Panhard Racing Team

Magazine

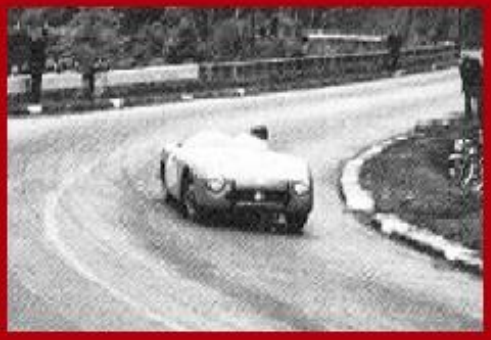
15

ATLA

Panhard

Jacques Durand

Le piston



Course côte Planfoy 53

SOMMAIRE

Sujets	Page 2
L'ATLA de Jacques Durand	Pages 3 à 6
Le piston	Pages 7 à 9
Course de côte Planfoy 1953	Pages 10 et 11
PUB Floquet-Monopole	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 :

Rassembler à travers ce magazine numérisé les articles mis en ligne sur le site du même nom et transformés en PDF, afin de pouvoir les conserver indépendamment des risques de casse ou fermeture définitive du site après ma disparition.

A cette occasion, certains articles peuvent être complétés.

Vous pourrez aussi imprimer cette version numérique sur votre imprimante ou la stocker dans un dossier sur votre disque dur (ordinateur ou externe).

La publication de ce magazine est mensuelle et chaque numéro comporte quatre articles variés.

Bien entendu aucune rémunération n'est attachée à ce magazine complètement à ma charge intellectuelle de passionné du monde Panhard dans TOUT son ensemble.

Il est distribué à partir des clubs liès à la mécanique Panhard.

SUJETS

L'ATLA de Jacques DURAND : Avec l'aide d'un copain ingénieur, Charles COSSON, qui fabriquera plus tard des monoplaces de course, Schwab le producteur et Jonet, il s'attelle à sa première réalisation. Elle s'appellera ATLA,

Le piston : Le piston et ses annexes sont les pièces qui subissent les plus fortes contraintes face à ces diverses sollicitations : thermiques, mécaniques, poussées axiales et latérales, variations de charge… Il n'est donc pas à l'abri de certaines formes d'avaries.

Course de côte de Planfoy 1953 : pour nous, amoureux du sport-automobile des années cinquante / soixante, Planfoy restera célèbre pour sa course de côte où nos voitures à mécanique Panhard ont inscrit leur noms au palmarès d'une discipline pourtant guère favorable aux tractions avant et aux petites cylindrées.

ATLA : Renault et Panhard

Auteur : Charly RAMPAL

Dans une petite rue tranquille d'Antony, un garçon de 20 ans avec un CAP de mécanique de précision en poche, la passion des moteurs en tête, avec en toile de fond la drôle de guerre, des mains douées, mais vides, se morfond à, réaliser de petits moteurs pour modèles réduits d'avions et d'autos. Il faut bien vivre, son nom : Jacques DURAND.

Dans le sous-sol de la villa de ses parents, il usine à la main et au tour, ces minuscules bijoux à essence de 2,7 cm3, baptisés Jidé (tiens… tiens…) , nom phonétique des initiales de ses prénom et nom.

C'est une petite activité qui lui permet de vivre jusqu'en 56 / 57, se spécialisant sur des moteurs de 10 cm3 qui tournent à 18.000 t/mn.

Il réalise aussi des carrosseries de ses maquettes, d'abord en aluminium, puis en polyester.

C'est là qu'il découvre ce matériau miracle, sous la forme d'une Alpine A106 accidentée, appartenant à un de ses camarades.

Pour la réparer, il va rendre visite à CHAPPE qui construit des A106 en polyester.

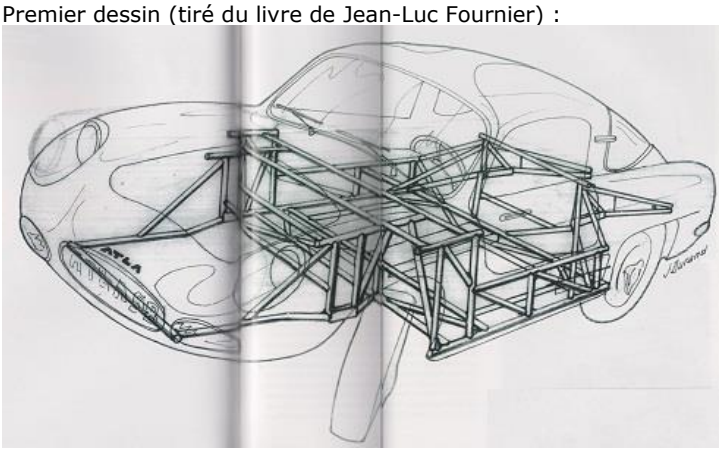
LE POLYESTER : LE MATERIAU MIRACLE

A voir le carrossier travailler, cela lui semble facile de réaliser une voiture avec ce matériau peu connu à l'époque.

Avec l'aide d'un copain ingénieur, Charles COSSON, qui fabriquera plus tard des monoplaces de course, Schwab le producteur et Jonet, il s'attelle à sa première réalisation.

Elle s'appellera ATLA, un nom simple mais sans aucune signification particulière sinon une phonétique agréable et internationale.

Premier dessin (tiré du livre de Jean-Luc Fournier) :



Laissons Jacques nous raconter l'aventure :

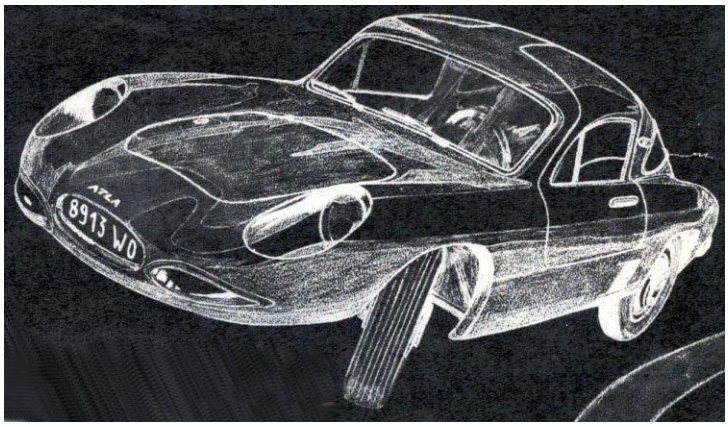
«J'ai élaboré le master de l'ATLA au plâtre dans le sous-sol de la maison d'Antony.

C'était pendant l'époque de la crise de Suez, la première crise pétrolière du monde déclenchée par Nasser.

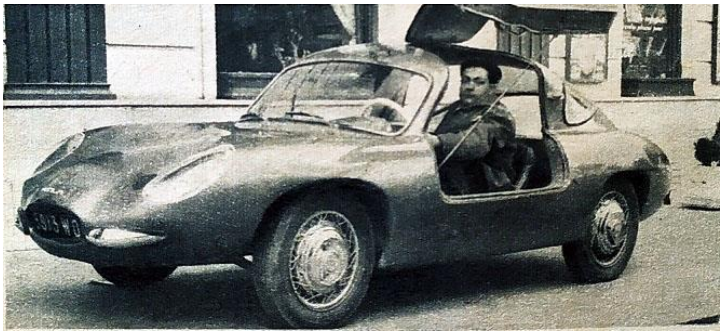
Il y avait un garagiste à Garches, un certain Jean Schwab, qui venait de développer un économiseur d'essence (!?).

Je ne sais plus exactement comment il se fait qu'il ait eu connaissance de mon projet mais, quoiqu'il en soit, quand il a vu le master, il décida de m'envoyer Robert Jonet, le sellier-peintre de son atelier carrosserie, que je connaissais déjà comme client de mes moteurs VEGA, pour m'aider à ce que l'objet prenne forme. »

L'auto est dotée d'un châssis multitubulaire de 40 kg en tube de 35 fort bien dessiné en collaboration avec Charles Cusson, voisin de Jacques Durand et étudiant à l'ENSAM (École Nationale Supérieure des Arts et Métiers - Paris).

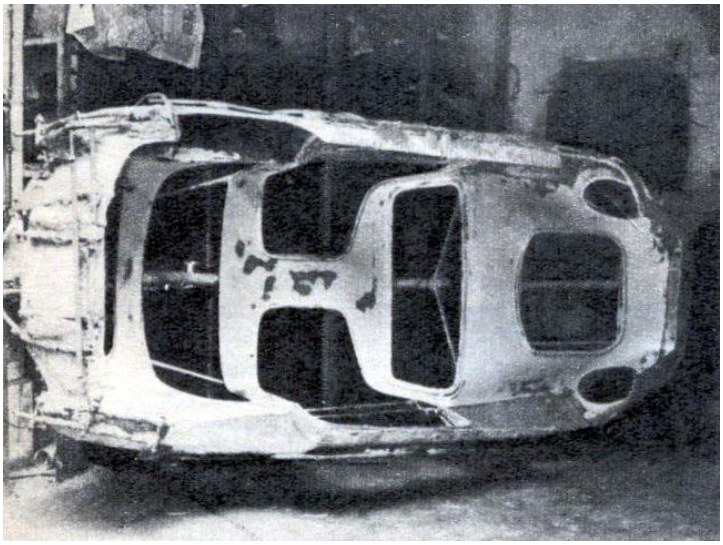


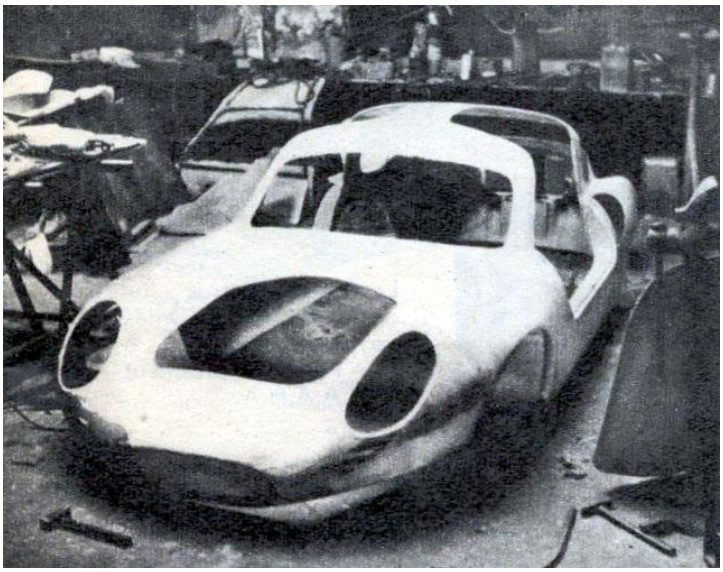
Première sortie :



LA CONSTRUCTION :

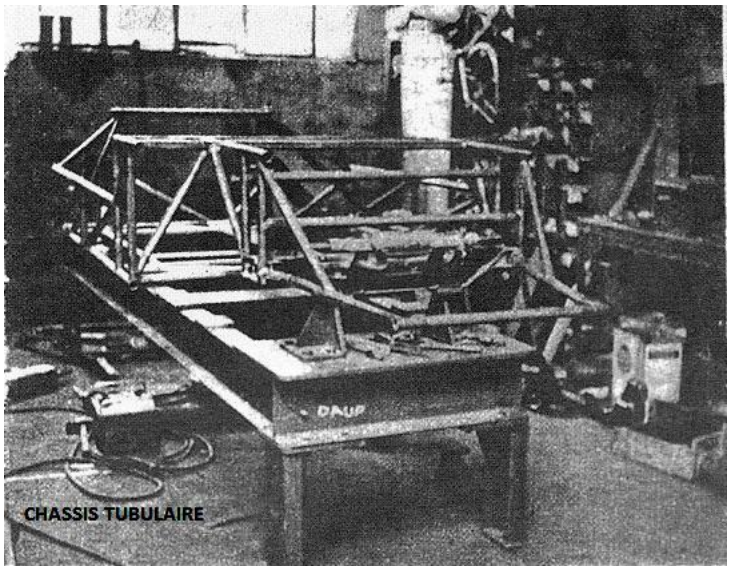
Un moule en plâtre à l'échelle 1 concrétise un dessin sportif à la manière d'une Mercédès 300 SL, avec ses portes papillons.





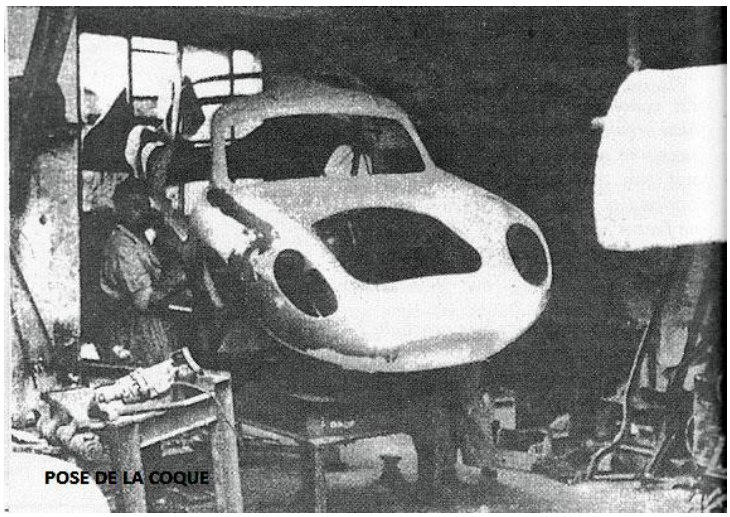
Entre temps Cosson réalise un châssis multitubulaire qui ne pèse que 40kg

Entre temps Cosson réalise un châssis multitubulaire qui ne pèse que 40kg



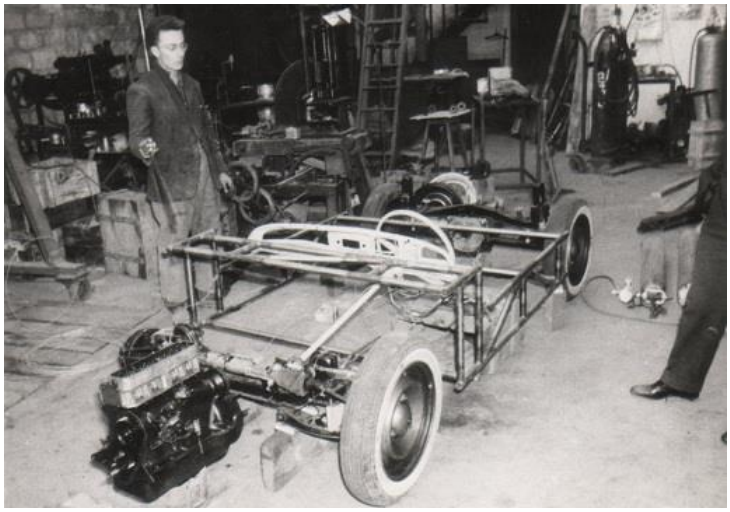
CHASSIS TUBULAIRE

sur lequel devra s'ajuster la coque



POSE DE LA COQUE

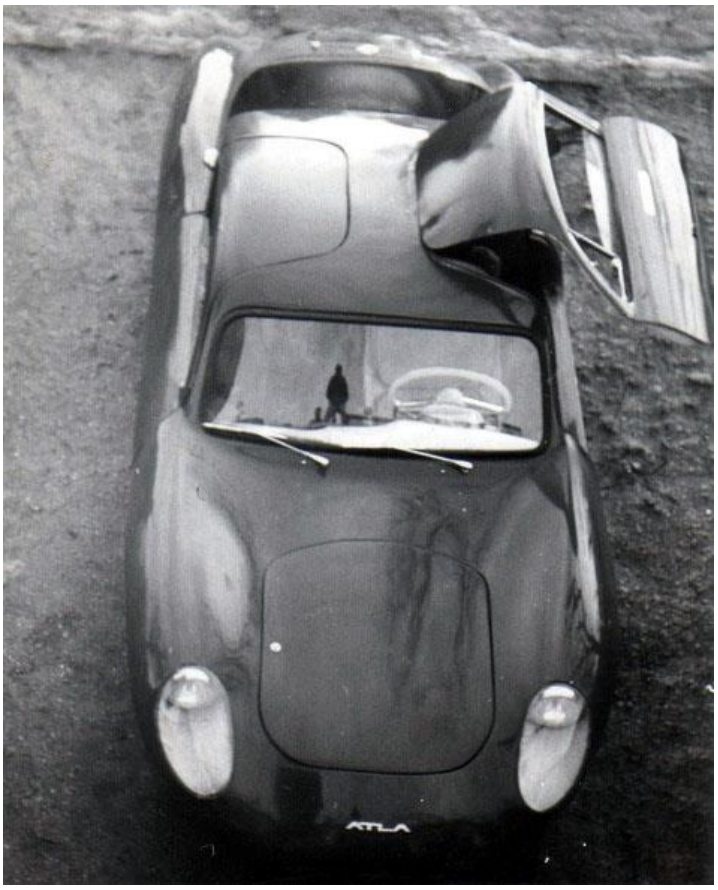
et un moteur, et des suspensions Dauphine fournis par Schwab.



Emporté par son élan créateur, Durand oublia que son œuvre ne pourrait passer par la porte d'une cave et encore moins par un soupirail et la démolition d'un pan de mur sera nécessaire pour que la carrosserie arrive à la lumière.

Après maints essais, corrections et mises au point, l'ATLA, car tel est son nom, un nom qui ne veut rien dire, roule.

Elle n'est pas plus laide qu'une Alpine, avec ses phares carénées, sa vaste surface vitrée (pare-brise de Dauphine) et ses originales portes papillons.



On voit bien sous cet angle le rapport étroit avec la Jaguar »D » :

LA CONSECRATION

Cette voiture « tout en plastique » (dixit) fera « la une » du magazine l'Automobile (n° 147 - juillet 1958) et bénéficiera d'un élogieux article signé Franck Dominique dans « L'Action Automobile et Touristique » en avril 1958 ; bref, l'accueil est favorable lors de la présentation à la Presse sur la scène d'un music-hall parisien.

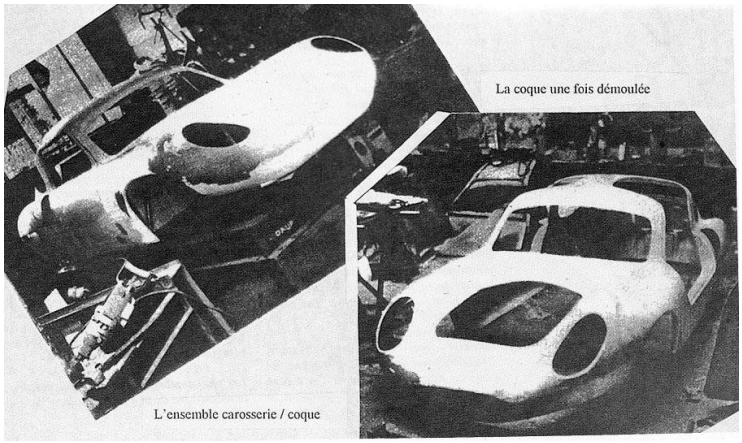
Le succès qu'elle obtint, décida l'équipe à commercialiser le châssis et la coque en petite série.

Pour promouvoir l'auto, outre trois feuillets ronéotypés contenant tarifs et options, la nouvelle marque s'est offert un petit feuillet blanc et jaune de 21,5 x 14 cm de quatre pages.

On peut y lire que « l'Atla, voiture en plastique, est solide, légère, sportive, et est disponible en 'type Sport' 4 cv et 5 cv et en 'type Compétition' 5 cv et 5 cv ».

Ces documents sont d'une grande rareté aujourd'hui... comme ils l'étaient déjà sans doute, à l'époque !

DES VERSIONS EN KIT



Trois possibilités sont offertes aux clients :

Pour 250.000 F, un ensemble nu, non garni et sans équipement intérieur, comportant le châssis tubulaire (40kg), la carrosserie (35 kg) incorporée avec plate-forme inférieure et passages de roues raccordés, les deux portes avec leurs gonds montés, les capots avant et arrière, avec leurs charnières et un tableau de bord non posé, suivant le type choisi : standard ou compétition.

Pour 650.000 F, le même ensemble, mais peint, avec garniture intérieure et sellerie, réservoir, pare-brise et lunette arrière, glaces et serrures de portières, pare-chocs et faisceaux électrique montés.
Il reste au client à effectuer :

- montage du train avant et arrière, et roues.

- Montage du groupe propulseur

- Montage direction, circuit de freinage, tringlerie, pédales, levier de vitesses, phares et feux divers, essuie-glace, compteurs, etc…

… MAIS AUSSI TOUTE MONTEE

Enfin, le véhicule peut-être livré complet dans les versions suivantes :

Les plus nombreuses seront équipées de la mécanique de la 4cv Renault.
- ATLA type 4cv Sport : 860.000 F. Moteur 1062.

- ATLA type 5cv Sport : 950.000 F

- ATLA type compétition : 860.000 ou 950.000 F sans préparation.

En fait chaque auto ATLA est différente. Certaines ont été équipées d'un faisceau 12 volts, ou d'une boîte 4 vitesses ou encore de modification y a même eu - à la demande expresse d'un client :, Monsieur Caron, garagiste à Montrouge - une ATLA jaune à mécanique Panhard Dyna Z placée à l'avant nécessitant de grosses transformations de la face avant.

6 versions fut produites avec la mécanique Panhard (850.000 F), cette version avec châssis et carrosserie adaptée sera construite à Malakoff.

L'Atla est donc une auto personnalisée et ce brouillon servira de réfé-rence à Jacques Durand.Toute sa vie de constructeur durant (!) il fera

19 exemplaires environ seront construits jusqu'en 1959, récompense bien méritée d'un bel effort collectif, animé d'un enthousiasme réel à l'égard de la voiture de sport et du travail bien fini…
Le garagiste de Garches ne donnera pas suite et ce sera la fin de l'épisode Atla.

À part un plan - qu'il nous a confié et qui permet de mieux appréhender le châssis mais sur lequel on peut aussi deviner une ébauche de modification de style par un crayonné de phare droit - Jacques Durand n'a gardé aucun document sur cette voiture.

Pas plus que sur les autres à venir. Car cet homme ne vit que dans l'avenir. Pas dans le passé.

Première sortie de l'Atla, présentée par ses créateurs, dans le quartier de l'Étoile à Paris.

Un bel exemple de persévérance et de réussite qui sera prolongé très longtemps par une série de produits remarquables, avec fidélité à Panhard : SERA, ARISTA et à Renault : SOVAM et JIDE.

Aujourd'hui, la seule et unique ATLA à mécanique Panhard est revenue en France après un séjour aux USA : elle est en attente de restauration.

LES PISTONS

Auteurs : Charly RAMPAL - Floquet-Monopole

Le piston et ses annexes sont les pièces qui subissent les plus fortes contraintes face à ces diverses sollicitations : thermiques, mécaniques, poussées axiales et latérales, variations de charge… Il n'est donc pas à l'abri de certaines formes d'avaries.

NETTOYAGE DES PISTONS

Après dépose du moteur de la voiture, mise sur l'établi ou mieux encore sur le support moteur Panhard prévu à cet effet et qui permet de le manipuler sans effort et de la bloquer dans les positions nécessaires à chaque type de travaux ou vérification, sortir l'ensemble cylindre/ chemise.

Pour un simple nettoyage des pistons, il n'est généralement pas nécessaire de démonter la bielle du piston.

Si c'est le cas, sortir l'axe après avoir enlevé les clips de leur gorge qui le maintiennent dans le piston. Si l'axe est dur à sortir, chauffer le piston comme indiqué dans le manuel d'atelier.

Pour ma part, je n'ai jamais eu de problème.

J'utilise une douille de 17 qui est exactement au bon diamètre et en la frappant sans excès avec un marteau, l'axe sort facilement.

Après avoir retiré les segments, nettoyer les dépôts de calamine situés sur les flancs et au fond des gorges.

Le meilleur moyen consiste à plonger le piston dans un solvant approprié.

Pour les gorges rectangulaires, une portion de segment affûtée constitue un outil pratique.

Retirer un maximum de dépôt sans endommager les faces des gorges et finir le nettoyage au moyen du solvant.

Un décalaminage insuffisant des gorges risquerait d'amener soit un gommage rapide soit un grippage du segment si le fond de la gorge n'a pas été complètement dégagé.

Ne jamais utiliser de brosse métallique pour le nettoyage du piston, ceci formerait des rayures qui empêcherait toute étanchéité des segments sur leurs faces.

Après nettoyage, vérifier avec soin l'état général du piston. Réformer tout piston qui présenterait des criques thermiques ou de fatigue et principalement dans la région des bossages d'axe.

USURE DES GORGES

Beaucoup de pistons en aluminium, contrôlés lors de la réfection d'un moteur, accusent une usure de la gorge de feu supérieur aux limites acceptables.

Ceci est dû au fait que la gorge de feu est exposée à la fois à de fortes températures qui diminuent la dureté de l'alliage, et à l'action des particules abrasives véhiculées par l'air d'admission.

Ce segment d'étanchéité supérieur appelé aussi segment de feu, joue un rôle très important sur le piston. Il empêche à la fois les pertes de gaz de la chambre de combustion et les fuites d'huile provenant du carter.

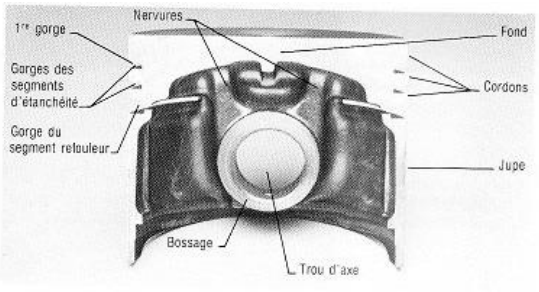


Fig. 14 : Coupe d'un piston.

Fig. 15 : nettoyage des gorges du piston.

Son efficacité dépend d'une bonne étanchéité assurée par la pression uniforme sur la paroi du cylindre et les flancs des gorges du piston.

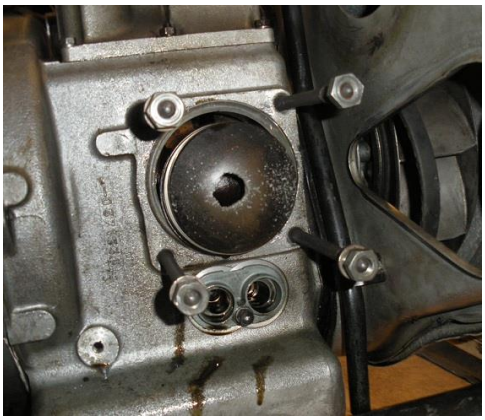
Aussi, je ne saurai trop vous conseiller de monter cet ensemble en neuf : piston et ses segments

Pour choisir le bon piston, ne vous fiez pas à ses références, mais emmenez l'ensemble Cylindre/chemise avec vous chez le responsable des pièces pour « essayer » les pistons proposés et choisir celui qui descend bien dans la chemise, s'autorisant une légère opposition en fin de descente.

Tout est une question de doigté. A la limité et pour la compétition, il est préférable qu'il soit libre plutôt que trop serré : vous comprenez pourquoi !

LES AVARIES

Il m'est arrivé par 2 fois d'avoir un piston percé sur mon DB Le Mans et le Monomill en course.



La principale cause de ce méfait est causé par un allumage destructif dit « auto-allumage ».

Etant donné que le phénomène perturbateur d'auto-allumage est très violent, l'explosion est intempestive. Ici, le fond du piston atteint le seuil critique de la température supportable et c'est l'eutectique d'aluminium, l'un de ses composants dont la température de fusion produit à 530° qui cède le premier.

Aussi n'est-il besoin d'ajouter que l'excès de calories a eu bien des difficultés à s'évacuer normalement.

Les causes :

S'il est vrai que les phénomènes d'auto-allumage affectent plus particulièrement les moteurs à taux de compression élevé, d'autres moteurs moins compressés en sont également victimes.

L'auto-allumage affecte aussi les moteurs circulant beaucoup en ville ou dans nos défilés de Club à la queue leu-leu et force coup de klaxon (comme si déjà on ne se faisait pas assez remarquer !) et qui empruntent ensuite l'autoroute à grande vitesse.

Les moteurs de ces véhicules voient alors leur chambre de combustion s'encrasser progressivement , créant ainsi des points chauds, incandescents, générateurs d'auto-allumage dont les phénomènes perturbateurs se manifestent plus spécialement en période de conduite à vitesse soutenue ou dès qu'une faible charge se fait sentir.

Les principales causes d'auto-allumage sont :

1. Les dépôts de carbone portés à incandescence sur les têtes des pistons et dans les chambres.
2. L'excès d'avance à l'allumage (c'est ce qui s'est produit dans mon cas).
3. Des soupapes d'échappement portées à trop haute température d'un refroidissement défectueux ou d'un retard exagéré à l'allumage.
4. Des bougies d'allumage inadaptées.
5. Des bougies dont le noyau de céramique serait fendu ou cassé ;

Il faut remarquer que l'encrassement des chambres de combustion par la calamine tend à augmenter le taux de compression. Il est donc important de rechercher la cause exacte qui provoque le pré allumage destructif, afin d'y remédier, avant de procéder au remplacement du piston détérioré.

Dans mon cas, après vérification du point d'allumage, j'avais 13 dents d'avance au lieu de 9 et des bougies Champion que j'ai remplacées par des NGK faute de trouver facilement des Golden Lodge 2HL qui sont pour moi les meilleure et montées sur les anciennes Alfa-Roméo.

RUPTURE DES CORDONS INTERMEDIAIRES

Observation des dégâts :

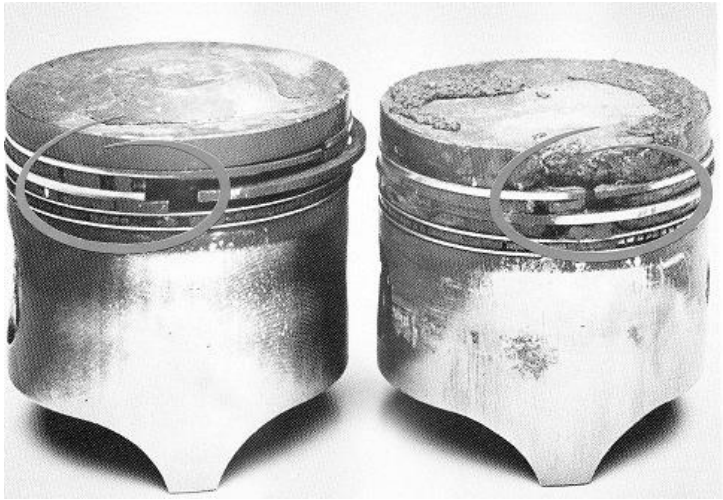
Les phénomènes destructifs de la détonation sont souvent caractérisés par une brulue locale au niveau du premier cordon de la couronne porte-segments.

Cette brûlure, comparable à une érosion, fait quelques supposer un défaut de l'alliage eutectique aluminium.

Influencé par la pression des gaz chauds de combustion, les segments ne tardent pas à se rompre, alors que le fond extérieur, très chargé en résidus carbonés, est caractéristique d'une combustion perturbée.

Les causes :

Méconnaissant bien souvent l'origine de cet incident, le premier réflexe est de suspecter à tort la qualité de la pièce endommagée, alors que celle-ci est pourtant bien loin d'être en cause.



La détonation est la conséquence d'une combustion anormale.

Elle se produit quand l'inflammation normale du carburant, produite par l'étincelle de la bougie, a lieu au bon moment, et que, simultanément, surgit au confins de la chambre, un allumage spontané de certaines molécules explosives.

Les flammes ainsi placées sous influence combinée de la pression et de la température ne pouvant pas se propager normalement, donneront naissance à une onde de choc explosive, dont l'intensité et la célérité seront par ailleurs très élevées.

Les causes directes qui sont à l'origine de ce phénomène perturbateur sont nombreuses . Cependant, pour éviter que pareil incident ne se produise, elles doivent être diagnostiquées avec beaucoup de réflexion.

Les causes principales sont :

L'emploi d'un carburant à trop faible indice d'octane. Un excès d'avance à l'allumage.

Un taux de compression trop élevé, obtenu par rabotage du cylindre.

Un mauvais refroidissement

Un mélange pauvre.

GRIPPAGE DU POURTOUR DE JUPE PAR EXCES DE CALORIES

Sur cette dernière photo, on remarque clairement que le piston a subit un grippage très important de son pourtour de jupe. L'état de la surface offre l'aspect d'une zone littéralement arrachée, dont les stries sont à la fois de profondeur variable et surchargées par endroits

Quant à la couronne porte-segments, elle a été relativement épargnée.

Les causes :

Cette forme d'incident affecte plus spécialement les moteurs qui ont déjà parcouru un kilométrage estimé comme satisfaisant, mais dont le refroidissement est par ailleurs défaillant.

A première vue, il s'agit beaucoup plus ici d'un grippage généralisé, consécutive à une élévation brutale et subite de la température, plutôt que d'une rupture du film de graissage.

Cependant, les dégâts occasionnés aux pistons par absence de graissage sont souvent identiques à ceux qui relèvent d'un défaut de refroidissement : ce qui nécessite beaucoup de circonspection pour les discerner.

Ainsi, une telle anomalie peut avoir pour origine plusieurs causes :

Un refroidissement défectueux.

Une pression d'huile trop basse, consécutive à une usure trop importante des pignons de pompes à huile, à moins d'une fuite en aval qui serait observée sur un organe connexe. Un niveau d'huile insuffisant dans le carter.

GRIPPAGE DE JUPE DANS LA ZONE INHERENTE AUX TROUS D'AXE

Bien qu'étant fortement chargé en particules carbonées, le fond extérieur de ce piston confirme qu'il a été exagérément surchauffé.

Les portées de jupe, face appui et contre appui sont grippées de chaque côté du bossage d'axe, dans le prolongement des renforts, ainsi que les cordons.

Les causes :

Ce type de grippage dit « au carré » survient quelquefois sur des moteurs dont le kilométrage, effectué sans problème particulier jusque là, est suffisamment important pour écarter l'hypothèse d'un manque de jeu fonctionnel.

Par ailleurs, c'est souvent un seul piston qui est affecté et rarement la totalité.

Cette forme d'incident vient qu'il s'agit généralement de brusques variations de charges thermiques exercées de façon passagère sous l'action violente d'accélération.

Ces variations se caractérisent surtout par une très forte concentration momentanée de calories sur la tête du piston et, par surcroit, une difficulté à les évacuer par la jupe.

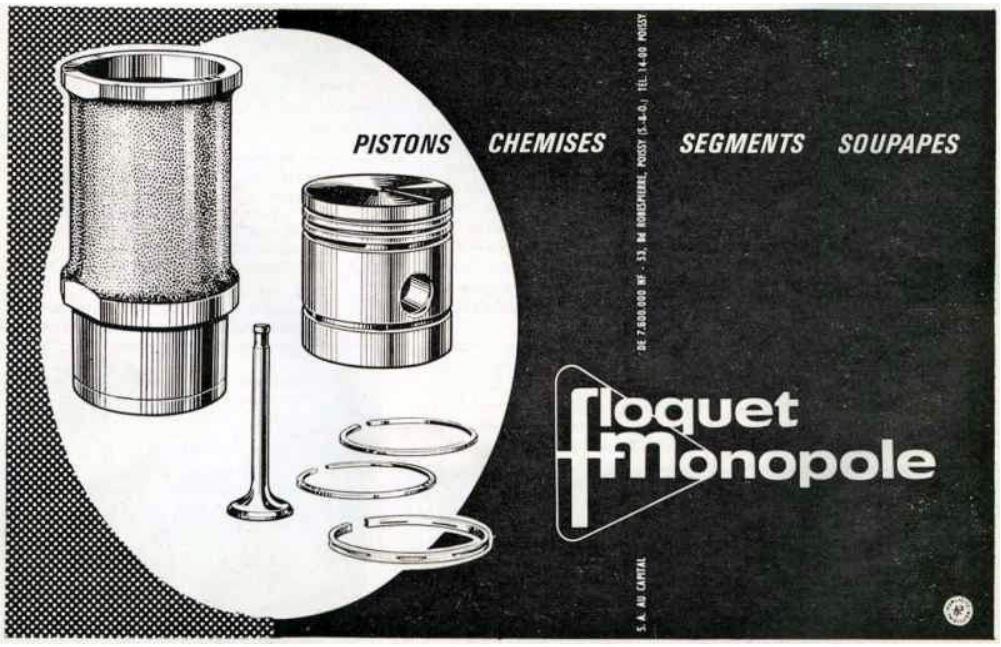
Cette élévation critique des gradients de température favorise notablement, ne l'oublions pas, la formation de carbone dans les gorges de segments, ainsi que des dépôts de laque sur les jupes de piston.

Par ailleurs, c'est dans les zones inhérentes aux bossages d'axe que le flux des calories se trouve concentré, là où la masse de l'alliage est la plus importante.

Les remèdes :

1. La meilleure méthode pour prévenir ce phénomène destructif consiste à « décharge » le moteur, de préférence en engageant une vitesse intermédiaire dès qu'apparaissent les premiers signes d'une baisse évidente de régime, ceci afin que soit écarté l'amorce de grippage qui pourrait en résulter sur la face d'appui de la jupe sur le prolongement de la structure interne des bossages.

2. Ne jamais « forcer » un moteur qui n'a pas atteint sa température idéale de fonctionnement, car la chemise n'aurait pas le temps de se dilater suffisamment.



Course de côte de Planfoy 1953

Auteur : Charly RAMPAL

25 années viennent de s'écouler depuis l'annulation intempestive de la course de côte de Planfoy en 1928.

Situé au sud de St Etienne, dans le parc naturel régional du Pilat, le commune de Planfoy est situé sur les pentes du col de la République.

Géographiquement, elle se positionne au sud de St Etienne.

Mais d'où vient l'appellation « Planfoy » qui signifie « le plateau des fées » ? Son nom viendrait plutôt des plantations de fayards, nom donné au hêtre dans la région.

Mais pour nous, amoureux du sport-automobile des années cinquante / soixante, Planfoy restera célèbre pour sa course de côte où nos voitures à mécanique Panhard ont inscrit leur noms au palmarès d'une discipline pourtant guère favorable aux tractions avant et aux petites cylindrées.

Le 15 mai 1953, 83 engagés se présentent au pied de cette grande Dame de la montagne. Ils vont en découdre sur les 7 kilomètres du parcours entre St Etienne (départ de la Digonnière) et Planfoy.

Deux catégories les partagent, Tourisme et Sport, qui se répartissent en 5 classes de cylindrée.

23 VOITURES EN TOURISME :

Panhard domine nettement quantitativement en moins de 750cc, avec Lacoste, Bosc, Besson, Regamey, Basset et Mme de Loisy.

En face, une seule 4cv Renault qui sera du reste déclassée en Sport peu avant la course.

En classe 1100 / 1500 cc, c'est le duel Simca / Peugeot. En classe 1500 / 2000 cc, on trouve principalement des Renault, des Traction 11et des Alfa-Roméo.

En classe 2000 / 3000 cc, principalement des 15 Citroën.

60 VOITURES EN SPORT :

Renault, Panhard et DB animent la petite classe des moins de 750 cc dont les plus connus sont : Persillon, Piger et Michy.

Du beau monde en 750 / 1100 cc avec des Simca spéciales, Fiat 1100, Cisitalia, Panhard et DB à suppresseur.

En 1100 / 1500, on trouve des 203, des Simca Sport, des Gordini, des Porsche 356 et une MG.

Dans la catégorie 1500 / 2000 cc, des BMW, SIATA, Renault, Citroën,

Quant aux grosses cylindrées, on note des Talbot, Delahaye, Cisitalia, Aston-Martibn, Alfa-Roméo et un bon nombre de Jaguar dont une XK 120 Type C, 3,2 litres particulièrement affutée.

La dernière née de chez Panhard, la Junior fait ses premières armes en course. A ce titre, elle ne passe pas inaperçue.

Le garage Soulier qui distribue les Dyna à St Etienne est là pour aider les participants au volant de la production de la Porte d'Ivry.

Aux couleurs jaune et bleue, l'écurie Junior devient tout de suite l'antenne sportive du Dyna-Club, histoire d'accueillir en son sein, sous l'impulsion de M. Carrot-Dulac, les sportifs parfois froidement reçus par l'Ecurie Forez…

Cette résurrection de Planfoy, doit être une réussite. Aussi sous l'impulsion de Marcel Tavernier, toute l'équipe de l'Automobile Club du Forez vont œuvrer dans le même sens de la réussite. On n'en veut pour preuve ces milliers de spectateurs présents qui attestent de cette soif de compétition que ressentent les amoureux de belles mécaniques, après cette trop longue interruption.

Deux montées se dérouleront dans la matinée, mais hélas, après 12h, la Jaguar du vainqueur débouche pour son ultime virage à plus de 160 km/h. A la limite de son adhérence, la Jaguar se déporte sur la gauche, magistralement redressée par son pilote.

Puis inexplicablement, tout bascule, l'homme perd le contrôle et la machine devient folle.

Elle part en travers, décolle sur un talus, passant littéralement au-dessus de sectateurs imprudents, avant de percuter un poteau et deux arbres.

Pantin désarticulé, le malheureux pilote qui vient de pulvériser son propre record, se voit catapulté sur la chaussée.

Le pensant bloqué sous sa voiture retournée, quelques spectateurs remettent la Jaguar sur ses roues.

L'essence s'échappant du réservoir éventré provoque alors un incendie. Malgré l'intervention très rapide des secours, Heurteaux, succombera à ses blessures.

Débutée dans une ambiance de fête, l'épreuve s'achève bien tristement.

Succès populaire donc, mais sur le plan sportif, quelle réussite ! 11 voitures battent le record de Chiron et sa Bugatti, record vieux de 25 ans.

En Tourisme, la bagarre des différentes classes enchante les 50.000 spectateurs. Même si les petites cylindrées ne parviennent pas vraiment à captiver les spectateurs, handicapées par leur faible puissance.

Faible puissance certes, mais qui n'enlève rien à la farouche volonté des pilotes. 13ème de la catégorie Tourisme, mais premier de sa classe, Régamey est le plus rapide des petites Panhard, en moins de 750cc avec un temps de 6'4'' 4/10ème. La victoire au général étant réservée aux gros cubes ! C'est Campiche et son Alfa qui l'emporte assez facilement.

Plus sérieuse est la catégorie Sport qui accueille en son sein, comme son nom l'indique, les voitures de sport et les séries améliorées, conformes au Code Sportif International.

Le dispositif de surpression est admis, mais classe alors les voitures dans la cylindrée immédiatement supérieure.

Quant au compresseur, les voitures en étant équipées se verront classées dans la catégorie correspondant à deux fois leur cylindrée.

C'est dans cette catégorie Sport, que l'on attend les performances les plus spectaculaires. Les puissantes Jaguar sont les favorites.

Elles ne décevront par avec comme leader le Capitaine Heurteaux qui prendra les choses en mains, avec la fin tragique racontée plus haut.

Je ne m'attarderai pas sur les classes intermédiaires, pour arriver à celles qui nous intéressent : 750 / 1100 et moins de 750.

En 750 / 1100 : c'est Collange et sa Fiat qui remporte la classe avec un temps de 4'25'' 1/10ème devant la DB de Benmussa en 4'31''2, la Panhard de Meiller-Bernheim et la Cisitalia de Fehlmann. Puis dans l'ordre de 5 à 7 ème Davier, Gibassier et Fraisse (ex-æquo sur Panhard). 9ème Lacoste sur DB, 10ème Picard sur Panhard et enfin dans l'ordre de la 12ème à la 15ème place, tous sur Panhard : Gangner, Carrot-Dulac, Desvignes et Angénieux.

En moins de 750 cc :

La course de Persillon, en petites cylindrées, s'avère être digne d'éloges.

Il se classe premier et 16me au général sport, devant la BMW de Bourguignon et la grosse Talbot d'Estager, révélant ainsi les performances de sa diabolique petite DB, mais aussi ses qualités de pilote sur ce difficile terrain.

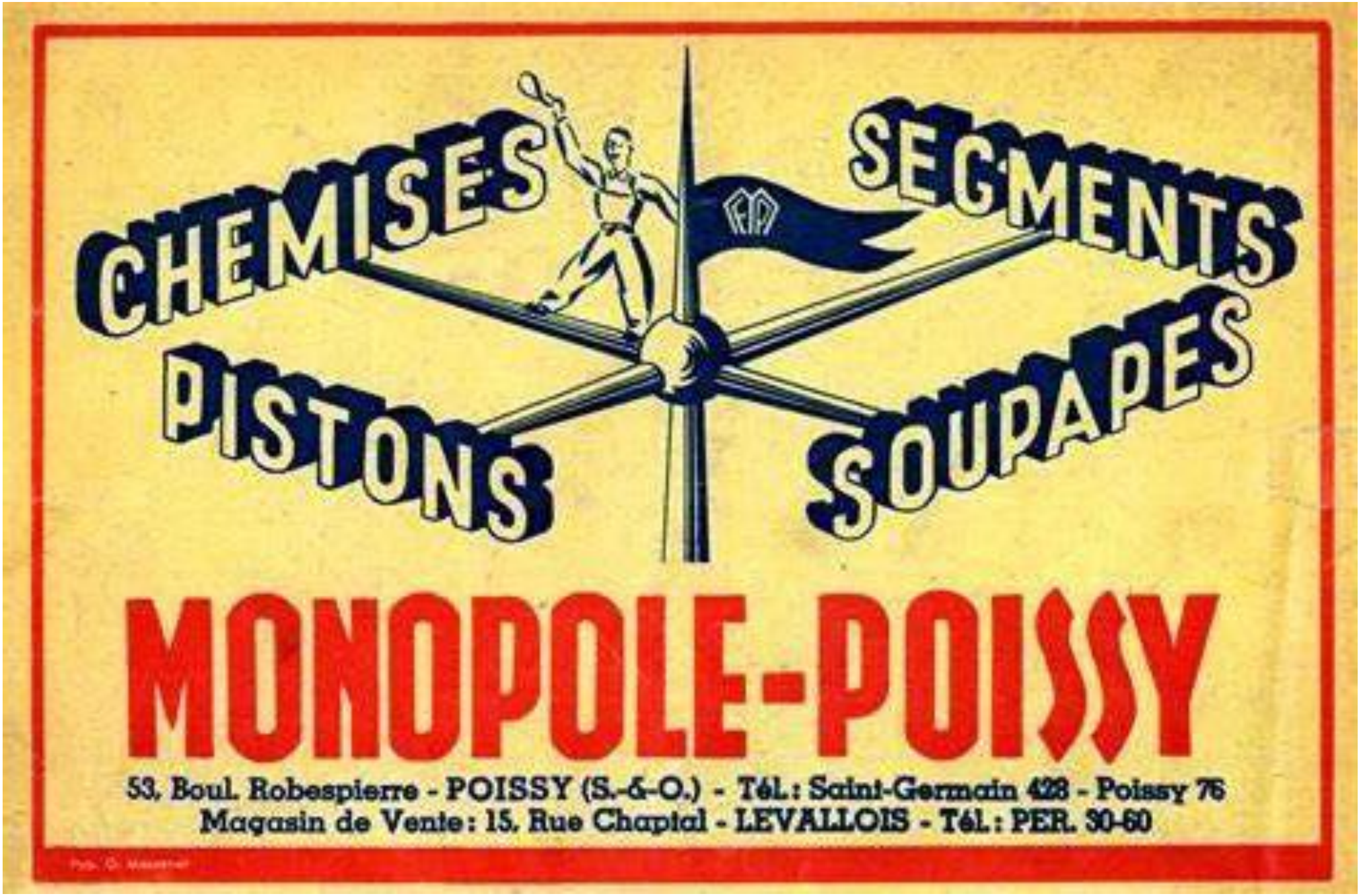
Michy (Renault) et Piger (Panhard) complètent le podium d'une catégorie âprement disputée.

Malchance pour la docteur Lacoste, un début d'incendie stoppe sa voiture sur la route au cours de son 2ème parcours.

Le Junior aux mains de Bidu se classe 6ème en 5'12'' (alors que Persillon est monté en 4'36'' 4/10è). Entresangle sur Dyna Panhard est 8ème.

Notons que ce professeur de l'E.N.P. a passé de nombreuses heures sur le banc du Lycée technique pour mettre au point ses mécaniques Panhard dotées de gros carbu Amal !

Et enfin, pour en terminer avec nos couleurs, Gagneux se classe 10ème sur 13 avec une Panhard Rafale en 5'45''2.


CHEMISES
SEGMENTS
PISTONS
SOUPAPES
MONOPOLE-POISSY
53, Boul. Robespierre - POISSY (S.-&-O.) - Tél.: Saint-Germain 428 - Poissy 76
Magasin de Vente: 15, Rue Chapial - LEVALLOIS - Tél.: PER. 30-60