

Panhard Racing Team Magazine

Spécial N°3

LA COURSE DU SIÈCLE

Panhard

100 ANS 1923 2023

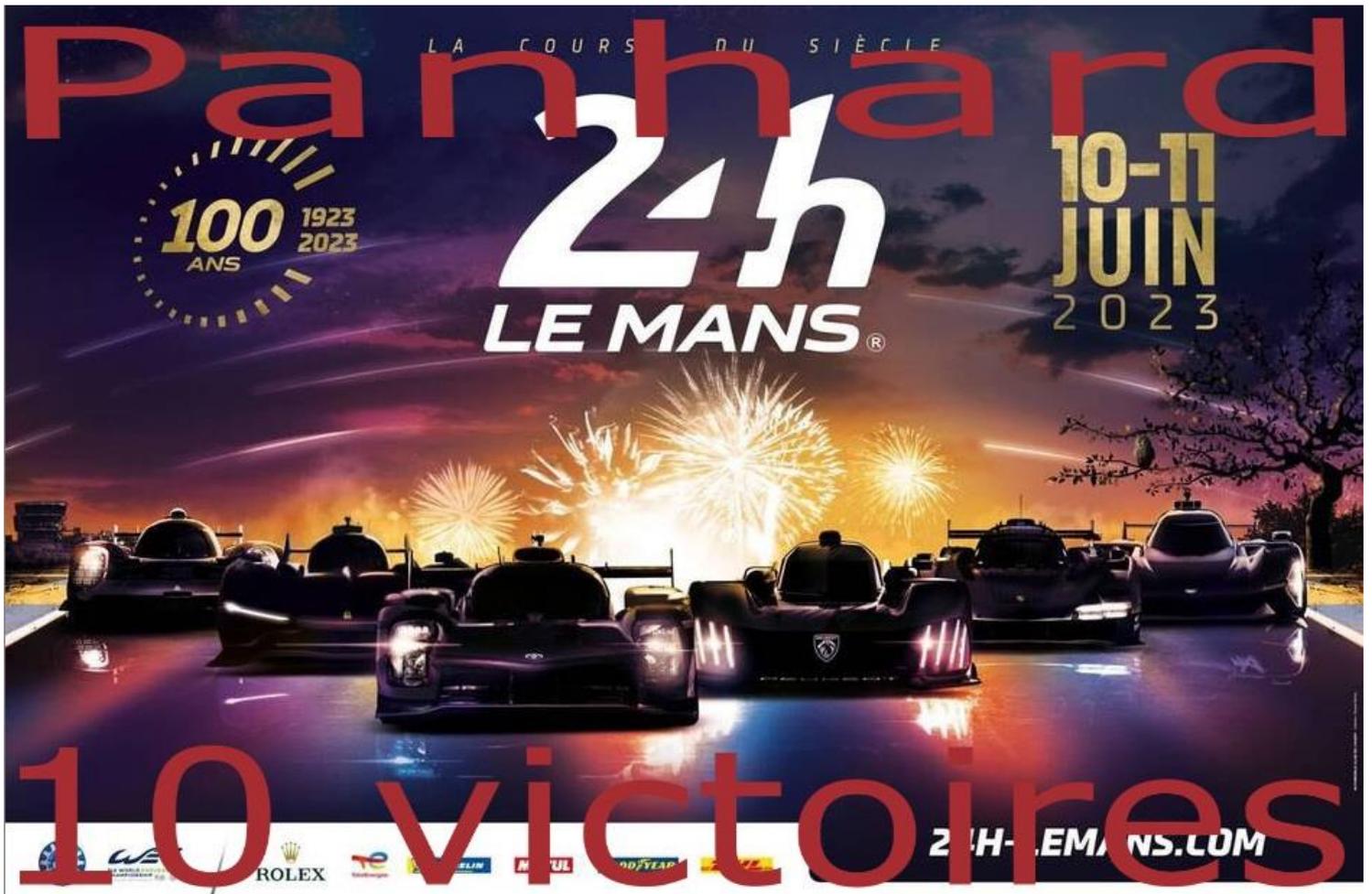
24h

LE MANS®

10-11 JUIN 2023

10 victoires

24H-LEMANS.COM



Le Mans 1954

1954
et
1955



Le Mans 1955

SOMMAIRE

Sujets	Page 2
LE MANS 1954	Pages 3 à 7
LE MANS 1955	Pages 7 à 11
PUB Affiche du Mans 1954	Page 12



SUJETS

LE MANS 1954 : Comme dans la plupart des grandes compétitions, l'attention des spectateurs des 24h du Mans se porte principalement sur les ténors de grosses cylindrées susceptibles de gagner à la distance : course la plus facile à suivre. C'est donc dans la catégorie 750 cm3 et la bataille pour la victoire à l'indice qui nous intéresse dédié à la mécanique Panhard.

Le MANS 1955 : C'est l'année du drame qui va changer le sport-automobile français. Mais la course continue. Focus sur les Panhard

PANHARD RACING TEAM

Nom et statuts déposés à la Préfecture du Var

Rédacteur en chef, auteur, conception de la maquette :

Charly RAMPAL

Objectif : Spécial Les 24 Heures du Mans

Une série de numéros spéciaux à l'occasion du centenaire des 24 Heures du Mans (1923 / 2023).

Epreuve d'endurance unique au monde dans laquelle la mécanique Panhard a remporté 10 fois l'indice de performance, classement le plus significatif en fonction de la cylindrée.

A cette occasion au rythme de deux années par numéro, je vais vous raconter cette épopée afin que l'on n'oublie pas cette incroyable performance de notre mécanique utilisé principalement par D.B. Monopole et CD entre 1950 à 1964.

Récit certes, mais beaucoup de photos que je vous fais partager de mes archives et qui sont de vrais témoignages visuels.

Comme pour les mensuels, ces magazines en PDF sont gratuits et distribués à partir des clubs liés à la mécanique Panhard.

Avec la complicité de l'Automobile Club de l'Ouest dont je suis membre depuis des années



LE MANS 1954

Auteur : Charly RAMPAL

n°	constructeurs	châssis	cm3	équipages	classement	km	indice	immatricule	devenir
50	DB-R	?	?	DREYFUS - LUCAS	abandon	20mn	-	5255 CY 75	trace perdue
52	DB-R	?	?	AZEMA - DE BURNAY	abandon	10H20	-	5254 CY 75	trace perdue
55	MONOPOLE	304.993	612	P.HEMARD - FLAHAULT	13	2988	2	9382 AP 78	voir N° 59 en 1953
56	DB	797	744	CORNET - GIGNOUX	16	2867	8	5253 CY 75	collection privée
57	DB	798	744	BAYOL - BONNET	10	3232	1	5256 CY 75	collection privée
58	PANHARD	X88-001	612	P. et R. CHANCEL	abandon	16H	-	868 CA 75	Voir N° 61 de 1953
59	PANHARD	X89-001	610	COTTON - BEAULIEUX	17	2826	13	867 CA 75	collection privée
60	PANHARD	543	610	PAILLER - DEWEZ	accident	40mn	-	2897 CX 75	voiture détruite en course
61	MONOPOLE	304.000	610	DUSSOUS-SAVOYE	accident	2mn	-	9361 AP 75	voir N° 53 de 1950
64	DB-R	?	?	STOREZ - VIDILLES	abandon	36 mn	-	5257 CY 75	trace perdue

LE MANS 1954 : DB EN FORCE

Comme dans la plupart des grandes compétitions, l'attention des spectateurs des 24h du Mans se porte principalement sur les ténors de grosses cylindrées susceptibles de gagner à la distance : course la plus facile à suivre.

Mais c'est aussi dans les catégories de moyenne et petites cylindrées que la bataille s'est révélée passionnante.

Dans la catégorie des ténors, la lutte entre les Ferrari et le Jaguar fut intense, c'est néanmoins la voiture italienne qui remporta le challenge.

Passons sur la catégorie 2 à 3 litres qui vit la victoire de la 2,5 litres Gordini après la disparition des Aston-Martin qui devrait lutter pour la victoire à la distance.

En 1500 cm3, comme en 1.100 cm3, la lutte se circonscrivait entre les roadsters Porsche et les deux tanks OSCA. La bataille fut de toute beauté et finalement c'est une Porsche qui l'emporta dans les deux catégories.

C'est donc dans la catégorie 750 cm3 et la bataille pour la victoire à l'indice qui nous intéresse dédié à la mécanique Panhard.



Plusieurs clans s'affrontaient.

Chez DB trois voitures possédaient un moteur Renault à l'arrière et deux voitures à moteur Panhard à l'avant.

Trois voitures avaient été préparées par la maison Panhard et possédaient des carrosseries - deux ouverte et une fermée - dessinées par l'ingénieur Riffard : on notait en outre, la présence de deux Panhard Monopole 3 cv, un tank Renault, une VP à moteur Renault, un coupé construit par des régionaux et enfin une Nardi à moteur Crosley.

LES VOITURES D.B. RENAULT :

La N°51 de Lucas / Heldé,



la N°64 de Storez / Vidilles et la N°52 de Azéma / De Burnay



La n°64 de Storez/Vidilles :

LES D.B. PANHARD :

La n°56 de Cornet/Gignoux



La Monopole n°55 de Flahaut/Hémard :



La n°57 de Bayol/Bonnet :



La Monopole n°61 de Dussous/Savoie :

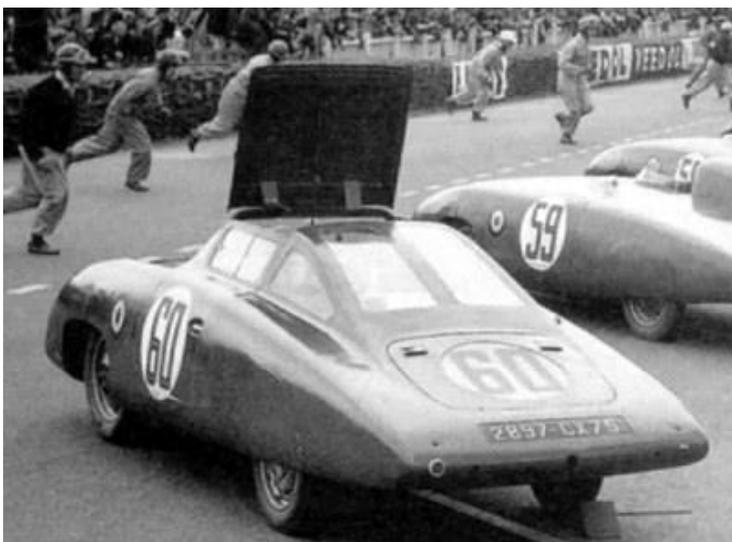


La Panhard n° 58 des frères Chancel :

La Panhard n°58 de Cotton/Beaulieux :

Chez Panhard :

La Riffard n°60 de Pailler/ Dewez



LA COURSE :

Au cours de la première heure, deux des DB Renault, le coupé Panhard n°60,, la Panhard Monopole n°61 ainsi que la Nardi, abandonnèrent pour des raisons diverses.

C'est la DB Panhard n°56 prenait la tête...



suivie par la DB-Panhard n°59 de Cotton / Beaulieu, puis une DB-Renault,, la Panhard des frères Chancel, la DB-Panhard de Bonnet / Bayol et la VP.

A la troisième heure les positions s'affirmaient et c'était la DB-Panhard de Bonnet / Bayol qui prenait la première place de la catégorie pour la garder d'ailleurs jusqu'à l'arrivée, suivie par la voiture des frères Chancel et de la DB de Gignoux / Cornet.



Mais à l'indice de performance, la Panhard n°58 se détachait bientôt d'une manière irrésistible, accomplissant certains tours à 140 km/h de moyenne, performance presque incroyable pour un moteur de 610 cm³.

On la voit ici au moment du pesage :



Malheureusement, cette course splendide devait se terminer le lendemain matin à 8h04 par le bris d'une soupape et René Bonnet réalisait la très belle performance de remporter à la fois l'indice et la catégorie à 134 km/h de moyenne.

Des mains se tendent vers Bonnet et Bayol, les autres palpent la séduisante carrosserie de leur vaillante DB bleue. Victoire de l'artisan sur les riches constructeurs : un rêve caressé depuis toujours enfin réalisé !



C'est une victoire bien française à l'indice de performance, cette sourde bataille ingrate et non-spectaculaire, plus probante en technique que toutes les autres mais victoire humaine aussi !

Crânement installé à la 10ème place du classement général, la DB de 745 cm³ se classe bien avant des 1.100 et des 1.500 cm³, ce qui ne s'était jamais vu au Mans !



LE TRAVAIL DE TOUTE UNE EQUIPE

Et pourtant que d'efforts à fournir pour cette petite équipe animée par Deutsch et Bonnet. Des efforts de toutes sortes... et sans moyens financiers.

Mais quelle satisfaction de constater que cette DB dotée d'une ligne harmonieuse, a forcé l'admiration par son exemplaire tenue de route, grâce à des amortisseurs Houdaille et à ses pneus Dunlop fabriqués à Montluçon.

Bonnet et son équipe avait le souci d'étudier avec soin les moindres détails en vue de tirer le maximum des moteurs de petites cylindrées qui sont à la base de ses réalisations.

Cette année 1954, Bonnet avait essayé de trouver la solution idéale en matière de voiture de sport.

Deux voitures sont à traction avant avec moteur Panhard dans la tradition des voitures DB avec des améliorations, en particulier de carrosserie, ne serait-ce que pour exploiter les possibilités offertes par la nouvelle réglementation concernant les phares.

L'une des deux voitures est équipée d'un compresseur assurant une suralimentation à basse pression. Ainsi les DB Panhard se différencient déjà entre elles.

Trois voitures à propulsion arrière et mécanique Renault. Deux d'entre elles montrent une importante dérive centrale dans le prolongement de l'appui-tête du pilote.

Les 5 DB sont à conduite centrale. La troisième ne présente pratiquement pas de dérive. Pour les deux premières, le radiateur est à l'arrière. Pour la troisième, le radiateur est à l'avant.

C'est surtout l'opposition entre ces deux types de voiture qui est intéressante. Opposition également au niveau de l'aérodynamisme étudié par Charles Deutsch qui oppose voitures à dérive ou sans dérive.

D'après les pilotes, la faveur va au modèle sans dérive qui favorise la visibilité vers l'arrière, important pour une petite cylindrée qui doit se faire doubler de nombreuses fois en 24h, mais aussi par les remous d'air parasites sur la dérive verticale au moment des dépassements, obligeant le pilote à corriger les déviations de trajectoires.

La théorie pure se trouve alors en opposition avec les utilisateurs.

Si l'on considère le classement dans cette catégorie, la victoire des moteurs Panhard sur les moteurs Renault fut écrasante bien que les DB-Renault se soient révélées très rapides au contraire de la VP Renault n°54 qui se fit distancer par la 3cv Panhard n°59 malgré la consommation étonnante de cette voiture en huile et en bougies !

LE BILAN

Au lendemain de sa victoire au Mans, René Bonnet qui avait passé plus de douze heures au volant de sa barquette, s'était accordé quelques jours de repos. Car préparer 5 voitures ne fut pas chose facile : « pendant les 3 dernières semaines tout le monde a été sur le pont chez nous, raconte Bonnet, Quand ils en eurent terminé avec leur épure, les ingénieurs et dessinateurs sont passés à l'atelier. C'est vraiment la victoire de toute l'entreprise et je crois que maintenant toute l'usine est regonflée pour un an ! »

Bonnet avait encore en tête sa mésaventure du Mans 1953 que je vous ai racontée et cette victoire, il l'apprécie encore plus.

« Vers 7h le dimanche matin, quand j'ai passé le volant à Bayol, poursuit Bonnet, nous étions second à l'indice derrière les frères Chancel.

Nous avons fait le point dans les stands car vous pensez bien qu'on n'attend pas l'arrivée de la feuille horaire des organisateurs pour savoir où on en est. Nous avons chronométré les tours de nos plus dangereux concurrents.

Nous avons montré à Bayol notre panneau « + » pour lui demander d'accélérer, bien que la route fut mouillée. Bayol appuyait et le tour suivant améliorait son temps de 10 secondes. Il atteignait sur la ligne droite des Hunaudières 170 km/h en vitesse de pointe !

Trois tours après, Chancel, que nous surveillons également, faisait le meilleur temps que nous lui ayons chronométré.

Nous reprenions cependant 4 secondes au tour.

Après que notre adversaire le plus direct ayant des ennuis de soupapes eut du abandonner, restaient la Monopole et la Jaguar : nous redoutions d'avantage la seconde que la première.

Si les anglais avaient fait les temps qu'ils avaient réussis aux essais, ils étaient imbattables.

Mais les conditions atmosphériques empêchaient ces performances. C'est bien sur la piste et grâce à notre vitesse que nous avons gagné améliorant notre record à l'indice de l'an dernier. »

C'est dans les quelques virages du circuit de la Sarthe que les DB grâce à leur remarquable tenue de roue, purent prendre l'avantage sur les grosses cylindrées.

« C'est ça la pilotage, conclut le bouillant pilote marseillais. Autrement, il n'y aurait plus qu'à faire courir les voitures dans une gouttière. »

Et Marc Gignoux confirme : « Je répète toujours à nos jeunes pilotes que le principal dans une course, c'est de rester sur la route ».

Quels enseignements à tirer de ces 24h, René Bonnet ?

« Nos nouvelles carrosserie avec leur centre de gravité plus bas et une meilleure pénétration ont donné toute satisfaction. Sur le plan mécanique gros progrès en carburation grâce à un nouveau montage effectué d'ailleurs en collaboration avec la Maison Solex et que nous avons essayé aux Mille Miles. Nous y avons gagné en vitesse.

Mais tout en allant plus vite, notre consommation est passée à 12 litres aux 100 contre 17 litres l'an dernier ! ».

Mais si les deux Panhard sont arrivées, il n'en aura pas été de même des trois Renault de l'Ecurie. A quoi est dû cet échec ? René Bonnet veut être franc :

« C'est à la demande de plusieurs clients que nous avons décidé d'équiper certaines de nos voitures de moteurs 4cv. Nous espérions beaucoup de cette mécanique qui a fait maintes fois ses preuves. Il faut considérer que nous avons été pris de court dans la préparation. Par le fait des défections, nous avons présenté au départ une voiture qui n'était d'abord que remplaçante. Cependant, nos DB Renault étaient au moins aussi rapides que les autres voitures de ce type présenté au Mans.

Les pépins enregistrés (ennuis de levier de boîte de vitesses ou de fixation de flasque de roues) étaient des pépins de prototype, auxquels des essais plus longs auraient certainement permis de remédier.

Il est évident également que nous n'avons pas encore acquis sur Renault l'expérience que nous avons sur Panhard. Mais nous sommes certains que l'on peut obtenir avec cette mécanique, des résultats remarquables. »

Pour René Bonnet et DB cette victoire annonce le début d'une grande série de succès au Mans.



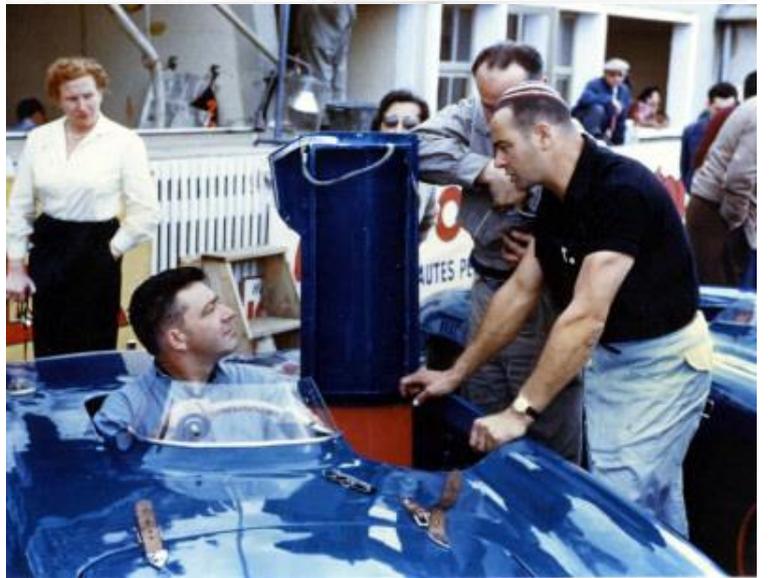


La Riffard accidentée :



40 - Panhard X 88

CLOSE X



BONNET et BAYOL,
grands vainqueurs
au Mans, sur D. B.
Panhard, sont chaleureu-
sement acclamés
après leur victoire à
l'indice de perfor-
mance. (Pneus Dunlop,
Bougies et Phares
Marchal).

LE MANS 1955

Auteur : Charly RAMPAL

LES ENGAGES PANHARD !

N°	constructeurs	châssis	cm3	équipages	classement	km	indice	immatricule	devenir
50	PANHARD	552	851	P. et R. CHANCEL	abandon	10H	-	867 CA 75	trace perdue
51	PANHARD	551	851	COTTON - BEAULIEUX	abandon	12H	-	868 CA 75	trace perdue
52	MONOPOLE	461.831	744	P. HEMARD - FLAHAULT	abandon	24H	-	1762 BC 78	trace perdue
53	MONOPOLE	304.490	744	NAVARRO - DE MONTREMY	abandon	5H	-	9382 AP 78	voir N° 59 de 1953
57	DB	804	744	BONNET - STOREZ	abandon	8H	-	1362 EC 75	collection privée (USA)
58	DB	803	744	ARMAGNAC - LAUREAU	abandon	23H	-	1361 EC 75	collection privée
59	DB	800	744	HERY - TROUIS	20	2815	14	?	collection privée
63	DB	801	745	CORNET - MOUGIN	16	3177	7	5328 DY 75	collection privée (USA)

Je ne peux pas évoquer cette 23^{ème} édition sans rappeler l'effroyable accident qui allait remettre en cause le sport-automobile en France et qui déclenchera par la suite de gros travaux pour l'année 1956 et qui sera évoqué en préambule du prochain numéro.

LE DRAME :

Le Mans 1955, samedi 11 juin

Il est 18 h 28 lorsque quatre voitures sortent du virage de la zone « maison blanche ».

Elles foncent en direction de la ligne d'arrivée. Se suivent l'Austin-Haley de Lance Macklin qui roule à environ 175km/h, la Jaguar de Mike Hawthorn qui est alors en tête du classement et les deux Mercedes conduites par Pierre Levegh et Juan Manuel Fangio.

Ces trois dernières sont des pointures de la course et déboulent à environ 240 km/h.

À cette heure-ci, la ligne d'arrivée ne marque pas encore la fin de la course mais offre une ligne droite idéale à chacun pour améliorer son temps.

La logique veut donc que les voitures les plus puissantes s'y ruent à moins de devoir opérer un arrêt au stand qui, souvent est à l'initiative du chef d'équipe lequel signale, en amont de la piste par des panneaux bien visibles, que le pilote est attendu.

Cela ne fut pas le cas lors du dernier tour qui va s'achever pour enchaîner sur un autre. Lance Macklin est donc totalement pris par surprise quand la Jaguar le dépasse en trombe avant de se rabattre aussitôt, pile devant son nez, afin de s'arrêter à son stand !

Il freine brutalement et ses roues se bloquent. Son Austin-Haley fait une violente embardée et se met en travers de la route. Immédiatement derrière, Pierre Levegh arrive au même moment. Il comprend instantanément qu'il n'a aucune chance.

Il a juste le temps de lever le bras pour prévenir Fangio, qui le suit de près, juste avant que sa Mercedes-Benz 300 SLR ne vienne taper l'arrondi de l'aile droite de l'Austin-Haley.

La voiture décolle et sa vitesse offre une prise au vent dont l'élan l'envoie directement percuter les talus de protection, rebondir au-dessus des palissades pour faucher le public. Elle continue sa course à quelques 150 km/h jusqu'à un muret de béton. Le choc la fait exploser.

Des éléments de grandes tailles sont projetés de toutes parts : capot, radiateur, moteur, train fument sur une soixantaine de mètres.

Mais la carcasse poursuit son funeste trajet avant d'être arrêtée

finalement par un talus et de prendre feu.

Ce ne sera malheureusement pas la seule voiture meurtrière du jour.

L'Austin-Haley a mal encaissé le choc et termine sa propre course dans les stands professionnels, tuant 4 personnes.

Un triste bilan pour la course automobile s'étale dès le lendemain en première page des journaux : 84 morts et 120 blessés.

COTE PANHARD :

Une course qui ne restera pas dans les annales de la marque de Champigny.

Il faut dire que sur les 4 voitures DB engagées, deux vont finir une course guère brillante et à la vue des circonstances, dans l'indifférence générale, et c'est tant mieux.

Sur ces 4 voitures, 3 sont d'usine, l'autre étant celle d'un privé : Georges Trouis.

Elles inaugurent toutes les 4 la série des châssis « 800 », numéro porté par celle de Trouis.

En effet, 801, 803 et 804.

C'est un nouveau châssis à deux poutres et conduite centrale.

Les roues sont spéciales en magnésium pour en diminuer le poids non suspendu et équipées de freins à disque Messier un spécialiste d'équipements aéronautique.

LA DB N°59 DE TROUIS :



Elle porte le n°59 : Barquette (châssis n° 800) Louis HERY et Georges TROUES — 20e au classement général et 14e au classement à l'Indice de Performance. Georges TROUES, garagiste parisien, a coin-mandé chez DB en avril 1954 un châssis-moteur (n° 800).

Il a l'intention de l'équiper d'une carrosserie en aluminium réalisée par DHOEST dont les ateliers ont la particularité d'être installés au dernier étage de son garage.

Ce châssis est une évolution du châssis des barquettes LM 53 avec une poutre centrale en U renversé, deux longerons et deux traverses, le tout étant alvéolé pour gagner du poids. La traverse avant est caractéristique puisqu'elle se trouve (très visible) entre les sièges avants et la paroi pare-feu.

Le plancher est en tôle souciée à la poutre centrale, aux traverses et aux longerons. Le châssis 800 est livré à la fin de l'année 1954 à Georges TROUES qui l'engage en juin 1955 au Mans avec une carrosserie assez réussie.

Mais avant d'être livré à Georges TROUES, ce châssis a eu une aventure peu commune.

DB a tout simplement utilisé ce châssis-moteur pour présenter au Salon de Paris d'octobre 1954 la maquette du coach en polyester.

Après le Salon l'ensemble a été démonté et le châssis livré à son futur propriétaire.

Au Mans, Georges TROUES et Louis HERY, un garagiste de Nantes, font une course sage et sans histoire.

Equipage privé, ils terminent la course avec une seule DB d'usine. Ici sous la pluie :



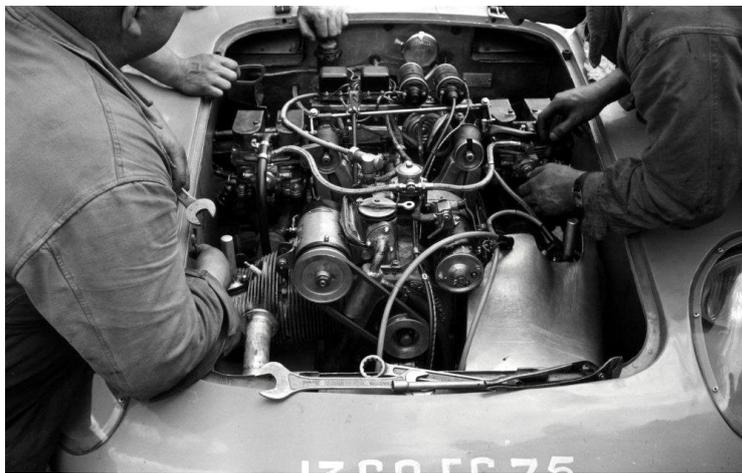
LA D.B. n°57 de BONNET STOREZ, châssis 804 :

Son immatriculation était : 1362 EC 75. Elle portait le n° de course : 57



Le Mans 1955 : la DB de Bonnet/Storez

Elle devait abandonner peu avant 23h sur panne moteur : distribution (soupapes / culbuteurs).



Mais, déjà aux essais de nuit du mercredi soir, Storez a été accidenté dans des conditions similaires à celui de samedi.

En effet, une ambiance fiévreuse régnait déjà pendant les essais.

La majorité des concurrents étaient en retard dans leur préparation.

La tension était donc grande pour faire un temps ! Trois jours avant le grand départ, un incident qui aurait pu être plus grave a été en quelque sorte le prélude du drame qui s'est déroulé le samedi.

Les causes ont été à peu près les mêmes : Storez, dans le rétro de sa DB, voit une Ferrari qui s'approche rapidement vers lui.

Afin de lui laisser le passage, Storez se rabat prudemment sur sa droite. A ce moment, malgré l'interdiction de deux commissaires, Neubauer, le célèbre Directeur sportif de chez Mercedes, lâche Moss et sa monture.

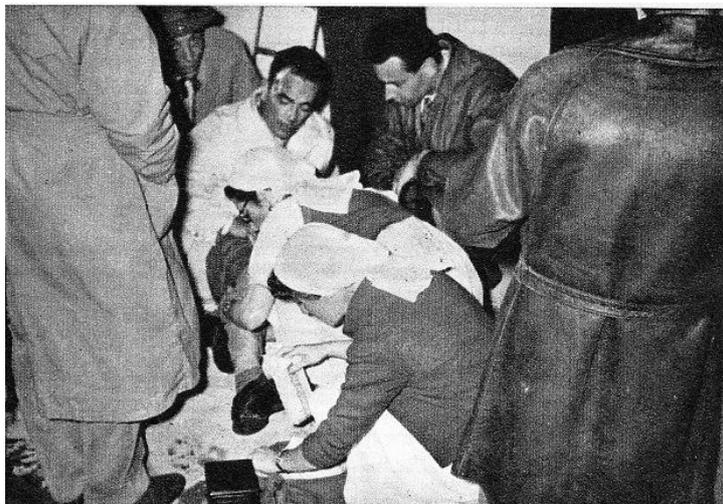
Et tandis que les commissaires continuent à gesticuler vainement, Moss file à l'anglaise, en coupant littéralement la piste pour pouvoir rouler franchement sur la gauche. Si pour un anglais, ce geste est instinctif, il n'en est pas moins dangereux partout ailleurs où la circulation est à droite.

Faisant preuve d'un étonnante maîtrise, Storez parvient à glisser sa barquette DB entre la Ferrari, la Mercedes et... une OSCA. Pas sans danger hélas : sa DB ne pouvant faire moins que de heurter l'arrière droit de la Mercedes !

Rabotée, meurtrie sur ses deux flancs, la petite DB devra repasser par la case « carrosserie » au grand désespoir de René Bonnet qui n'avait pas besoin de subir de tels frais !



Parmi les spectateurs légèrement contusionnés, on relèvera le grand Jean Berha, blessé à la jambe. Il sera transporté à l'hôpital et occasionnera sa non-participation à l'épreuve !



LA D.B. N°58 de LAUREAU/ARMAGNAC :

Barquette (châssis n° 803) Paul ARMAGNAC et Gérard LAUREAU — abandon à 4h du matin. À la suite d'un dérapage, la voiture va au fossé et est mise hors course pour rupture de moyeu de roue.



Le Mans 1955 : La DB de Laureau-Armagnac abandon

LA D.B. N° 63 de LOUIS CORNET/ Robert MOUGIN :

Barquette (châssis n° 801) Louis CORNET et Robert MOUGIN — 16' au classement général, le' en 500/750 cm' et 7' au classement à l'Indice de Performance.

Avec son N° 63 cette voiture avait été retenue en liste d'attente.

A la suite du forfait d'un autre engagé, elle fut officiellement engagée la veille du départ.

Des trois barquettes engagées par DB elle sera la seule à terminer la course avec la DB de Georges TROUIS engagée à titre privé.



LA D.B. N°58 de Paul ARMAGNAC et Gérard LAUREAU :

Abandon à 23H..



LES AUTRES PANHARD :

LA PANHARD VM5 X88 : Abandon à la 10^{ème} Heure

Au printemps 1955, Paul Panhard et son fils Jean assiste à la présentation par les responsables techniques de son service course des deux nouvelles barquettes type VM 5 préparées en vue des prochaines 24 Heures du Mans.

Beaucoup plus basse que le tank de l'année précédente dessinée par l'ingénieur Riffard la VM5 a été conçue par l'ingénieur Pierre Durand .

La nouvelle VM5 Panhard comporte un châssis tubulaire et 4 roues indépendantes.

Sa boîte présente la particularité d'avoir trois fois deux vitesses. Avec leur moteur 850cc, les deux VM5 ne semblent pas particulièrement avantagées dans la catégorie 751 à 1100 où elles courent au Mans : elles entrent en concurrence avec les Porsche 356/4 dont le moteur 1097cc les place en meilleure position à la limite supérieure de la catégorie.

Aux 24 Heures du Mans, les deux premières places de cette classe reviendront d'ailleurs cette année, à deux Porsche.

Aucune des deux voitures ne verra le drapeau à damiers !

La VM5 n°50 des frères Chancel abandonnera à la 10ème heure.



Le Mans 1955 : Panhard Monopole des frères Chancel



LeMans 1955 : Panhard VM5 des Frères Chancel

La VM5 n°51 de Cotton/ Beaulieu dut renoncer à la 12ème heure à cause d'une commande de boîte défailante.

La déception fut grande cette année là, ajoutée au drame que l'ACO et le sport automobile auront à souffrir.

A la suite de ce tragique évènement, René Panhard indique que l'usine ne s'engagerait plus en compétition et de ce fait, il abandonnait son poste de directeur sportif. C'est Etienne de Valance qui allait le remplacer.

Décision dommageable, car la compétition a toujours été un vecteur publicitaire et commercial important, sans engager un budget très élevé.

Aux 24 Heures du Mans 1955, deux Monopoles furent aussi engagées. On voit sur la photo ci-dessous, toute l'équipe devant leur hôtel à Brette les Pins dans le département de la Sarthe



1955 : 24 HEURES DU MANS. L'Equipe Monopole devant leur hôtel à Brette les Pins

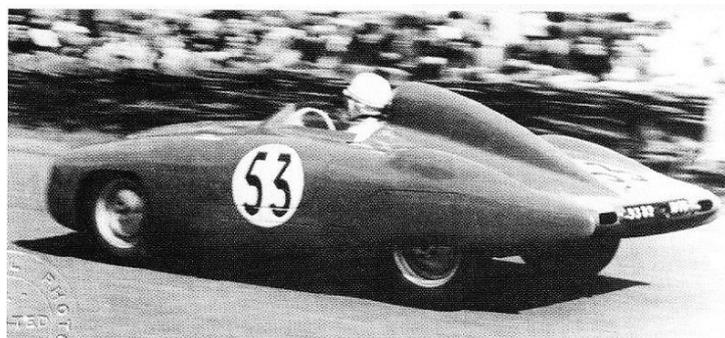
Ci-dessous se dirigeant vers le pesage :

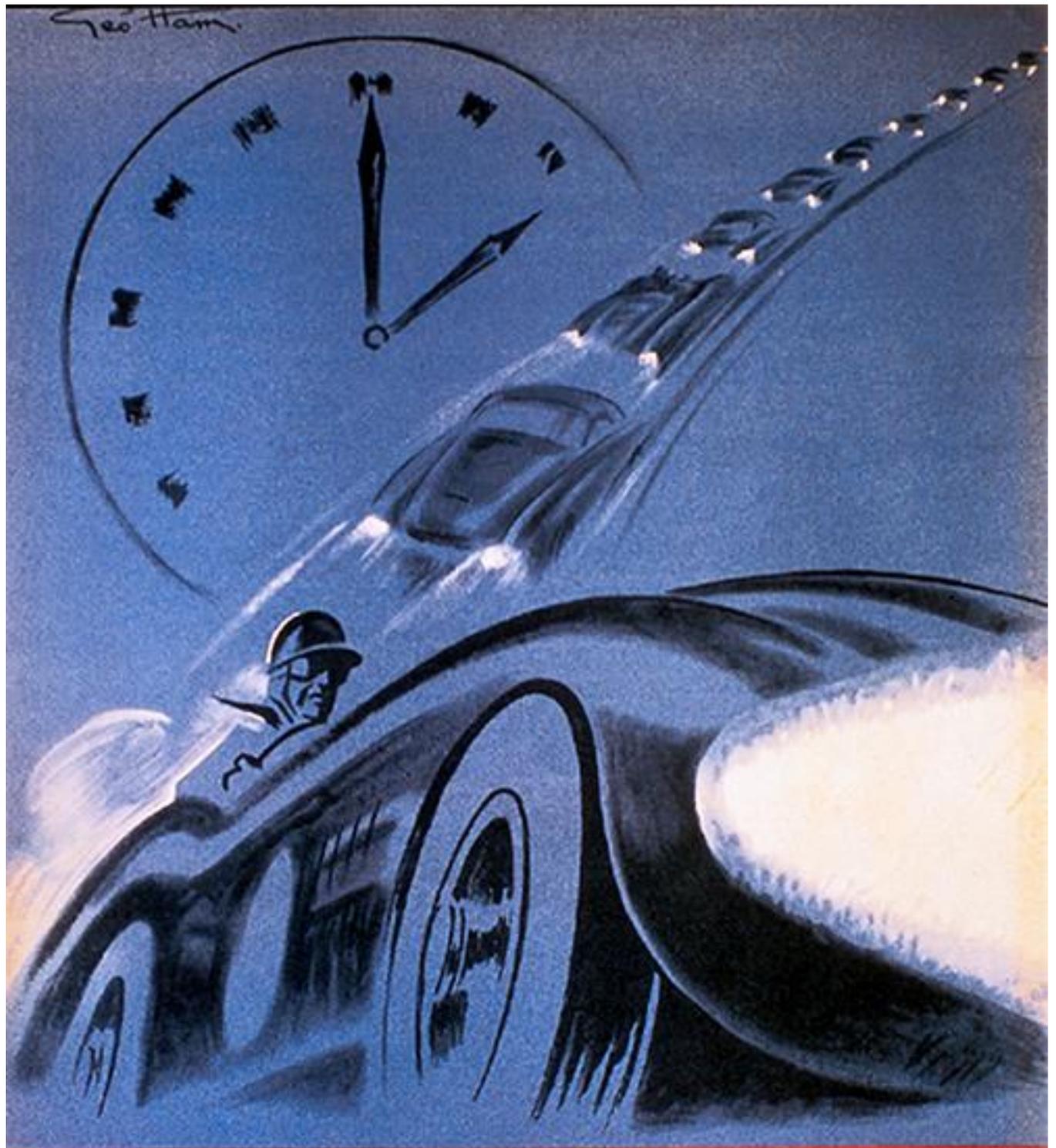


Le Mans 1955 : les deux Monopoles

Même punition que pour les VM5 : aucune voiture à l'arrivée.. La Monopole n°52 de Hémard / Flahault est victime d'une sortie de route à la 22ème heure.

La monopole n°53 de Navarro / De Montrémy a dû s'arrêter dès la 5ème heure après la rupture d'une canalisation d'huile.





24

HEURES
DU MANS

12 et 13 juin 1954.