



Edito

Le premier semestre 2016 est déjà derrière nous !

Pour ce qui concerne la météo, cela n'aura pas été un grand cru, sauf au mois de juin où nous avons connu de grandes crues Ainsi, la dégustation d'huitres du début d'année a dû être écourtée, le rassemblement de juin supprimé !

En dehors de ces péripéties incontrôlables, nous avons connu de bons moments ! La sortie à Chantilly a été une réussite avec 45 voitures inscrites. Sortie organisée pour la première fois par un efficace trio d'adhérents, qu'ils soient ici à nouveau remerciés. Espérons que ce "volontariat" donne des idées à d'autres qui se lanceront aussi dans l'aventure.

Comme chaque année, le Comité du Centenaire de la course de côte de Chanteloup les Vignes a eu la gentillesse de nous associer au prélude de Lyons la Forêt. Cette année encore ce fut un beau succès avec 25 voitures présentes.

Un rallye suivi de la visite du musée de l'UNIVEM est en cours de réalisation pour le mois d'octobre. Là encore, c'est un adhérent qui a fait la proposition et qui organise cette sortie.

Quelques ombres à ce tableau :

Peu d'inscrits à la rencontre avions/voitures à laquelle étaient invités d'autres clubs de la région. Il a fallu faire moult relances pour pouvoir confirmer cette manifestation.

La sortie car à Reims n'a reçu, outre le Conseil d'Administration, que 3 inscriptions ! Nous avons, donc, été obligés d'annuler cette sortie.

Cela étant, je ne vous cache pas ma satisfaction de constater que de plus en plus d'adhérents sont prêts à s'investir dans la vie du club. Outre les sorties citées, plusieurs d'entre vous se sont proposés spontanément pour rédiger des articles dans notre bulletin. Vous aurez le plaisir de les lire dans ce numéro.

Cela est très encourageant pour l'avenir du TAR.

N'hésitez pas à me contacter si vous avez des manifestations à nous proposer.

Je vous souhaite un bel été et de très bonnes vacances.

Jacques Benbassat



Au sommaire :

Edito	1
Rassemblement du 3 janvier 2016.....	2
Sortie sur circuit	2
Rassemblement de Bouffemont	3
Sortie dégomme de Triel à Chantilly.....	4
Lyons la forêt.....	6
Tar/Avions	9
Article de Thomas Rentet	11
24 heures du Mans 1955.....	14
Calendrier	18

Rassemblement du 3 janvier

Nous aurions dû nous douter que le premier rassemblement de l'année était précurseur de ce que serait la météo 2016



« Rassemblement du 3 janvier »

En effet, c'est sous la pluie et le froid que nous avons pu déguster des huitres et la galette des rois. Nous pouvons remercier Marceau de nous avoir prêté ses barnums, tables et bancs bien utiles avec cette météo. Nous pouvons aussi remercier notre Phiphi de nous avoir fourni ses excellentes huitres de Cancale, et Nathalie pour leur ouverture à la vitesse de l'éclair !....

Moment sympathique malheureusement écourté par les conditions météorologiques...



Jacques Benbassat

Sortie sur circuit à Folembay, le 28 février

Crise de la cinquantaine chez les TARés.

Mais qu'est-ce qu'il lui est passé par la tête à notre Phiphi ? Aller rouler sur le circuit de Folembay avec les p'tits jeunes, à nos âges !...

Bon, les TARés les plus vaillants ont répondu présent pour cette escapade ; rendez-vous à 6h30 devant le Parc GARGANTUA à CERGY !?

Chut, Phiphi croit encore qu'il est en activités...normal pour un quinqu... bref, il a prévu le café, pas bête, ça caille à 07h00 et Carlos me rejoint avec Charles, respectivement en MG GT de 67 et en Alfa Bertone 67 aussi, ça promet avec l'Alpine A310 1600.

Puis, arrive Jean-Pierre et Patrick (son pote, Porschiste aussi) avec la belle 911 munie d'un aileron de 930 turbo, très utile pour poser les tasses à café, mais dès le feulement du 3,2 L nos « 4 cylindres » ne font pas les fières... et puis Phiphi, juste à l'heure, avec la 911 Targa de 73 et le café mais sans Fangio (le chien...). Jean-Mi a « tiré tout droit » sur Folembay avec sa Twingo RS : sans doute a-t-il honte d'avoir laissé la Simca 1000 Rallye 2 au garage...

Après deux heures de route, nous sommes accueillis très amicalement sur le circuit, avec un petit-déj. complet.

Les formalités d'inscriptions passées, nous attaquons les « réglages course qui font la différence » : pressions de pneus et sur les pilotes ! (merci Jean-Mi pour le manomètre), déplombage des jantes pour Christophe : trop de poids, allègement des p'tits cubes pour le dernier dixième...Jean-Pierre, tranquille, roule avec un co-pilote (Patrick) pour lui annoncer les virages, quand il le peut, c'est-à-dire rarement ou un « *si tu freines t'es un lâche !* » qui aboutira à un tête à queue mémorable...

Charles règle sa caméra Gopro dans l'Alfa, vivement les images, et Carlos ferme les yeux pour se concentrer...ou se rendormir...

Drapeau vert : Jean-Pierre et Patrick sont déjà loin avec Jean-Mi et sa RS survitaminée qui fait la pige aux Mustang de 500cv... Phiphi nous envoie 1 litre d'huile de 1973 au démarrage et j'essaie de suivre la famille « TORNADE » à l'attaque : impressionnant le Carlos sur la MG en pleine glissade dans les esses pour suivre son fils, kartman aguerri ;

Il a dû tourner en GRAND PRIX en Amérique du Sud quand il était plus jeune, je vérifierai mes archives Auto-Hebdo...

Quel plaisir de voir nos anciennes en pleine action sur un circuit sécurisé, évoluant au milieu de Porsche, Catheram, Ferrari, Ford Mustang, Formule Renault turbo et bien d'autres (37), ou l'esprit Gentlemen est respecté par tous ; et lorsqu'il arrive de sortir de la piste (si, si, ça arrive : têtes à queue pour Phiphi, Christophe et Jean-Pierre) nous sommes dépannés immédiatement par un safety-car, sous drapeau rouge : chapeau à l'organisation !

Nous enchaînerons l'après-midi, après un repas chaud sur le circuit (merci pour la participation du TAR)

sans la moindre casse et dans une ambiance « old racer » exceptionnelle !

A noter quand même, qu'un plateau serait souhaitable lors d'une prochaine sortie, au cas où.

Une journée qui demande à être renouvelée encore plus nombreux à Folembray ou, peut-être, à Dreux, Montlhery ou sur le circuit des Ecuyers etc... à voir avec le TAR ;

Encore bravo et merci à Phiphi Belet et son organisation, même s'il a failli tomber de l'Alpine quand la porte-passager s'est ouverte à fond de 3em... (j'avais des consignes de Sylvie !..)

Finalement, nous avons tous gagné...dix ans !



« TARés présents :
Phiphi Belet,
Carlos et Charles Tournade,
Jean-Pierre Perrault et Patrick,
Jean-Michel Pavard,
Christophe Civeit. »

Christophe Civeit

Rassemblement de Bouffemont

Le 3^{ème} dimanche de chaque mois notre ami Marceau organise un très beau rassemblement à Bouffemont.

Le 20 mars, le TAR était invité d'honneur. Un groupe de TARés a répondu « présent » à cette invitation.



Nous avons reçu un accueil très chaleureux, tant des organisateurs, que des participants.

C'est toujours un plaisir de pouvoir rencontrer et échanger avec des clubs amis.

Jacques Benbassat

Sortie de dégommage du 17 avril : « de Triel à Chantilly »

Pour cette sortie de Printemps, il y a eu quelques nouveautés :

- 🚗 Le road book indiquait le chemin avec des cartes routières classiques plutôt que les habituels fléchages.
- 🚗 Cinq questions d'observation avec quelques recherches complémentaires permettant de mieux connaître les régions traversées
- 🚗 Le prix de la voiture la plus élégante.

Comme d'habitude, tous les équipages se sont retrouvés pour un petit déjeuner avant d'affronter les routes du Vexin et de l'Oise.



« de Triel à Chantilly »



Une fois les plaques posées sur les voitures, une première lecture du road book s'imposait et les premiers commentaires fusaient :

« mais où sont les fléchages ? mais où va-t-on ? mais c'est quoi ces ronds sur les cartes ? mais comment fait-on pour les questions ? mais on va se perdre, » et bien d'autres....



En anciennes, on applique les bonnes méthodes : pas de GPS, on regarde, on roule tranquille...

Le départ s'est effectué à l'heure et nous avons commencé notre périple par la montée de la célèbre côte de Chanteloup les Vignes.

Après avoir traversé Ableiges, Boissy-l'Aillier, Genicourt nous voilà à Nesles la Vallée.

Question 1 : « Quel est le nom du cours d'eau à l'entrée de Nesles la Vallée ? »

Réponse : « Le Sausseron »

Nous avons continué notre route vers l'Isle Adam et nous sommes passés devant le Pavillon Chinois répertorié avec d'autres bâtiments Français du XVIIIe siècle.

Question 2 : « Sous quel nom générique sont recensées ces constructions ? »

Réponse : « Une folie »

Nous voilà à Beaumont sur Oise où nous avons aperçu son cinéma vintage toujours en activité.

Question 3 : « Ce cinéma a été durant de nombreuses années le lieu où était tournée une célèbre émission de télé, laquelle ? »

Réponse : « La dernière séance »

Après la traversée de la superbe forêt de Carnelle, nous sommes arrivés à Saint Martin du Tertre avec, à l'entrée de la ville, une tour qui servit en 1873 aux premiers essais du télégraphe de Chappe.

Question 4 : « Cette première liaison a été établie entre 3 localités, lesquelles ? »

Réponse : « Ménilmontant, Ecoeu, Saint Martin du Tertre »

Puis nous sommes passés à côté de l'abbaye de Royaumont fermée pour cause de travaux avant d'arriver aux étangs de Commelles, lieu de pause pour les mécaniques et les équipages.

Question 5 : « Décrivez de façon précise ce qui figure sur le panneau à l'arrivée aux étangs »

Réponse : « Attention migration d'amphibiens et grenouilles ».

Avant d'arriver à Gouvieux, lieu de notre déjeuner, nous avons contourné Chantilly et nous avons pu contempler le Château et ses jardins.



« Château de la Reine Blanche au bord de l'Etang de Commelles »

L'arrivée au restaurant du Château de la Tour fut mouvementée entre ceux qui étaient arrivés par le tracé défini, ceux qui étaient venus directement et ceux qui étaient perdus.

Mais après quelques dizaines de minutes tout est rentré dans l'ordre et nous avons pu admirer nos belles autos exposées sur la pelouse du château.



Les questionnaires ont été récupérés et une dernière question attendait les 30% de participants

Question : « Vous, les rois de la mécanique, pouvez-vous nous donner le poids de cette bobine de MG ? »

Réponse : « 598 g »



Pour l'apéro, un bel orage a fait courir les possesseurs de cabriolet.

A la fin du repas, les résultats du quizz ont été proclamés :

Equipage : « **Mabille / Guyot** » avec 5 réponses et 672 g

Equipage : « **Benbassat** » avec 4 réponses et 602,5g

Equipage : « **Sitriani / Belet** » avec 4 réponses et 560g

Pour compléter, nous avons demandé à trois femmes de l'assemblée de sélectionner la voiture la plus élégante et leur choix s'est porté sur la Porsche 356B.

Le retour s'est effectué sous le soleil : certains ont essayé de suivre le road book, d'autres sont allés visiter Chantilly et d'autres sont rentrés directement.

Le point noir fut la déviation pour travaux à Bornel et le « jardinage » a commencé mais nous nous sommes retrouvés quand même quelques-uns à Théméricourt à la ferme brasserie.

Vers 17h00, une partie des participants s'est retrouvée pour la remise des prix autour d'une boisson rafraichissante et sans pluie.

A l'année prochaine avec des cartes plus détaillées....et moins de « jardinage ».



Gilbert Etiève



Lyons-la-Forêt

Samedi 11 juin, 8h00 du matin, la Mg B ronronne dans le bois de l'Hautil, décapotée comme il se doit malgré le temps maussade. Je tends l'oreille, attentif au moindre bruit qui pourrait s'avérer suspect car je n'ai pas utilisé la voiture depuis plusieurs semaines. Le 4 cylindres fonctionne correctement, les freins répondent bien et la direction aussi. OK, tout va bien.

C'est le début d'un week-end particulièrement intéressant. Sortie jusqu'à Lyons la forêt aujourd'hui et demain, dimanche, évocation de la course de côte de Chanteloup les Vignes. C'est du lourd et du beau !

« *Faut pas flancher ma vieille* », dis-je en tapotant le volant avec tendresse.

Quelques minutes plus tard, j'engage les roues de l'Anglaise dans la rue du Pont pour rejoindre le parking Foch qui est notre lieu de rendez-vous habituel. Comme chaque fois que j'aborde cette descente bien prononcée j'ai une pensée reconnaissante pour la municipalité Trielloise qui autorise nos rassemblements à cet endroit magnifique. Quel club en région Parisienne peut proposer à ses adhérents un lieu de rencontre aussi agréable, idéalement situé en bordure de Seine. Le fleuve est large et permet les loisirs nautiques, régates, ski. Il y a encore quelques jours, à cause des inondations, l'endroit était submergé et totalement impraticable. Mais, pour nous être agréable, n'en doutons pas, le courroux des cieux s'est apaisé et la pluie ayant cessé, le fleuve a décidé, à l'approche de notre escapade, de regagner sagement son lit.

8 h ¼ arrivée au parking Foch. J'aperçois un petit groupe d'amis déjà présent entourant la haute et remarquable silhouette de Gilles Bonvin. J'entends les rires et je devine les plaisanteries. L'ambiance est créée. Progressivement les participants arrivent. Un café croissant attend conducteurs et passagers. Comme toujours, au TAR, les véhicules populaires côtoient les engins sportifs ou les belles d'antan. Pas de chi chi, pas de snobisme, de la bonne humeur et de la camaraderie. C'est la marque du TAR. On est là pour s'amuser avec nos jouets...

Distribution des roads book et puis c'est le départ, le bel ordonnancement du départ est très vite émietté par le jeu des feux rouges et les hasards de la route. Pas grave, on se retrouvera tous à Lyons la forêt, aidé s'il le faut par le sympathique Serge et son camion plateau qui joue le rôle bien rassurant de voiture balai.

Je crois que, fort heureusement, il n'aura pas trop à intervenir.

Que dire du trajet ? On l'a tous apprécié. A lui seul, il justifie la possession d'une voiture ancienne mieux à même de faire savourer les traversées de villages au petit matin et les paysages vallonnés et verdoyants du Vexin. Je suis un conducteur plutôt lent et contemplatif. Au début, j'essaie comme l'an dernier, de suivre le petit sous-groupe des Jaguar pour le plaisir de les voir rouler et d'entendre ces magnifiques machines. Mais très vite, sans qu'ils forcent leur talent, tout en restant, eux aussi, dans le style promenade, leurs conducteurs me distancent. Lorsque d'aventure il y a un dépassement à effectuer, ce qui est rare à ces heures matinales, ils le font instantanément. Pour effectuer la même manœuvre, il me faut attendre une ligne droite assez longue. Pas grave, chacun va à son rythme et je m'intègre dans des groupes plus adaptés à ma conduite.

Arrivés à Lyons la forêt, dont on dit qu'il est un des plus beaux villages de France, c'est le regroupement pour la traditionnelle évocation de course de côte.

Mais tout commence par le bavardage autour des voitures. Les spectateurs se mêlent aux équipages, pas de grillage, pas de séparation. Le maître-mot est convivialité.



Comme par enchantement, nos amis Anglais apparaissent avec des voitures magnifiques et dans leurs bagages, quelques outils, des pièces de rechange et le merveilleux humour qui leur est propre.

Comme tous ceux qui le souhaitent, j'effectue une première montée. Après la suite de virages bien pentus effectué à vitesse modeste par la force des choses, j'arrive sur le plateau et la route à double sens de circulation mais qui présente l'avantage, pour ma modeste cavalerie, d'être plate et j'aperçois au loin la Morris Copper premier modèle (1961) de notre nouvel ami Stuart dont je viens de faire la connaissance quelques minutes plus tôt. Soudain, je me sens l'âme d'un coureur automobile. Je retourne ma casquette par soucis d'aérodynamisme, j'enfoncé la pédale de droite et je passe à l'attaque... Carbus grands ouverts je fonce vers ma proie. Ça me prend une fois par an, je me prends pour le fils spirituel (très) et contre nature de Fangio et d'Alain Prost. Dans la sonorité rauque de l'échappement et le bruit du vent, je ne conduis plus, je pilote, nuance...

Je me rapproche inexorablement de la Morris, vitesse ?, peut-être 60 km/h guère plus mais tout est dans le ressenti... Au moment précis où je me déporte légèrement sur la gauche pour le dépasser comme une flèche je me retrouve au beau milieu d'un très léger nuage bleuté, léger comme le lait sur « a cup of tea ». Stuart aurait-il utilisé une arme secrète façon James Bond. Perfide l'Albion ? Va-t-il actionner les deux mitrailleuses qu'un instant je le soupçonne d'avoir intégré dans le pare-chocs arrière de sa Morris ?

Mais non, voyons, il m'avait prévenu. Lorsque nous avons fait connaissance quelques minutes plus tôt Il m'avait expliqué dans notre langage international, 10% Français, 10 % Anglais, 80 % langage des signes. Agitant ses grands bras en mouvement alternatif verticaux, il avait mimé avec science le mouvement des pistons qui montent et descendent dans les cylindres, puis, avec des mimiques significatives, il m'avait fait comprendre que la segmentation de son moteur avait connu des jours meilleurs et que dans le tout petit coffre de la Cooper, outre les deux brosses à dent et les quelques effets personnels de l'équipage,

il avait dû charger quelques bidons d'huile pour effectuer ce long voyage.

Il m'avait aussi expliqué que la remise en état de son moteur était programmée pour le prochain hiver.

Encouragé par l'ami Alain Radigue, qui frétille du drapeau, j'effectuais d'autres montées et, comme je suis seul dans ma voiture, je propose à des spectateurs de m'accompagner pour un tour de manège.

Vroum vroum ! On s'amuse comme des gamins et je suis content, mes passagers de quelques minutes ont le sourire en descendant de la MG.

Déjeuner au domaine Saint-Paul, endroit magnifique.



Tours de magie à couper le souffle. Puis c'est le retour vers Triel. Au moment de sortir du domaine, je croise une vénérable et gigantesque caisse carrée Renault Britannique visiblement très très en retard.



J'admire la force de caractère de ces équipages qui osent s'aventurer sur de si longues distances avec des véhicules aussi anciens, bravo !...

J'espère qu'en arrivant ils auront trouvé de quoi se rassasier.



« Eglise de Lyons-la-Forêt »

Fin de journée, sympathique réception à la Mairie de Triel où les voitures sont exposées, les plus exceptionnelles en haut, côté rue et les autres, dont la mienne, en bas dans les jardins.

Après ce long périple, certaines autos nécessitent quelques soins attentionnés. Sur le chemin du retour je croise, du côté de l'Hautil, la caisse carrée Renault grande Bretonne décidément de plus en plus en retard mais toujours présente.

Dimanche matin 7 h, douche, petit-déj. Faut pas trainer Alain !... la fatigue de la veille est oubliée. J'ouvre le garage. Je tâte le capot de la Mg comme si c'était la truffe de Médor. C'est frais donc c'est bon, elle aussi est en forme. J'envoie un texto à l'ami Jean pour lui proposer de m'accompagner. Hier soir il était hésitant. La réponse est immédiate, banco !... on y va...

L'évocation de la course de côte de Chanteloup les Vignes c'est une fois par an. Je suis affirmatif et je l'écris en gros.

Il ne faut surtout pas rater ça !



C'est l'occasion de revoir les amis de la veille et d'en rencontrer d'autres. Chanteloup les Vignes, pour la partie ancienne, c'est l'archétype du village Français tel qu'on l'aime.

La place de l'église, son complément indispensable : le bistrot, des rues bien tortueuses, des maisons pas trop hautes. Voitures et motos sont là, prêtes à en découdre, gentiment bien sûr, c'est pour rire...

Mais pour l'instant c'est plaisir des yeux et des oreilles. Même ambiance amicale que la veille à Lyons la forêt. Pas de barrière, on bavarde sans entrave.



Il y a du beau monde. De la Bugatti, de l'Alfa, même une Mercedes coursifiée probablement venue en droite ligne du Nurburgring.



Le temps se gâte mais peu importe. Bientôt c'est la première montée. Les anciennes motos, pétaradantes, plateau éclectique, ambiance garantie. Puis, après les deux roues on passe aux voitures. Comme hier l'ami Alain, l'homme aux drapeaux, exerce son talent avec énergie et bonne humeur.



Le public, bon enfant, salue chaque équipage mais réserve ses applaudissements les plus nourris pour les véhicules les plus modestes, ceux qui ont bien du mal à grimper la côte.

« ...les plus exceptionnelles en haut... »



« ...les autres, dont la mienne, en bas dans les jardins... »

Je suis persuadé que certains véhicules parviennent à terminer le petit parcours parce qu'ils sont moralement "portés" par l'enthousiasme des spectateurs.

La compétence de notre speaker commentateur me laisse pantois. Mais il connaît tout cet homme-là et il distille sa science avec simplicité et humour, pas un blanc, pas une hésitation et que d'informations, chapeau l'artiste. Tiens maintenant la pluie s'est mise à tomber. Captivé par le spectacle je ne m'en étais même pas rendu compte. Hélas mon séjour se termine bien avant la fin de cet agréable dimanche. Retour à la maison et rangement de la Mg dans le garage. Je tâte le capot, c'est un peu chaud tout ça. Un peu de repos nous fera du bien.

Un dernier mot avant de vous quitter. D'abord, j'adresse un grand merci à tous ceux grâce à qui ce genre de manifestation a lieu : municipalités, organisateurs, participants, sponsors... et puis, j'ai appris récemment avec soulagement que l'ami Stuart a regagné sans encombre son home avec sa Morris Cooper, mais sur son passage, les marchands d'huile de synthèse pour moteur 4 temps ont connu une augmentation significative de leur chiffre d'affaires. C'est bien connu, le malheur des uns fait le bonheur des autres...

Amitié à tous,

Alain Pollack



Une journée voitures & avions placée sous le signe de la passion

Devant le succès rencontré lors de l'édition 2014, le TAR avait décidé de renouveler la manifestation que nous appelons « journée voitures/avions » et de m'en confier l'organisation.

Nous avons donc reconduit le partenariat avec l'Aéroclub Roger JANIN des Mureaux, et décidé d'étendre cette manifestation à d'autres clubs de la région. La date fixée d'un commun accord fut le samedi 18 juin.

Le premier club à répondre fut les Rétros Mauloises, et je décidais de me rendre au rassemblement mensuel de Beynes pour y rencontrer les responsables.

Ma première rencontre fut avec Pierre Vasseur, le responsable du club les Rétros Mauloises et propriétaire d'une superbe berlinette Alpine jaune, avec lequel le courant passa immédiatement et dont l'enthousiasme me ravit.

Nous décidâmes, donc, de nous associer à trois, les Rétros Mauloises, l'aéroclub Roger Janin et bien sûr le Triel Auto Rétro, pour organiser cette manifestation.

Je me rendis la semaine suivante sur l'aérodrome des Mureaux, siège de l'aéroclub Roger Janin pour y rencontrer son Président, Denis Gachet, assisté de la secrétaire du club, Irène.

La rencontre fut fructueuse et la répartition des tâches bien définie : les Rétros Mauloises s'occuperaient du café d'accueil et des viennoiseries, l'aéroclub mettrait à disposition tables et chaises, ainsi que les avions et les pilotes, tandis que le TAR s'occuperait de la communication, de la commande des plateaux repas et de la fourniture des boissons. Sur le plan financier, tout le monde fit un effort pour rendre cette manifestation attractive : gratuité du petit-déjeuner pour tous les visiteurs, prix du repas fixé à 12 euros au lieu de 17 pour tous les adhérents du TAR, prix des baptêmes 30 euros (le même prix qu'en 2014), largement en-dessous du prix coûtant.

Quelques jours avant la manifestation, nous étions inquiets du faible nombre de participants, car nous avions seulement 30 plateaux repas commandés, 12 baptêmes de l'air réservés et 25 équipages souhaitant exposer leur voiture.

Était-ce le temps maussade, les grèves ou la date ? Difficile de trouver la raison à ce manque d'intérêt.

Nous décidons de relancer tous les clubs de la région, et là, agréable surprise, plusieurs répondirent à notre appel : le club d'Herblay, Beynes et surtout l'ACCF (American Car Club de France) qui nous assurait la présence de plusieurs voitures américaines.



« ...était-ce le temps maussade... »



« ...Vers 11h00, une dizaine de voitures de l'ACCF arrivèrent, et nous comptâmes vers midi plus de 70 voitures de collection et de prestige, et 2 deux roues dont une vieille moto de 1924... »

Le matin du 18 juin, dès 8h30 j'étais sur le pont avec Pierre Vasseur pour préparer les parkings et mettre en place la table du petit-déjeuner. Pendant ce temps-là, Denis et son équipe mettait en place les tables pour le repas du midi et préparait les 6 avions destinés aux baptêmes de l'air.



Les voitures commencèrent à arriver vers 9h30 et les baptêmes débutèrent dès 11 heures car le temps s'était mis au beau fixe.

Vers 11h00, une dizaine de voitures de l'ACCF arrivèrent, et nous comptâmes vers midi plus de 70 voitures de collection et de prestige, et 2 deux roues dont une vieille moto de 1924.

A midi, le traiteur nous apporta les plateaux-repas commandés.

Le Maire des Mureaux, qui nous avait assuré de sa venue, nous fit l'honneur de sa présence et, après un bref discours partagea un apéritif avec tous les participants.



A 12h30, fin des baptêmes de l'air et place au repas à l'extérieur, dans la convivialité et la bonne humeur car le soleil avait décidé d'illuminer cette journée, repas partagé par une centaine de convives, les membres de l'ACCF ayant apporté un pique-nique. Le plateau repas fut unanimement apprécié.



14 heures, reprise des baptêmes, et effet du beau temps, 48 personnes purent découvrir les Yvelines vues du ciel selon un circuit bien défini : suivi de la Seine jusqu'au cheminées de Porcheville qui culminent à 220 m de hauteur (eh oui, on ne dirait pas !), puis direction Thoiry, avec un survol du parc et du château.

Grâce au survol à basse altitude, 1 000 pieds comme disent les pilotes, soit environ 350 m, les passagers purent même voir les éléphants du parc animalier.

Retour vers les Mureaux par l'est, ce qui permit une superbe vue aérienne de Triel, suivi d'un atterrissage tout en douceur.

A la descente de l'avion, la joie se lisait sur tous les visages.



A 16 heures, soudain grosse averse (étonnant non ?). Mais tout était déjà rangé et les équipages venaient tout juste de partir.

Le temps de remercier une dernière fois toute l'équipe de l'aérodrome Roger Janin et de saluer Pierre Vasseur et sa superbe berlinette, de recapoter ma Triumph et en route vers Triel pour regagner mon domicile, en pensant avoir passé une très belle journée.

Rendez-vous dans deux ans ?

Jean-Pierre kerling

« La Gazette de Thomas »

Mes chers TARés,

Quand notre grand Président, Jacques, chef de la plus grande armée de missile bitume /sol m'a demandé de rédiger un article pour notre newsletter mondialement suivie, c'est avec une grande fierté que j'ai accepté.

Une euphorie est alors arrivée dans cette petite boîte qui me sert de cervelle et j'ai commencé à rêver d'article au volant d'Alpine, Venturi ou de 4 cv. Que nenni mes bons amis, pour ce premier article et avant de vous présenter une charmante personne de notre club, ce n'est pas 2, ni 4, ni 6 mais 8 pistons qui s'agitent dans un écrin rouge et qui glougloutent comme un dindon gonflé aux stéroïdes que seule une nageuse de l'ex Allemagne de l'Est peut comprendre.

Pour ce premier article, qui va rester comme la référence absolue de tous les billets jamais écrit, la Charmante Angélique, pilote d'une magnifique Ford Mustang V8 4.6 L de 225 cv, née (la Mustang, attention, je reste gentlemen) en 1966 sous une robe rouge, a bien voulu se prêter au jeu du question réponse, afin de nous faire découvrir sa passion des anciennes. Et pour le coup, je pensais tomber sur une femme qui conduit juste sa voiture, bien au contraire, ses mains sont aussi à l'aise sur le cercle de direction que dans le compartiment moteur et surtout pour changer les joints spy ! Messieurs, attention, concurrente sérieuse !

Votre Rédacteur : Angélique, peux-tu te présenter :

Angélique : Angélique, ^{CENSURE} ans, 30 ans de permis, propriétaire d'une Ford Mustang de 66 acquise en 2013, 2 enfants, un homme et un chat.

VR : Es-tu attiré que par les Américaines ou au contraire, peux-tu te laisser soudoyer par d'autres modèles ?

A : Clairement, j'aime l'esprit Américain, les Muscle Car, les Dodge, les Cadillac, les Chevrolet, etc. Pour moi, elles représentent ce fameux rêve Américain avec la grandeur et la marque de puissance dans leurs modèles. La Mustang a été un coup de foudre, avec le grand avantage de rester abordable et dans mon budget achat/entretien.

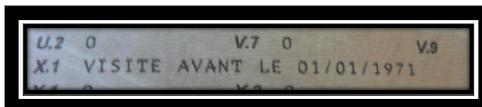
Mais les coupés/cabriolet anglais, avec leur charme British ne me laissent pas indifférente. En règle générale, j'aime toutes les anciennes qui ont un charme que les voitures récentes n'ont plus. Le plastique omni présent aseptise les lignes devenues quelconques.

VR : En général, les femmes ne sont pas à l'aise avec la mécanique et ne nous le cachons pas, vous êtes plutôt douées pour la cuisine, la machine à laver le linge et le repassage. **Comment se passe le rayon mécanique ?** (sachez que j'ai en face de moi, une Corse et après cette question, 2 options : soit je sors vivant, soit je finis attaché à la Mustang et trainé dans toutes les Yvelines jusqu'à ce que je dise que la femme est l'égal de l'homme).

A : Tu veux finir attaché à ma Mustang ? (Je sens ma dernière heure sur le point d'arriver et je m'accroche à ma chaise). J'aime aussi la mécanique ! Je prends énormément de plaisir à mettre les mains dans le cambouis sur la Mustang. Par contre, je préfère donner mes voitures récentes à un professionnel (je viens, tout de même, de changer le silencieux arrière de l'Opel, comme quoi !). Je suis autodidacte et à force de consulter les forums, les ouvrages et de chercher par moi-même, je commence à maîtriser plusieurs sujets. J'ai, par exemple, changé un joint spy sur le train arrière qui n'était pas au bon diamètre mais les sites comme le bon coin ou ebay sont des mines de trésors. J'ai aussi fait moi-même, la ligne de frein à main, une partie de mon faisceau électrique : allumage, éclairage et charge, la réparation de mon alternateur suite à plusieurs pannes, la remise à neuf du tableau de bord et l'installation d'un poste radiophonique d'époque mais je ne capte pas l'ORTF ! (pour nos plus anciens, oui, l'ORTF est l'ancêtre de la télé). Je commande beaucoup aux Etats-Unis. Les délais de livraison sont maintenant très rapides.



« En version rouge, la Mustang en impose autant devant que derrière, posée sur ces 4 sabots »



« Remarquez la date du prochain contrôle technique...La logique du service d'immatriculation ! »



« Angélique propose une magnifique table basse pour salon. Possibilité de ranger 8 bouteilles »

VR : As-tu eu beaucoup de moment de solitude, sur un parking avec ton bolide ne voulant plus démarrer où les heures te semblent longues ?

A : Je crois que nous avons tous connu ces moments longs, très longs, se demandant si nous allons pouvoir rentrer ! J'ai 2 anecdotes qui me reviennent en tête et les plus marquantes :

Un matin de départ en ballade, la voiture démarre et je pars me promener. Puis la panne.... 1h30 bloquée. A plusieurs reprises, j'ai rencontré ce même souci. Après des recherches, digne des experts de Miami et Los Angeles, le coupable est vite détecté : alternateur HS (J'ai fait faire une réfection de l'alternateur par un pro et j'en ai profité pour changer le solenoïd et le régulateur ainsi que le faisceau électrique de tout ce petit monde pour repartir sur du neuf).

Autre anecdote qui aurait mal pu mal tourner, se passe fin juillet, quelques semaines après l'achat de ma Mustang : en rentrant chez moi, voulant entendre le vrombissement du V8, j'accélère pour faire monter dans les tours le moteur... Tout se passait bien, sauf si le carburateur ne s'était pas engorgé et si le moteur n'avait pas eu la bonne idée de prendre feu ! Bilan : un moteur noyé sous le produit de l'extincteur et des dégâts sur les composants électriques et la peinture du capot. Un échange standard sera fait. « Pour l'histoire, Angélique rapatriera son ancien moteur dans la salle à manger pour tenter un démontage entre la table basse et la salle à manger.... »

VR : Chère Angélique, à part la Mustang, les muscle car, as-tu eu, dans tes rêves les plus secrets, des envies de tromper ta Mustang avec d'autres véhicules ?

A : Je dois t'avouer, que plus jeune, dans ma chambre, à la place des poster de Hervé Villard ou Herbert Léonard, comme toutes les jeunes filles normales de mon âge, trônait des posters de Porsche 911 pour laquelle, je vouais un culte absolu.

J'ai eu ensuite ma période pick-up avec les grandes étendues américaines et pour finir les cabriolets américains avec du chrome brillant. La Mustang n'était pas bien loin dans ma tête....

Finalement, la Porsche a quitté mon esprit.

Je la laisse aux jeunes cadres dynamiques ou aux retraités qui roulent avec de la classe ! (je ne sais pas comment nous devons le prendre, nous qui roulons en Porsche et moi qui ai la Porsche du pauvre ou la copie de la Fuego ! Porsche 924).

VR : Quelles ont été tes voitures avant la Mustang ?

A : ahhhhhh, je garde un souvenir de mon premier bolide avec émotion : une Peugeot 104 Style Z, clouée à la route. Je l'ai achetée neuve et de couleur rouge car il est bien connu que les voitures rouges vont plus vite que les autres couleurs ! Je l'ai revendu pour pouvoir me payer la suivante, une Ford Escort neuve en finition Ghia. Encore aujourd'hui, je regrette ma 104.

Après la Ford, un truc moche, style corbillard que même un mort ne voudrait pas aller dedans : une Citroën BX break couleur marron que le père d'une copine m'a vendu. En un mot : beurk !

Je roule actuellement en Opel qui est fiable. En plus de l'Opel, nous avons acheté pour le fiston, une 205 D Turbo qu'il bricole. Une bombinette version mazout qui a dans les 300.000 km.

VR : Chère Angélique, marquise des manches retroussées pour bricoler, comment as-tu franchi le cap du : je veux une Mustang et je l'aurai ?

A : J'ai toujours aimé les belles voitures, celles ayant du prestige comme les italiennes. Comme pour beaucoup, elles sont inaccessibles mais je garde à l'esprit, de pouvoir un jour en essayer une. J'aime aussi les voitures de course du type AC COBRA. Je crois que j'aime ce qui procure des sensations et pour le coup, un truc qui me branche, c'est le drift ! Je pense prendre des cours pour m'amuser !

Et comme j'aime les vieilles voitures, au détour d'une allée à Automedon, je me suis retrouvée nez à nez dans l'écurie des Mustangs. La suite est logique : insomnie la nuit, consultation de sites internet sur les Mustangs, les revues spécialisées, les émissions de télévision, youtube matin midi et soir sur les Mustangs, rendez-vous chez un docteur qui m'a confirmé avoir attrapé le virus de l'octane 98. Attention, très contagieux, il semblerait que tous les adhérents du TAR soient contaminés....



« Un sacré numéro qui dans cette version, devient très rare ! A collectionner »

A partir de ce moment : il m'en faut une !

J'ai donc écumé les annonces à la recherche du cheval rare. 2 annonces retiennent mon attention. La première à Bordeaux, la seconde dans le Val d'Oise.

Je contacte le propriétaire sur Bordeaux et je me renseigne sur la faisabilité pour la rapatrier. Au moment de prendre le train pour aller la voir, le propriétaire m'appelle et me dit que la Mustang ne sortira pas de son box, elle a picoté de l'avoine qui ne lui a pas réussi et elle est en panne.....

Je me rabats donc sur celle du Val d'Oise. L'état est moins bon et l'entretien pas spécialement à jour mais elle me plaît. La vente est conclue et maintenant, il faut la ramener !

Je dois avouer que j'en mène pas large au volant de mon paquebot avec plus de 225 cv, une tenue de roue aléatoire, un freinage digne d'une locomotive lancée à pleine vitesse qui met 600 mètres à s'arrêter et pas de ceinture de sécurité au cas où !

Je n'arrive pas à réaliser durant les premiers jours qu'elle m'appartient. Le déclic vient quelques jours après l'achat par 2 jeunes qui veulent prendre une photo de la voiture. Et là, je me dis : hey !! mais c'est ta caisse qui est prise en photo !

Après l'inconnu du premier achat, c'est le bonheur total et j'aimerais pouvoir m'en servir tous les jours ! Par contre, je vais devoir kidnapper un pompiste ou un transporteur dans les hydrocarbures ! La Mustang boit autant qu'un troupeau d'éléphants assoiffés.

VR : On connaît tous désormais ton pire souvenir avec l'incendie de ton moteur mais quels sont les bons souvenirs au volant de ton fougueux bolide ?

A : Laisse-moi réfléchir..... c'est tous les jours ! Il suffit que je descende au parking, que je la regarde, que je monte dedans, un coup de clé, une petite sortie et aussi du bricolage ou une sortie entre filles.

Quand mon fils aura plus d'heures de conduite, je serai très fière de pouvoir lui faire essayer.

La Mustang fait partie de la famille et elle y restera !

Autres bons souvenirs, les pouces levés quand je croise des conducteurs ou un signe amical.

Et certaines femmes qui disent à leurs maris : regarde la voiture.... et c'est une femme au volant ! J'y trouve une certaine fierté.

VR : Et la prochaine ?

A : Une grosse ! Une Shelby GT 350, ou mieux encore, le graal absolu : une Dodge Charger, mais en version ancienne ! Cette voiture est agressive, le V8 est monstrueux et comme disait le grand Herbert Leonard : pour le plaisir !!!!

VR : Pourquoi avoir rejoint cette équipe de TARé ?

A : Je suis arrivée au club grâce à une connaissance de mon fils qui a une Jeep. Nous avons discuté de l'ambiance et de ce qui s'y passait. J'ai été voir avec l'appréhension de me retrouver dans un état régi par des hommes inconnus. Finalement, j'ai été très bien accueillie par le club et ses membres. Je suis désormais une des rares femmes du TAR ! Je me suis fait plein de copains et nous avons tous un point commun : « l'amour des belles autos ! »

Le TAR a cette intelligence de ne pas se focaliser sur une marque ou un modèle. On y trouve des « deudeuches » comme des voitures dont je ne soupçonnais même pas l'existence.

Je participe aussi à la vie du club en m'occupant de la mise en page du TAR info, qui est disponible dans tous les bons kiosques et mondialement lu !

Notre entretien est terminé et Angélique me propose d'aller voir la bête. Je suis surpris par la simplicité de la Mustang. Capot ouvert, la place est nette et ce n'est pas l'usine à gaz de certaines marques.

Quand nous nous séparons pour reprendre le cours de nos vies, je suis Angélique et sa fille avec mon bolide. Le bruit du V8 est assez impressionnant et une sensation de puissance saute aux oreilles !

Bonne route Angélique et à bientôt avec ton Jolly Jumper, le plus rapide de l'ouest Parisien !

Un grand merci à Angélique et sa fille pour leur accueil chez elles et leur disponibilité.

Thomas Rentet



« Le V8 en impose. Remarquez la propreté chirurgicale »



« L'intérieur impeccable et très seventies de la Ford. Avec une instrumentation très complète. La largeur du cerceau rappelle au pilote qu'il n'y a pas de direction assistée ! »

Si vous souhaitez vous prêter au jeu du question/réponse sur vous et votre auto, n'hésitez pas à m'envoyer un mail à l'adresse suivante : rentetthomas@gmail.com

24 Heures du Mans 1955 : L'accident le plus tragique de l'histoire du sport automobile

Onze juin, 16 heures.

Comme tous les ans depuis 1925, les bolides sont garés en épi devant les stands en fonction de leurs temps aux essais, et lorsque le drapeau s'abaisse, les pilotes doivent traverser la piste en courant et sauter dans leurs voitures afin de démarrer le plus rapidement possible et se dégager du peloton.

Ce départ type « Le Mans » sera abandonné en 1970, car en 1969, le célèbre pilote Jacky Ickx avait tenu à montrer qu'il n'approuvait pas cette façon de faire. Alors que tous les pilotes se précipitaient vers leurs bolides dès le coup d'envoi donné, il avait traversé la piste en marchant et avait démarré bon dernier, ce qui ne l'a d'ailleurs pas empêché de remporter l'épreuve...

Après deux années d'absence, Mercedes est de retour avec des 300 SLR, baptisées « Flèches d'Argent », et équipées d'un moteur 8 cylindres en ligne d'une cylindrée de 3000 cm³. Elles bénéficient en outre d'une innovation très importante : un frein aérodynamique, grand panneau articulé sur l'arrière de la voiture, qui se dresse verticalement dès que le pilote appuie sur une pédale située à gauche de celle de débrayage. Ce système, efficace et impressionnant, est destiné à contrer l'efficacité des freins à disque des Jaguar au freinage.

Trois Mercedes 300 SLR sont au départ : la numéro 19, la numéro 20 et la numéro 21.

La 19 est pilotée par l'argentin Juan Manuel Fangio et l'anglais Stirling Moss, la 20 est pilotée par l'américain John Fitch et le français Pierre Levegh, et la 21 est pilotée par l'allemand Karl Kling et le français André Simon.

Face à elles, les nouvelles Jaguar Type D, évolutions du Type C ayant remporté l'épreuve en 1951 et 1953, équipées d'un 6 cylindres en ligne de 3,4 litres, sont également au nombre de trois et portent les numéros 6, 7 et 8. Tous leurs pilotes sont anglais.

La 6 est pilotée par Mike Hawthorn et Ivor Bueb, la 7 est pilotée par Tony Rolt et Duncan Hamilton, et la 8 est pilotée par Don Beauman et Norman Dewis.

Quant à la Scuderia Ferrari, victorieuse l'année précédente, elle aligne cette année trois 121LM disposant d'un six cylindres en ligne de 4,5 litres, qui portent les numéros 3, 4 et 5, respectivement pilotées par l'italien Umberto Maglioli et l'américain Phil Hill, les italiens Eugenio Castellotti et Paolo Marzotto, et enfin le français Maurice Trintignant, vainqueur en 1954, et l'américain Harry Schell.



Eugenio Castellotti

Le départ de la course est donné sous un soleil radieux le samedi à 16 heures.

Castellotti, parti en tête sur sa Ferrari, est bientôt rattrapé par la Jaguar de Hawthorn et la Mercedes de Fangio qui, mal parti, fait une furieuse remontée.

On assiste alors à un des plus beaux duels jamais vu au Mans entre ces deux pilotes qui se dépassent et se redépassent tour après tour et ne se font aucun cadeau.

Les records tombaient presque à chaque passage, et Hawthorn eut finalement le dernier mot en établissant un record du tour à 196,963 km/h, qui resta invaincu pendant plusieurs années.

Les deux voitures avaient pris un tour d'avance aux deux autres Mercedes pilotées par Levegh et Kling.



Duel entre Hawthorn sur Jaguar et Fangio sur Mercedes



« Stirling Moss »



« Mike Hawthorn »

Peu avant 18h30, Hawthorn, qui à ce moment précédait Fangio de quelques centaines de mètres, devait s'arrêter aux stands à la fin du tour afin de ravitailler et passer le volant à son coéquipier Ivor Bueb.

Hawthorn venait de dépasser Levegh, mais soucieux de garder son avance sur Fangio et afin de ne pas perdre de temps, il double encore l'Austin-Healey de Lance Macklin, avant de freiner et se rabattre à droite pour rejoindre son stand.

A cette époque, la piste spéciale dite « piste de décélération », délimitée par une ligne jaune tracée sur la route et que les pilotes doivent aujourd'hui obligatoirement emprunter pour rejoindre leur stand n'existait pas. C'est à la suite de l'accident décrit ci-après qu'elle devint obligatoire sur tous les circuits.

Macklin, surpris par la manœuvre de la Jaguar de Hawthorn qui lui coupe la route, déboîte brusquement vers la gauche pour l'éviter, au moment précis où Levegh, lancé à quelque 230 km/h s'apprête à le dépasser.

C'est à ce moment que se produit la plus effroyable catastrophe qu'on ait jamais vue dans une course automobile.

Heurtant l'Austin-Healey avec violence, la Mercedes de Levegh monte sur l'arrière en plan incliné de la voiture de Macklin, qui fait office de tremplin, et décolle pour aller s'écraser et se désintégrer sur le mur de béton qui sépare la piste des tribunes.

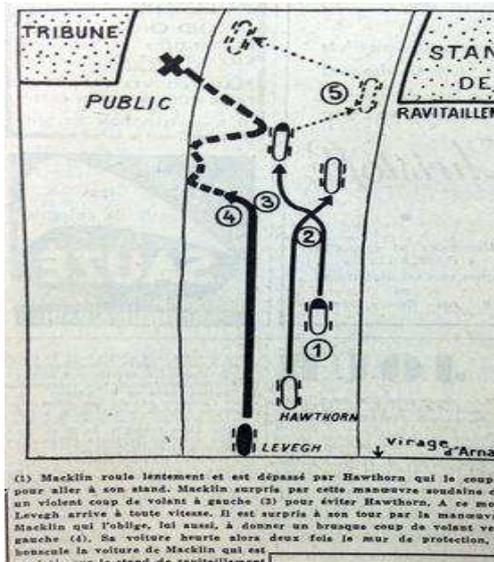
En retombant, la Mercedes, qui explose littéralement et tue sur le coup son malheureux pilote, projette dans les tribunes le volet aérofrein, le train avant et le moteur, autant de débris enflammés qui fauchent et tuent des dizaines de spectateurs.

Déséquilibrée par le choc, l'Austin-Healey de Macklin se met à tourner comme une toupie au milieu de la piste et vient écraser trois personnes devant les stands.

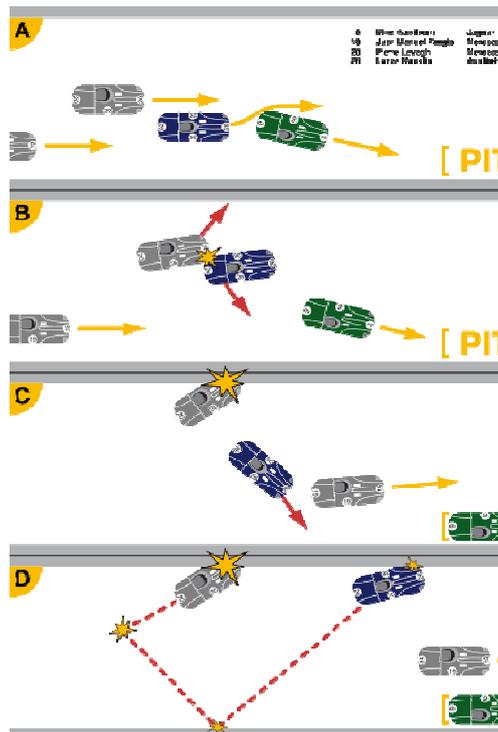
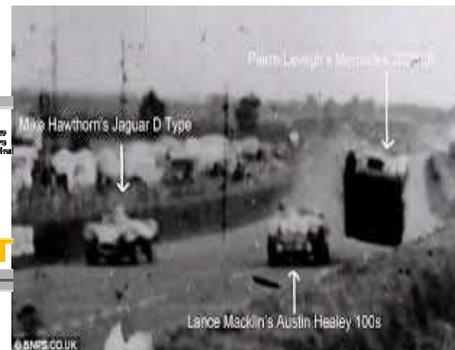
Fangio, qui suit de près la Mercedes de Levegh, parvient avec une habileté extraordinaire à éviter aussi bien l'Austin-Healey que la Mercedes. Il déclara, après l'accident, que le signe que lui avait adressé Levegh l'obligeant à patienter avant de le doubler lui avait très probablement sauvé la vie.

Dans la foule, ce fût une hécatombe : on dénombra 83 morts et plus de 140 blessés.

Schémas de l'accident



Photos de l'accident :



Les 4 pilotes impliqués



Pierre Levegh



Mike Hawthorn



Juan Manuel Fangio



Lance Macklin

La presse de l'époque



Les organisateurs décident de ne pas arrêter l'épreuve, malgré l'ampleur du drame. Ils craignent en effet que cela provoque un mouvement de foule d'une telle ampleur qu'il gênerait l'arrivée et l'organisation des secours.

Le duel se poursuit de plus belle entre la Jaguar de Hawthorn et Bueb et la Mercedes de Fangio et Moss qui, en tête de la course, reçoivent brusquement de la direction de Mercedes à Stuttgart vers 1 heure du matin l'ordre de quitter la course.

Les deux « Flèches d'Argent » ne constituent dès lors plus une menace pour la Jaguar de Mike Hawthorn et Ivor Bueb qui foncent vers la victoire.

Certains points sont restés obscurs sur les circonstances de ce drame. De nombreux blessés semblaient en effet avoir été soufflés par une explosion plutôt que par l'impact des débris de la voiture de Levegh projetés dans les tribunes. De ce fait, Mercedes a longtemps été soupçonnée d'avoir utilisé un carburant non conforme, permettant à ses voitures d'atteindre des vitesses phénoménales, mais qui aurait provoqué cette explosion.

Egalement, la décision de Mercedes de retirer ses deux autres équipages au milieu de la nuit a laissé penser que la direction de la marque voulait éviter que ses bolides soient soumis à des

investigations techniques trop poussées, tant en ce qui concernait les progrès techniques de ses bolides que le carburant utilisé.

Les enquêtes officielles mirent finalement Mercedes hors de cause, mais montrèrent que l'alliage dans lequel étaient fabriquées ses voitures contenait du magnésium, les rendant de ce fait extrêmement légères, mais que ce métal très inflammable avait rapidement pris feu lors de l'explosion du réservoir de la voiture de Levegh.

Ni les films ni les témoignages ne permirent de reconstituer avec précision les circonstances de ce drame.

Il est certain que Macklin a été surpris par la manœuvre de Hawthorn qui voulait rentrer à son stand. Ce dernier, qui gagna finalement la course, ne fut pas impliqué directement dans l'accident mais fut longtemps suspecté d'avoir été l'auteur indirect et involontaire de cette catastrophe. Là aussi, l'enquête qui suivit se termina par un non-lieu.

Hawthorn était en effet un pilote très expérimenté et il est évident qu'il avait bien calculé sa manœuvre, estimant que s'il dépassait Macklin avant de se rabattre vers son stand, c'est qu'il pouvait le faire sans danger. Toutefois, dans sa manœuvre, Hawthorn avait certainement compté que Macklin, après qu'il l'eût doublé, remarquerait qu'il ralentissait et se rabattait vers la droite, et que le pilote de l'Austin-Healey dévierait légèrement vers la gauche pour le redépasser.

Or, la disposition des voitures au moment de l'accident porte à croire que Macklin et Levegh étaient beaucoup plus attentifs à ce qui se passait derrière eux que par ce qui se passait devant, et c'est parfaitement logique.

En effet, la Jaguar de Hawthorn, après avoir dépassé l'Austin-Healey de Macklin, ne devait en principe ne plus être un obstacle pour celui-ci. C'est pourquoi, ayant sans doute vu dans son rétroviseur arriver la Mercedes de Levegh, Macklin, préoccupé bien davantage par ce qui se passait derrière lui que par ce qui se passait devant, ne vit pas la Jaguar amorcer sa manœuvre d'arrêt au stand et se retrouva subitement, à 185 km/h, derrière une voiture presque arrêtée, qui l'obligeait à effectuer un brusque écart vers la gauche au moment précis où arrivait à toute allure la Mercedes de Levegh.

Celui-ci aurait peut-être pu éviter l'Austin-Healey s'il avait mieux observé ce qui se passait devant lui, mais il était plus attentif à ce qui se passait derrière. En effet, Fangio l'avait rattrapé et il est évident que le français voulait éviter de ne pas gêner son chef de file. Il ne vit donc que trop tard ce qui se passait devant lui et ne put éviter le choc avec Macklin, n'ayant que le temps de lever le bras pour signaler à Fangio l'inévitable. En un éclair, Fangio comprit la manœuvre à faire et put ainsi éviter d'être mêlé à cette effroyable catastrophe.

Nombreux furent ceux qui estimèrent que Hawthorn, en se rabattant brusquement vers la droite, avait commis une faute aux conséquences terribles. Il fut d'ailleurs interdit de compétition sur les circuits nationaux par les instances sportives allemandes.

Quelques rares films montrent avec précision le déroulement de la tragédie. Sur internet on peut voir, entre autres, les deux films d'amateurs ci-dessous, d'un peu plus d'une minute, et qui montrent l'accident de face, avant d'être interrompus brusquement, les preneurs d'images ayant pensé que la voiture de Levegh leur fonçait droit dessus.

Le Mans 1955 Disaster: How it happened

Le Mans 1955 accident: Raw footages of the crash in HD (Read description)

Cette effroyable catastrophe eut d'énormes conséquences sur le déroulement des courses automobiles dans le monde entier, et principalement en matière de sécurité.

A cette époque, le circuit de la Sarthe était celui sur lequel la protection du public était, de loin, la mieux assurée. L'Automobile Club de l'Ouest (A.C.O.), prit malgré tout la décision d'abattre toutes les installations permanentes existantes afin d'élargir la route devant les stands. Ceux-ci furent reculés de plusieurs mètres et un large dégagement fut aménagé derrière les fascines de protection afin de maintenir le public à une dizaine de mètres de la piste.

La route entre la Maison Blanche et les « S » de la Route Privée fut entièrement démolie et reconstruite à une quinzaine de mètres plus à droite. Le « Pont Dunlop » fut lui aussi déplacé, et le tracé du virage à droite qu'il enjambe modifié.

En collaboration avec Shell et Esso, des travaux furent également entrepris pour installer un nouveau réseau de distribution du carburant dans les stands.

Le coût de tous ces travaux fut tel, que dix ans après leur achèvement, l'A.C.O. remboursait toujours l'emprunt contracté pour les réaliser.

Pour que l'épreuve de 1956 puisse se dérouler dans les conditions requises de sécurité, les transformations n'étant pas terminées, la course fut reportée du mois de juin à la fin du mois de juillet, la route n'ayant été achevée qu'une dizaine de jours avant la course.

Le retentissement des 24 Heures du Mans, la plus grande course d'endurance automobile au monde, est énorme. De nouvelles règles furent ainsi appliquées à partir des années suivantes, les principales étant la limitation de la cylindrée à 2500 cm³ pour les prototypes, la limitation de la capacité du réservoir à essence, l'imposition d'un nombre minimum de tours entre les ravitaillements, et bien d'autres, toutes destinées à assurer une meilleure sécurité pour les pilotes et les spectateurs.

Pour que se perpétuent les batailles héroïques et magiques sur tous les circuits automobiles du monde.

Jean Einheber



ADRESSE
18 rue du Lieutenant
Lecomte
78510 TRIEL SUR SEINE

TÉLÉPHONE :
06 08 86 45 21

ADRESSE ÉLECTRONIQUE :
trielautoretro@gmail.com

Nous sommes sur le
Web !

Retrouvez-nous, à l'adresse :
www.trielautoretro.com

Calendrier Prévisionnel 2016

-  Dimanche 7 août : Rassemblement
-  Dimanche 4 septembre : Rassemblement
-  Dimanche 2 octobre : Rassemblement
-  Dimanche 9 octobre : Sortie avec visite de l'UNIVEM
-  Dimanche 1^{er} novembre : Rassemblement
-  **Samedi 26 novembre : Assemblée Générale suivie de la soirée habituelle**
-  Dimanche 4 décembre : Rassemblement

Ils ont participé à la réalisation de ce numéro :

Rédaction :

-  Jacques Benbassat
-  Christophe Civeit
-  Jean Einheber
-  Gilbert Etiève
-  Jean-Pierre Kerling
-  Alain Pollack
-  Thomas Rentet

Photos :

-  Jacques Benbassat
-  Thierry Tassin

Maquette :

-  Angélique Bouvret

