



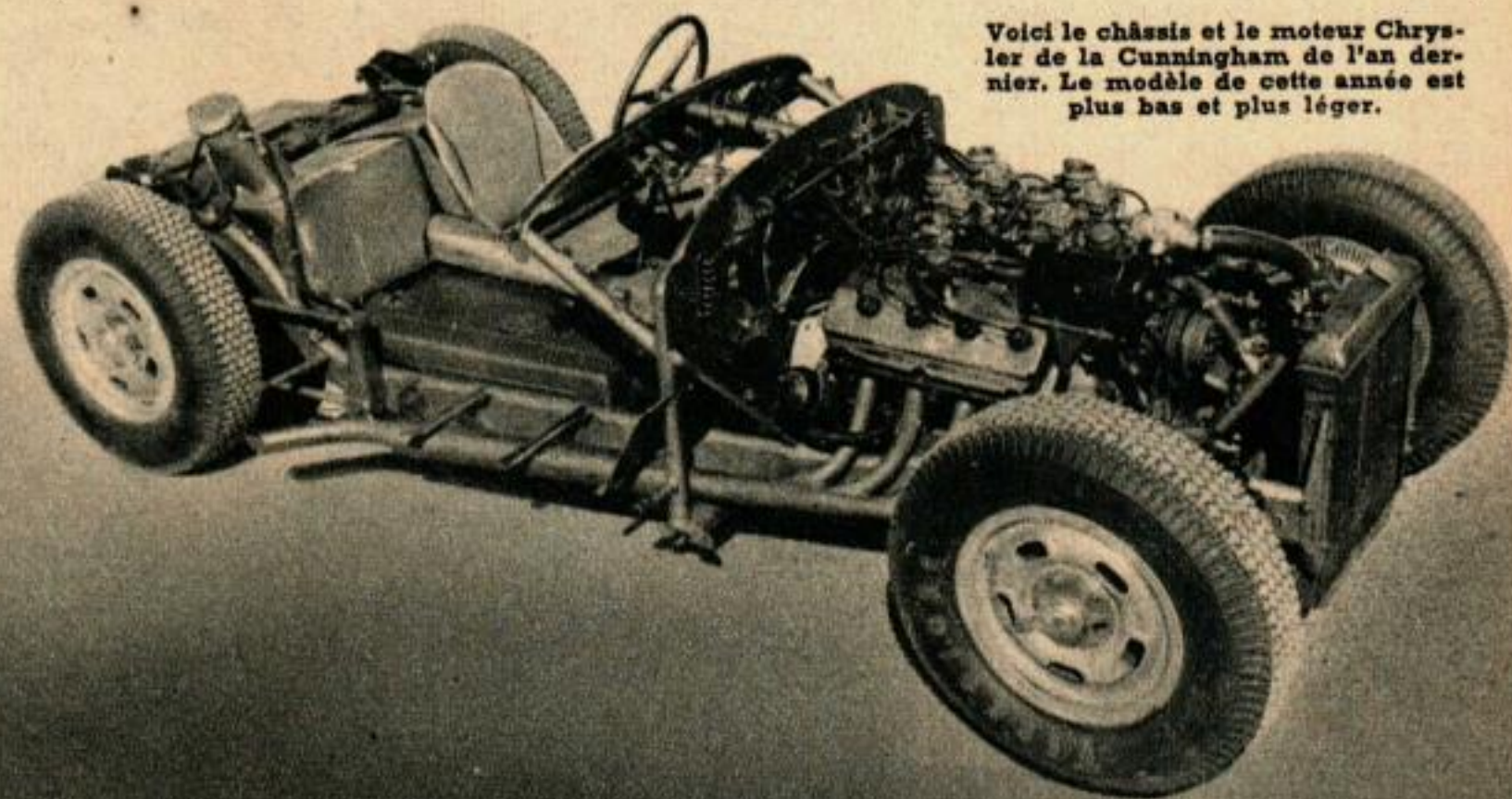
Le départ: les conducteurs se précipitent sur leurs voitures soigneusement parquées. Les trois premières, à gauche, sont des Cunningham.

24 Heures de Vitesse

Les Américains gagneront-ils les 24 Heures du Mans?

CHAQUE année, des automobiles et des conducteurs sont soumis à l'une des épreuves d'endurance les plus rigoureuses qui soient au monde, sur un circuit d'un peu plus de 13 km. Il s'agit des « 24 heures du Mans », la course traditionnelle de cette petite ville située à 211 km de Paris.

Depuis 1923, les voitures de sport les meilleures ont joué leur réputation au cours de cette course de vitesse, qui se déroule sur un parcours tortueux et malaisé. Il est si difficile, ce parcours, qu'en 1952, sur 58 partants, il ne resta que 17 voitures pour franchir le poteau d'arrivée. La vitesse moyenne de la



Voici le châssis et le moteur Chrysler de la Cunningham de l'an dernier. Le modèle de cette année est plus bas et plus léger.

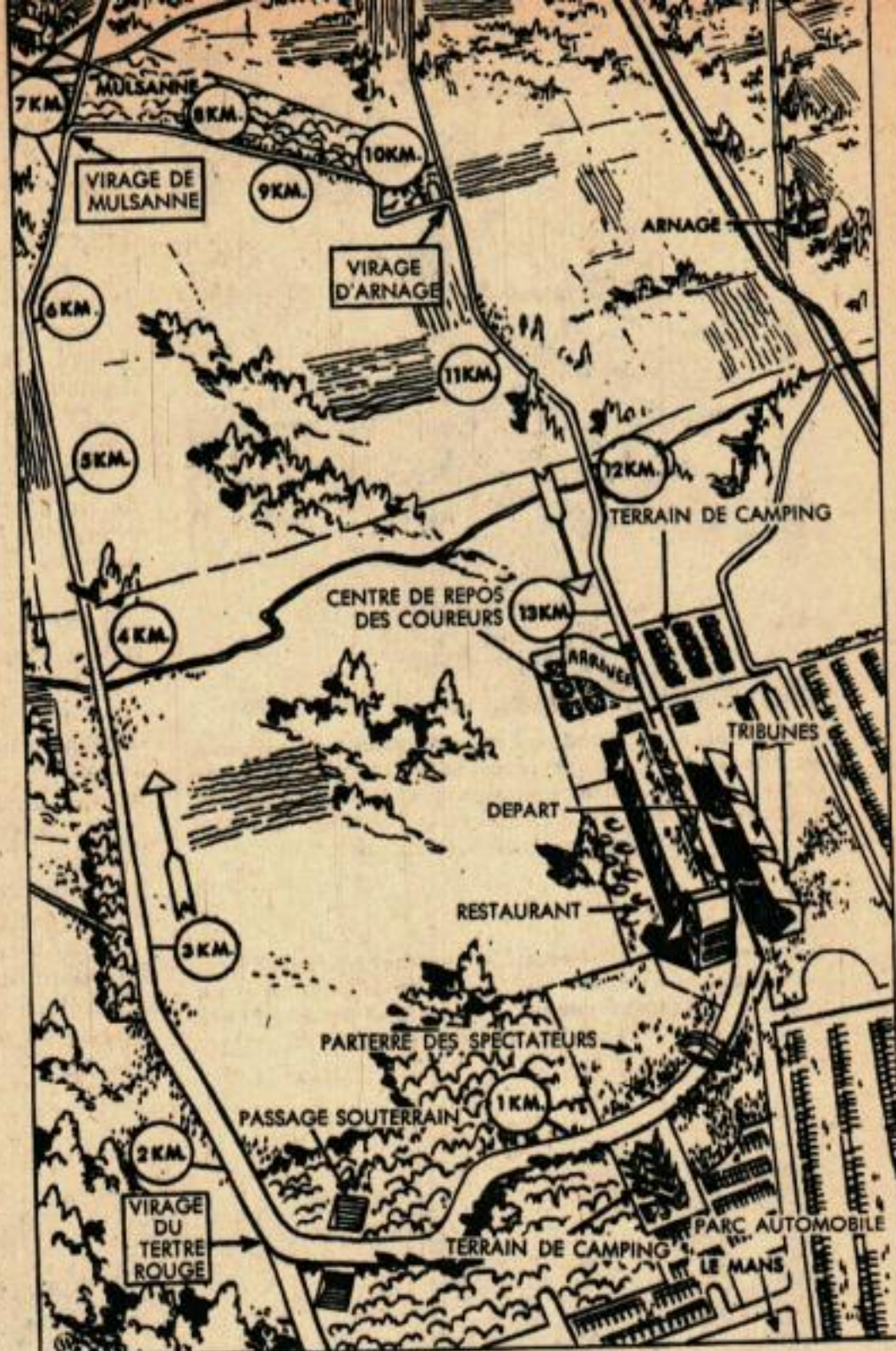
voiture qui remporta la première place — une Mercedes-Benz — fut de 155 km/h, au cours des 24 heures qui s'écoulèrent entre 16 heures, samedi après-midi, et 16 heures dimanche après-midi. Et la distance ainsi couverte se monte au chiffre fabuleux de 3.733 km 500 !

Jusqu'à présent, les Etats-Unis n'ont jamais gagné les 24 heures du Mans. Ils n'ont fait que friser la victoire ... en 1928, avec une Stutz à double soupape qui était l'orgueil de l'industrie automobile américaine de l'époque. Cette voiture se classa seconde.

En 1953, l'Amérique a placé tous ses espoirs en quatre voitures, deux Cunningham et deux Nash Healey. Ces deux types ont concouru en 1952 et ont obtenu de bons résultats, mais pas assez bons cependant pour les faire gagner la partie.

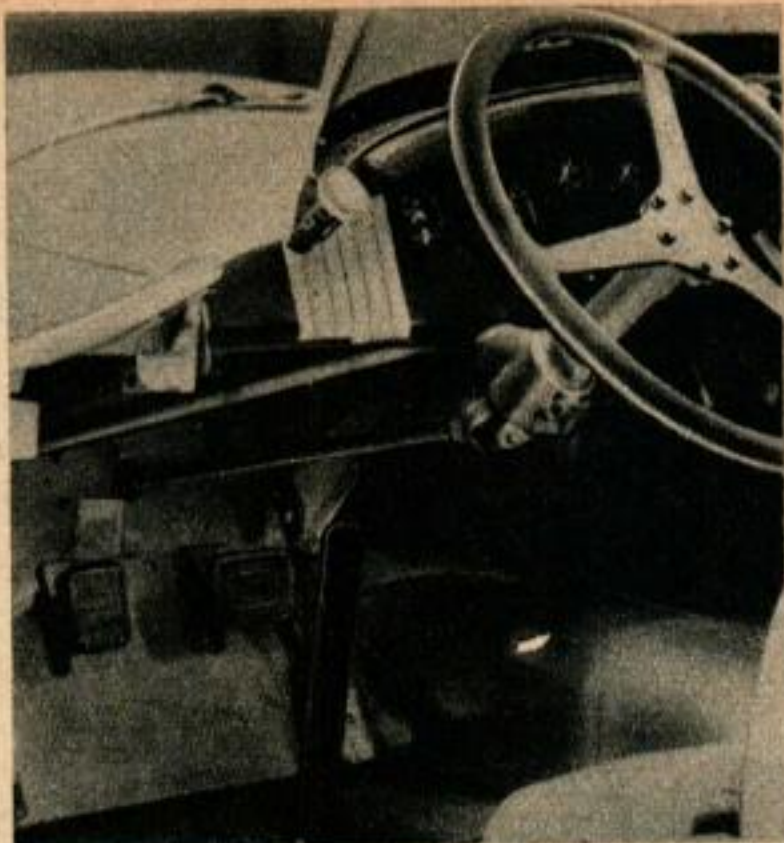
La Nash Healey, pilotée par des Anglais, se classa troisième derrière deux Mercedes-Benz. Une Cunningham, pilotée par son constructeur, le plus célèbre, Outre-Atlantique, des fabricants de voitures de course, Briggs Cunningham, se classa 4^e. Deux autres Cunningham qui avaient pris le départ, furent éliminées en cours de route par suite d'incidents mécaniques, avec leurs soupapes.

Cette année, c'est la firme américaine Nash Motor Company qui lance dans la compétition les deux Nash Healey, amenant ainsi ces voitures sous le drapeau américain, sans discussion possible. L'an dernier, les conducteurs étant anglais, l'équipe Nash Healey avait une sorte de double natio-



Voici la carte du parcours du Mans. Le kilométrage est indiqué dans les petits cercoles. Ci-dessous: Briggs Cunningham franchit un S à toute vitesse, suivi de près par une Mercedes.





Le cockpit de la Cunningham C4R montre la colonne de direction à joint universel, et le volant en bois sur rayons d'aluminium, spécialement étudié pour les courses d'endurance. Remarquez l'absence de tous chromes et motifs décoratifs.

Des freins excellents sont absolument nécessaires. Cunningham a monté des tambours à ailettes et un passage d'air forcé pour les refroidir et les empêcher de mollir.

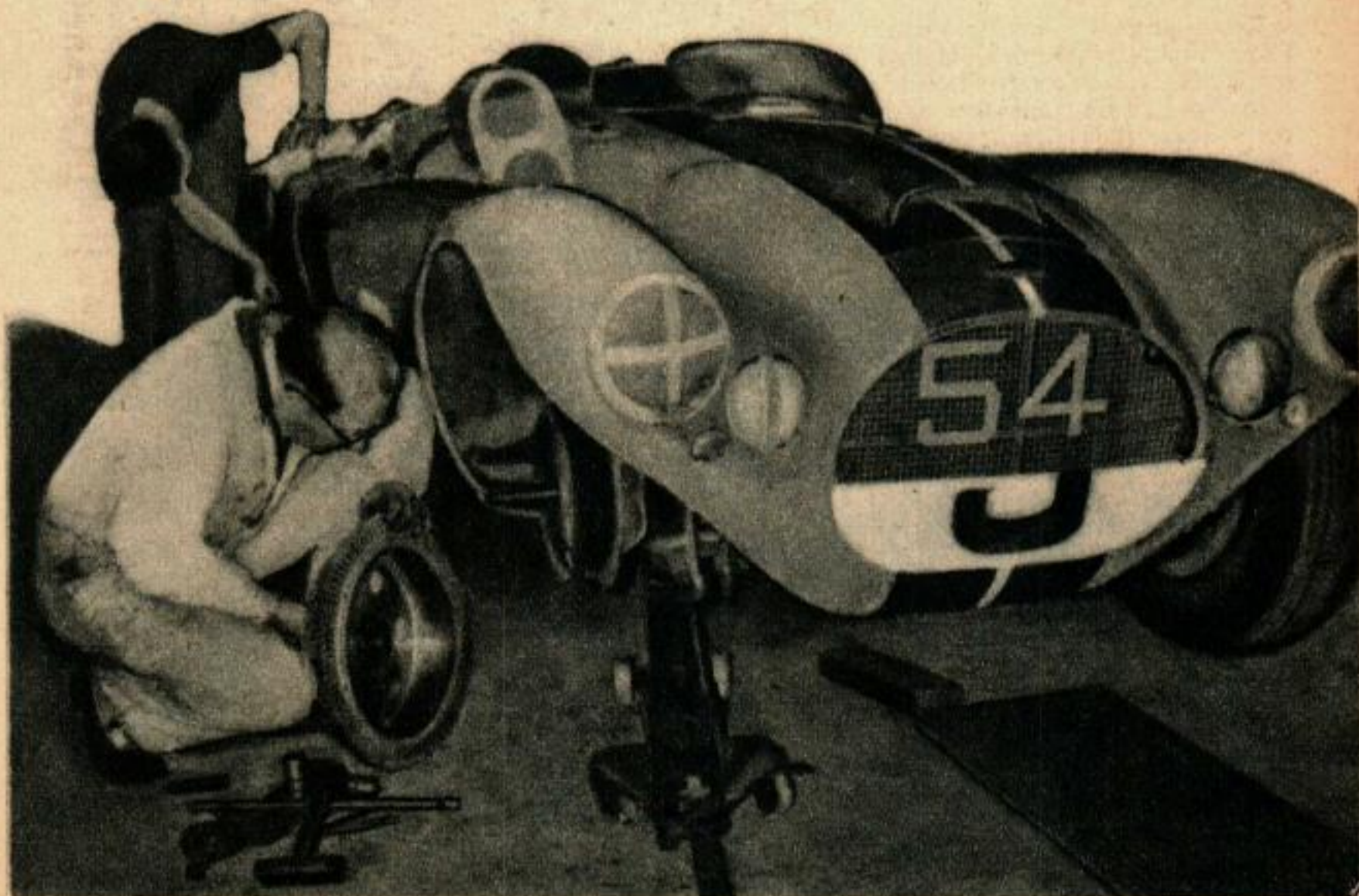
nalité. Cunningham, évidemment, continue à arborer le drapeau de son pays.

L'oncle Sam semble donc avoir quelques chances de gagner cette course où pourtant les pronostics sont difficiles à faire. L'avenir nous dira ce qu'il en est.

Plusieurs facteurs jouent leur rôle pour faire des 24 heures du Mans l'extraordinaire course qu'elle est. D'abord, bien sûr, il y a le fait qu'elle dure 24 heures sans arrêt. Une course au cours de laquelle la voiture qui gagne a parcouru plus de 3.700 kilomètres en 24 heures est obligatoirement dure. Les conducteurs ont le droit de se faire remplacer, au cours de quelques moments de repos, mais il y en a qui essayent de courir pendant les 24 heures, sans s'arrêter. L'an dernier par exemple, Pierre Levegh avait piloté sa voiture pendant presque 23 heures consécutives, et menait avec environ 45 km d'avance, et 90 minutes encore à tenir, lorsqu'il dut abandonner à cause d'un incident mécanique de sa voiture.

Briggs Cunningham, l'Américain qui voudrait gagner, a conduit pendant 19 heures consécutives avant de se reposer un peu. Il se retira sous sa tente pendant quatre heures, et reprit le volant des mains de son remplaçant, Bill Spear, pour courir lui-même au cours des 60 dernières minutes, et arriver 4^e au classement général.

Conduire à toute vitesse en pleine nuit sur un parcours sinueux est un test suprême d'habileté et d'endurance physique. Mais la course du Mans n'est pas seulement dure pour les pilotes. Les voitures aussi sont sou-





L'an dernier, la Nash Healey, à droite, se classa troisième au classement général. Cunningham, derrière, fut quatrième.

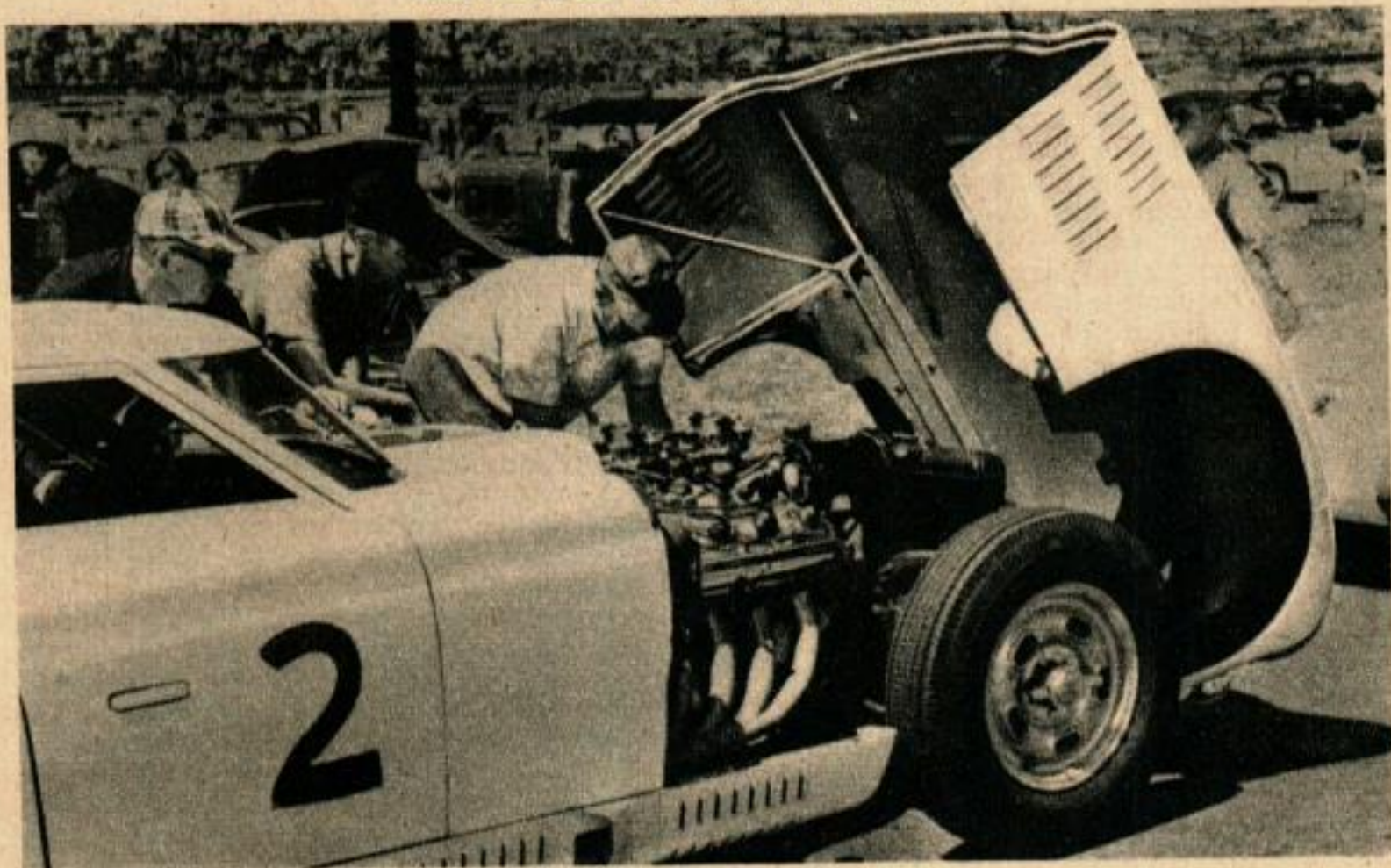
mises à rude épreuve. Les pannes sont fréquentes, car chaque partie de la mécanique, des freins jusqu'aux bielles, est poussée à l'extrême limite de sa résistance... ou au delà...

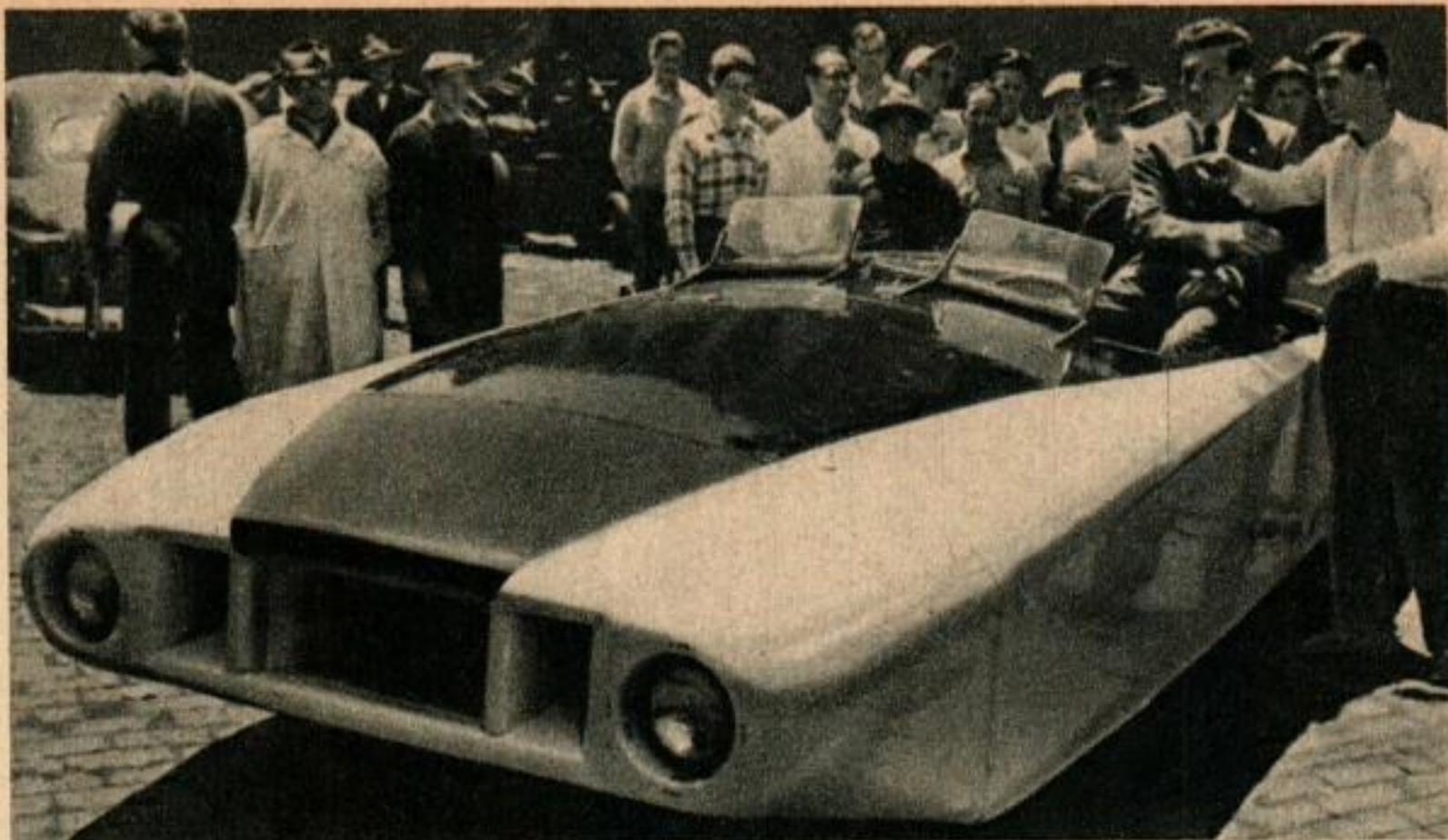
L'itinéraire n'est pas un bel ovale aux virages dûment relevés pour faciliter le passage des bolides. C'est 13 km 500 de route ordinaire, sur lesquels les voitures et les camions circulent en toute saison — sauf lors de la course évidemment. Il y a sept virages à angle droit, particulièrement pénibles pour les freins, la direction et les roues. Il y a deux passages en ligne droite où l'on peut écraser à fond l'accélérateur, et un long virage à grand

rayon. Le terrain n'est pas plat, mais les pentes sont douces.

Des tribunes permanentes ne peuvent abriter qu'une fraction de la foule qui s'amasse; des milliers d'enthousiastes s'alignent le long du parcours. En 1952, les entrées payantes se chiffrent à 175.000, mais on estime qu'il y avait plus de 300.000 personnes tout autour de la piste. Ces spectateurs dorment sous la tente, ou dans leurs voitures, ou sur l'herbe. C'est un beau week-end pour eux comme pour les conducteurs. Le vainqueur de la course est celui dont la voiture a parcouru le plus grand nombre de kilomètres au cours des 24 heures.

Le coupé de ville de Cunningham avait un moteur Chrysler en V 8 facile à entretenir, car tout le capot basculait vers l'avant sur une charnière horizontale.





La première voiture conçue par Cunningham pour lutter au Mans fut baptisée en France « Le Monstre » à cause de ses dimensions.

Des handicaps imposés aux moteurs en fonction de la course du piston donnent aux voitures de petite cylindrée l'occasion de gagner certaines épreuves, mais le grand honneur est celui d'être à la tête du classement général — c'est cet honneur-là que voudraient mériter en juin prochain les concurrents américains sur Nash et sur Cunningham.

Contrairement à la plupart des courses américaines, les 24 heures du Mans commencent voitures arrêtées. Les voitures sont parquées en épi le long des tribunes, et les chauffeurs sont alignés en face, de l'autre côté de la route. Au signal du départ, chacun se rue sur son véhicule, saute sur son siège, boucle sa ceinture de sécurité, et lance son moteur — tout ceci soigneusement contrôlé par des vérificateurs officiels. Ensuite, les voitures s'élancent en trombe, chaque conducteur essayant de tous ses efforts de se dégager de l'immanquable cohue qui règne au cours du premier tour lorsque toutes les voitures se bousculent sur la largeur de la piste.

Les bouchons du radiateur, du reniflard d'huile et du réservoir d'essence sont scellés avant le départ, et ne peuvent être ôtés qu'en présence d'un contrôleur officiel. Le carburant utilisé est obligatoirement l'essence type « Le Mans » à 80 d'indice d'octane. Il est interdit d'ajouter de l'eau au radiateur au cours de la compétition, et chaque voiture doit parcourir au moins 375 km avant de refaire le plein. Tout travail mécanique effectué sur les voitures doit être obligatoirement réalisé par le conducteur ou un mécanicien qui est alors passager perpétuel de la voiture.

Une des voitures Cunningham inscrites l'an dernier fut éliminée à la suite de cette dernière clause : Duane Carter, son chauffeur,

dérapa dans un virage et alla s'enfoncer profondément dans un tas de sable destiné à protéger les spectateurs le long du parcours contre les bolides qui justement comme lui « vont dans le décor ». Il lui fallut 1 heure et demie pour dégager, tout seul, sa voiture. Un autre conducteur fut obligé de pousser sa voiture en panne sur trois kilomètres pour rejoindre son stand d'entretien.

Des dix voitures qui arrivèrent les premières l'an dernier, huit étaient équipées de moteurs six cylindres, dont deux en V-6. Il y avait la Cunningham à moteur Chrysler en V-8 et enfin une Ferrari à 12 cylindres en V qui se classa 5^e.

La majorité des voitures présentes à l'arrivée possédaient des moteurs dérivés de moteurs standards bien connus dans le commerce de l'automobile de tourisme. Les moteurs de course spéciaux ne purent pas résister aux terribles efforts que la course demandait. La Nash-Healey était équipée du moteur de la Nash « Ambassador », le « Dual Jetfire » à six cylindres, culasse standard en aluminium, taux de compression de 8, carburateur double, et arbre à cames légèrement modifié. Les voitures présentées par Nash en 1953 auront ce même moteur encore un peu plus gonflé, et d'ailleurs baptisé type « Le Mans » par la Compagnie.

Cunningham a placé tous ses espoirs en deux voitures construites dans sa petite usine de West Palm Beach en Floride. Usine petite certes, mais remarquable. Les voitures auront un moteur Chrysler en V-8, comme en 1952, mais les arbres à cames sont montés sur roulements à billes, et on a installé des poussoirs de soupapes, soupapes, tubulures d'admission et



Sur les lignes droites du parcours, la Nash Healey (n° 10) a roulé à 225 km/h. Moyenne générale: 147,300.

d'échappement et culasses d'un type spécial. Le taux de compression est de 7,5 et les moteurs font bien plus de 300 CV avec le carburant type « Le Mans » à 80 d'indice d'octane.

Les Cunningham ont un châssis en tubes d'acier, des freins spéciaux, des carrosseries ultra-légères et une boîte à 4 vitesses, toutes parties conçues d'ailleurs par les ingénieurs de Briggs Cunningham.

Au Mans en 1953, on verra donc Cunningham tenter pour la quatrième fois d'emporter le premier prix de cette course réservée par excellence aux voitures de sport. Son premier essai eut lieu en 1950, avec une voiture que les Français ont rapidement baptisée « Le Monstre », à cause de ses dimensions et de son allure basse et ramassée. Cette année-là, Cunningham se classa 11^e derrière une autre de ses voitures, une Cadillac gonflée équipée de cinq carburateurs et de freins spécialement refroidis. L'année suivante, Cunningham avait compris que ses voitures devraient être plus légères, et avoir de meilleurs freins. Ce fut fait. Et il leur faudrait être plus jolies et mieux suspendues. Elles le furent. Les quatre voitures inscrites en 1951 lui coûtèrent la coquette somme de 100.000 dollars (35 millions), malgré l'utilisation maximum de pièces détachées courantes sur les châssis spéciaux de 2 m 79. Ces voitures-là étaient les modèles C-2. Trois d'entre elles étaient alignées au départ. Une seule arriva à la fin de l'épreuve, et fut classée 18^e.

Lorsque revint le moment des 24 heures du Mans en 1952, Cunningham était là, avec trois voitures toutes neuves: les modèles C-4-R. Il y avait un coupé, à toit

métallique, et deux voitures de course décapotées, de vraies « racers ». Toutes trois avaient plus de 300 CV pour les pousser à la victoire. Différents ennuis mécaniques éliminèrent deux de ces voitures, et c'est Cunningham en personne qui fit terminer son troisième véhicule, classé 4^e, avec une vitesse moyenne de 141 km/h pour les 24 heures de course.

Et nous voici maintenant en 1953. Les Etats-Unis vont une fois encore tenter de glaner l'honneur suprême réservé au vainqueur de cette épreuve. D'autres pays, d'autres marques automobiles seront là, et n'ont d'ailleurs pas la moindre intention de se laisser facilement battre. La preuve que l'on attache à cette compétition une très grande importance, c'est qu'en 1952, l'équipe allemande Mercedes-Benz, qui remporta la palme, avait déplacé et amené sur le terrain même du Mans pas moins de 40 mécaniciens techniciens, 5 voitures, dont deux de rechange, et deux remorques complètement aménagées en camion-ateliers. Cunningham lui-même était venu en France avec 40 hommes et un matériel évalué à 40 tonnes. Les 24 heures du Mans sont une épreuve qui est sans conteste la plus dure de toutes. C'est en partant de ce principe que les Américains des usines Nash et Cunningham préparent leur intervention cette année.

L'année sportive automobile est couronnée par les 24 heures du Mans, et gagner cette épreuve, c'est remporter le plus beau prix qui soit dans le domaine. Cet honneur sera peut-être mérité cette année par les Etats-Unis. Mais cela, l'avenir seul nous le dira, au bout des 24 heures du Mans.