



Des bolides suivis de la voiture qui doit les pousser pour les mettre en route, sont rangés l'un derrière l'autre sur la piste de vitesse des terrains salés de Bonneville.

Au Paradis des Amateurs de Vitesse

LES amateurs de vitesse pure qui, vers la fin du mois d'août, ont battu toute une série de records, à Bonneville, vont tenter de battre le record mondial du mile lancé, afin de le ramener aux Etats-Unis.

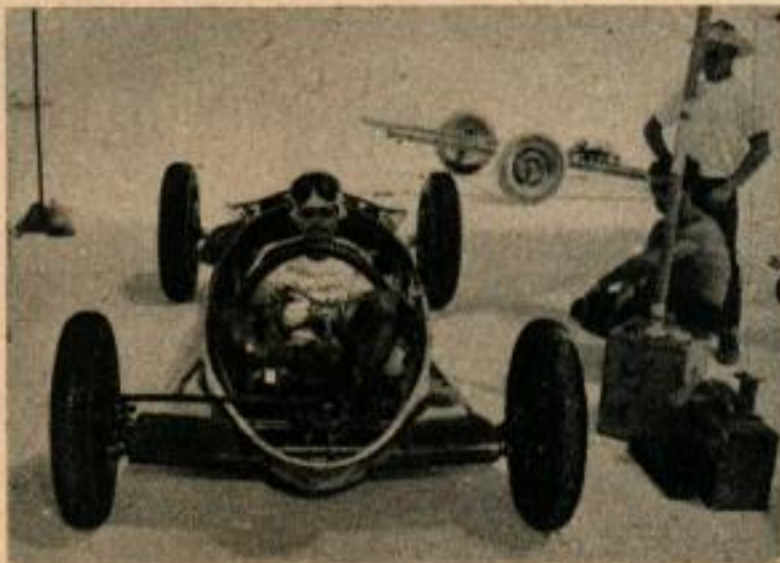
Cela ne sera pas pour cette année et probablement pas pour 1953 non plus, parce que les résultats obtenus par John Cobb (en moyenne 394 miles à l'heure, c'est-à-dire à peu près 630 km/h.) dépassent les possibilités

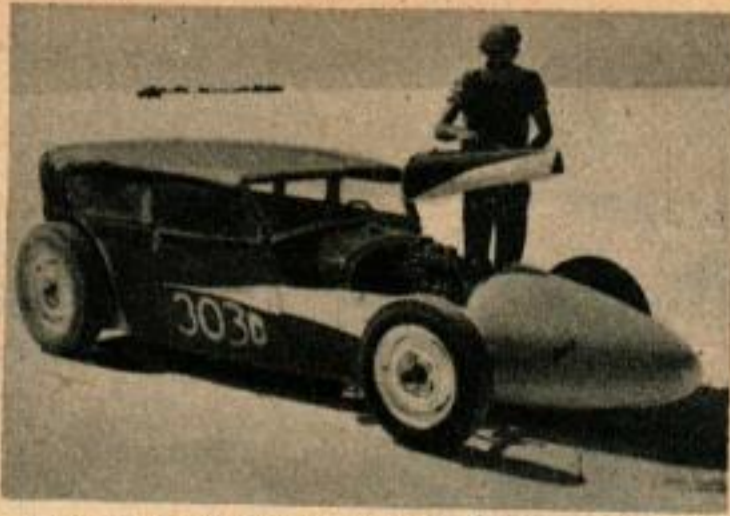
Ce «lakester», bolide conçu spécialement pour ce genre de course, a été fabriqué dans un réservoir amovible d'avion. (Le dessus a été enlevé pour qu'on puisse voir le chauffeur assis sur son siège.)

de toute voiture d'amateur construite à ce jour. Cependant, de jour en jour, les intéressés s'approchent petit à petit de ce chiffre extraordinaire.

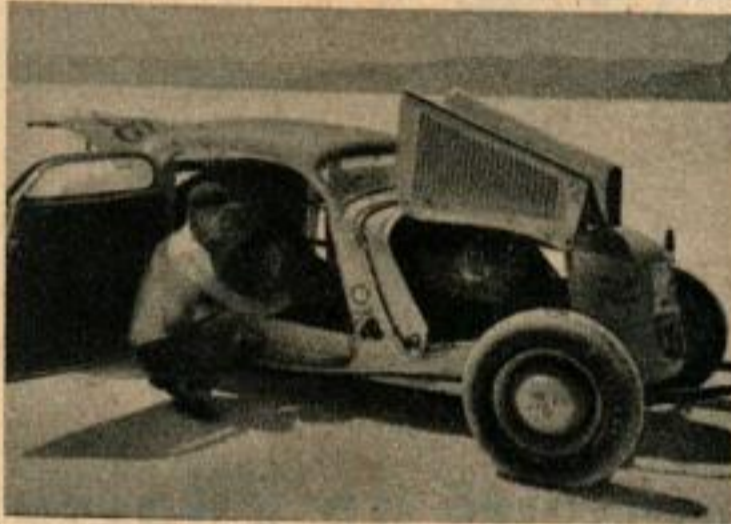
Il y a quatre ans, à Bonneville, la voiture la plus rapide réussit à atteindre la vitesse de 304 kilomètres à l'heure. En 1950, la plus grande vitesse atteinte fut de 337 km/h., et, l'année dernière, une voiture aérodynamique, équipée de deux moteurs, fut chronométrée

Le moteur de ce bolide est un Chrysler «Firepower» modifié. Des injecteurs d'essence remplacent le carburateur habituel.



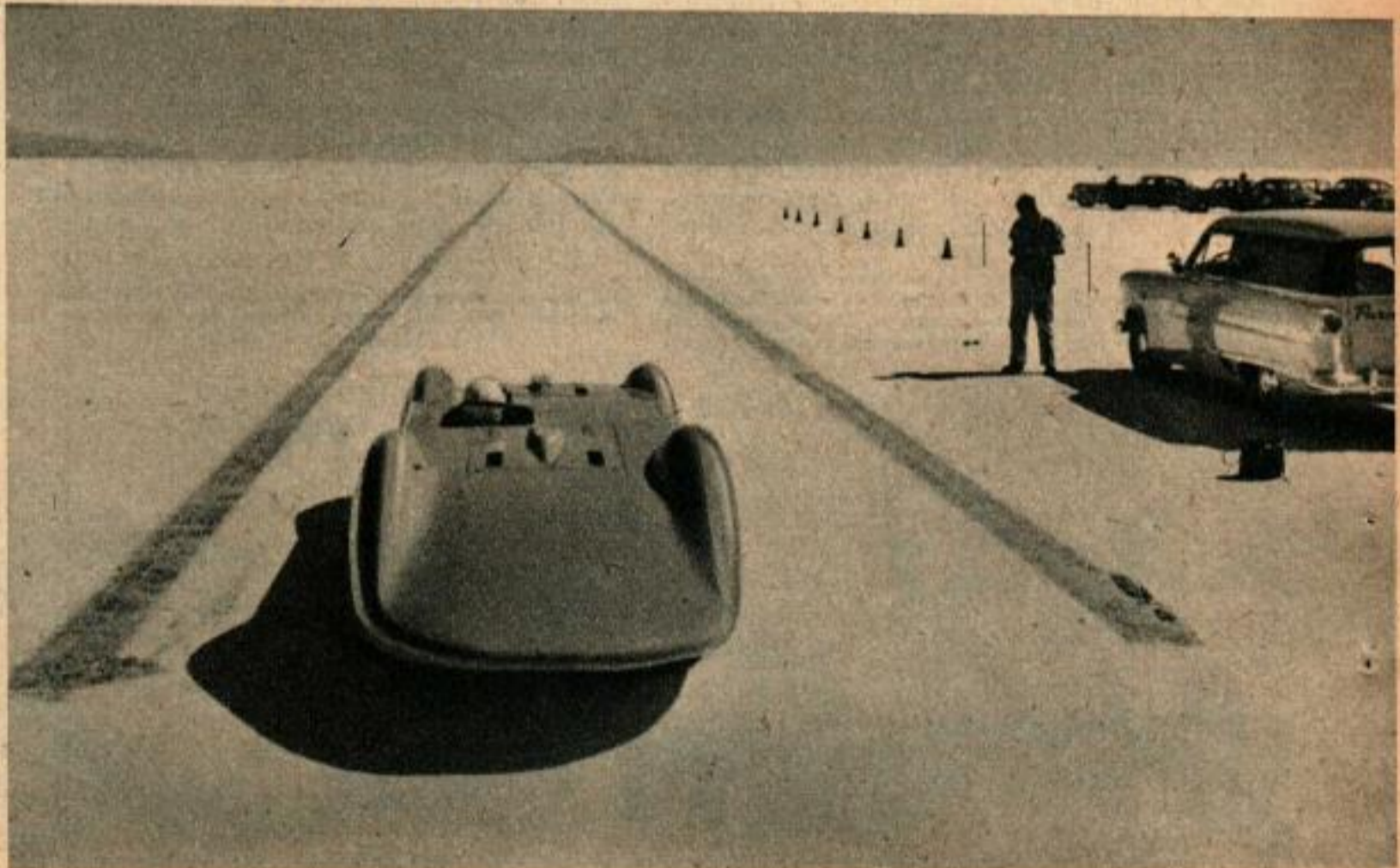


Avec les garde-boue supprimés, le nez profilé et le toit abaissé, cette voiture était l'une des concurrentes de la course réservée aux voitures sans ailes.



Le toit de ce coupé fut abaissé au maximum pour améliorer l'aérodynamisme de la voiture.

Dans la série réservée aux voitures profilées sans restriction de puissance, Bill Kenz, de Denver, établit le record de 392 km/h. avec la voiture que l'on voit ci-dessous.



à la vitesse de 355 km/h. Cette année, le même bolide, équipé de deux moteurs Ford V 8 de 225 CV chacun, a réussi à atteindre 392 km/h., en moyenne sur un aller-retour, en mile lancé.

A un certain moment, la voiture fut chronométrée à la vitesse de 405 km/h.

Grâce à l'expérience acquise à Bonneville, plusieurs groupes de constructeurs amateurs sont prêts à construire une voiture capable d'atteindre et de dépasser les 600 km/h. Un de ces groupes utiliserait deux moteurs Chrysler poussés, montés sur un châssis très léger. Un autre a l'intention de travailler sur des moteurs d'avion Allison qui donneraient beaucoup plus que la puissance nécessaire. Toutes ces voitures sont carrossées de façon à coller au sol pendant la course, pour ne pas « s'envoler », dans toute l'acception du mot.

Le plus gros obstacle, à l'heure actuelle, est le problème des pneus. Cobb avait des pneus spéciaux construits suivant un procédé secret et l'on ne peut pas se procurer de tels pneus aux Etats-Unis. Les meilleurs que l'on puisse y trouver, le pneu type « course d'Indianapolis », ne sont pas capables de supporter l'effort qu'on leur demande sur la piste de vitesse de Bonneville. Les bolides les utilisent cependant, mais après un traitement spécial qui en fait disparaître presque toute la gomme; en effet, le relief risquerait d'être arraché par la force centrifuge aux grandes vitesses.

Et pourtant, des morceaux des pneus avant de la voiture de Kenz furent arrachés pendant sa course. Un autre chauffeur eut un éclate-



Le roadster (au centre) approche de l'une des cellules photoélectriques de la piste de Bonneville. Le chronométrateur se tient dans la tour, à gauche.

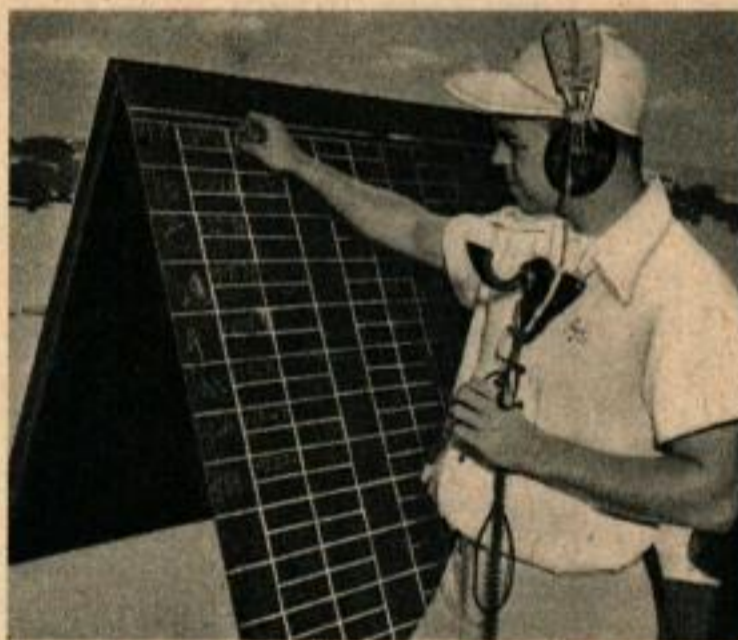
ment à 280 kilomètres à l'heure, sentit un léger choc et réussit à garder le contrôle de sa voiture jusqu'à ce qu'il eut ralenti à 160 km/h.

Une autre voiture subit deux explosions à l'arrière en roulant à 380 km/h.

Les essais de vitesse de Bonneville sont, aux Etats-Unis, l'épreuve primordiale pour les amateurs de vitesse pure. Ils ont lieu tous les ans, pendant la dernière semaine d'août, sur la surface éblouissante de blancheur des étendues recouvertes de sel d'une région désertique située à environ 200 kilomètres de la grande ville de Salt-Lake-City. On y fait de la vitesse en gros et au détail, et les voitures y roulent à des vitesses stupéfiantes, à la cadence d'une par minute, sur une piste de vitesse de 10 kilomètres de long. Les courses de record ont lieu tous les matins, chaque bolide devant faire un aller et retour; l'après-midi, on révisé et règle les voitures.

L'ensemble des épreuves est contrôlé par la « Southern California Timing Association » et n'importe qui possédant une voiture rapide peut s'y présenter, à condition de passer un examen succinct portant sur quelques principes de sécurité. Tous les chauffeurs doivent payer une taxe d'admission, moyennant quoi ils ont le droit de passer devant les cellules photoélectriques chronométriques autant de fois qu'ils le désirent, pendant la semaine.

Cette année, à Bonneville, il y eut 225 automobiles qui firent des épreuves contre la montre, beaucoup d'entre elles changeant de moteur après une épreuve, de façon à pouvoir s'inscrire dans une autre série dès que la précédente était terminée. Une demi-douzaine de voitures furent chronométrées à des vitesses dépassant 320 km/h. Les temps sont pris sur une distance de 400 mètres pour les essais et sur deux distances d'un



L'enregistreur est relié par téléphone au chronométrateur et il inscrit sur un tableau noir les numéros des voitures ainsi que les résultats obtenus.

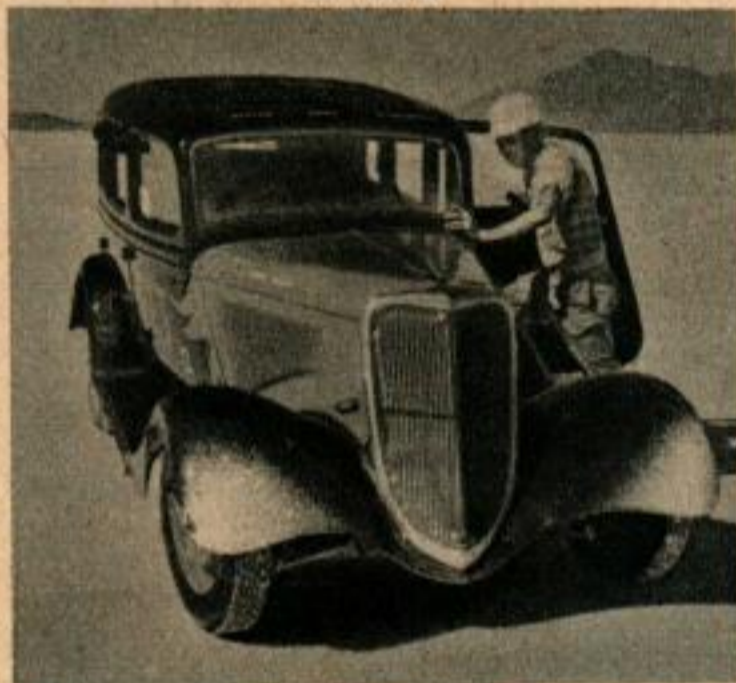
mile (1 600 m) chacune pour les records officiels. On utilise pour les enregistrements un œil électrique Crocker qui imprime immédiatement les résultats. Les voitures ne courent pas ensemble; on leur donne le départ séparément, l'une après l'autre.

Il y a 14 catégories différentes de course: on distingue les conduites intérieures avec garde-boue, ou sans; les roadsters modifiés ou non; les coupés de course; les « lakesters », bolides spéciaux pour ce genre d'épreuve, construits généralement avec un réservoir amovible d'avion en guise de carrosserie.

Il y a enfin les vraies voitures aérodynamiques. Ces catégories sont subdivisées en 5 groupes selon les spécifications du moteur soit, en tout, 70 séries différentes. Les courses sont également ouvertes aux voitures de série et aux motocyclettes, modifiées ou non.



Ces trois tuyaux alimentent les trois carburateurs de la conduite intérieure ci-dessous qui a atteint 217 km/h.



Ci-dessous : au début de la course de 10 km, un «lakester» est poussé pour prendre le départ.



Cette année, des records furent battus dans presque toutes les séries. Un roadster modifié, équipée d'un V-860, a atteint 220 km/h., vitesse phénoménale relativement au moteur employé. Un autre roadster, équipé d'un moteur Mercury modifié, fut chronométré à la vitesse de 267 km/h., autre record et le même moteur, monté dans le fuselage d'un «lakester», l'a emmené à la vitesse de 318 km/h.

Les coupés et roadsters de course, en particulier, sont des véhicules d'allure étrange. En général, ils ont été modifiés autant que le règlement le permet : ils ont des nez allongés par devant, sont surbaissés et l'intérieur en est dépouillé au maximum pour alléger le véhicule.

Prenons, par exemple, la conduite intérieure de Willie Waddill, de Flint (Michigan), son châssis n'est que le cylindre rigide abritant l'arbre de transmission avec quelques poutrelles métalliques ; l'ensemble pèse moins que le châssis de la vieille Ford modèle A. Le moteur est un Cadillac transformé, avec deux carburateurs à quatre tubulures, dont la puissance approche de 300 CV. La carrosserie est une Crosley modifiée.

Dans leurs efforts pour atteindre des vitesses encore plus élevées, les constructeurs se passent radicalement de radiateurs. Les moteurs sont suffisamment refroidis par l'eau provenant des réservoirs. Un des concurrents utilisa comme carburant de l'essence de course additionnée d'oxygène pur amené aux carburateurs par une tuyauterie spéciale. Une demi-douzaine de concurrents utilisèrent des carrosseries en matière plastique.

La meilleure voiture de cette année fut la « City of Burbank », une voiture profilée de 5,18 m de long, pesant 850 kg et dont la carrosserie en matière plastique ne dépasse pas 83 centimètres au-dessus du sol. Ses construc-

(Suite page 140)

Au paradis des amateurs de vitesse

(Suite de la page 48)

teurs, George Hill et Bill Davis, la construisirent pendant leurs loisirs, comme passe-temps. A son premier essai, elle a battu le record mondial en roulant à 370 km/h., enlevant le titre à la voiture allemande qui le détenait.

Cette voiture a pour moteur un Mercury Classe B, modifié, muni d'un nouveau système d'injection au lieu des carburateurs habituels. Ce système utilise l'alcool ou un mélange à portions égales d'alcool et de nitrométhane.

Pour la science de ses constructeurs, ses performances et les mesures de sécurité prises dans sa construction, cette voiture mérita le prix Maremont qui comporte une bourse d'études et d'autres prix.

Il fut bien établi que la « City of Burbank » était une voiture très sûre, lors de sa deuxième course : à environ 380 km/h., le pneu arrière droit éclata et celui de gauche perdit une grande partie de sa gomme; Hill garda sans mal le contrôle de sa voiture jusqu'à l'arrêt complet. La vitesse moyenne de l'aller et retour sur la piste de vitesse fut de 370 km/h.

Quand un amateur peut construire une voiture aussi rapide et aussi stable que celle-là, cela veut dire qu'on ne saurait attendre longtemps avant de voir attaqué le record mondial le plus élevé, le record de vitesse pure, sans limitation d'aucune sorte pour le mile lancé.



MUSCLÉ

par Dynam

Accordez-moi 3 JOURS de votre vie et je fais de vous, pour toujours, un homme musclé et fort, bien bâti, harmonieusement découpé, bien portant, toujours en forme et DYNAMIQUE.

3 JOURS ! ...ET CELA JE VOUS LE GARANTIS
Faites vous-même le calcul : le cours Dynam dure 6 mois = 180 jours. Il vous prendra 12 minutes matin et soir : $12 + 12 = 24$ minutes par jour d'un jeu passionnant, soit : $180 \times 24 = 4.320$ min. = 72 heures = **3 JOURS ! ... LES 3 JOURS DYNAM !**

Ces 3 jours que je vous demande de consacrer au **SYSTEME DYNAM**, la sensationnelle méthode d'Auto-Perfectionnement Humain - que chacun peut suivre facilement seul, chez soi, et sans le secours d'aucun appareil - vous les récupérez au centuple : Votre Vie sera plus longue, meilleure, pleine de joies et de satisfactions, car le succès accompagne le Dynamiste.

ECRIVEZ-MOI OU VENEZ ME VOIR.

Ch. Le Gouy

Dir. du DYNAM-INSTITUT, Cent. Nat. de Perfect. Humain

Veillez m'adresser gratuitement, et sans engagement de ma part, votre documentation N°LU sur le "SYSTEME DYNAM" d'Auto-Perfectionnement-Humain. (Ci-joint 4 timbres à 15 frs pour Frais d'envoi).

NOM

ADRESSE

DYNAM-INSTITUT - 25, Rue d'Astorg - PARIS-8°