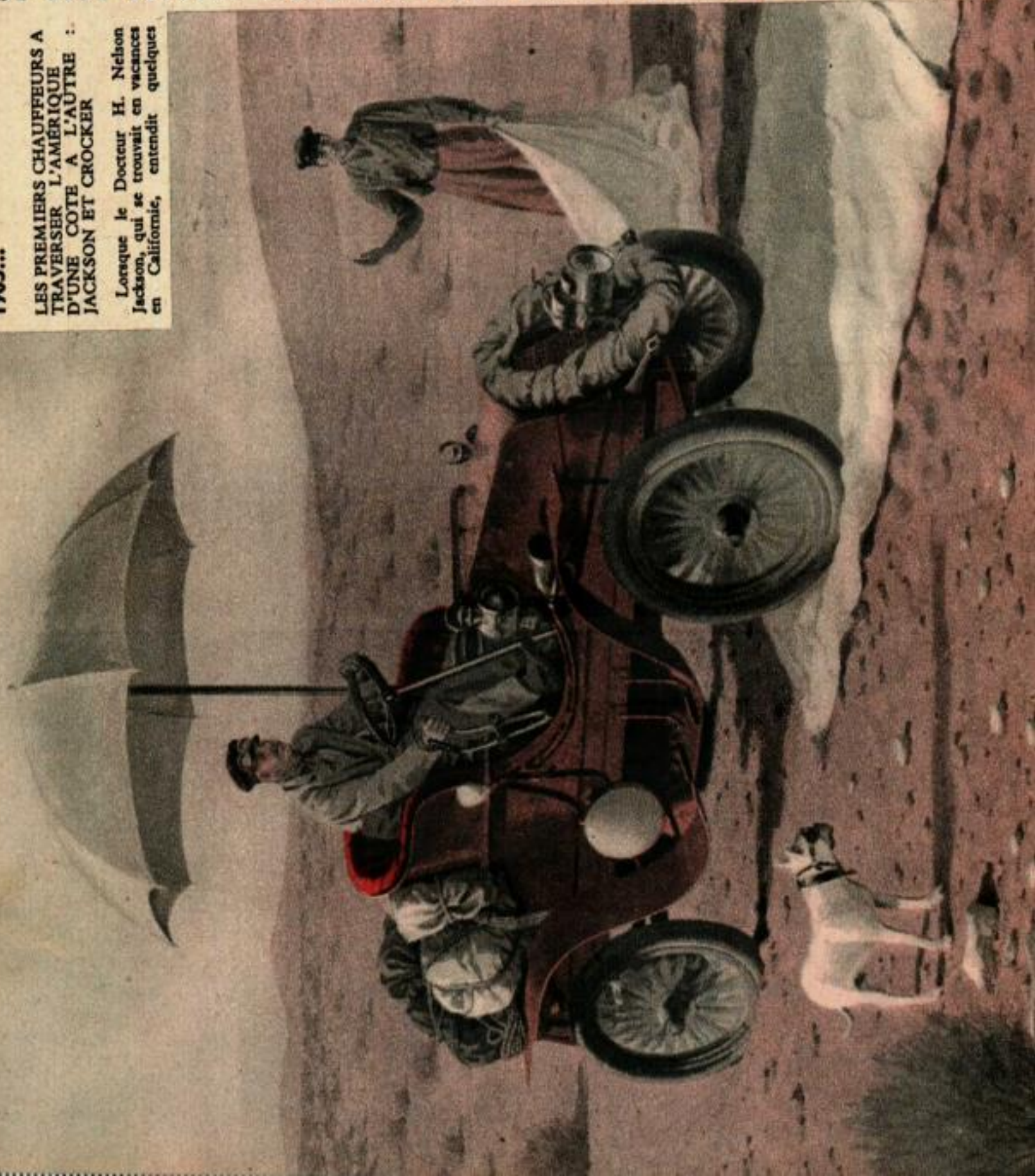
Il acheta une Winston 1903,
ajouta un réservoir d'essence supplé-
mentaire, empila un peu de matériel
de camping par-dessus et, quatre
jours plus tard, le 23 mai 1903, il
partit pour New York, avec un
mécanicien du nom de Sewall
K. Crocker.

Les deux hommes se dirigèrent
sur l'Oregon, vers le Nord, puis vers
l'Est à travers les solitudes alcalines
du Grand Désert. La poussière alca-
line de celui-ci était si irritante qu'il
leur fallut équiper leur chien de
lunettes de protection. (Le tableau
représente Jackson en train d'étaler
une toile de traction sur une zone
de sable mou.)

Lorsqu'ils eurent traversé le désert,
de fortes pluies obligèrent les deux
automobilistes à utiliser fréquemment
des palans pour se dépanner. Mais à
l'exception de ceci (et d'un remor-
quage occasionnel avec des chevaux),
la Winston effectua le voyage par ses
propres moyens.

L'essence était un problème diffi-
cile à résoudre, car la voiture ne pou-
vait en transporter que pour 500 km.
Crocker dut une fois faire 50 km à
pied pour aller chercher de l'essence.
Les pannes furent sans importance et
les deux ingénieurs mécaniciens se
tirèrent d'affaire en improvisant les
réparations nécessaires.

Jackson et Crocker arrivèrent sans
fanfare à New York soixante-quatre
jours après être partis, battant de
près d'un mois un voyage célébré à
grand renfort de publicité et organisé
par l'usine pour la Packard Old Pacific.



1907...

DE PEKIN A PARIS : QUATRE VOITURES TRAVERSENT DEUX CONTINENTS

Le 10 juin 1907, cinq voitures quittèrent Pékin, en Chine, pour rouler jusqu'à Paris. Personne ne l'avait fait auparavant, et personne ne savait exactement ce à quoi il s'attendait.

Quatre des voitures étaient pilotées par des équipes de professionnels payés par le constructeur. La cinquième appartenait à un noble italien enthousiaste de l'automobile, le prince Scipione Borghese, qui conduisait lui-même sa voiture.

Les 250 premiers kilomètres du voyage de 14 500 km se déroulèrent sur les montagnes accidentées de la Chine. Des vingtaines de coolies poussaient et tiraient les machines incongrues sur les pistes de montagne et dans les lits de rivières parsemés de rochers. (Ce tableau montre Borghese au volant de son Itala remorquée sur l'un des nombreux cols de montagne.)

Soixante et un jours après avoir quitté Pékin, l'Itala arrivait à Paris, marquant la fin d'une incroyable histoire d'endurance humaine et mécanique. Trois autres des voitures arrivèrent vingt jours plus tard. La cinquième ne parvint jamais à Paris, ayant été abandonnée dans l'immensité de l'Asie.



1908...

COURSE AUTOUR DU MONDE : DE NEW YORK A PARIS DANS LE SENS OUEST

Après Pékin, cette course était inévitable, et elle eut lieu l'année suivante. L'automobile allait rouler autour du monde. Jamais une entreprise aussi immense et aussi dangereuse n'avait été si maladroitement organisée. Elle fut un désastre du commencement à la fin. Mais le courage de quelques hommes déterminés et l'indestructibilité des machines qu'ils pilotaient rendirent la mésaventure très importante dans l'histoire de l'automobile.

Le 12 février 1908, six voitures quittèrent New York et partirent vers l'Ouest en direction de Paris avec l'intention de faire tout le parcours par voie terrestre en traversant la glace du détroit de Béring. Cette folle entreprise semblait cependant possible à ces hommes, bien qu'aucune reconnaissance de l'itinéraire n'avait été effectuée. Ils ne tardèrent pas à découvrir, naturellement, que le gigantesque projet était une gigantesque erreur. Plusieurs mois plus tard, trois des voitures arrivèrent à Paris par l'itinéraire de remplacement illustré sur la carte. Le gagnant fut l'Américain Thomas, que l'on voit ici embourbé dans la boue gluante de l'Indiana, tout au début de la course.

