

La voiture à turbine fait trembler ses admirateurs et ses ennemis quand Parnelli Jones attaque par l'extérieur, quelques secondes après le départ de la course d'Indiapolis de 1967.

AUTOMOBILE

FOYT

GURNEY

JONES

JOHNCOCK

Le "gros" moteur qui a presque gagné

ANDRETTI

Par Bill KILPATRICK, rédacteur automobile.

ALORS arrive A.J. Foyt, sortant du virage numéro 4, échappant de justesse à une deuxième place qu'il n'apprécie guère, et fonçant sur la ligne droite. Sur sa droite, le gros de la troupe est sur ses talons. Regardant à gauche, il sourit à sa victoire.

Car Parnelli Jones, au volant de la révolutionnaire « STP Paxton Turbo-car », qui avait sans effort dominé toute la course, vient de se ranger à

son stand, refait, fini, hors de combat.

Foyt lève sa main droite gantée de rouge et la balance comme pour lancer le lasso ; quand il franchit la ligne, c'est pour lui la troisième « 500 », et jamais victoire n'a été plus agréable.

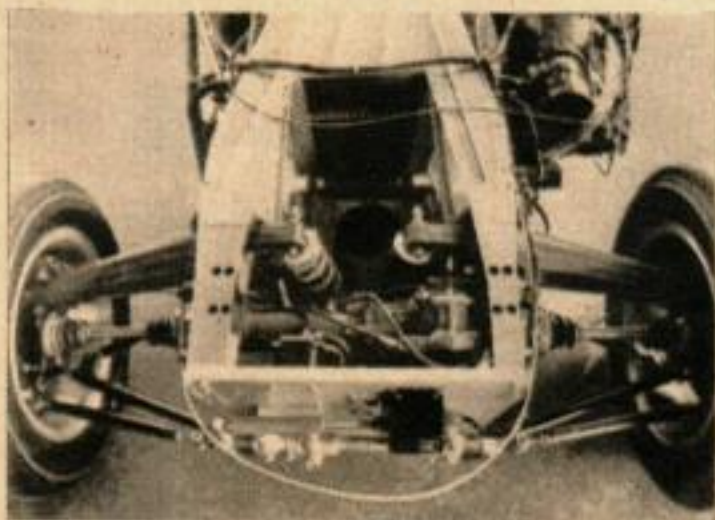
Il traverse encore quatre voitures télescopées et se dirige vers le drapeau en damier ; c'est un nouveau chapitre ajouté à sa légende.

Pourtant ce n'est pas de cette victoire, dont les péripéties frisent le mélodrame, que les amateurs de courses parleront à leurs petits-enfants, quand ils raconteront la course des 500 milles d'Indianapolis de 1967. Leur voix tremblotante répétera à satiété qu'ils étaient là le jour où une voiture magique a réduit toutes les autres à n'être que des jouets et a rompu avec 70 ans de traditions.

Car c'est exactement ce qu'a fait la S.T.P. Oil Treatment Special à turbine de Jones. La réglementation, les expédients et l'arbitraire pourront tenir la voiture à turbine à l'écart des pistes une année ou deux, mais la victoire finale de la turbine ne fait pas de doute.

Partant de l'extérieur de la deuxième rangée, Jones avait doublé le leader Mario Andretti qui sortait du virage N° 2. Andretti a dit plus tard aux journalistes, que lorsqu'il avait vu passer Jones, il ne s'était posé qu'une question : « Mais qu'est-ce qu'il attendait, Parnelli ? ».

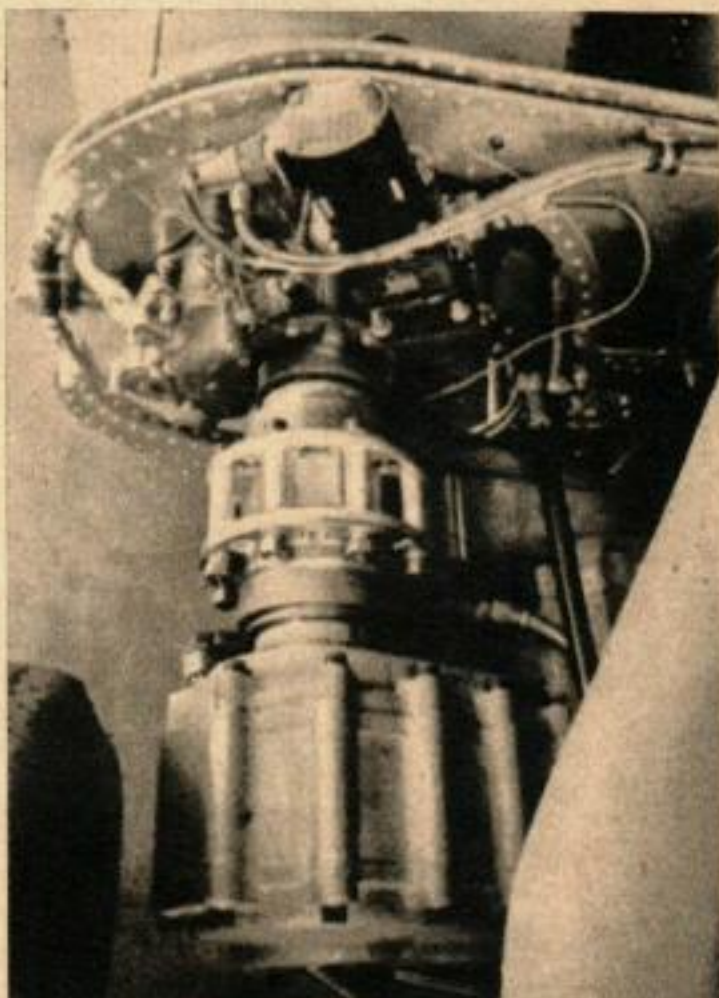
Quelques semaines auparavant, Andretti affirmait que si le turbocar ne se cassait pas « ... tous les autres ne pourraient que lutter pour la seconde place. » Et à l'exception de Foyt qui a réussi à prendre la tête tandis que Jones était arrêté, et qui a pris le dessus à la fin, c'est ce qui s'est passé. Et de même que dans la légende un royaume fut perdu faute d'une pointe, c'est à cause d'un roulement à billes de 6 dollars de la transmission qui a cassé au 197^e tour que Jones et Andy de S.T.P., Vince et Joe Granatelli, malchanceux à Indianapolis, n'ont pu faire de la course une simple promenade.



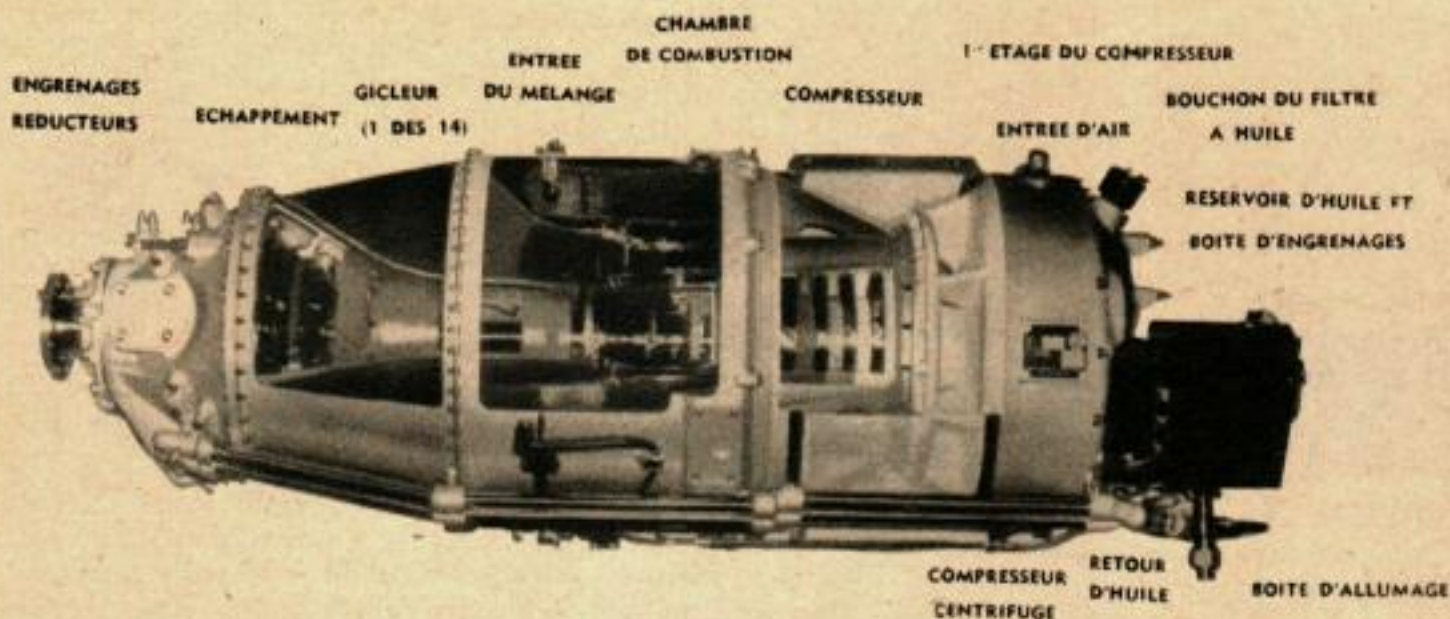
LES RESSORTS A BOUDIN de la « S.T.P. Paxton Turbocar » sont placés à l'intérieur de la carrosserie monopoutre. Les bras de suspension sont profilés pour réduire le frottement de l'air.

La source des performances éblouissantes de cette voiture, c'est évidemment le moteur à turbine à gaz Pratt et Whitney ST 6B-62, fabriqué par la United Aircraft du Canada : ce moteur, prévu pour usage industriel, donne 550 CV sur l'arbre à guère plus de 6 200 tours, ce qui donne à la voiture de 800 kg des accélérations phénoménales, surtout à la sortie des virages et au début des lignes droites. Jones lui-même, vainqueur des « 500 » de 1963, qui sait ce que c'est que la vitesse, a été surpris du brio de cette voiture.

« Franchement, je ne pouvais pas savoir que ce serait si facile », a-t-il dit, après l'arrêt causé par la pluie à la fin du 18^e tour (on a repris la course le lendemain, sous le soleil, et les voitures sont parties pour le 19^e tour en file indienne, dans l'ordre où elles se trouvaient la veille). Pendant cette partie de la course, que Jones a appelée le « premier round », il a fait un tour à la vitesse record de plus de 260 km à l'heure. Tout au long de la course les haut-parleurs de la piste n'ont pas cessé d'annoncer la chute des records sous les attaques de cette voiture extraordinaire.



LA BOITE est couplée à l'arbre de la turbine juste devant et à l'intérieur de la roue arrière gauche ; elle répartit le couple et réduit au minimum le trainage sur les roues.

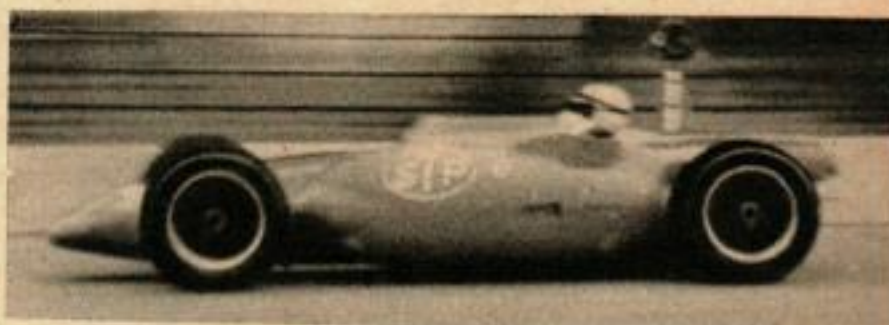


LA COUPE DU MOTEUR A TURBINE « ST 6 B-62 » montre combien il est simple; l'entrée d'air est munie d'une grille qui arrête les objets. Ce moteur a relativement peu de pièces, et peut marcher à grande vitesse des heures entières.

Au fond, une turbine à gaz et un moteur à réaction, dont les gaz d'échappement donnent de l'énergie pour actionner une turbine reliée à l'arbre de transmission; dans le Turbocar, cet arbre va soit à deux soit à quatre roues motrices; l'air entre dans le moteur par l'orifice d'admission et passe dans quatre étages de compression, comme dans les compresseurs de voitures de course; dans cet air comprimé est injecté du combustible qu'allume une bougie incandescente, et les gaz résultant de la combustion entraînent la turbine, l'arbre, la transmission, et — finalement — les roues. Mais ce « finalement », comme Jones l'a prouvé en pariant sur ce moteur, c'est « tout de suite ».

En plus de cette accélération instantanée, dont on peut signaler que l'absence sur les premiers moteurs avait fait abandonner par Chrysler son programme de voitures à turbines, l'auto de S.T.P. a d'autres avantages, et d'abord la facilité d'entretien. Il y a peu de choses et même pratiquement rien à faire sur ce moteur; les bougies ne s'encrassent pas, ne s'usent pas; les soupapes ne se cassent et ne se coincent pas; pas de réglage délicat de carburateur, ni de formule précise pour le combustible; pas de pannes d'allumage une fois que le moteur a démarré. D'ailleurs, la version aéronautique qui a donné naissance au S.T.6-62, le moteur de 120 kg, est garanti pouvoir tourner 1 000 h d'une révision à l'autre.

Avec ses avantages nombreux et évidents, avec la certitude qu'elle laissera loin derrière



A PLEINE VITESSE, le « Turbocar » ne fait guère de bruit; il passe en faisant « soump ! ». Les pilotes disaient, pour rire, que Jones aurait dû avoir un klaxon pour corner en passant.

tous ses concurrents, la voiture à turbine devrait attirer l'attention des personnalités très respectables et des Ford jamais pressés. En dépit du prix de revient actuel très élevé d'une telle voiture, et du fait qu'elle risque d'être proscrite (comme on a osé l'écrire le lendemain même de la course), on peut parier qu'il n'y a pas un constructeur de moteurs ou de châssis (y compris Ford) qui n'ait noté soigneusement dans ses carnets, en vue de la course d'Indy : « Pense turbine ».

Les pilotes s'y mettront aussi, dès qu'ils verront que la turbine prend la tête de la compétition.

Un des commentaires les plus significatifs serait peut-être bien celui de Dan Gurney, à l'arrêt au bout de 18 tours, alors qu'il arrivait bon second. (Le lendemain, Dan était éliminé sur panne de moteur au 170^e tour).

« Ma foi, je suis toujours premier de ma catégorie ! »