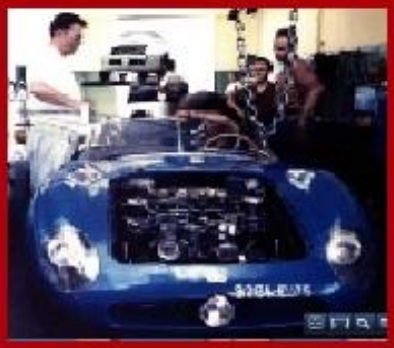
==

Panhard Racing Team Magazine

Spécial N°4

Panhard 10 victoires



Le MANS 1956

1956 et 1957

Le MANS 1957

SOMMAIRE

Sujets	Page 2
1956 Reconstruction du circuit	Pages 3 et 4
LE MANS 1956	Pages 4 à 7
LE MANS 1957	Pages 7 à 11
PUB Affiche du Mans 1956	Page 12

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 rtyhme 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 beaucouo de photos que je vous fais partager de mes archives et qui sont de vrais témoignages visuels.

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

SUJETS

1956 Reconstruction du circuit : En raison de la catastrophe de 1955 et soucieux d'assurer au maximum la sécurité du public et des concurrents, ainsi que d'augmenter dans de très larges proportions le champ visuel de chaque spectateurs, l'Automobile Club de l'Ouest a entrepris en 1956 de très importants travaux sur le circuit permanent de la Sarthe.

Le MANS 1956 : L'épreuve mancelle a été, cette année. extrêmement favorable à nos couleurs. En effet, du début à la fin, la D. B. de l'équipe Laureau-Armagnac a conservé sa place de leader à l'indice de performance.

Le MANS 1957 : Le 25ème Grand Prix d'endurance des 24 Heures du Mans a été le grand prix des records.
Aux essais, tous les records officiels et officieux étaient battus.
Mais des essais à la corse, il y a une marge importante.

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

Le Mans 1956 : Reconstruction du circuit

Auteur : Charly RAMPAL + A.C.O.

En raison de la catastrophe de 1955 et soucieux d'assurer au maximum la sécurité du public et des concurrents, ainsi que d'augmenter dans de très larges proportions le champ visuel de chaque spectateurs, l'Automobile Club de l'Ouest a entrepris en 1956 de très importants travaux sur le circuit permanent de la Sarthe.

Ont notamment été réalisés : le redressement du C.D. 139 entre le Chemin aux Bœufs et la passerelle Dunlop, l'augmentation du rayon de la courbe de la passerelle Dunlop, la création d'une échappatoire à l' « S » d'Arnage et l'arasement de la butte précédant le pont de Roule-Crottes.

Ces travaux ont amené bien entendu la réfection complète du revêtement du circuit entre la courbe de la Maison Blanche et le Tertre Rouge.

Toutes les enceintes du circuit sont protégées par un talus à paroi verticale, côté piste, d'une hauteur de 1m20 sur 1 mètre de large au sommet. Une berme de 3 mètres sépare ce talus de la piste, tandis que les spectateurs se trouvent maintenus de l'autre côté à une distance de 3 mètres également du talus.

Toujours pour les spectateurs des Enceintes, un nouveau passage souterrain pour piétons a été créé.

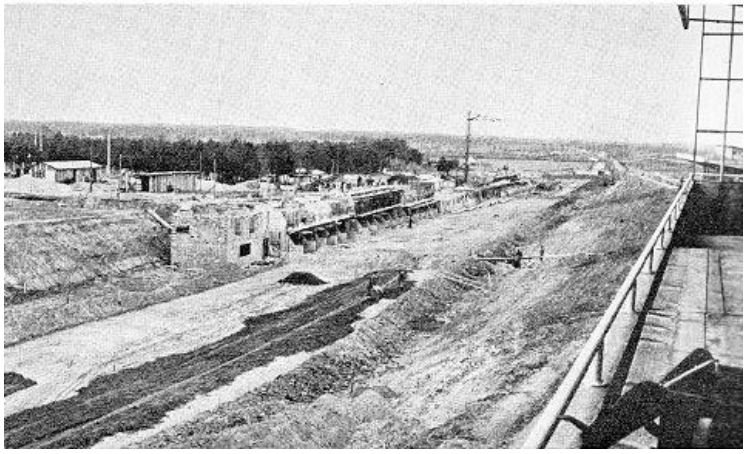
Un autre passage souterrain, pour voiture cette fois, a été réalisé dans le prolongement du Chemin aux Bœufs, permettant l'accès aux garages bleu ou vert eux-mêmes modifiés et agrandis.

En ce qui concerne les concurrents, des stands de signalisation ont été établis à proximité de Mulsanne et reliés directement aux stands de ravitaillement par un réseau téléphonique privé.

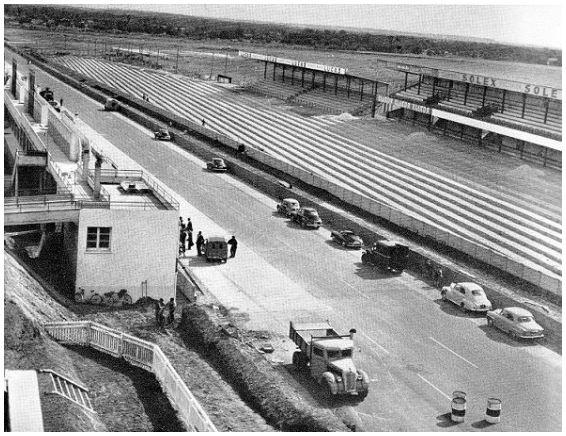
Un second réseau téléphonique privé a permis également d'assurer la liaison permanente entre les Commissaires de route, pour tous les postes situés entre le virage de Mulsanne et le chronométrage, et la Direction de course.

C'est enfin avec le concours de la Société des Pétroles Schelle Berre et la Société Esso Standard que l'alimentation en carburant dans les stands pour les concurrents a été réalisée, et ce dans des conditions maxima de sécurité.

Pour assurer aux spectateurs des enceintes des tribunes une meilleure visibilité, le niveau de la route, à hauteur de la tribune centrale, a été abaissé de 2 mètres, ce qui a permis la création d'immenses gradins offrant à 100.000 personnes des places de choix sans que soient gênés en aucune façon les spectateurs des tribunes elles-mêmes.

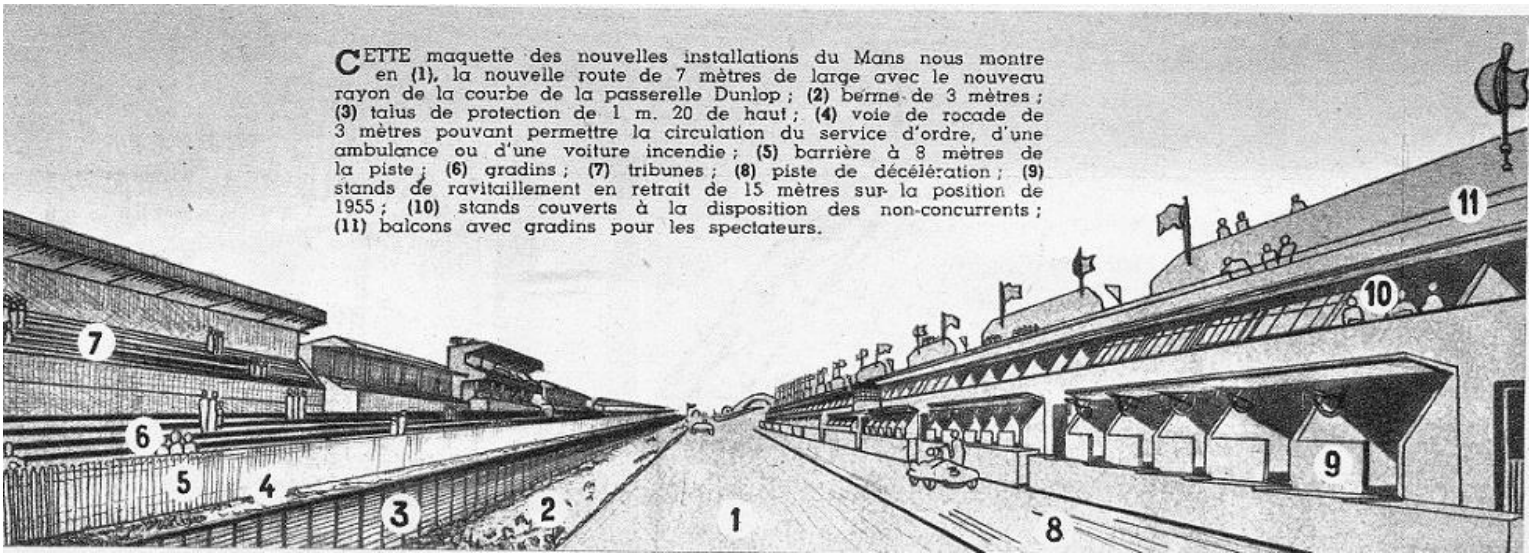


Ainsi, après une année de labeur acharné, les aménagements du circuit ont été terminés, les installations reconstruites et, pour la 24ème fois, le départ des 24H du Mans va pouvoir être donné.



Une fois de plus l'attention du monde automobile est fixé sur la compétition Sarthoise et une foule immense va pouvoir vibrer aux mille et une péripéties de la plus grande course du monde.

Voici la maquette de la ligne droite des stands :



LE MANS 1956

Auteur : Charly RAMPAL

N°	constructeurs	châssis	cm3	équipages	classement	km	indice	immatricule	devenir
40	DB	834	747	LAUREAU - ARMAGNAC	10	3103	1	9284 EU 75	voiture détruite aux Mille Miles en 1957
44	DB	866	747	CARPENTIER - SAVARY	accident	1H	-	540 FF 75	voiture détruite
45	DB	865	747	VIDILLES - THEPENIER	11	3020	3	539 FF 75	voiture détruite
46	DB	798	747	MASSON - HECHARD	12	2955	7	574 BC 41	*voir N° 57 de 1954*
49	MONOPOLE	X89.001	745	P. HEMARD - FLAHAULT	abandon	6H	-	867 CA 75	trace perdue
50	MONOPOLE	X88.001	745	P. CHANCEL - BEAULIEUX	abandon	5H	-	868 CA 75	collection privée
51	PANHARD	325586	745	HERY - PAILLER	accident	40mn	-	26 BF 86	collection privée

Longtemps, le classement à l'indice de performance des 24 Heures du Mans a été considéré comme un élément mineur.

Il a fallu toute la persuasion de Charles Faroux pour que ce classement à l'indice ait autant de valeur et d'avantages que le classement à la distance qui est l'apanage des voitures les plus rapides.

Le classement à l'indice demeure, il est vrai, un peu obscur pour la plupart des spectateurs dont l'intérêt se porte par paresse sur la distance, mais tout spectateur qui réfléchit, qui sait observer, ne peut qu'admettre un classement qui cherche à équilibrer au mieux les chances de toutes les voitures alignées au départ et dont on sait qu'elles sont différentes.

Le classement à l'indice est en fait très simple : c'est pour chaque voiture le rapport entre la distance réellement parcourue en vingt-quatre heures et une distance imposée en fonction de la cylindrée.

Il est évident que cette distance varie d'une année à l'autre du fait des résultats acquis et celles qui ont été imposées ces deux dernières années sont les suivantes : En 750 cmc., 2.703 km. pour 1955 et 2.665 pour 1956 ; en 1.500 cmc.. 3.035 km. pour 1955 et 3.270 pour 1956 ; en 2.000 cmc., 3.2W km. pour 1955 et 3.440 pour 1956.

La constatation qui s'impose à la lecture de ces chiffres est un net retour en arrière pour les petites cylindrées

Cela s'explique par le fait que les carrosseries présentent, en fonction du nouveau règlement des dimensions rénovées.

Pour mémoire et à titre de comparaison, nous rappelons ci-dessous les distances imposées pour les 4 cylindrées prévues dans la première course de 1923 :
1.100 cmc. 920 km.
2 litres 1.200 km.
3 litres 1.350 km.
6 1. 500 1.600 km.

L'épreuve mancelle a été, cette année. extrêmement favorable à nos couleurs.

En effet, du début à la fin, la D. B. de l'équipe Laureau-Armagnac a conservé sa place de leader à l'indice de performance.

C'est là une très belle victoire pour la France, surtout quand on sait que la voiture nationale qui représentait nos couleurs était talonnée par l'excellente équipe Frankenberg-Von Trips sur Porsche 1.500.

Une fois de plus l'industriel française pouvait compter sur la mécanique Panhard.

Cette supériorité à l'indice de performance était accompagnée par une démonstration d'ensemble en tous points remarquable du team français.

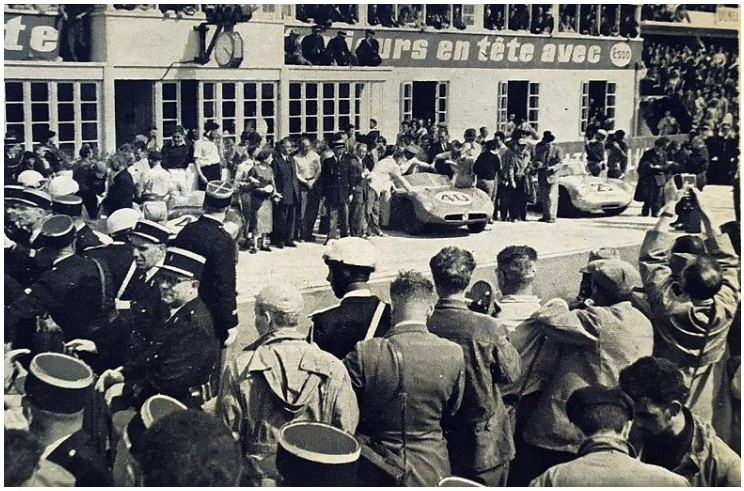
Deux sur trois des voitures D. B. se sont classées honorablement.

Le classement final s'établit ainsi :

CLASSEMENT A L'INDICE

1. LAUREAU-ARMAGNAC (D. B. Panhard), indice 1,166 ; 2. Frankenberg-Tripps (Porsche), 1,159 ; 3. Vidilles-Thépenier (D.B. Panhard), 1,135 ; 4. Bicknell-Jopp (Lotus), 1,118 ; 5. Hugus-Bentley (Cooper), 1,114 ; 6. Moss-Collins (Aston-Martin), 1,113 ; 7. Gendebien-Trintignant (Ferrari), 1,110 ; 8. Héchard-Masson (D.B. Panhard), 1,110 ; 9. Sanderson-Flockart (Jaguar), 1,101 ; 10. Laurent-Rousselle (Jaguar), 1,041 ; 11. Hawthorn-Bueb (Jaguar), 1,026 ; 12. Dumazer-Campion (V. P.), 1,010 ; 13. Bourillot-Perroud (Maserati), 1,008.

LE PODIUM DES VOITURES : ASTON-MARTIN-D.B.-PORSCHE



CHEZ D.B. : 4 VOITURES DONT DEUX COACH

■ Contrairement aux vedettes italiennes et britanniques dont quatre des cinq specimens visibles ici connaîtront des moments pour le moins difficiles, la vaillante et plus modeste équipe DB pourra, une fois encore, hisser ses couleurs tricolores si chères à René Bonnet. Déjà groupées au pesage, trois des quatre bleues et blanches, se retrouvent réunies, à l'arrivée, aux 10e (n° 40), 11e (n° 45) et 12e (la 46) rangs. Seule le coach n° 44 manque à l'appel.

LA BARQUETTE N°40 VICTORIEUSE :

Cette barquette qui a déjà couru à Sebring et aux Mille Miles est équipée d'un moteur de 750 cm'.

Elle est chronométrée à 160,867 kmh sur la ligne droite des Hunaudières. Pendant les essais, BONNET découvre que la voiture n'avance pas.

Elle est 20 km/h en dessous de sa vitesse maximum en pointe.

BONNET envisage même un instant de déclarer forfait pour cette voiture.

Il comprend enfin que l'écart est du à la forme beaucoup plus haute du nouveau pare-brise réglementaire.

Il fait alors des essais de toit en plastique recouvrant entièrement la place du passager pour réduire ce défaut.

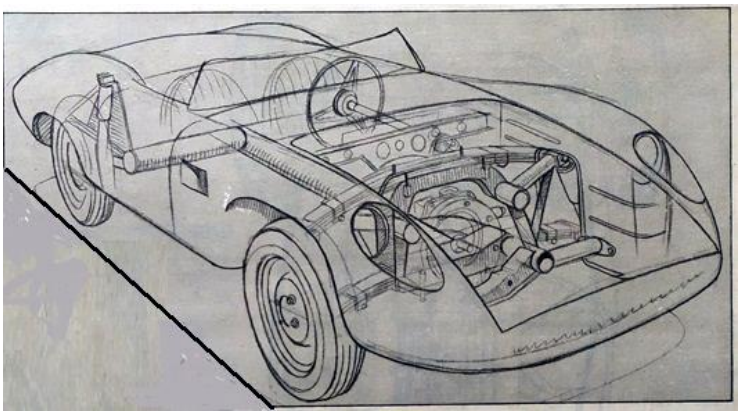
Non utilisé pendant la course, ce système réapparaîtra sur les DB en 1961.

Les nouveaux tanks utilisent le châssis poutre central tubulaire en acier des D.B. tourisme; seuls les deux longerons extrêmes du berceau avant sont coupés.

La suspension est également celle d'origine. Elle comporte à l'avant des roues indépendantes, des ressorts à lames transversales des amortisseurs télescopiques hydrauliques à double effet. La suspension arrière est semi-indépendante par barre de torsion;

Elle utilise aussi des amortisseurs hydrauliques télescopiques. La direction demeure à gauche, mais compte tenu de la largeur de la voiture, elle est brisée et fait appel à des joints de cardan.

Le dessous de la voiture est entièrement caréné; le moteur est un 747 cmc.



Elle se classe 10e au classement général et 1ere au classement à l'indice de performance devant une Porsche et une Aston-Martin. Mais le classement ne sera confirmé que le jour suivant.

En effet, il avait été procédé avant la course à un changement de moteur (autorisé par le règlement) que les commissaires n'avaient pu contrôler.

Le contrôle technique effectué le lundi matin confirmera la parfaite conformité du moteur, et le classement de la course sera définitif.

LA BARQUETTE D.B. N°46

Cette voiture n'est autre que l'ancienne barquette de 1954 (châssis n° 798) qui avait gagné à l'Indice de Performance.

Elle a été vendue en novembre 1955 au pilote privée André HECHARD qui l'engage avec Roger MASSON pour coéquipier.

Pour répondre au nouveau règlement de l'A.C.O. elle vient d'être modifiée chez DB, la conduite centrale étant transformée en conduite à gauche et elle est équipée d'un large pare-brise.

D'autres modifications sont apportées : ouverture d'une porte à droite, suppression des deux réservoirs latéraux qui sont remplacés par un réservoir central arrière.

Les deux entrées d'essence visibles extérieurement près des ailes sont supprimées et remplacées par une seule entrée dissimulée sous une trappe.

Enfin le couvre tonneau à gauche est supprimé et remplacé à droite par une simple toile peinte en bleu.

La voiture fera 6 arrêts en 24 heures soit 17 mn d'immobilisation.

Sur la ligne droite des Hunaudières, elle est chronométrée à 148,392 km/h.

Elle terminera 12ème au général

LE COACH D.B. N°44 :

DB prendra la décision assez tardive d'engager deux coaches au Mans.

Bien qu'en polyester, la carrosserie du coach est lourde, plus lourde que celle d'un coupé en aluminium.

Il est donc décidé d'alléger au maximum les deux carrosseries.

Ce travail est réalisé chez CHAUSSON.

le travail commence le 9 juin sur le coach châssis n° 866 et se termine le 22 juin.

En 270 heures de travail, le poids de la carrosserie complète du coach est ramené de 140 à 95 kgs soit un gain de 45 kgs.

Pour en arriver à ce résultat de nombreuses modifications ont été effectuées dont les principales et les plus visibles sont :
— Suppression des phares escamotables et de leur système remplacés par des phares encastrés.

— Suppression de la malle arrière et de sa planchette et création d'un mini-coffre pour la roue de secours.

— Suppression des pare-chocs.

— Suppression des glaces de custodes et de leur entourage, le tout remplacé par une planche de polyester avec un volet d'aération.

— Agrandissement de la lunette arrière de 6 cms en hauteur et en largeur.

— Bouchon d'essence en dessous de la lunette arrière et au centre.

Dès les premiers tours, Savary va percuter le talus.

Cette voiture appartient à Carpentier son coéquipier.

LE COACH D.B. N°45

Cette voiture qui porte le N° 45 en course est confiée à Jean-Claude VIDILLES et Jean THE-PENIER garagiste à Paris.
Elle va faire une course sans histoire en effectuant 7 arrêts en 24 heures dont 5 pour ravitaillement en essence (330 litres d'essence pour 3020 km).
C'est au cours d'un de ces arrêts que René BONNET, pilote suppléant, prend le volant le dimanche matin à 7h20 pour un relais de 3 heures sous la pluie.

LES MONOPOLES : 2 voitures étaient engagées.

La n°50 de Pierre Chancel/Beaulieux qui abandonnera à la 5ème heure et la n° 49 de Hémard/Flahault qui subira le même sort à la 6ème heure.

Notons que la Monopole N°51 de Héry / Pailler s'est retournés dès la première heure de course. Héry au volant mourra peu après à l'hôpital

LE MANS 1957

Auteur : Charly RAMPAL

N°	constructeur	châssis	cm3	équipages	classement	km	indice	immatricule	devenir
49	DB	917	744	CORNET - PERRIER	17	3211	3	3578 W 0	trace perdue
50	DB	916	744	VIDILLES - SCHLESSER	accident	14H	-	3576 W 0	collection privée
51	DB	918	744	LAUREAU - ARMAGNAC	accident	15H	-	3577 W 0	voiture détruite en course
52	MONOPOLE	X89.001	744	P. CHANCEL - P. HEMARD	18	3192	4	1684 BZ 78	*voir N° 49 de 1956*
53	MONOPOLE	X88.001	744	R. CHANCEL - FLAHAULT	abandon	23H	-	1685 BZ 78	*voir N° 50 de 1956*
54	MONOPOLE	X86.?	744	COTTON - BLANCHET	abandon	1H	-	1686 BZ 78	trace perdue
57	DB	902	744	DEVITERNE - LAILLER	abandon	8H	-	6881 WW 0	collection privée

Le 25ème Grand Prix d'endurance des 24 Heures du Mans a été le grand prix des records.

Aux essais, tous les records officiels et officieux étaient battus.

Mais des essais à la corse, il y a une marge importante.

Et la grosse erreurs que commirent bon nombre de concurrents fut de confondre épreuve d'endurance et épreuve de vitesse.

En 750 cmc, nous trouvons dans l'ordre : la Lotus de Clff et Keith. la D.B. de Cornet et Perrier, les Panhard de Chancel Flémard et Chancel Flahault, et l'O.S.C,A, de Laroche Hadix.

La D.B. de Cornet s'arrête fréquemment à son stand et passe de la 4e à la 6e place à l'indice de performance.

En tête, nous trouvons toujours les Lotus n°55 et 62, suivies de la Porsche n° 34 et de la .Jaguar n" 3.

A une heure de l'arrivée, quelques incidents modifient encore le classement final : Peron. qui pilotait la 2 litres Ferrari n" 27, abandonne (piston crevé), la Fraser-Nash de Stoop n'a plus (le circuit de graissage, Claude Storez pousse en vain sa Porsche tandis que la Stan-guellini de Sigrand Nicol doit être abandonnée par ses pilotes.

Les 24 Heures du Mans sont jouées ; nul ne saurait plus désormais inquiéter le groupe Jaguar à la distance non plus que le team Lotus à l'indice.

LES dirigeants de l'Automobile-Club Normand ne se doutaient pas, lorsqu'il y a quelques mois, ils élaborèrent le règlement du Grand Prix de l'A.C.F. et (les épreuves annexes, que les 24 Heures du Mans apporteraient de l'eau à leur moulin.

En prévoyant, pour encadrer leur Grand Prix, une épreuve réservée aux voitures de sport jusqu'à 1 500 cm3, ils ne s'imaginaient pas que cette course serait une revanche de l'indice des 24 Heures.

La suprématie française 750 est-elle terminée ?

Après la victoire sensationnelle de la Lotus au Mans, on le craignait déjà, et le circuit des Essarts n'a pas été plus fa-vorable à nos couleurs que celui de la Sarthe.

Les Lotus ont gagné sur toute la ligne, elles ont même failli réaliser un triplé dans les trois catégories.

En 750 et en 1 500 elles triomphent par Allison (vainqueur à l'indice au Mans) et Flockhart (vainqueur à la distance au Mans).

Seul Chapman en 1 100 se fait battre sur le poteau par la brillante Osca de Tomaso.

Et les Panhard, direz-vous ?

Passons sous un silence pudique l'exhibition encore une fois malheureuse des Panhard Monopole, dont l'une est éliminée sur panne mécanique grave et l'autre sur erreur du chef de stand.

Mais cette course avait-elle été préparée soigneusement ?

On peut en douter quand on voit la manière dont était organisé le stand lui-même, dépourvu de chronométreur, sans panneau de signalisation et surtout sans âme ; il donnait plutôt le spectacle de la désolation.

Seul Bonnet a réussi à placer immédiatement derrière la Lotus victorieuse, ses deux voitures, dont la première, celle pilotée par Laureau, termine seulement à 15" à la moyenne de 125,728 km, contre 126,022 km seulement pour la voiture anglaise.

La cause n'est donc peut-être pas encore entièrement entendue, et René Bonnet espère bien, sur le circuit de Reims, prendre enfin une revanche.

Il a décidé, en effet, de jouer avec le règlement comme le font les Anglais eux-mêmes, c'est-à-dire de présenter sur le circuit de Gueux non pas ses coach grand tourisme, mais ses vo-tures sport (celles du Mans et des Essarts), qui seront baptisées pour la circonstance « Grand Tourisme », étant, en cela, sinon conformes à l'esprit du règlement de l'annexe J, tout au moins conformes à la lettre.

Les différentes courses se sont déroulées dans une ambiance générale assez favorable, le temps était propice et les dirigeants de l'Automobile-Club normand, malgré l'important déficit qu'ils ont subi, se montraient satisfaits.

Il faut noter cependant un incident extra-sportif qui aurait pu avoir des conséquences graves : cinq minutes avant le départ du Grand Prix, la passerelle qui enjambe le circuit, s'est effondrée partiellement, blessant, peu gravement, heureusement, une dizaine de spectateurs.

Dee tels incidents ne sont pas admissibles.

Voilà ce qu'on pouvait lire dans la presse d'époque…

■ Retour aux Jacobins pour y retrouver les DB officielles. L'équipe de Champigny-sur-Marne a certes fière allure, mais cette fois, ses résultats seront, pour le moins, mitigés. La n° 50 (avec notamment, un Lorrain débutant qui s'appelle Jo Schlesser) et la n° 51 disparaissent sur accident. Et la n° 49 (Cornet-Perrier) rescapée, faute d'Indice et de victoire de classe, doit se contenter du titre de « Première voiture française classée », devant sa cousine, la Panhard Monopole de P. Chancel-P. Hémard.

DB engage au Mans 3 barquettes usine et un coach, appartenant à un particulier.

Deux des barquettes engagées par l'usine sont de construction très récente, la 3e sort de l'atelier mais après une reconstruction si importante qu'elle a un nouveau numéro de châssis.

La N° 49 est une ancienne barquette du Mans 1956 (châssis n° 834) qui a été gravement accidentée aux Mille Miles 1957 et presque entièrement reconstruite.

Elle n'est pas au bout de ses métamorphoses puisque quelques mois plus tard, elle est transformée en coupé avec un nouveau n° de châssis, le n° 923 !

CORNET et PERRIER font une course assez régulière malgré quelques problèmes mécaniques entre la 5' et la 7' heure.

C'est la seule DB à terminer la course en 17' position et la 3' place à l'Indice de performance.

La N° 50

- Barquette (châssis n° 916). VIDILLES et SCHLESSER - abandon à la 14e heure suite à accident.

VIDILLES et SCHLESSER qui sont des pilotes plutôt rapides conduisent leur barquette en respectant scrupuleusement leur tableau de marche.

Mais la voiture connaît des problèmes de tenue de route et se met en travers dans le virage des tribunes.

Peu après, à la 13e heure, vers 4 h 50, alors qu'ils sont en 20e position et 3e à l'Indice de Performance, SCHLESSER sort de la piste au Tertre Rouge, la voiture est accidentée et c'est l'abandon.

La N° 51

— Barquette (châssis n° 918)— 745 cm — ARMAGNAC et LAUREAU — abandon.

L'équipage ARMAGNAC-LAUREAU a été prévu sur la barquette N° 49 mais Gérard LAUREAU refuse par superstition parce que 4 + 9 = 13 !

Bon prince René BONNET leur attribue la N° 51.

Bien mal leur en prit puisque la N° 51 abandonne et que la N° 49 finit 17e !

La première heure de la DB N° 51 est calamiteuse puisque suite à une touchette à Mulsanne et un changement de roue, elle est dernière avec onze tours de retard sur la DB N° 50 de VIDILLES-SCHLESSER.

ARMAGNAC et LAUREAU vont faire le forcing pour combler leur retard.

A la 4e heure le retard est de 9 tours, de 6 tours à la fin de la 6e heure et il tombe à 3 tours à la 8e heure.

Mais suite à des problèmes mécaniques à la 11e heure le retard chute à dix tours.

La N° 51 abandonne vers 4 h 30 du matin aux Maisons Blanches suite à un capotage alors qu'elle est en 30e position.

Ce qui est curieux c'est que les voitures n° 50 et 51 abandonnent pratiquement à la même heure suite à une sortie de piste.

Henri PERRIER alors au volant de la n° 49 a donné par la suite la raison de ces abandons identiques.

L'écurie DB avait installé à la sortie du virage de Mulsanne un homme qui devait utiliser des panneaux « plus » ou « moins » pour plus vite ou moins vite.

Cette personne devait suivre particulièrement la voiture n° 51 de LAUREAU et ARMAGNAC qui tentait de remonter au classement.

Mais à 4 heures du matin le pauvre homme s'endormit sur sa chaise, le panneau « plus » restant maintenu visible de tous.

Ce qui fait qu'à chaque tour SCHESSER et LAUREAU accélérèrent la cadence et... sortirent de la piste. PERRIER moins expérimenté estima que l'ordre d'accélérer à chaque tour était suicidaire et ne changea pas sa vitesse.

Bien lui en prit.

La N° 57

— Coach (châssis n° 902) — DEVITERNE • et LAILLER — abandon à la 9e place

La DB de Bernard DEVITERNE de Rouen est engagée par l'Ecurie Blésoise à laquelle appartient le copilote Marcel LALLIER de Blois .

Précisons que DEVITERNE et LALLIER sont tous deux garagistes et novices au Mans mais qu'ils ont déjà fait leurs preuves précédemment dans des rallyes régionaux comme ceux de Nantes, Tours et Blois.

La voiture est retenue comme suppléante par l'ACO avec le n° 57.

Par bonheur, le mercredi 12 juin l'ACO annonce son engagement définitif suite au forfait d'une ALFA-ROMEO qui n'a pu se rendre au Mans.

La DB est une voiture de série à phares escamotables dont le poids au pesage est de 618 kg soit 100 kg de plus que les prototypes DB.

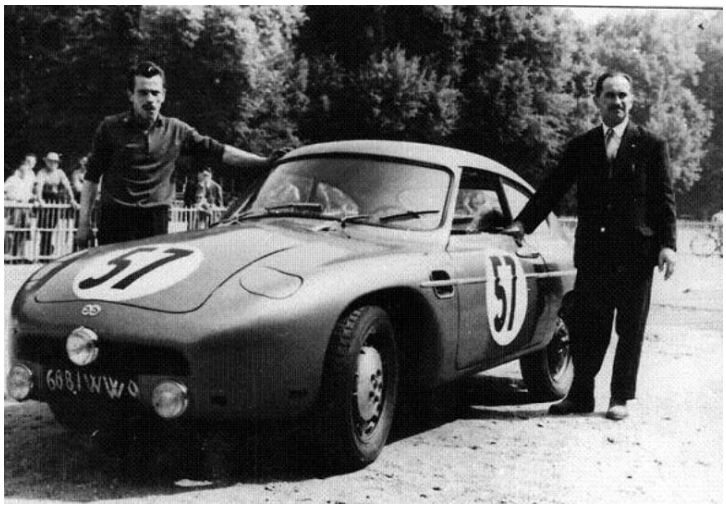
Grâce à une préparation moteur des deux garagistes, elle est chronométrée aux essais à 170 km/h sur la ligne droite des Hunaudières.

Elle se présente au Mans dans une robe bleue turquoise.

L'équipage de ce coach espérait sans doute mieux qu'une place en dernière position au bout de la 3e heure de course.

Le samedi soir vers 23 h 30 la voiture s'immobilise à Mulsanne sur ce qui paraît être une panne d'allumage.

À 0 h 20 l'abandon est officialisé après la découverte d'une soupape grillée.

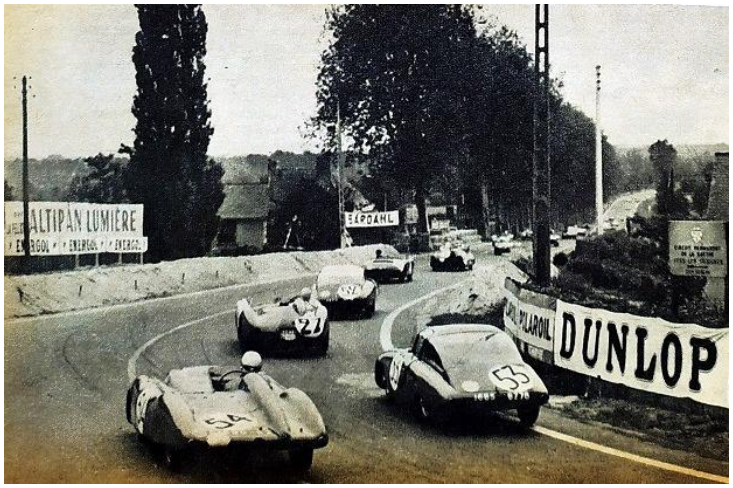


MONOPOLE :

La N°54 de COTTON/BLANCHET :

La N°52 de Pierre CHANCEL/Pierre HEMARD finira 18ème à l'indice.

La N°53 de Robert CHANCEL / FLAHAULT abandonnera à la 23ème heure.



24 HEURES DU MANS
28 et 29 juillet 1956