



Autodrome Linas MONTLHERY

SOMMAIRE

Sujets

Page 2



SUJETS

L'autodrome de Montlhéry fait partie des circuits historiques de France.

Construit dans les années 1920 en pleine période d'effervescence autour de l'industrie automobile, il a été inauguré le 18 octobre 1924.

Le circuit de Montlhéry est resté emblématique dans le patrimoine automobile français et reste l'un des circuits les plus connus autour de Paris.

Il a été pour moi le Temple de mes week-ends sportifs en tant que spectateurs dès ma nomination à Paris en 1966, puis à travers son école de pilotage pour enfin y être acteurs depuis 1990.

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 un sujet particulier sur l'histoire de MONTLHERY qui a eu 100 ans en 2024. Il est transformé en PDF, afin de pouvoir les conserver indépendamment des risques de casse ou fermeture définitive du site après ma disparition.

A cette occasion, ce numéro Spécial relate aussi des Panhard sur cette piste et son utilisation autre que pour la compétition.

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

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 liés à la mécanique Panhard. Un sujet particulier



INAUGURATION EN OCTOBRE 1924

Auteur : Charly RAMPAL



18 Octobre 1924 (extrait du journal L'Illustration)

Samedi et dimanche a eu lieu l'inauguration de l'autodrome de Linas-Montlhéry avec les grands prix de France, organisés par le Motorcycle-Club de France sous la direction de son président, Robert Sénéchal.

Ces épreuves ont démontré que l'autodrome de Linas-Montlhéry possédait, la piste la mieux calculée qui soit pour les courses de vitesse, et, sur laquelle on peut dépasser 220 kilomètres à l'heure : déjà de nombreux records du monde y ont, été battus, tant en motocyclettes qu'en grosses voitures.

Rappelons que c'est en mars seulement que fut commencée la construction de l'autodrome, dans la forêt de Montlhéry, sur un plateau où il fallut édifier les baraques nécessaires au logement de 1.500 ouvriers qui travaillèrent sans arrêt pour établir la piste ; elle nécessita 12.000 mètres cubes de béton armé.

Il fallut construire des routes ; celles qui desservent l'autodrome à travers bois et à flanc de coteau l'ont été en moins de cinq semaines ; elles sont plus larges qu'une route nationale ; de grands travaux sont encore d'ailleurs en cours.

En dehors de la piste en ciment, une route spéciale, d'une longueur de dix kilomètres, pour les essais sera reliée à la piste et de nouvelles routes d'accès et de dégagement seront créées.

Trois lignes sont tracées sur le ciment. La première, en bas, de couleur noire, située à 90 centimètres du bord intérieur, est celle de mensuration officielle ; elle a 2.500 mètres exactement et sert à l'homologation des records.

La seconde, de couleur bleue, à l'extérieur de la précédente, a une longueur d'environ 2.540 mètres ; la troisième, de couleur rouge, est de 2.575 mètres environ.

Pour passer au-dessus de cette dernière, il faut que la voiture marche à plus de 150 kilomètres à l'heure ; la force centrifuge permet, en effet, aux voitures de s'élever de plus en plus sur la pente de la piste à mesure que croît leur vitesse.

Les records établis sur la piste de Linas-Montlhéry seront indiscutables, car les autres pistes ont leurs lignes de mensuration plus à l'extérieur, ce qui avantage les concurrents.

En effet, le conducteur suivant la ligne bleue perd de ce fait 1,8 % de sa vitesse ; c'est-à-dire que, s'il marche à 101 kilomètres 800, le chronométrage basé sur la longueur de 2.500 kilomètres n'accuse qu'une moyenne de 100 kilomètres ; à la ligne rouge, la perte est de 3 %, et une voiture pour laquelle on annoncerait 200 kilomètres à l'heure ferait en réalité plus de 206 kilomètres.

Or, dimanche, les bolides d'Elridge et de P. Thomas ont atteint officiellement 215 kilomètres environ, ce qui représente plus de 220 kilomètres à l'heure : cela ne paraît pas d'ailleurs être la vitesse limite de la piste.

La plus grande vitesse obtenue sur la piste anglaise de Brooklands n'est que de 199 kilomètres.

Le succès des réunions de samedi et dimanche fut considérable : plus de 50.000 spectateurs et 6.000 voitures se rendirent à l'autodrome.

La France peut donc être fière maintenant de posséder deux autodromes, celui de Miramas et celui de Linas-Montlhéry.

Ce dernier, dû aux soins d'un grand industriel, M. Lamblin, aidé par un technicien de valeur, l'ingénieur R. Jamin.

A QUOI SERT L'AUTODROME DE MONTLHERY ?

Le public ne connaît guère l'autodrome de Montlhéry, que par les compétitions sportives qui s'y donnent, par exemple le Grand Prix de l'Automobile-Club de France.

Il ne se doute pas toujours que la course, qui lui apparaît souvent comme une simple récréation, est en somme une épreuve de laboratoire, toujours pleine d'enseignements pour le constructeur, et dont la moindre voiture de tourisme tire profit.

C'est bien sous les espèces d'un laboratoire, d'un gigantesque banc d'essais, qu'il faut considérer l'autodrome de Montlhéry.

Il faut montrer à quel point cette assertion fut exacte, en résumant les travaux, les expériences et les recherches qu'une grande firme, telle que Citroën par exemple, y peut réaliser.

Jusque dans les années 1925, les constructeurs faisaient sur la voie publique les essais de leur châssis.

Méthode dangereuse pour les usagers autant que pour le sol des chaussées, méthode tout à fait défectueuse d'ailleurs puisqu'il ne peut fournir de mesures précises.

Méthode enfin qui ne permet pas d'expériences comparatives puisque les contingences de la route sont constamment variables d'un instant à un autre.

La route ne se prête en somme ni au contrôle précis des réalisations, ni à l'estimation exacte des innovations.

EXEMPLES D'ESSAIS ET DE CONTROLES

L'accéléromètre.

Cet appareil se compose d'une roue R de bicyclette que presse sur le sol un ressort E réglable au moyen d'un vérin V, de manière qu'elle ne puisse rebondir.

Par une transmission convenable, enfermée dans la boîte B, cette roue commande le déroulement d'une bande de papier de type Morse, dont la longueur déroulée est ainsi proportionnelle à la distance parcourue par la voiture.

Elle n'autorise que l'à peu près ; on avouera qu'après avoir apporté tant d'esprit scientifique à la fabrication des automobiles, les ingénieurs ne pouvaient trouver suffisant que leurs produits fussent jugés par la simple fantaisie.

Ils ont donc fait le l'autodrome, dès qu'il a été terminé, le lieu le plus vivant, le plus vrai et le plus minutieux de leurs études parce que les conditions d'expériences dans un autodrome sont constantes, du moins en ce qui concerne les longueurs de parcours, la nature du sol, et la valeur des virages.

L'autodrome de Montlhéry comporte deux pistes : une, de vitesse, de forme ovale, qui mesure 2.500 mètres de tour sur une largeur minima de 18 mètres, avec deux lignes droites de 180 mètres.

Il est possible d'y réaliser une vitesse de 250 kilomètres à l'heure au moins.

La surface est du béton.

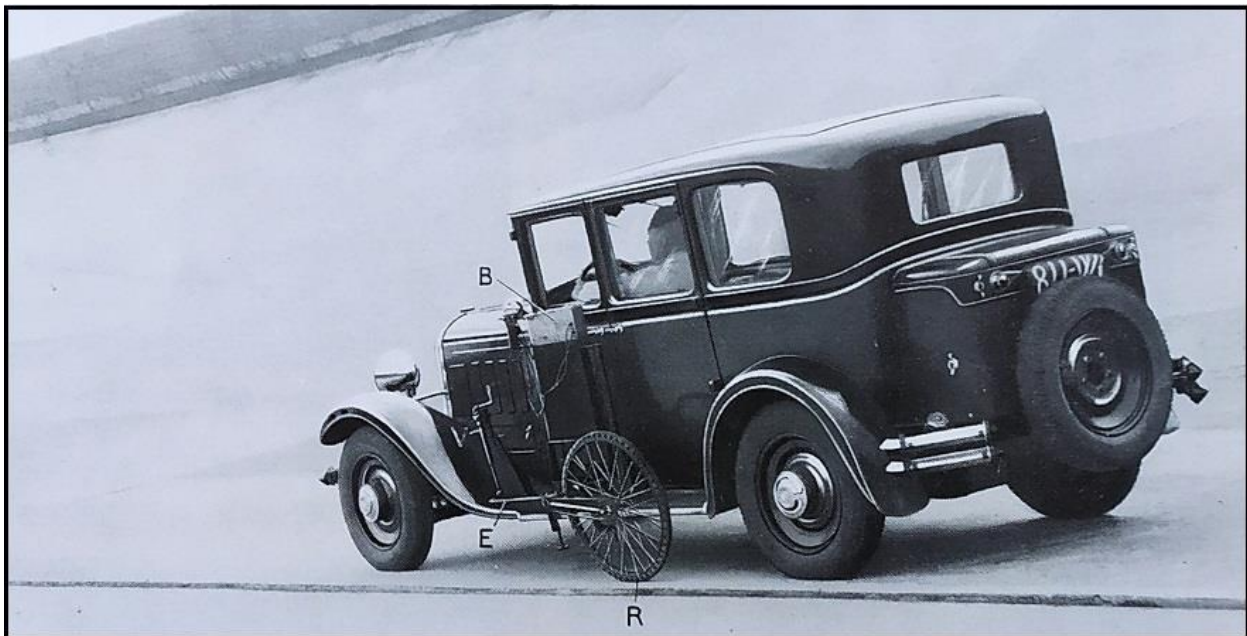
L'autre piste, en macadam, piste routière de 10 mètres de largeur, est beaucoup plus longue.

Elle a 12 kilomètres et demi, plusieurs rampes (dont une de 12 %) et 25 virages.

Elle représente donc une route extrêmement accidentée, plus dure que celles qu'on rencontre généralement dans la pratique. -

Un dispositif chronographique, entretenu électriquement par la batterie de la voiture, trace, tous les quarts de seconde, un point sur la bande de papier.

Par l'examen de la bande, l'ingénieur peut donc déterminer exactement la loi du mouvement de la voiture, par exemple en mesurer les « reprises ».



LA REMORQUE DYNAMOMETRIQUE

C'est une « machine à fabriquer des côtes ».

Elle permet de freiner de la valeur que l'on veut la voiture qui la tire, de façon à imiter l'effet plus ou moins grand de la pesanteur dans une rampe.

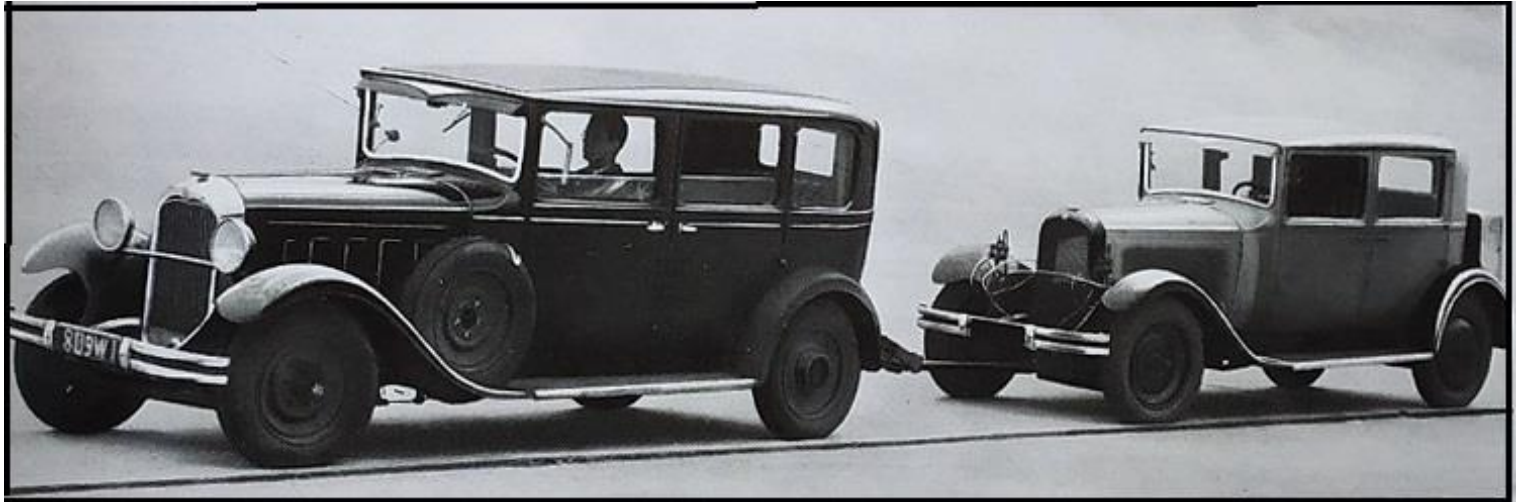
L'automobile ainsi freinée fonctionne évidemment de la même manière, quelle que soit la cause de l'effort résistant qu'elle ait à vaincre.

Cette remorque est une voiture ordinaire dans laquelle il a remplacé le moteur par une dynamo, qui débite dans des résistances variables.

La traction s'effectue au moyen d'un dynamomètre enregistreur ; la remorque comporte en outre un compteur et des appareils de mesure du courant débité.

L'ingénieur peut ainsi réaliser artificiellement une rampe de pourcentage donné et la faire monter à la voiture tout le temps qu'il est nécessaire pour les essais.

Une telle remorque oblige donc le constructeur à fabriquer des moteurs qui ne chauffent jamais, même dans les côtes les plus sévères.



CONTROLES DE LA VOITURE

1. La pédale dynamométrique.

Cette pédale permet de mesurer dans des voitures prises au hasard pour vérification, l'effort que doit faire le conducteur pour débrayer ou pour freiner. par exemple, et lit directement sur le cadran C l'effort (mesuré en kilogrammes) qu'il exerce.

Cet appareil est particulièrement précieux quand on veut mesurer la progressivité des freins, c'est à dire déterminer la loi qui relie les efforts résistants (mesurés aux roues soit par une machine Cowdrey, soit par un accélérographe enregistreur) aux efforts exercés par le conducteur.

2. La burette de consommation.

Cet appareil sert à exécuter des mesures précises de consommation.

Il se compose d'un réservoir R et d'un tube T dont l'ensemble constitue la capacité remplie de l'essence à consommer.

Le réservoir R est choisi de telle façon que, au cours de la mesure, toujours sur le même parcours, la totalité de l'essence qu'il contient soit consommée, c'est à dire que, à la fin, l'essence reste à un certain niveau qu'on peut lire sur le siphon en verre S

L'ensemble peut être rempli à partir du réservoir de la voiture au moyen d'une pompe à essence.

Un robinet à trois voies permet au conducteur de rouler soit avec l'essence du réservoir, soit avec celle de la burette qu'il doit avoir préalablement remplie.



MONTLHERY : LE PROTO 24 MISE AU POINT

MONTLHERY LE JUGE DE PAIX DES PROTOTYPES.

A partir des maquettes le bureau d'études fait construire des prototypes.

Plus d'un an s'est écoulé depuis la première esquisse.

Ces prototypes sont maintenant expérimentés sur les pistes d'essai qui doivent démontrer que la nouvelle voiture peut à toutes vitesses et dans toutes les conditions de route satisfaire l'acheteur.

Sur les 80.000 heures de mise au point d'un véhicule, 20.000 sont consacrées à des tests de choc, 50.000 aux essais de torsion de châssis et de tenue de route, 10.000 aux essais sur route. Enfin, avant d'être présentées en grande première au public, les futures autos tourneront sur la grande boucle de Montlhéry considérée par les spécialistes de l'automobile comme « le juge de paix ».

Chaque constructeur tient toujours en réserve plusieurs prototypes de la même voiture.

Ainsi, à Montlhéry. les seuls Français (ont effectué chaque jour à différents véhicules en préparation ou en modification 9 000 km sur la grande boucle et 6.000 sur les pistes spéciales comme Panhard avec sa 24 : quelques-uns d'entre eux ont en plus des pistes personnelles à l'abri de tous les regards.

Citroën à la Ferté Vidamme. Simca à Mortefontaine. Peugeot près de Sochaux.

Mieux même. Les voitures étant destinées à être vendues dans tous les pays du monde. des essais sont aussi faits sur les plus dures routes de montagne. sur celles du Grand Nord et sur les pistes tropicales.

Les essayeurs. dans leur jargon professionnel. nomment ces prototypes des mulets.

Certains ne verront jamais le jour.

D'autres. après les ultimes tests. seront lancés dans le public.

Pour les réaliser en série il aura fallu modifier les chaînes des usines et préparer un outillage spécial.

On peut évaluer le coût de la première voiture d'un nouveau modèle à plusieurs milliards d'anciens francs et des premières ébauches sur la planche à dessin à la sortie de chaîne il aura fallu entre deux et quatre ans.

C'est ainsi que Panhard pour sa 24 a tourné ainsi pendant 4 mois : c'est l'épreuve de sécurité et de longévité sur la tôle ondulée, les pavés, les cassis, les pistes sonores, les passages à gués sans interruptions, les essayeurs se relayant toutes les heures tant la fatigue arrive vite dans ces conditions.

Sur le voiture d'essai il y a deux tableaux de bord, celui du client et celui destiné aux études (le premier plan).

L'ensemble de ces cadrans permet de relever en différents points de la voiture les températures, les puissances électriques, les pressions et les témoins (sécurité de torsion du châssis, contrôles de suspension et de freinage)

Ces divers renseignements sont enregistrés automatiquement sur des bandes. les 150.000 kilomètres de chaque voiture peuvent être ainsi reconstitués kilomètre par kilomètre



C'est sur le « home traîner » des bureaux d'études que sont faites parallèlement aux essais sur route les constatations de tenue des véhicules.

On réalise en quelques mois l'équivalent de centaines de milliers de km sur route.



AUJOURD'HUI, MEME COMBAT POUR NOS YOUNTIMERS

Les magazines de l'époque d'après guerre, L'A.J., L'Automobile, MOTEURS, L'ACTION, L'Equipe, Virage, Sport-Auto, Champion, venaient tous à Montlhéry tester les nouveautés d'après Salons, comme la 24 ci-dessous..



TOUTES LES PANHARD ET D.B. ETAIENT TESTEES A MONTHLERY : ICI EN 1954



MONTLHERY PENDANT ET APRES LA GUERRE

De novembre 1940 à avril 1942, l'autodrome fait fonction de camp d'internement pour des Tziganes et des nomades.

Les hébergements militaires servent aux prisonniers.

Ce camp était « dans l'enceinte de l'autodrome, vraisemblablement situé intégralement sur la commune d'Ollainville à l'endroit qui accueille aujourd'hui le 121 régiment du train.

La Seconde Guerre mondiale eu des conséquences lourdes pour le circuit : il se trouve fortement endommagé par manque d'entretien.

Après-guerre : l'expérimentation automobile, avec l'UTAC

Dès mi-1944, les Américains utilisent l'autodrome comme réserve de carburant et camp de transit.

Après la courte période de sa gestion par l'armée américaine, l'autodrome est remis à l'armée française.

En décembre 1946, l'État passe un contrat de gérance avec le CETAC. En contrepartie du versement d'une redevance annuelle aux Domaines, l'Union technique de l'automobile, du motocycle et du cycle (UTAC) obtient un bail de longue durée pour gérer au civil les pistes ainsi que les installations de l'autodrome, sous condition de sa remise en état, de l'entretien et de l'organisation de compétitions.

L'anneau ouvre de nouveau en février 1947, le circuit complet, en juin 1947.

Ces travaux vont permettre au circuit de diversifier ses activités, en particulier dans les domaines techniques et expérimentaux (entre autres, les bancs d'essai des Magazines comme je vous l'ai indiqué précédemment)

L'UTAC exploite l'autodrome essentiellement pour des essais techniques.

Désormais, le circuit est surtout consacré aux tests de constructeurs, par l'UTAC.

Louis Wagner en est le directeur durant les années 1950.

L'ensemble est ensuite dirigé de 1964 à 1976 par Philippe Maillard-Brune, employé par l'UTAC, qui a notamment la charge de la destruction du château de Saint-Eutrope au début des années 1970, à l'abandon depuis la guerre et transformé alors en squat.

Au fil des années, sa réhabilitation voit, notamment, l'élaboration d'une tour de chronométrage en 1954 (concours de BP), d'une tribune de mille places, la construction de trente-quatre stands de ravitaillement avec stations de carburant en 1956 (concours d'Azur et de Total), la construction de deux passerelles enjambant les pistes (concours de Dunlop) afin de permettre au public de se déplacer, d'une chicane au Nord de l'anneau de vitesse, d'une bretelle à l'Est et d'une chicane supplémentaire dans sa partie Sud (longtemps remplacée par des bottes de paille).

La surface des pistes sera rénovée, en particulier le circuit routier par l'entreprise Colas.

L'UTAC rachète le site en 1973, via la Chambre syndicale des constructeurs automobiles.

À la suite d'accidents aux 24 Heures de Mans, après d'autres accidents mortels sur les circuits de vitesse et à la montée en puissance des machines de compétition, l'évolution des consignes de sécurité confronte l'autodrome à des homologations de plus en plus difficiles.

En avril 1997, la Commission nationale des circuits de vitesse délivre son homologation.

Le 9 mai 2001 également, pour une durée de quatre ans.

De nouveaux aménagements sont effectués afin de pouvoir continuer de recevoir les Coupes du Salon ou le Grand Prix de l'Âge d'or, tels l'implantation d'un grillage de protection des spectateurs dans la ligne droite menant aux tribunes jusqu'au virage dit « des Deux-Ponts », ou en haut de l'anneau, devant pouvoir résister à des impacts à 300 km/h.

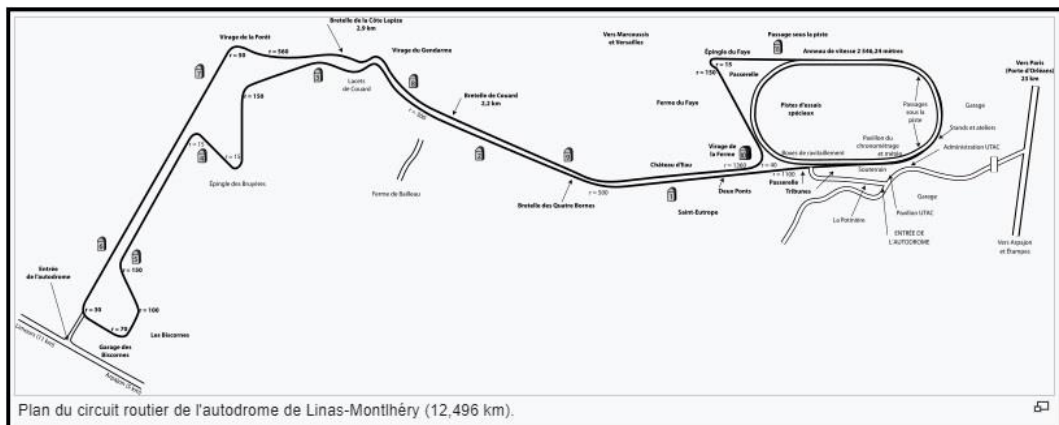
L'homologation pour la compétition n'est pas renouvelée en 2004 ; afin de remettre le circuit aux normes, plus de quinze millions d'euros auraient été nécessaires.

Le circuit s'expose alors au risque de son démantèlement : une association pour la sauvegarde de l'autodrome de Linas-Monthéry (ASALM) est mise sur pied sous le parrainage de Christian Estrosi, Hubert Auriol, Henri Pescarolo, Patrick Tambay, Patrick Delage, Jean-Claude Andruet, Jean-François Baldé, Jean-Pierre Beltoise,

Dans les années 80, une école de pilotage s'installe à Monthéry et organise des stages sur le circuit routier de Monthéry.

Le circuit école, d'un développement de 1 400 m se situe de l'épingle de Couard à la bretelle de Lapize.

C'est à cette école que j'ai pu parfaire ma conduite en compétition.



MONTLHERY : TERRE DES RECORDS EN PANHARD

Le Circuit de Montlhéry voit s'établir plus de 1800 records, de 1926 à 1965 !

Deux mois après son ouverture, l'autodrome avait déjà abrité quasiment 100 records, aussi bien en automobile, qu'en vélo ou moto.

Pour nous panhardistes, nous ne retiendrons que les quatre qui nous concernent

4 FEVRIER 1934 : EYSTON BAT LE RECORD DE L'HEURE SUR LA 8DS

DE 1926 à 1936, la « recordite » sévissait en plein entre les grands constructeurs.

Panhard et Levassor s'orientera vers les records avec les succès que l'on va développer graduellement à partir du 8 cylindres Sans-Soupape : le fameux S-S utilisé jusqu'en 1940.

Après les records enlevés par Breton et Ortmans en 1925 et 1926 sur la 20 ch Sport et les « Lames de Rasoir » 1,5 l et 5 l pour équiper la voiture avec laquelle Ortmans battit plusieurs records de distance ou de durée en mars 1926.

C'était le début d'une longue valse de records enlevés par la 35 ch P. et L. conduite successivement par Ortmans, Breton, Doré, Eyston et Froy.

Le 27 septembre suivant, Marius Breton, sur la même, battait lui aussi deux records du monde.

Voici ce que nous en apprend la presse de l'époque. « Ayant pris le départ à 15 h 30, il couvrit les 50 kilomètres en 14' 29" 69, soit à la moyenne de 207,004 km/h.

Depuis le 21 septembre précédent Eldridge, sur « Miller », le détenait avec 14'46"94, tandis qu'il avait enlevé les 50 miles en 23'22"84.

Breton lui ravit aussi ce dernier avec 23'8"26 à une vitesse de 208,667 km/h, et réussit à effectuer les 2.500 mètres du tour de piste en 42" 4/5, soit à 214,387 km/h !

Malheureusement, quelques jours plus tard, le 12 octobre, Marius Breton se tua à Montlhéry, sur la nouvelle « Lame de Rasoir » 20 ch. 5 l, lors d'une tentative de record.



Marius Breton sur la 35chS/S à carrosserie en acajou quelques jours avant son accident mortel sur la "lame de rasoir"

PREMIERS RECORDS AVEC G.E.T. EYSTON

D'abord Eldridge et Kaye-Don, en février 1932.

Ceux-ci avaient atteint les 205 km/h sur piste, sans doute à Montlhéry.

Eldridge avait trouvé que la voiture était trop haute et il avait demandé des essieux axés, et un volant souple plus grand, à la place de celui existant qu'il trouvait trop petit.

Juste entre la vérification et la course de côte de Saint-Lô, ce fut au tour de Eyston d'essayer la « 69.999 ».

Il la monta jusqu'à 211 km/h avec un pont de 19X43



Le lendemain 5 avril, il effectue sa première tentative de record pour P. et L.



Pourtant il ne le conserva pas longtemps puisque le 6 mars 1934 le record était porté à 217,110 kilomètres/h par l'Allemand Hans Stuck von Villez.

Malgré des menaces de pluie incessantes, après un premier essai de un quart d'heure, Eyston démarrait à 17 h 15 exactement avec un vent S.O. fort.

Le premier tour était effectué en 1' 2/5 à 151,881 km/h mais dès le second tour il dépassait les 200 km/h avec 212,353 km/h.

Il atteignait sa vitesse maximum au 5ème tour qu'il effectua en 42", soit à 218,420 km/h et réédita cet exploit au 22ème tour avec exactement le même temps.

Malheureusement, après la 26ème minute, le pneu arrière gauche éclata, semble-t-il à cause d'un morceau de ciment détaché de la piste.

Celui-ci provoqua la rupture des toiles de l'enveloppe dont s'échappa la chambre à air rompue en quatre morceaux.

Malgré cela, Eyston conserva la maîtrise de sa voiture et battait le record du monde des 50 milles en 22' 43" 51 à 212,453 km/h.

1934 : LA GRANDE ANNEE DES RECORDS PANHARD ET LEVASSOR

Prenant la piste à Montlhéry le 4 février par une température de 5 à 8°, avec un vent nord-ouest assez fort par moment, et un soleil timide, Eyston effectua 86 tours de piste.

Pendant cette épreuve, il enleva 3 records du monde : 100 milles, 200 km et 1 Heure, celle-ci à 214,064 km/h, tous sur départ arrêté.

Eyston enlevait ainsi le record de l'heure considéré comme le « record-étalon automobile » au comte Czaykowski qui, à l'Avus, le 5 mai 1933, avait réalisé 213,839 km/h sur une « Bugatti » 8 cylindres de 4,9 litres.

Un peu plus d'un mois après ces essais, la « 69;999 » fut remise en piste le 18 mai pour la tentative officielle sûr 3 h et 6 h.

Etant donné la fatigue d'une telle épreuve sur 6 heures pour un seul pilote, Evston devait être relayé après la quatrième heure par Froy. Dotée d'un pont 20 X 41, la 8 cylindres prit le départ à 5h56. Lors, de la première heure elle couvrit 206,454 km.

A la fin de la seconde, la distance parcourue était de 408,518 à 204,259 km/h.

Eyston s'arrêta alors pour un ravitaillement qui ne dura pas plus de 1'12".

Après la 3ème heure, il avait parcouru 609,391 km et 813,596 km après la quatrième à une vitesse moyenne pour ces deux heures d'un peu plus de 203 km/1h.



A la suite d'un ravitaillement de 1'11", il passa le volant à Froy, qui passa les 1007,261 lors de la 5eme heure à 201,404 km/h et les 1205,239 km à 230,813 km/h pour la dernière heure, ces dernier comptant pour le Record du Monde des 6 H.

Sensationnelle pour la propagande Panhard, la « 69.999 » resta pendant longtemps exposée dans le magasin de la marque aux Champs-Élysées, en admiration.

Elle y resta même pendant l'occupation.

Elle trône maintenant au « Musée Automobile de Mulhouse » dont elle constitue une des plus belles pièces avec les Bugatti.

MONTLHERY : RECORDS D.B. ET MONOPOLE

Nous sommes au mois d'octobre 1950.

Alors que cette piste mythique retentissait encore des exploits des pilotes allemands et britanniques, une équipe française composée de Bonnet, Bayol, Deutsch, Aunaud et Bouchard se présentait sur la piste avec un tank de 750cc.

C'est le petit matin. La voiture est poussée sur la piste de Monthléry, entourée de toute l'équipe qui l'avait réalisée.

Dehors, en plein air, la voiture semble frêle contrairement dans l'atelier qui fausse les proportions.

Dans la lumière incertaine d'une aube glacée, la beauté de cette voiture était saisissante : son carénage soigné, défiait déjà le vent.



A bord de la barquette René Bonnet attend le signal donné par le chronométrateur de l'A.C.F. en présence de Colibet, chef de piste, Aunaud et Bayol.

Premiers tours sur l'anneau de vitesse, de plus en plus rapide. D'instinct, le pilote comprenait l'individualité si particulière de cette voiture.

A chaque tour, l'émotion grandit. Et plus le temps passe et plus les nerfs sont « à fleur de peau ».

L'oreille de toute l'équipe demeure accrochée au ronronnement du moteur, que la voiture soit à un kilomètre ou qu'elle roule devant la cabine de chronométrage où se joue la bataille.

Bien entendu, elle se joue surtout au volant, là, ou confiant ou angoissé, le pilote écoute son moteur et ne regarde que son compte-tours.

Emotion encore que ces scènes de ravitaillement ou celles des ennuis mécaniques, durant lesquelles les mécanos disputent eux aussi, une course contre la montre.

A chaque relais, il faut faire vite, c'est pourquoi les pilotes ne prennent pas le temps d'ouvrir la porte

Chaque relais dure 3 heures..

Au fil des tours, les records tombent, signalé comme ci-dessous par un panneautage que présente Aunaud au pilote en piste, lui signifiant que le record des 1.000 km est battu à la moyenne de 156km200.

Puis ce sera celui des 2.000 km que René Bonnet indique à Bayol alors en piste.



Comme on le sait, les performances réalisées à cette époque ayant un énorme retentissement tant en France qu'à l'étranger, cette tentative fut un succès.

Et 8 records du monde furent d'abord pulvérisés par l'équipe de pilotes cités auparavant.

Il était 13h quand le 8ème et dernier record des 2.000 km (détenu depuis le 21 décembre 1932 par les anglais sur MG) avait à son tour trépassé, à 153 km 285.

A l'issue de quoi, la confirmation est validée par le commissaire technique qui liste les records établis en 750cc.



1952 : NOUVEAUX RECORDS D.B.

Deux ans après, la petite D.B. avait évolué et René Bonnet a remis le couvert pour tenter d'atteindre les fameux 200 km/h...

Le 31 août 1952, sur l'anneau de Montlhéry, terre des records automobiles, il battit 2 records des 200 km/h et des 200 miles en 750cc.

René Bonnet atteignit les 181,820 pour les 200 km et Charles Deutsch les 172,160 pour les 200 miles.

Cette deuxième tentative aura pour date le 4 septembre 1952 toujours sur la piste de Montlhéry et cette fois ce seront 6 records du monde de battus pour une cylindrée de 500cc à compresseur pour l'équivalence en 750cc :

Distance : 100 kms	Moyenne : 163,590	Ancien record : 160,280 détenu par ASTON sur COOPER en 1951
Distance : 200 kms	Moyenne : 163,300	Ancien record : 159,530 détenu par ASTON sur COOPER en 1951
Distance : 500 kms	Moyenne : 159,630	Ancien record : 109,915 détenu KOENIG et VON FACHSENFELD sur STANDARD à Montlhéry en 1933
Distance : 50 miles	Moyenne : 163,100	Ancien record : 160,130 détenu par ASTON sur COOPER en 1951
Distance : 100 miles	Moyenne : 162,950	Ancien record : 159,990 détenu par ASTON sur COOPER en 1951
Distance : 200 miles	Moyenne : 163,300	Ancien record : 140,000 détenu par S. MOSS et GREGORY sur KIEFT en novembre 1950.

Un test de vitesse de pointe a aussi été réalisé sur 10 tours. Un test officiel de 25,482 a été accompli à la moyenne de 182,890. Le meilleur tour a été accompli en 50" soit près de 184 km/h.



1954 : LES RECORDS DE CHANCEL SUR MONOPOLE

C'est en juillet 1954 que Pierre Chancel va courir et gagner les 12 Heures de Reims avec la même voiture Panhard (présentée dans un de mes articles du P.R.T.) mais munie du moteur Panhard 750 cc.

Cette épreuve est particulièrement intéressante en raison de sa grande ligne droite qui permet de hautes vitesses.

Chancel atteignit sur le circuit une moyenne de 151 km/h (180 km/h en vitesse pure), alors que le premier modèle avant Riffard et pilotée par Navarro, avec le même moteur, ne faisait que 142 km/h.

Cet écart donne la mesure du gain de finesse obtenu par la carrosserie hautement aérodynamique.

C'est alors que la Société des pétroles BP encouragea Chancel à s'attaquer au challenge de « L'Automobile », tentative qui tenait particulièrement au cœur de la BP depuis plus d'un an et qui n'avait pu être entreprise jusqu'alors à cause d'une question technique pas encore aboutie.

Il s'agissait de parcourir plus de 200 km dans l'heure avec une 750cc !
Pour cela, il fallait encore davantage de puissance.

Elle fut équipée du compresseur Constantin qui donne une suralimentation de 550 gr.

Constantin avait mis au point de son côté, les questions d'alimentation.

Il fournit également les pistons qui, pas plus que le compresseur, ne causèrent aucuns soucis.

Il fallut bien entendu adapter la quatrième vitesse aux allures envisagées et régler la suspension pour assurer le confort du pilote et la tenue de la voiture sur la piste de Montlhéry, terriblement dure à ces vitesses.

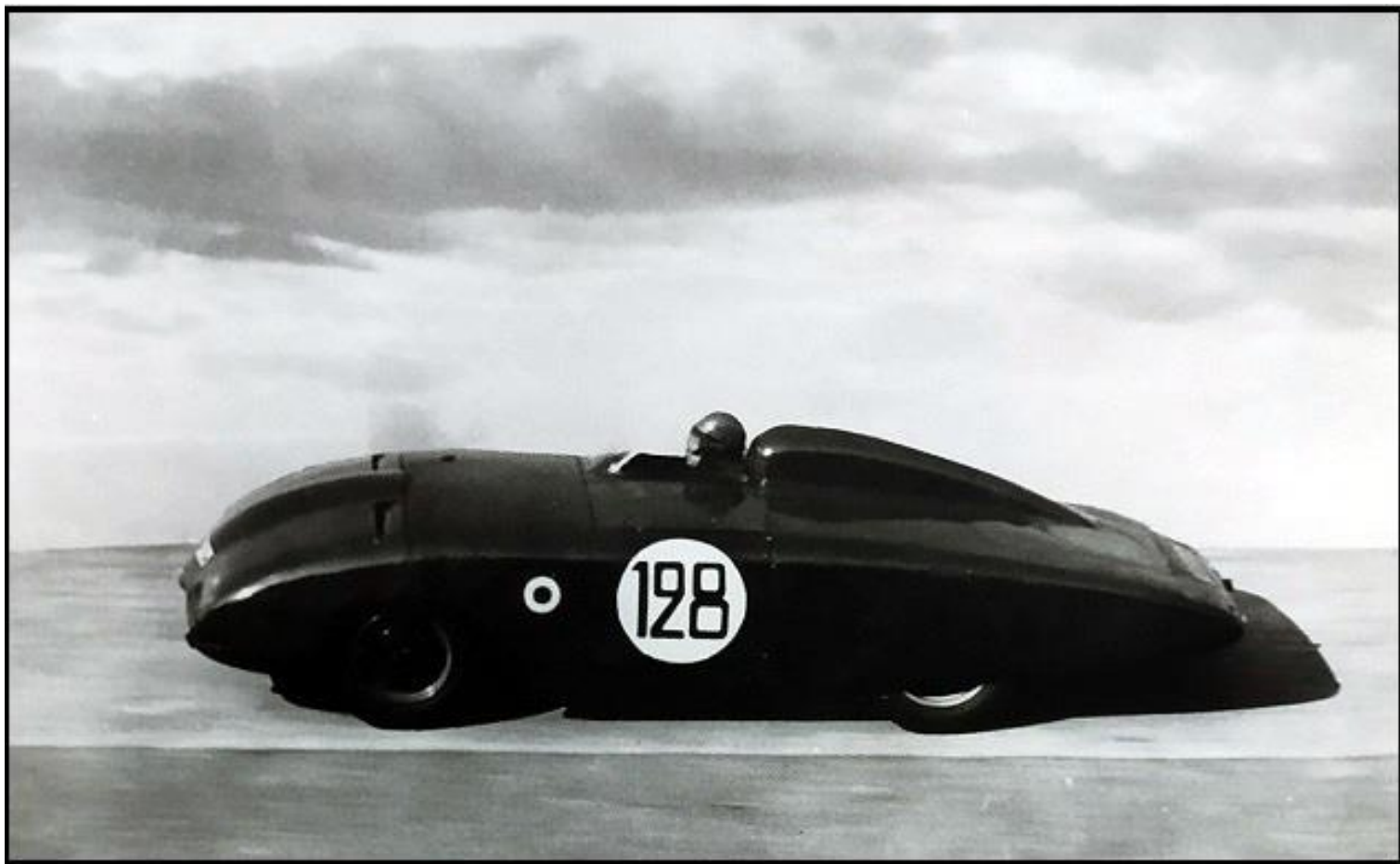
Pierre Chancel fit une première tentative contre l'heure le 14 octobre.

Malheureusement après une trentaine de tours, il dut abandonner à la suite d'un déchapage dû à l'emploi de pneumatiques qui se révélèrent inappropriés.

On notera avec intérêt que c'est le même chef mécanicien, Lucien Levert, qui assura la mise au point sur la piste de la voiture de Chancel, comme il l'avait fait 20 ans plus tôt, pour Eyston, la mise au point de la voiture huit cylindres Panhard du record du monde de l'heure à 214 km/h de moyenne que je vous ai résumé plus tôt.

La suite on la connaît que je vous rappelle : 202,880km dans l'heure, le meilleur tour à l'entraînement 208,492 km.

Pierre Chancel mérite tous les compliments, car il a su conduire sa course avec beaucoup de sang froid et d'habileté.. à l'extrême bord de la piste, à quelques centimètre du bord à une époque où n'y avait pas encore de double rails de sécurité comme aujourd'hui.



MONTLHERY : LES PREMIERS PAS DES RACERS 500

Nous sommes en 1950..

Dés l'origine du mouvement, l'autodrome de Linas Montlhéry est un haut lieu des épreuves Racers 500.

L'AGACI leur réserve un circuit spécial. d'un développement de 3,66 kilomètres.

« Partant du Goulet, ce circuit vire en épingle aux deux Ponts, puis à la Ferme, à Fave, et vient jusqu'à l'entrée du virage nord qu'il délaisse en y faisant une seconde épingle qui le ramène sur le virage sud.

Les racers peuvent alors prendre leur vitesse maximale dans ce virage relevé et devront freiner devant les tribunes de ravitaillement pour aborder une grande boucle qui les reconduira au Goulet.

Cette dernière boucle sur toute la largeur de la piste entre ravitaillement et tribunes, sera assez rapide malgré tout et sera une difficulté des plus intéressantes pour pilotes et spectateurs, sous l'œil scrutateur et officiel des chronomètres qui seront très près des virages, séparés par les seules bottes de paille, de la lutte ardente de nos racers »

Dans un article paru dans le Magazine L'Action, on annonçait en Février 1950 la première épreuve des Racers 500 à Montlhéry, épreuve qui sera finalement annulée et reportée au 9 avril 1950.

« Les Racers 500 débiteront en France le 19 mars.

C'est en effet, à Paris que l'A. C. I. F., avec le concours de l'A. G. A. C. I., sous le patronage de l'Action Automobile et de l'Equipe, fera disputer la première épreuve réservée à ces petits engins admis officiellement en course, depuis octobre dernier.

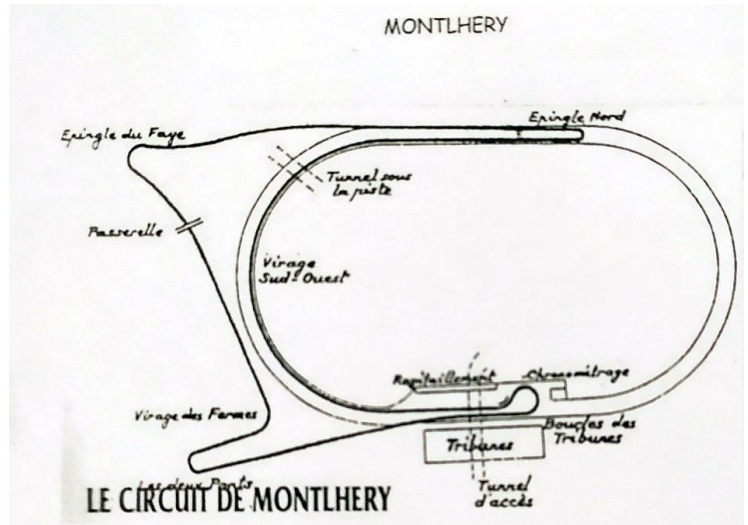
Il appartenait à l'A. G. A. C. I., créatrice et animatrice du mouvement en France, d'en donner le départ officiel et d'assurer ainsi le lancement d'une formule qui doit apporter au sport automobile un sang nouveau.

Depuis deux ans, une poignée d'Agacistes, dont Bernardet, Boschetti, Ikutsch, Pozzoli, Rousseau, ont pris à cœur de donner l'impulsion indispensable et d'assurer le développement de la nouvelle formule.

Leurs efforts n'ont pas été vains.



Photo prise pendant les essais. René BONNET et Elie BAYOL qui pilote la DB N° 55 ne porte pas de casque.



Aujourd'hui, de nombreux mordus ont réalisé des engins, d'autres en préparent et cette date du 19 mars sera l'aboutissement logique d'une action ardemment menée pour faire du mouvement 500 une vivante réalité.

C'est ce qu'on pourra constater en cette journée où nos « Racers 500 » les D. B. en tête, effectueront leur première sortie et affronteront leurs concurrents britanniques, belges, italiens et hollandais.

Ceux-ci n'en sont pas à leur coup d'essai, et les nôtres, pour leur premier galop, trouveront à leurs côtés des voitures qui bénéficient d'une certaine expérience.

Peu importe, l'essentiel est que cette première sortie montre au public les résultats acquis après deux années de travail et permette de mesurer l'effort qui reste à accomplir pour mener définitivement à bien une entreprise qui doit assurer le renouveau du sport en automobile. »

C'est Michel AUNAUD sur Racer DB qui remportera la course



NOUS SOMMES LE 9 AVRIL 1950 A MONTHLERY

Après l'annulation du 19 mars et l'épreuve modeste du 2 avril, l'Automobile Club d'Ile de France (ACIF) et l'Association Moto et Cyclecariste de France (AMCF), organisent à l'autodrome, le 9 avril, lors de la réunion classique de qualifications pour le 23e Bol d'Or, les Coupes Terrot pour les motos, et les Coupes d'Or pour les autos 500 et 750.

Les racers participent à cette course jumelée juste après les épreuves motocyclistes. Si cette journée de sport mécanique fut un beau succès sportif, le temps a été détestable : vent violent et froid, le matin et fortes averses, l'après-midi, pour les courses de voitures.

Il s'agissait pour les pilotes de boucler vingt-cinq fois le circuit de 3 420 m. Philippe Schell (USA) prend la tête sans surprise sur Cooper, mais des ennuis mécaniques l'obligent à abandonner dès le deuxième tour.

Fernand Chaussat prend sa place et se maintient en première position jusqu'à la fin. Pour les 500, Fernand Chaussat sur D.B. Panhard arrive premier, effectuant les 84,150 km en 1h 1' 31", le Britannique Nigel Rowland sur Cooper, deuxième, à un tour et Roger Gaillard, troisième, sur sa spéciale à moteur Simca. Pour les 750, ce sont les trois D.B qui se classent avec Michel Aunaud en tête, terminant les 85,500 km en 1h 1' 17", André Charrier, deuxième en 1h 2' 7" 4/5 et Louis Pons, troisième en 1h 3' 42" 3/5.



MONTLHERY : LE DEBUT DES MONOMILL

Extrait du Magazine l'Automobile d'Avril 1954.

« En ce dernier dimanche 25 Avril, Montlhéry connut la foule des grands jours.

En effet, les coupes de Paris, organisées par l'A.G.A.C.I., avaient attiré, cette année, un public particulièrement important.

Il est juste de préciser que figurait au programme de cette manifestation, la première présentation en course des Monomill de René Bonnet, et ceci explique sans doute cela.

Les coupes de Paris, proprement dites, sont une série d'épreuves ardemment disputées et dont l'intérêt sportif est certainement indéniable pour les concurrents.

Malheureusement, il risque d'échapper un peu au public, car la complexité de ces épreuves, où s'affrontent simultanément des voitures de catégories et de classes de cylindrée extrêmement diverses, rend la compréhension de la course particulièrement difficile.

Le spectateur est donc amené, soit à ne s'intéresser qu'à quelques voitures, soit à se livrer à un pointage rigoureux des passages et à apprécier les performances après coup, soit à s'abandonner à la pacifique distraction qui consiste à contempler, purement et simplement, le passage des voitures.

Pour notre part, nous avons suivi avec intérêt les performances des voitures de sport, et avons-particulièrement remarqué la belle course de Blache sur tank Renault-Ferry, qui couvrit douze tours du circuit à la moyenne de 119,852 km.

Tout le monde attendait avec impatience l'exhibition des Monomill.

On sait qu'un circuit spécial avait été aménagé à leur intention, circuit qui était celui de 3,333 km, mais qui comportait, en outre, un très fort virage artificiellement créé par des bottes de paille, disposées devant les tribunes.

Ce virage avait le mérite de rendre la course plus spectaculaire par les risques qu'il créait.

Les Monomill jouèrent parfaitement leur rôle et un grand nombre d'entre elles firent connaissance avec les bottes de paille, à la grande satisfaction du public, qui, si sportif qu'il soit, semble vouer aux stocks-cars, un amour refoulé.

Que dire des voitures bleues de René Bonnet, sinon qu'en dehors de leur incontestable qualité de tenue de route, elles témoignaient, entre elles, d'une disparité fâcheuse.

La course se disputait en deux manches et une finale.

Les véhicules étant tirés au sort entre les coureurs avant chacune des épreuves.

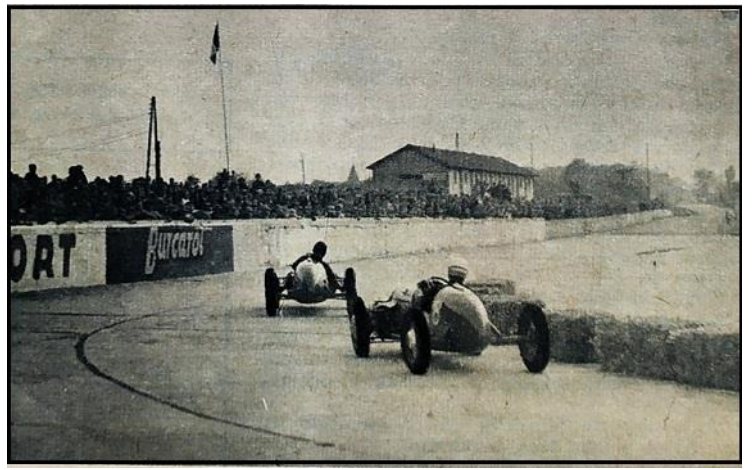
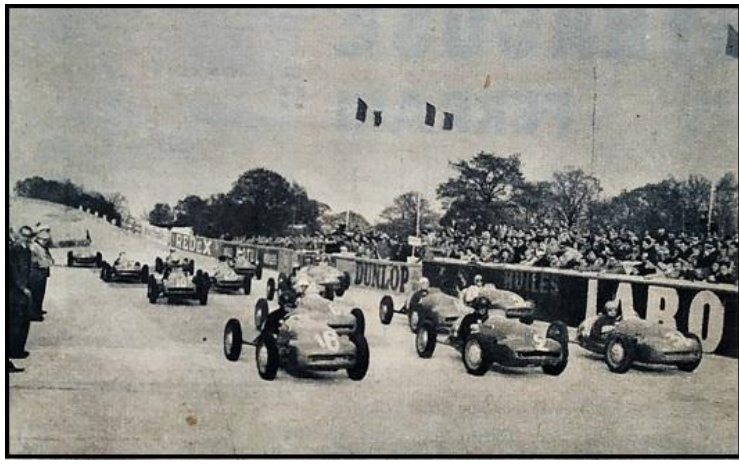
La loyauté de ce procédé devait confirmer l'inégalité des voitures. Inégalité qui est excusable pour cette première sortie, mais qui ne saurait persister dans l'avenir sans compromettre gravement le destin de la formule.

Il est incontestable que si certains Monomill atteignaient, en vitesse de pointe, environ 160 km/h, d'autres avaient bien des difficultés à dépasser le 130.

Quoi qu'il en soit, la combativité des pilotes n'était pas feinte, et, faute de pouvoir lutter tous ensemble à égalité de moyens, les trois manches donnèrent lieu à un certain nombre de duels passionnants.

Il reste à souhaiter que pour leur prochaine sortie, les Monomill témoignent d'une mise au point mécanique un peu plus précise, et, nul doute, dans ce cas, qu'elles donneront leurs chances à quelques nouveaux pilotes, et apporteront au public l'élément spectaculaire qui lui manque trop souvent. »





MAIS N'OUBLIONS PAS QU'AVANT LES RACERS ET MONOMILL, LA MARQUE D.B. CONSTRUISAIT LEURS PREMIERES SPORTIVES A MECANIQUE CITROEN.

ET DEJA, René BONNET TRIOMPHAIT SUR CETTE PISTE DE MONTLHERY EN 1949 : POUR PREUVE CETTE PHOTO OU René BONNET A GAUCHE, TIENT SON FILS Claude.



MONTLHERY : PANHARD AUX 1000 KILOMETRES

Les 1000 km de Paris est une épreuve légendaire propre à ce circuit.

Aussi les sportives en mode Panhard ne pouvaient pas rater cet évènement..

Pour illustrer la présence de notre marque à ces évènements, je retiendrais deux dates : 1956 et 1960 pour faire la liaison avec les années soixante.

1956

11 juin 1955 : la catastrophe des 24H du Mans est encore dans toutes les mémoires.

Au surlendemain du drame, sur arrêté ministériel, toutes les épreuves automobiles programmées sur l'ensemble du territoire national avaient été suspendues.

Cet interdit a joué pleinement pour le reste de la saison 1955.

Mais au fil du temps, les mesures drastiques prisent sous la pression de l'opinion publique, se sont assouplies.

Pour la saison 1956, un calendrier presque normal a été établi.

Naturellement les zones à forte concentration populaire ont provoqué les modifications les plus spectaculaires.

A Montlhéry, l'UTAC que préside M. Le Grain-Effel, aidé financièrement par AZUR et TOTAL, est allé bien au-delà du cahier des charges qui lui était légalement imposé par les pouvoirs publics.

Au pied de la Tour de contrôle, on dénombre maintenant 34 stands « en dur » de 12 m2 chacun protégé par un auvent.

Au-dessus de ces minis garages, tous équipés d'un poste de distribution de carburant relié à une citerne de 10.000 litres, un pont promenade, long de 136 mètres, peut permettre à 500 spectateurs privilégiés de vivre au cœur même de la course.

Dans toute la zone proche de l'anneau de vitesse, les remblais de terre, à vocation plus ou moins panoramique, permettent une meilleure vision de la piste.

La sécurité y a aussi gagné.

Evidemment, ces travaux ont demandé beaucoup d'argent et aussi beaucoup de temps.

C'est tout de même à Montlhéry que le sport automobile français de vitesse a pu prendre un nouveau départ.

Au début du mois d'Avril, l'Union sportive Automobile y a fait disputer ses Coupes traditionnelles.

Depuis que le circuit de Montlhéry existe, quantité de formules y furent essayées.

C'est en préfaçant le programme officiel de ce Grand Prix de l'Ile de France, par 1000 km de Paris, que Maurice Henry donna naissance involontairement à cette appellation contrôlée : c'est incontestablement une formule – celle des 1.000 km - qui retiendra l'attention du public parisien et recueillera les suffrages.

Une épreuve courue sur un ou deux tours de cadran est obligatoirement... longue, tandis qu'une compétition limitée à 1.000 km, c'est-à-dire un peu moins de 7 heures de course à Montlhéry, offrira d'avantage d'intérêt pour les spectateurs, sans les retenir trop longtemps.

Ce qui se vérifiera à chacune des épreuves, complété par un règlement clair en matière de classement : les voitures « sport » et éventuellement GT, auront une cylindrée limitée à 3 litres et seront réparties en quatre groupes de cylindrées distinctes, mais toutes concourent pour un classement général absolu et prioritaire.

Comme tout de même, il est impensable de demander à une Panhard-Monopole d'aller taquiner une Porsche ou une Ferrari, on établira également – à partir du scratch – un classement dans chacun des quatre groupes.

On le voit, la notion d'indice de performance – pourtant très en vogue à une époque où la construction française, Gordini mis à part, n'est pas présente en tête des grilles de départ – cet indice, techniquement intéressant, mais peu « parlant » pour le profane, n'a pas été retenu.

Les classements vont ainsi de :

- 2001 à 3.000
- 1501 à 2000
- 1301 à 1500
- 0 à 1300

Le circuit de 7.784 mètres sera retenu.

Les meilleures idées, les meilleures intentions, les meilleures attentions ne peuvent pourtant suffire à faire une grande course.

De tous temps, le succès d'une épreuve a souvent été dépendant de deux impératifs : la clémence du temps et la qualité du plateau.

C'est donc un an après, jour pour jour, après le drame du Mans, que ce 10 juin 1956, la course put se dérouler, hélas, sous un temps exécrationnel.

La pluie n'abandonnant que 2 heures avant la fin.

C'est à 10h30, sur un ciment du genre patinoire que les 40 voitures s'élancèrent devant 25.000 spectateurs.

PANHARD CONTRE RENAULT

Chez les petites, chères à notre cœur, malgré la présence courageuse d'une Moretti et d'une Stanguellini à moteur Fiat bien entendu, on s'apprêtait à jouer en famille.

Le clan des bicylindres Panhard s'opposait à celui des 4 cylindres Renault.

Le match était quand même inégal car on trouvait 5 Flat-Twin contre seulement 2 moteurs « made in Billancourt ».

En fait, il s'agissait de savoir si le tank DB, très remarqué à Sebring, où Armagnac-Mercadier avaient enlevé leur classe et manqué de peu (sur piste sèche) la victoire à l'indice, pourrait endiguer les assauts de la nouvelle coalition formée par Panhard et Monopole.

Plutôt que de disperser ses forces, la marque doyenne venait en effet, de s'associer, sportivement parlant, à Monopole-Poissy.

Panhard fournissait la mécanique, à charge pour Monopole de gérer les problèmes aérodynamiques (confection des carrosseries comprises) et de s'occuper aussi des essais et de la mise au point.

Avec les frères Chancel et Hémard-Flahaut, Panhard-Monopole disposait d'un quatuor de choc. Mais chez DB, associé à Héchard, Gérard Laureau n'était-il pas déjà l'indiscutable n°1 des Champigny' boys ?

Les tenants de Renault ne portaient quand même pas battus.

Pierre Ferry, le sorcier de Puteaux, non content de donner dans la haute performance des petits moteurs, avait aussi construit une très jolie voiture, très fine malgré un moteur monté à l'avant.

Pour Blache-Pons, ses pilotes, les 1.000 km étaient importants, les deux hommes tenant à prouver publiquement que la Ferry méritait bien sa place sur la liste des invités du ... Mans.

Quant à la VP (Jules Vernet-Jean Pairard), en attendant le 847 cm3 prévu justement pour les 24H, elle disposait du 1063 de 747 cm3, monté à l'arrière d'un petit tank à carrosserie alu dont le poids ne dépassait guère les 500 kg.

Sur ce modèle, Champion fait équipe avec un jeune costaud, alors affecté au service commercial des Huiles Renault, le sponsor discret des V.P.. Il s'appelle Jean-Marie Dumazer.

LES PANHARD UNE PAR UNE

- Panhard-Monopole n°61 de Flahaut-Hémard = abandon. Ils résisteront un moment à l'attaque du tank DB puis se retirera aussi discrètement que leurs prédécesseurs.

- Panhard n°65 de Sourza-Van Sten = abandon. Un ancien modèle qui disparut rapidement.

- DB-Panhard n°51 de René Bonnet-Carmentier = non classée. Aux essais cette GT laissa quand même 3 petites Sport derrière elle. Elle fut logiquement asphyxiée dès le départ

- DB-Panhard n°68 de Laureau-Héchard, 13ème au général et 1er de sa catégorie.

- Panhard n°62 de Stempert-Pagès = abandon sur sortie de route. Stempert fut l'un des premiers éliminés. Il disparut brusquement au virage de la ferme en même temps que la Ferrari 500 TR de Dernier (ça ne s'invente pas !).

- Panhard-Monopole n°60 des frères Chancel = abandon. Favoris logiques, les frères Chancel justifieront le pronostic. Ils étaient nettement en tête de leur classe quand la Panhard s'arrêta peu après le premier ravitaillement.



1960

Le circuit de Linas - Montlhéry accueillait ce 23 octobre 1960 la célèbre course d'endurance sur 1.000 km.

Dans les 3 catégories de cylindrée qui donnèrent lieu à de très belles bagarres.

Je ne retiendrai que la catégorie de 601 cc à 1.000 cc et la course à l'indice qui nous intéresse plus particulièrement.

Après un départ « type Le Mans »...

- la troisième confrontation fut de loin la plus indécise.

Elle opposait six DB-Panhard à quatre Fiat Abarth, ou plus exactement à trois Abarth puisque le jeune Francis-Francis, qui devait relayer Gérard Crombac, connaissait, avant la fin du premier tour, des ennuis de distribution.



L'équipe de Champigny se voyait donc représentée par :

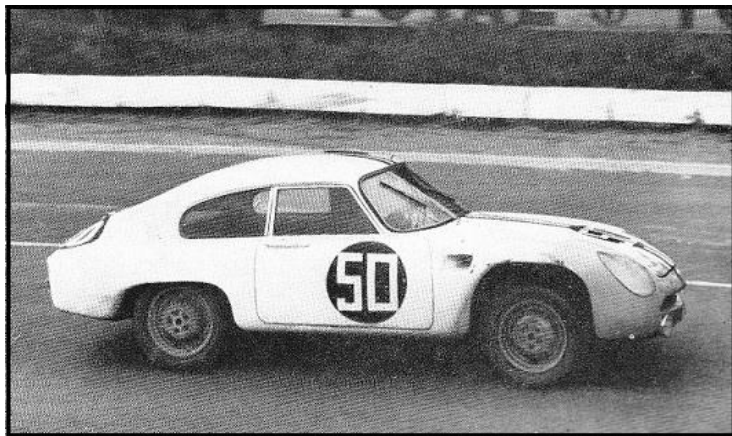
- Lucien Dujardin – Robert Dutoit DB n°42
- Gérard Laureau – Paul Armagnac DB n° 43
- René Bartholoni – Jean Vinatier DB n°44
- Roger Masson – Jean-François Jaeger DB n°45
- Robert Bouharde – Jean Claude Vidilles DB n° 50
- Lucien Champion et Reynes DB n°51.

D'emblée Tierre-Prinoth (Abarth) lancèrent l'offensive. Après neuf tours, ils devaient s'incliner devant Jean-Claude Vidilles–Robert Bouharde qui, eux, menaient une DB-Panhard.

Le chassé-croisé devait se poursuivre jusqu'à la fin.

En effet, au 17ème passage, c'est cette même Fiat-Abarth qui était au commandement, au 32ème tour, une autre Abarth, celle-ci conduite par Cattini-Linge, lui succédait, puis de nouveau, au 38ème passage, Tierre-Prinoth, mais à la suite d'un arrêt des leaders, les français Masson-Jaeger sur leur DB, s'assuraient la première place, qu'ils devaient redonner au 53ème tour à Tierre-Prinoth.

Ceux-ci la conservaient pendant près de 200km. Mais Vidilles-Bouharde profitèrent d'un arrêt de leurs rivaux pour prendre la première place et gagner !



RESULTATS DE NOS DB :

- Lucien Dujardin – Robert Dutoit DB n°42 – 7ème et 23ème au général
- Gérard Laureau – Paul Armagnac DB n° 43 - 20ème au général et 2ème à l'indice
- René Bartholoni – Jean Vinatier DB n°44 - 21ème au général et 3ème à l'indice

Entre temps, Jean-François Jaeger avait quitté la route au 71ème tour.

La DB était abîmée, mais lui, par miracle, s'en était tiré sans une égratignure...

Classement de la catégorie 601 à 1.000 cm3 :

1er – Vidilles / Bouharde (DB-Panhard) 833 km 772 en 6h 57' 2''8, moyenne 119,954 km/h.

2ème – Linge / Cattini (Abarth) 833 772 en 6h 57' 11'' 4

3ème – Consten / Condriller (Abarth) 825 km 980 en 6h 55' 27'' 5.

4ème – Laureau / Armagnac (DB-Panhard) 825 km 980 en 6h 56'' 58'' 4.

LA COURSE A L'INDICE

Comme aux 24 Heures du Mans, un classement à l'indice de performance a été institué. Il était clair qu'il favoriserait les voitures de faible cylindrée.

Les résultats son amplement démontrés puisque l'on trouve en tête trois Abarth et deux DB-Panhard.

La victoire cette fois-ci n'a pas récompensé René Bonnet, mais Bernard Consten et Paul Condrillier qui se sont relayés au volant d'un Abarth.

René Bonnet ne parut pas trop affecté par cette défaite au demeurant fort honorable.

Au contraire, précisait-il « elle provoque une émulation bienfaisante puisqu'elle va nous contraindre à de nouvelles recherches. Et puis, vous savez, je me contente bien volontiers des victoires remportées, en 1960, aux 24 H du Mans et dans le Tour de France !»

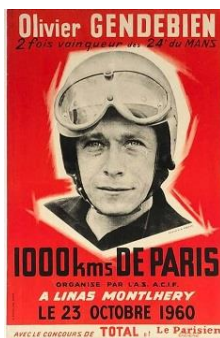
L'autodrome de Linas-Monthléry était irrémédiablement condamné par les parisiens, las d'assister à des courses sans panache et souvent sans intérêt.

Les 1.000 km de Paris ont enfin prouvé que les amateurs de sport mécanique pouvaient, nombreux, retrouver le chemin de l'autodrome, à la condition de sélectionner des pilotes populaires et des voitures valables.

- Roger Masson – Jean-François Jaeger DB n°45 – Abandon au 71ème tour pour sortie de route.

- Robert Bouharde – Jean Claude Vidilles DB n° 50 – 1er de catégorie et 17ème au général.

- Lucien Champion et Reynes DB n°51 – Abandon.



MONTLHERY : LES ANNEES 60 EN PANHARD

C'est au début des années soixante que l'on peut voir au cours de quelques épreuves à Montlhéry, les survivantes de nos Panhard, en attendant le plateau des MEP en 1968.

C'est ainsi que le 22 septembre 1963, on a pu voir aux coupes de Paris, une PL17 conduite par « Pike » dans la catégorie « voitures de tourisme françaises », qui terminera à la 9^{ème} place à un tour du vainqueur sur Alpine Renault.

Photos Adolphe Conrath

Puis ce sera le tour à la 24 fraîchement sortie d'usine qui va se tenter à une carrière sportive sur circuit, en participant le 26 avril 1964 aux coupes de vitesse dans la catégorie « Tourisme 700 à 850 cc.

Elle est pilotée par Jacques Bigrat alias « Bagrit » un habitué du circuit de Montlhéry.



On le retrouve aux Coupes de Paris en 1964 toujours avec sa 24CT et obtient une très belle 3^{ème} place dans la catégorie « Tourisme » moins de 1150 cc.



En 1965, Bigrat est de nouveau présent aux Coupes de Paris avec sa 24CT, ici à la poursuite d'une R8 Gordini.

Il terminera 17^{ème} dans la course réunissant les voitures de fabrication française de 500 à 1300 cc.



Le 26 septembre 1966 aux Coupes de Paris, enfin la victoire de la 24CT de Bagrit dans la classe 700 à 1000cc avec un temps de 30'42 » et 4/10^e à la moyenne de 91,914 km /h.



Ce sera la dernière apparition de la 24 CT sur cette piste avant mon arrivée aux Coupes de l'Age d'Or.

MONTLHERY : LE TEMPS DES MEP X2

C'est le week-end du 22 septembre 1968, que les toutes nouvelles MEP X2 firent leurs premiers tours de roues officiels sur le circuit de Montlhéry dans le cadre des Coupes de Paris organisées par l'AGACI.

Pour cette première et pour étoffer encore un plateau clairsemé, elles seront mélangées au Formules Vee à moteur Volkswagen. Mais un classement distinct sanctionnera les deux formules.

Comme pour toutes les autres épreuves, c'est le circuit de 6,320 km qui a été retenu et pour notre plateau, se sera 8 tours, pas un de plus !

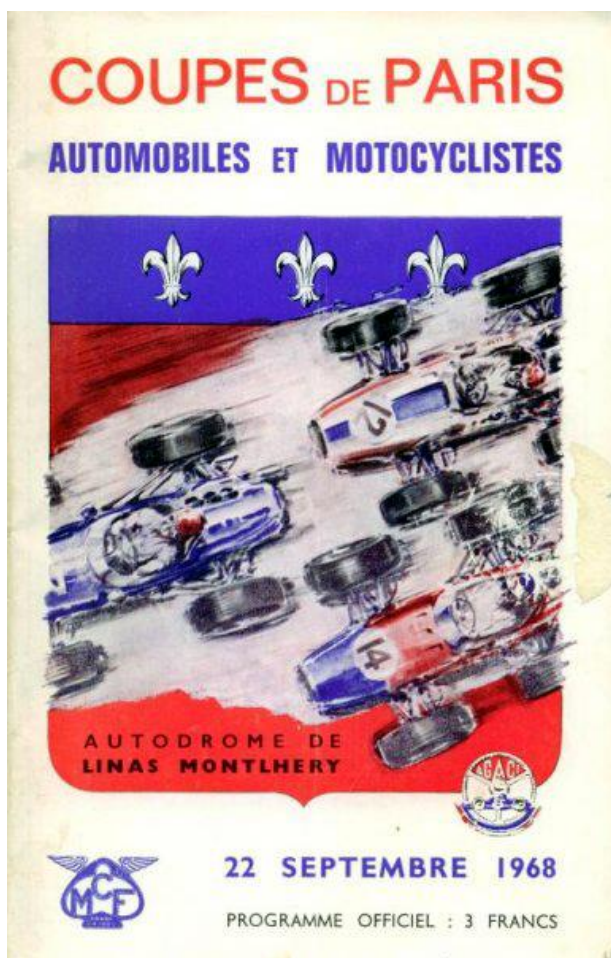
Dès la première demi-journée, le plateau des Formules bleues et de la formule Vee, ouvre les hostilités à l'heure du petit-déjeuner : 9h.

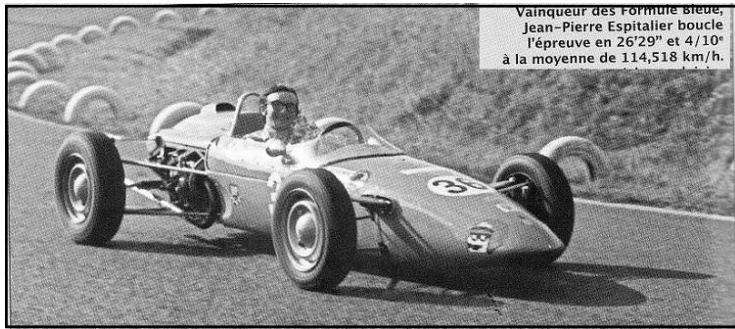
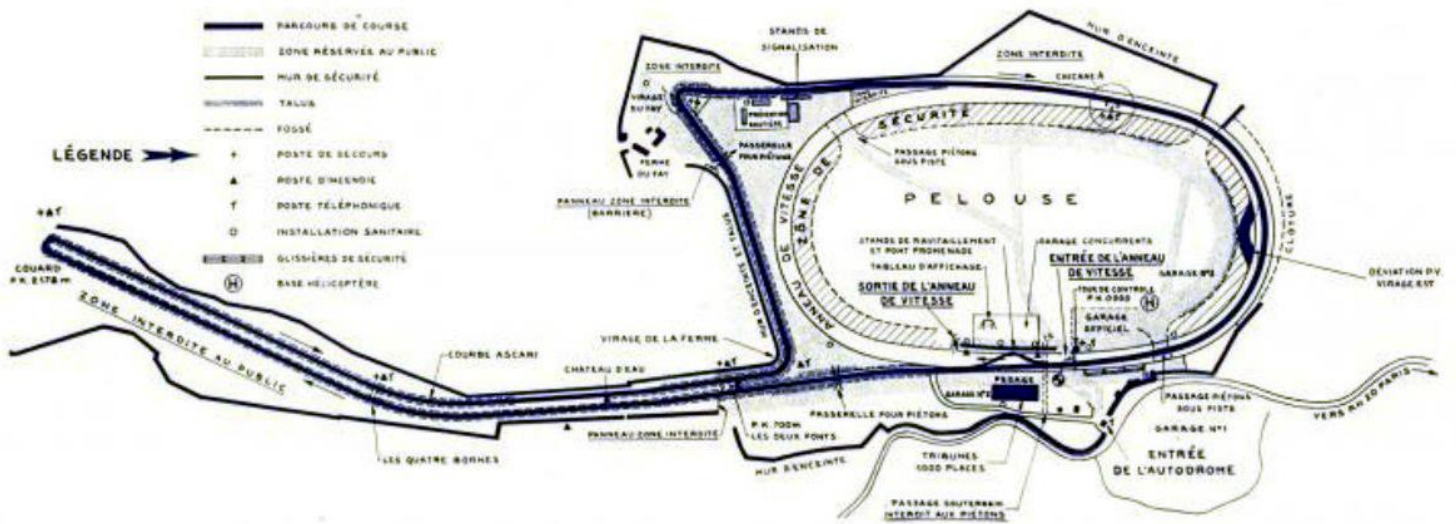
Dans cette mixité, c'est Jacques Régner qui s'assure la pole devant 2 Bora.



Au départ de la course, Voisin et Schenardi partis bille en tête auront tous deux perdu la course malgré leur excellente place sur la grille en première ligne.

C'est Régner qui s'assure une petite avance, mais au fil des tours, Jean-Pierre Espitalier va prendre le dessus pour terminer en tête de cette première épreuve en terre parisienne.





Vainqueur des Formule Bleue, Jean-Pierre Espitalier boucle l'épreuve en 26'29" et 4/10^e à la moyenne de 114,518 km/h.



Régnier terminera second dans les roues d'Espitalier. Dubos, la future vedette de la Formule finira 4^{ème}.

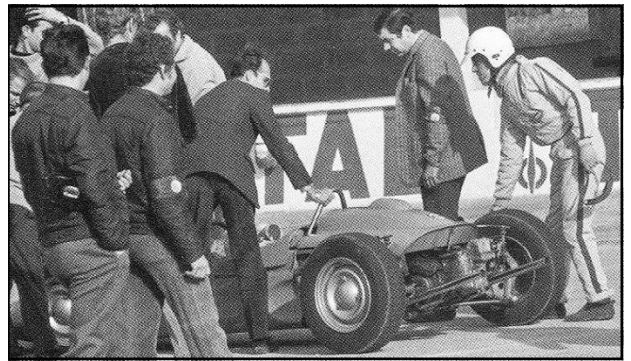
CLASSEMENT :

FORMULE BLEUE

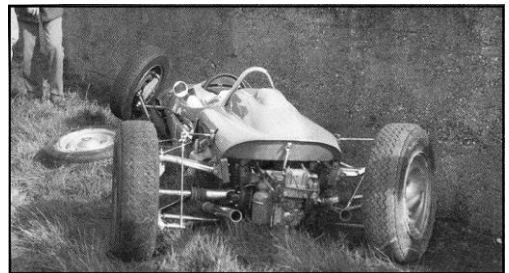
1^{er}. Espitalier en 26'29" et 4/10^e à la moyenne de 114,518 km/h - 2^e. Regnier en 26'29" et 7/10^e - 3^e. Cailbault en 26'30" et 2/10^e - 4^e. Dubos en 26'30" et 4/10^e - 5^e. Foucault en 26'53" et 2/10^e - 6^e. Dumora en 27'05 et 4/10^e - 7^e. Brillat en 28'08" et 5/10^e - 8^e. Legrosdidier en 29'44" et 8/10^e - 9^e. Cordon à 3 trous du vainqueur - 10^e. Fiard à 7 tours du vainqueur.
Meilleur tour: Regnier en 3'12" et 5/10^e à la moyenne de 118,192 km/h.

Dans cette course, pas mal de casse ou sortie de route.

C'est ainsi que Serge Cailbault perdra sa roue avant droite pendant les essais et devant les tribunes : il sera rapidement évacué dans les stands,



Plus grave mécaniquement la sortie de route de François Voisin, liée à la nécessité qu'il a eut d'éviter une Fv^e partie en dérive devant lui qui l'obligea à élargir sa trajectoire et qui viendra taper le Muret,



La BORA de Jean-Pierre Schénardi, commençant à dérapé...
...et finissant en tête à queue !

La Fvé repartira...et dans cette même course signera même le meilleur tour en course.

Moins de chance pour la MEP de Voisin, (peut-être bien un accident dès le premier tour, donc pneus froid puisque nous sommes ici dans les premiers virages après la ligne droite des stands).

Cette course mixte de deux types de monoplaces très (trop) différentes, aura démontré que même s'il s'agissait de monoplace de « début », celles-ci pouvaient avoir des caractéristiques de pilotage et de tenue de route très différente, créant des conflits de trajectoires tout à fait évident.

Toutefois Schénardi devait avoir le couteau entre les dents pour reprendre une bonne place, signant non seulement un meilleur tour en course mais aussi une 3e place à l'arrivée (sur une course qui ne comportait que peu de tours).

CLASSEMENT :

FORMULE BLEUE

1^{er}. Espitalier en 26'29" et 4/10^e à la moyenne de 114,518 km/h - 2^e. Regnier en 26'29" et 7/10^e - 3^e. Cailbault en 26'30" et 2/10^e - 4^e. Dubos en 26'30" et 4/10^e - 5^e. Foucault en 26'53" et 2/10^e - 6^e. Dumora en 27'05 et 4/10^e - 7^e. Brillat en 28'08" et 5/10^e - 8^e. Legrosdidier en 29'44" et 8/10^e - 9^e. Cordon à 3 trous du vainqueur - 10^e. Fiard à 7 tours du vainqueur.
Meilleur tour: Regnier en 3'12" et 5/10^e à la moyenne de 118,192 km/h.

MONTHLERY 1969

Cette année là, la Formule Bleue a acquis ses lettres de noblesse, et les 7 et 8 juin, c'est un plateau full X2 qui se présente sur l'autodrome su plateau de St Eutrope.

C'est Roger Dubos qui est en tête du classement et qui remportera le critérium en fin de saison.

Il partira donc en pôle position, comme on le voit en pré-grille.



Il ne laissera à personne le soin de lui contester sa position, puisqu'il remportera l'épreuve devant Espitalier avec près de 6 secondes d'avance.

Photos perso offertes par Jean-Paul Cardinal que l'on voit ci-dessus debout... Il était l'organisateur de la Formule Bleue.

CLASSEMENT :

FORMULE BLEUE

1^{er}. Dubos en 28'08" et 8/10^e à la moyenne de 107,437 km/h - 2^e. Espitalier en 28'14" et 1/10^e - 3^e. Fiard en 28'27" et 5/10^e - 4^e. Roumanet en 28'46" et 6/10^e - 5^e. Faux en 28'47" et 4/10^e - 6^e. Monot en 28'48" - 7^e. Jaeger en 29'27" et 1/10^e - 8^e. Benoit en 29'31" et 4/10^e - 9^e. Ribert en 29'54" - 10^e. Gonnentant en 30'01" et 5/10^e - 11^e. Gilardi en 30'01" et 6/10^e - 12^e. Chahmerian à un tour du vainqueur - 13^e. Cluzeau à un tour du vainqueur - 14^e. Legrand à un tour du vainqueur - 15^e. Leger à un tour du vainqueur - 16^e. Bechard à un tour du vainqueur.
Meilleur tour: Roger Dubos en 1'51" et 4/10^e à la moyenne de 108,582 km/h.

MONTHLERY 1970

Cette année là, 2 épreuves avaient été inscrites à Monthlery : le Grand Prix de Paris en Mai et les coupes de l'ACIF (Automobile Club d'Ile de France).

LE GP DE PARIS :

C'est le dimanche 24 Mai à 10h45 que le plateau de la Formule bleue fait monter le régime au maximum pour s'élancer sur les 10 tours de circuit, inscrits à ce Grand Prix.

Couderc, déjà bien placé sur la grille, ne laissera aucune chance à ses adversaires immédiats : Gougeon et Jaeger :



Jaeger et Gougeon durent abandonner sur problème mécanique :



Mais Couderc aura fort à faire pour devancer Durand qu'il ne lâchera sur la ligne que pour 3/10ème !

FORMULE BLEUE (MEP)

1^{er}. Jaeger en 22'21"8 à la moyenne de 108,499 km/h - 2^e. Bourguignon en 22'25" - 3^e. Guinand en 23'30"1 - 4^e. Durand en 22'30"5 - 5^e. Gougeon en 22'30"7 - 6^e. Ghilhardi en 22'42"9 - 7^e. Danzer en 22'53"7 - 8^e. Drouadaine en 23'02"2 - 9^e. Picolet en 23'02"6 - 10^e. Gonnetant en 2'03"5 - 11^e. Watrelot en 23'18"4 - 12^e. Renard en 23'18"8 - 13^e. «Leb» en 23'28"4 - 14^e. en Kloeti en 23'57"5 - 15^e. Lesage en 24'07"9 - 16^e. Athenol en 24'12"6 - 17^e. Grente à un tour du vainqueur - 18^e. Benoit à 1 tour du vainqueur - 19^e. Bareyre à 4 tours du vainqueur - 20^e. Couderc à 8 tours du vainqueur - 21^e. Tucom à 11 tours du vainqueur.

Record du tour: Bareyre au 7^e tour en 1'48"7 à la moyenne de 111,609 km/h

Néanmoins Couderc savourera sa victoire avec humilité !



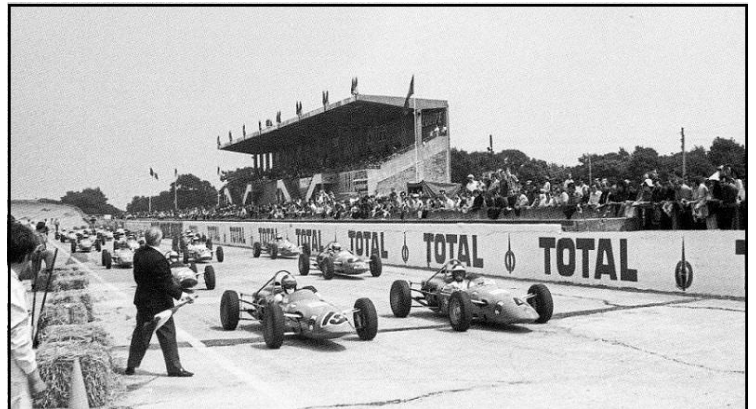
Derrière la bagarre faisait rage pour les places d'honneur comme ici entre Pierre Boscardin qui précède de peu le très rapide Frédéric Jaeger, à la chicane.



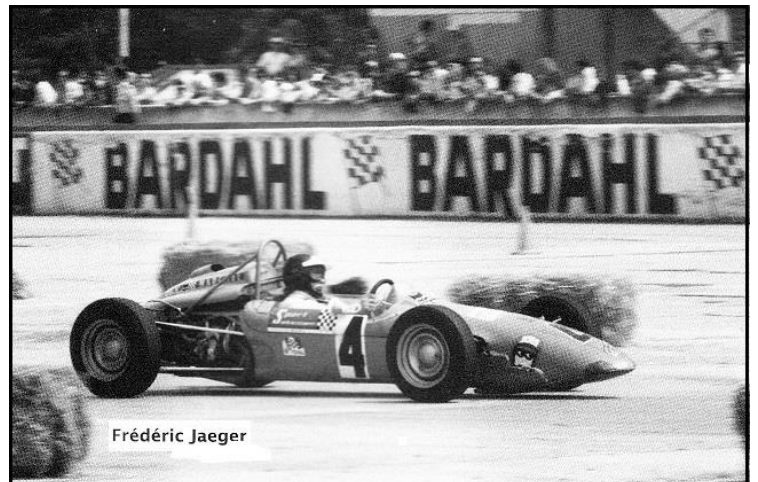
LES COUPES DE L'ACIF

Un programme de choix attendait les spectateurs en ce week-end du 21 juin, pour cette dernière course des X2 à Montlhéry.

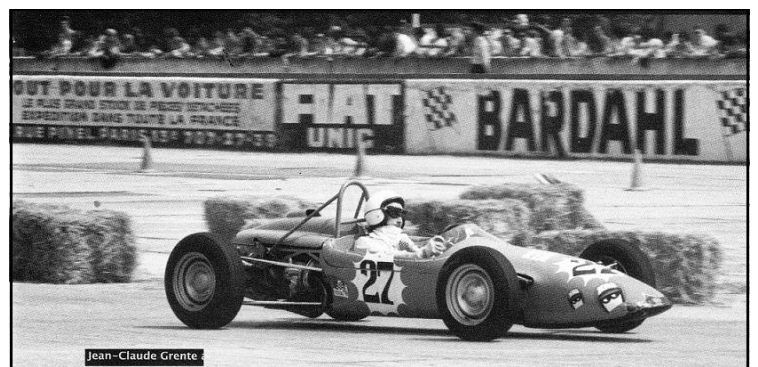
Au fil des Grand Prix, le plateau des MEP X2 avait su faire reconnaître son intérêt, mais c'est toujours à une heure un peu discutable, 13h40, que la grille de départ était placée sous les ordres du directeur de course, concentrée sur le drapeau tricolore que celui-ci allait abattre devant cette marée bleue.



La course fut très disputée et Frédéric Jaeger ne lâchera rien,



Même si Couderc fut poussé à l'abandon comme beaucoup d'autres adversaires, comme Grente à un tour, que l'on voit ici à la chicane des tribunes,



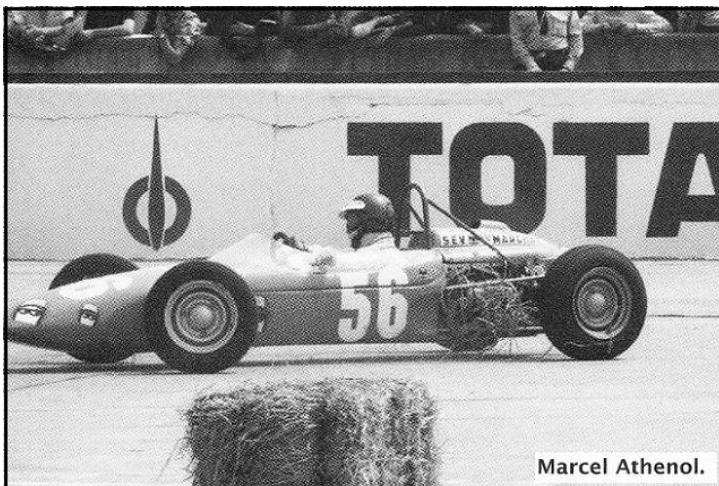
Ou Benoit, Bareyre qui réalisera quand même le meilleur tour avant que sa mécanique ne le lâche, et enfin Tucom : ça sentait la fin de saison pour des mécanique fatiguées.

C'est donc Jaeger qui recevra la gerbe de fleurs de la charmante préposée et dont le sourire en dit long sur le bon tour qu'il vient de jouer..

**Frédéric Jaeger remporte
cette manche de Formule Bleue
sur douze tours en 22'21"8
à la moyenne de 108,499 km/h.**

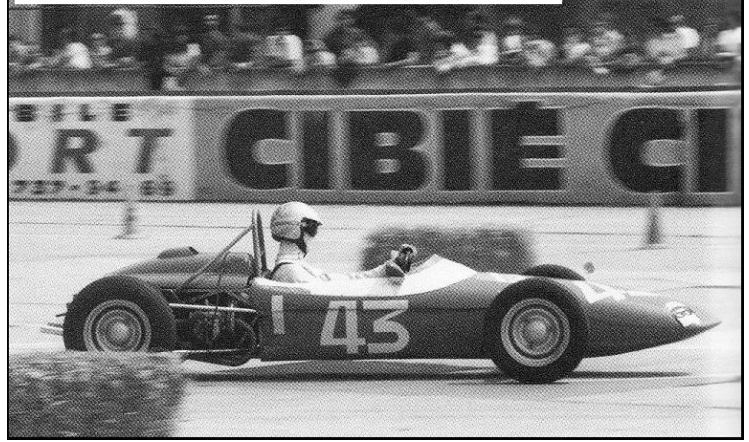


Profitons ne pour rendre hommage à quelques participants moins en vu mais qui se défonceront avec leur moyen tout au long de la saison :



Marcel Athenol.

**Claude Renard se classe 12^e de l'épreuve de Formule Bleue.
Il boucle les douze tours de l'épreuve en 23'18"8.**



Prouvant, s'il en était besoin, la bonne ambiance qui avait animé cette saison, avec une pensée émue pour J.P. Cardinal que j'ai bien connu et qui m'a donné toutes ces photos et autres : il a été le chef d'orchestre de cette épopée en bleue de France... Un seigneur trop tôt disparue ...



CLASSEMENT :

FORMULE BLEUE (MEP)

1^{er}. Jaeger en 22'21"8 à la moyenne de 108,499 km/h - 2^e. Bourguignon en 22'25" - 3^e. Guinand en 23'30"1 - 4^e. Durand en 22'30"5 - 5^e. Gougeon en 22'30"7 - 6^e. Ghilhardi en 22'42"9 - 7^e. Danzer en 22'53"7 - 8^e. Drouadaine en 23'02"2 - 9^e. Picolet en 23'02"6 - 10^e. Gonnetant en 2'03"5 - 11^e. Watrelot en 23'18"4 - 12^e. Renard en 23'18"8 - 13^e. «Leb» en 23'28"4 - 14^e. en Kloeti en 23'57"5 - 15^e. Lesage en 24'07"9 - 16^e. Athenol en 24'12"6 - 17^e. Grente à un tour du vainqueur - 18^e. Benoit à 1 tour du vainqueur - 19^e. Bareyre à 4 tours du vainqueur - 20^e. Couderc à 8 tours du vainqueur - 21^e. Tucom à 11 tours du vainqueur.

Record du tour: Bareyre au 7^e tour en 1'48"7 à la moyenne de 111,609 km/h

MONTLHERY ET L'AGE D'OR : CLUBS ET COUPES

C'est en 1964 que Serge Pozzoli et Jacques Potherat, accompagnés de passionnés d'automobiles, créent « Les Coupes de l'Age d'Or » sur le Circuit de Rouen-les-Essarts, un grand rassemblement de voitures de compétition anciennes qui se déroule en ouverture du Grand Prix de l'A.C.F.

Puis en 1968, la manifestation déménage sur l'autodrome de Linas-Monthéry, avant de changer de nom en 1980 pour devenir le « Grand Prix de l'Âge d'Or ».

C'est au début des années 70 que je me rendais régulièrement vers ce berceau du sport-automobile dont mon ADN est imprégné, mais aussi vers les salons Rétromobile alors à La Bastille.

Le retour vers mon passé de Panhardiste me poussa naturellement à acheter une 24CT dernier modèle de juin 1967 avec la plaque Citroën (tant pis !) et de m'inscrire au Club Panhard France que mon ami Robert Grandemange (postier comme moi) venait de créer le 31 octobre 1973.

Lié ensuite à la section parisienne dirigée par la famille Demantes, nous organisons salons et sorties, dont le graal était la place du Club à l'intérieur de l'enceinte au pied du dernier virage relevé avant les tribunes.

L'ambiance était fabuleuse au milieu des bolides qui nous tournaient autour.

Peu de Panhard étaient en piste : quelques racers, dont Kiki Lumbrosio et Bernard Coural, mais aussi le Junior de Krenzer et le CD de Lafferrerie.

Il n'y avait pas de paddock pour nos voitures, aussi, c'est dans l'espace réservé aux clubs que Grandemange et Demantes remettaient en état les voitures de nos participants comme le montre les photos ci-après.





Grandemange



À la fin des années 1980, Peter Auto, l'organisation d'événementiels automobiles, reprend la manifestation et la renomme Grand Prix de l'Âge d'Or Lanvin, du nom du sponsor principal.

En 1994, c'est la société organisatrice Rayon d'action, présidé par Éric Hélaïne, qui reprend l'organisation de l'événementiel.

C'est en 1989, que je pris part aux courses V.E.C. (Véhicules d'Epoque et de Compétition) sur une Panhard 24CT que je louais aux Philippe et préparée par Georges et son fils.



Le plateau « Tourismes » dans lequel je courrai, était d'un niveau très élevé tant en cylindrées qu'en pilotages !



Photos Perso



L'Age d'Or à Montlhéry avait un succès fou et les engagements battaient tous les records.

En 1990, en catégorie Tourismes, c'était chaque année la même angoisse pour nos petites cylindrées tant le plateau a du succès : 45 inscrits pour 30 places en course en cette année 1990 !

14 suppléants attendaient la défection d'un concurrent. 31 aux essais, le dernier temps devant être éliminé.

Déjà, les commissaires se préparaient à effacer de leurs tablettes la petite 24 C T rouge qui rendait 45 ch à la plus faible.

Seuls JP Allain et Etienne de Valance calmèrent leur empressement en misant sur ma future prestation.

Ma motivation s'en trouva décuplée et pour répondre à leur confiance, je réussis à me qualifier en réussissant l'avant dernier temps en améliorant de 2" mon meilleur temps de 1989.

C'est une Alfa Guglietta qui monta à l'échafaud.

Cependant, Etienne de Valance n'était pas optimiste pour l'année prochaine si le succès de ce plateau continue à attirer de nombreuses demandes : les voitures étant plus faciles à trouver et à préparer qu'avec une monoplace.

Les contrôles techniques et administratifs étaient chaque fois une angoisse de plus !

Non seulement la voitures devait répondre à la fiche technique du constructeur, mais également à la fameuse annexe J sur la sécurité.

Concernant l'administratif, il fallait là aussi être dans les normes d'homologation au niveau des vêtements anti-feu et casque, qu'il fallait renouveler tous les 3 ans !

Je me souviens qu'en 1994 à Montlhéry, ma combinaison avait dépassé la date d'homologation de peu et vu le nombre de demandeurs, le commissaire fut intransigeant !

C'est alors que Jean-Pierre Jabouille, le pilote de F1 Renault à cette époque et présent sur le moment, décida de me donner sa combinaison, relique que je possède aujourd'hui encore et que je conserve religieusement : un grand Monsieur et un pilote exceptionnel.



Grace à lui je pu participer à la course en me qualifiant pour lui faire honneur.



Je couru avec cette 24 jusqu'en 1995 avant de passer à la MEP X2 et le fameux plateau des MEP/Monomill d'Alain Gawski.

Je suis très attaché aux 24 car avec elle je remportais 17 coupes dans 5 saisons de championnat.

1994 : CHRISTOPHE GUERRIER PREND LE RELAIS EN 24 CT

C'est sur une belle 24 CT gris métal à parements verts et bien préparée que Christophe Guerrier prendra la suite de ma 24CT en Tourisme.

Un moteur affuté et une suspension remarquablement travaillée, l'avait propulsé dans des temps à la hauteur de l'ex-écurie Philippe.

Aux essais, la pluie l'avait placé devant une Alfa-Giuglia et la BMW 700.

Hélas, la piste sèche du dimanche, permettait à l'Alfa de refaire son handicap.

Si son moteur ne cachait pas une belle santé, je fus impressionné par la tenue de route.

Très surbaissée, bien guidée, très dure, la 24 collait au bitume.

Finis la position du « chien qui pisse », avec les quatre roues au sol, l'adhérence en virage n'avait plus rien à voir.

Ajouté à cela des Dunlop Racing, chers mais efficaces, et vous aurez tout compris.

Aucune dérive, virant bien à plat, les temps tombèrent vite : meilleur tour en 2'11"56. Encore 1'20 à gagner et mon meilleur temps sur ce circuit en 24 sera égalé !

Battu par l'Abarth, mais devant la BMW (qui abandonna), Christophe Guerrier apprend vite bien aidé par une très belle et efficace voiture : du très beau travail !



En 1995, les Philippe récupèrent ma 24CT en y ajoutant une autre pour leur fils Christophe, mais ils ne pourront rien contre celle de Guerrier.



Par la suite le plateau Tourisme avec les moins de 1000 sera abandonné. Les petites cylindrées passeront en Maxi 1000.

MONTLHERY : LE PLATEAU MEP/MONOMILL

C'est en 1995 que j'ai intégré le fameux plateau des MEP/Monomill dirigé de main de maître par Alain Gawski.

Côté organisation, une rivalité s'était installée entre Peter' organisation et l'ASAVE qui n'avait rien à voir avec notre passion aveugle et désintéressée pour le sport automobile à l'ancienne.

Et prendre partie pour l'un ou l'autre n'avait aucun intérêt.

Mais force était de constater que les Clubs de marque avaient retrouvé leur liberté d'action sous la forme de petits villages.

Hélas, ce circuit mythique ne correspondait plus aux standards actuels en matière d'équipement, de sanitaires, d'installations permanentes et, de piste proprement dite.

Nous espérions en cette année 1995 que l'élection d'un nouveau Président qui comptait parmi ses amis parisiens, de chauds supporters de l'automobile, se penche sur le vieil autodrome parisien.

Mais le problème n'est pas si simple, trop d'intérêts divergents gravitent autour de ce temple du sport-auto..

Mais revenons à l'essentiel : les courses.

C'était le temps béni où Montlhéry faisait le plein.

Une fois encore, les passionnés avaient répondu présent en masse, écrasés de soleil et noircis de poussière.

Au programme, des plateaux garnis comme aux plus beaux jours, ce qui promettait une circulation plutôt dense sur le vieil anneau.

LE « GOD SAVE THE QUEEN » EN GUISE DE « MARSEILLAISE »

Honneur aux monoplaces à moteur Panhard, Citroën, Ford, Fiat... puisque ce plateau portait le n°1 et par là-même était appelé à commencer les hostilités dès le vendredi.

Après mes débuts au Castelet avec la MEP X2, je compris vite que j'aurai fort à faire dans ce plateau où 30 voitures étaient présentes pour les essais chronométrés, avec une armada de MEP X27.



et DB-Racers,



4 MEP X2, allaient en découdre avec des Formules Juniors : 4 Cooper, 2 Lotus, 1 Stanguellini.

Cette année 95, le « God save the Queen » remplacera la « Marseillaise » de l'an dernier.

Mais le combat n'en fut pas moins âpre, et même si le podium fut entièrement british, des bagarres à tous les niveaux allaient tenir le public en haleine !

Pourtant après Magny-Cours, où Philippe Gayraud fut impérial et Christian Farin en pleine forme, on se laissait aller à espérer à une nouvelle victoire française.

D'autant que les essais venaient conforter cette impression : Farin 2ème, Gawski 5ème et Philippe Gayraud 7ème et premier des MEP X27, donnant lieu à des sympathiques discussions entre Gawski et Philippe Gayraud.

On remarque Christophe Guerrier sur la droite derrière Philippe :



Photos Perso

Mais les écarts de temps extrêmement faibles (les 5 premiers dans la même seconde !) laissaient entrevoir un beau suspense.

Côté MEP X2, c'est Serge Mace qui menait le bal largement devant votre serviteur qui réussit à devancer Georges Philippe et Gaby Billaud.

On me voit ci-dessous avec ma première MEP X2 avec mon mécano Michel Normand ingénieur chez IFREMER à Toulon et surnommé « Yellow Time » qui le mènera à sa perte et auquel je veux rendre hommage par cette photo à mes côtés.



Mais aussi les DB-Racers d'Anne-Marie Gawski et Karin Kherouf avec qui j'avais l'habitude de me battre : une belle satisfaction.

Après moult commentaires à chaud où chacun essaiera de justifier ses petits problèmes mécaniques ou de pilotage, place au repos des guerriers en famille principalement.

Puis ce sera la farandole des apéros pris en commun et qui feront monter les décibels avant une bonne nuit réparatrice !

LA COURSE

Déjà sur la grille la tension commençait à monter.

Nos voitures positionnées en pré-parc attendaient leurs pilotes appelés au briefing.:

En pré-grille, l'impatience gagnait, à peine tempérée par nos mécaniciens respectifs



Ça y était, le feu vert est donné. Chacun va s'élancer dans l'ordre des temps des essais dans cet entonnoir qui donne accès à la piste : Farin en tête.



On frissonnait déjà sur les risques d'accrochage dus à la difficulté qu'il y aurait à émerger du peloton.

L'un deux, en effet, privera Alain Gawski de se battre à armes égales : heurtant la roue arrière de Farin, son Racer poursuivra sa route la gueule grande ouverte !

Dès lors, la donne était faussée et Farin ne sera plus inquiété.

Mais Alain allait trouver un autre combattant en fin de course : la MEP X27 de Philippe Gayraud qu'il ne devancera que de... 56/100ème.

A noter la brillante prestation de Pierre Albert, premier des MEP X27 et par là même premier du Groupe G. Il avait réussi à devancer Gawski et Philippe Gayraud !

Côté des MEP X2, Serge Mace confirmera sa domination entrevue lors des essais en finissant 13ème au général devant une foultitude de MEP X27 et DB-Racers.

Victime d'un tête à queue à la chicane précédant la ligne droite des tribunes et qui me fit tutoyer le rail en haut de la parabolique, je dus laisser passer mes adversaires directs : Georges Philippe et Gaby Billaud.

Ah cette fougue marseillaise ! Mais je gardais mon avance sur Anne-Marie et Karim : petite consolation.

Voilà ce que fut pendant de nombreuses saisons notre plateau des MEP/Monomill

MONTLHERY AUX COULEURS PANHARD : LES DAMIERS

1996 : C'était au temps où Monlhéry nous appartenait !

Où la liberté de rouler avec nos voitures anciennes était encore possible, où les passionnés de Panhard écumaient les circuits...

Comme une apothéose, c'est sur le circuit mythique de la région parisienne un 14 septembre 1996 que des centaines de panhardistes sportifs avaient imposés leur dictat à cette 6^{ème} édition des Damiers !

Place était faite aux modèles sportifs et aux dérivés de la marque de la Porte d'Ivry.

Une manifestation qui avait lieu tous les ans à l'automne et qui avait un relent de Coupe de l'Âge d'Or mais avec une ambiance plus conviviale, où les clubs se résumaient égoïstement en un seul : Panhard.

Au total, environ 75 Panhard et, fait rarissime, des dérivés venus en nombre.

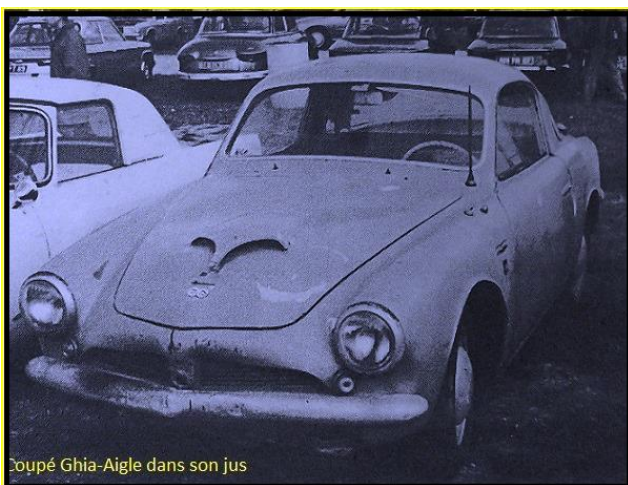
Bien entendu, on pouvait y voir les Panhard badgées « Sport » avec tous les types de DB en porte drapeau, mais aussi plusieurs modèles de compétition, des Racers et des Monomill et un rare cabriolet Antem de notre ami Serge Mace dont je vous ai raconté son histoire et la restauration.

Plus rares, des berlinettes Monopole à porte papillon, des berlinettes Dolomites, une Callista



Callista "Coupe des Alpes
Monlhéry 1996

et une Arista, deux coupés Ghia-Aigle différents, dont l'un était une belle surprise puisque dans son jus, semblable, à la prise d'air près, au coupé exposé sur le stand Panhard au Salon de Genève de 1954



Coupé Ghia-Aigle dans son jus

En tout cas, elle était restée dans la région parisienne depuis très longtemps, comme en témoignait la plaque de Roger Loyer, spécialiste parisien des voitures de sport d'occasion dans les années 50 / 60.

Une Dyna Véritas et le coupé Barboni de Denise Philippe qui courrait ici même en VHC.

Une foultitude de Panhard CD, dont deux modèles ayant participé aux 24h du Mans.

Cerise sur le gâteau, même si les avant-guerres, n'avaient pas leur place, s'il n'en devait rester qu'une ce serait celle là : la véritable, l'authentique 35 cv des records et son 8 cylindres en ligne !

Elle avait battu entre 1926 et 1934 de nombreux records mondiaux aux mains de prestigieux pilotes comme Ortmans, Breton, Doré et Eyston, raconté en début de ce magazine.

Sortie pour l'occasion du Musée de Mulhouse, elle retrouvait ainsi son cadre naturel : celui de l'anneau de vitesse !



- La 35 CV des records venue du Musée de Mulhouse

25 voitures de compétition historique avaient repeint en bleu de France le circuit de Monlhéry : toutes avec le bicylindre bien sûr !



Photos Perso

Montlhéry 1996 : Une grille de départ tout en Panhard



Sur cette photo, on reconnaît, au premier rang et de gauche à droite, la barquette DB HBR4 702 cc du Mans 1960, le coach DB surbaissé d'André Guilhaudin, surnommé « le Monstre », qui participa au Tour de France auto de 1959 et qui fut la propriété de notre ami Roland Roy, la CD du Mans 1962, puis le CD à ailerons du Mans 1964, la fameuse « camionnette » de la saison 1959, un coach HBR5.

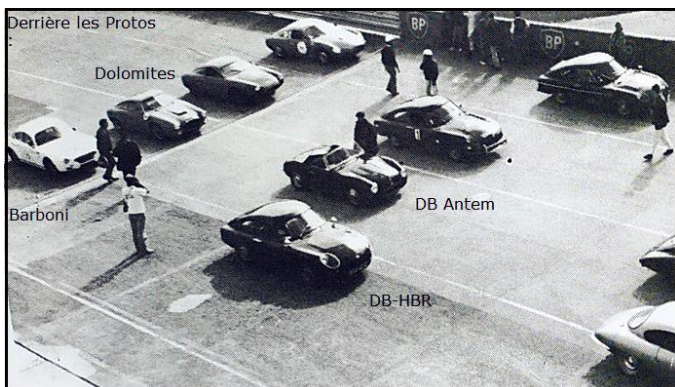
Au second rang : le proto alu de Kiki Lumbroso qui participa aux 24 Heures du Mans en 1958, avec Bartholoni / Lallier :



un coach HBR5, le CD Hampe de Joël Brunel reconnaissable à ses optiques surdimensionnées, deux berlinettes Monopole à portes papillon et un coach HBR5.

Au troisième rang : 3 coaches et le rare cabriolet Antem de Serge Macé.

Au quatrième rang : le coupé Barboni de la famille Philippe et trois berlinettes Dolomites Pichon-Parat, et enfin, fermant ce cortège, les DB-Monomill et Racer 500.



A l'occasion de ce rendez-vous important pour notre marque, de nombreux clubs Panhard européens avaient fait le déplacement.

Pour retrouver cette page d'histoire, il y avait non seulement les voitures historiques mais aussi les pilotes qui les avaient menées à la victoire et qui nous procura une intense émotion : Pierre Hémar, André Guilhaudin, Robert Mouglin, Jean Vinatier, Bernard Consten, Jacques Grelley, notre « américain », pilote et collectionneur, hélas depuis disparu et dont la collection a été dispersée : il était venu du Texas avec une barquette HBR4 de 1958.

Pour quelques malchanceux, les tours de piste ne se passeront pas comme ils l'auraient souhaité. C'est ainsi que Grelley serra son moteur et Philippe Mouette eu des soucis avec le train avant de sa Monopole X86.

Lors de ces quelques tours de circuit, l'adrénaline de la compétition circula de nouveau dans les veines de nos pilotes et nous avons pu assister à des joutes serrées comme au bon vieux temps : « chassez le naturel, il revient au galop... »

Mais le moment que tout le monde attendait furent les tours de piste de la 35 CV des records qui démontra qu'elle en avait encore dans ses bielles !

Aujourd'hui, ces bons souvenirs resteront sur nos étagères de nos plaisirs partagés.

Il me reste de nouveau à remercier Christophe Pund, aujourd'hui gérant de « La galerie des Damiers » qui est à la fois un passionné et un personnage attachant qui entretient une folle passion pour les objets qui racontent une histoire, comme sa voiture :



S'il n'organise plus ces réunions sur le circuit de Monthléry qui mettaient à l'honneur des marques prestigieuses du sport automobile français, on peut le rencontrer à Rétromobile sur son stand où il propose toujours des voitures historiques de qualité.

Merci Christophe d'avoir mis notre marque de cœur au niveau des Matra, Alpine, Delahaye...

Quelques photos de notre amis Christian Simon propriétaire du DB HBR rouge, venu de la Haute-Savoie :

Et tous les anciens pilotes Panhard : Vinatier au centre, Bartholoni à droite etc...



MONTHLERY : LE TEST DU MILLESIM SUR CD

En cette année 1997, le plomb dans l'essence n'est plus en honneur de sainteté.

Poussé par les écologistes en mal de principe de précaution, un additif conçu par ELF devait être testé sur la piste de Monthléry, afin d'être adapté aux voitures anciennes.

Cet additif, proposé par Elf, avait pour nom de « MILLESIM ».

C'est un additif au potassium. Pour ce dernier, l'apport est optimisé pour les moteurs des années 60/70.

Elf recommandera d'en ajouter pour les moteurs un peu plus anciens.

Il peut être surdosé 3 fois sans effet néfaste.

Son avantage est de conserver le même additif en cas de ravitaillement en super ou en SP + additif.

L'objectif était de tester sur 24 heures non stop, cet additif dans nos moteurs et d'en vérifier son efficacité ou les conséquences en comparant certaines données propres au pétrolier français, avant et après un démontage.

C'est donc en levé de rideau du Grand Prix de l'Age d'Or que les participants à ce test furent convoqués par ELF-ANTAR les 18 et 19 juin, au pied de la Tour de contrôle du célèbre autodrome.

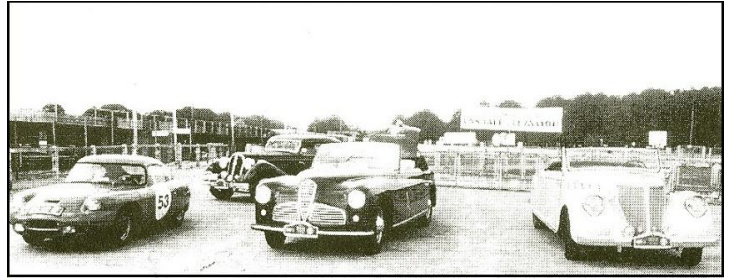


Pour donner plus d'éclat et d'impact médiatique à cet évènement, des « têtes d'affiche » devaient servir de locomotives à la promotion de ce produit.

C'est ainsi que J-P Beltoise, Maurice Trintignant, Jean Ragnotti et Henri Pescarolo, tout juste descendu de sa barquette des 24 H du Mans, étaient la proie des photographes.

Côté voitures, la Panhard CD d'Etienne De Valance (n°105) et qui n'est autre que la sœur de la voiture victorieuse à l'indice des 24h du Mans 1962 (n°103), faisait figure de Petit Poucet au milieu d'une Delahaye, Hotchkiss et Viva Grand Sport Renault.

A la surprise générale, la boucle à parcourir se résumait à l'anneau



Le but du jeu était de tourner pendant 24 heures en utilisant de l'essence sans plomb additivée par le « Millésim ».

Quelques jours auparavant les moteurs avaient été démontés et contrôlés par la Société pétrolière pour avoir en fin de test, une base de comparaison.

En ce qui concerne le CD, Etienne De Valance, avait constitué son équipe de pilotes : Trintignant en serait le porte-drapeau avec Etienne lui-même, puis Michel Dumiot, journaliste à la LVA, Charly Rampal (votre serveur) et Jean Favarel.

La voiture, auparavant reconditionnée par Claude Piquet, avait besoin d'une sérieuse révision pour une représentation aussi médiatisée.

C'est donc Kiki Lumbroso, un des meilleurs spécialistes parisiens de la mécanique Panhard, qui se chargera de ce travail.

Bien lui en pris, car il y avait tout à refaire, la boîte de vitesses mis à part (celle d'origine).

Circuit électrique HS, freins à revoir, carburateurs à reconditionner et surtout un moteur affreusement bidouillé et dans un état lamentable !

En 15 jours, au prix d'un travail colossal, ne comptant pas ses heures, Kiki rétablit la situation, mettant le dernier boulon, 4 heures avant mon arrivée pour prendre la voiture chez lui avec un plateau. Si côté voiture on avait évité le pire, côté pilote ce ne faut guère brillant.

Maurice Trintignant affaibli et amaigri par une montée de diabète, ne conduira qu'une heure et demie, au prix d'un effort terrible, avant de regagner le soir son domicile gardois.

Jean Favarel était à l'aube d'une grave infection qui le verra partir avec les pompiers d'Arpajon pour un séjour à l'hôpital d'un mois ! Comptez vous : il ne restait plus que 3 survivants qui avaient des ressources et affrontèrent l'épreuve sans sourcilier.

Dirigé de main de maître par Etienne De Valance, comme aux plus beaux jours de l'équipe Panhard qu'il mena à la victoire, la formation avait belle allure, secondé mécaniquement par un Lumbroso des grands jours.

L'intendance était assurée par Yolande Lumbrosso, passée « grand-chef » en la matière, validée par les séjours répétés et intenses des Rétromobiles.

Après un cocktail et un repas offert par ELF, le départ fut donné le mercredi à midi.

Ce sont bien entendu les VIP qui prirent le volant pour une heure et qu'on ne reverra plus (sauf le très sympathique Ragnotti qui restera jusqu'à l'arrivée) laissant aux besogneux les heures ingrates de la nuit.

La difficulté venait de la fatigue et de la monotonie du roulage.

de vitesse de Montlhéry, comme aux grandes heures des records au début des années cinquante.

Peut-être pas amusant au niveau du pilotage, mais émotionnellement sans pareil, surtout la nuit et toujours à fond où l'on a constamment devant les yeux, un mur de béton !

La voiture CD n'étant pas du tout rodée, c'est par tranche de 500 tours que nous lançions sur la piste.

Les premières heures : 4.500 tours maximum. Puis 5.000 tours, puis 5.500 et enfin 6.000 tours.

Tandis que la première heure allait faire ses premières victimes, éliminant 3 voitures, sauf la Renault qui repartira au bout d'un long arrêt, la vaillante CD impressionna l'assemblée par sa rapidité et la parfaite synchronisation de son équipe.

Les relais se passaient merveilleusement bien, juste pour mettre de l'essence et de l'huile.

Une seule alerte pour Dumiot : un accélérateur bloqué qui fit craindre le pire, sans risque cependant sur un anneau de vitesse.

Mais Kiki veillait et la réparation ne durera que le temps de l'écrire. La nuit était magique et nous pouvions vers 22 heures commencer à taquiner les 6.000 tours.

La fraîcheur climatique, la bonne prise en main de la voiture, ses formidables qualités routières (rien à voir avec le CD de série !) permettait à Kiki à nous autoriser ces tours moteurs que nous réclamions.

Ce feu vert fut le bien venu, car à ce régime, la vitesse atteignait les vrais 160.

La CD du Mans surfait sur les terribles dalles en béton, totalement inconfortables aux allures plus basses dont la sensation nous fit croire un moment que nos roues étaient carrées !

Nos relais de nuit étaient prévus pour 2 heures, cela nous laissait le temps d'apprécier la voiture, mais il ne fallait pas se déconcentrer, car devant c'était le trou noir.

Heureusement que de temps en temps quelques bandes blanches surgissaient du passé pour nous indiquer la bonne trajectoire.

Côté pilotage, pas de problème : il fallait laisser faire la voiture qui se plaçait à la bonne hauteur, surtout pas la contredire !

Tout semblait baigner, des voitures suppléantes avaient été cherchées en hâte pour sauver l'épreuve.

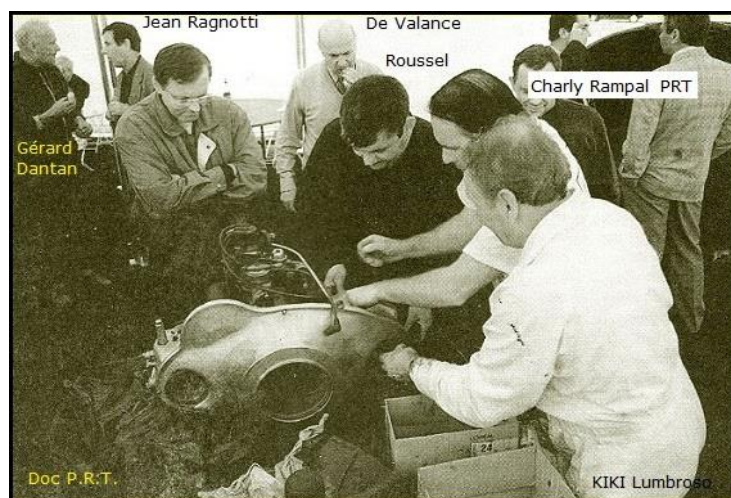
Après mon dernier relais qui dura de 22 à 24 heures, Etienne De Valance rentrait dans le gros de la nuit, quand tout à coup un bruit terrible de raclement côté moteur stoppa son élan.

Kiki diagnostiqua rapidement la cause : roulement de palier arrière endommagé avec conséquence pour le moteur !

Ce fut la consternation. La petite équipe plia ses gaules et alla se coucher vers 2h du matin.

Le lendemain, la bête blessée tentera bien de se mêler à la photo d'arrivée, mais elle fut snobée par les 3 arrogantes grosses cylindrées qui avaient fini par avoir raison de la petite chèvre de M. Seguin.

Un semblant de fête ne calmera pas notre tristesse, même si Kiki essayait de plaisanter en démontant le moteur avec Roussel et moi-même pour en remettre les soupapes aux techniciens de chez ELF : car 13 heures de courses à haut régime, c'est quand même probant !



Ce fut néanmoins un merveilleux moment de bonheur au volant d'une voiture mythique et sur un anneau plus guère utilisé aujourd'hui, et je mesurai la chance que j'avais eu de tutoyer ces grands pilotes du moment.

VOILA JE VOUS AI BALAYE CE QUE FURENT LES (MES) ANNEES BONHEUR EN PANHARD SUR CE FABULEUX CIRCUIT



LE DRAPEAU NOIR FLOTTE SUR MONTLHERY

Même si ce n'est pas gai, je voudrai terminer cette balade en Panhard à travers le centenaire de Montlhéry, par un hommage à nos disparus français sur cette terre parisienne, et principalement à Paul ARMAGNAC, Alain GAWSKI et sa femme Anne-Marie.

Mais aussi ...

LOUIS ROSIER : Le 7 octobre 1956 aux Coupes du Salon, sur l'autodrome de Linas-Montlhéry, Louis Rosier, au volant d'une Ferrari 750 Monza, part en tonneau sur la piste mouillée au niveau de la contre-courbe Ascari². Il est transporté à l'hôpital de Neuilly-sur-Seine dans le coma et meurt le 29 octobre.

ANTONIO ASCARI : Le 26 juillet 1926, lors du premier Grand Prix de l'Automobile Club de France (ACF), à la courbe Saint-Eutrope du circuit routier, Antonio Ascari accroche une barrière, part en tonneaux avec son Alfa Romeo P2, est éjecté et meurt. La courbe Saint-Eutrope portera son nom.

HENTI OREILLER : Il trouve la mort le 7 octobre 1962 à la suite d'une sortie de route sur l'autodrome de Linas-Montlhéry lors des coupes du Salon au volant d'une Ferrari 250 GTO, son décès est prononcé à Paris. Il avait 36 ans.

JEAN ROLLAND : 17 septembre 1967, Il se tue sur l'autodrome de Linas-Montlhéry, lors d'une séance d'essais du prototype Alfa Romeo 33 Stradale.

MARIUS BRETON : Le 12 octobre 1926, lors d'une tentative de record de vitesse, Marius Breton perd le contrôle de sa Panhard 35CV *Lame de rasoir* sur l'anneau de vitesse à cause d'une crevaison à plus de 200 km/h.

GEORGES BERTHELON : Le 14 août 1934, lors d'une tentative de record de vitesse, Georges Berthelon se tue au volant d'une Renault Vivasport dans le premier virage.

BERNARD HOUZELLES : Le 24 juin 2001, lors d'un Grand Prix de l'Âge d'or, il est victime d'une crise cardiaque et tire tout droit à la Déviation de l'Est, percutant un commissaire de piste qui meurt également.

MARCEL REICHEL : Le 4 octobre 1974, lors d'un banc d'essais de *L'Auto-Journal*, le journaliste meurt dans un accident en tant que passager.

Et d'autres encore...

PAUL ARMAGNAC : Pilote D.B.-Panhard

Au retour du Mont-Dore, il apprend le décès de sa femme suite à une hémorragie lors de la naissance de leur quatrième fille.

Ce terrible coup du destin, décida Paul à ne plus courir en circuit afin de ne pas mettre sa vie en danger, ayant ses filles désormais à son unique charge.

Cependant René Bonnet insista pour qu'il participe aux 1000 km de Paris pour permettre à Gérard Laureau de gagner le championnat de France.

Hélas, en ce 19 octobre nous apprenions par la radio, le terrible accident de Paul Armagnac aux essais, sur la DJET René-Bonnet Renault.

A cette occasion, il s'était plaint de la tenue de cap de l'avant de la voiture à vitesse élevée : le moteur central arrière, contrairement au CD à moteur avant qui appuie sur la train avant, alors que sur la René Bonnet l'avant s'allégeait aux alentours des 200 km/h, un peu comme Pescarolo cause de son accident en 1969 où la Matra décolla.

L'écurie René Bonnet lui mis alors un sac de sable à l'avant, comme nous en mettons au temps des Dauphine Gordini, mais sans l'attacher.

A partir de ce moment là, Paul ne cessa d'améliorer ses temps jusqu'au moment de plus en plus rapide et en passant sur la bosse avant la cuvette de Couard, le sac de sable a été projeté, délestant l'avant.

L'air s'est alors engouffré sous la voiture qui s'envola...

Le journaux de la presse automobile s'emparèrent de ce fait de course pour essayer d'en connaître les causes, pourtant bien expliqué par Roger Masson présent dans le stand.

Ainsi on pourra lire dans l'Equipe du lundi 22 octobre 1962 sous la plume de Pierre About :

« C'est en abordant la cuvette de Couard que la René Bonnet que pilotait avec sa dextérité habituelle Paul Armagnac, a quitté la piste samedi quelques minutes avant la fin des essais, à cet endroit du routier qui est si délicat, mais qu'un pilote de métier comme Armagnac sait franchir sans commettre de faute de conduite.

La voiture vient d'être ralentie par un premier coup de frein qui pour une 1000 cm3 expérimentale fait tomber la vitesse de 200 à 170 km/h environ.

Puis au moment où la voiture plonge en sautant dans la cuvette, le pilote lâche le frein pour ne pas bloquer ses roues, il prend bien soin de garder sa voiture en ligne, avant de recommencer à freiner.

Pour Armagnac, il est probable que la voiture, après ce léger saut, n'est pas revenue correctement pour prendre contact avec le sol.

En tout cas, déséquilibrée, elle se mit immédiatement en travers de la piste, alla toucher le talus du côté droit et s'immobilisa 50 mètres plus loin, après s'être retournée plusieurs fois.

Pourquoi la René Bonnet de Paul Armagnac a-t-elle été déséquilibrée à cet endroit du circuit qui fait particulièrement ressortir les qualités et les défauts de conception des voitures, surtout en ce qui concerne la suspension, la répartition des poids, en un mot la tenue de route ? »



MONTLHERY : DERNIER HOMMAGE A ALAIN GAWSKI

Le 3 Juillet 2010, tous ses copains du plateau MEP-Monomill étaient réunis sur le circuit de Linas-Montlhéry pour rendre un dernier hommage à Alain Gawski et exhausser sa dernière volonté de voir ses cendres dispersées sur ce circuit qu'il a temps aimé et qui lui a donné tant de victoires et le titre de champion de France V.H.C

Ce fut en même temps la dernière course de sa femme Anne-Marie qui était ma rivale sur la piste avec son Racer made in Gawski...

Très malade, se sentant proche de la fin, elle ne voulait pas partir sans avoir respecté la promesse qu'elle avait faite à Alain.

Elle était sortie de l'hôpital sur une dérogation pour revêtir une dernière fois sa combinaison et se plonger dans son Racer rouge.

Honoré Durand avait obtenu l'autorisation du responsable du circuit (Merci Monsieur Christian SCHWARTZ) sous la condition de bien l'entourer pour éviter toute tentative... vous m'avez compris...

Elle a fait deux tours et répandu le dernier souvenir de notre champion : la nature nous donne, mais nous reprend....

Epuisée, il a fallu deux costauds pour la sortir de sa monoplace et la mettre dans une voiture.

Voilà comment s'est terminé notre Age d'Or à Montlhéry...



Photos Honoré DURAND





CHALLENGES
de l'A.C.I.F. et de l'A.G.A.C.I. **8** JUN 1947
sous le patronage du Journal l'ÉQUIPE
AUTODROME DE MONTLHÉRY



COUPE DE PARIS
Autodrome de LINAS MONTLHÉRY
COURSE - SPORT - TOURISME
AC.I.F. **31 MAI 1953** AG.A.C.I.
PROJECTEURS **CIBIÉ**
OPTIQUE SAPHIR



www.affichevintage.fr
G^D PRIX DE 24^H DE PARIS
MONTLHÉRY
60 VOITURES INTERNATIONALES
14 ET 15 MAI 1955
AUTOROUTE SENS UNIQUE ALLER ET RETOUR.



PRIX DE PARIS
16 JUIN 1957
AUTODROME DE LINAS-MONTLHÉRY
A.G.A.C.I.

COUPES DE PARIS
AUTOMOBILES
&
MOTOCYCLISTES



M.C.F.
AUTODROME DE LINAS-MONTLHÉRY
10 SEPTEMBRE



GRANDS PRIX DE FRANCE
BP MONTLHÉRY BP
5 SEPTEMBRE 1965
Trophée de la Fédération Française des Sports Automobiles

GRAND PRIX DE PARIS
15 MAI 1966
AUTODROME DE LINAS MONTLHÉRY



GRAND PRIX de PARIS
TOTAL
AUTODROME DE LINAS MONTLHÉRY
7 et 8 JUIN 1969
AGACI

LES TROPHÉES de FRANCE
MONTLHÉRY
DIMANCHE 17 SEPTEMBRE 1967
LA COUPE INTER^{le} de VITESSE
TROPHEE CRAVEN "A"

