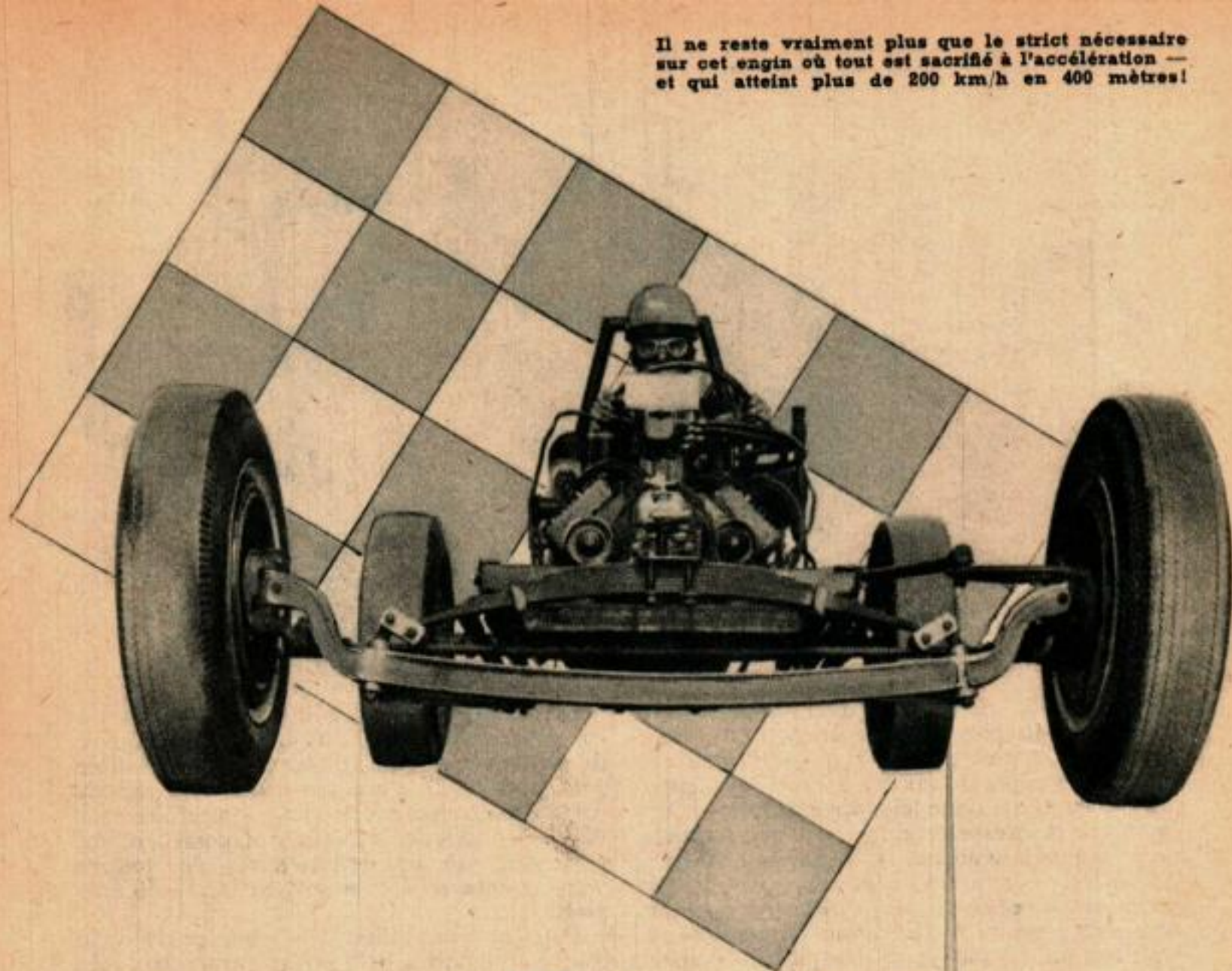


Il ne reste vraiment plus que le strict nécessaire sur cet engin où tout est sacrifié à l'accélération — et qui atteint plus de 200 km/h en 400 mètres!



Courses de Bolides d'Amateurs

LA course sur route n'est pas seulement illégale : elle est aussi un jeu horriblement dangereux. » C'est exactement ce que disait, il y a quelques années, un Américain en voyant quelques amateurs de sensations fortes écraser l'accélérateur de leurs voitures sur la ligne droite d'une autoroute, heureusement déserte ce soir-là. (Il était d'ailleurs minuit, heure choisie pour plusieurs raisons).

« Pourquoi ne pourrions-nous pas nous procurer une route privée, ou la piste d'envol d'un aérodrome désaffecté, pensa ce jeune homme, de façon à pouvoir courir à satiété, en plein jour, d'une façon qui soit légale et offre certaines conditions de sécurité ? »

Le fruit de ces judicieuses réflexions fut la naissance des « drag strips ».

Associé à un autre amateur, il loua une piste d'asphalte de l'aérodrome d'Orange County, près de Santa Ana, en Californie et fit circuler la nouvelle suivante : le dimanche suivant, n'importe quel amateur de vitesse pouvait essayer son véhicule à pleins gaz et sans risque d'attraper une contravention... ou d'endommager un piéton. Prix d'admission : un dollar pour la journée (350 frs) ; spectateurs : demi-tarif.

Ce fut un succès immédiat. La piste de Santa Ana a été utilisée sans interruption depuis son ouverture et ainsi fut lancée la mode des « drag strips », pistes de course libre : le chauffeur n'y est entravé par aucune restriction et peut s'en donner à cœur joie.

A Santa Ana, en un seul dimanche, on peut voir en moyenne plus de 300 candidats et, peut-être, 2 000 spectateurs alignés de chaque côté de la piste. La première voiture prend le départ à 10 heures du matin et les courses se succèdent jusqu'à la tombée de la nuit.

« Ce cabriolet équipé d'un moteur d'avion « Ranger » surcomprimé a atteint la vitesse de 152,400 km/h », annoncent les haut-parleurs à la foule. « Il y a ici un candidat qui désire lutter avec son Oldsmobile « Rocket » contre tout propriétaire de Hudson « Hornet ». Y a-t-il des amateurs ? Regardez un peu ces motos qui prennent le départ. Le numéro 52 espère aujourd'hui battre tous les records. »

Motos, voitures de série, voitures de course faites à la main, tout engin équipé de roues et d'un moteur peut, à Santa Ana, faire une course contre la montre, à condition toutefois de remplir un minimum de conditions de sécurité.



Les « Drag strips » attirent les véhicules les plus divers, depuis l'antique Ford modèle T jusqu'à l'engin profilé et débarrassé de tous ses poids morts, conçu tout spécialement pour donner une accélération intense.

Les candidats inscrits pour quelque dimanche comprendront par exemple un scooter aérodynamique à moteur gonflé qui sera conduit par un garçonnet de dix ans et une Ford, modèle T de 1923, dont le propriétaire voudrait connaître la vitesse maxima. Les mécaniciens, professionnels ou amateurs, viennent y essayer les différents carburateurs et autres dispositifs qu'ils ont montés sur leurs moteurs, ou tout accessoire, toute modification apportée aux voitures sur lesquelles ils travaillent le reste de la semaine.

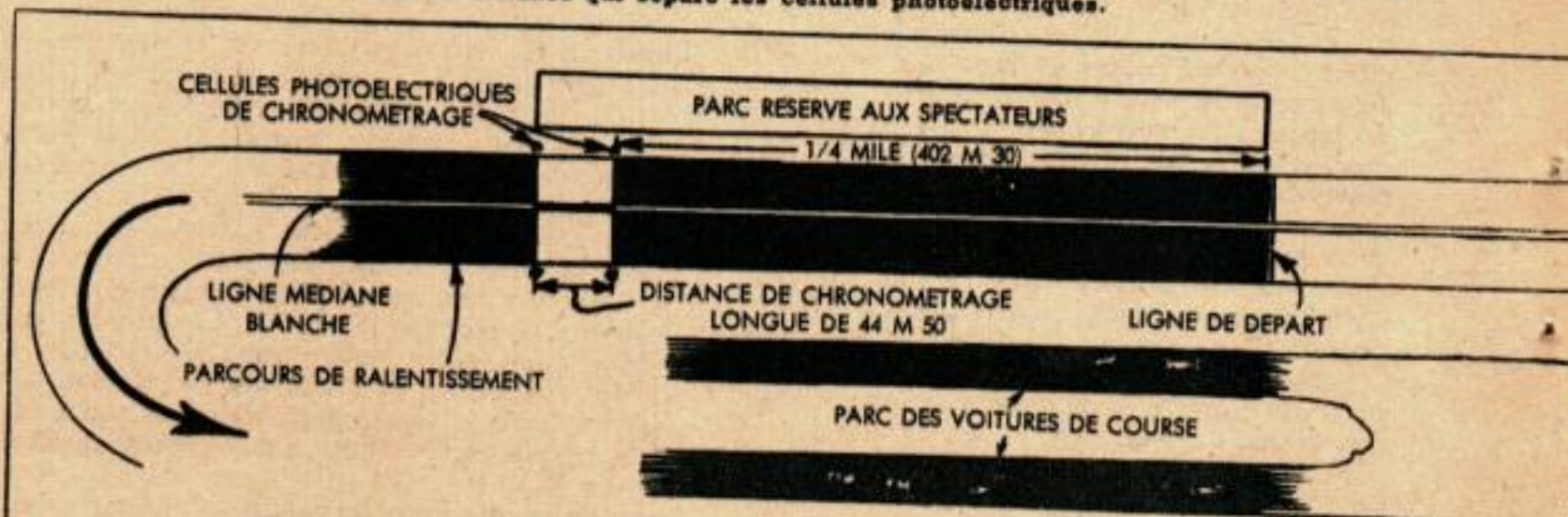
Le matin, on ne voit que des courses contre la montre, une voiture à la fois, chaque véhicule retournant à son parc entre deux essais pour être mise au point et réglée en fonction des résultats obtenus à l'essai tout juste terminé. L'après-midi ont lieu les compétitions entre les voitures les plus rapides de différentes catégories. Pour finir, on oppose la plus rapide voiture à la plus rapide moto. En général, la voiture accélère bien plus vite que la meilleure moto.

On estime qu'il y a maintenant plus de 30 « drag strips » aux États-Unis, il s'en ouvre de nouveaux chaque mois. La police estime couramment que l'on a vu disparaître plus de 90 % des courses sur routes — interdites par la loi — dans les régions qui possèdent un drag strip où les propriétaires de voiture peuvent écraser le champignon tant qu'il leur plaît.

Dans bien des villes, d'ailleurs, les clubs de course automobile et la police s'entendent fort amicalement : des agents viennent de temps en temps donner des conférences aux sportifs pour leur exposer la nécessité d'avoir de bonnes lois et surtout, de les respecter, dans l'intérêt même des conducteurs. Dans leur règlement, la plupart des clubs ont une clause qui en interdit l'accès à tout membre qui se rendrait coupable de trois contraventions.

Un drag strip n'est pas assez long pour qu'une voiture ordinaire puisse y atteindre sa vitesse maxima. Les candidats mettent donc

Un « drag strip » a, en général, un plan analogue à celui-ci. Après avoir parcouru 400 mètres environ pour se lancer, les voitures sont chronométrées par un appareil électronique, tandis qu'elles parcourent en un éclair la distance qui sépare les cellules photoélectriques.





Par un après-midi dominical ordinaire, à Santa Ana, on peut dénombrer en moyenne 2 000 spectateurs et 300 concurrents alignés le long du « drag strip ».

un accent tout particulier sur l'accélération. A Santa Ana, qui sert plus ou moins de modèle aux autres, 400 m seulement sont disponibles pour accélérer. Une autre bande de 400 m après la ligne d'arrivée sert à ralentir les voitures ainsi lancées qui, sinon, ne pourraient pas prendre le virage qui les ramène vers leurs parcs. La vitesse maximum, à la fin des premiers 400 m, est mesurée grâce à un système électronique de chronométrage qui possède des cellules photoélectriques espacées de 44,50 m.

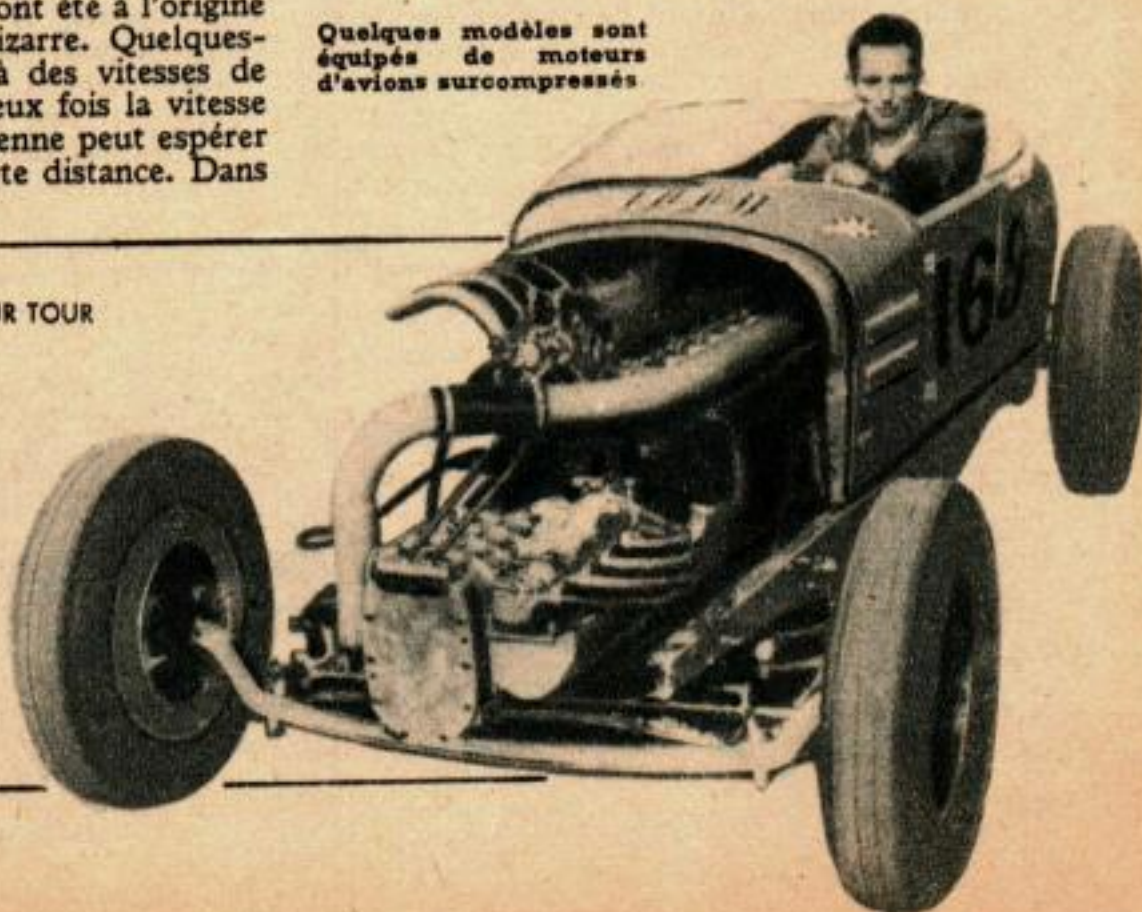
Ce qui compte dans l'accélération d'une voiture, c'est sa puissance, son poids ou, plutôt, son manque de poids et son pouvoir de traction. Ces conditions optima ont été à l'origine de véhicules d'apparence bizarre. Quelques-uns ont été chronométrés à des vitesses de l'ordre de 200 km/h, soit deux fois la vitesse qu'une voiture de série moyenne peut espérer atteindre sur une aussi courte distance. Dans

ces résultats, le poids joue un tel rôle qu'un candidat s'est aperçu une fois que sa femme, plus légère que lui, conduisait son bolide à des vitesses toujours supérieures aux siennes de quelques km/h. L'art de conduire vite sur un drag strip n'est que l'art de savoir exactement quand changer de vitesse.

Un véhicule particulièrement poussé, au point de vue accélération, ne comprend à peu près rien d'autre que le châssis, le moteur et le siège du chauffeur. Pas de carrosserie. Le moteur n'a ni démarreur, ni radiateur, ni ventilateur. Pour faire démarrer l'engin, il faut le pousser à la main ou au moyen d'une autre

Quelques modèles sont équipés de moteurs d'avions surcomprimés.

VOITURES ATTENDANT LEUR TOUR





Ce cabriolet reçoit le signal de départ tandis que deux motos attendent leur tour. Pour une somme minime, un chauffeur peut faire chronométrer son temps aussi souvent qu'il le désire.

voiture. Le poids total de l'auto dépasse rarement les 500 kg. Le moteur est gonflé de façon à avoir une puissance double de celle qu'il a d'habitude. L'alésage est augmenté, la compression aussi. Les arbres à cames sont modifiés de façon à augmenter le débit maximum des soupapes, et finis à la main. Des tubulures d'admission spéciales sont montées, avec deux à quatre carburateurs. Pour assurer une traction maximum sur les roues arrière, le moteur est monté le plus loin possible vers l'arrière. Le chauffeur est assis immédiatement au-dessus de l'essieu arrière. Des pneus ordinaires ne sauraient résister à ces conditions de puissance et de distribution des masses. Ils se contenteraient de patiner sur place en hurlant et fumant pour laisser de noires traces de caoutchouc. Les meilleurs pneus que l'on puisse monter à l'arrière sont ce que l'on appelle en anglais des « asphalt slicks », c'est-à-dire des carcasses de pneus de 700×16 , rechapées avec une couche épaisse, large et bien plane de gomme qui permet au pneu d'avoir une très grande surface de contact avec le sol.

Quelques chauffeurs ont essayé d'obtenir une traction supérieure en adaptant des roues jumelées à l'arrière; en général, il n'y a pas d'augmentation du pouvoir d'accélération

à cause du poids supplémentaire des roues et pneus ainsi ajoutés.

Le nitrométhane est le carburant de sur-compression de l'homme pauvre, dit-on en Amérique : les accélérations sont, en effet, extraordinaires lorsqu'on utilise ce produit détachant mélangé à de l'essence, de l'alcool ou de la benzine. Un mélange où entre 25 % de ce produit est si puissant que l'on ne s'en sert que rarement et dans des circonstances semblables à celles des coureurs du drag strip. Les culasses, bielles et embrayages ne résistent en général pas longtemps à un tel traitement. Il est aussi des chauffeurs, qui ajoutent à leur carburant de petites quantités d'eau oxygénée qui dégage dans la chambre de combustion une quantité appréciable d'oxygène. On ajoute enfin, quelquefois, jusqu'à 5 % d'eau, afin d'aider le refroidissement de la chambre de combustion et d'empêcher un préallumage du carburant.

Lorsque l'on voit les mécaniciens d'une voiture prête à prendre le départ, la secouer sur ses ressorts juste avant de la pousser pour faire démarrer le moteur, vous pouvez deviner que le carburant qui est dans le réservoir contient tout un assortiment de produits chimiques qui ne se mélangent intimement que difficilement. Et vous pouvez d'avance pré-

Toutes les courses ne sont pas contre la montre. Des matches, comme sur la photo ci-dessous, sont souvent engagés entre les pilotes.





Les pneus arrière — des « asphalt slicks » en américain — ont une grande adhérence assurant une excellente traction: la surface de contact avec le sol a presque 18 cm de large.



Ce moteur 8 cylindres en V est alimenté par trois carburateurs. Pas de radiateur: si l'eau bout, la vapeur d'eau est rejetée vers le sol par des tuyaux spéciaux.

voir que, de deux choses l'une: ou bien la voiture atteindra une vitesse fantastique, ou bien le moteur volera en éclats — dans toute l'acception de l'expression — peut-être même avant que la voiture n'arrive aux cellules photoélectriques.

Tout cela ne veut pas dire qu'il soit obligatoire d'avoir une voiture ahurissante, absorbant un carburant complexe et secret, pour gagner une épreuve du drag strip. A Santa Ana, il y a 21 catégories de courses variées. Certaines sont réservées aux voitures de série, qui sont divisées en deux premiers groupes: voitures d'avant guerre, voitures d'après guerre. Ensuite viennent les subdivisions en deux autres classes: moteurs de 4 900 cm³ ou plus, auxquels on adjoint tous les moteurs en V-8 à soupapes en tête; et moteurs de cylindrée inférieure. Les voitures de série doivent obligatoirement avoir un moteur datant de la même année que la carrosserie. Il est défendu de retirer les courroies de ventilateur ou de dynamo. Mais les moteurs eux-mêmes peuvent être considérablement modifiés pour donner une puissance nettement supérieure, donc de meilleurs résultats sur le drag strip.

Parmi les autres classes se trouvent les roadsters complets avec garde-boue et phares, les roadsters déchargés de tout ce que le propriétaire a pu retirer, les conduites intérieures et coupés de série complets et ceux qui ont été similairement allégés; enfin, les bolides « tout pour l'accélération ». On distribue des coupes d'honneur aux vainqueurs, dans chaque catégorie, chaque fois qu'il y a des courses organisées. Les

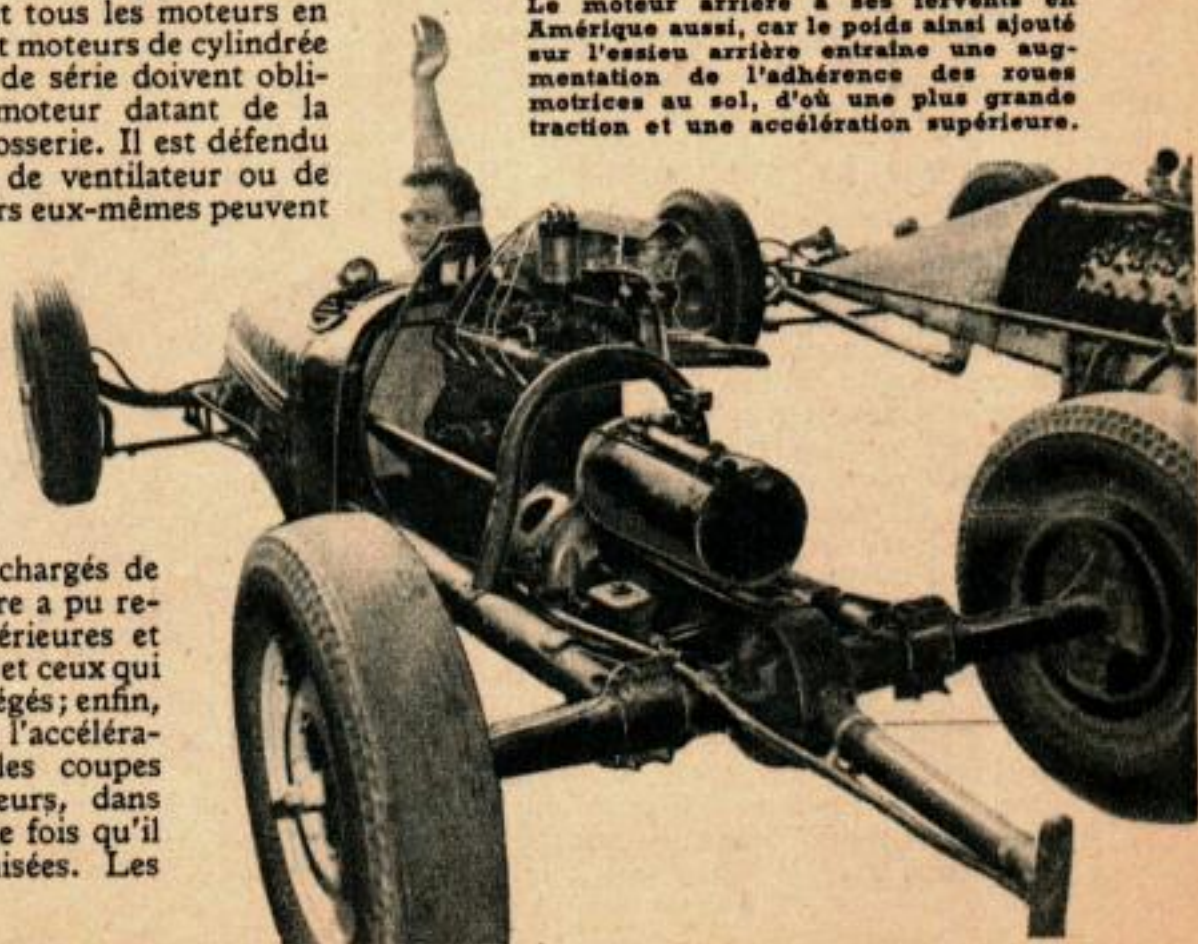
règles ne sont d'ailleurs pas rigides ni immuables, les catégories variant avec les régions et les conditions locales.

Toutefois, ces règles précisent que toute voiture concurrente doit avoir une « barre de capotage », c'est-à-dire une barre de sécurité qui dépasse la tête du conducteur et ce dernier une ceinture de sécurité. Les conducteurs doivent avoir au moins 21 ans ou une autorisation légalisée de leurs parents. En outre, une voiture ne remplissant pas, à première vue, les conditions minima de sécurité, est refusée.

En général, les spectateurs parquent leurs voitures personnelles sur le côté droit de la

(Suite page 139)

Le moteur arrière a ses fervents en Amérique aussi, car le poids ainsi ajouté sur l'essieu arrière entraîne une augmentation de l'adhérence des roues motrices au sol, d'où une plus grande traction et une accélération supérieure.



Course de bolides d'amateurs

(Suite de la page 67)

piste, les voitures de course étant à gauche : en effet, les voitures qui « vont dans les décors » en pleine course vont presque toujours vers la gauche. Les risques des spectateurs sont ainsi un peu moindre que ceux des coureurs. Mais, de toute façon, il est très rare qu'une voiture s'écarte de la piste sur d'aussi courtes distances. La plupart des ennuis sont d'origine mécanique, provoquant l'arrêt du moteur et, par conséquent, de la voiture.

D'autres mesures de précaution comprennent la présence sur le terrain d'une ambulance et d'agents de police en uniforme, pour diriger la circulation et maintenir l'ordre ainsi qu'une assurance générale couvrant les risques courus par les spectateurs. Le drag strip lui-même est doté d'une bande blanche en plein milieu d'un bout à l'autre, servant de guide aux coureurs.

Quelques drag strips sont gérés par des clubs privés, d'autres par des comités groupant quelques fervents de l'automobile... et des bénéfices à en tirer; d'autres encore par des particuliers qui espèrent gagner ainsi leur vie. Mais, de toute façon, le drag strip est un parcours privé et contrôlé assidûment sur lequel les chauffeurs peuvent essayer leur voiture à sa vitesse maximum en bénéficiant des meilleures conditions de sécurité.



LE SPORT, L'AIR PUR, C'EST BIEN...
MAIS IL FAUT AUSSI PENSER À SE
DÉSINTOXIQUER PROFONDEMENT
DES DÉCHETS QUE LA FATIGUE
PHYSIQUE OU NERVEUSE
ACCUMULE DANS L'ORGANISME
CHAQUE MATIN
À JEUN
BUVEZ UN VERRE
DE

VITTEL

GRANDE
SOURCE
POUR LES REINS

SOURCE
HEPAR
POUR LE FOIE

... c'est la santé en bouteille

MÉCA-CINÉ

8%

VÉRITABLE PROJECTEUR
DE CINÉMA

POUVANT SERVIR DE VISIONNEUSE
et que vous monterez vous-même.

NOUVEAU MODÈLE 1954

Passant des films de 8 % — Bobines jusqu'à 60 mètres.
Complet, avec lampe de 40 watts, 110 volts,
vous permettant de faire des projections familiales.
Pour le prix incroyable de (franco) **4 875 fr.**

L'appareil, dont le fonctionnement est garanti, est livré avec un film
en boucle et est prévu pour être monté dans son emballage en carton
très fort, mais nous tenons à votre disposition des valises garnies spé-
ciales pour sa présentation de luxe au prix de 875 fr. (franco).

— Expédition rapide contre mandat —

S. I. C. P. I. 30, Place Saint-Georges, PARIS-9^e
C.C.P. PARIS 7946-90