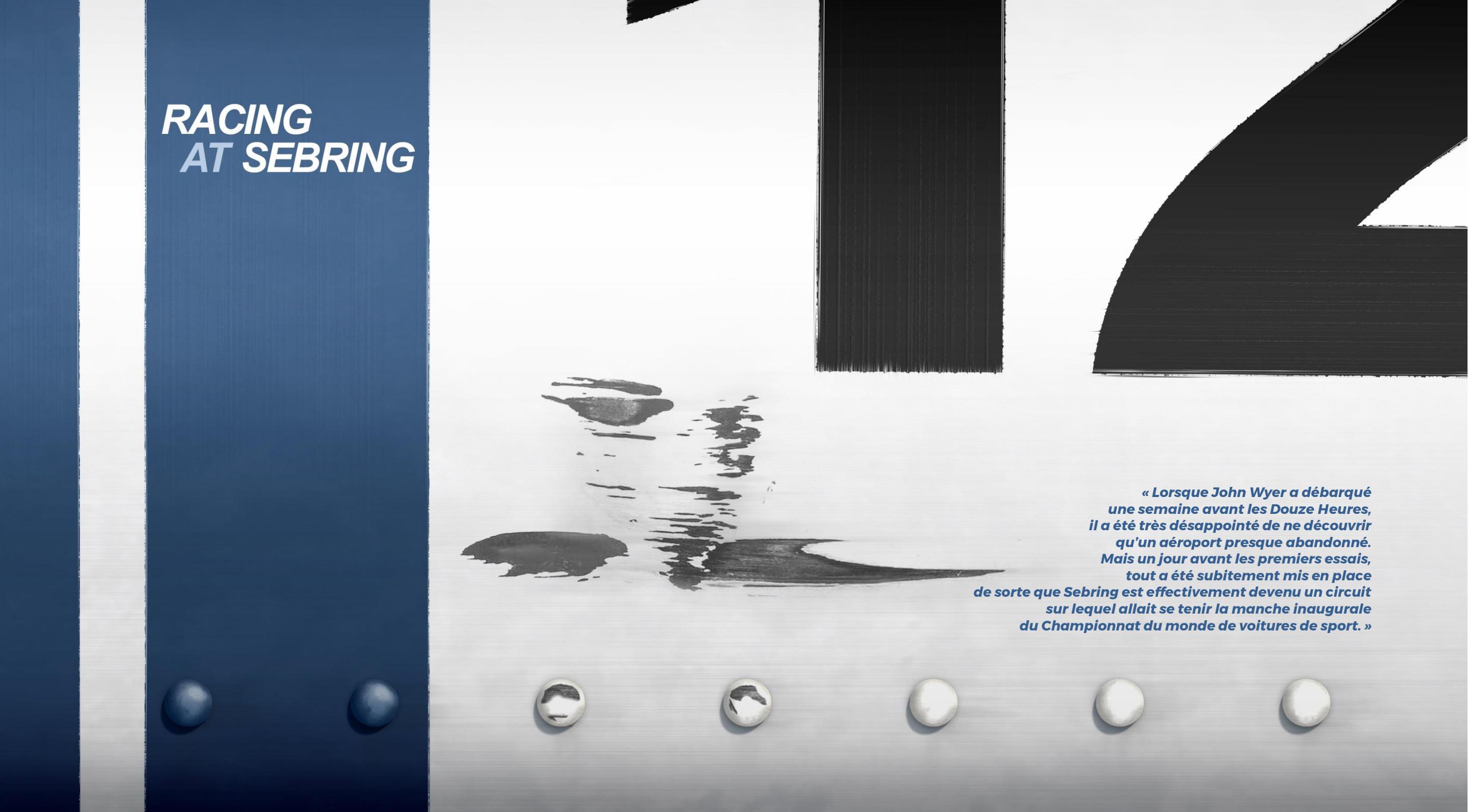


# RACING AT SEBRING



*« Lorsque John Wyer a débarqué  
une semaine avant les Douze Heures,  
il a été très désappointé de ne découvrir  
qu'un aéroport presque abandonné.  
Mais un jour avant les premiers essais,  
tout a été subitement mis en place  
de sorte que Sebring est effectivement devenu un circuit  
sur lequel allait se tenir la manche inaugurale  
du Championnat du monde de voitures de sport. »*

# AVERTISSEMENT

Ce livre virtuel est destiné uniquement à une utilisation privée et gratuite, dans un but éducatif. Aucun des documents présentés, hormis les cartes récapitulatives, ne m'appartient. Il ne peut donc être soumis à aucune publication. Mais il peut simplement être partagé librement avec ceux qui s'intéressent à l'histoire du sport automobile. En fin d'ouvrage seront disponibles tous les crédits photos, toutes les sources qui m'ont permis de construire ce récit.

Dans la mesure où les documents sont disponibles, j'ai essayé d'illustrer en photo chaque véhicule ayant participé. Lorsque son numéro de châssis est identifié, il est indiqué.

Pour chaque édition, une suggestion de morceaux musicaux de l'année est proposée, histoire de se mettre dans l'ambiance de l'époque en les écoutant pendant la lecture !

F.R.

## POURQUOI SEBRING ?

D'interminables lignes droites reliées par des virages réguliers à 45 ou 90 degrés. Un relief inexistant. Sur ces seuls critères, Sebring n'avait aucune chance de m'intéresser, moi qui aime tant les circuits en 3D comme le Nürburgring ou Charade et qui n'a aucune attirance pour Silverstone, dessiné, au lendemain de la Seconde Guerre Mondiale, sur un ancien aéropport militaire, comme Sebring.

Et pourtant, j'ai toujours eu une affection particulière pour ce circuit.

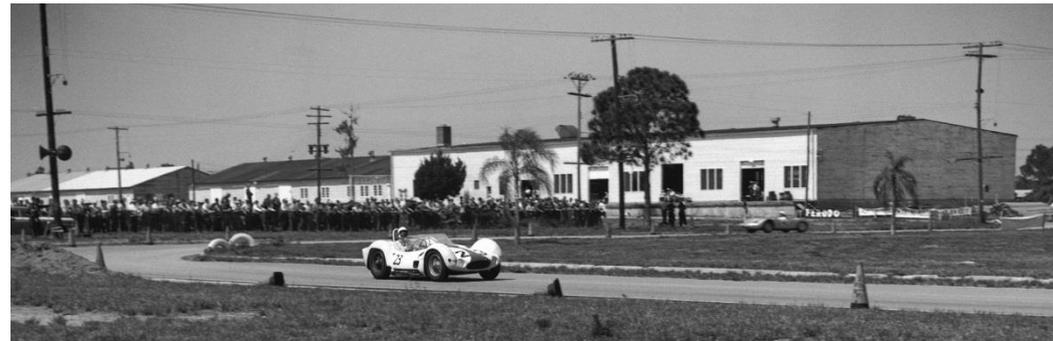
Est-ce parce que la plupart des courses qui y sont organisées mettent en scène des voitures de sport aux lignes sensuelles que j'ai toujours préférées aux spartiates monoplaces ?

Est-ce parce que les installations du circuit ont longtemps été d'une réjouissante anarchie, comme des cabanes construites de brique et de broc par de grands enfants, servant de décor à leurs jouets étincelants filant sur les dalles de béton disjointes, à des années lumières des spectacles ultra-professionnels et formatés de l'Amérique triomphante de l'après-guerre ?

Est-ce parce que les bribes d'information des photographies d'époque dévoilent souvent en arrière-plan une autre histoire, *des autres histoires*, qui racontent le quotidien d'une petite ville bien tranquille du centre de la Floride, les reliefs de gloire passé d'un aéropport majeur de l'US Army Air Force ou les coulisses d'une organisation amateur qui rêvait de 24 heures du Mans ?

Depuis longtemps, je ne peux plus me contenter des deux seuls ouvrages (en langue anglaise) consacrés à l'histoire du circuit de Sebring qui, en relatant sommairement l'épreuve d'endurance des Douze Heures, année après année, ne font finalement qu'effleurer l'histoire du circuit et de ses à-côtés.

**Parce que Sebring, c'est bien plus que ça !**



# SOMMAIRE

- 5 PRÉAMBULE**
- 6 DE L'OHIO À LA FLORIDE**  
Les pérégrinations d'un entrepreneur autodidacte
- 13 LE HENDRIKS FIELD**  
Au cœur de l'effort de guerre américain
- 18 SEBRING AIR TERMINAL**  
Une rétrocession civile délicate et controversée
- 23 SPORTS CAR CLUB OF AMERICA**  
Des courses à l'européenne au pays de l'Oncle Sam
- 30 1950 - 6 HEURES DE SEBRING**  
La première course d'endurance américaine
- 43 1952 - 1<sup>ères</sup> 12 HEURES DE SEBRING**  
Naissance du format classique
- 62 1953 - 2<sup>es</sup> 12 HEURES DE SEBRING**  
Reconnaissance internationale
- 80 1954 - 3<sup>es</sup> 12 HEURES DE SEBRING**  
Et David terrasse Goliath

# PRÉAMBULE



*« Le centre géographique de la péninsule semi-tropicale de Floride est une plaine d'orangeraias, de lacs et de pâturages patrouillés par des taureaux brahmanes gris et bossus. Dans la brume de cette terre tranquille, existe un aéroport abandonné, juste à l'extérieur de la ville de Sebring. Lors d'une claire et chaude - flamboyante est peut-être plus appropriée - journée de Mars dernier, la campagne s'est réveillée au rugissement crépitant de plus d'une cinquantaine de voitures de sport préparées pour courir les 12 heures de Sebring, premier round du championnat mondial de voitures de sport. »*

C'est par ces mots que John Fitch introduit, en exclusivité pour le magazine *Esquire*, le récit de sa victoire lors de l'épreuve inaugurale du tout nouveau Championnat du Monde des Marques, créée par la Fédération Internationale de l'Automobile en 1953.

Rien de prédisposait la placide petite ville de Sebring à accueillir le fracas des moteurs en échappement libre, qu'ils soient aéronautiques ou automobiles. Elle aurait pu vivre tranquillement et anonymement au bord du lac Jackson, regardant pousser les agrumes des immenses vergers, recevant de paisibles vacanciers soucieux de se tenir loin de l'agitation fébrile des plages à la mode de la Côte Atlantique ou du Golfe du Mexique, au rythme des offices religieux de ses nombreuses églises - et des parties de shuffleboard, le jeu de palet si apprécié des seniors venus couler une retraite heureuse sous le soleil de Floride.

**Le destin en a voulu autrement, qui a fait entrer Sebring par 2 fois dans l'histoire, la Grande, comme la petite.**



Cette histoire débute bien plus au Nord, dans l'État de l'Ohio. East Liverpool, à la frontière de la Pennsylvanie, pas bien loin de Pittsburg, est, dans la 2<sup>ème</sup> moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, un centre réputé pour la fabrication de céramiques. C'est donc en toute logique que George Eugene Sebring Jr (né le 15 Février 1859) quitte l'école à l'âge de 14 ans pour devenir apprenti potier. George est le cadet d'une famille de 8 enfants, dont les ancêtres, débarqués des Pays-Bas au mitant du XVII<sup>e</sup> siècle, ont été parmi les premiers à s'installer à la Nouvelle-Amsterdam, petite bourgade qui prendra plus tard le nom de New-York.

# DE L'OHIO À LA FLORIDE

## Les pérégrinations d'un entrepreneur autodidacte

Le jeune George est curieux, adroit. Bientôt la fabrication de céramique n'a plus de secret pour lui. Âgé de seulement 22 ans, il a déjà accédé au poste de contremaître. Mais cela ne lui suffit plus. Sa soif d'entreprendre l'incite en 1883 avec trois de ses frères à racheter un petit atelier de céramique équipé d'un unique four. 15 ans plus tard, l'entreprise a tellement grandi que les frères décident de construire leur propre usine et d'édifier une ville autour pour y loger leurs ouvriers ! Cette cité industrielle nouvelle, à une cinquantaine de kilomètre d'East Liverpool en direction de Cleveland prendra, en toute modestie, le nom de... Sebring.



**En quelques années, la Sebring Pottery Co s'affirme comme l'un des leaders de la céramique sur le marché américain.**

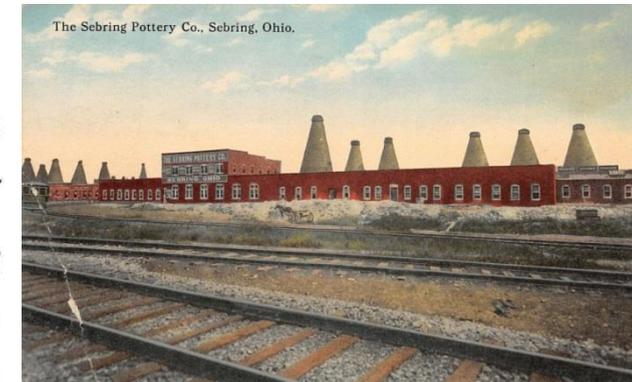
Pourtant, dès 1903, la santé défaillante de George l'oblige à passer la main. C'est son fils H. Orvel qui prend, à 22 ans, la



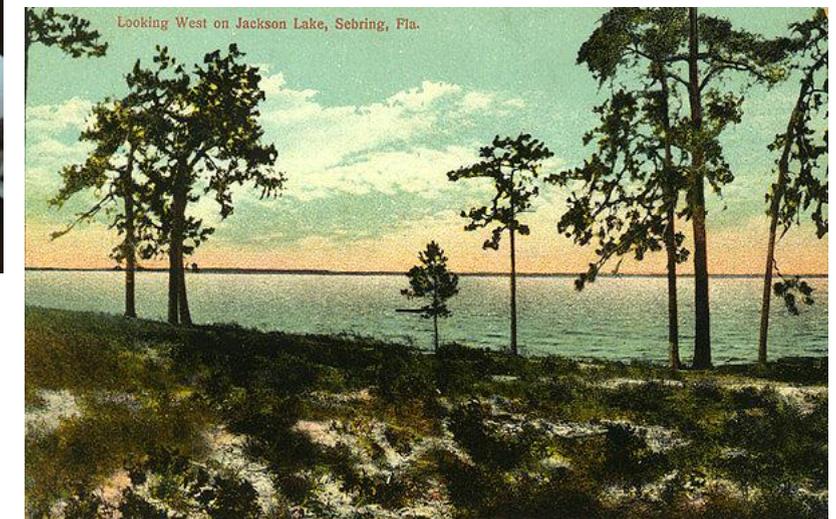
direction de l'entreprise. Restant évidemment propriétaire de la Sebring Pottery, devenu riche, George débute alors une vie de voyages et de découvertes du monde.

En 1909, il acquiert une luxueuse demeure sur Ridgewood Drive, Daytona, Floride. Il s'y adonne à la pêche, la chasse, on le retrouve même au départ de quelques compétitions

Ivory  
Porcelain  
★  
Sebring  
Reg. U.S. Pat. Off.  
Pat. 2,224,192



automobiles sur les plages d'Ormond et de Daytona, ou encore de la course de Jacksonville à Miami. Mais le démon de l'entrepreneuriat ne l'a pas quitté. Ayant déjà créé une première ville pour ses ouvriers autour de ses usines, il rêve d'établir une nouvelle communauté basée sur la culture des agrumes, au centre de la Floride sauvage. Sillonnant la région à la recherche d'un site propice, c'est au cours d'une simple partie de pêche organisée par AG Smith, une connaissance de Wauchula, petite ville située à 50 km un peu plus à l'Ouest, que George Sebring découvre, parmi les vieux chênes et les pins, les rives du Lac Jackson.



**Saisi par la beauté du site, il sait qu'il a trouvé l'endroit idéal pour établir la cité dont il rêve.**

Il fait venir son fils H. Orvel et son frère Frank pour le seconder, achète 9000 acres (3642 hectares) de terrains sur la rive droite du lac, engage dès Octobre 1911 A.C. Nydeggar, pour faire les études préliminaires de planification de sa nouvelle ville.

**Avant la fin de l'année, les premiers habitants sont déjà là alors que rien n'est commencé !**

Les conditions de vie sont évidemment extrêmement sommaires. Heureusement, la douceur des températures de la Floride tempère la rudesse de cette vie de pionniers. 9 familles sont sur place au tournant de l'année 1912.



*Pas de route, pas de maison, aucune commodité... La dure réalité des premiers jours à Sebring.*



Un jour d'Octobre 1911, sur les rives du lac Jackson...

Les 2 premiers bâtiments : la Sebring Real Estate Company, et le Buckeye Club.



Le campement de l'équipe de géomètres ! Remarquer au centre la lunette de visée, et une pige appuyée sur l'arbre de droite.

Le tout premier office religieux, Janvier 1912.



THE CIRCLE IN DECEMBER 1911, SEBRING, FLA.



C'est J.W. Turner, le deuxième ingénieur engagé, qui définira en Avril 1912 le schéma directeur définitif de la nouvelle Sebring, reprenant un principe très à la mode aux États-Unis pour la création ex-nihilo de nouvelles villes utopistes.

**Il s'agit d'une *Circle City*, une cité-cercle, organisée à partir d'un parc central circulaire autour duquel les principaux services sont implantés et à partir duquel rayonnent régulièrement de larges avenues, reliées entre elles par de plus petites rues concentriques, délimitant ainsi les parcelles des terrains à lotir.**

Certains y ont vu une inspiration lointaine et référencée d'Héliopolis, cité de l'Ancienne Égypte. Plus prosaïquement, c'est dans l'Ohio que George Sebring a certainement trouvé l'idée puisque l'on y remarque un grand nombre de circle cities, dont Circleville, l'une des plus anciennes, projetée dès 1810. Une brochure de la Sebring Real Estate Company, établit afin d'installer tous les services nécessaires et gérer la vente des lots, annonce plutôt pompeusement que « *la cité est aménagée un peu à la manière des villes de Washington ou Indianapolis avec un cercle au centre et de larges avenues qui en partent* ». Turner choisit de déplacer le centre initialement prévu à partir d'un gros chêne vers une petite éminence, à 400 mètres environ des rives du lacs, pour y implanter Circle Park, à partir duquel les six avenues rayonnantes descendent majestueusement.



Dès le 12 Juin 1912, une branche de l'Atlantic Coast Line Railroad arrive jusqu'à Sebring, que l'on ne pouvait attendre jusqu'à maintenant que par un sentier sablonneux. L'arrivée du chemin de fer va booster la construction de la ville. La première gare en bois est installée au Nord de la ville.

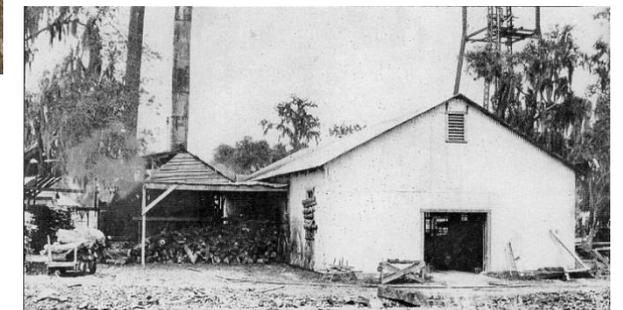
Construction de la ligne de chemin-de-fer.

Arrivée de la machinerie de la scierie.



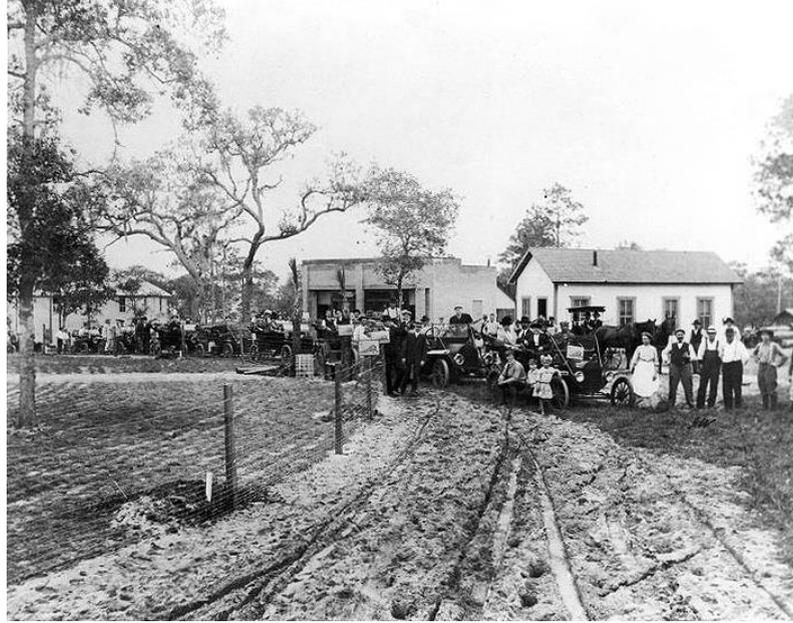
La briqueterie de I. L. Jenkins est implantée à proximité de la gare. Les premières briques produites servent aux fondations de l'hôtel Arrowhead.

La station de production électrique. À l'arrière droite, on aperçoit la structure métallique du château d'eau.



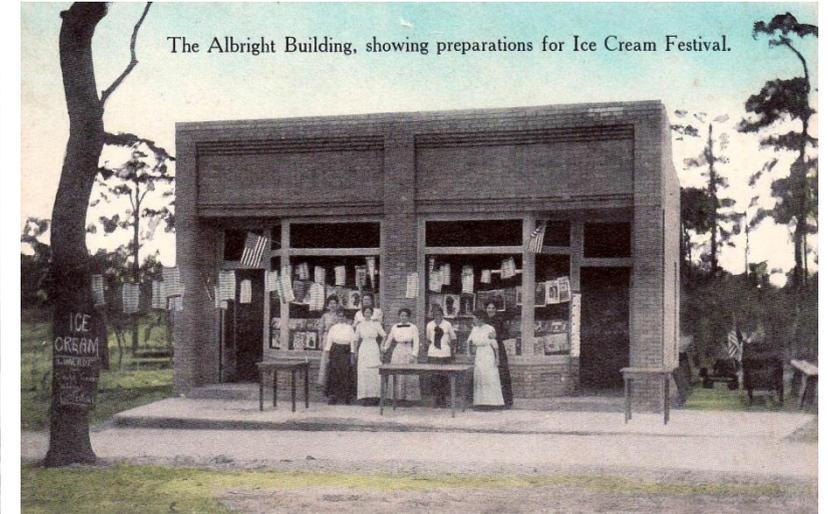
*North Commerce Street, qui relie le Circle à la gare.  
Les trottoirs sont déjà bétonnés,  
la rue n'est encore qu'une piste de sable sommairement damée.  
Le « Circle » est le nom donné  
à la place centrale circulaire de Sebring*

*Cérémonie de bienvenue au chemin-de-fer  
sur le Circle qui vient tout juste d'être engazonnée.*



**En quelques mois, la nouvelle cité s'élève,  
avec une sidérante rapidité, « à l'américaine ».  
Et tout aussi rapidement, on détruit  
un premier bâtiment pour bâtir  
un autre plus confortable à la place.**

*À côté du petit bureau de la Sebring Real Estate Company,  
la Bowling Alley (2 pistes), ou l'arrivée des loisirs dans la cité.*



*The Albright Building, showing preparations for Ice Cream Festival.  
Le premier bâtiment construit intégralement  
en briques est une librairie.*



Entre le Circle et le Lac est aménagée West Center Avenue. Cette courte rue est prolongée par une jetée au bout de laquelle on construit une terrasse couverte. Une avenue est créée longeant le lac à 150 mètres en retrait, délimitant ainsi les plus belles parcelles à lotir. Elle porte le nom limpide de Lakeview Drive.

Judicieusement, George Sebring va proposer un terrain gratuit et avantageusement placé près du Circle à tout corps religieux désireux bâtir un édifice cultuel. Il attire ainsi de nombreux fidèles qui viennent s'installer dans sa ville. Il est amusant de constater que certaines églises sont implantées parfois en face les unes des autres.

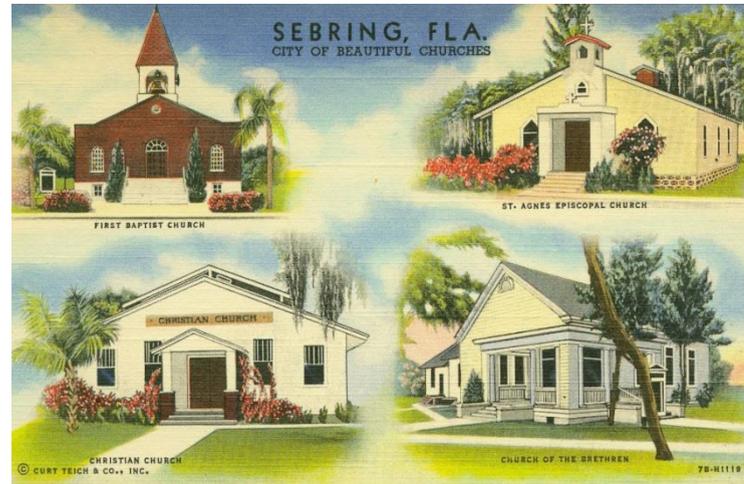


Construction de West Center Avenue.

Au bord du lac, George Sebring s'est réservé la jolie parcelle de gauche pour y faire construire sa villa aux belles proportions.



Fac-similé d'une des nombreuses réclames religieuses promettant le retour au Jardin d'Eden en s'installant en Floride !



La jetée d'origine. Elle va très vite être modifiée.



**DES FAITS QUE VOUS DEVRIEZ APPRENDRE**

**Le climat de la Terre est divisé en 3 zones :  
Tropicale, Tempérée, Froide**

- 1 – La Zone Tropicale est la Zone de Vie et Maison de l'Humanité. Elle fournit spontanément et en permanence de la nourriture, produite par la Nature. Elle est couverte de végétation, de grands animaux, d'humains de grande taille. Les hommes de certaines races y mesurent tous plus de 2,10 m. Aucune partie de la Genèse n'a autant souligné qu'il s'agissait d'un climat tropical. Le fait que les hommes vivaient nus dans le Jardin d'Eden (Genèse 2 :25) prouve qu'il n'y a pas d'autres alternatives au rythme de l'Été et de l'Hiver qu'une unique saison chaude à l'éternelle croissance.
- 2 – La Zone Tempérée est la Zone de l'Hibernation. La végétation et les animaux sont plus petits. La végétation et la plupart des animaux rentrent l'hiver dans un profond sommeil. Ceux qui ne le font pas sont habillés de chaude fourrure. L'homme n'est pas fait pour vivre dans la Zone de l'Hibernation. Son corps n'est pas couvert avec une épaisse fourrure et il ne peut pas dormir tout l'hiver.
- 3 – La Zone Froide est la Zone de la Mort. Son froid intense et ses neiges éternelles y rendent la vie impossible.

Le chemin du Malin est pavé de mauvaises intentions. Voyez comme l'homme s'efforce de déjouer Dieu ! Incroyable mais vrai ! Voici la multitude d'inventions pour qu'il puisse vivre dans la Zone de l'Hibernation : vêtements chers, logements chers, onéreuses usines de production de chaleur, onéreux hangars pour emmagasiner de la nourriture pour l'hiver, quand les arbres sont stériles et les champs congelés.

Les hommes ont vécu si longtemps dans cet environnement artificiel de la Zone de l'Hibernation qu'ils pensent qu'il s'agit de leur habitat naturel. Pour le construire et l'entretenir, il perd son temps en effectuant un travail harassant qui aura pour effet de le faire sombrer dans la maladie et de le faire mourir prématurément.

L'homme est fait pour vivre sans travail dans la Zone de la Vie en profitant des fruits bienfaisants du Jardin Éternel. C'est la Loi de Dieu ; la conclusion de la science ; le verdict de la biologie ; la sentence de la physiologie.

Méfiez-vous des mauvais prêcheurs. Ils vendront votre âme. Les Docteurs déclarent qu'ils vont pouvoir soigner vos maladies physiques et mentales ; les Politiciens assurent qu'ils vont régler vos problèmes économiques. Le fait qu'ils ne pourront pas le faire est prouvé par des années de triste expérience.

Croyez seulement en Dieu. Il ne cherche à égarer personne. Apprenez sa Loi. Quittez la Zone de l'Hibernation. Retournez dans la Zone de la Vie. Grande sera votre récompense.

**Scientific Living, Box 366, Sebring, Florida**

Le 23 Mai 1921, Le Comté de Desoto est divisé en 5 nouvelles entités, Sebring devenant le chef-lieu du Highlands County. De fait, la ville accueille désormais un shérif.

**En quelques années à peine, le village de bois s'est mué en une cité de briques parcourue par de nombreuses automobiles.**

Les premiers bâtiments ont été abattus impitoyablement pour faire place nette. Très vite, la ville de Sebring ne prévoit plus de ne vivre que de la culture maraîchère, postulat d'origine. Le climat enchanteur, les berges du lac Jackson sont des atouts idéaux pour attirer les touristes du Nord. Il faut donc bâtir des hôtels permettant l'accueil d'une clientèle plutôt aisée, voire très aisée.

Aux premiers établissements en bois (Arrowhead, Jackson,...) s'ajoutent très vite des bâtiments de brique « aux plans européens » (White House, Buckeye Inn, ...) de plus en plus luxueux (Santa Rosa, Sebring Hôtel), jusqu'aux palaces (Kenilworth Lodge, Harder-Hall).



Construit par George Sebring dès 1916, le Kenilworth Lodge est LE palace de la ville. Il dispose d'un golf 18 trous.

Lobby de l'Hôtel Sebring.



North Ridgewood Drive : au centre le Bickeye Inn, au fond le Circle. La photo est prise depuis le futur emplacement du Nan-Ces-O-Wee, du nom d'une princesse amérindienne locale.

Voulu également par le fondateur de la ville, l'Hôtel Sebring est de style hispanisant.

À partir de 1925, le Harder-Hall entre en concurrence directe avec le Kenilworth. Il est situé à l'extérieur de la ville, au bord du Petit Lac Jackson, au Sud du lac principal. Il dispose de nombreux terrains de tennis.



**TARIFS HÔTELS SAISON HIVER 1927-28**

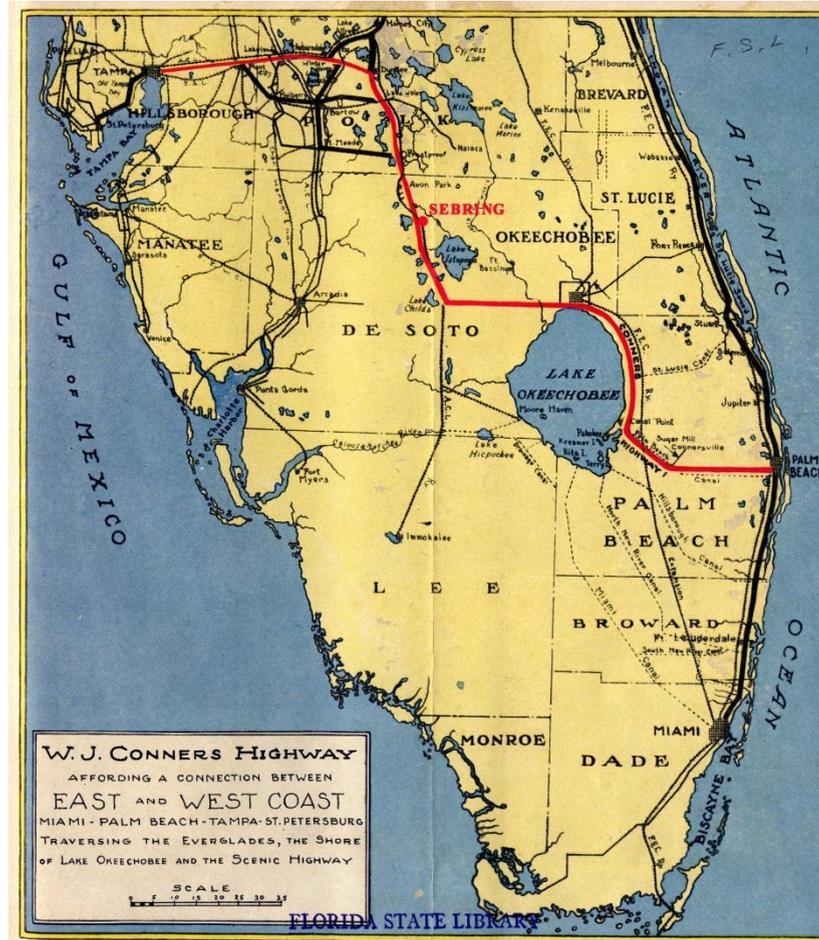
Hôtel	Nb Ch.	Tarifs
SEBRING	110	\$8.00
NAN-CES-O-WEE	60	\$2.00 (à partir de)
KENILWORTH	125	sur demande
SANTA ROSA	35	\$2.00-4.00
ARROWHEAD	24	\$1.50 (à partir de)
BUCKEYE INN	22	\$2.00-\$3.00
WHITEHOUSE	14	\$1.50
CIRCLE INN	22	\$2.00-\$3.00
ROANOKE	15	\$2.00-\$3.00
HARDER HALL	150	\$7.50-\$20.00
COMMERCIAL	32	\$1.50
MAGNOLIA	20	\$10.00 (semaine)
PICKETTS	40	\$10.00 (semaine)

Lorsqu'il décède le 4 Janvier 1927, George Sebring aura vu la population de sa nouvelle ville dépasser les deux-mille habitants. Deux ans auparavant, il aura également eu la satisfaction de voir la grande route transversale coast-to-coast de Tampa à West Palm Beach passer par Sebring.

La première gare de l'Atlantic Coast Line, qui a été prolongée après Sebring jusqu'à Immokalee et Clewiston, a été remplacée en 1924 par un édifice plus pérenne.

**Mais c'est surtout la grande compagnie concurrente, la Seaboard Air Line Railway, qui en construisant une liaison directe depuis le Nord-Est du pays jusqu'à la pointe de la Floride, place Sebring sur la grande voie du tourisme.**

C'est sur cette dernière ligne que circule le célèbre *Orange Blossom Special* (fleur d'oranger), express de New-York à Miami en service pendant la saison hivernale, dont les couleurs multicolores des locomotives diesel (à partir de 1939) égayent l'horizon sombre des villes de la Côte Est, promesses de vacances au soleil.



*La Highlands Bank & Trust Co a pignon sur rue sur le Circle. Elle fera faillite suite au krach boursier de 1929. La municipalité récupère alors le bâtiment pour en faire la Mairie.*



*Gare de la Seaboard Air Line à l'Est de la ville ... et nouvelle gare de l'Atlantic Coast Line, au Nord-Est.*



Quelques messieurs patientent dans les couloirs du War Department. Il est encore très tôt, ce Lundi matin de Juin 1940, la plupart des bureaux ne sont pas encore occupés. Tout indique dans leur tenue et leurs manières qu'ils viennent d'une lointaine province, à des années-lumière des us et coutumes de la bureaucratie de l'État Fédéral à Washington. Alors ils patientent, attendant poliment d'être reçus.

## HENDRICKS FIELD

### Au cœur de l'effort de guerre américain

Ils sont arrivés la veille de Sebring, Floride. Commissionnés par le Conseil Municipal et la Chambre de Commerce de la ville qui leur ont octroyés une dotation de \$150 pour effectuer le voyage jusqu'à *Capitol City*, ils sont venus proposer leur aide à l'effort de guerre américain. À cet instant, alors que le rouleau-compresseur nazi déferle sur l'Europe, il n'est pas question d'engagement militaire des États-Unis : la population du pays y est farouchement opposée. Mais dans les arcanes du pouvoir fédéral à Washington, on sait bien que l'implication dans le conflit n'est qu'une question de temps. Roosevelt lui-même y est très favorable. Mais le pays se prépare, fortifie son armée, organise sa défense. Car dès le début des hostilités, de folles rumeurs annoncent l'attaque imminente du sol américain par les Nazis à l'Est, les Japonais à l'Ouest. De fait, lorsque les États-Unis organiseront le ravitaillement du Royaume-Uni par une noria de cargos, quelques U-Boat allemands chargés de les couler seront repérés à proximité des côtes américaines.

**Sebring a eu vent de la recherche active par le ministère de la guerre de terrains dans le Sud-Est du pays pour y implanter des bases aériennes. Et la ville entend bien y prendre sa part.**

Car l'engagement de la ville n'est pas simplement patriotique. Si la Grande Dépression a relativement épargné la cité (grâce au tourisme sur les rives du lac Jackson), Sebring a parfaitement conscience des immenses retombées financières d'une base militaire implantée sur le territoire d'un petit Comté



et compte saisir sa chance. Elle a d'ailleurs comme exemple la ville d'Arcadia, à une cinquantaine de kilomètres au Sud-Ouest, qui a accueilli, pendant la Première Guerre Mondiale, un camp d'entraînement pour les pilotes britanniques : les deux parties s'étaient déclarées enchantées de leur coopération.

Alors, le comité de Sebring avance ses arguments : la ville dispose de très vastes terrains quasiment plats et sablonneux, utilisés au mieux comme pâturages ; elle a d'ailleurs déjà acquis un terrain de 640 acres (260 ha) à l'Ouest du lac, qu'elle estime largement suffisant pour toute activité militaire que le Gouvernement souhaiterait installer et qu'elle se propose de lui offrir ; elle est idéalement située dans une région fortement ensoleillée permettant une très large amplitude du calendrier de vol ; elle se trouve exactement au milieu de la péninsule, à égale distance de ses côtes (plus de 100km de chaque côté), assurant une défense facilitée en cas de débarquement ennemi ; la production électrique locale étant sous-exploitée, elle pourra être augmentée facilement sans avoir à recourir à de nouvelles installations ; elle jouit de lignes de chemin-de-fer d'importance nationale ; enfin la totalité des édiles de la ville est prête à se mettre inconditionnellement au service de toute demande du Gouvernement en vue d'y implanter cette base.

Ils n'hésitent d'ailleurs pas à s'appuyer sur leur excellente réputation suite à l'expérience réussie de l'installation d'un camp du Civilian Conservation Corps, dans le cadre de la création du Highlands Hammock State Park, à quelques kilomètres à l'Ouest de la ville.



Le CIVILIAN CONSERVATION CORPS, ou Corps Civil de Protection de l'Environnement a été créé en 1933 dans le cadre du New Deal pour faire face au chômage des jeunes hommes pendant la Grande Dépression. Il a permis de leur fournir un salaire et d'éviter la délinquance en travaillant sur de nombreux projets d'aménagement commandés par l'État : création de parcs, restauration de bâtiments historiques, construction de ponts,... Le programme se terminera en Juin 1942, au terme des derniers contrats de 6 mois pris à la veille de l'engagement des États-Unis dans la guerre.



Dès les premiers jours, la presse locale a eu vent de ce voyage qui se voulait pourtant effectué en toute discrétion. Certaines voix s'élèvent contre ce projet, arguant qu'une base militaire va immanquablement attirer des prostituées, des espions de tous bords et faire de Sebring une cible de choix pour l'ennemi. Il faudra près d'une année de visites et de contre-visites de différents sites potentiels, de discussions sans fin autour des aménagements que la ville consentirait à faire, de lobbying des élus locaux, pour qu'arrive enfin par télégramme du 11 Juin 1941, la décision tant attendue :

SUIS AUTORISÉ ANNONCER ZONE 9200 ACRES  
 COMTÉ DES HIGHLANDS PROXIMITÉ SEBRING  
 CHOISIE POUR ACCUEILLIR  
 CAMP D'ENTRAINEMENT ÉLÉMENTAIRE ARMÉE DE L'AIR  
 AVEC APPROXIMATIVEMENT 1500 SOLDATS ET  
 OFFICIERS POUR INSTRUCTION  
 250 CADETS PAR CESSION.  
 CONSTRUCTION CAMP SOUS SUPERVISION  
 INGÉNIEUR EN CHEF DISTRICT  
 ET EXPLOITATION SOUS AUTORITÉ ARMÉE AIR.

J. HARDIN PETERSON

Le terrain sélectionné se trouve à 6 miles (près de 10km) au Sud-Est de la ville. Le moins que l'on puisse dire est que la surface du camp est d'une taille considérable (plus de 3700 ha), bien supérieure à ce que la ville avait imaginé. Un budget de plusieurs millions de dollars est annoncé (à elle la seule, Clearly Brothers, entreprise de la Côte Est de la Floride a décroché un contrat de \$5.896.655!), pour une mise en service... dès le 8 Novembre! Devant un— délai aussi court, le travail commence immédiatement, sous les ordres du Colonel Leonard H. Rodieck : expropriation des terrains (qui s'avère plus compliqué que prévue, les propriétés étant morcelées entre de multiples petits fermiers), forage de nouveaux puits d'eau douce, installation d'une ligne électrique depuis Sebring, pose d'un embranchement ferroviaire de 3,5km (en service début Septembre), construction d'une route jusqu'à la ville, recensement et mise à niveau de tous les logements disponibles, la population s'appêtant à presque tripler d'ici la fin de l'année.



### **Toute la ville est en effervescence, chacun est concerné par la construction du camp ou dans l'implication d'une guerre qui semble désormais inévitable.**

Rationnement des denrées alimentaires, de l'essence ou des pneus, contrôle des loyers (qui ne manquent pas d'exploser vu la demande), cours du soir pour inculquer les premiers secours ou l'identification des avions, renforcement des unités de la Croix-Rouge ou de lutte contre les incendies ; garde des équipements de première nécessité 24 heures sur 24... On encourage même les jeunes filles à devenir le soir des partenaires de danse pour distraire les ouvriers, sous l'œil vigilant des femmes plus âgées qui chaperonnent les soirées.



*Badge d'ouvrier du chantier, faisant explicitement référence à une « école élémentaire de pilotage ».*

« Bonjour, je suis Harding Peterson, votre représentant au Congrès. Comment puis-je vous aider ? » Cette phrase rituelle, chaque fois qu'un interlocuteur du 1<sup>er</sup> district de Floride se présentait à lui, résume à elle seule l'engagement total du Sénateur Harding pour ses administrés. Doté d'une formidable mémoire, travaillant sans notes, il a porté un nombre considérable de projets. Sebring lui doit sans conteste l'implantation de l'aéroport. Ayant étudié à la Faculté de Droit de Floride, il avait commencé sa carrière comme procureur, avant d'être élu à la Chambre des Représentants du Congrès, de 1933 à 1951.

JAMES HARDING PETERSON 1894-1978



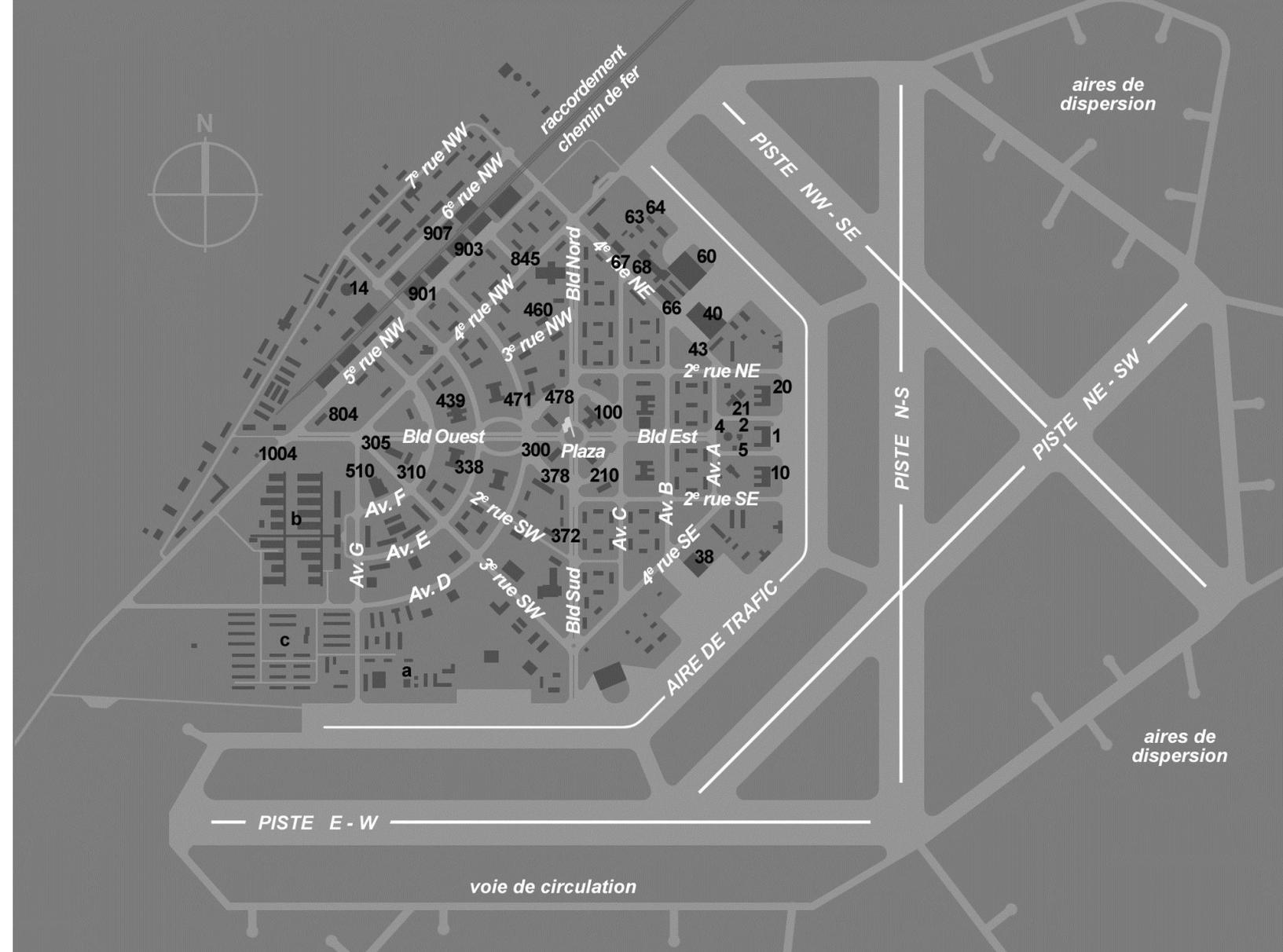
Novembre arrive, le site est quasiment achevé lorsqu'une nouvelle tombe : l'US Army Air Force a changé ses plans.

**L'aéroport de Sebring a été upgradé :  
Il s'agit maintenant d'en faire la plus  
importante école de pilotage du pays,  
destinée à former les équipages  
des nouveaux bombardiers  
Superfortress B-17.**

Il faut refaire une partie du travail, rappeler les fournisseurs, agrandir le site, rallonger les pistes, construire des bâtiments complémentaires...

Le complexe final comprend 4 pistes de 5000 x 300 pieds chacune (2743 x 91m), toutes équipées de signalisation lumineuse, une gigantesque aire de trafic de 7000 x 300 pieds (2133 x 91m) pouvant accueillir les plus grands aéronefs. Ceux-ci peuvent être stationnés sur 4 aires de dispersion et entretenus sur place dans les nombreux ateliers spécialisés. L'ensemble du site est intégralement alimenté en eau potable, puisé dans 3 puits, traitée sur place puis stockée dans deux réservoirs, un au sol de 375.000 gallons (1420 m<sup>3</sup>), l'autre dans un château d'eau de 150.000 gallons (568 m<sup>3</sup>) et de 175 pieds de haut (53m) qui domine le site. L'électricité et le gaz butane sont fournis depuis la ville de Sebring. Le système d'évacuation des eaux usées et des eaux de pluie couvre l'intégralité du terrain. 3 véhicules d'incendie sont affectés en permanence au site, chaque bâtiment se trouvant à moins de 200 pieds (60m) d'une borne à incendie.

Aux abords de la ville, deux nouveaux quartiers sont construits : l'un de 193 maisons au Sud-Est, au bord la route la reliant au camp et réservé aux Sous-officiers et au personnel civil (« Splinter City »), l'autre de 50 bâtiments au Sud, à proximité des beaux quartiers de Lakeview drive, destiné aux officiers mariés et vite surnommé « Snob Hollow » (le trou snobinard).



- 1 - poste de commande
- 2 - tour de contrôle
- 4 - château d'eau
- 5 - éclairage pistes
- 10 - librairie technique
- 14 - réservoir
- 20 - département de formation
- 21 - police militaire
- 38 - maintenance aérienne
- 40 - atelier
- 43 - peinture
- 60 - maintenance aérienne
- 63 - peinture

- 64 - instruments
- 66 - stockage
- 67 - atelier parachutes
- 68 - atelier moteurs
- 100 - tri postal 210 - transmissions
- 300 - salle de spectacle #1
- 305 - salle de spectacle #2
- 310 - école de transmission
- 338 - école des opérations terrestres #1
- 372 - école des troupes au sol
- 376 - école de maintenance moteur
- 378 - finances
- 439 - mess des officiers

- 460 - bibliothèque
- 471 - école de navigation
- 478 - bureau de poste
- 510 - club des officiers
- 804 - équipements guerre chimique
- 845 - ingénierie
- 901 - quartier-maître général
- 903 - approvisionnement armée de l'air
- 907 - transports motorisés
- 1004 - sous-station électrique
- a - école de parachutisme
- b - hôpital
- c - baraquements

Le 29 Janvier 1942, un peu avant minuit, le tout premier bombardier B-17 se pose en douceur sur les pistes du Hendricks Field. Le terrain d'aviation de la première Combat Crew Training School de l'AAF a désormais un nom, celui du Premier Lieutenant Laird Woodruff Hendricks, né à Ocala, 200km plus au Nord, diplômé de l'United States Academy de West Point, et mort à Londres alors qu'il y était détaché.

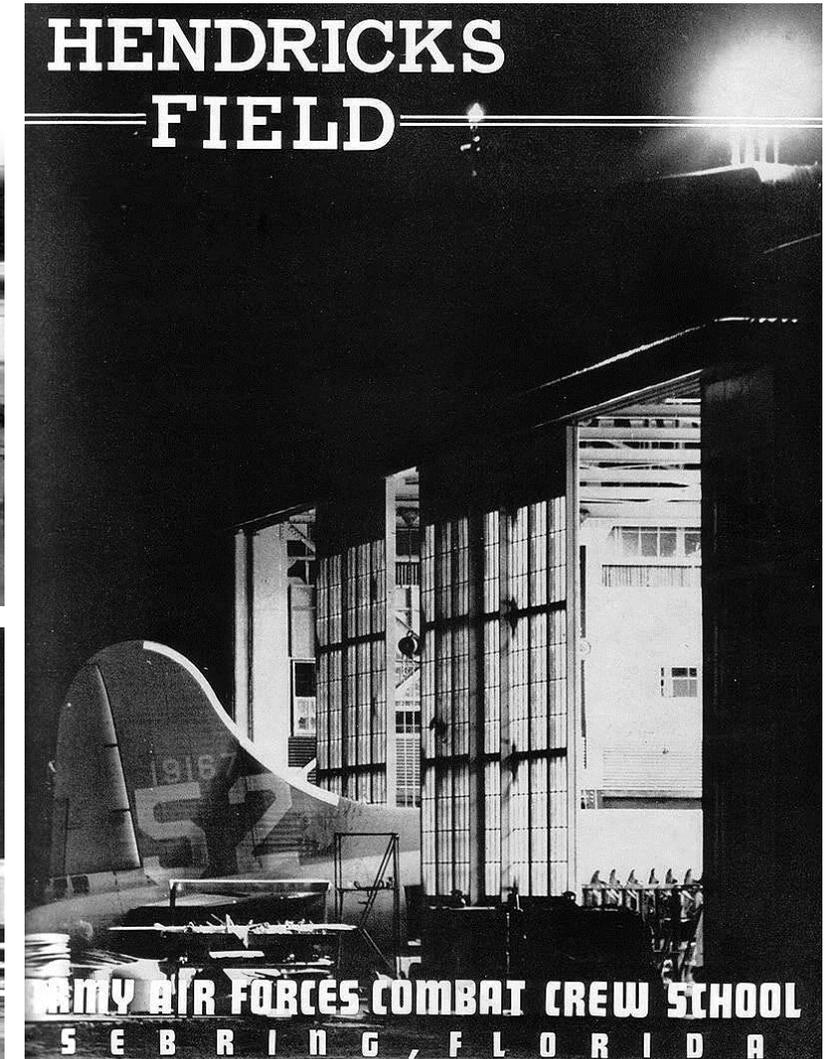
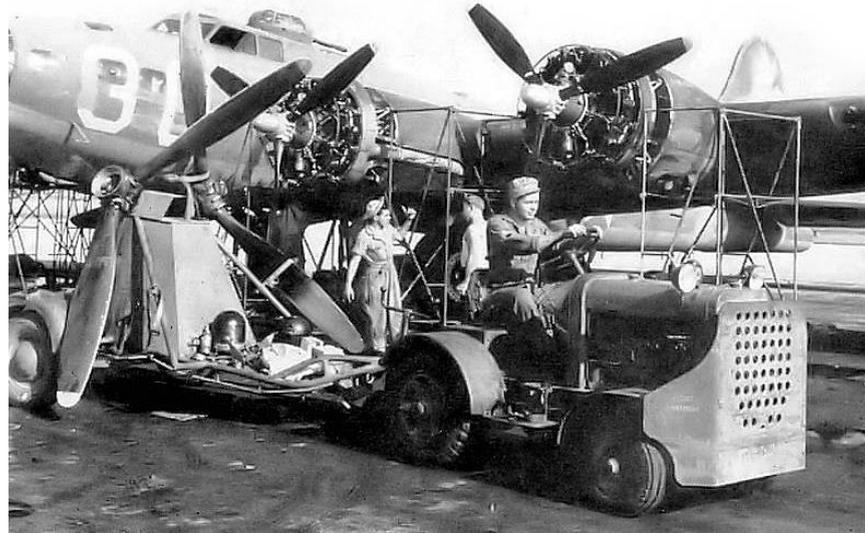


En Mars 1942, pleinement opérationnelle, la base accueille enfin sa première promotion. À l'origine, son rôle est de former l'intégralité de l'équipage des B-17 : pilotes, co-pilotes, navigateurs, bombardiers, radio-opérateurs, mitrailleurs mais aussi les mécaniciens au sol. Mais dès la fin de l'année 1942, la mission du Hendricks Field est requalifiée : l'école se spécialise désormais uniquement dans la formation de pilotes sur avions quadrimoteurs, incluant ainsi les B-24 plus performants.

**À la fin du conflit, les chiffres de l'école sont éloquentes : 453.000 heures de vol, totalisant 90.600.000 miles (plus de 145.800.000 km), 600.000 décollages et autant d'atterrissages.**

L'excellence du climat de Floride a permis des vols quotidiens, à l'exception d'une unique journée, lorsqu'un violent orage s'est abattu sur le site (provoquant par ailleurs la seule coupure électrique -50 min- que le site ait connu). En conséquence, toujours en avance sur le planning d'apprentissage, l'école a pu accueillir des élèves-pilotes supplémentaires sans jamais prendre de retard sur la formation.

51 accidents seulement sont à déplorer, 5 au décollage et 46 à l'atterrissage, ayant provoqué la mort de 8 personnes au total, soit un ratio extrêmement faible eu égard au nombre d'heures de vol totalisées.



**Pourtant, la guerre à peine terminée, le War Department annonce la fermeture de la plupart des écoles de pilotage.**

Très médiatisé, auréolé de gloire, le Hendricks Field aura pourtant fonctionné moins de trois ans. Le conflit mondial est à peine terminé que le gouvernement américain annonce que la plupart des bases aériennes écoles vont être démantelées. Le 31 Décembre 1945, le Hendricks Field est officiellement fermé, passant le 25 Janvier suivant sous contrôle de la War Asset Administration (WAA) qui gère les surplus américains.

# SEBRING AIR TERMINAL

## Une rétrocession civile controversée et délicate

Sebring se voit alors proposer la possibilité de récupérer l'intégralité du site. Mais le gigantesque complexe est-il à l'échelle de la ville qui, maintenant que les soldats ont désertés, compte environ 4000 âmes? Bien sûr que non rétorque la plupart des habitants, plutôt satisfaits que la page militaire soit tournée, que la prospérité triomphante, les touristes et le calme soient de retour au bord du lac Jackson. Le temps de la guerre est fini, il faut raser l'aéroport pour en faire à nouveau des pâturages. Le tout petit champ d'aviation civil que la ville a aménagé sur le terrain à l'Ouest de la ville - celui qu'elle avait proposé initialement aux forces armées - est bien suffisant pour accueillir la petite demi-douzaine de monomoteurs privés que compte la région.

**Pour la Chambre de Commerce de Sebring, supportée par quelques entrepreneurs locaux avisés, il faut saisir l'opportunité de pouvoir récupérer cet incroyable outil que constituent l'aéroport et le camp.**

L'aviation civile est l'avenir prédisent-ils, bientôt tous les américains voyageront en avion plutôt qu'en train. Pourquoi alors dépenser, d'ici 10 ou 15 ans, des dizaines de milliers de dollars dans la création d'un aéroport civil dont la ville aura certainement besoin, alors que cette structure existe déjà? Le site pourrait aussi accueillir une vaste zone industrielle qui permettrait d'éloigner de la ville toute usine polluante, zone qui



est au surplus raccordée au réseau ferré par un court embranchement. Il est aussi envisagé d'utiliser la centrale d'épuration des eaux usées pour les besoins de la ville, ce qui éviterait un surcoût de \$200.000 pour la construction d'un équipement que sera très vite indispensable. Bref, selon eux, que des avantages. D'autant plus que le gouvernement serait prêt à céder gratuitement le site en échange de la rupture du bail emphytéotique de 99 ans qui le liait à la cité.

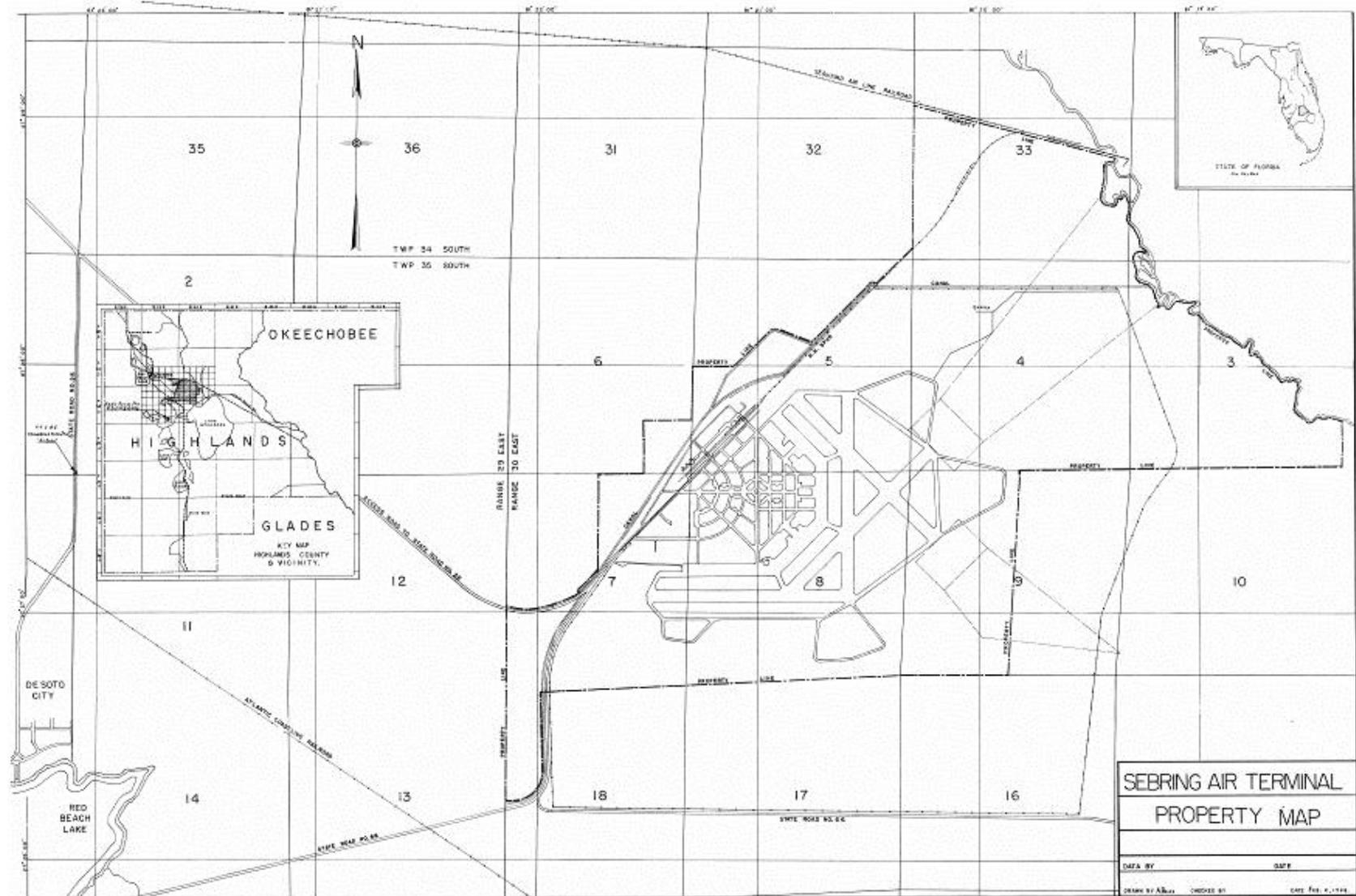
Le 11 Février, le War Department autorise la ville de Sebring à utiliser le Hendrick Field comme aéroport civil. Et pourtant, elle va refuser. Pour deux raisons principales.

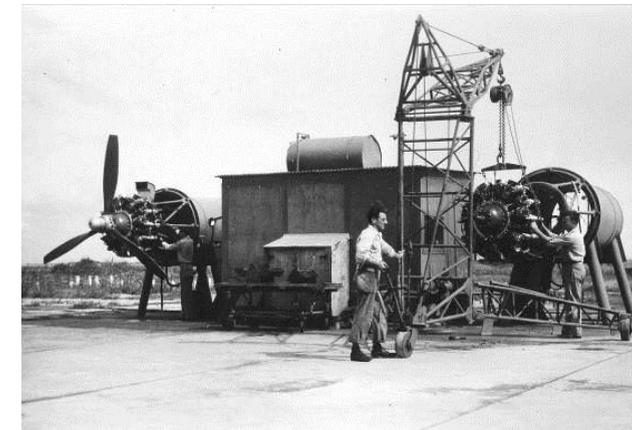
Tout d'abord, le coût de maintenance et de fonctionnement annuel du Hendricks Field est estimé à \$50.000, somme bien supérieure à ce que le budget de fonctionnement de la ville de Sebring permet. D'autre part, ce permis n'est que PROVISOIRE car en fait le site n'est pas encore définitivement fermé. Le Gouvernement Américain souhaite conserver une unique base de formation de pilotes dans l'Est du pays et Sebring se trouve sur la short-list des installations pouvant être maintenues, en compétition avec Fort Myers, également en Floride, Chillicothe, Ohio et Smyrna, Tennessee. Nous verrons plus tard que, au moment du choix définitif, les dés étaient pipés depuis le commencement.

De son côté, la Chambre de Commerce n'est pas restée inactive. Elle a nommé Allen Altvater en charge de développer la future activité aéroportuaire de la ville. Il a dans un premier temps estimé que les revenus attendus pourraient être de \$55.500, soit un léger bénéfice. Pour atteindre ce chiffre, le seul flux aérien ne suffit pas. La Chambre de Commerce a recherché activement des locataires industriels potentiels. Elle annonce que déjà deux entreprises, certes très jeunes mais dont l'activité est appelée à se développer fortement, sont intéressées par une implantation sur le site. Mais pour être effective, il leur faut des garanties, à commencer par l'autorisation d'exploitation. Altvater joue littéralement contre la montre, ces entreprises attendant très impatiemment de pouvoir commencer leurs activités afin d'honorer leurs premiers contrats. Elles risquent tout simplement à très court terme de choisir un autre site.

**Le 25 Avril, Sebring accepte finalement le principe de la location temporaire du site, à la condition expresse que seuls les revenus générés par l'activité de l'aéroport pourront être réinvestis dans son fonctionnement et son entretien.**

Le permis d'exploitation est accordé le 1<sup>er</sup> Mai, Allen Altvater est nommé directeur de l'aéroport. Au grand soulagement du Eighth Air Depot et de la Veterans' Airlines.





## EIGHTH AIR DEPOT

Sous le soleil écrasant d'Accra, en Afrique Équatoriale, le 8<sup>e</sup> Air Depot Group, sous le commandement des Services Techniques de l'Armée de l'Air, assurait l'entretien et la réparation des appareils américains et britanniques engagés dans la lointaine Campagne de Birmanie. Les très longs raids effectués par les bombardiers les essoraient littéralement, au point que la plupart étaient dangereux à piloter. Les capitaines Arthur N. Dorman et George Dumont ont alors totalement repris les procédures de révision, poussé la perfection à un niveau jamais atteint, augmentant considérablement la fiabilité de ces appareils.

Alors que la fin du conflit approche, les deux hommes discutent de leur futur avec un troisième compère, Bob Kiel, un pilote qui a fait ses classes à la fin des années 30 à la Pan Am aux côtés de Dorman. C'est ainsi que l'idée de créer une unité civile d'entretien et de réparation aéronautique prend forme. Aux premières loges pour estimer la qualité de travail des mécaniciens en poste à Accra, ils convainquent bientôt Al Knight (carburation et allumage), Roy Cameron (optimisation moteur), Tom Flannery (structures) et Frank Holbus, de les rejoindre, Dumont étant quant à lui un grand spécialiste Pratt & Whitney.

La guerre terminée, ils se mettent activement à la recherche

d'un aéroport pourvu de hangars de taille suffisante pour accueillir leur activité. Ils sont évidemment au courant que certaines bases de l'USAF doivent fermer et orientent leurs recherches vers celles-ci. C'est ainsi que leur choix final se porte sur Sebring.

Pour pouvoir exercer, ils doivent néanmoins obtenir une licence gouvernementale. L'excellente réputation du travail fait à Accra joue évidemment en leur faveur, mais la procédure stipule qu'ils doivent d'abord acquérir tout le matériel nécessaire, avant d'être accrédités. Ayant dépensé toutes leurs économies, ils se retrouvent les poches vides sans avoir pu commencer leur activité, avec des salaires et un loyer à payer. C'est alors qu'ils apprennent que le War Asset Administration cherche des entreprises pour liquider les énormes stocks de matériel de guerre devenus inutiles. Alors qu'ils pensaient œuvrer sur des appareils civils, leur premier contrat est donc militaire, en coopération avec la Miami Aircraft Supply. Le second le sera également, qui lancera définitivement la jeune entreprise : le reconditionnement d'une grande quantité des avions-école de l'Armée de l'Air.

Le nom choisi pour l'entreprise, Eighth Air Depot, est une référence limpide à la carrière militaire de ces techniciens de grande valeur.

## VETERANS' AIRLINES

En Mai 1946, au moment de l'obtention par la ville de Sebring de la licence provisoire, cette nouvelle compagnie aérienne fonctionne depuis 6 mois déjà. Ses quarante cofondateurs, formés en coopérative sous l'autorité de Saunie Gravel, tous vétérans, disposent de facto d'une priorité sur l'obtention du matériel réformé. Basée à Newark, New Jersey, opérant sur toute la Côte Est, elle possède déjà cinq appareils et devrait recevoir bientôt 15 C-54, principalement déployés comme cargos.

À la recherche d'un site de maintenance dans le Sud, elle se tourne vers Sebring, attirée par les compétences du Eighth Air Depot, mais aussi par la possibilité d'utiliser les chambres frigorifiques du site pour y entreposer les fruits produits en Floride avant de les transporter vers le Nord.

Mais avant d'en arriver là, ces deux entreprises doivent pouvoir s'installer sur le Hendricks Field. Problème : l'Armée de l'Air possède toujours un important matériel sur le site qu'elle n'a toujours pas fait évacuer. Il faudra plus de six semaines pour vider les locaux qu'elles vont occuper, retardant encore leur mise en place.

D'autre part, le contrat de cession du site qui va lier le War Asset Administration à la ville de Sebring va se révéler un véritable casse-tête pour cette dernière. Le principe d'une cession définitive, dans le cas d'une non-sélection du terrain comme base de formation permanente de l'Armée de l'Air, est acquis à moyen terme.

### Le contrat porte sur le terrain nu, additionné des seuls bâtiments nécessaires au fonctionnement normal d'un aéroport.

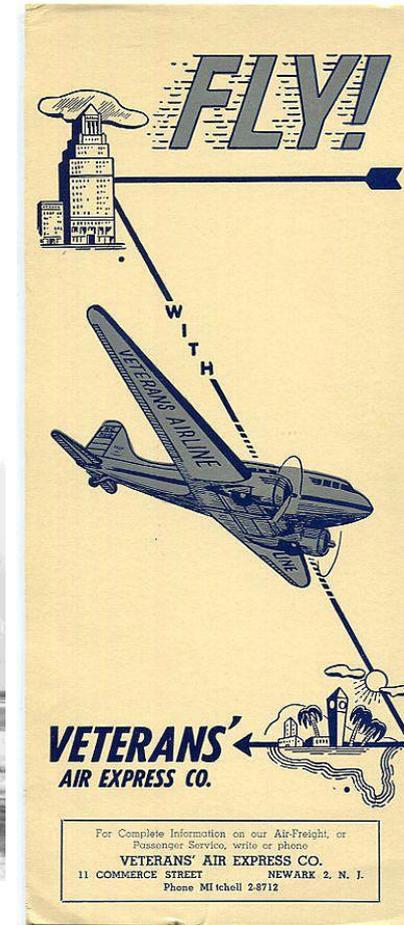
De facto, tout le reste APPARTIENT à l'armée, qui va être consciencieusement listé par la WAA et ... mis en vente, à des prix très attractifs. Sebring dispose cependant d'un droit prioritaire et va vite acheter, pour \$22.000, le raccordement



ferroviaire, ses hangars attenants et les bâtiments nécessaires au fonctionnement des sociétés intéressées par une installation sur le site.

### Pour le reste, ce fut la curée.

Ce sont tout d'abord les équipements (machines, mobilier, électro-ménager, système de chauffage,...) puis les bâtiments eux-mêmes que l'on put acquérir. À charge des nouveaux propriétaires de démonter, de transporter leurs acquisitions puis de nettoyer le site. Mais le montant de l'amende (\$50) étant inférieur au coût du nettoyage, beaucoup laisse sur place une véritable poubelle. Au passage, chacun se sert dans les bâtiments voisins et emporte tout ce qui peut l'être plus ou moins discrètement, jusqu'aux fusibles électriques.



L'administration elle-même va mettre un zèle particulier à céder à peu près n'importe quoi et en dépit du bon sens, comme une partie du réseau de canalisation enterré, ou des godets de pelleuse pourtant installés sur les engins. Le pire a cependant été évité le jour où l'on apprit que la tour de contrôle avait été réquisitionnée par l'aéroport de Palm Beach ! Si l'ensemble des installations et équipements internes à la tour avaient bien été crédités à la ville car indispensables au fonctionnement des activités aéroportuaires, *la structure elle-même n'était pas sur la liste*. Elle était donc logiquement disponible à la vente. Sebring n'a pu garder sa tour que parce que le comité d'élus venu en prendre possession sans prévenir s'est crashé le matin même en avion !

**Tout ce petit jeu va durer à peu près un an, jusqu'à la cession définitive du Hendricks Field, le 26 Février 1947. L'aéroport est alors renommé Sebring Air Terminal.**

La ville croit avoir enfin les coudés franches pour exploiter le site et y développer l'activité industrielle promise. C'était pourtant sans compter sur une petite clause du contrat, qui va refroidir la plupart des entreprises souhaitant s'y installer. L'espoir d'accueillir la seule école de pilotage maintenue dans l'Est du pays a tourné court. Après un intense lobbying du président du comité chargé d'allouer les budgets à l'armée, par ailleurs sénateur du Tennessee, le site choisi est l'aéroport de Smyrna dans ce... même État.

Mais dans le contrat de cession définitif du Hendricks Field à la ville de Sebring, le Gouvernement Américain se réserve toujours le droit de réquisitionner le site, en cas d'urgence nationale, via une *recapture-clause*, sans aucun dédommagement ni pour la ville de Sebring, ni pour les locataires du site. Au moment où le ton monte avec l'U.R.S.S. de Staline, où les tensions s'exacerbent dans la Péninsule Coréenne, une partie des américains en est convaincue, la possibilité d'un nouveau conflit mondial risque d'être bientôt une triste réalité. Le retour des militaires à Sebring devient une option impossible à négliger. Ce petit alinéa du contrat va plomber durablement le développement de la zone



industrielle de Sebring, bien peu d'entreprises étant prêtes à prendre le risque de tout perdre en s'y installant.

D'autre part, ce que peut désormais découvrir le visiteur n'est guère enthousiasmant : de vastes terrains aux herbes folles, jonchés de débris s'amoncelant autour des fondations de béton des bâtiments démontés ou de cheminées de brique esseulées, des sols éventrés dont on a retiré les artères, de gigantesques dalles de ciment inutilisées entre lesquelles poussent les herbes folles,... Les quelques bâtiments restants, construits en quelques jours souvent avec des matériaux de piètre qualité, puis non-entretenus, souffrent déjà de vieillissement avancé.

**C'est dans cette ambiance post-cyclonique qu'un jour, un monomoteur Beachcraft Bonanza se pose sur le tarmac du Sebring Air Terminal. À peine débarqués, ses deux occupants demandent à en rencontrer le directeur.**

Et cette entrevue va changer - une nouvelle fois - le destin de la petite communauté de Sebring.



Comme souvent avec les *premières*, il existe un préquel caché. Le Sports Car Club of America ne fait pas exception à cette règle. Il trouve ses racines dans l'Automobile Racing Club of America, fondé en 1933 par Miles et Samuel Collier. L'engagement des États-Unis dans la guerre après la catastrophe de Pearl Harbor a précipité la dissolution de l'association, dès Décembre 1941. Mais une petite graine avait germé et, en participant aux 24 heures du Mans 1939 sur une MG Midget PA, Sam Collier avait apporté l'engrais nécessaire à l'éclosion. Ne restait plus qu'à attendre la fin de la gestation.

# SPORTS CAR CLUB OF AMERICA

## Des courses à l'européenne au pays de l'Oncle Sam

Le premier bourgeon est très précoce puisque le 26 Février 1944, alors que les pilotes de B-17 et B-24 sont en formation sur le Hendricks Field et que l'Opération Overlord n'est encore qu'un projet des Alliés. Sept amateurs d'automobiles que l'on appellera *différentes*, se réunissent ce jour chez Chapin Wallour à Boston. C'est cette réunion qui pose les bases du Sports Car Club of America dans un manifeste ronéotypé, qui constitue le tout premier bulletin du club.

**Il s'agit avant tout de préservation.  
Le club n'envisage pas une seule seconde d'organiser des compétitions.  
Sauf que, le ver était dans le fruit,  
et la tentation trop grande.**

Les mois suivants la constitution du club, les quelques sorties organisées se bornent à de simples promenades, rationnement du carburant oblige. Mais dès le 22 Juillet 1945, un premier meeting sur l'ovale du Thompson Speedway, Connecticut, propose une première épreuve contre-la-montre sur un tour d'un demi-mile. La première vraie compétition en confrontation directe se déroule le 22 Juin 1947, lorsque le SCCA propose à Langhorne, Pennsylvanie, une course en ouverture de la compétition des *Big Cars*, organisée par l'American Automobile Association qui chapeaute aux États-Unis les compétitions sur ovales.

### The SPORTWAGEN

Publié par et pour  
Le Sports Car Club of America

-----  
Vol.1 No.1

Mars 1944  
-----

Le Sports Car Club of America

La nécessité de l'existence d'un club de voitures de sport dans ce pays est devenue de plus en plus évidente aux cours des dernières années. Les clubs automobiles existants se sont entièrement préoccupés de la préservation des voitures les plus anciennes, objectif louable.

Il y a cependant parmi nous ceux dont les intérêts s'écartent quelque peu de ce concept. La voiture de sport vintage est maintenant devenue suffisamment rare pour justifier une organisation entièrement dévouée à son entretien et à sa préservation. C'est dans cette optique que le Sports Car Club of America a été fondé.

### Définition d'une voiture de sport

On ne peut pas appliquer le terme tel qu'il est utilisé en Angleterre, où de nombreuses voitures de cette classification existent. Par conséquent, notre définition inclut toute voiture de qualité qui a été construite principalement pour la performance par opposition au simple transport de personnes. En d'autres termes, toute automobile dont le niveau de construction et d'ingénierie est supérieur à la moyenne et qui a, de préférence, une carrosserie ouverte.

Compte tenu de la difficulté de formuler une définition plus précise, il sera du devoir des dirigeants du club de discuter de l'éligibilité de toute voiture.

En conséquence, le club s'intéresse principalement à la préservation des voitures de sport construites après 1914, les voitures plus anciennes ne convenant pas aux événements prévus par le club, étant par ailleurs amplement accueillies par les autres clubs automobiles.



## POURQUOI COURT-T-ON SUR OVALES AUX ÉTATS-UNIS

La course automobile est à l'origine principalement une affaire française, depuis le Paris-Rouen de 1894, première compétition officielle. Parallèlement, l'industrie automobile se développe, essentiellement en Europe Occidentale, à l'exception du Royaume-Uni. Le Locomotive Act y freine considérablement les possibilités de circulation automobile. Outre-Atlantique également, il est difficile de s'y déplacer en auto, mais pour une toute autre raison.

La conquête du pays, d'Est en Ouest, s'est faite à cheval et en chariot, en utilisant souvent des pistes amérindiennes ancestrales. Puis, dès le milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, le chemin de fer a déployé son réseau dans tout le pays, amenant marchandises et prospérité. Dans sa course effrénée au développement, les États-Unis ont tout simplement sauté l'étape intermédiaire de la route.

Au moment donc où l'automobile naît, hormis sur la Côte Est et aux abords immédiats des grandes villes, la route carrossable – c'est-à-dire macadamisée – n'existe tout simplement pas.

S'aventurer hors des villes en automobile, c'est être presque immédiatement confronté à une boue collante, à de profondes ornières rendant impossible la progression. Pour les quelques rares amateurs (fortunés, puisqu'ils importent à grands frais les meilleures automobiles du moment, françaises ou allemandes), il ne reste qu'une seule possibilité pour faire tourner leurs engins : les *fairgrounds*.

Il s'agit de champs de foire dont toutes les petites villes américaines disposent. Au milieu du XIX<sup>e</sup> siècle, la mode de courses de trot attelé les a amenées à y établir un petit hippodrome, sous la forme d'un ovale en terre compactée. Alors que la mode s'essouffle, les premiers automobilistes vont s'emparer de ces terrains adaptés aux circonvolutions de leurs machines aux fins boyaux de caoutchouc.

Il a existé pourtant des courses sur route aux États-Unis, sur le modèle de ce qui était pratiqué en Europe. La plus célèbre d'entre elles reste sans conteste la Coupe Vanderbilt, basée tout d'abord dès 1904 au Nord-Est de New-York, sur l'île de

Long Island (et qui sera en partie à l'origine de la première autoroute au monde, mais ceci est une autre histoire). Il apparaît bien vite que fermer des voies publiques pour y organiser une course sur route est un inextricable casse-tête, car pris comme une offense à la liberté absolue de circuler, principe suivant lequel le citoyen américain confond souvent liberté et égoïsme.

Prenant l'ascendant, les compétitions sur ovales s'organisent de plus en plus comme un *show*, dont l'accident et la mort font partis intégrante du spectacle, à la manière d'une arène romaine moderne. L'ensemble du pays voit fleurir des anneaux, parfois gigantesques, souvent éphémères – leurs promoteurs n'hésitant pas à partir avec la caisse, une fois les droits d'entrée encaissés – parmi lesquels les incroyables *board tracks*, réalisés en planches, le plus célèbre d'entre tous étant bien évidemment Indianapolis et son fameux revêtement aux 3.200.000 briques, le brickyard.

Toutes ces compétitions sont regroupées sous l'autorité de l'American Automobile Association.

Le tournant décisif aura lieu en 1948 : Cameron Argetsinger, jeune membre du SCCA, propose à la Chambre de Commerce de Watkins Glen l'organisation d'un *Grand Prix*. Cette fois, il s'agit vraiment de reproduire les règles des courses à l'européenne : la compétition se déroulera sur un circuit de 6,6 miles composé de routes fermées à la circulation, à parcourir plusieurs fois par les concurrents et dont le départ aura été donné groupé. Watkins Glen, petite bourgade au bord du lac Seneka, au Nord-Ouest de l'État de New-York, et où Argetsinger a ses habitudes, accepte l'idée avec enthousiasme.

Le plateau est encore très disparate, composé de vieilles gloires d'avant-guerre : plusieurs Bugatti, Talbot Lago, Alfa-Romeo 8C, BNC 527 et une flottille de MG TC. Mais le public a répondu en nombre, derrière les bottes de paille qui protègent les zones dangereuses. Et les pilotes vont prendre un immense plaisir à se livrer bataille sur cette piste naturelle.

### À l'issu de cette journée du 2 Octobre 1948, le SCCA a trouvé son graal : l'organisation de courses de voitures de sport.

Et le club va, avec une frénétique boulimie, multiplier les épreuves dans tous les États-Unis. En divisant le pays en secteurs, on peut trouver dans chaque région plusieurs compétitions pas trop loin de chez soi, regroupées dès 1952 en autant de championnats régionaux. En plus du Grand-Prix de Watkins Glen, qui sera bien évidemment reconduit l'année suivante, on court bientôt à Pebble Beach, Elkhart Lake, Bridgehampton, Palm Springs,...

Aux premières autos de sport d'avant-guerre que le club accueille, vont très vite succéder de merveilleuses petites machines européennes que les GIs ont découvert alors qu'ils étaient stationnés en Europe et qu'ils vont ramener avec enthousiasme dans leurs bagages. Elles sont d'abord anglaises (MG, Jaguar XK120, Frazer Nash, Healey Silverstone, Allard J2), allemandes (BMW 328, bientôt Porsche), puis italiennes (Alfa-Romeo, Ferrari, et toute une kyrielle de petits constructeurs passionnants). Les américains, après avoir bricolé des

*Grille de départ hétéroclite  
du premier Grand-Prix de Watkins Glen, véritable acte de naissance  
des courses de Sport cars aux États-Unis.  
Au milieu, la Bu-Merc Special de Briggs Cunningham, croisement  
improbable entre une Buick 1939  
et une Mercedes SSK (!) et qui prendra la 2<sup>e</sup> place.*



*spéciales* uniques, vont vite avoir l'idée de mettre un gros V8 dans un châssis ultra léger.

Légères, maniables, joueuses, toutes ces automobiles sont à l'opposé des machines à se déplacer américaines, déjà devenues pachydermiques.



Parmi les listes des pilotes engagés dans ce premier Grand Prix à Watkins Glen, on y trouve tous les personnages qui vont être important pour la suite de l'histoire: les frères Collier qui, en y retrouvant l'essence du défunt ARCA, ont vite adhéré au SCCA, Phil Stiles, ou encore Briggs Cunningham qui modifie ses montures en y installant le moteur d'une autre marque. Enfin, au bord de la route, le drapeau national à la main, officie comme directeur de course un homme d'une belle prestance, parlant quatre langues et qui a pris la présidence du SCCA. Il s'appelle Alec Ulmann.

À la recherche d'un site pour y implanter sa nouvelle structure professionnelle, il s'est évidemment déplacé jusqu'à Sebring. Même si ce n'était pas le but de sa visite, il a enregistré mentalement l'enchevêtrement de voies quasiment nues qui quadrillent le site, à l'arrière des pistes. Il sait pertinemment que les lois américaines contraignantes et le risque d'un grave accident pourraient à tout moment interdire définitivement les compétitions sur routes naissantes. Alors, organiser des compétitions sur un aéroport prend tout son sens : site clos à l'écart du domaine public, très vastes espaces, pratiquement aucun obstacle. Au Royaume-Uni, Silverstone et Goodwood viennent tout juste de montrer la voie.

Lorsque donc un petit avion en provenance de Palm Beach se pose sur le Sebring Air Terminal, vers la fin de l'année 1948, ses occupants Sam Collier et Phil Stiles précisent sans détour le but de leur visite à Allen Altvater :

**Un groupe d'amateurs fortunés  
de voitures de sport  
souhaiterait pouvoir utiliser les pistes  
et les voies de circulation  
de l'ancien camp afin d'y organiser  
une course automobile,  
pour eux-mêmes ou sur invitation  
et sans public.**

Il s'agirait d'une course purement amateur, sans dotation, pour le simple plaisir de la compétition. En effet, les statuts du SCCA interdisent tout professionnalisme et donc tout gain d'argent.

## ALEC ULMANN (1903-1986)

Né en Russie en 1903, Alexandr Édouard Ulmann, est très vite fasciné par l'automobile. Le chauffeur de la famille apprend à conduire en secret au jeune garçon, qui dévore toute la presse automobile qu'il peut trouver, qu'elle soit russe comme anglaise, française ou allemande. Il assiste également à des courses automobiles, dont le St-Petersbourg-Moscou qui l'a profondément marqué. Mais la révolution russe force la famille Ulmann (son père est industriel, sa mère issu d'une famille de petite noblesse), à fuir le pays par la Finlande, avant de s'installer en Suisse. Pour ses études supérieures, il est envoyé aux États-Unis où il intègre le prestigieux Massachusetts Institute of Technology, d'où il ressortira nanti d'un master en ingénierie aéronautique.

Il commence alors sa carrière professionnelle chez Goodyear, en poste en Europe, grâce à sa connaissance des langues étrangères. N'ayant pas oublié sa passion automobile, il est parmi les spectateurs des Grands Prix européens ou des 24 heures du Mans. Lors d'un retour aux quartiers généraux de la marque à Akron, Ohio, il a l'opportunité d'assister à des compétitions sur ovales, dont la plus célèbre de toutes, les 500 Miles d'Indianapolis. Sa déception est grande : pour lui, c'est du spectacle, pas de la course automobile.

Avec l'entrée en guerre des États-Unis, Alec Ulmann prend la tête de la Dowty Equipment Corporation, branche américaine du Dowty Group, important conglomérat britannique spécialisé dans l'équipement aéronautique. Ulmann intervient en particulier dans la construction de trains d'atterrissage.

Le conflit terminé, il se tourne vers la conversion de matériel aéronautique militaire pour le service civil. Mais sa passion pour le sport automobile ne l'a pas quitté. Dès les premiers jours du SCCA, il en devient un membre influent.



Toutefois, afin de garantir qu'aucun animal ou un curieux que la manifestation ne manquera pas d'attirer ne traverse la piste, il apparaît nécessaire qu'une organisation locale puisse s'occuper de la sécurité du circuit. Libre à elle si elle le souhaite de mettre en place une billetterie et d'installer des gradins. Le SCCA ne souhaite aucunement récupérer un quelconque produit qui pourrait être généré. C'est plutôt malin de la part du Club car, s'il ne touchera aucun bénéfice potentiel, il se protège aussi d'une possible perte financière.

Allen Altvater n'est pas habilité à prendre une telle décision, aussi les introduit-il auprès du Conseil Municipal, qui va donner rapidement son accord de principe. Il apparaît bien vite que la seule organisation pouvant avoir les compétences requises pour encadrer la manifestation soit la Sebring Firemen Inc. En plus de regrouper les soldats du feu de la ville, il s'agit aussi d'une association puissante qui collecte des fonds lors d'évènements qu'elle crée, dans le but originel de construire des équipements sportifs. L'une des premières réalisations a été le terrain de sport de la ville. Le bureau de l'association accepte avec empressement l'idée d'une course automobile. L'aide de la Chambre de Commerce est également acquise.

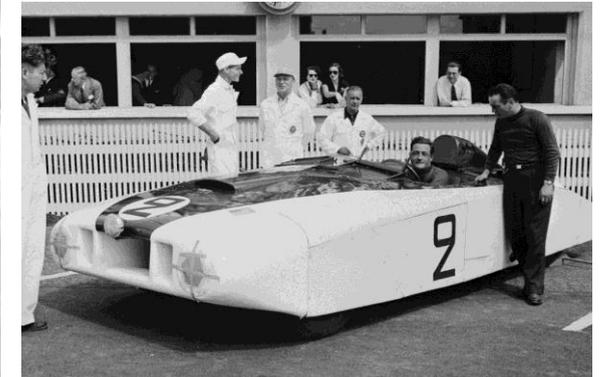
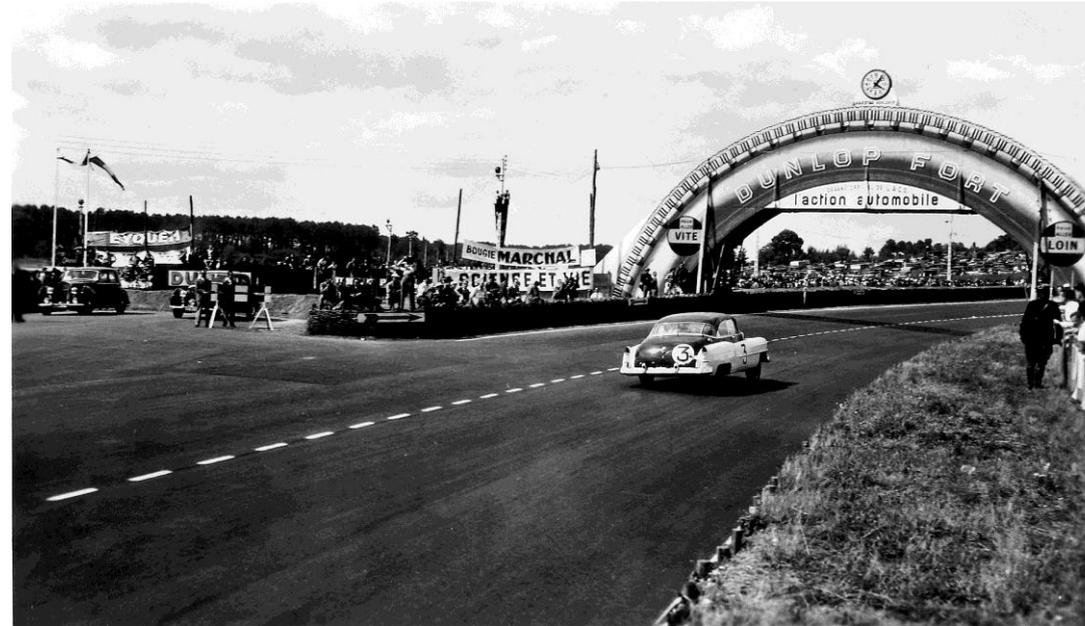
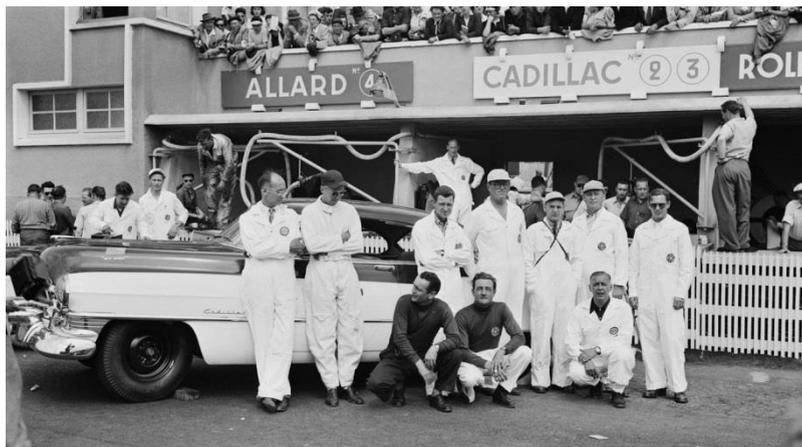
L'affaire semble bien lancée. Satisfait des pourparlers, le SCCA ne donne pourtant pas suite et organise de nouvelles compétitions sur d'autres terrains. Et Sebring oublie bientôt la surprenante proposition.

Tout va se débloquer après un voyage riche en émotions en France, du côté de la Sarthe.

Enthousiasmés par les succès grandissants des courses pour voitures de sport, un petit groupe au sein du SCCA décide ni plus ni moins que d'engager une équipe américaine aux 24 heures du Mans 1950 ! On y retrouve les personnages que nous avons identifiés au Grand Prix de Watkins Glen 1948. Briggs Cunningham se charge de la préparation des deux véhicules : un coupé Cadillac DeVille quasiment de série, conduite par les frères Collier, et un surprenant tank aux gigantesques proportions sur la même base mécanique et vite surnommé « le monstre » par les Français, pour lui-même et Phil Walters. Le responsable de l'équipe n'est autre qu'Alec Ulmann.

Trop grosses, trop lourdes, les deux voitures ne sont évidemment pas compétitives pour la victoire au classement général. Mais leur fiabilité et la puissance du moderne V8 de 5,4L (alors l'un des moteurs américains les plus performants du moment), leur permettent de se classer 10<sup>e</sup> et 11<sup>e</sup>. Briggs Cunningham a compris la leçon : il va tout faire pour remporter les prochaines éditions avec des autos entièrement de sa conception, inspirées des meilleures équipes européennes.

En attendant, la délégation américaine en a pris plein les yeux : l'ambiance extraordinaire de la course, sa dramaturgie, l'opulence des stands reconstruits en 1949 faisant face à la magnificence des tribunes bondées de spectateurs, le professionnalisme et la grande rigueur des officiels appliquant à la lettre un règlement complexe mais exhaustif. Ils savent qu'ils ont pris part à une très grande compétition, peut-être la plus grande.



**De retour des 24 heures du Mans 1950, portés par Ulmann, tous sont d'accord : il faut organiser une épreuve similaire sur le continent américain.**



## LA VILLE DE SEBRING EN 1950

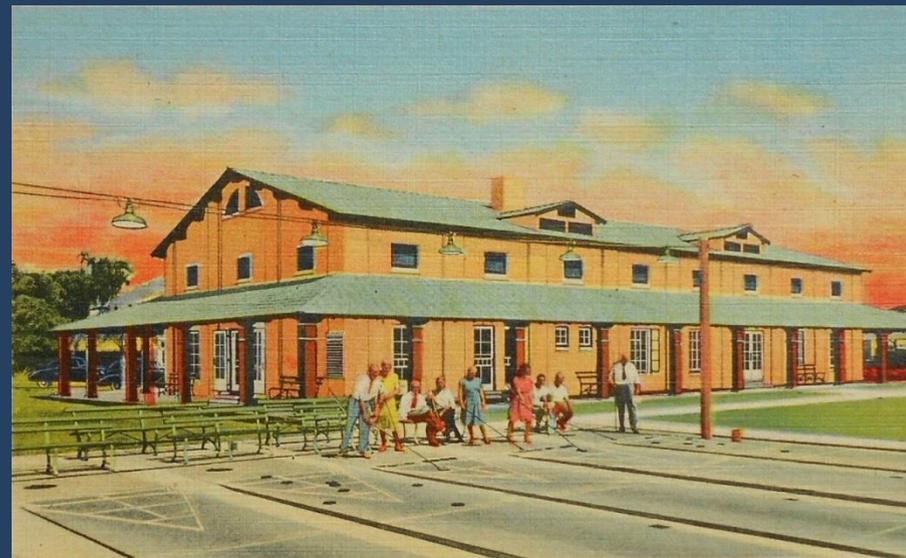
Le carrefour entre le Circle et North Ridgewood Drive, centre névralgique de Sebring.



Les musiciens et les majorettes de la Sebring High School, devenus incontournables de toute parade en ville. La SHS fera partie des meilleures fanfares du pays.



La jetée a très vite été réaménagée en construisant sur l'eau un petit parc. À droite, la Maison des Jeunes ; à gauche le Musée des Arts. Au fond, une scène ouverte, la Band Schell. Le public peut assister à des concerts en plein-air, assis sur plusieurs rangées de bancs.



Le centre de loisirs et ses pistes de schuffleboard.

AIR CONDITIONED

# Fisher's RESTAURANT

BROASTED FOOD  
TAKE OUTS  
TEMPTING SEAFOODS

TRY OUR...  
Delicious WESTERN STEAKS

**Fisher's BROASTED CHICKEN**

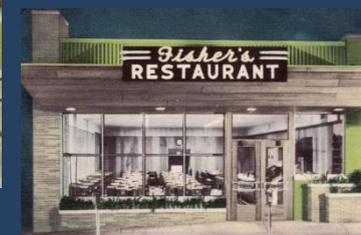
"FAMILY DINNERS Served in a Delightful Atmosphere"

DELICIOUS SANDWICHES & SHORT ORDERS  
HOMEMADE PIES

OPEN 7 DAYS A WEEK  
8 AM TO 9 P.M.  
SUNDAYS - OPEN 7 A.M. TO 9 P.M.

Call **EV 5-8348**

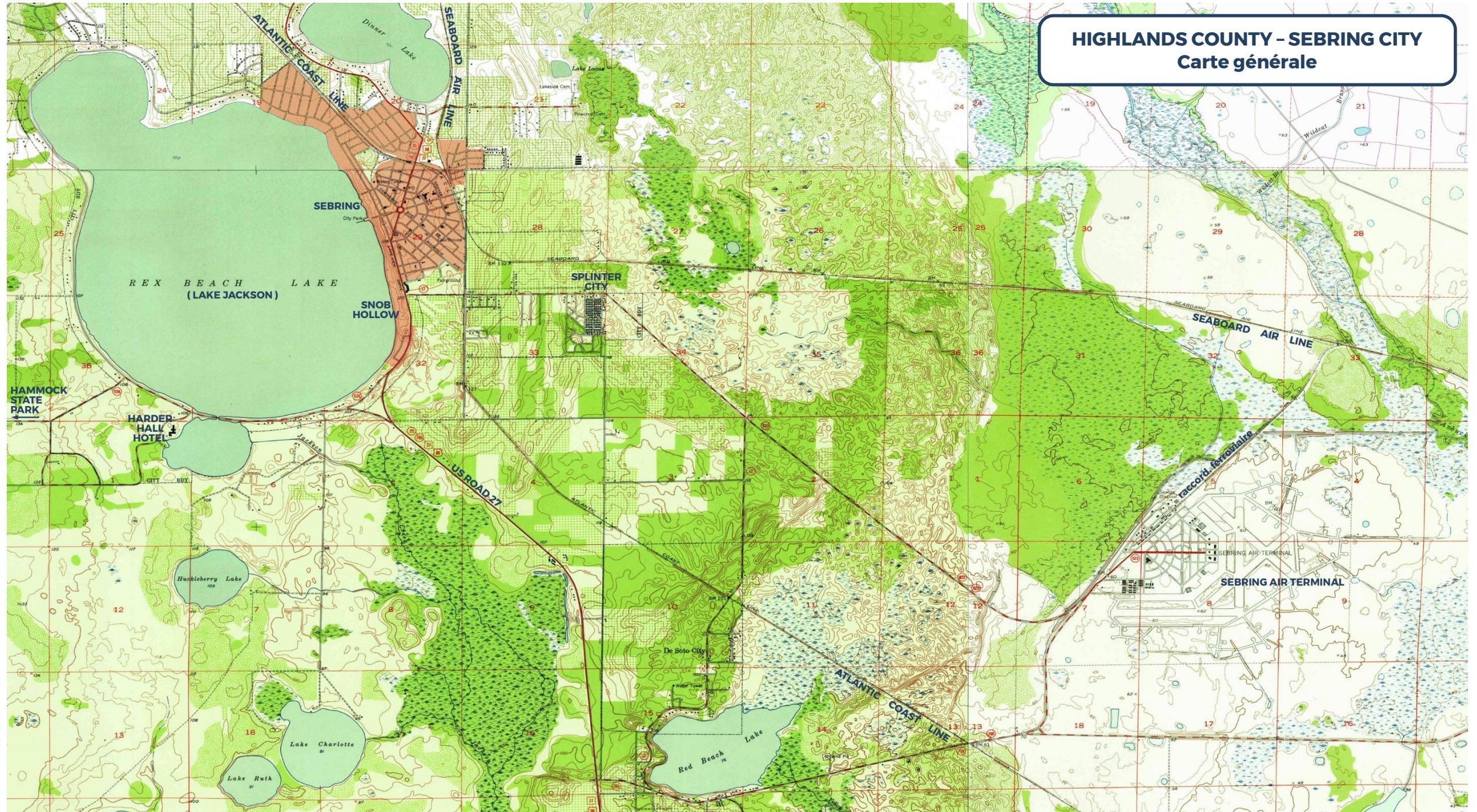
"ON THE CIRCLE" IN SEBRING.



- Mairie 1
- Palais de justice 2
- Bureau de poste 3
- Jetée et parc 4
- Station énergétique 5
- Château d'eau 6
- Centre de loisirs 7
- Gare A.C.L. 8
- Gare S.A.L. 9
- Kenilworth Lodge 10
- Hôtel Sebring 11
- Arrowhead Hôtel 12
- Buckeye Inn 13
- Nan-Cess-O-Wee 14
- Santa Rosa Hôtel 15
- Villa George Sebring 16

Adresse populaire et très appréciée, le Fisher's restaurant.

**HIGHLANDS COUNTY - SEBRING CITY**  
**Carte générale**



## À LA RADIO

Roy Brown - Cadillac baby -  
 Tennessee Ernie Ford - Shotgun Boogie -  
 Tiny Bradshaw & his Orchestra - Well Oh Well -  
 Patti Page - Tennessee Waltz -  
 Calvin Boze & his All Stars - Safronia B -  
 Muddy Waters - Rollin' and Tumblin' -  
 Hank Williams - Nobody's Lonesome for me -  
 Winonie Harris - Rock Mr Blues -

## 6 HEURES DE SEBRING

1950

## La première course d'endurance américaine

En effet, la Fédération Internationale de l'Automobile ne reconnaît qu'une seule institution par pays à qui elle donne délégation de pouvoir. À charge de chacune de ces institutions nationales d'organiser et de regrouper sous son autorité les différents organisateurs et fédérations du pays. Or, pour les États-Unis, il s'agit de l'American Automobile Association qui, rappelons-le, encadre les courses sur ovale. Naïvement, Ulmann avait pensé que le SCCA, parce qu'il respectait scrupuleusement les règles des compétitions pour voitures de sport édictées par la FIA, obtiendrait l'absolution pour organiser la première course d'endurance sur le sol américain. Augustin Pérouse est catégorique : le SCCA doit impérativement se mettre sous l'aile de l'AAA s'il veut obtenir l'inscription au calendrier international.

**Pour le SCCA, il est absolument hors de question de s'associer de près ou de loin avec « ces voyous assoiffés de sang » de l'AAA et de ses courses professionnelles.**

La messe est dite : il n'y aura pas de reconnaissance internationale, pas d'équipages étrangers. Alec Ulmann n'est pas d'accord, mais est obligé de se plier au verdict de la majorité. Il va cependant prendre secrètement langue avec le Colonel Arthur Herrington, président du comité de régulation

de l'AAA, afin de préparer un futur qu'il estime devoir être international. Ce faisant, Ulmann fait déjà un pas de côté.

Reste à choisir un site pour la manifestation. Alors, Sebring revient en mémoire. Les pistes de près d'un mile de longueur, les virages à angle droit, les rues rectilignes de l'aéroport et de son camp, la possibilité de fermer ce site pour un temps long, tout concoure à forger l'opinion que le Sebring Air Terminal est le site idéal pour créer le *petit Le Mans* auquel Ulmann rêve.

Il souhaite transposer les 24 heures du Mans jusque dans ses moindres détails. Avec l'aide de sa femme Mary, il s'attèle à la transcription de la complexe réglementation pour l'adapter à leur future épreuve. Puriste, il veut appliquer à la lettre l'esprit même de la course mancelle depuis les origines : les réparations ne doivent être réalisées que par le pilote, avec les pièces embarquées à bord de la voiture, avec éventuellement l'aide de mécaniciens agréés aux stands de ravitaillement qui seront par ailleurs le seul endroit pour faire les pleins d'huile, d'eau, de carburant, à une fréquence de tours donnés.

Surtout, il veut établir le classement sur le seul Indice de Performance. Il s'agit d'un calcul savant permettant en principe d'égaliser les chances entre les petites et les grosses autos, puisqu'il définit la *distance minimale* à avoir parcouru au terme de l'épreuve suivant la cylindrée. Il va donc reprendre le calcul de l'indice en vigueur au Mans pour l'année 1950 et le

multiplier par deux coefficients complémentaires pour l'adapter à Sebring :

$$\text{Distance minimale} = \frac{3000 \times \text{cylindrée}}{350 + \text{cylindrée}} \times 0,62 \times 0,23$$

cylindrée : en cm<sup>3</sup>  
 distance : en miles  
 coef. 0,62 = conversion des km en miles  
 coef. 0,23 = réduction de la durée totale de l'épreuve de 24 à 6 heures, soit 0,25, puis adaptation à 0,23 car tracé de Sebring plus lent

$$\text{indice de performance} = \frac{\text{distance effectuée}}{\text{distance minimale}}$$

Moteur suralimenté : distance minimale x 2

Le classement se fait dans l'ordre décroissant des indices.

La principale différence, on l'aura compris, réside dans la diminution de la durée de l'épreuve à 6 heures, durée déjà bien suffisante lors de ce premier test, pour l'organisation comme

pour les concurrents, absolument pas habitués à une épreuve d'endurance. Toutefois, Ulmann tient à conserver le challenge de la conduite de nuit puisque l'heure de départ est fixée à 15h00. La date fixée au 31 Décembre de cette même année garantit que la moitié de l'épreuve soit nocturne.

Pendant ce temps, le SCCA reprend contact avec la ville de Sebring. Celle-ci est toujours d'accord dans le principe mais ne souhaite pas s'impliquer dans la compétition, autrement qu'en prêtant le site de l'aéroport. Elle délègue tout pouvoir organisationnel aux Sebring Firemen. Avec quand même une inconnue de taille : la manifestation ne risque-t-elle pas d'être déficitaire ?

Alors, Alec Ulmann va abattre un atout majeur : il connaît très bien le PDG de l'une des entreprises qui vient de s'installer sur l'aéroport, American Industrial Sales Corp., intervenant aussi dans le domaine aéronautique (pièces détachées). Son dirigeant le Colonel Claude D. Richardson lui propose de prendre à sa charge un éventuel déficit, s'il apparaît que la manifestation n'a pas dégagé un quelconque bénéfice. Son bureau servira de salle de réunion pendant tous les préparatifs.

Pour sa part, le SCCA s'engage à faire le nettoyage des pistes et les petites réparations de voirie nécessaire, sous réserve que la ville mette à sa disposition les équipements pour les réaliser.

L'organisation est alors scindée en deux entités : le comité de course à qui incombe la partie purement sportive, sous la responsabilité de Phil Stiles et le comité d'organisation qui gère le reste de l'évènement, sous l'autorité de Forrest Howard. Ce dernier va mobiliser toutes les forces des Sebring Firemen et de la Chambre de Commerce. L'accent est particulièrement mis sur les compétences nécessaires des commissaires de piste.

Des préconisations du comité de course énoncées dans le document ci-contre, il semble que seules la passerelle pour franchir le circuit et la bannière départ / arrivée n'aient pas été installées. On remarque que l'accent a été particulièrement mis sur la signalisation de la piste - inspiration mancelle oblige - avec la peinture d'une ligne médiane, la signalétique des virages, la pose de bottes de paille et le balisage avec des fûts métalliques qui à la longue ne se révélera pas comme une bonne idée.

Sebring, le 1<sup>er</sup> Décembre 1950

COMPTE-RENDU DE LA RÉUNION DU 27 NOVEMBRE AU BUREAU DE Mr. RICHARDSON

Les suggestions suivantes, au titre du partenariat de la manifestation, ont été proposées au Comité :

- |   |  |
|---|--|
| <p>1 - il est demandé au comité d'organisation de fournir 15 commissaires de piste de plus de 25 ans, chacun équipé d'un drapeau jaune et d'un drapeau vert, de 50x50cm, ainsi que des lampes pour la nuit ;</p> <p>2 - une tente de premier secours, 3 ambulances et 2 dépanneuses ;</p> <p>3 - 2 panneaux de 120x120cm, l'un peint en jaune indiquant « passage interdit », l'autre peint en blanc indiquant « passage autorisé ». 2 lignes peintes sur le sol à l'aplomb des panneaux et de couleur correspondante. Également, 9 panneaux de virage des mêmes dimensions, tous reproduits avec peinture réfléchissante Scotchlite ;</p> <p>4 - des éclairages installés dans la zone des ravitaillements et sur la ligne de départ / arrivée ;</p> <p>5 - 22 zones protégées par des bottes de paille de 60cm de haut et 120cm de long ;</p> <p>6 - des fûts d'huile vide marqueront le circuit sur les lignes droites. Ils seront peints en jaune et espacés de 30m. 212 fûts approximativement ;</p> <p>7 - radios (fournis par A.I.S.) ;</p> <p>8 - essence et huile fournies gratuitement aux concurrents. Il a été suggéré qu'une compagnie pétrolière puisse être contactée pour les fournir en échange d'une pleine page de publicité dans le programme, une bannière en travers de la ligne de départ / arrivée et l'installation de leur camion-citerne et d'un signal à un endroit visible pour le remplissage des réservoirs ;</p> <p>9 - Il a été également suggéré de contacter le distributeur local des bougies Champion pour les fournir ;</p> | <p>10 - entre 40 et 50 tables pour les ravitaillements devront être fournis. Elles devront faire 75cm de haut, 75cm de large et 240cm de long ;</p> <p>11 - les tickets à souche suivants devront être imprimés :<br/>-\$1.00 enceinte générale ; 25 cents pour les étudiants ;<br/>-\$5.00 siège des ravitaillements ;<br/>réservation \$2.00 ;<br/>-\$1.00 pour tout autre siège réservé ;</p> <p>12 - un pont est recommandé pour franchir la piste ;</p> <p>13 - une corde ou un câble devrait être installé tout autour de la piste ;</p> <p>14 - environ 50 personnes devraient être en place pour vendre les programmes ;</p> <p>15 - des trophées doivent être fournis pour les 1<sup>e</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> place dans les 6 classes représentées ;</p> <p>16 - des brassards pour les pilotes, les mécaniciens et le service d'ordre devront être fournis ;</p> <p>17 - un service d'ordre de 50 personnes est requis. Tous les chiens errants sur le site devront être abattus. 4 membres du service d'ordre devront être à cheval ;</p> <p>18 - des fusées éclairantes sont désirées pour être tirés à intervalles réguliers avant la course ;</p> <p>19 - le State Road Department doit être contacté pour peindre une ligne tout le long du centre de la piste.</p> |
|---|--|

Respectueusement soumis  
Forrest Howard

Le tracé retenu, d'un peu plus de 3,51 miles (5,65km), emprunte les pistes Nord-Sud et Est-Ouest, la partie Sud de l'aire de trafic, où sont installés les stands de ravitaillement. Puis il pénètre dans le camp par le Boulevard Sud, la 4<sup>e</sup> rue Sud-Est, l'Avenue A, la 4<sup>e</sup> rue Nord-Est et l'extrémité Nord de la 4<sup>e</sup> rue Nord-Ouest, avant de récupérer les pistes. C'est un tracé rapide, composés de 9 virages dont un intéressant double-droit et d'une chicane avant la zone de ravitaillement qui permet intelligemment d'y faire ralentir les concurrents.

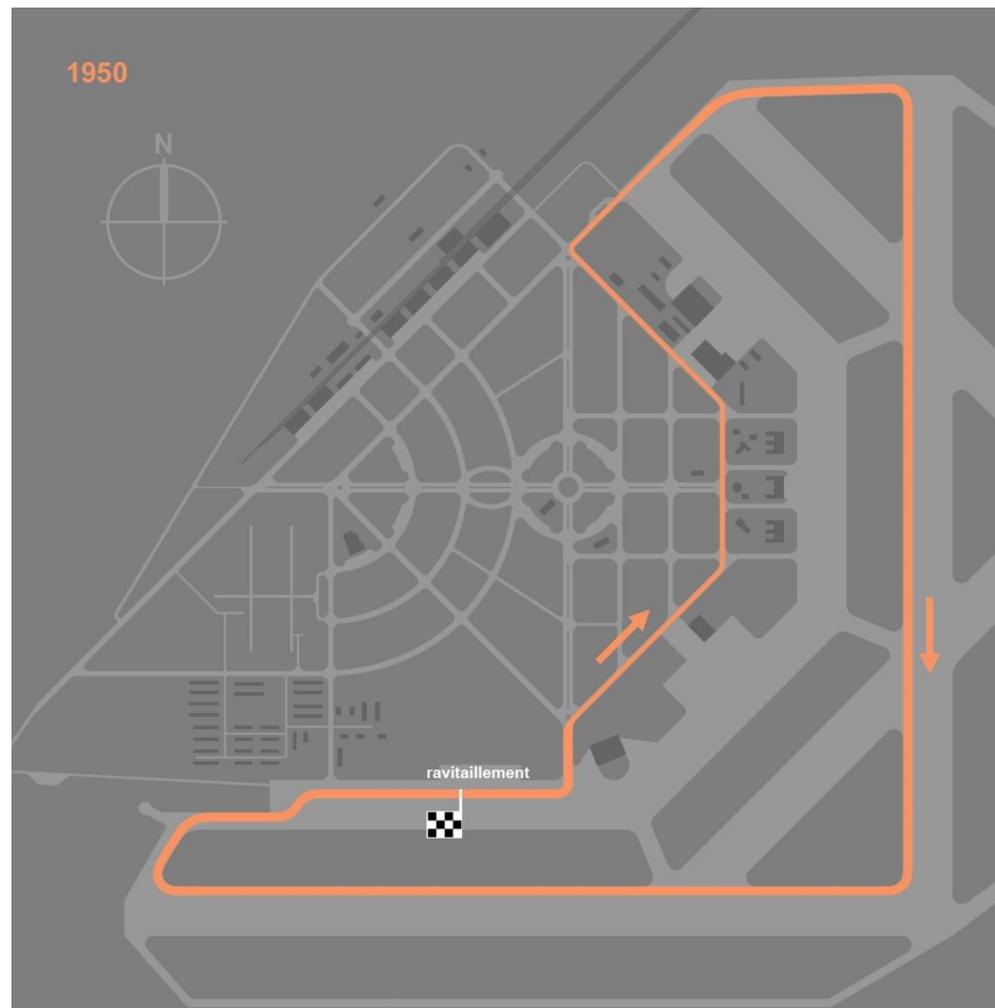
Les Sebring Firemen, bien que leurs moyens financiers aient été très limités, se sont jetés avec enthousiasme dans l'organisation de la manifestation. Tout-le-monde met la main à la pâte suivant ses compétences. Woodrow Harshman a réussi à trouver, personne n'a jamais su comment, plusieurs centaines de fûts métalliques. Bill Dutton a tiré des kilomètres de câble pour relier les postes de commissaires par téléphone. Des petits gradins en bois ont été construits à l'aplomb des ravitaillements, qui sont éclairés par des mâts supportant de gros spots et un système de sonorisation. Les tables requises pour les ravitaillements sont finalement de bien plus petites dimensions que prévu : elles sont pliantes, en métal de couleur brun très sombre et de format 2 x 4 pieds (60 x 120 cm), prêtées par l'American Industrial Sales Corp, qui a également démarché le distributeur local de Pure Oil à Avon Park (ville directement au Nord de Sebring), pour fournir le carburant.

**Les installations sont très sommaires et semblent totalement perdues au milieu des immenses pistes de béton entourés d'herbes folles. On est très loin de la grandeur du circuit de la Sarthe. Ainsi est née l'endurance en Amérique.**

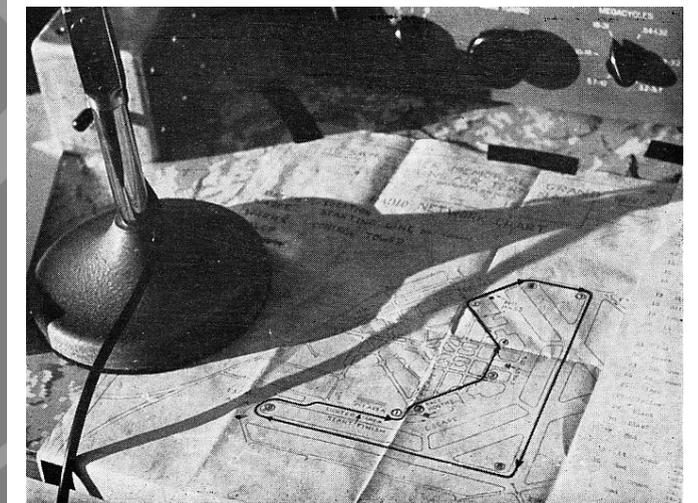
Pendant ce temps, le SCCA a battu la campagne pour attirer les concurrents. L'épreuve proposée est totalement inédite de ce côté de l'Atlantique, le règlement très technique, l'indice de performance une notion bien obscure. Malgré tout, la curiosité de la nouveauté va attirer une cinquantaine d'équipages, venus de toute la Côte Est du centre du pays, et même du Canada. Mais la tempête de neige qui s'est abattue sur le Nord va empêcher certains de rejoindre la Floride à temps.

## LA MORT DE SAM COLLIER

Le 23 Septembre, alors que la course de Sebring est en pleine gestation, Sam Collier, pilier du SCCA, décède des suites d'un accident au 3<sup>e</sup> Grand Prix de Watkins Glen. Sa mort consterne évidemment ses amis et, en faisant la une de la presse de l'État, va être l'un des jalons de l'interdiction, quelques années plus tard, des compétitions sur route, confirmant que l'utilisation des aéroports pour y organiser les courses est un choix nécessaire, en attendant la création de circuits spécifiques. En hommage, les 6 heures de Sebring prennent le nom de Sam Collier Memorial.



Deux Aston-Martin sous la neige en route pour Sebring, quelque part dans le Nord du pays. À gauche, celle de Cunningham, celle droite appartenant à J. C. Gillier.



Carte générale du circuit indiquant les postes des commissaires. On remarque également le poste de transmission.

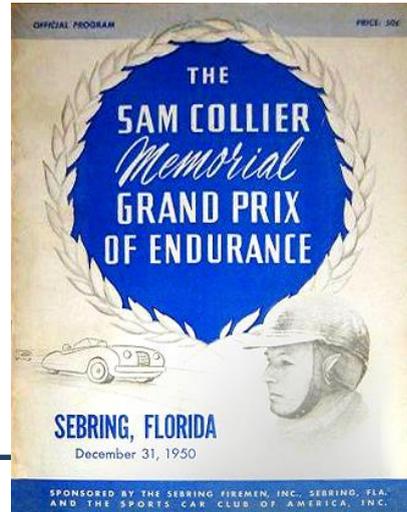
Parmi les inscrits, des têtes connues voire célèbres, comme Luigi Chinetti, l'importateur américain Ferrari, auréolé d'une triple victoire aux 24 heures du Mans. Mais aussi les étoiles montantes des courses de voitures de sport aux États-Unis, comme Jim Kimberly, John Fitch, Fred Wacker, Bill Spear, Phil Walters et bien sûr Briggs Cunningham. Ce dernier engage pas moins de 3 voitures, toutes différentes, dont il confie le volant à des pilotes chevronnés, dont lui-même.

Il fait frais mais le soleil brille lorsque les concurrents s'installent sur le tarmac de Sebring pour les premiers essais. Quelques-uns seulement ont compris l'esprit de l'indice de performance et ont engagé des autos exotiques (pour l'Amérique) à petite cylindrée : Morris Minor, Simca 8 Sport, Fiat 1100 et les inévitables MG.

### Ceux qui n'ont pas étudié attentivement le règlement, découvrent en arrivant que la voiture qu'ils ont choisie n'a aucune chance de remporter l'épreuve.

C'est par exemple le cas de Ralph Deshon et Frits Koster, dont la MG TC équipée d'un compresseur doit effectuer le double de la distance prévue si elle était restée d'origine. C'est alors que Tom Cole s'approche et lui fait une curieuse proposition.

Cole a commandé des pneus au concessionnaire Cadillac de Tampa. La livraison à Sebring est effectuée par Vic Sharpe, le fils du patron, qui arrive au volant d'une curieuse et minuscule auto, néanmoins déjà vue dans les épreuves SCCA. Il s'agit d'une Crosley Hotshot, sorte de voiturette échappée d'un manège, version roadster de la petite berline de la marque et dont Sharpe est également dépositaire. Intrigué, Cole soulève le capot et découvre un joli 4 cylindres à 5 paliers et arbre à cames en tête de 724 cm<sup>3</sup> développant 26 chevaux. Ayant obtenu l'autorisation de faire avec quelques tours de circuit, il se chronomètre lui-même, extrapole la distance que la micro-voiture pourrait accomplir. Il en est sûr, elle a toutes ses chances grâce à un indice de performance très favorable. Mais il est engagé sur la Allard-Cadillac de Erwin Goldschmidt et ne peut se désister. Vic Sharpe n'a rien contre l'engagement de sa Crosley mais ne dispose pas de licence SCCA pour courir. Alors, Cole en propose le volant à Ralph Deshon et Frits Koster.



### LISTE DES PARTANTS

N°	équipage	concurrent	marque	modèle	cylindrée	classe	tours requis
1	John van Driel	John F. Van Driel (USA)	MG	TC	1250	F	95
3	O'Hare / Milliken	Frank O'Hare (USA)	MG	TC	1250	F	95
5	Brocken / Whiting	Karl Brocken (USA)	Morris	Minor	918	G	88
8	Wacker / Burrell	Fred G. Wacker (USA)	Allard	J2	5424	B	115
9	Rand / Marshall	William Spear (USA)	Aston Martin	DB2	2580	D	108
10	Spear / Roberts, Jr.	William Spear (USA)	Ferrari	166 MM	1995	E	104
11	Kurt Hildebrand	Kurt Hildebrand (USA)	Volkswagen	Special	1131	F	93
12	Bob Gegen	Robert Gegen (USA)	Morris	Minor	918	G	88
14	B. Thomas	Frankie Watts (USA)	Morris	Minor	918	G	88
15	Lee / Grey	Cal Connell (USA)	Allard	J2	5424	B	115
16	Walters / Frick	Briggs Cunningham (USA)	Healey	Silverstone	6380	B	116
17	Chinetti	Briggs Cunningham (USA)	Ferrari	195 S	2340	D	106
18	Briggs Cunningham	Briggs Cunningham (USA)	Aston Martin	DB2	2580	D	108
19	Deshon / Koster	Victor Sharpe, Jr. (USA)	Crosley	Hotshot	724	H	82
20	Keller / Farrago	Richard Haynes (USA)	Fiat	1100 MM	1086	G	92
21	Davidson / Weaver	Jean Davidson (USA)	Allard	J2	5424	B	115
22	Viall / Charlwood	D. C. Viall (USA)	MG	TD	1250	F	95
23	Fitch / Whitmore	John C. Fitch (USA)	Jaguar	XK120	3442	C	111
24	Jim Fergusson	J. W. Fergusson (CDN)	Morris	Minor "MG"	1140	F	94
25	Keith / Wilder	Robert Wilder (USA)	MG	TC	1098	G	94
27	Beeler / Cunningham	H. O. Beeler (USA)	Allard	Mercury	3918	C	112
29	Wheaton / Dillnutt	J. C. Gillier (CDN)	Aston Martin	DB2	2580	D	108
30	Bentley / O'Shea	John Bentley (USA)	Simca	8 Sport	1221	F	95
32	Brundage / Cook	Hubert L. Brundage (USA)	MG	TD	1250	F	95
33	McIntosh / Doyle	J. L. Cooke (CDN)	Jaguar	XK120	3442	C	111
34	Goldschmidt / Cole	A. E. Goldschmidt (USA)	Allard	J2	4422	C	113
35	Brown / Hassan	Charles D. Thompson (USA)	Jaguar	XK120	3442	C	111
55	Kimberly / Lewis	Jim Kimberly (USA)	Ferrari	166 MM	1995	E	104

Le reste des autos engagées sont des habituées des courses SCCA : Healey Silverstone, Allard J2, Ferrari 166 ou 195, Jaguar XK120 ou Aston-Martin DB2, dont deux livrées aux États-Unis quelques jours plus tôt avec déjà un moteur aux spécifications *Vantage*. Enfin, parmi les curiosités, on remarque la Volkswagen spéciale de Kurt Hildebrandt.

## Au final, ce sont 28 autos seulement qui vont prendre le départ pour la course de 6 heures.

Jim Clemenger de l'AAA et Fred Royston du Royal Automobile Club sont parmi les bénévoles, sous l'autorité du SCCA. Ils ont été invités par Alec Ulmann en tant qu'observateurs, afin de préparer l'avenir de la compétition tel qu'il l'imagine. Ce faisant, Ulmann force la main du club, ce qui ne peut que crisper un peu plus sa relation avec le bureau du club et son nouveau président George Huntoon.

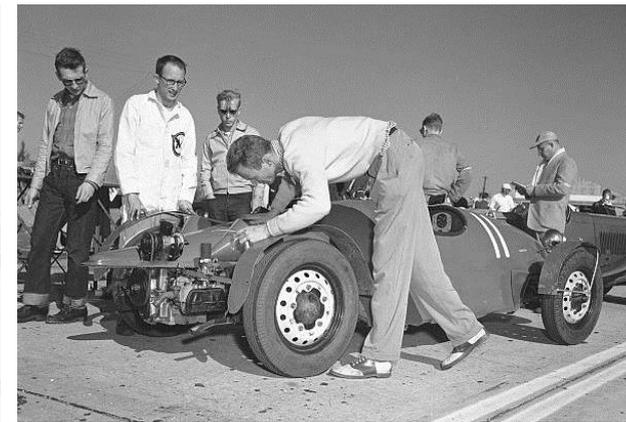
En début d'après-midi, dans le plus pur style Le Mans, les autos sont disposées en épi devant la zone de ravitaillement, dans l'ordre décroissant des cylindrées, des 6380 cm<sup>3</sup> de la Healey Silverstone aux 724 cm<sup>3</sup> de la Crosley, presque dix fois moins !



Avant la course, Briggs Cunningham étrenne sur les pistes de Sebring sa DB2 flambant neuve (remarquez les passages de roues non souillées). LML/50/21 et sa sœur LML/50/19 appartenant à son ami Bill Spear, sont les deux premières Aston-Martin de l'histoire aux spécifications *Vantage*, livrées toutes deux le 8 Décembre 1950.



La Crosley HotShot, débarrassée de son pare-brise à la place duquel on a installé un petit saute-vent fabriqué avec un morceau de plexiglas trouvé sur place dans les surplus aéronautiques. Vic Sharpe est à droite avec le brassard de mécanicien.



Alec Ulmann dans son habit de lumière, sous le soleil de Floride : veste sombre et pantalon blanc.

Kurt Hildebrandt engage une belly tanker car motorisée par un moteur Volkswagen. Ces « réservoirs ventraux » étaient fixés sous la carlingue des avions de chasse afin d'augmenter leur rayon d'action. Ultra-légers, ils ont été principalement transformés après-guerre pour construire des engins concourant lors de runs de vitesse pure.

Briefing des pilotes par George Huntoon, autour d'une Cadillac Convertible 1948.



Keller et Farago engagent une très intéressante Fiat 1100 Mille Miglia qui, avec son 4 cylindres de 51 chevaux, son poids contenu de 825 kg et sa ligne profilée lui permettant d'attendre 150 km/h, a des atouts sérieux pour jouer la première place. On remarque la grille de calandre déposée afin de fixer un phare additionnel et le pare-chocs non d'origine (et de travers !)



Les Allard occupent logiquement les premières places sur la ligne de départ. Seule la Healey Silverstone (hors champ à droite), les précède.  
En arrière-plan, on note les tables pliantes servant de desserte de ravitaillements, le gradin en bois très en retrait, les éclairages de piste et les quelques haut-parleurs.



Contrechamp de la photo précédente : un autre petit gradin est installé beaucoup plus près des autos. L'éclairage suspendu au-dessus et la pendule sur le mât blanc font penser qu'il s'agit certainement du poste de chronométrage.

**À 15 heures, sous les ordres de Nills Michelson, habituel starter du SCCA, les pilotes se ruent vers leur monture. La première course de Sebring est lancée !**

*C'est parti ! Retardé par un dernier préparatif sur son auto, John Bentley est d'abord obligé de sprinter dans le sens opposé, alors que le drapeau du départ s'est abaissé, au grand amusement des spectateurs.*



Dès les premières minutes, les grosses Allard font parler la poudre : Phil Walters, Fred Wacker et Irwin Goldschmidt exécutent un ballet de chassés-croisés à plus de 200 km/h dans les grandes lignes droites qui enchante les spectateurs qui s'y sont massés, au point d'éclipser les performances des autres concurrents. C'est dans ce relatif anonymat que Hildebrandt va ouvrir la liste des abandons, dès le 11<sup>e</sup> tour (pression d'huile à zéro). Mais surtout, fasciné par la lutte que se livre en tête les trois gros V8, personne ne fait attention à la Crosley lilliputienne. C'est la publication du classement à la fin de la première heure qui va la mettre subitement dans la lumière.

### CLASSEMENT À L'ISSUE DE LA 1<sup>ÈRE</sup> HEURE

	N°	équipage	marque	indice*
1 <sup>er</sup>	19	Koster - Deshon	Crosley Hot Shot	0,1710
2 <sup>e</sup>	55	Kimberly - Lewis	Ferrari 166 MM	0,1635
3 <sup>e</sup>	20	Keller - Farago	Fiat 1100 MM	0,1631
4 <sup>e</sup>	34	Goldschmidt - Cole	Allard J2	0,1591
5 <sup>e</sup>	1	Van Driel	MG TC	0,1579

\* la valeur donnée correspond à la portion de distance déjà effectuée de la distance minimum totale imposée.

L'audience découvre alors les vertus de l'indice de performance qui « lisse » les performances entre les autos de cylindrées différentes. Les spectateurs vont aussi découvrir qu'il est bien plus intéressant d'assister à la lutte que se livrent les concurrents à l'abord des virages les plus lents que de rester dans les grandes lignes droites du circuit, comme s'ils étaient au bord d'un ovale, et vont progressivement converger vers eux. Ça aussi, c'est nouveau pour l'Amérique.

Désormais, tous les pilotes connaissent le circuit et les temps au tour ont diminué. Cette 2<sup>e</sup> heure verra l'abandon de la grosse Mercury-Allard de Beeler et de J. S. Cunningham.

La fin de la 2<sup>e</sup> heure confirme que la performance de la Crosley n'était pas due au hasard. Mais entre ses poursuivants les écarts se sont resserrés, maintenant un beau suspense pour qui sait comprendre les subtilités de l'indice de performance et alors que les premiers arrêts au stand vont pouvoir être effectués (le



Passé d'arme au virage 5, entre la brutale Healey Silverstone et la gracieuse Fiat 1100 MM. Les virages sont balisés par des bottes de paille et des fûts métalliques peints de couleur jaune. On remarque également la ligne médiane discontinue peinte et tout au fond à gauche, le panneau de signalisation du virage.

Deux des petites cylindrées dans ce même virage 5, sous l'œil d'un garde à cheval. La Morris Minor de Jim Fergusson est équipée d'un moteur MG. Le bâtiment blanc au fond à droite est celui d'American Industrial Sales Corp.



règlement prévoit 30 tours minimum avant de pouvoir faire le plein d'essence, d'huile et d'eau).

### CLASSEMENT À L'ISSUE DE LA 2<sup>ÈME</sup> HEURE

	N°	équipage	marque	indice
1 <sup>er</sup>	19	Koster - Deshon	Crosley Hot Shot	0,3534
2 <sup>e</sup>	20	Keller - Farago	Fiat 1100 MM	0,3370
3 <sup>e</sup>	55	Kimberly - Lewis	Ferrari 166 MM	0,3269
3 <sup>e</sup>	10	Spear - Roberts	Allard J2	0,3269
5 <sup>e</sup>	1	Van Driel	MG TC	0,3263
5 <sup>e</sup>	3	O'Hare - Milliken	MG TC	0,3263
5 <sup>e</sup>	32	Brundage - Cook	MG TD	0,3263

La signalisation par drapeau à l'abord des virages est aussi une pratique européenne introduite par le SCCA.

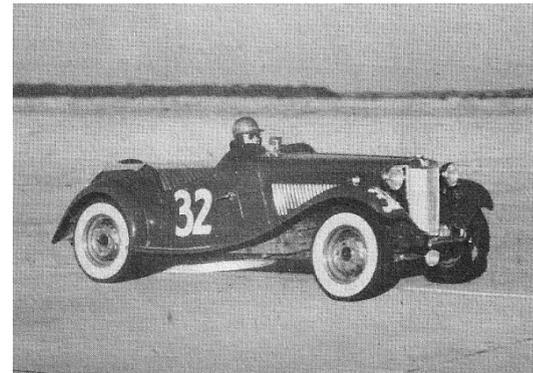
*Dans le virage 1, juste après les stands de ravitaillement, la Ferrari de Spears / Roberts fait l'extérieur à la MG TD de Brundage / Cook devant le hangar de l'AIS.*



*La puissance de l'Allard J2 de Wacker / Burrell lui confère une belle vitesse de pointe sur les pistes de béton, mais sa grosse cylindrée l'handicape malgré tout pour bien figurer au classement à l'indice.*



*L'Aston-Martin DB2 LML/50/13 de wheaton / Dillnutt, retardée par de nombreux problèmes mécaniques, navigue dans les profondeurs du classement.*



*Les agiles MG ne peuvent rien faire face aux plus grosses cylindrées sur les longues lignes droites de Sebring.*



*Arrêt au stand pour John Fitch, grand pilote américain en devenir des courses d'endurance.*



*Morris Minor, Fiat 1100 MM, Allard J2 ou la diversité des courses de voitures de sport.*

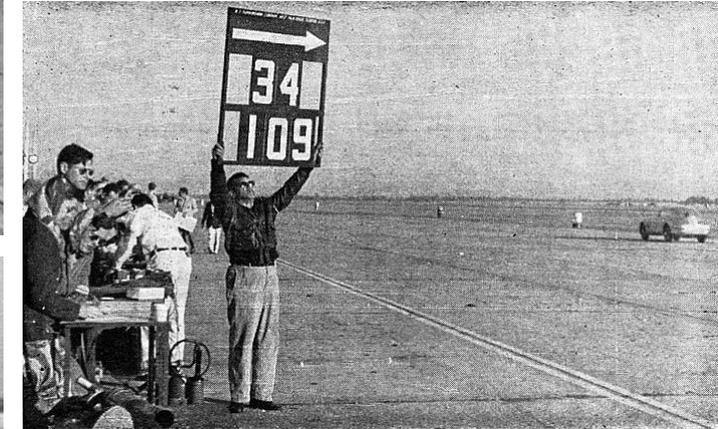
Il était temps pour Luigi Chinetti, dont la consommation d'huile de sa Ferrari est anormalement élevée. Les ravitaillements sont aussi l'occasion de découvrir un ballet bien précis et parfaitement encadré par la réglementation.

Peu avant la fin de la 3<sup>e</sup> heure arrive un petit incident qui va faire perdre toutes ses chances à un concurrent très bien classé jusque-là. Suivant les sources (Motorsport ou Road & Track), les causes et les lieux divergent. Toujours est-il qu'Irwin Goldschmidt doit s'arrêter en urgence sur le bas-côté. Ne pouvant redémarrer son Allard, il demande l'autorisation de couper au plus court en poussant sa voiture, ce que le commissaire de piste refuse puisque la manœuvre est dangereuse et interdite par le règlement. Il se débrouille alors pour demander l'assistance d'un mécanicien de son équipe. Celui-ci va malheureusement intervenir directement sur son auto et la faire redémarrer, ce qui est également proscrit par le règlement. La disqualification est irrémédiablement prononcée.



Ravitaillement pour l'Aston-Martin DB2 de Rand - Marshall, avec l'aide d'un mécanicien assermenté, sous l'œil vigilant des officiels. Attention à ne pas renverser d'essence !

La presse spécialisée n'en finit pas de s'extasier de chaque détail organisationnel qui présente une nouveauté. Ici, l'équipe de l'Allard n°34 prévient son pilote (avant sa disqualification) qu'il est sur un rythme de 109 tours au terme de la course.



Chinetti, le plus expérimenté des pilotes engagés, a été constamment handicapé par une consommation d'huile excessive : Road & Track parle de 36 litres engloutis ! Contrairement à ce que l'on peut lire souvent aujourd'hui, Alfred Momo, le chef-mécanicien de l'usine, bien que présent à Sebring n'a jamais pris le volant de la 1955.

### CLASSEMENT À L'ISSUE DE LA 3<sup>e</sup> HEURE

	N°	équipage	marque	indice
1 <sup>er</sup>	19	Koster - Deshon	Crosley Hot Shot	0,5242
2 <sup>e</sup>	20	Keller - Farago	Fiat 1100 MM	0,5109
3 <sup>e</sup>	55	Kimberly - Lewis	Ferrari 166 MM	0,5000
3 <sup>e</sup>	1	Van Driel	MG TC	0,4842
5 <sup>e</sup>	3	O'Hare - Milliken	MG TC	0,4842
6 <sup>e</sup>	16	Walters - Frick	Allard J2	0,4828



Le soleil illumine Sebring de ses derniers feux lorsque ordre est passé aux concurrents d'allumer leurs phares. Pour s'assurer un peu plus de marge et surtout parce que la victoire leur semble à portée de main, l'équipe de la Ferrari #55 décide d'augmenter la cadence définie par son tableau de marche. Avant la fin de l'heure suivante, elle est déjà repassée devant la Fiat 1100.

Du côté de la Crosley, on a vite perçu la menace. Koster qui a compris comment tirer la quintessence de la petite auto, évite de perdre du temps en descendant les rapports non synchronisés de la boîte à l'abord des virages comme le fait son coéquipier: il maintient constamment le moteur dans les tours

(Shape calculera plus tard qu'il hurlait à 7500 tours/min dans les lignes droites) sans jamais changer de rapport ni presque toucher aux freins, se dressant sur son siège pour la ralentir aérodynamiquement avant de prendre en glisse les courbes. Combiné avec un appétit d'oiseau (elle n'a fait qu'un seul plein de 17 litres là où les autres autos s'étaient déjà arrêtées deux fois), elle réussit après 4 heures à conserver un avantage substantiel.



### CLASSEMENT À L'ISSUE DE LA 4<sup>e</sup> HEURE

	N°	équipage	marque	indice
1 <sup>er</sup>	19	Koster - Deshon	Crosley Hot Shot	0,7194
2 <sup>e</sup>	55	Kimberly - Lewis	Ferrari 166 MM	0,6827
3 <sup>e</sup>	20	Keller - Farago	Fiat 1100 MM	0,6739
4 <sup>e</sup>	10	Spear - Roberts	Ferrari 166 MM	0,6539
5 <sup>e</sup>	21	Davidson - Weaver	Allard J2	0,6522

Dans l'obscurité presque totale, seuls les quelques éclairages surplombant la zone de ravitaillement permettent d'entrapercevoir fugacement les machines striant la nuit. Le reste du temps, il faut se fier à son oreille pour reconnaître l'approche de tel ou tel concurrent : le martèlement rugueux des V8 américains, le hurlement strident des V12 Ferrari, le velouté du 6 cylindres Jaguar, la cadence roturière des petits 4 cylindres, ou s'en remettre au chronomètre pour deviner quel concurrent revient métronomiquement. Seule la Ferrari de Chinetti, équipée des phares jaunes réglementaires français, se distingue à coup sûr des autres.

Au volant, la route est indiquée par la ligne médiane et les panneaux réfléchissants annonçant les virages. De loin en loin, les fûts métalliques balisent les longues lignes droites. La MG TD de Brunage et Cook, qui fut un instant 5<sup>e</sup> en début de course, est la dernière à abandonner.

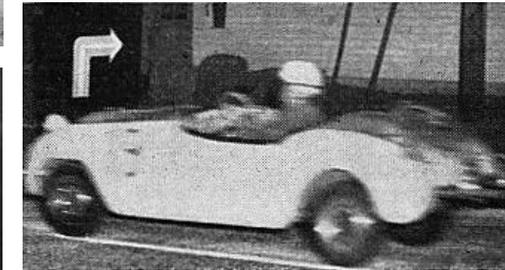
### CLASSEMENT À L'ISSUE DE LA 5<sup>e</sup> HEURE

	N°	équipage	marque	indice
1 <sup>er</sup>	19	Koster - Deshon	Crosley Hot Shot	0,8902
2 <sup>e</sup>	55	Kimberly - Lewis	Ferrari 166 MM	0,8654
3 <sup>e</sup>	20	Keller - Farago	Fiat 1100 MM	0,8479
4 <sup>e</sup>	10	Spear - Roberts	Ferrari 166 MM	0,8270
5 <sup>e</sup>	1	Van Driel	MG TC	0,8210

Les places semblent désormais figées : à moins d'un incident, le classement semble entériné. Kimberly et Lewis ont jeté toutes leurs forces pour aller chercher la Crosley, mais son avance semble désormais irrattrapable. Le coup de poker est en passe de réussir.



LML/50/19, l'autre Aston-Martin DB2 Vantage américaine, appartenant à William Spear et confiée à George Rand et George Marshall. Elle finira à une anonyme 16<sup>e</sup> place, à égalité parfaite avec sa sœur.



L'image est de mauvaise qualité, mais elle a l'avantage de montrer, derrière la Crosley, le panneau des virages mis en place.



Dans les dernières minutes, chaque pilote est à l'écoute du moindre bruit suspect, surveille sa consommation pour éviter d'avoir à faire un ravitaillement supplémentaire, prie pour qu'un pneumatique n'éclate pas. Mais il n'y aura pas eu de coup de théâtre final, lorsqu'à dix heures précises, une fusée éclairante annonce la fin de la course, les pilotes disposant encore de 4 minutes pour finir le tour entamé. Ayant mené la course d'un bout à l'autre, Deshon et Koster, radieux, offrent à la Crosley les lauriers de la première victoire à Sebring !



Arrêt de routine pour la Ferrari de Kimberly et Lewis, qui vient d'arracher la 2<sup>e</sup> place à la Fiat de Keller - Farago. Elle est judicieusement équipée de phares additionnels protégés par de fines grilles.

Pas vraiment considérées comme sportives, les Morris Minor (ici celle de Thomas) ont pourtant étonné les observateurs par leur agilité dans les virages. La ligne réfléchissante médiane indique la voie à suivre dans la nuit.



Pari gagné pour la petite Crosley Hotshot ! Tommy Cole avait raison. Frits Deshon, Ralh Koster et Vic Shape (debout derrière la coupe) fêtent leur victoire devant le logo du SCCA ornant le rack des drapeaux du directeur de course porté par deux bénévoles.



## CLASSEMENT FINAL

	N°	équipage	concurrent	marque	modèle	classe/position	indice
1 <sup>er</sup>	19	Deshon / Koster	Victor Sharpe, Jr. (USA)	Crosley	Hotshot	H 1 <sup>er</sup>	1,0854
2 <sup>e</sup>	55	Kimberly / Lewis	Jim Kimberly (USA)	Ferrari	166 MM	E 1 <sup>er</sup>	1.0385
3 <sup>e</sup>	20	Keller / Farrago	Richard Haynes (USA)	Fiat	1100 MM	G 1 <sup>er</sup>	1.0326
4 <sup>e</sup>	10	Spear / Roberts, Jr.	William Spear (USA)	Ferrari	166 MM	E 2 <sup>e</sup>	1.0102
5 <sup>e</sup>	1	John van Driel	John F. Van Driel (USA)	MG	TC	F 1 <sup>er</sup>	1.0000
6 <sup>e</sup>	3	O'Hare / Milliken	Frank O'Hare (USA)	MG	TC	F 2 <sup>e</sup>	0,9894
7 <sup>e</sup>	17	Chinetti	Briggs Cunningham (USA)	Ferrari	195 S	D 1 <sup>er</sup>	0,9811
8 <sup>e</sup>	8	Wacker / Burrell	Fred G. Wacker (USA)	Allard	J2	B 1 <sup>er</sup>	0,9653
9 <sup>e</sup>	25	Keith / Wilder	Robert Wilder (USA)	MG	TC	G 2 <sup>e</sup>	0,9570
10 <sup>e</sup>	21	Davidson / Weaver	Jean Davidson (USA)	Allard	J2	B 2 <sup>e</sup>	0,9479
11 <sup>e</sup>	24	Jim Fergusson	J. W. Fergusson (CDN)	Morris	Minor "MG"	F 3 <sup>e</sup>	0,9438
12 <sup>e</sup>	16	Walters / Frick	Briggs Cunningham (USA)	Healey	Silverstone	B 3 <sup>e</sup>	0,9397
13 <sup>e</sup>	22	Viall / Charlwood	D. C. Viall (USA)	MG	TD	F 4 <sup>e</sup>	0,9368
14 <sup>e</sup>	5	Brocken / Whiting	Karl Brocken (USA)	Morris	Minor	G 3 <sup>e</sup>	0,9091
14 <sup>e</sup>	12	Bob Gegen	Robert Gegen (USA)	Morris	Minor	G 3 <sup>e</sup>	0,9091
16 <sup>e</sup>	9	Rand / Marshall	William Spear (USA)	Aston Martin	DB2	D 2 <sup>e</sup>	0,8981
16 <sup>e</sup>	18	Briggs Cunningham	Briggs Cunningham (USA)	Aston Martin	DB2	D 2 <sup>e</sup>	0,8981
18 <sup>e</sup>	23	Fitch / Whitmore	John C. Fitch (USA)	Jaguar	XK120	C 1 <sup>er</sup>	0,8829
19 <sup>e</sup>	14	B. Thomas	Frankie Watts (USA)	Morris	Minor	G 5 <sup>e</sup>	0,8768
20 <sup>e</sup>	15	Lee / Grey	Cal Connell (USA)	Allard	J2	B 4 <sup>e</sup>	0,8435
21 <sup>e</sup>	30	Bentley / O'Shea	John Bentley (USA)	Simca	8 Sport	F 5 <sup>e</sup>	0,8315
22 <sup>e</sup>	33	McIntosh / Doyle	J. L. Cooke (CDN)	Jaguar	XK120	C 2 <sup>e</sup>	0,8108
23 <sup>e</sup>	29	Wheaton / Dillnutt	J. C. Gillier (CDN)	Aston Martin	DB2	D 4 <sup>e</sup>	0,7870

## ABANDONS

24 <sup>e</sup>	32	Brundage / Cook	Hubert L. Brundage (USA)	MG	TD	F 6 <sup>e</sup>	0,7052
25 <sup>e</sup>	35	Brown / Hassan	Charles D. Thompson (USA)	Jaguar	XK120	C 3 <sup>e</sup>	0,4865
26 <sup>e</sup>	34	Goldschmidt / Cole	A. E. Goldschmidt (USA)	Allard	J2	C 4 <sup>e</sup>	0,4425
27 <sup>e</sup>	27	Beeler / Cunningham	H. O. Beeler (USA)	Allard	Mercury	C 5 <sup>e</sup>	0,3482
28 <sup>e</sup>	11	Kurt Hildebrand	Kurt Hildebrand (USA)	Volkswagen	Special	F 7 <sup>e</sup>	0,0860

Très belle course de Jim Kimberly et Marshall Lewis qui amènent leur Ferrari 166 MM à la seconde place derrière l'intouchable Crosley, tout en ayant parcouru l'un des plus grands nombres de tours du plateau.

Même si le classement suivant l'indice de performance est le seul classement officiel de ces 6 heures de Sebring, il est tout de même intéressant de faire le bilan du nombre de tours réalisés par chaque concurrent et d'en extrapoler un classement «scratch» fictif, ne serait-ce que pour faire le lien avec les futures éditions de la course. Où l'on s'aperçoit que les grandes lignes droites du circuit ont bénéficié aux roadsters équipés de gros V8 américains, juste devant un beau tir groupé des Ferrari.

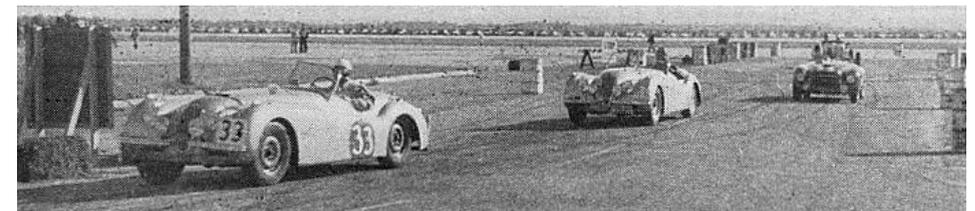


Belle 4<sup>e</sup> place de l'autre Ferrari 166MM, menée par William Spear et George Robert Jr.



La Jaguar XK120, nouvelle coqueluche d'Hollywood, n'a pas convaincu les sportifs lors de cette première édition. Des trois inscrites, c'est la n°23 de Fitch et Whitmore qui se classe le mieux (18<sup>e</sup>).

En début de course, la 33 de McIntosh / Doyle aborde le virage 2, signalé par un grand panneau. Remarquer également le balisage de la piste par fûts métalliques.



### CLASSEMENT À LA DISTANCE (NON-OFFICIEL)\*

	N°	équipage	concurrent	marque	modèle	tours	classe/position
1 <sup>er</sup>	8	Wacker / Burrell	Fred G. Wacker (USA)	Allard	J2	111	B 1 <sup>er</sup>
2 <sup>e</sup>	21	Davidson / Weaver	Jean Davidson (USA)	Allard	J2	109	B 2 <sup>e</sup>
3 <sup>e</sup>	16	Walters / Frick	Briggs Cunningham (USA)	Healey	Silverstone	109	B 3 <sup>e</sup>
4 <sup>e</sup>	55	Kimberly / Lewis	Jim Kimberly (USA)	Ferrari	166 MM	108	E 1 <sup>er</sup>
5 <sup>e</sup>	10	Spear / Roberts, Jr.	William Spear (USA)	Ferrari	166 MM	106	E 2 <sup>e</sup>
6 <sup>e</sup>	17	Chinetti	Briggs Cunningham (USA)	Ferrari	195 S	104	D 1 <sup>er</sup>
7 <sup>e</sup>	23	Fitch / Whitmore	John C. Fitch (USA)	Jaguar	XK120	98	C 1 <sup>er</sup>
8 <sup>e</sup>	9	Rand / Marshall	William Spear (USA)	Aston Martin	DB2	97	D 2 <sup>e</sup>
8 <sup>e</sup>	18	Briggs Cunningham	Briggs Cunningham (USA)	Aston Martin	DB2	97	D 2 <sup>e</sup>
10 <sup>e</sup>	15	Lee / Grey	Cal Connell (USA)	Allard	J2	97	B 4 <sup>e</sup>
11 <sup>e</sup>	20	Keller / Farrago	Richard Haynes (USA)	Fiat	1100 MM	95	G 1 <sup>er</sup>
12 <sup>e</sup>	1	John van Driel	John F. Van Driel (USA)	MG	TC	95	F 1 <sup>er</sup>
13 <sup>e</sup>	3	O'Hare / Milliken	Frank O'Hare (USA)	MG	TC	94	F 2 <sup>e</sup>
14 <sup>e</sup>	33	McIntosh / Doyle	J. L. Cooke (CDN)	Jaguar	XK120	90	C 2 <sup>e</sup>
15 <sup>e</sup>	19	Deshon / Koster	Victor Sharpe, Jr. (USA)	Crosley	Hotshot	89	H 1 <sup>er</sup>
16 <sup>e</sup>	25	Keith / Wilder	Robert Wilder (USA)	MG	TC	89	G 2 <sup>e</sup>
17 <sup>e</sup>	24	Jim Fergusson	J. W. Fergusson (CDN)	Morris	Minor "MG"	89	F 3 <sup>e</sup>
18 <sup>e</sup>	22	Viall / Charlwood	D. C. Viall (USA)	MG	TD	89	F 4 <sup>e</sup>
19 <sup>e</sup>	29	Wheaton / Dillnutt	J. C. Gillier (CDN)	Aston Martin	DB2	85	D 4 <sup>e</sup>
20 <sup>e</sup>	5	Brocken / Whiting	Karl Brocken (USA)	Morris	Minor	80	G 3 <sup>e</sup>
20 <sup>e</sup>	12	Bob Gegen	Robert Gegen (USA)	Morris	Minor	80	G 3 <sup>e</sup>
22 <sup>e</sup>	14	B. Thomas	Frankie Watts (USA)	Morris	Minor	79	G 5 <sup>e</sup>
23 <sup>e</sup>	30	Bentley / O'Shea	John Bentley (USA)	Simca	8 Sport	79	F 5 <sup>e</sup>

### ABANDONS

24 <sup>e</sup>	32	Brundage / Cook	Hubert L. Brundage (USA)	MG	TD	67	F 6 <sup>e</sup>
25 <sup>e</sup>	35	Brown / Hassan	Charles D. Thompson (USA)	Jaguar	XK120	54	C 3 <sup>e</sup>
26 <sup>e</sup>	34	Goldschmidt / Cole	A. E. Goldschmidt (USA)	Allard	J2	50	C 4 <sup>e</sup>
27 <sup>e</sup>	27	Beeler / Cunningham	H. O. Beeler (USA)	Allard	Mercury	39	C 5 <sup>e</sup>
28 <sup>e</sup>	11	Kurt Hildebrand	Kurt Hildebrand (USA)	Volkswagen	Special	8	F 7 <sup>e</sup>

\*classement non-officiel et non récompensé, donné à titre indicatif, basé sur le nombre de tours effectués. En cas d'ex-aequo, la priorité est donnée à la plus petite cylindrée.

**Sur le plan sportif, cette première course est une réussite. Le pari est gagné et déjà on murmure que l'édition suivante pourrait se tenir sur 12 heures, en attendant, peut-être bientôt, le double-tour d'horloge.**

Les observateurs les plus assidus n'ont noté que 5 changements de pneumatique et seuls 4 abandons sont à déplorer, démontrant la fiabilité des autos de course sur une telle durée. La presse spécialisée s'est enthousiasmée pour cette nouvelle formule, un peu complexe à suivre mais fascinante. Avec l'expérience acquise, il ne fait aucun doute que les participants vont affiner leurs stratégies et rendre les courses plus indécises encore.

Du côté des Sebring Firemen, le bilan est plus mitigé. Certes, l'entière des bénévoles a adoré organiser la plus grosse manifestation jamais mise en place par l'association. Mais le bilan financier est catastrophique: le trésorier Floyd Schumacher rapporte que les recettes collectées par la billetterie ont péniblement atteint 50% des dépenses. L'audience suivant les sources est estimée entre 5000 et 8000 personnes. Mais seuls 2800 entrées payantes ont été comptabilisées. La différence s'explique par le nombre important de pass délivrés (officiels, équipes de coureurs) mais aussi par de nombreux resquilleurs qui ont pu pénétrer un site immense qu'il était impossible de pouvoir sécuriser complètement.

Quoi qu'il en soit, dans les jours qui ont précédé l'épreuve, les concurrents ont effectivement remplis les hôtels et les restaurants de la ville et les habitants des environs qui ont constitué la majorité des spectateurs ont pu découvrir les possibilités industrielles d'un site qui est resté plutôt boudé jusque-là.

Et comme le Colonel Richardson a comblé le déficit à hauteur de \$2000 comme il l'avait promis, il n'y avait vraiment aucune raison sérieuse pour qu'une nouvelle édition ne puisse se tenir à Sebring.

*Venus par la route, comme de nombreux concurrents, Paul O'Shea et John Bentley ont eu la malchance de casser le compresseur dont ils avaient équipé leur Simca 8 Sport. Une fois démonté, ils ont pu repartir et arriver à temps pour prendre le départ et finir antépénultièmes. Maigre consolation : leur classement, par la faute d'un coefficient vraiment excluant pour les moteurs compressés, n'aurait pas été meilleur sans cette casse.*



*Les VIP de Sebring, de gauche à droite : George Huntoon, président du SCCA, Colonel C.D. Richardson, directeur d'American Industrial Sales Corp., Fuller Warren, gouverneur de la Floride et le sénateur Moore. Huntoon fera faire au Gouverneur un tour du circuit ... pendant la course !*



*Post-scriptum de l'aventure Crosley : de retour la nuit même à son domicile avec la Hotshot, Vic Shape est tombé en panne, pression d'huile à zéro. Après remorquage jusqu'à la concession, il s'est avéré que le pignon entraînant la pompe à huile avait perdu toutes ses dents. C'est donc avec une pompe neuve que Shape est retournée à Sebring le lendemain pour une séance photo de la voiture victorieuse. Ces clichés sont identifiables par les enjoliveurs de roue chromés remontés sur l'auto. Après avoir été sauvée par Barry Seel et restaurée par Tim Freshley, elle occupe aujourd'hui une bonne place dans le garage de Bill Cunningham.*

Avec cette première course, la pertinence d'une épreuve d'endurance pour voitures de sport en Amérique n'est plus à démontrer. Aucun accident, aucun imprévu sérieux ne sont venus troubler la belle organisation pourtant strictement amateur du SCCA et des Sebring Firemen. Pourtant, au lendemain de la compétition, c'est l'heure du dilemme : d'un côté, consolider une épreuve parmi d'autres au sein du calendrier et de la réglementation SCCA, de l'autre, viser bien plus haut vers la reconnaissance internationale pour attirer les concurrents étrangers et se rapprocher sans vergogne du modèle manceau. Quitte à tout bousculer sur son passage.

# 1<sup>ères</sup> 12 HEURES DE SEBRING

## Naissance du format classique

Au SCCA, les présidents tournent, d'une année sur l'autre, mais la philosophie générale reste inébranlable : les courses organisées doivent rester strictement amateurs, il n'y a à gagner que le simple plaisir d'avoir triomphé de ses adversaires. Cette doctrine, aussi noble soit-elle, est difficilement compatible avec la participation d'équipes étrangères, ne serait-ce parce que des primes offertes permettraient de couvrir les frais de déplacements énormes depuis l'Europe où sont cantonnées les écuries les plus prestigieuses.

De plus, le SCCA décide de modifier les classes de cylindrée, initialement calquées sur celle de la FIA, afin qu'elles soient mieux adaptées aux véhicules disponibles sur le marché américain. Cette mesure de bon sens, pour des épreuves nationales, ruine toute possibilité de reconnaissance internationale.

### Alors, Alec Ulmann décide de passer outre le SCCA et de se mettre sous l'aile de l'American Automotive Association.

Rappelons-nous, Ulmann avait habilement invité Jim Clemenger de l'AAA et Fred Royston du Royal Automobile Club à assister aux 6 heures. Ceux-ci vont être les meilleurs avocats pour défendre la qualité de l'épreuve et le sérieux de son équipe organisatrice. Il obtient ainsi le principe de

l'accréditation nationale tant recherchée, qui va lui permettre d'introduire officiellement via l'AAA une demande de date internationale pour la 2<sup>e</sup> édition de l'épreuve à Sebring. Pour l'année 1951 qui a débuté, c'est déjà trop tard : le choix du calendrier se fait traditionnellement à l'Automne pour l'année à suivre. Ulmann va donc se concentrer sur l'édition 1952.

Et pour cela, il va profiter d'un nouveau voyage dans la Sarthe au mois de Juin 1951. Car comme il l'avait promis, Briggs Cunningham revient aux 24 heures du Mans avec ses propres voitures et plein d'ambition.



## RACING AT SEBRING

### À LA RADIO

**Lloyd Price** - *Lawdy Miss Clawdy* -

**Little Walter** - *Juke* -

**Ruth Brown** - *5-10-15 hours* -

**Bill Haley** - *Rock the joint* -

**Hank Williams** - *Honky tonk blues* -

**Dinah Washington** - *New blowtop blues* -

**Bull Moose Jackson** - *Big ten inch record* -

**Lloyd Price** - *Maiman blues* -

# 1952

## LES CUNNINGHAM AU MANS 1951

On se souvient des deux Cadillac engagées par Cunningham en 1950. À l'origine, il devait s'agir de *Fordillac*, des Ford 1949 équipée d'un V8 Cadillac plus performant. Cette modification a été effectuée par Bill Frick associé à un pilote de midget connu sous le pseudo Ted Tappett. Lorsque ce dernier se tournera vers les courses de voiture de sport, il reprendra son véritable nom : Phil Walters.

Le changement de moteur pour celui d'une autre marque étant interdit par le règlement sarthois, Cunningham dut se rabattre sur l'engagement de Cadillac plus lourdes que les Ford. Ce sont Frick et Tappett qui se sont chargés de la carrosserie du « Monstre ». Aussi, lorsque Cunningham décide de construire ses propres autos, il rachète leur petite entreprise et la délocalise de New-York à Palm Beach en Floride.

Le premier modèle à porter le nom de Cunningham est un roadster (type C-1) motorisé bien évidemment par le 5,4L Cadillac. À partir de cette unique auto, seront dérivés trois modèles destinés à la compétition, les C-2R qui seront en revanche équipées de V8 Chrysler Firepower. Ces 4 voitures seront engagées aux 24 heures du Mans 1951, mais seules les C-2-R prendront le départ.

Les pilotes sont tous de vieilles connaissances des épreuves SCCA : il est lui-même associé à George Huntoon, John Fitch à Phil Walters et George Rand à Fred Wacker (alors vice-président du SCCA). Alec Ulmann est bien évidemment reconduit au poste de directeur d'écurie. Où l'on voit que, malgré les divergences d'opinion sur le devenir des courses à Sebring, ces hommes peuvent s'entendre autour d'une cause commune : faire triompher les couleurs américaines au Mans.

Afin de négocier, Alec Ulmann est porteur d'une lettre de recommandation de Jim Clemenger. Il peut aussi compter sur le soutien de Charles Faroux, alors le plus important journaliste de la presse auto et accessoirement co-créateur et directeur des 24 heures du Mans depuis ses origines.

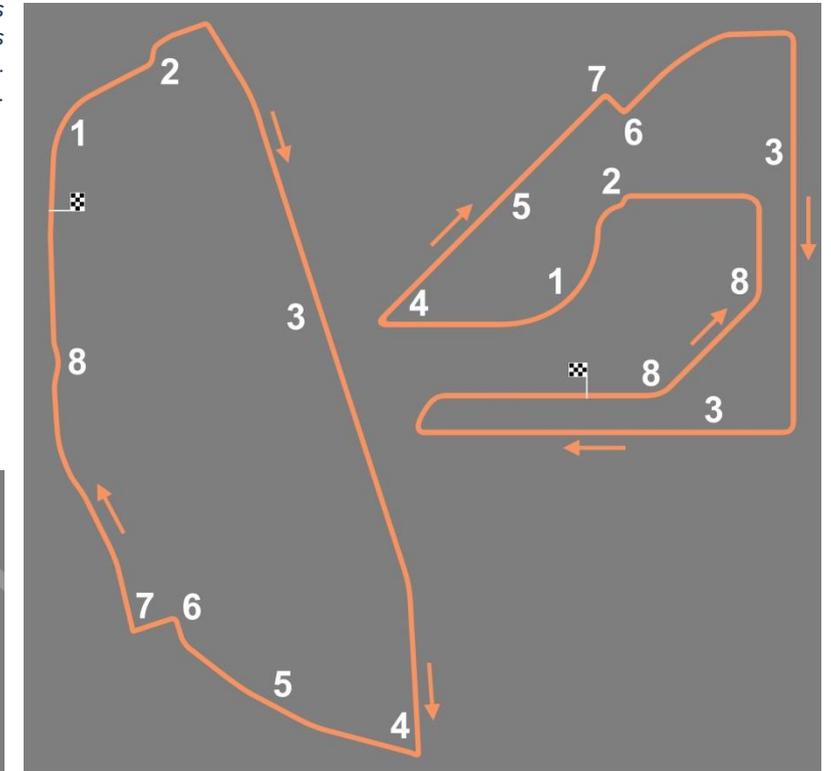
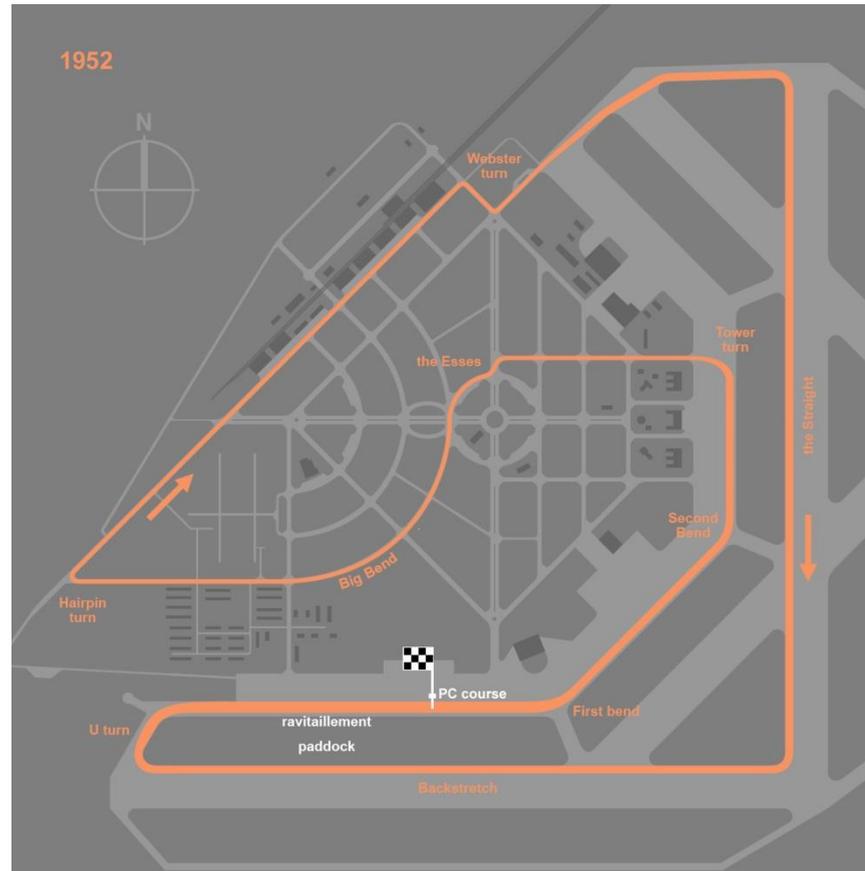
Que propose-t-il? Une course de voitures de sport de 12 heures à Sebring, sous la réglementation pleine et entière de la FIA : voitures éligibles suivant l'annexe C du Code sportif, licence pilote du club national américain (AAA) ou licence internationale FIA pour les étrangers. Le classement général à la plus grande distance devient le classement principal de l'épreuve, avec sous-classements suivant classes de cylindrée. L'indice de Performance est évidemment maintenu, mais devient plus secondaire. Objectivement, s'il a montré son intérêt, au Mans comme à Sebring, il faut bien avouer que le triomphe d'une modeste Crosley n'est pas la meilleure des publicités pour tenter de recruter les top-teams européens.

**Le nouveau circuit a été allongé de 3,51 à 5,2 miles (8,36km), en utilisant au maximum les possibilités du Sebring Air Terminal pour y créer un tracé rapide.**

La ligne de départ / arrivée a été éloignée légèrement sur l'aire de trafic Sud ; les ravitaillements ont basculé de l'autre côté, la chicane les précédant a été supprimée. Le tracé emprunte toute l'aire de trafic par deux courbes à gauche à 45° très rapides, avant de rejoindre les voies de circulation du camp par la 2<sup>e</sup> rue NE, puis de s'enrouler via une chicane délicate sur la Plaza, de parcourir la longue courbe de l'Avenue D dans sa partie Sud, avant de remonter la 5<sup>e</sup> rue NO et rejoindre le tracé

*Comparaison des tracés et des portions emblématiques du circuit du Mans avec celui de Sebring. Le tracé de ce dernier a été agrandi deux fois.*

*Il n'est pas sûr que dès 1952, tous les virages du tracé aient déjà reçu un nom. Toutefois, pour plus de compréhension, ils sont nommés dès cette édition.*



de 1950 par une double équerre droite puis gauche sur la 4<sup>e</sup> rue NO.

Selon le désir d'Ulmann, il s'agit de « *simuler au mieux la ligne-droite des Hunaudières et les virages à angle-droit de Mulsanne et d'Arnage* ». Au-delà des simples similitudes évidentes comme l'utilisation des pistes de l'aéroport pour reconstituer au mieux la mythique ligne droite du Mans, il est assez étonnant de remarquer, lorsque l'on y prête réellement attention, comment ce tracé, qui a été d'abord créé en optimisant au mieux les possibilités du site, colle parfois de manière troublante, à l'échelle 1/2, à la réalité mancelle.

**Il s'agit du tracé classique de Sebring qui sera utilisé jusqu'en 1966, moyennant quelques petits aménagements.**

Mais le SCCA ne désire toujours pas que ses épreuves s'ouvrent aux professionnels et encore moins devoir rendre des comptes à l'AAA. Ulmann va tenter de faire changer les choses démocratiquement, en proposant sa propre liste lors de l'élection du bureau du club en tout début d'année 1952 : Miles Collier comme Président et lui-même comme Vice-Président.

Tout sera fait pour « étouffer dans l'œuf » cette candidature, selon les propres termes d'Ulmann. En le convoquant lors d'une session extraordinaire, le bureau lui intime l'ordre de choisir : rentrer dans le rang, s'excuser publiquement et oublier définitivement cette idée farfelue ou démissionner. Sûr de son idée, Ulmann choisit la deuxième option. Le 19 Janvier 1952, Fred G. Wacker emporte l'élection par 691 voix contre 418 pour Miles Collier. Le divorce est consommé. Mais il va laisser des plaies ouvertes.

### **Alec Ulmann, désormais sans l'appui des forces vives du SCCA, va constituer autour de lui une équipe de fidèles.**

Ils s'appellent Reginald « Reggie » Smith, son bras-droit et secrétaire, Hobert « Bill » Cook, pilote d'essai chez Grumman (relations publiques), Joe Lane (chronométrage), Hemp Oliver (vérifications techniques), ou encore Fred Kingsbury Jr (publicité), sans oublier évidemment sa femme Mary (administratif et trésorerie). Parmi les édiles locaux, Forrest Howard, Président

### **Où va le SCCA ?**

L'élection de Fred Wacker à la présidence du SCCA face à Miles Collier, [...] a momentanément ouvert la voie à une possible guérison des dissensions qui ont affligées le club au cours de l'année écoulée. Bien que la victoire de Wacker n'ait pas été un plébiscite, elle a été éloquente et un minimum de magnanimité de la part des vainqueurs aurait été justifiée et aurait probablement été acceptée en grande partie par les perdants.

Malheureusement, le vice-président victorieux, le Colonel George Felton, s'est livré à une attaque aussi inexcusable qu'inepte contre le groupe d'opposition. Pour nous, les remarques du colonel Felton ont confirmé avec force détails les accusations d'intransigeance, d'impérialisme et d'incapacité à accepter les critiques ou les suggestions des membres qui avaient été à l'origine de la candidature de Miles Collier. Qualifier le groupe d'opposition de "diabolique", ses dirigeants de "déloyaux" et son intention de "perturber" le club, pour ne pas dire plus, témoigne d'un manque total d'appréciation des éléments les plus rudimentaires de la démocratie.

Pour nous, l'essence même de la démocratie est le droit pour ou contre des groupes de s'organiser au sein de n'importe quel organisme pour lutter pour ou contre des activités au sein du groupe qu'ils souhaitent encourager ou combattre. Cela n'implique pas de loyauté envers le groupe dans son ensemble et il n'y a pas non plus nécessairement quelque chose de sinistre dans une telle activité. Felton est l'un des cinq officiels qui, selon les statuts, ont le pouvoir d'expulser les membres. Il traite sommairement tout membre qui s'oppose à sa volonté à tel point que celui qui tente de porter son cas devant les autres membres trouverait

un jury composé d'au moins un cinquième d'officiels contre lui par principe.

Nous aimons la franchise et nous sommes d'accord avec le Colonel pour dire que le fait d'exposer ouvertement les points de désaccord est le moyen le plus simple de susciter une discussion susceptible de déboucher sur une résolution rapide des différends. Une présentation calme des opinions des deux parties aurait incontestablement été utile, mais l'attitude implacable adoptée par le colonel Felton a empêché toute possibilité de discussion raisonnable. Le bon Colonel a ensuite attribué la responsabilité de la candidature de Collier à un "petit noyau dur au sein du club influencé par un groupe extérieur au club", qui s'acharne à détruire le club. Il a complètement négligé le fait que 37,7% du total des votes sont allés à Collier contre 62,3% à Wacker. Bien que le total des votes ne représentait que 50 % du corps électoral, un bon tiers des votes exprimés ne peut être considéré que comme « un petit noyau dur ».

Cela a imposé un lourd fardeau au nouveau président dont le véritable intérêt pour les courses sur route et le bien-être du club est incontestable et dans lequel nous avons toute confiance dans le sens de l'équité et le réel désir d'établir l'harmonie entre les membres. Il est possible, aussi improbable soit-il, que Wacker n'ait pas été au courant de la teneur du discours du colonel Felton avant qu'il ne soit prononcé. Quels que soient les faits, nous estimons qu'en tant que nouveau Président, un geste de sa part visant à se désengager de l'esprit du speech de Felton est définitivement d'actualité dès que possible. Wacker a été élu Président pour tous les membres et non pour un seul groupuscule.

# MOTORSPORT

## Éditorial

Avril 1952

Au sein du club aujourd'hui, une grande partie de la controverse, mais pas la totalité, tourne autour de la question de la tutelle de l'AAA pour son épreuve de course sur route. Nous aimerions voir un accord harmonieux conclu entre ces deux entités en vertu duquel la tutelle de l'AAA peut être accordée, le SCCA conservant son autorité. Dans la forme actuelle, nous ne pensons pas qu'il soit possible pour l'AAA de conclure un accord de ce type. Par conséquent, *Motorsport* apportera son soutien à ceux au sein du club qui sont favorables à la poursuite des courses nationales sur route sous le parrainage et la sanction du club lui-même, sans aucune interdiction pour ses membres qui souhaiteraient participer à des événements à caractère international parrainés par d'autres groupes ou des communautés où la tutelle de l'AAA est souhaitée.

Comme indiqué précédemment, nous avons toute confiance dans la sincérité, l'intégrité et le dévouement total de Fred Wacker au meilleur intérêt du SCCA. Il est regrettable que les événements survenus au cours de sa première heure au poste de Président aient considérablement alourdi les charges normales de cette fonction concernant la reconstruction de l'harmonie. Cela exigera un effort presque herculéen de sa part pour compenser le mal qui a été causé. Nous lui souhaitons sincèrement toute la meilleure chance du monde pour accomplir cette tâche au cours de l'année à venir. Et avec la même sincérité, nous exhortons tous les membres du club à lui donner une chance équitable d'accomplir le travail qui l'attend. Le SCCA est trop important pour être mis en péril par des jalousies ou des sentiments fussent-ils légitimement blessés.

Bill Callahan

des Sebring Firemen, prend le poste de Directeur Général de la compétition, secondé par Ford Heacock, qui cumule aussi la fonction de trésorier. Enfin, Madame Zill Taylor Deshon (mère de Ralph Deshon, victorieux sur la Crosley en 1950), installe le centre de presse et relations publiques au Harder Hall Hotel, l'épicentre social de Sebring.

**Comment attirer une équipe européenne à participer à une épreuve totalement inconnue du Vieux Continent, de surcroît non pourvue d'une quelconque prime de départ permettant de couvrir même une partie des (gros) frais du déplacement outre-Atlantique ?**

La petite équipe d'Alec Ulmann et les Sebring Firemen n'ont tout simplement pas autre chose que leur bonne volonté et leur enthousiasme à proposer. Personne de donnera suite à leur invitation, à l'exception de Deutsch-Bonnet, il est vrai un peu poussés par les instances sportives françaises. Pourtant en 1951 la petite firme de Champigny-sur-Marne n'a encore pratiquement aucune histoire et aucun palmarès sérieux à son actif.

Citroën interdisant la fourniture d'éléments à toute entreprise pouvant compromettre sa réputation, D-B s'est rabattu, après quelques spéciales intéressantes réalisées à l'unité et motorisées par la marque aux chevrons, sur une base mécanique Panhard. Elle propose en 1950 un premier cabriolet qui ne séduit pas la clientèle. Parallèlement, 3 barquettes sont engagées au Mans, sans résultats vraiment probants. Courant 1951, l'entreprise est donc dans une situation financière très délicate et n'a pas le moindre centime pour tenter l'aventure Outre-Atlantique.

Le potentiel remarquable de ces petites autos (légèreté et excellent rendement moteur) va taper dans l'œil de Bill Cook. Il commande le tout nouveau coupé, réalisé par Frua et présenté au Salon de Paris en Octobre 1951, ainsi que deux barquettes. Ce sont ces dernières qui vont être engagées à Sebring,

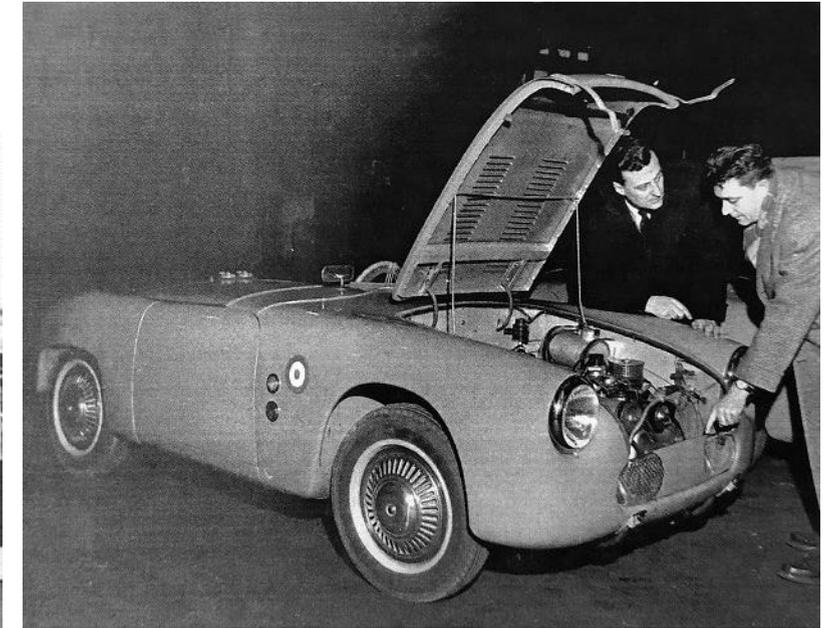
*Alec Ulmann et Hobert Cook entourent le coupé DB en plaques françaises de garage, à peine débarqué du paquebot Île-de-France, sur le port de New-York.*



officiellement sous le nom de l'usine Deutsch-Bonnet. En cas de bons résultats, leur revente avec bénéfices est assurée aux amateurs de petite cylindrée du SCCA. D'autant plus qu'elles pourraient bien rafler la mise à l'Indice de Performance.

Reste à financer l'expédition jusqu'en Floride. Gabriel Jeudy, à la tête de l'entreprise à son nom fabriquant des soupapes, va apporter le budget nécessaire, avec la création de l'Écurie DB-Jeudy. Marchal apporte un complément bienvenu. Pour l'image, Cook et Ulmann insistent pour que René Bonnet soit engagé au volant de l'une d'entre elles. Le voyage vers l'Amérique peut avoir lieu !

Une seule écurie officielle européenne, c'est peu, mais suffit à donner une dimension internationale à la course. Ulmann et Cook, tous deux excellents communicants ne vont pas se priver de le faire savoir en multipliant les articles de presse. Ils peuvent aussi compter sur l'engagement d'un constructeur



*René Bonnet présente l'une des barquettes à Bill Cook.*

national de poids, qui ne fait aucun mystère quant à ses ambitions : Briggs Cunningham ! Celui-ci a raté son rendez-vous manceau en 1951 (une seule C2-R à l'arrivée, mais non classée), mais s'est rattrapé avec deux victoires nationales à Elkhart Lake et Watkins Glen. Installé à Palm Beach, il va jouer à domicile. Il a engagé 3 exemplaires de la prochaine et prometteuse C4-R, grosse évolution de la précédente (rien que la puissance du V8 Chrysler passe de 220 à 350 ch !).

Autre invité de marque, Stirling Moss est annoncé sur le programme officiel comme participant avec Archie Bryde, mais la Ferrari qu'ils devaient utiliser ayant été accidentée, ils durent renoncer bien avant de s'envoler pour les États-Unis. Tous les autres engagés sont privés, venus essentiellement de la Côte Est des États-Unis. Hormis René Bonnet, les pilotes des DB sont américains : il fait équipe avec Bill Cook en personne, l'autre barquette étant confiée à Wade Morehouse et Steve Lansing.

Quoi qu'il en soit, Ulmann n'a pu réaliser beaucoup mieux que l'année précédente, même si certains membres ont bravé les « interdictions » de participer émanant du SCCA : Jim Kimberly, George Huntoon,...

Le rallongement du circuit nécessite plus de commissaires de course pour encadrer la compétition. Il incombe toujours aux Sebring Firemen de les sélectionner. Mais le nombre de bonnes volontés de la petite ville n'est pas indéfini et les postes de bénévoles sont justes pourvus, sans possibilité de recours en cas de défection.

La première course à Sebring n'avait nécessité que très peu de commodités : venus le matin, les concurrents avaient pliés bagages dans la nuit, une fois la course terminée. Tout le monde avait logé en ville.

Le doublement de la durée de la course et l'étalement de la manifestation sur quatre jours (vérifications techniques et administratives, journées d'essai, repas de clôture et remise des prix) obligent à certains aménagements. Certains concurrents ou spectateurs sont tentés de camper. Il faut installer des toilettes mobiles, monter des stands proposant nourriture et rafraîchissements. Et pourquoi pas des pellicules photos, quelques souvenirs...

**Les organisateurs ont trouvé un formidable slogan pour faire publicité de leur course : Noon to Midnight (de Midi à Minuit), sous-titré d'un ronflant The Sebring International Grand-Prix of Endurance.**

Les aménagements au bord de la piste sont les mêmes : panneaux noirs et fléchage jaune fluorescent, fûts métalliques peints en blanc afin de baliser de loin en loin le tracé (surtout sur les larges pistes), quelques bottes de foin aux endroits les plus dangereux. Le basculement des ravitaillements de l'autre côté de la zone de trafic l'enferme à l'intérieur du circuit : ce qui veut dire que pendant 12 heures, personne ne pourra sortir de cette zone !

**L'emplacement des stands de ravitaillement inauguré lors de cette édition est toujours le même aujourd'hui !**



Les équipements sont toujours aussi spartiates : on retrouve les mêmes tables métalliques pliantes de couleur plus claire (blanche ?) et de 2 x 4 pieds sur lesquelles on a fixé cette année un petit panneau noir avec le numéro du concurrent peint en jaune fluorescent.

L'éclairage est fourni par de simples ampoules suspendues à un câble qui court en retrait de la pit-lane.

Le poste des chronomètres est installé sur un podium de petite taille en face des ravitaillements. Il est fourni par Earl Nisonger, l'importateur KLG pour les États-Unis.

*Les « stands » de ravitaillement. On note les dessertes métalliques et les mâts de sonorisation, entre lesquels a été tendu un câble électrique d'où pendent quelques ampoules nues. En face, côté spectateurs quelques spots sont positionnés en haut de mâts similaires.*

*Au premier plan, la belle Siata Daina de Belfield / Tarpinian. Cette berlinette sur base Fiat 1400 a été carrossée par Bertone et eu un certain succès aux États-Unis. La version Gran Sport était « prête à courir ».*



# Official Rules and Entry Forms

for

## THE SEBRING INTERNATIONAL GRAND PRIX OF ENDURANCE

March 15, 1952

SPONSORED BY THE SEBRING FIREMEN, INC.

Sebring, Florida

United States of America

HELD UNDER THE INTERNATIONAL SPORTING CODE OF THE  
F. I. A. AND UNDER SANCTION AND OFFICIAL CONTEST RULES  
OF THE AMERICAN AUTOMOBILE ASSOCIATION.



Sanction No. 20R52

Le Grand Prix International d'Endurance

à

Sebring, Floride

Parrainé par les Sebring Firemen, Inc.

et sous l'égide de la A.A.A. et la F.I.A.

\*\*\*\*\*

ENGAGEMENT CLOS À MINUIT, 15 FÉVRIER 1952 au tarif normal (\$15.00)  
et à MINUIT, 1 MARS 1952 au tarif double (\$30.00)

\*\*\*\*\*

DATE DE LA COURSE : Samedi 15 Mars 1952

DATES DES ESSAIS : Jeudi et Vendredi 13, 14 Mars 1952

CIRCUIT : 5,2 miles de routes revêtues et de portions de pistes  
d'aéroport incluant trois lignes droites de 0,9 mile  
(voir le plan du circuit)

### HORAIRES

JEUDI 13 Mars et VENDREDI 14 Mars 1952 :

10:00 -- 18:00 -- VÉRIFICATIONS TECHNIQUES -- hangar A.I.S.

14:00 -- 18:00 -- ESSAIS

VENDREDI 14 Mars 1952 :

9:00 -- BRIEFING DES PILOTES -- hangar A.I.S.

SAMEDI 15 Mars 1952 :

12:00 MIDI -- DÉPART DES 12 HEURES

18:45 -- ALLUMAGE DES PHARES

00:00 MINUIT -- ARRIVÉE

DIMANCHE 16 Mars 1952 :

11:00 BARBECUE DE LA VICTOIRE ET REMISE DES PRIX

-- au Hammock National Park, Sebring, Floride

SITUATION DE SEBRING, FLORIDE: sur la route US27 au centre de la Floride,  
légèrement au Sud d'Avon Park.

*Règlement officiel  
et fac-similé  
en français  
du programme.  
La manifestation  
s'étale désormais  
sur 4 jours.*

Derrière la MG de Keeley / Norcross, le petit poste de chronométrage. En bas à gauche, l'horloge marque 1h55...

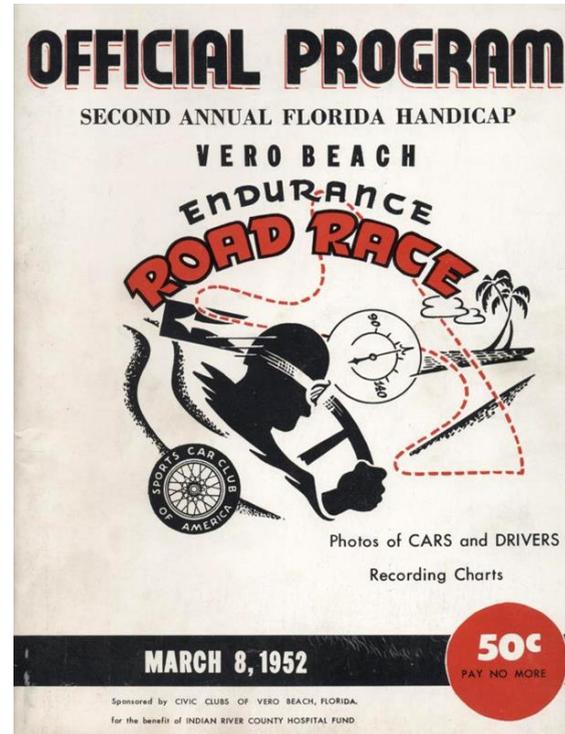


La date choisie dans le calendrier sportif international est le 15 Mars. Ce qui permet de ne pas rentrer en concurrence avec les dates en Europe, la saison des courses en circuit y commençant généralement plus tard.

### Le mois de Mars reste jusqu'à maintenant le mois traditionnel où se tiennent les 12 heures de Sebring.

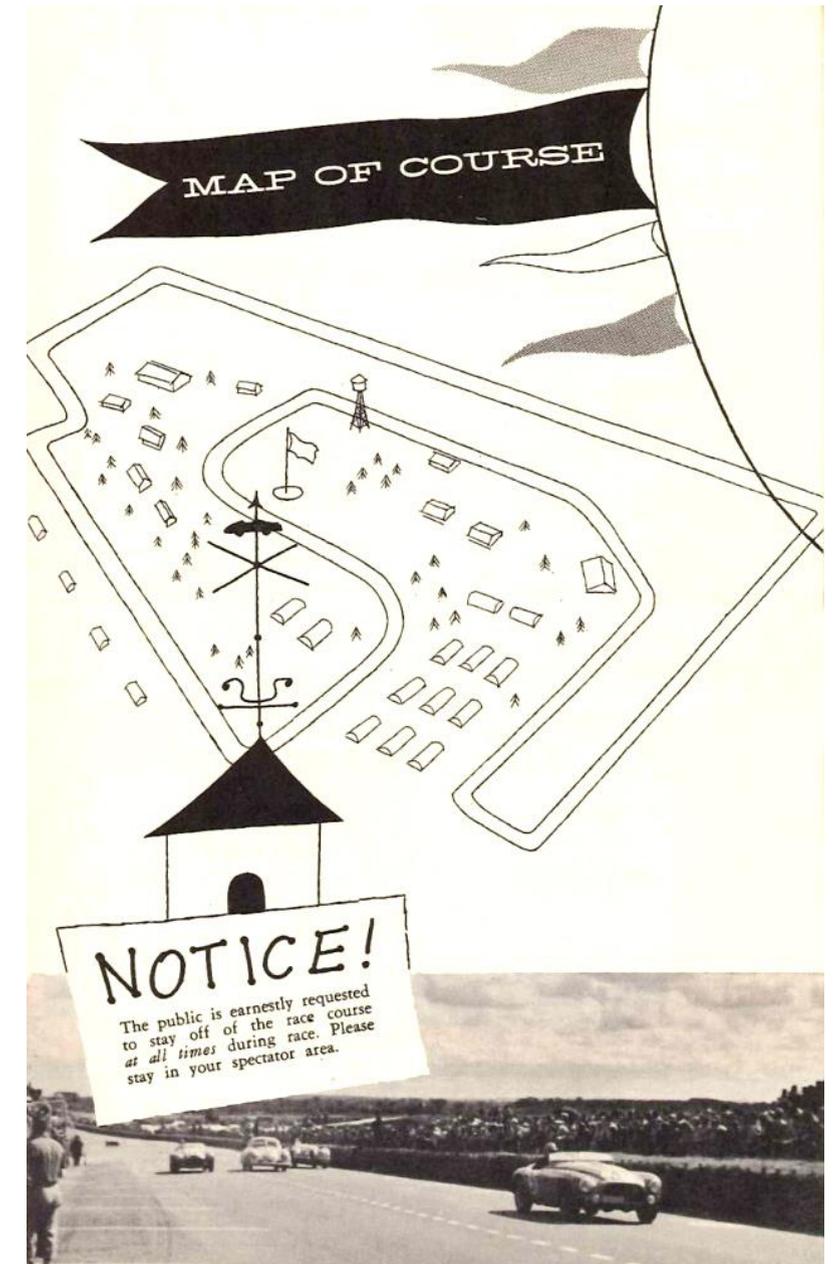
Même si la météo de la Floride est largement plus clémente que dans le reste du pays à cette période, ce choix n'est cependant pas très pertinent car c'est la saison où la descente subite d'un front froid peut provoquer des pluies torrentielles inondant les terres. Et nous le verrons, cette règle ne va pas manquer de s'appliquer à quelques éditions des 12 heures.

À commencer par celle-ci.



Programme de la course d'endurance du SCCA à Vero Beach, pour contrer les 12 heures de Sebring. La mention « second annual Florida Handicap » est une filiation limpide à la course de 1950 à Sebring qui était organisée officiellement par le SCCA.

Plan du circuit de Sebring. Avez-vous trouvé où a été prise la photo l'illustrant ?



### Le SCCA va jouer un bon tour à Ulmann et sa petite équipe en programmant une course de ... 12 heures à Vero Beach, Floride, le week-end précédent !

Le but est évidemment de siphonner des concurrents aux organisateurs dissidents. D'autant plus que 3 courses sont au programme : 1 heure, 3 heures et 12 heures.

Pour ceux qui en ont les moyens, c'est une belle opportunité de participer à deux courses à une semaine d'intervalle et 160 kilomètres l'une de l'autre tout en prenant entre les deux quelques jours de vacances au soleil.

Sous réserve de ne pas avoir cassé sa monture dès le premier rendez-vous et ainsi de ne pouvoir se présenter au départ de la course de Sebring. Et c'est exactement ce qui va se passer.

Le 22 Avril 1952

# THE AUTOCAR

4 Avril 1952

« Le sport »

Un évènement particulier semble s'être produit en Amérique, qui, à mon avis, ne pouvait se produire que dans ce pays. L'organe directeur de la course automobile y est l'American Automobile Association et le seul grand club qui s'intéresse au sport de la course sur route tel que nous le connaissons est le Sports Car Club of America. Ce dernier s'est développé à une vitesse considérable au cours des dernières années et compte aujourd'hui quelque 2 500 membres, dont la quasi-totalité des pilotes les plus connus de la course sur route américaine. C'est remarquable, mais le problème est que ce club a apparemment développé un sentiment exagéré de ses propres pouvoirs et de son importance.

Récemment, ses propres courses n'ont été ouvertes qu'à ses membres - des réunions à huis clos, en fait - et toute tentative de la part d'un autre organisme d'organiser des courses ouvertes ou internationales s'est heurtée à de sévères critiques. Les choses ne se sont pas arrêtées là, puisque le succès de la course internationale de 12 heures à Sebring, sous l'égide de l'A.A.A., le 15 mars, a été rapidement menacé par la promotion immédiate par le S.C.C.A. d'une autre course de 12 heures dans la même région, à Vero Beach, une semaine plus tôt. Il s'agit là d'une tentative de s'arroger l'exclusivité de l'organisation des courses sur route américaines, et cela semble être un défi ouvert à l'autorité de l'A.A.A.

Si cette dernière solution est effectivement mise en place, il est fort probable que les chances de certains des pilotes américains concernés à participer à des épreuves européennes seront affectées, car la participation à une épreuve hors-la-loi non sanctionnée par l'organisme national devrait logiquement entraîner la suspension automatique de la licence de compétition internationale de tout pilote.

Une grande partie des problèmes semble provenir de la vieille bataille « amateur contre professionnel » qui a tant affecté régulièrement d'autres grands sports. Heureusement, dans le sport automobile européen, cette distinction n'est pas faite, et la course ne s'en porte que mieux ; mais en Amérique – ce pays de la démocratie ! – l'émotion est vive à ce sujet. Il sera intéressant de voir le résultat de toute cette controverse ; il faut évidemment s'employer à faire quelque chose pour résoudre ce problème, avant que le monde entier ne commence à en rire et que la course sur route américaine ne sombre dans le ridicule.

J.A. Cooper

MR J. A. Cooper  
THE AUTOCAR  
Dorset House  
Stamford Street  
London, S.E.1, England

Cher Mr Cooper,

J'ai lu avec beaucoup d'intérêt votre article intitulé « le Sport » dans le numéro du 4 avril d'AUTOCAR, auquel je suis abonné. Je suis également président du Sports Car Club of America, organisme avec lequel j'ai été lié à différents postes officiels au cours des quatre dernières années. Je me sens donc dans une certaine mesure qualifié pour commenter votre article.

Tout d'abord, l'American Automobile Association n'est pas « l'organe directeur de la course automobile » ici. C'est l'un des nombreux organismes gouvernants, au même titre que le S.C.C.A et la N.A.S.C.A.R., chacun régissant un aspect différent de la compétition automobile.

Le SCCA a relancé le sport de la course sur route aux États-Unis. Il est vrai qu'il existe d'autres excellents clubs impliqués dans cet effort, mais le SCCA est de loin le plus grand et le plus performant, et est généralement reconnu comme le leader incontesté de ce mouvement.

Dans votre article, vous dites que « le problème est que ce club a apparemment développé un sentiment exagéré de ses propres pouvoirs et de son importance ». Cette affirmation implique une condition qui n'existe pas en fait. Les affaires du club sont administrées par des amateurs élus à leurs fonctions respectives, et je vous assure que ces hommes et les membres du club n'ont pas une idée exagérée de leurs propres pouvoirs et de leur importance. Les dirigeants élus du SCCA dirigent les affaires du Club conformément aux souhaits exprimés par la majorité des membres. Le Club est une organisation démocratique dans laquelle chacun a la possibilité de s'exprimer, mais, bien sûr, c'est la volonté de la majorité qui prime.

Vous déclarez en outre que « toute tentative de la part d'un autre organisme d'organiser des courses ouvertes ou internationales s'est heurtée à de sévères critiques ». Ce n'est pas le cas. Divers événements ont été parrainés par d'autres organismes avec lesquels SCCA a pleinement coopéré (par exemple, les récentes courses sur l'aéroport de Lindon ou à Palm Springs, en Californie).

En ce qui concerne la situation en Floride, au début de l'automne dernier, le SCCA a confirmé à ses membres qu'il y aurait une course d'endurance en Floride, qui devait être la course de Sebring. Cette course a été initialement créée par le SCCA en 1951 (sic) et a été programmée comme événement SCCA en 1952. Mais un groupe promotionnel indépendant, traitant directement avec la ville de Sebring, est entré en scène ; sur quoi le SCCA a été amené à retirer son parrainage de l'événement. Ayant une obligation envers ses membres, le SCCA a mis en œuvre la compétition promise sur le site de Vero Beach. Si nous avions souhaité « menacer » la course de Sebring, nous aurions couru l'épreuve de Vero Beach à la même date ; ou nous aurions pu décourager les pilotes SCCA de concourir. Or la plupart des engagés à Sebring étaient en effet des pilotes SCCA. Il ne s'agit certainement pas « d'une tentative de s'arroger l'exclusivité de l'organisation des courses sur route américaines » dont vous parlez.

Vous évoquez en outre un « défi ouvert à l'autorité de l'A.A.A ». Ce n'est pas non plus le cas. Nous avons eu une réunion préliminaire amicale avec l'AAA et essayons depuis plusieurs mois de rencontrer l'AAA afin de résoudre les problèmes liés aux cas des licences internationales.

Je pense personnellement qu'« avant que le monde entier ne commence à en rire et que la course sur route américaine ne sombre dans le ridicule », il serait peut-être bon de reconsidérer le fait que la course sur route est, du moins en ce qui concerne l'histoire récente, un sport très jeune aux États-Unis, et que ce sport a atteint une popularité incroyable, principalement grâce aux efforts du SCCA et de certains autres clubs. Cet effort a largement contribué à la création d'un remarquable marché pour vos excellentes voitures de sport anglaises.

J'espère avoir l'occasion de vous rencontrer personnellement dans le futur afin que nous puissions discuter de vive voix de ces questions, car je suis sûr alors que vous n'écrieriez plus un article similaire à celui-ci. Je ne peux m'empêcher de penser que vous avez été tout simplement mal informé.

Sincèrement  
Fred G. Wacker  
Président du SCCA

La classe B, celle des grosses cylindrées la plus spectaculaire et parmi laquelle pouvait se trouver le potentiel vainqueur, est décimée : la boîte de vitesse fragilisée de la Cad-Allard de Paul O'Shea, que Paul et Tommy Cole ont conduit à la 2<sup>e</sup> place absolue à Vero Beach n'a pu être reconstruite à temps ; Erwin Goldschmidt de New York, qui a eu des problèmes avec la boîte automatique Hydra-Matic de sa nouvelle Cad-Allard toute la semaine a dû finalement renoncer quand l'arbre principal s'est bloqué, sur la route de Sebring, la nuit précédant la course ; Jim Kimberly a retiré sa Ferrari 340 America Spyder gagnante à Vero Beach pour la remplacer par une 225 S avant de déclarer forfait ; quant à l'Allard de Warner / Burrell, elle ne s'est tout simplement pas présentée.

Mais c'est surtout le retrait des très attendues Cunningham C4-R qui cause le plus de tort à l'intérêt de la course. Terminées tard dans la nuit du 13 au 14, elles ne sont tout simplement pas prêtes à effectuer leurs premiers tours de roue et le constructeur américain, plutôt que d'essayer un cuisant revers, préfère renoncer. Il sera néanmoins engagé de dernière minute sur la Ferrari 340 America de Bill Spear. La liste des engagés est tellement chamboulée que la version imprimée quelques jours plus tôt dans le programme vendu 50¢ sur place ne veut plus dire grand-chose. C'est un gros coup dur pour Ulmann et une demi-victoire pour le SCCA : 33 voitures sont au départ, soit 5 seulement de plus que l'année précédente.

### Au matin de la course, le beau-temps des jours précédents va vite faire place à l'arrivée brusque d'un front froid et son cortège de pluies.

Les conditions sont telles que la direction de course décide de reporter le départ, initialement prévu à midi. Et puis, par miracle, vers 11h00, la pluie va s'arrêter aussi rapidement qu'elle avait commencé. Le temps d'effectuer un tour de reconnaissance, qui va permettre de modifier légèrement le balisage de la piste Nord-Sud par la faute d'une légère dépression dans laquelle l'eau s'est accumulée dangereusement, le départ est programmé pour 13h00. Les autos sont positionnées en épi côté ravitaillement, les pilotes en place en face, sous les ordres du starter juché sur une échelle mobile aéronautique de mécanicien.



### LISTE DES PARTANTS

N°	équipage	concurrent	marque	modèle	classe
1	Irish / Fergus	R. H. Irish	Siata	1400 Gran Sport	F
2	Thompson / Kinchloe	R. K. Thompson Jr	MG	TD Mk II	F
4	Ash / van Driel	D. H. Ash	MG	TD Mk II Special	F
5	O'Hare / Allen	F. F. Allen	MG	TD Mk II	F
7	Ehrmann / Wilder	S. F. Wilder	Morgan	Plus 4	D
8	Spear / Cunningham	W. C. Spear	Ferrari	340 America	C
9	Kulok / Grey	J. S. Donaldson	Frazer-Nash	Le Mans Replica	E
10	Brunage / Brunage	H. L. Brunage	Volkswagen	Special	F
11	Grier / Collins	R. S. Grier	Allard	J2 Ford	C
12	Ramos / Cummings	P. Ramos	MG	TC	D
13	Rogers / Dagavar	F. N. Dagavar	Jaguar	XK120	C
16	Ferguson / Erickson	J. F. Ferguson	Siata	Daina 1400 berlinetta	F
18	Belfield / Tarpinian	R. E. Belfield	Siata	Daina	F
22	Huntoon / Stiles	B. S. Cunningham	Siata	300BC Crosley	G
23	Schott / Carroll	C. M. Schott	Jaguar	XK120	C
24	Bonnet / Cook	Automobiles D.B.	DB - Panhard		H
25	Lansing / Morehouse	Automobiles D.B.	DB - Panhard		H
26	Wing / Spitler	John Gifford Motors	Morris	Minor	G
28	Simpson / Colby	J. Simpson	Ferrari	166MM	E
29	Keeley / Norcross	J. Keeley	MG	TC	F
34	Patton / Bailey	N. K. Patton Jr	MG	TD	F
38	Hirsch / Gegen	D. Hirsch	Aston-Martin	DB2	D
39	Linton / Scatchard	Speed Craft Enterprises	Siata - Crosley		H
40	Schrafft / Viall	G. F. Schrafft	Crosley		H
43	Sarle / Rauch	W. A. Rauch	MG	TD	F
45	McDonald / Kennedy	R. O'Brien	Jaguar	XK120	C
47	Greenwood / Ceresole	Paul Ceresole	Cisitalia	Spyder	G
50	Sanderson	G. Sanderson	Crosley	Hot Shot	H
51	Clarke / Hassan	C. R. Hassan	Bandini - Crosley		G
52	Hansgen / Pearsall	F. R. Pearsall	MG	TD	F
54	Easton / Scully	A. Scully	Mercury		C
57	O'Brien / Cicurel	B. O'Brien	Ferrari	166MM	E
89	Wallace / Yates	Jack Pry Motors	Jaguar	XK120	C



**Finalemment,  
devant 8.000 à 10.000 spectateurs,  
le départ est donné à 13h05  
par Russell Boss, starter délégué du AAA.**

La petite MG de Thompson / Kinchloe réalise un départ sensationnel, mais se fera manger dès les premiers mètres par l'une des Jaguar XK120. La fin de premier tour voit logiquement la Ferrari 340 n°8 prendre la tête. Bien que Cunningham n'ait pu amener à temps ses C4-R, il se console en participant au volant de cette 340 America #0118A appartenant à Bill Spear,



*La première auto à jaillir est la MG de Thompson / Kinchloe. Cette vue rapprochée nous permet aussi d'identifier la Nash-Healey jaune première génération, voiture personnelle d'Alec Ulmann, stationnée au pied de l'échelle mobile comme pace-car officiel.*

*Dans un instant, l'une des Jaguar XK120, bien plus puissante, va prendre la tête. On notera l'absence de cordon de sécurité pour canaliser la foule qui s'approche dangereusement et les quelques flaques d'eau encore présentes.*



son copilote, qui l'a engagé aux 24 heures du Mans l'année précédente (abandon), puis lors de différentes épreuves SCCA avec une certaine réussite. Cunningham engage par ailleurs une Siata 300 BC à moteur Crosley pour la paire George Huntoon / Phil Stiles.

Elle est suivie par Larry Kulok sur la Frazer-Nash Le Mans replica #421/100/160, moteur FNS 1/37 toute neuve. Propriété de L. Stuart « Duke » Donaldson, elle est la première Frazer-Nash d'après-guerre à poser ses roues aux États-Unis. Avec son moteur de « seulement » 2 litres de cylindrée, personne ne l'attendait à pareille fête.

Ce premier tour sera aussi le dernier pour la pataude Mercury gris-bleu d'Easton / Scully, seule voiture américaine de grande série engagée et qui se retire sans gloire de la compétition.



*Un pilote qui s'appelle Scully, qui disparaît (du classement) sur un ancien aéroport militaire US... Cela doit être un gag !*

*L'image ci-dessous est de qualité très médiocre, mais cette phase de course, qui est très probablement le premier tour, nous permet d'apprécier les Esses dans leur toute première configuration, c'est-à-dire un gauche-droite serré, non encore modifié, nécessitant un freinage vigoureux.*

*En haut à droite : l'arrivée depuis Tower-turn, puis les Esses à gauche, avant d'enrouler le gauche rayonnant autour de la place centrale du camp, jusqu'à l'amorce de Big Bend, en bas à droite. Les Esses sont encadrés par deux lignes de bottes de paille.*

*Nous sommes en début de course, la piste tard à sécher, un peu avant Tower-turn. La Frazer Nash de Kulok / Grey prend un tour à la MG TD de Hansgen / Pearlsall et la Siata-Crosley prototype de Linton / Scatchard. Au second plan, les voitures des spectateurs sont sagement alignées en bord de piste sans aucune protection. Au fond, le hangar de l' AIS.*

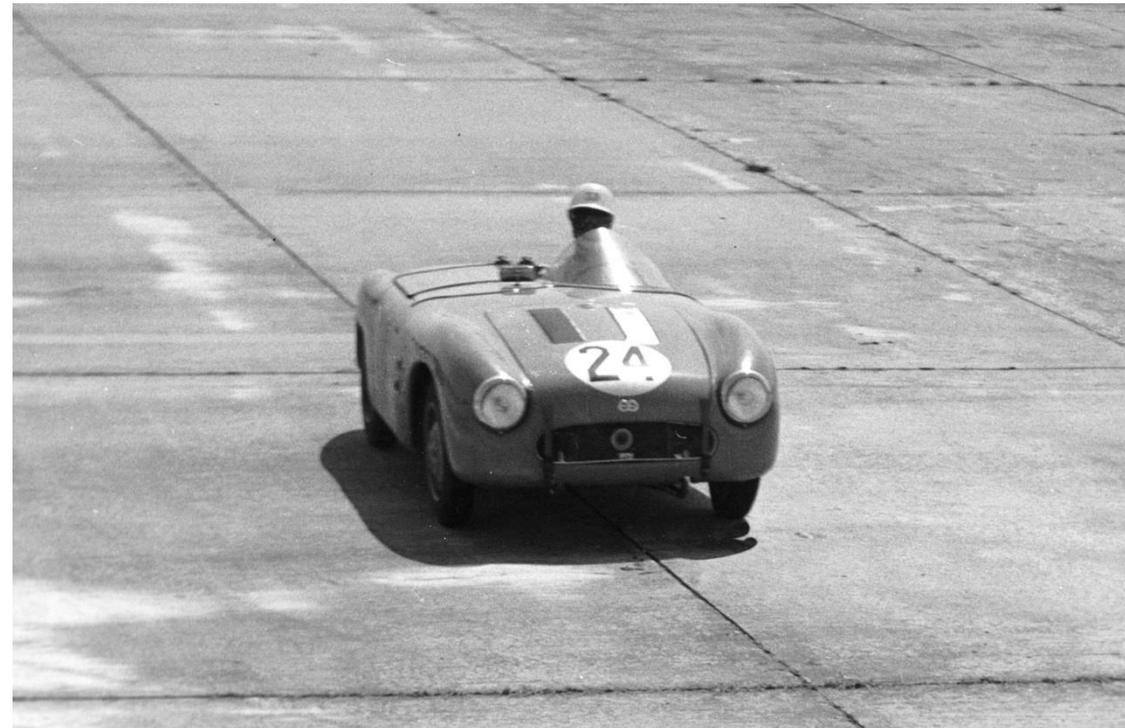


Au classement à l'Indice de Performance, les deux D-B prennent d'autorité la tête, la n°25 de Bonnet / Cook devant la n°24 de Lansing / Morehouse. La marque française pointe également en tête de la classe H (-750cm<sup>3</sup>) qui retient toute l'attention des connaisseurs puisque c'est la catégorie de la gagnante des 6 heures 1950.

S'il y a bien deux Crosley inscrites cette année, les plus intéressantes sont les Siata-Crosley. Ces hybrides italo-américains sont nés lorsque Tony Pompeo en visite à l'usine Siata en 1951, remarque dans un coin un joli prototype de spyder dérivé du coupé Orchidea. Convaincu qu'il existe un marché pour une telle auto aux États-Unis en la basant sur le châssis plus simple de l'Amica, il rentre à New York avec le prototype qu'il équipera d'un moteur Crosley affûté. Il en confie le volant à Otto Linton qui la rachètera à l'issue de la saison. C'est cette voiture peinte en bleu de France et équipée d'un nouveau moteur encore plus préparé qu'il engage à Vero Beach puis à Sebring. Tony Pompeo a de son côté commandé 3 Siata qui seront carrossées à l'identique par Baritone et qui prendront l'appellation de 300BC. On retrouve l'une d'elles engagée par Cunningham pour Huntoon et Stiles. Par la suite, Siata produira une série de 50 300BC redessinées par Mario Revelli de Beaumont.

La participation de la Siata-Crosley de Linton à Sebring est typique des histoires savoureuses du SCCA des origines: ayant cassé son vilebrequin dès la première journée d'essai, il envoie un membre de son équipe en chercher un nouveau à Philadelphie, pendant qu'il démonte l'intégralité de son moteur à même la chambre de son motel ! Les pièces sont stockées dans la baignoire et l'évier rempli d'essence sert à leur nettoyage. Lorsque le moteur est remonté juste à temps le matin de la course, il s'empresse de procéder au check-out et de filer vers le circuit, laissant une chambre dévastée. Les années suivantes, Otto Linton évitera soigneusement de retourner dans ce même motel, pourtant le plus pratique, de peur qu'on le reconnaisse...

La dernière auto engagée équipée d'un moteur Crosley est la Bandini Siluro de Chuck Hassan, l'une des premières construites et peinte de couleur rouge. Sa silhouette très basse qui lui a donné son nom (torpille) et son poids ultra-léger (son châssis ne pèse guère que 20kg !) en ont fait une redoutable machine dans les petites classes de cylindrée, aux États-Unis



La D-B n°24 menée par un équipage 100% américain va bientôt être amenée à tenir un rôle essentiel pour la petite marque.



Pour le moment, c'est la 25 de Bonnet / Cook qui tient la corde.



La photo de gauche, où l'on retrouve la Bandini en chasse derrière la MG TD de Thompson / Kinchloe, nous dévoile un endroit du circuit rarement montré : il s'agit de l'intersection entre la piste NS et la piste NE-SO, aux ¾ de the Straight.

Au fond, le château d'eau et légèrement à sa droite, la tour de contrôle. On remarque que seule la partie des pistes utilisée pour la compétition a été désherbée.



La Bandini Siluro de Chuck Hassan, l'une des toutes premières construites.

comme en Europe. Après plusieurs saisons de compétitions, son 3<sup>e</sup> propriétaire Clair « Sony » Reuter, à la demande des autorités SCCA, dû supprimer les ailes « motos » désormais interdites et adapta la carrosserie en fibre de verre d'une barquette Devin en kit qu'elle a toujours aujourd'hui.

**Coup de théâtre, peu après 17h00 :  
la Ferrari en tête de la course  
abandonne sur bris de différentiel.  
La Frazer-Nash n°9 prend  
Immédiatement la tête.**

La performance de la voiture britannique est d'autant plus marquante qu'elle est descendue par la route de New-York, les 1380 miles du parcours achevant tout juste son rodage.

Bien qu'elle ne soit pas vraiment une auto sportive et, comme l'année dernière, l'agilité de la seule Morris Minor engagée en a épaté plus d'un, qui s'amusait d'autant plus aux facéties de ses pilotes John Gilfford et Roger Wing qui, dans la partie sinueuse des Esses, arrivaient à tenir le rythme d'autos bien plus puissantes et a les klaxonner pour demander le passage !

**C'est au tour du leader du classement  
à l'Indice de connaître des problèmes :  
la D-B de Bonnet / Cook est arrêtée  
à son stand sur bris d'alternateur.  
La 2<sup>e</sup> D-B récupère la 1<sup>ère</sup> place.**

C'est un bien mauvais coup pour la petite marque de Champigny. La réparation va prendre 2 heures, qui lui fait perdre toute chance de figurer au top du classement qu'elle pouvait légitimement revendiquer. René Bonnet va tout mettre en œuvre pour que la D-B restante conserve sa position de leader. Sur celle-ci, après un premier et court relais de Steve Lansing, Wade Morehouse va piloter 5 heures de rang. Pour en assurer le classement (et sur les conseils avisés de Bill Cook, conscient de ce qu'une victoire d'un pilote étranger pourrait procurer comme avantage publicitaire outre-Atlantique) René Bonnet ne va pas hésiter à en prendre le volant.

*Grand animatrice du début de course, la Ferrari 340 America de Cunningham / Spear sera trahie par son différentiel.*



*Cette image extraite d'un merveilleux petit film amateur nous montre à l'extrême droite un bien curieux panneau de virage. Il s'agit très probablement du recyclage du panneau du seul virage à droite à 45° de l'édition 1950, retourné pour correspondre à First ou Second Bend.*



*L'Aston-Martin DB2 de Dave Hirsch / Bob Gegen, à l'approche de Tower turn.*

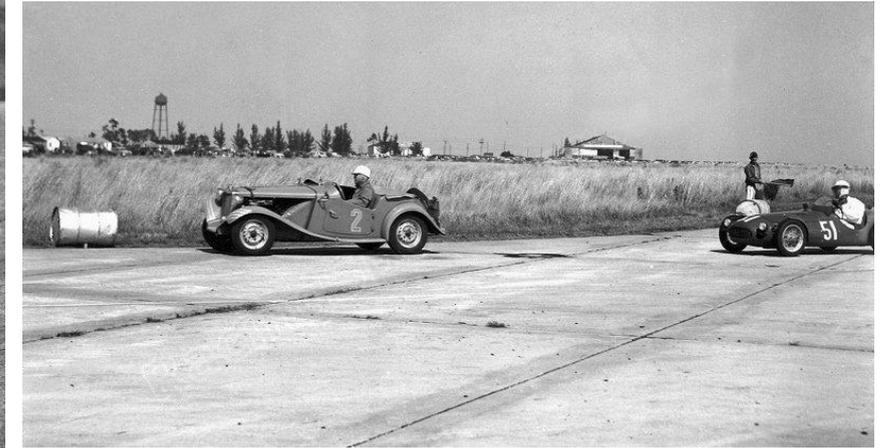


*À l'épingle, la Morgan de Gus Ehrman devant la MG de Norcross. Au fond, les baraquements conservés du Hendricks Field.*

L'Aston-Martin DB 2 de Dave Hirsch et Bob Gegen, après un bon début de course, va abandonner au 29<sup>e</sup> tour, ses amortisseurs hors-service. En revanche, la Jaguar XK120 N°23 de Schott et Carroll est à la fête, solidement installée à la seconde place. Pour celle de McDonald / Kennedy, la course a failli s'arrêter dans les bottes de paille de Tower Turn. Elle repartira mais abandonnera, au 39<sup>e</sup> tour, pression d'huile à zéro.

À l'entrée de U-Turn, la Bandini Siluro en chasse derrière la MG TD Mk II de Thompson / Kinchloe.

*Née dans les années 30, la MG TA, devenue TC puis TD après la guerre est un incontournable des courses de Sports Cars, en Europe comme aux États-Unis, en classe 1500 cm<sup>3</sup>. Derrière celle de Patton / Bailey, la seule Allard J2 au départ, pilotée par Robert Grier / Mike Collins et managée par ... René Dreyfus en personne ! L'ancien pilote d'avant-guerre a émigré en Amérique et s'est reconverti dans la restauration, mais ne boude pas le plaisir d'effectuer de temps en temps une petite pige automobilistique.*



Toute l'ambiance des origines de Sebring dans ces deux rares clichés en couleur à Tower Turn : les spectateurs sans contrainte en bord de piste, le ciel bleu, les fûts métalliques blancs balisant le tracé...

À gauche, Cette étrange biplace est en fait une MG TD à carrosserie spécifique, propriété de David Ash associé à John van Driel. Grand fidèle de la marque à l'octogone, Ash travaille déjà sur une nouvelle « spéciale » qu'il fera carrosser magnifiquement en Italie et que l'on verra aux États-Unis dès le mois de Mai 1952.

En contre-champ, la D-B de Lansing / Morehouse négocie cette même courbe courbe ramenant à l'intérieur du camp. On remarque les pylônes d'éclairage de la zone de trafic.

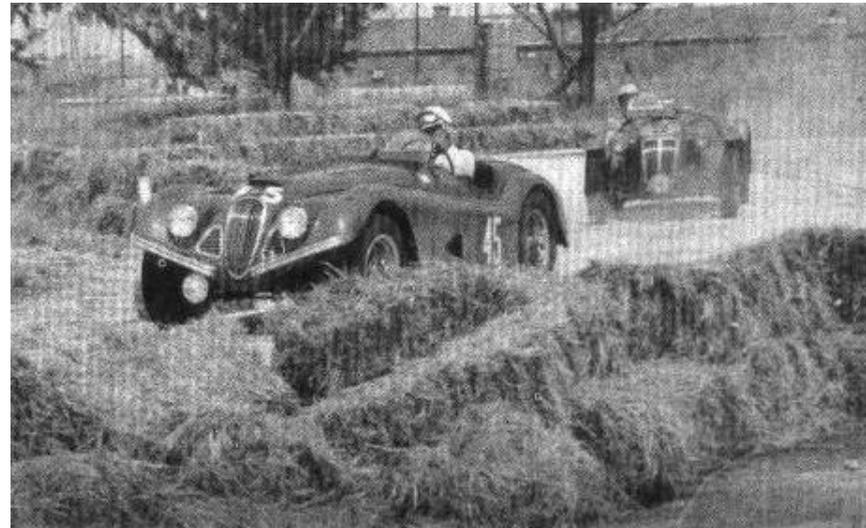


La Ferrari 166MM de Bob O'Brien et Richard Cicurel est en embuscade juste derrière le trio de tête.

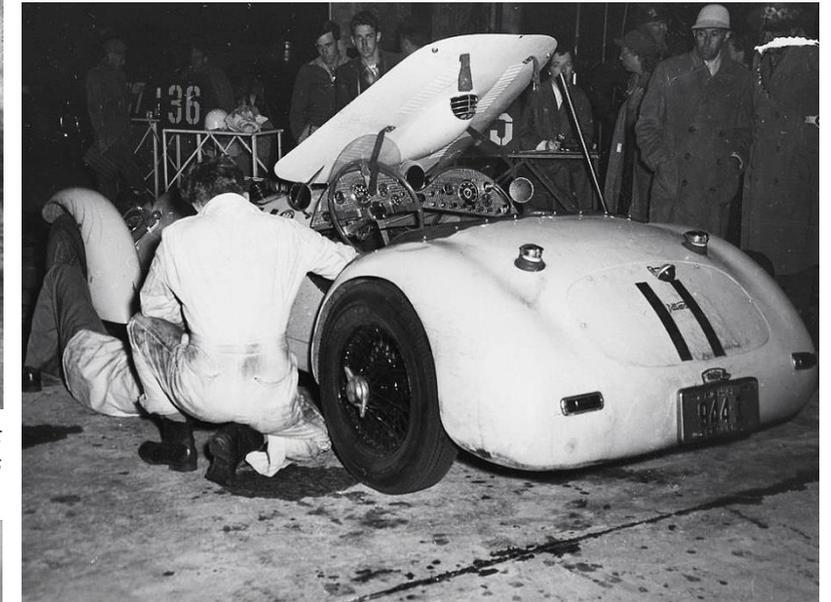
**Il est 18h45 précise lorsque Russell Boss signale aux concurrents d'allumer leurs phares. Partis une heure plus tard que prévu, la partie nocturne de la ronde s'annonce plus importante que prévue.**

Bientôt, l'Allard J2 de Grier / Collins rentre à son stand, en proie à des problèmes de transmission. Elle devra jeter l'éponge au 79<sup>e</sup> tour. Les efforts d'Otto Linton pour remonter à temps le moteur de sa Siata (et ruiner une chambre de motel) auront été vain : il casse à nouveau son vilebrequin ! Fin de course également pour la Cisitalia Spyder de Greenwood / Ceresole au 108<sup>e</sup> tour.

Si la première place semble promise à la Frazer-Nash de Kulok / Grey toujours en tête, la deuxième est beaucoup plus disputée. À l'étonnement de tous, la petite Siata 1400 Gran Sport d'Irish / Fergus est passée devant la Jaguar de Schott / Carroll. Mais la différence entre les deux est infime, qui promet une belle bataille finale.



Vue ci-dessus dans les Esses, la Jaguar de McDonald / Kennedy est reconnaissable à ses ailes avant échancrées et ses demi pare-chocs inclinés. Elle sortira spectaculairement à Tower Turn.



Arrêt au stand pour l'Allard J2 de Robert Grier / Mike Collins. Le mécanicien couché sous la voiture indique que le problème de transmission est déjà présent. Rappelons que suivant le règlement très strict, seules deux personnes peuvent travailler conjointement sur la même auto. Derrière à droite, René Dreyfus affiche une mine sombre.

L'aventure de la petite Siata en Floride n'avait pas très bien commencé : prêtée par Tony Pompeo, Dick Irish l'a descendu de New-York jusqu'en Floride par la route où elle participa aux 12 heures de Vero Beach mais eut quelques problèmes de joint de culasse : « Tony Pompeo nous amena un nouveau joint dans sa valise pour Sebring, mais dire qu'il est arrivé un peu froissé est un euphémisme. Nous nous sommes alors souvenu que l'on pouvait confectionner un joint à partir d'une feuille d'aluminium recuit. »

Dès le départ, la Siata fait jeu égal avec certaines autos au plus fort potentiel : « j'ai pu faire un bout de route avec la Ferrari 166 Barchetta 2 litres ex-Bill Spear conduite par Dick Cicurel et Bob O'Brian. Je l'ai passé dans le premier virage, suis resté en tête jusqu'à l'épingle puis sur Warehouse Straight. La Ferrari m'a dépassé sur les longs runways de l'aéroport, mais je l'ai rattrapé dans le dernier virage et nous sommes passés ainsi devant les stands, prêts à répéter la passe d'armes.

Après le changement de pilotes, je suis allé à leur stand leur dire que je n'aurai jamais pensé pouvoir suivre une Ferrari, mais que j'avais détesté en suivre une malheureusement aphone! Ça les a vraiment énervés ! »



Dernier arrêt au stand pour Robert Fergus qui ramène la Siata n°1 en deuxième position. Le problème du joint de culasse réglé, la petite équipe n'a eu d'autre ennui qu'une ampoule de longue-portée grillée.



Il s'agit d'un simple arrêt de routine pour refaire les pleins (essence, eau, huile) et changer de pilote. Au moment de repartir, Dick Irish actionne le démarreur mais rien ne se passe.

Son mécanicien Chuck a ouvert fébrilement le capot et inspecte le circuit électrique pendant que son collègue Walter l'éclaire à l'aide d'une simple lampe de poche.



La tension est palpable sur les visages : à cet instant, la Jaguar n°23 vient de reprendre la seconde place. Un officiel s'est approché qui contrôle qu'aucune assistance interdite n'intervient.

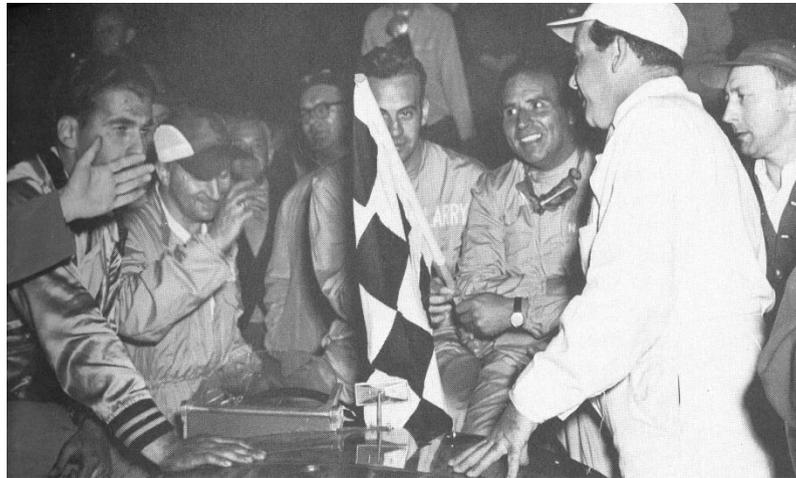


Et puis subitement, le moteur repart. Dick Irish se lance à la poursuite de son adversaire pour tenter de lui reprendre la 2<sup>e</sup> place !



Lors de son dernier arrêt, la Siata a perdu près de 4 minutes. À coup de 19 secondes au tour, elle remonte comme une fusée sur la Jaguar ! Mais ses efforts seront vains.

**Lorsque le drapeau à damiers s'abaisse, il manque encore 45 secondes à Irish / Fergus pour ravir la seconde place à Schott / Caroll. Avec 5 tours d'avance, Kulok et Grey remportent la 1<sup>ère</sup> édition des 12 heures de Sebring.**



La Ferrari 166MM de O'Brien / Cicurel talonnée par la Jaguar XK120 de Wallace / Yates échouent dans cet ordre à 1 tour seulement du podium. Si la victoire de la Frazer-Nash semblait assurée depuis un moment, la bataille pour les accessits a en revanche passionnée la foule qui est restée nombreuse jusqu'au dénouement à 1 heure du matin.

La MG TD à carrosserie spéciale de David Ash qu'il partageait avec John van Driel se classe 6<sup>e</sup> - et première du classement officieux des MG TD. Malgré son petit moteur 750 cm<sup>3</sup>, la D-B n°25 termine à une remarquable 7<sup>e</sup> place au classement général, à seulement 15 tours du vainqueur. Mais ce classement n'était évidemment pas son objectif principal.

### CLASSEMENT GÉNÉRAL

	N°	équipage	concurrent	marque	modèle	tours	classe/position
1 <sup>er</sup>	9	Kulok / Grey	J. S. Donaldson	Frazer-Nash	Le Mans replica	145	E 1 <sup>er</sup>
2 <sup>e</sup>	23	Schott / Caroll	C. M. Schott	Jaguar	XK120	140	C 1 <sup>er</sup>
3 <sup>e</sup>	1	Irish / Fergus	R. H. Irish	Siata	1400 Gran Sport	139	F 1 <sup>er</sup>
4 <sup>e</sup>	57	O'Brien / Cicurel	B. O'Brien	Ferrari	166MM	138	E 2 <sup>e</sup>
5 <sup>e</sup>	89	Wallace / Yates	Jack Pry Motors	Jaguar	XK120	138	C 2 <sup>e</sup>
6 <sup>e</sup>	4	Ash / van Driel	D. H. Ash	MG	TD MkII special	133	F 2 <sup>e</sup>
7 <sup>e</sup>	25	Lansing / Morehouse / Bonnet	Automobiles D.B.	DB - Panhard		130	H 1 <sup>er</sup>
8 <sup>e</sup>	2	Thompson / Kinchloe	R. K. Thompson Jr	MG	TD MkII	129	F 3 <sup>e</sup>
9 <sup>e</sup>	7	Ehrman / Wilder	S. F. Wilder	Morgan	Plus 4	128	D 1 <sup>er</sup>
10 <sup>e</sup>	52	Hansgen / Pearsall	F. R. Pearsall	MG	TD	128	F 4 <sup>e</sup>
11 <sup>e</sup>	10	Brundage / Brundage	H. L. Brundage	Volkswagen	Special	128	F 5 <sup>e</sup>
12 <sup>e</sup>	5	O'Hare / Allen	F. F. Allen	MG	TD MkII	125	F 6 <sup>e</sup>
13 <sup>e</sup>	24	Bonnet / Cook	Automobiles D.B.	DB - Panhard		99	H 2 <sup>e</sup>
14 <sup>e</sup>	50	Schrafft / Viall	G. F. Schrafft	Crosley		94	H 3 <sup>e</sup>
15 <sup>e</sup>	26	Wing / Spitler	John Gifford Motors	Morris	Minor	75	G 1 <sup>er</sup>
16 <sup>e</sup>	50	Sanderson	G. Sanderson	Crosley	Hot Shot	72	H 4 <sup>e</sup>
17 <sup>e</sup>	13	Rogers / Dagavar	F. N. Dagavar	Jaguar	XK120	64	C 3 <sup>e</sup>

### ABANDONS

18 <sup>e</sup>	47	Greenwood / Ceresole	P. Ceresole	Cisitalia	Spyder	105	
19 <sup>e</sup>	11	Grier / Collins	R. S. Grier	Allard	J2 Ford	73	
20 <sup>e</sup>	34	Linton / Scatchard	Speed Craft Enterprises	Siata - Crosley		67	
21 <sup>e</sup>	34	Patton / Bailey	N. K. Patton Jr	MG	TD	63	
22 <sup>e</sup>	51	Clarke / Hassan	C. R. Hassan	Bandini - Crosley		55	
23 <sup>e</sup>	8	Spear / Cunningham	W. C. Spear	Ferrari	340 America	51	
24 <sup>e</sup>	12	Ramos / Cummings	P. Ramos	MG	TC	43	
25 <sup>e</sup>	45	McDonald / Kennedy	R. O'Brien	Jaguar	XK120	37	
26 <sup>e</sup>	22	Huntoon / Stiles	B. S. Cunningham	Siata - Crosley	300BC	31	
27 <sup>e</sup>	38	Hirsch / Gegen	D. Hirsch	Aston-Martin	DB2	29	
28 <sup>e</sup>	28	Simpson / Colby	J. Simpson Jr	Ferrari	166MM	26	
29 <sup>e</sup>	29	Keeler / Norcross	J. Keeley	MG	TC	20	
30 <sup>e</sup>	18	Belfield / Tarpinian	R. E. Belfield	Siata	Daina	14	
31 <sup>e</sup>	43	Sarle / Rauch	W. A. Rauch	MG	TD	4	
32 <sup>e</sup>	52	Easton / Scully	A. Scully	Mercury		1	

**Au classement à l'Indice, la DB rescapée  
a tenu bon jusqu'au terme.  
La petite marque française remporte  
une victoire qui va avoir  
un immense retentissement pour elle.**



CLASSEMENT INDICE DE PERFORMANCE							
	N°	équipage	concurrent	marque	modèle	indice	classe/position
1 <sup>er</sup>	25	Lansing / Morehouse / Bonnet	Automobiles D.B.	DB - Panhard		1,125	H 1 <sup>er</sup>
2 <sup>e</sup>	1	Irish / Fergus	R. H. Irish	Siata	1400 Gran Sport	1,028	F 1 <sup>er</sup>
3 <sup>e</sup>	9	Kulok / Grey	J. S. Donaldson	Frazer-Nash	Le Mans replica	1,012	E 1 <sup>er</sup>
4 <sup>e</sup>	4	Ash / van Driel	D. H. Ash	MG	TD MkII special	0,994	F 2 <sup>e</sup>
5 <sup>e</sup>	10	Brundage / Brundage	H. L. Brundage	Volkswagen	Special	0,990	F 3 <sup>e</sup>
6 <sup>e</sup>	2	Thompson / Kinchloe	R. K. Thompson Jr	MG	TD MkII	0,976	F 4 <sup>e</sup>
7 <sup>e</sup>	52	Hansgen / Pearsall	F. R. Pearsall	MG	TD	0,970	F 5 <sup>e</sup>
8 <sup>e</sup>	57	O'Brien / Cicurel	B. O'Brien	Ferrari	166MM	0,962	E 2 <sup>e</sup>
9 <sup>e</sup>	5	O'Hare / Allen	F. F. Allen	MG	TD MkII	0,948	F 6 <sup>e</sup>
10 <sup>e</sup>	23	Schott / Caroll	C. M. Schott	Jaguar	XK120	0,942	C 1 <sup>er</sup>
11 <sup>e</sup>	89	Wallace / Yates	Jack Pry Motors	Jaguar	XK120	0,910	C 2 <sup>e</sup>
12 <sup>e</sup>	7	Ehrman / Wilder	S. F. Wilder	Morgan	Plus 4	0,898	D 1 <sup>er</sup>
13 <sup>e</sup>	24	Bonnet / Cook	Automobiles D.B.	DB - Panhard		0,850	H 2 <sup>e</sup>

Tout d'abord en France où la presse nationale va se gargariser jusqu'à la lie de cette « victoire » française, en omettant parfois de citer qu'il ne s'agit pas d'une victoire au général. Le commando, de retour sur le territoire hexagonal va être accueilli en héros à sa descente d'avion à Orly.

Tout ce tapage va faire une grande publicité à la marque de Champigny dont les ventes de voitures de tourisme étaient jusqu'alors purement anecdotiques. Elle va aussi permettre d'ouvrir un peu plus les portes des usines Panhard qui va bien évidemment exploiter la victoire de « son » moteur.

**Aux États-Unis, le retour sur  
investissement est important :  
DB a largement battu les Crosley,  
inscrites dans la même classe. Le marché  
américain va s'ouvrir largement pour les  
barquettes et les coupés de la marque.**

*La Siata de Irish / Fergus repartira de Sebring  
avec pas moins de 4 trophées.*

*Derrière, dans la pénombre, on remarque l'alignement des véhicules  
des spectateurs restés jusqu'au bout de la compétition.*



*Remise des prix le lendemain de la course dans le cadre bucolique du  
Hammock State Park.*

*James Lamb, secrétaire du comité des courses de l'AAA,  
prononce un discours juché en toute simplicité sur le plateau  
d'un camion pendant qu'Alec Ulmann patiente, assis sur une ridelle.*

Sur le plan sportif, cette première édition sur 12 heures est donc une grande réussite, en dépit des défections de dernière minute. La bataille pour les accessits, de la 2<sup>e</sup> à la 5<sup>e</sup> place a tenu le public resté fort tard en haleine. Avec 47% d'abandon, la formule a aussi démontré son impitoyabilité. Reste à pouvoir réunir un plateau plus fourni, en tout cas plus à la hauteur des ambitions des organisateurs.

Côté coulisse, le bilan est beaucoup plus mitigé. Certes, les Sebring Firemen se sont totalement investis une nouvelle fois dans cette grande aventure. Mais le manque de bonnes volontés n'a pas permis d'avoir le personnel suffisant pour relever les commissaires de piste déjà en place alors que la pluie s'est abattue sur le Sebring Air Terminal. Trempés et transis de froid, ils ont officiés jusque tard dans la nuit, sans même avoir pu rentrer chez eux pour se changer. Côté finances, c'est bien pire : comme l'année dernière et malgré la foule présente autour de la piste, il manque à nouveau \$2.000 pour l'équilibre de la manifestation. Alors oui, le Colonel Richardson de l' AIS va à nouveau mettre la main à la poche et combler le déficit. Mais ne risque-t-il pas de se lasser ?

**Si l'intérêt et le spectacle offerts par les 12 heures de Sebring sont indéniables, il reste encore à la petite équipe resserrée autour d'Alec Ulmann à trouver son équilibre pour la faire définitivement accéder à la dimension dont elle rêve.**

Et une fois encore, le destin va se charger de donner le petit coup de pouce salvateur.

Mais laissons l'anecdote finale - encore une fois typique de cette époque bénie ! - à Dick Irish: « Lors du retour vers New-York le lendemain matin, nous roulions pied à la planche comme à l'aller, lorsqu'une bielle a coulé. Nous avons dû remorquer la voiture jusqu'à Cleveland. Après réparation, nous avons rendu la voiture à son propriétaire qui n'en a jamais rien su. Il l'a fait repeindre et l'a mise en vente dans son show-room, accompagnée des trophées remportés ! »



Publicité Frazer-Nash reproduisant la lettre que Stuart Donaldson a adressé à l'usine. Quel meilleur argumentaire ?

## An American Tribute

A letter from Mr. Stuart Donaldson, owner of the Le Mans Replica Frazer-Nash, outright winner of the twelve-hour International Grand Prix d'Endurance at Sebring, Florida. The Frazer-Nash covered 145 laps (754 miles) of the road circuit, and also won the 2-litre class, beating two Ferraris. Of thirty-two starters, fifteen finished.



The photograph was taken at the end of the race, and shows (second from left) Frank Del Roy, pit captain, Larry Kulok (first owner of a post-war Frazer-Nash in America), Harry Grey and "Duke" Donaldson (at extreme right of picture).

DEAR MR. ALDINGTON,

I am writing you with the results of the twelve-hour Grand Prix d'Endurance (A.A.A. and F.I.A.) contest at Sebring, Florida. Permit me to say this—it was the most astounding performance of any automobile I have ever owned, or have had the pleasure to witness in competition. The car is fantastic and handles as though it were alive. I am just overwhelmed by this success with a new car in its first race—less than 3000 miles on the odometer—including the 1380-mile drive from New York City to Sebring for the race.

Now, to get to the "meat" of the situation—Harry Grey and Larry Kulok drove superbly, and our pit captain, the famous Frank Del Roy of Indianapolis fame, and one of the best race-car builders in our country, was in charge of operations. You would have been proud to be there to witness the splendid performance, not only of the car, but also of the crew and drivers. I am extremely thrilled, as are all of the people that were there, and those that have since read about it. Frazer-Nash has gained a great victory over here.

I cannot express too firmly the magnificence of the construction, the brakes and the outright performance of the Frazer-Nash, Le Mans-type, which was the all-out winner of the twelve-hour grind at Sebring. It started at 1.00 p.m. in the afternoon and finished at

1.00 a.m. in the morning, on a 5.3-mile course with many treacherous turns and high-speed straightaways, making for every conceivable type of handling from the Frazer-Nash; I add, it is a thoroughbred and performed to perfection.

The race was on the radio and also televised in New York and other areas for the entire week after it was over. It has created a tremendous interest in the product and rightfully so. Again, we say to you, all of us in our team, congratulations for a wonderful construction job, particularly pertaining to the minute detail which is so important when endeavouring to conquer an event of this duration, or longer.

The most complimentary thing I think that could be said by a professional builder such as Del Roy, who is strictly Indianapolis-minded and his background is such that few people will question his capabilities, when the little car came in after competing against the big Ferraris, the Cadillac-powered Alfas, Jaguars and many other large cars, he turned to me and he said, "Well, it's better than an Offenhauser", and from an American racing man, that's a big concession!

With kindest personal regards,

Very truly yours,

J. STUART "DUKE" DONALDSON.

★ Further successes have been scored by two other new Frazer-Nash owners in the International Rallye du Soleil (France), 6th-10th April, for which there were seventy-two entries. Lieut.-Colonel H. C. O'Hara Moore was the outright winner of the Rally, losing no marks, winning the Automobile Club de Cannes Cup and also the 1501-2500 c.c. Class. Mr. F. Wymdham Hewitt, driving a Mille Miglia model, was second in this Class.

Frazer-Nash Cars, London Road, Isleworth

Reprinted from the March/April issue of the B.A.R.C. GAZETTE.

La dream-team Frazer-Nash à Sebring (de g. à d.): "Duke" Donaldson (propriétaire de la voiture), Larry Kulok, Frankie DelRoy (chef-mécanicien), Harry Grey. DelRoy était alors un mécanicien officiant sur des autos de compétition typiquement américaines, des midgets aux roadsters Offenhauser. À l'arrière, le numéro de stand peint au pochoir et fixé sur la desserte métallique est parfaitement visible. Au dessus, le câble électrique sous lequel pend une ampoule bien esseulée.

Septembre 1952, Paris, Place de la Concorde. Dans les locaux de la Fédération Internationale de l'Automobile, les représentants des automobiles clubs nationaux sont réunis afin d'établir le calendrier de l'année 1953. La Commission Sportive Internationale, après la création du Championnat du Monde des Conducteurs récompensant le meilleur pilote d'une sélection d'épreuves ouvertes aux monoplaces, entend cette fois primer le meilleur constructeur dans les épreuves ouvertes aux voitures de sport. Il lui faut pour cela retenir un programme d'épreuves suffisamment représentatives sur différents continents pour justifier la remise d'une couronne mondiale.

## Reconnaissance internationale

L'Europe dispose évidemment de nombreux postulants, les épreuves ouvertes aux voitures de sport y étant légions depuis fort longtemps. La CSI impose toutefois une règle d'exclusivité nationale n'autorisant qu'une seule épreuve par pays. En Italie, cette clause va éliminer de facto la Targa Florio, au profit des seules et spectaculaires Mille Miglia.

Pour la France, l'épreuve est toute trouvée: les 24 heures du Mans. Le Royaume-Uni apporte sur un plateau le Tourist Trophy, la doyenne de toutes, dans un pays où depuis toujours, organiser une épreuve sur route est une gageure ; la Belgique, les 24 Heures sur le magnifique circuit de Spa. L'Allemagne, depuis peu autorisée à réorganiser des épreuves internationales, dispose du formidable circuit qu'est le Nürburgring où est créée pour l'occasion une nouvelle épreuve de 1000 km.

**Reste à trouver les épreuves hors Europe qui apporteront la caution internationale indispensable à la crédibilité de ce nouveau Championnat du Monde des Marques.**

Le tour de la planète est vite fait : seul l'Amérique du Nord, par l'engouement des courses de voitures de sport - et surtout par

les devises étrangères qu'elle envoie dans une Europe encore meurtrie du dernier conflit mondial en important massivement les jouets automobiles que de petits constructeurs s'évertuent à produire - peut légitimement postuler. Au Mexique, une jeune course à la réputation déjà hautement sulfureuse attire les convoitises : la Carrera Panamericana. Calquée sur le principe des Mille Miglia, elle propose rien de moins que la traversée du pays de part en part, sur routes ouvertes. De quoi exciter l'imaginaire de bien des pilotes en quête d'aventures extraordinaires.

Une course hors Europe, c'est bien, mais pas suffisant.

Augustin Pérouse, toujours Président de la FIA, va se souvenir de cet Américain d'origine russe qui rêve de transposer les 24 heures du Mans aux États-Unis.

**Grâce au lobbying de Colonel Herrington, le Président du Comité des Courses de l'American Automobile Association et aidé par les bons échos de la victoire de D-B en Mars dernier, Sebring va tout simplement accéder au graal !**

RACING AT SEBRING

À LA RADIO

**Fats Domino** - *Please don't leave me* -  
**Ray Charles** - *Mess around* -  
**Willie Mabon** - *I'm mad* -  
**Little Walter** - *You're so fine* -  
**The Crowns** - *Gee* -  
**Big Mama Thornton** - *Hound dog* -  
**B.B. King** - *Please love me* -  
**Big Maybelle** - *My country man* -

# 2<sup>es</sup> 12 HEURES DE SEBRING

1953

## CHAMPIONNAT DU MONDE DES MARQUES 1953

8 Mars	12 Heures de Sebring	USA
25 Avril	Mille Miglia	Italie
13/14 Juin	24 Heures du Mans	France
25/26 Juillet	24 Heures de Spa	Belgique
30 Août	1000km du Nürburgring	Allemagne
5 Septembre	Tourist Trophy	Royaume-Uni
19/23 Septembre	Carrera Panamericana	Mexique

### Attribution des points

1 <sup>er</sup>	8 points
2 <sup>e</sup>	6 points
3 <sup>e</sup>	4 points
4 <sup>e</sup>	3 points
5 <sup>e</sup>	2 points
6 <sup>e</sup>	1 point

Les points sont attribués à la marque du véhicule classé, qu'il soit engagé officiellement ou de manière privée.

Pour le calcul du classement final, seuls les 4 meilleurs résultats des 7 compétitions sont retenus.

En ayant conservé sa date proche de l'équinoxe de Printemps, Sebring a l'insigne honneur d'organiser la manche inaugurale du tout nouveau championnat.

Ou d'en essayer les plâtres.

En tout cas, les projecteurs du monde de l'automobile sportive seront braqués sur la Floride en ce début d'année 1953. Reste que Sebring, comparé à ses illustres homologues, est un lilliputien. Autant par le nombre que la qualité de ses participants, Sebring ne s'est guère distinguée des courses SCCA. Quasi inconnue en Europe, personne ne sait mettre la petite ville sur une carte des États-Unis. Encore moins savoir ce que l'on va trouver là-bas.

Mais ouvrir la saison si tôt chamboule les habitudes des constructeurs européens qui ne concourent généralement en circuits que de Mai à Septembre (sauf les Britanniques qui ne font évidemment jamais comme les autres). Quels constructeurs auront leurs modèles de l'année prêts fin Février pour être expédiés par transatlantique à New York puis acheminés par la route jusqu'en Floride ?

La réglementation de cette première édition du championnat ne facilite pas non plus la participation des marques à chacune des épreuves du calendrier. Autant pour un classement pilote la règle permettant de ne retenir que les meilleurs résultats semble logique, autant pour un industriel pouvant multiplier les véhicules inscrits à une même course, celle-ci n'encourage pas l'engagement d'écuries officielles, pouvant facilement se reposer sur les résultats glanés par ses clients privés. Avec 4 résultats retenus seulement sur 7 compétitions, il semble évident que les usines préféreront participer aux épreuves les plus médiatiques dont est pour le moment exclu Sebring, même si un bon résultat glané sur un marché américain toujours friand des sportives européennes peut s'avérer une juteuse campagne de publicité.

Quoi qu'il en soit, ce nouveau statut international est du pain béni pour la petite équipe passionnée de Sebring alors que, on l'a vu, les conditions pour l'organisation d'une nouvelle édition des 12 heures n'étaient absolument pas réunies. C'est aussi donner raison à l'obstination d'Alec Ulmann face au SCCA et lui fournir des armes pour négocier des contrats de partenariat, au-delà des entreprises locales.

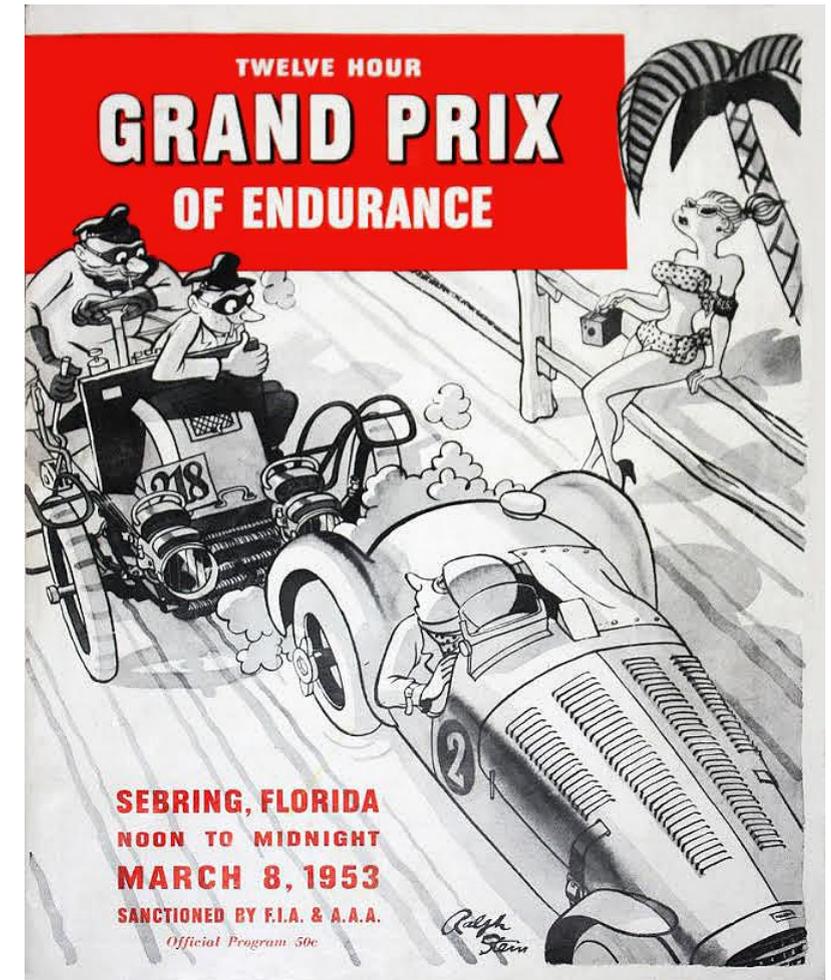


### Les organisateurs vont s'adjoindre pour la première fois de leur histoire la participation financière d'une grande entreprise internationale : Shell.

La compagnie anglo-néerlandaise, après un conflit mondial qui a décimé ses forces (pertes des champs pétrolifères de l'Est-Européen, flotte coulée par les U-Boat, mais aussi polémique autour de la fourniture de pétrole à l'Allemagne nazie), est en pleine reconstruction. En s'engageant à côté d'Ulmann, elle va tout simplement fournir les finances nécessaires à l'organisation et à la publicité de la manifestation. Sous les ordres du Commandant Zimmermann, l'équipe déléguée du pétrolier va, avec un zèle tout particulier, fournir une quantité incroyable d'affiches, de coupes et trophées, de cadeaux de qualité et d'objets promotionnels en tout genre, qui se révélera très largement supérieure au budget initialement autorisé.

### Grâce à l'entremise du pétrolier, George Eyston accepte le poste de directeur de course des 12 heures.

Mondialement connu par ses multiples records de vitesse (il fut le premier homme à dépasser les 500km/h sur terre en 1937 avec le Thunderbolt de sa conception), il va s'investir bien au-



Couverture du programme du « Grand Prix d'Endurance ». Elle est due au dessinateur de bande-dessinée Ralph Stein, par ailleurs grand connaisseur de l'histoire de l'automobile sur laquelle il écrira bientôt de nombreux livres.

delà de son rôle de VIP, en prodiguant de nombreux conseils d'organisation et de sécurité, n'hésitant pas à mettre lui-même main à la pâte.

René Bonnet entend bien réitérer sa performance. Les deux tanks de l'année dernière, toujours propriété de Hobart Cook, sont confiées à Wade Morehouse et lui-même tandis que Cook fait équipe avec le pilote d'essai et sénateur français André Moynet. L'Écurie Bonnet-Jeudy, avec l'aide financière de Marchal, l'ACF et l'Action Automobile, engage un coupé Frua, précurseur des futures HBR5, pour Bernard Cahier et Miles Collier (prévu à l'origine sur la 2<sup>e</sup> Cunningham).

### Mais c'est surtout du côté des Îles Britanniques que se tournent les regards, avec l'engagement officiel d'Aston-Martin.

Depuis sa reprise par David Brown qu'il fusionne avec Lagonda, la petite marque de Feltham, bien que limitée financièrement, ne cache pas ses ambitions tant sur le plan de la construction d'élégantes et rapides voitures de Grand Tourisme que sportivement. Elle est au final la seule marque européenne à pouvoir prétendre gagner au classement général à s'aligner officiellement au départ des 12 heures. Avec deux DB3, confiées à Reg Parnell et George Abecassis (**DB3 #5 n°30**, déjà vue plusieurs fois l'année précédente et victorieuse des 9 heures de Goodwood) et Peter Collins associé à l'ancien champion motocycliste Geoff Duke (**DB3 #4 n°31** qui a couru également en 1952 avec comme meilleur résultat une 4<sup>e</sup> place à Jersey) et managées par le déjà très professionnel et emblématique directeur d'écurie John Wyer, Alec Ulmann peut s'enorgueillir d'une magnifique tête d'affiche, d'autant plus qu'il se murmure dans les couloirs du Harder Hall Hotel que le grand patron David Brown en personne devrait être présent pour la course.

Pour lui donner la réplique, Cunningham aligne cette fois pour de bon sa C4-R. Après une encourageante 4<sup>e</sup> place dans la Sarthe, les roadsters américains ont glané plusieurs fois les lauriers dans les courses nationales, faisant de la marque l'une des favorites pour la victoire absolue, Un seul exemplaire finalement engagé (sur les deux prévus), mais confié aux mains redoutables de Phil Walter et John Fitch (n°57).

À noter également, l'apparition officielle d'une petite marque américaine qui se forgera bientôt une réputation dans un tout autre domaine que le sport automobile : Excalibur. Son



Le staff technique Aston-Martin, à sa descente de l'avion sur le tarmac de l'aéroport Idlewild (aujourd'hui, New-York JFK), encadrée par John Wyer (2<sup>e</sup> à gauche). Sont du même voyage Reg Parnell (3<sup>e</sup>) et Geoff Duke (5<sup>e</sup>).

fondateur et designer Brook Stevens a eu l'idée de développer un roadster sur la base de la roturière Henry J. sur laquelle il avait travaillé pour la firme Kaiser et dotée d'un 4 ou d'un 6 cylindres d'origine Willys-Overland.

Toutes les autres voitures engagées le sont à titre privé (à commencer par les Ferrari), même si certaines bénéficient du soutien de leurs importateurs aux États-Unis.

### Lorsque John Wyer débarque début Mars en Floride afin d'y prendre ses marques, il est décontenancé, pour ne pas dire dépité par ... l'absence totale de ce qui devrait ressembler à un circuit.

Il faut toute la persuasion d'Ulmann et le travail acharné des bénévoles la veille des premiers essais pour que cet « aérodrome aux trois quarts abandonné » finissent par ressembler effectivement à une piste prête à recevoir la manche d'ouverture du Championnat du Monde des Marques.



Le tracé retenu est le même que l'année précédente. La seule modification notable concerne le déplacement de la cabane en bois des chronomètres de l'autre côté de la piste, dans le prolongement des stands de ravitaillement. Ceux-ci restent toujours très sommaires : les tables métalliques pliantes de 2x4 pieds sont installées à 60° par rapport à la pit-lane. Elles sont reliées entre elles par un large tasseau de bois brut fixé à environ 50cm du sol et qui délimite ainsi franchement la zone au-delà de laquelle seules les personnes habilitées par le règlement peuvent intervenir sur les véhicules. Les numéros de stands sont toujours peints au pochoir en jaune fluorescent sur des panneaux carrés noirs, mais sont désormais juchés à plus de deux mètres en haut d'un tasseau vertical, les rendant plus visibles de loin par les concurrents. L'éclairage est toujours assuré par un unique câble en retrait au bout duquel pendent des ampoules électriques nues.

La piste est comme l'année précédente balisée par des fûts métalliques remplis de sable (qui feront se pincer de désapprobation les lèvres de John Wyer), quelques rangées de bottes de paille aux endroits les plus sensibles et les panneaux indicateurs des virages noirs aux schémas jaune fluorescent.

**L'élément graphique le plus remarquable de cette édition 1953 reste l'immense bannière jaune aux couleurs de Shell tendue en travers de la piste, à l'aplomb de la ligne de départ / arrivée peinte en blanc au sol.**

Parmi les équipes privées, plusieurs têtes se détachent logiquement. Celle victorieuse l'année dernière remet son titre en jeu : Stuart Donaldson engage deux **Frazer-Nash Le mans Replica** : **#421/100/160 n°9** victorieuse l'année passée pour Johnny Rogers et Russ Klar et une nouvelle mk II **#421/200/174 n°1** (en fait le modèle exposé au Earls Court Motor Show en 1952) pour Tony Bonadies et George Rice.

Du côté des Ferrari, les plus redoutables sont la **225 S #0220ET n°5** toute neuve de Jim Kimberly associé à Marschall Lewis et la **225 S #0218ET n°8** qui a déjà une course dans les roues et appartenant à Bill Spear associé à Phil Hill. La paire vient de se classer brillamment à la 2<sup>e</sup> place des 6 heures de McDill, quelques semaines plus tôt.

4 Jaguar type C bien plus redoutables que les XK120 de tourisme sont présentes, dont l'une (**#XHC034 n°15**, neuve, propriété de Jack Shepperd) confiées aux mains expertes de George Huntoon et Phil Stiles. **#XKC010 n°74** de Feverbacher sera pilotée par Sherwood Johnston et Robert Wilder, **#XKC030 n°311** par son propriétaire David Hirsch associé à Bob Gegan. Toutes sont neuves, exceptée **#XKC010** qui a déjà participé à deux courses en fin de saison 1952. Plusieurs XK120 proches de la série sont présentes en nombre.

Erwin Goldschmidt et Paul O'Shea, prévus initialement sur une Cad-Allard, prennent finalement le départ au volant d'une Healey Silverstone. Parmi les 81 équipages inscrits, personne ne



*Authentique voiture de sport reprenant la base mécanique de l'XK120, la C-type peut légitimement prétendre à la victoire. En Europe, cette nouvelle arme de Jaguar a montré sa supériorité face aux Aston-Martin.*

prête attention à un très jeune homme à lunettes qui semble tout droit descendu des bancs de l'université. Il va participer à sa toute première course sur sa propre Allard J2-X n°36 équipée d'un moteur Chrysler (l'une des plus grosses cylindrées du plateau), associé à Tom Newcomer. Son nom ? Masten Gregory.

*Les deux Ferrari 225 S sœurs de Kimberly / Lewis et Spear / Hill. Où l'on remarque que les concurrents commencent à s'équiper de phares additionnels afin d'améliorer leur vision nocturne.*



Une 3<sup>e</sup> Ferrari 225,S mais en version Berlinetta, est engagée par Peter Yung et son frère Robert. Ce dernier ayant gardé sa nationalité d'origine, il est ainsi le premier ressortissant de la République Populaire de Chine à participer aux 12 heures de Sebring. On remarque derrière les panonceaux Shell sur le hangar et le mât à ses côtés.



Dans la petite classe H (-750cm<sup>3</sup>), l'équipe D-B tenante du titre est évidemment attendue au tournant.



Une seule Cunningham C4-R sera finalement au départ de la course, bien qu'une seconde apparaît sur la liste des engagés du programme.



Le n°58 réservé à l'origine pour la 2<sup>e</sup> C4-R a finalement été attribué à la Frazer-Nash Targa Florio, toujours engagée par Cunningham et confiée à John Gordon Bennett et Charles Moran.



La concurrence risque d'être rude dans cette catégorie H puisque 3 Siata équipées du moteur Crosley sont aussi engagées, dont cette 300BC pilotée par Thomas Scatchard et Henry Wessells. Derrière, on devine la Siata Amica spéciale déjà vue l'année dernière d'Otto Linton associé à William Eager.

Cette 2<sup>e</sup> voiture est déclarée officiellement DNA, mais la photo ci-dessous prouve qu'un coupé C4-R était bien présent sur le tarmac de Sebring, en plus du roadster. Les équipages prévus pour ces deux autos étaient Briggs Cunningham / Miles Collier et John Fitch / Phil Walters. Seule cette 2<sup>e</sup> paire prendra le départ sur la 57.



Devant les boxes de ravitaillement, l'équipe Aston-Martin se distingue par des petits détails de raffinement des autos qui trahissent une organisation de qualité : outre le phare longue-portée, les bandes adhésives sur les verres de phare, on note l'éclairage des numéros latéraux et les deux couleurs distinctives de calandre des deux autos engagées, permettant un repérage aisé des voitures de loin et/ou de nuit lorsqu'elles passent devant les stands. Luxe suprême, l'écurie officielle dispose d'une troisième auto servant de mulet.

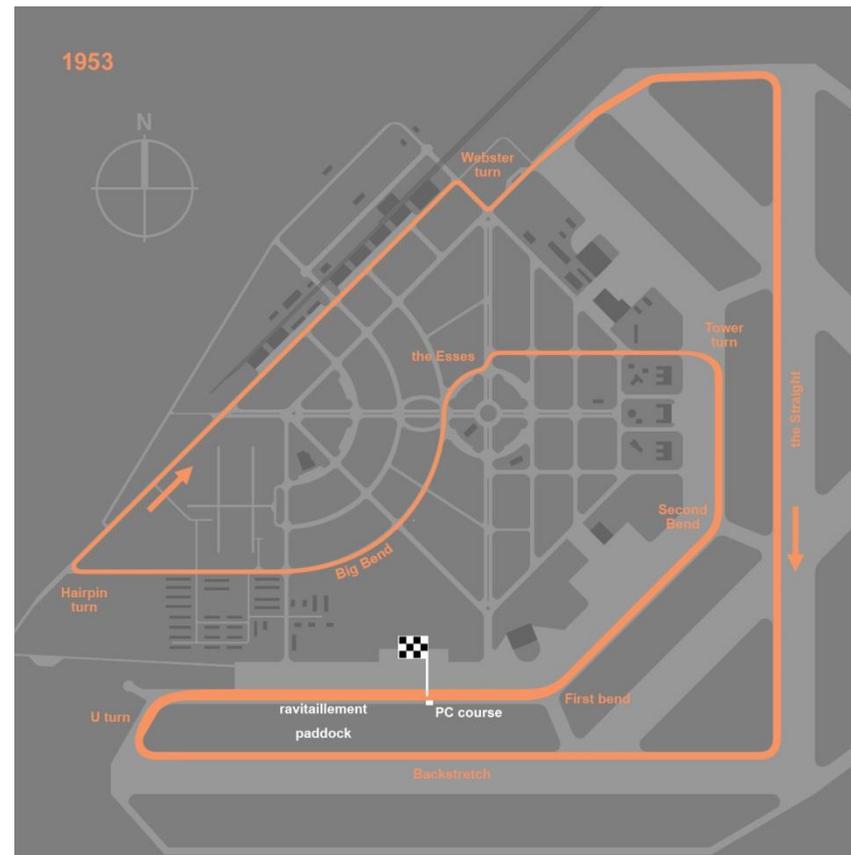
Derrière la pit-lane et les deux Aston-Martin, on distingue au fond à gauche une 3<sup>e</sup> DB3 numérotée « P » (Practice) qui sert aux essais afin d'économiser les autos titulaires et qui peut remplacer l'une d'entre elles si elle venait à ne pouvoir prendre le départ.



Le ravitaillement s'effectue directement au camion-citerne Schell, stationné peu après la ligne de départ.



Les hommes de l'ombre : plusieurs commissaires de piste prennent la pose autour de Joe Scopa, responsable de la commission sportive de l'AAA pour la Floride et son adjoint Bobby Bots (brassards).



## The Florida International Grand Prix of Endurance

SEBRING, FLORIDE

8 Mars 1953

### FICHE DE CONTRÔLE TECHNIQUE

<b>SYSTÈME DE REFROIDISSEMENT</b> Radiateur Bouchon de radiateur Pompe à eau Durites de refroidissement	<b>ROUES et PNEUMATIQUES</b> Rayons Jantes Écrous et goujons de fixation Bandes de roulement Flancs
<b>MOTEUR</b> Carburateurs Gicleurs Durites de carburant Pompe à carburant Durites d'huile Faisceau électrique	<b>TRAIN AVANT</b> Alignement Pivots de direction Points de fixation Jeu de direction Équilibrage des pneus
<b>TRANSMISSION</b> Embrayage Boîte de vitesses Différentiel Joints universels	<b>FREINS</b> Équilibrage Durites de freinage ou câbles Maître-cylindre Tambours de frein
<b>ÉLECTRICITÉ et ACCESSOIRES</b> Fixation de la batterie Phares avant Feux arrière Feux de stop Avertisseur sonore Essuie-glaces Rétroviseur	<b>CARROSSERIE</b> Fermeture des portières Fixation des ailes Fixation du capot Réservoir et bouchon de réservoir Vitrage (si existant) Pare-chocs (si montés) Commandes de bord Tapis de sol Ceintures de sécurité
<b>SUSPENSION</b> Ressorts Amortisseurs	<b>NUMÉROS DE COMPÉTITION</b> Positionnement Taille Éclairage

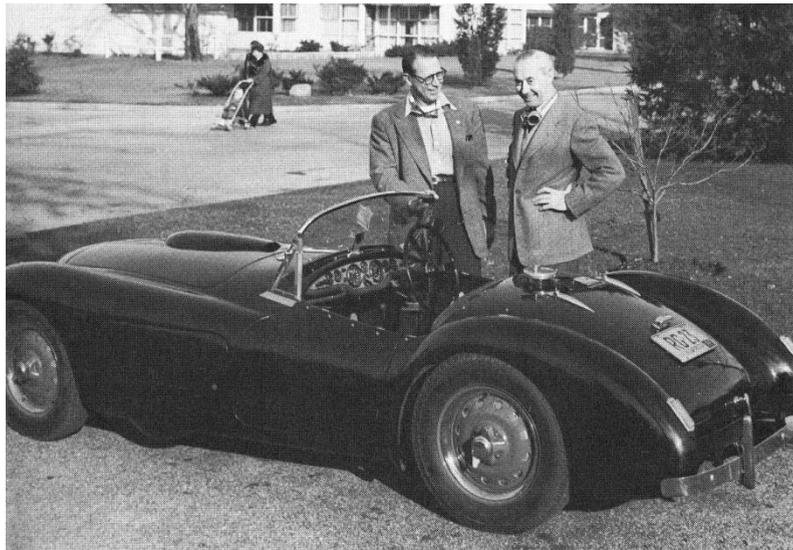
Ce document certifie que le véhicule N° \_\_\_\_\_, Marque \_\_\_\_\_

Engagée par \_\_\_\_\_, a passé avec succès les vérifications techniques.

Date \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_ Responsable des vérifications techniques

Cette fiche doit toujours accompagner le véhicule et doit pouvoir être produite à toute demande. Le visa de l'inspecteur doit apparaître à chaque point de contrôle et la fiche doit être signée par le responsable des vérifications techniques préalablement à la pose du visa de conformité sur le véhicule. À défaut de pouvoir satisfaire à ces règles, la disqualification sera immédiatement prononcée et le véhicule ne pourra prétendre à prendre part à la compétition.

L'un des hangars du Hendricks Field sert de garage aux concurrents. Ici, le clan des Siata.



Le vétéran René Dreyfus était bien décidé à reprendre du service au volant de cette Frazer-Nash Mille Miglia, propriété de Robert S. Grier. Las, l'équipage devra déclarer forfait pour cause de... maladie !

La Morgan Plus 4 « flat rad » de Mkel Rothschild / Jack Nile. Ayant cassé une soupape pendant les essais, une réparation de fortune sera réalisée avec une pièce Ford et un ressort de rappel Pontiac. Une fois les essais terminés, la greffe ayant fonctionné, Mike a rouvert son moteur pour installer la même combinaison sur l'ensemble des 4 cylindres.



Fidèle à ses habitudes, Briggs Cunningham aligne au final 3 voitures, toutes dans des classes différentes. En moins de 1500cm<sup>3</sup>, les Osca MT4 font figure d'épouvantail. Il prendra personnellement le volant de #1124n°59 qu'il a mené seul à la victoire de classe 15 jours plus tôt aux 6 heures de McDill et qu'il partagera à Sebring avec Bill Lloyd.

La Maserati A6 GCS #2039 de Fritz Koster / Jorge Daponte.



Le Chevrolet 210 Station Wagon de sonorisation, peu avant le départ.

**Grâce à l'inscription  
au calendrier international,  
la 2<sup>e</sup> édition des 12 heures de Sebring  
enregistre un nombre record  
de 54 concurrents au départ.**

Sur les 81 inscrits, 59 ont participé aux 3 séances d'essais totalisant 8 heures réparties entre le 6 et le 7 Mars. Avant même le baissé de drapeau, c'est déjà une grande victoire pour Ulmann qui entérine son émancipation du SCCA.

Samedi matin, il fait chaud, le ciel est un peu couvert mais aucune pluie n'est annoncée. Peu avant midi, sous les ordres de Tex Asche et Don Blackburn, les commissaires responsables des stands, les autos sont traditionnellement et impeccablement alignées en épis dans l'ordre décroissant des cylindrées. La manche inaugurale de Championnat du Monde des Marques peut débuter.



Curieusement, c'est l'Allard N)36 de Masten Gregory / Paul Newcomer qui occupe la première place sur la grille, alors que la plus grosse cylindrée est l'autre Allard de Arnold Stubbs / Jack McAfee.

**LISTE DES PARTANTS 1/2**

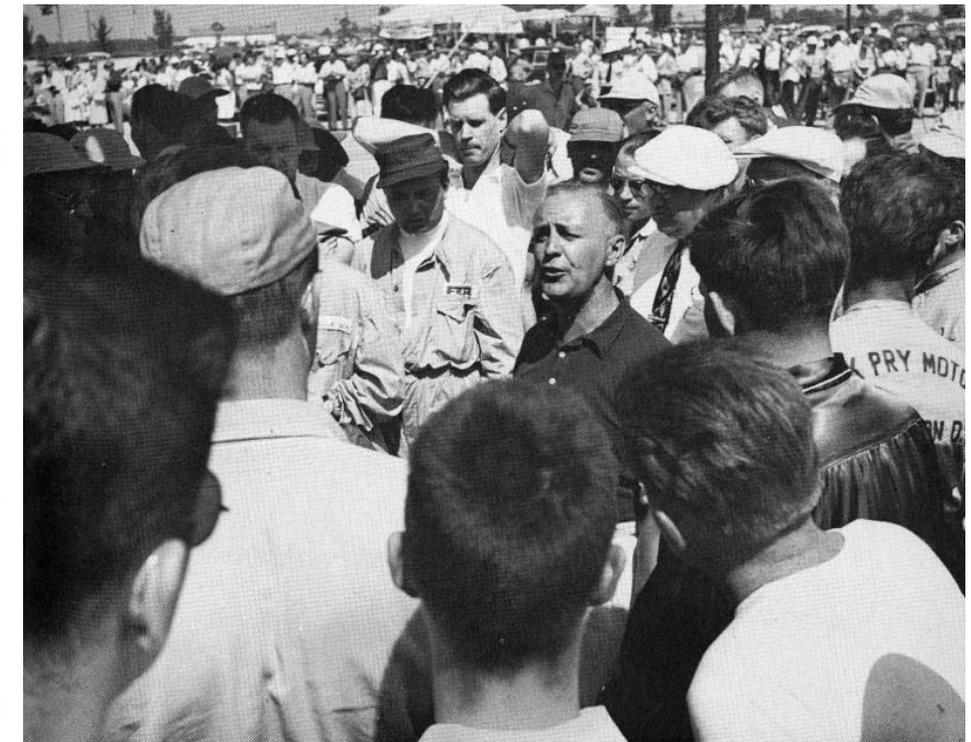
N°	équipage	concurrent	marque	modèle	cylindrée	classe
1	Bonadies / Rice	Stuart Donaldson	Frazer Nash	Le Mans Replica	1971	E
2	Ullrich / Dick Irish	Brooks Stevens	Excalibur	J Willys	2639	D
3	Knudson / Feld	Brooks Stevens	Excalibur	J Willys	2639	D
4	Ash / Ahrens	David H. Ash	MG	Special	1389	F
5	Kimberly / Lewis	Jim Kimberly	Ferrari	225 S	2715	D
6	Makins / Bott	Rees T. Makins	Osca	MT4 1350	1342	F
8	Spear / Hill	William Spear	Ferrari	225 S	2715	D
9	Rogers / Klar	Stuart Donaldson	Frazer Nash	Le Mans Replica MkII	1971	E
11	Ceresole / Hill	Paul Ceresole	Cisitalia	Spider	1091	G
14	Patterson / Brundage	Alan Patterson	MG	Special	1390	F
15	Huntoon / Stiles	Jack Shepperd	Jaguar	C-type	3442	C
16	Carroll / Pearsall	Geo. E. Tilp	Jaguar	XK120	3442	C
18	Hansgen / McKnought	Walter Hansgen	Jaguar	XK120	3442	C
19	Christianson / Conley	Austin L. Conley	Jaguar	XK120	3442	C
23	Schott / van Driel	Charles M. Schott	Jaguar	XK120	3442	C
24	Cook / Moynet	Hobart Cook	D-B	HBR Panhard	745	H
25	Bonnet / Morehouse	Hobart Cook	D-B	HBR Panhard	745	H
26	Deshon / Quackenbush	Ralph Deshon	Crosley	Special	748	H
27	Farago / Torco	Robert T. Keller	Siata	Special 300BC hardtop	1086	G
28	Boss / Kaplan	J. Kaplan	Jaguar	XK120 M	3442	C
29	Dagazar / Garz	Fred Dagazar	Jaguar	XK120	3442	C
30	Parnell / Abecassis	Aston Martin Ltd	Aston-Martin	DB3	2922	D
31	Collins / Duke	Aston Martin Ltd	Aston-Martin	DB3	2922	D
32	Stubbs / McAfee	Jack Burkhard	Allard	J2 Cadillac	6600	B
33	Cahier / Collier	René Bonnet	D-B	HBR coupé Panhard	747	H
36	Gregory / Newcomer	Masten Gregory	Allard	J2X Chrysler	5428	B
37	Wing / Spitler	Jack Pry Ltd	Morris	Minor	918	G
38	Wallace / Sarle	Jack Pry Ltd	Jaguar	XK120	3442	C
39	Eager / Linton	Speedcraft Enterprises	Siata	Amica Special Crosley	724	H
42	Wellenberg Jr / Wonder	William Wellenberg	MG	TD	1381	F
44	Allen / Longworth	Fred F. Allen	MG	Motto Special	1307	F
45	Yung / Yung	Peter S. Yung	Ferrari	225 S Berlinetta	2715	D
48	Koster / Daponte	Fritz Koster	Maserati	A6GCS	1988	E
49	Lunken / Hassan	E. P. Lunken	Ferrari	166 MM	1995	E
50	Smyth / Said	Wojciech Kolczkowski	Frazer-Nash	Mille Miglia	1971	E
51	Gray / Duncan	Walter S. Gray	Allard	J2 Oldsmobile	4982	C
53	Shields / McKinsey	James Shields	MG	TD	1250	F
55	Rothschild / Nile	Michael Rothschild	Morgan	Plus 4	2088	D
56	Scatchard / Wessells	Thomas Scatchard	Siata	300BC Crosley	724	H
57	Walter / Fitch	Briggs S. Cunningham	Cunningham	C4-R Chrysler	5425	B
58	Bennett / Moran	Briggs S. Cunningham	Frazer Nash	Targa Florio	1971	E
59	Cunningham / Lloyd	Briggs S. Cunningham	Osca	MT4 1350	1342	F

- suite page suivante -



## LISTE DES PARTANTS 2/2

N°	équipage	concurrent	marque	modèle	cylindrée	classe
60	Yates / Kinchloe	Dickson Yates	MG	TD	1250	F
61	Leibensperger / Class	Ray Leibensperger	MG	Special	1972	D
63	Beck / Devaney	Paul Hessler	Siata	300BC Crosley	724	H
64	von Schoenfeld / Soulas	Walter von Schoenfeld	Maserati	A6GCS	1986	D
66	Cummings / Ramos	Paul Ramos	Allard	J2X Cadillac	4100	C
74	Johnston / Wilder	A. H. Feverbacher	Jaguar	C-type	3442	C
80	Toland / Hanna	Richard Toland	Porsche	356		F
91	Simpson / Colby	James Simpson, Jr	Osca	MT4 1100	1092	G
97	Clarke / Said	Mark B. Deitsch	Allard	J2 Cadillac	5441	B
98	Goldschmidt / O'Shea	Erwin Goldschmidt	Healey	Silverstone Cadillac	5441	B
111	Schrafft / Hamlett	Geo F. Schrafft	Crosley	Palm Beach Special	726	H
311	Gegen / Grey	David Hirsch	Jaguar	C-type	3442	C



Briefing des pilotes, par Alec Ulmann.

*L'instant du départ  
On remarque à droite le starter juché sur un fût métallique.  
Cette année encore, aucune barrière ne vient empêcher les débordements d'un public américain décidément bien obéissant.*

## À 12h00 précise, le drapeau vert de George Eyston s'abaisse et les pilotes se ruent vers leurs montures stationnées en face.

Du milieu de la grille, c'est l'Aston-Martin n°31 conduite par Peter Collins qui connaît bien l'exercice qui s'extrait le plus vite, mais grâce à sa cylindrée plus avantageuse, la Healey Silverstone de Goldschmidt est la première à franchir la ligne. Le premier tour voit Phil Walters sur la Cunningham prendre le lead, Goldschmidt et Collins à ses trousses. Ce dernier va très vite prendre la 2<sup>e</sup> place et harceler la C4-R, jouant la stratégie d'équipe en endossant le rôle du lièvre.

## Premier coup de théâtre dès le 2<sup>e</sup> tour : Les 2 Frazer-Nash de Stuart Donaldson n°1 et n°9 cassent leur moteur !

Les années se suivent mais ne se ressemblent pas pour l'équipe gagnante l'année dernière. Deux tours plus tard, l'une des deux Excalibur J ( n°3, Knudson / Feld) jette également l'éponge, elle aussi sur casse moteur.

Par deux fois, Peter Collins va prendre la tête avant que Walters ne récupère son bien. Bill Spears sur sa Ferrari 225 S bleue a pris la 3<sup>e</sup> position.

Le début de la course sera également fatal à 3 Allard J2 : tout d'abord celle de Beau Clark / Bob Said (moteur), puis celle de Masten Gregory / Paul Newcomer (transmission) et enfin celle de Paul Ramos / Tony Cummings qui se retire lors d'un abandon peu banal.

*Derrière la Healey Silverstone,  
la Cunningham et l'Aston-Martin n°31 sont déjà au coude-à-coude.*



**Cummings, en indécatesse avec ses freins, a raté un virage. Il aurait pu repartir rapidement mais l'herbe sèche non fauchée des bas-côtés a pris feu au contact des tambours surchauffés et la Cad-Allard est partie en fumée !**

Ayant réalisée jusque-là une course d'attente, l'Aston-Martin n°30 menée par Parnell parvient néanmoins à reprendre la 3<sup>e</sup> place à la Ferrari de Bill Spears.

Dans la bataille pour la tête, Walters est le premier à s'arrêter pour ravitailler et passer le volant à Fitch. Collins prend logiquement la tête avant de stopper à son tour à son stand, où le ravitaillement très professionnel permet à son équipier Geoffrey Duke de conserver la même place lorsqu'il repart.

Mais le pilote de moto reconverti à l'automobile, moins aguerri, n'ira pas bien loin.

**Deux tours plus tard, en percutant le coupé Jaguar XK120 n°19 alors mené par Norman Christianson, Duke met les deux voitures au tapis, l'Aston ayant cassé sa transmission.**

Nul doute que John Wyer n'a pas dû apprécier la mésaventure. Tout n'est cependant pas perdu pour l'écurie anglaise et George Abecassis sur la 2<sup>e</sup> Aston-Martin n°30 se lance à la poursuite de la Cunningham. Sans se voir, les deux leaders vont évoluer pendant plusieurs heures dans le même tour, à l'opposé du circuit l'un de l'autre.

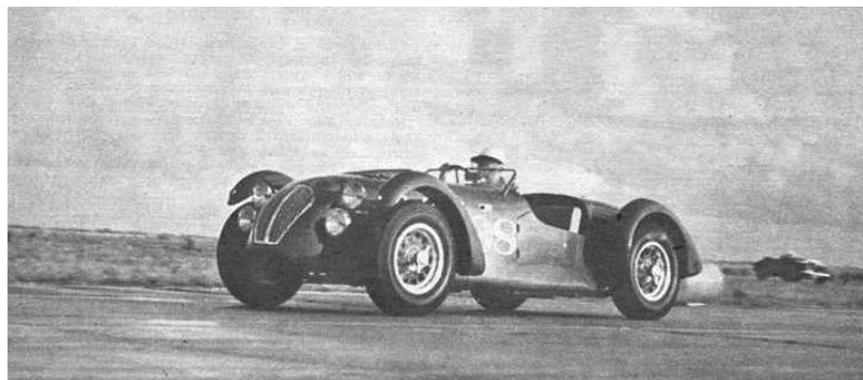
Parmi les autres leaders, l'hécatombe se poursuit : Goldschmidt a cassé la transmission de son Healey Silverstone et la Ferrari de Spears / Hill est sortie de la route, alors qu'une garniture de frein s'est détachée de son support. Sans moyen de s'arrêter, elle est partie s'écraser sur les fondations d'un ancien bâtiment du Hendricks Field, sans blesser sérieusement son pilote.



*Le risque d'un feu de broussaille parmi les herbes folles desséchées du Sebring Air Terminal sera pendant longtemps une triste réalité. La Cad-Allard de Paul Ramos est la première à l'expérimenter.*



*L'Aston-Martin n°31 pilotée de main de maître par Peter Collins sera aux avant-postes pendant tout le premier relais. Elle s'extirpe ici de U-Turn. On remarque au fond le toit des baraquements dont les toiles goudronnées sont déjà très fatigués.*



*Arrêt au stand pour la 31. Dans un instant Geoffrey Duke va en prendre le volant.*

*Animatrice du début de course, vue ici à l'entrée de Backstretch, la Healey Silverstone n°98 abandonne sur bris de transmission. Pas de chance pour une équipe qui avait déjà passée une nuit blanche à remplacer le moteur cassé aux essais par un prélevé sur un break.*

Dans cette même classe D, l'Excalibur J n°3 rescapée étonne les observateurs par ses performances. Mais la mécanique, quasiment de série, a fini par ne pas apprécier l'exercice : à l'autre bout du circuit, les dents du différentiel ont cédé, immobilisant le roadster. Ne s'avouant pas vaincu, Dick Irish va pousser la voiture sur plus de 3 milles afin de la ramener à son stand, soulevant l'admiration des spectateurs. La pièce est irréparable mais Brook Stevens, patron et concepteur des Excalibur, refuse d'annoncer l'abandon de sa dernière auto en lice.

Lors du premier jour d'essai, John Wyer avait tordu le nez lorsqu'il découvrit que la piste a été balisée par des fûts métalliques lestés de sable et s'en était ouvert à Alec Ulmann, lui déclarant sans ménagement que cette solution était dangereuse. Les spectateurs ont pu s'amuser du spectacle de la portière de l'Aston-Martin s'ouvrant dans les virages à droite, par la faute d'une gâche défectueuse, portière qui finira par percuter l'un de ces fûts. Pire, un peu plus tard, c'est l'aile avant gauche qui est enfoncée, toujours à cause de ces maudits fûts.

### **Touchée mais pas coulée, la N°30 s'accroche à la 2<sup>e</sup> place, ne laissant aucun répit à la Cunningham.**

Derrière, mais déjà à distance, suivent les 2 Jaguar C-type de Sherwood Johnston / Robert Wilder et David Hirsch / Bob Gegan. Du côté du clan franco-américain, les D-B pétaradantes sont obligées de cravacher dur pour tenir la tête de la classe H et surtout, le classement à l'Indice de Performance. D'autant plus que le calcul en a été modifié pour les plus petites cylindrées. Ce coefficient, calqué sur celui des 24 Heures du Mans, bien qu'adapté à Sebring (voir l'édition de 1950) est connu pour favoriser les autos françaises en terre mancelle. En conséquence, il a été revu à la hausse de près de 11% pour les petites cylindrées, la vitesse moyenne à tenir pour la classe H passant de 90 à 99,7 km/h !

Concrètement, on constate que cette mesure a réellement permis de lisser les performances des différentes classes puisque pour le moment, au classement à l'Indice de Performance, la lutte est indécise entre les DB, les OSCA et même l'Aston-Martin rescapée. Dans le combat, la n°33 de



*Au milieu des Esses, l'Aston-Martin n°30 surprise portière ouverte. De nombreuses bottes de paille et des fûts métalliques ont déjà été renversés, modifiant les trajectoires et la largeur exploitable de la piste.*

*Quelques tours plus tard, sur les pistes de l'aéroport. La portière a été fixée, mais elle porte clairement le bel impact d'un fût.*

*Sortie prometteuse pour les Excalibur, même si des défauts de jeunesse les empêchent de concrétiser.*

*La n°2 (vue ici en sortie de Tower-Turn) après avoir tapé côté gauche, sera immobilisé par la casse de son différentiel. Elle va pourtant réussir à se classer à l'arrivée grâce à une petite astuce.*



*Le coupé Jaguar XK120 d'Austin Conley avant la course, victime de la percusion de Geoffrey Duke qui mettra sur la touche les deux autos.*



Bernard Cahier et Miles Collier a abandonné sur une sortie de route qui a provoqué une rupture du système de frein irréparable, mais les deux autres voitures françaises tiennent la corde. Mais André Moynet y met du sien pour entraver la marche des barquettes françaises : le pied trop (lourd), il multiplie les sorties de route jusqu'à ce que Bill Cook le fasse rentrer au stand et en reprenne le volant afin de conserver le maximum de chance pour que la n°24 puisse atteindre la ligne d'arrivée !

Alors que la nuit est tombée, vers 19h00, c'est au tour de la Ferrari 225 S de Jim Kimberly d'abandonner, la boîte refusant de fonctionner correctement. La Morgan, qui n'a pas été épargnée depuis les premiers essais, développe une propension à prendre feu à chaque ravitaillement. Mais à chaque fois, l'incendie éteint, elle repart vaillamment en piste.

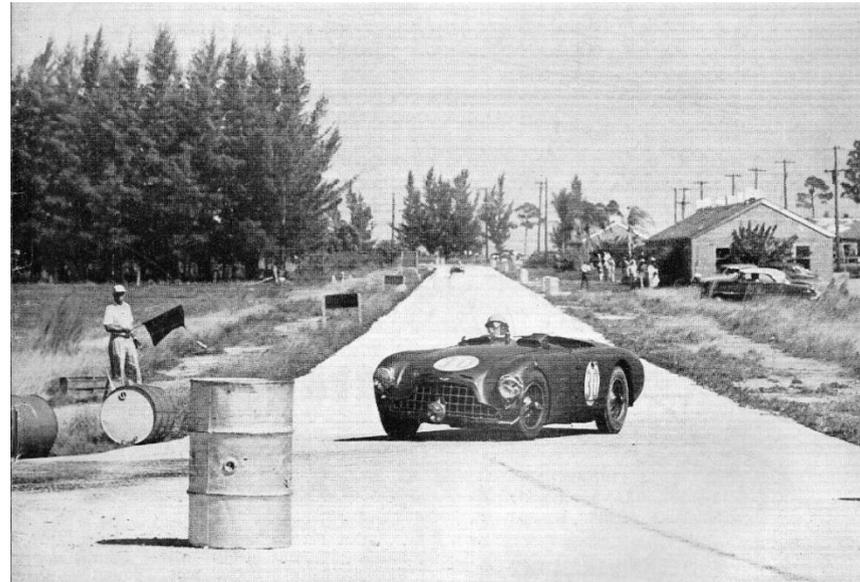
Après 20h00, frayeur au stand Cunningham qui rappelons-le, engage trois voitures différentes. Alors que la Frazer-Nash Targa Florio n°58 a abandonné vers 14h00 sur rupture de goujon de roue, l'Oscar n°59 est reparti du ravitaillement piloté par le patron, mais sans que l'on soit tout-à-fait sûr que l'une des roues arrières ait bien été serrée ! La même mésaventure risque de se répéter mais comme elle mène la classe -1500 cm<sup>3</sup>, on hésite à la faire revenir et perdre du temps. Il faudra attendre tout un relais angoissant pour s'apercevoir que, heureusement, le travail avait bien été fait.

Avec un phare gauche touché n'éclairant plus que le bas-côté, le pilotage nocturne de l'Aston-Martin se complexifie encore. D'autant plus que la Cunningham C4-R tourne comme une horloge : son avance s'établit à près de 4 minutes. Mais un pneu crevé en toute fin du deuxième relais de Phil Walters, vite remplacé au stand, va venir troubler la marche de l'américaine, sans toutefois lui faire perdre la première place.

John Fitch, qui assure alors le dernier relais, n'ayant pas encore pris le volant par cette nuit sans lune, perd ses repères et confond par deux fois un virage rapide avec un plus lent.

**L'Aston-Martin menée par Parnell, qui gagne 2 secondes au tour, est revenu à 2min 38 secondes. Il est temps de réagir.**

*Au freinage de l'Épingle, voilà l'Aston-Martin éborgnée. Sur ce cliché, outre les fûts métalliques très présents, on remarque le panneautage du freinage ainsi que les herbes hautes qui, contrairement à d'autres secteurs de l'aéroport, n'ont pas été fauchées.*



*Solide 3<sup>e</sup>, la Jaguar C-type de Johnston / Wilder n'arrive cependant pas à tenir le rythme des Aston-Martin qu'elle a pourtant régulièrement battu sur le Vieux Continent.*



*John Fitch et Phil Stiles ne ménagent pas leur peine pour tenir l'équipe britannique à (courte) distance. Les bottes de paille à la sortie de Tower-Turn ont été malmenées...*



*Alors que la mi-course approche et que le soleil se couche, l'Oscar de Cunningham / Lloyd va-t-elle perdre une roue, là-bas tout au bout du circuit, sur la piste Nord-Sud ?*

Remotivé par son stand qui l'informe du péril, Fitch va abaisser progressivement son temps au tour, jusqu'à passer sous la barre des 4 minutes. Lorsqu'il aperçoit devant lui les feux arrières de l'anglaise, la team américaine peut lui passer avec soulagement le signal E.Z. (easy). Il s'agit maintenant d'économiser les pneumatiques afin d'en éviter un changement inopportun avant la fin de la course.

À peu près en même temps, à l'entrée de la ligne droite de Backstretch, Jack Rothschild s'est envolé en percutant les bottes de paille qu'elle va disséminer un peu partout sur la piste. Le concurrent arrivant immédiatement derrière est... John Fitch qui heureusement, parvient à les éviter. La Morgan est malheureusement retombée à cheval sur une borne d'incendie. Soulever la voiture, remplacer une roue tordue et l'enlever de son perchoir lui prit une demi-heure, mais la seule Morgan engagée est toujours en course !

### Coup de théâtre au stand D-B : alors qu'un magnifique doublé semble promis à la petite marque au classement à l'Indice, la 24 est disqualifiée !

Alors au ravitaillement, pour tenter de dégraisser son embrayage qui avait un peu trop souffert, l'équipe va utiliser tout simplement le contenu de... l'extincteur de stand ! Action interdite évidemment par le règlement et sanction immédiate.

Voici la dernière heure : en tête de course, le moindre incident d'un des deux protagonistes toujours dans le même tour peut se payer cash. Idem pour la 4<sup>e</sup> place, où la bataille fait rage entre la Jaguar C-type n°311 de Grey / Gegan, l'Oscar MT4 n°59 de Briggs Cunningham / Lloyd et la Ferrari 166MM n°49 d'Ed Lunken / Charles Hassan. Cette vénérable #0054M ex-Bill Spears a participé jusque-là à toutes les courses de Sebring, se classant brillamment par deux fois 4<sup>e</sup>.

### Minuit pile, une fusée éclairante est tirée : la Cunningham C4-R de Fitch / Walters, l'emporte de peu devant l'Aston-Martin de Parnell / Abecassis.



*Est-ce de la déception que l'on lit sur les visages des Britanniques, ou tout simplement les corps sont-ils fatigués de la course de 12 heures ?*



Dernier arrêt au stand pour Aston-Martin. Alors que George Abecassis a pris le volant pour le dernier relais, John Wyer lui donne ses dernières instructions, sous l'œil de Geoff Duke (casquette blanche), Reg Parnell, en partie caché par David Brown (lunette et blazer) qui a fait le déplacement depuis l'Angleterre. Si l'on ignore le flash de la photo, on réalise combien les stands de ravitaillement étaient plongés dans la pénombre : poste de chronométrage de l'équipe ?



*La Ferrari des frères Yung, l'une des deux à l'arrivée, se classe 8<sup>e</sup> et 2<sup>e</sup> de classe D derrière l'Aston-Martin.*

10 tours derrière, sans avoir pu se mêler à la lutte, la Jaguar C-type de Johnston / Wilder complète le podium. Pour la 4<sup>e</sup> place, la Jaguar n°311 a fini par prendre le dessus sur l'Osca MT4 et la Ferrari 166MM. Outre la victoire absolue de sa création, Briggs Cunningham associé à Lloyd a ainsi la satisfaction de remporter lui-même la victoire en classe E.

**Pari gagné pour la D-B rescapée :  
elle parvient à remporter  
pour la 2<sup>e</sup> fois consécutive le classement  
à l'Indice de Performance et la classe H.**

René Bonnet, soulagé à l'arrivée déclarera être encore plus fier de cette victoire acquise de haute lutte que de celle de l'année précédente. Dans ce classement, l'Aston-Martin de Parnell / Abecassis, à la surprise générale, s'adjuge la 2<sup>e</sup> place, devant ... l'Osca de Cunningham.

**Ayant accomplie 173 tours (1447,766 km),  
la Cunningham explose le record de  
l'épreuve précédente (145 tours, soit  
1213,445 km). Même la petite D-B,  
pourtant quasi identique l'année passée,  
améliore sa distance de 13 tours !**

Déçue, l'équipe Aston-Martin l'est forcément. La victoire s'est jouée pour quelques kilomètres. Elle n'a pourtant pas à rougir de sa prestation et engrange de précieux points dans l'optique du championnat. Les écuries européennes absentes ont eu tort...

Pour Briggs Cunningham en revanche, la satisfaction est quasi-totale : au classement général tout d'abord, performance qui hisse la voiture de sa conception parmi les meilleures du monde et en tête provisoire du classement général du Championnat du Monde des Marques. Avec deux victoires de classe sur trois voitures engagées, il ne manque que la Frazer-Nash à l'arrivée, qui est tombée pour une panne mécanique de second-ordre qui peut être facilement résolue.



*Ouf ! La dernière D-B engagée a franchi la ligne d'arrivée, l'honneur est sauf. De gauche à droite : ? Guipin, le mécanicien de l'équipe, René Bonnet, Wade Morehouse, André Moynet, Bill Cook et Bernard Cahier peuvent savourer.*

*Domage que les goujons de roue de la Frazer-Nash n'aient pas tenu...*



*Souvenez-vous : Brook Stevens, bien que le différentiel de la dernière Excalibur soit détruit, n'a pas déclaré abandonner. Comme le règlement l'y autorise - et dans le temps imparti après l'abaissement du drapeau à damier - Dick Irish franchit la ligne d'arrivée, propulsé par le ...démarrateur électrique ! Il finit avant-dernier mais classé.*



*Dick Irish reçoit le trophée de la sportivité offert par le service marketing de Schell Atlanta, pour avoir poussé sa voiture sur près de deux tiers du circuit jusqu'à son stand.*





Deux autos assez différentes techniquement, mais un même combat pour la victoire et ... un même virage : les difficiles Esses.  
La Cunningham vient d'en négocier l'entrée, l'Aston-Martin d'en sortir.



Bien au-delà de son statut de VIP, George Eyston a mis à la disposition de l'organisation sa science de la course en prodiguant de précieux conseils. Remarquez la ligne à damier au sol.

### CLASSEMENT GÉNÉRAL

	N°	équipage	concurrent	marque	modèle	tours	classe/position
1 <sup>er</sup>	57	Walter / Fitch	Briggs S. Cunningham	Cunningham	C4-R Chrysler	173	B 1 <sup>er</sup>
2 <sup>e</sup>	30	Parnell / Abecassis	Aston Martin Ltd	Aston-Martin	DB3	172	D 1 <sup>er</sup>
3 <sup>e</sup>	74	Johnston / Wilder	A. H. Fevrbacher	Jaguar	C-type	162	C 1 <sup>er</sup>
4 <sup>e</sup>	311	Gegen / Grey	David Hirsch	Jaguar	C-type	155	C 2 <sup>e</sup>
5 <sup>e</sup>	59	Cunningham / Lloyd	Briggs S. Cunningham	Osca	MT4 1350	153	F 1 <sup>er</sup>
6 <sup>e</sup>	49	Lunken / Hassan	E. P. Lunken	Ferrari	166 MM	153	E 1 <sup>er</sup>
7 <sup>e</sup>	38	Wallace / Sarle	Jack Pry Ltd	Jaguar	XK120	151	C 3 <sup>e</sup>
8 <sup>e</sup>	45	Yung / Yung	Peter S. Yung	Ferrari	225 S Berlinetta	148	D 2 <sup>e</sup>
9 <sup>e</sup>	91	Simpson / Colby	James Simpson, Jr	Osca	MT4 1100	146	G 1 <sup>er</sup>
10 <sup>e</sup>	28	Boss / Kaplan	J. Kaplan	Jaguar	XK120 M	144	C 4 <sup>e</sup>
11 <sup>e</sup>	25	Bonnet / Morehouse	Hobart Cook	D-B	HBR Panhard	143	H 1 <sup>er</sup>
12 <sup>e</sup>	18	Hansgen / McKnought	Walter Hansgen	Jaguar	XK120	142	C 5 <sup>e</sup>
13 <sup>e</sup>	4	Ash / Ahrens	David H. Ash	MG	Special	135	F 3 <sup>e</sup>
14 <sup>e</sup>	50	Smyth / Said	Wojciech Kolczkowski	Frazer-Nash	Mille Miglia	134	E 2 <sup>e</sup>
15 <sup>e</sup>	53	Shields / McKinsey	James Shields	MG	TD	132	F 4 <sup>e</sup>
16 <sup>e</sup>	42	Wellenberg Jr / Wonder	William Wellenberg	MG	TD	132	F 5 <sup>e</sup>
17 <sup>e</sup>	29	Dagazar / Garz	Fred Dagazar	Jaguar	XK120	132	C 6 <sup>e</sup>
18 <sup>e</sup>	63	Beck / Devaney	Paul Hessler	Siata	300BC Crosley	132	H 2 <sup>e</sup>
19 <sup>e</sup>	44	Allen / Longworth	Fred F. Allen	MG	Motto Special	127	F 6 <sup>e</sup>
20 <sup>e</sup>	56	Scatchard / Wessells	Thomas Scatchard	Siata	300BC Crosley	127	H 3 <sup>e</sup>
21 <sup>e</sup>	27	Farago / Torco	Robert T. Keller	Siata	Special 300BC	123	G 2 <sup>e</sup>
22 <sup>e</sup>	111	Schrafft / Hamlett	Geo F. Schrafft	Crosley	Palm Beach	119	H 4 <sup>e</sup>
23 <sup>e</sup>	55	Rothschild / Nile	Michael Rothschild	Morgan	Plus 4	119	D 3 <sup>e</sup>
24 <sup>e</sup>	32	Stubbs / McAfee	Jack Burkhard	Allard	J2 Cadillac	116	B 2 <sup>e</sup>
25 <sup>e</sup>	6	Makins / Bott	Rees T. Makins	Osca	MT4 1350	115	F 7 <sup>e</sup>
26 <sup>e</sup>	15	Huntoon / Stiles	Jack Shepperd	Jaguar	C-type	114	C 7 <sup>e</sup>
27 <sup>e</sup>	64	von Schoenfeld / Soulas	Walter von Schoenfeld	Maserati	A6GCS	110	D 4 <sup>e</sup>
28 <sup>e</sup>	14	Patterson / Brundage	Alan Patterson	MG	Special	99	F 8 <sup>e</sup>
29 <sup>e</sup>	16	Carroll / Pearsall	Geo. E. Tilp	Jaguar	XK120	94	C 8 <sup>e</sup>
30 <sup>e</sup>	51	Gray / Duncan	Walter S. Gray	Allard	J2 Oldsmobile	94	C 9 <sup>e</sup>
31 <sup>e</sup>	37	Wing / Spitler	Jack Pry Ltd	Morris	Minor	93	G 3 <sup>e</sup>
32 <sup>e</sup>	11	Ceresole / Hill	Paul Ceresole	Cisitalia	Spider	88	G 4 <sup>e</sup>
33 <sup>e</sup>	2	Ullrich / Dick Irish	Brooks Stevens	Excalibur	J Willys	86	D 5 <sup>e</sup>
34 <sup>e</sup>	23	Schott / van Driel	Charles M. Schott	Jaguar	XK120	63	C 10 <sup>e</sup>

Désormais dépassé techniquement, les vieilles MG TD peuvent compter sur leur fiabilité. La « Special » n°4 de David Ash / Franck Ahrens se classe 11<sup>e</sup> au général et 2<sup>e</sup> de la classe F.



La Jaguar XK120 est la voiture la plus représentée de cette édition (7 inscrites). La n°28 que Jack Kaplan a partagé avec Russ Boss finit 10<sup>e</sup> au classement général et 2<sup>e</sup> XK120. Au fond, on aperçoit la Siata 300BC Crosley que Paul Hesser a confié à Harry Beck et Charles Devaney. Elle terminera 18<sup>e</sup>.

**ABANDONS**

	N°	équipage	concurrent	marque	modèle	tours	classe/position
35 <sup>e</sup>	5	Kimberly / Lewis	Jim Kimberly	Ferrari	225 S	95	D 6 <sup>e</sup>
36 <sup>e</sup>	60	Yates / Kinchloe	Dickson Yates	MG	TD		F 9 <sup>e</sup>
37 <sup>e</sup>	80	Toland / Hanna	Richard Toland	Porsche	356		F 10 <sup>e</sup>
38 <sup>e</sup>	61	Leibensperger / Class	Ray Leibensperger	MG	Special	78	D 7 <sup>e</sup>
39 <sup>e</sup>	39	Eager / Linton	Speedcraft Enterprises	Siata	Amica Special	63	H 5 <sup>e</sup>
40 <sup>e</sup>	8	Spear / Hill	William Spear	Ferrari	225 S	56	D 8 <sup>e</sup>
41 <sup>e</sup>	19	Christianson / Conley	Austin L. Conley	Jaguar	XK120	56	C 11 <sup>e</sup>
42 <sup>e</sup>	31	Collins / Duke	Aston Martin Ltd	Aston-Martin	DB3	52	D 9 <sup>e</sup>
43 <sup>e</sup>	98	Goldschmidt / O'Shea	Erwin Goldschmidt	Healey	Silverstone	45	B 3 <sup>e</sup>
44 <sup>e</sup>	33	Cahier / Collier	René Bonnet	D-B	HBR coupé	37	H 6 <sup>e</sup>
45 <sup>e</sup>	58	Bennett / Moran	Briggs S. Cunningham	Frazer Nash	Targa Florio	28	E 3 <sup>e</sup>
46 <sup>e</sup>	26	Deshon / Quackenbush	Ralph Deshon	Crosley	Special	25	H 7 <sup>e</sup>
47 <sup>e</sup>	66	Cummings / Ramos	Paul Ramos	Allard	J2X Cadillac	20	C 12 <sup>e</sup>
48 <sup>e</sup>	36	Gregory / Newcomer	Masten Gregory	Allard	J2X Chrysler	16	B 4 <sup>e</sup>
49 <sup>e</sup>	97	Clarke / Said	Mark B. Deitsch	Allard	J2 Cadillac	9	B 5 <sup>e</sup>
50 <sup>e</sup>	3	Knudson / Feld	Brooks Stevens	Excalibur	J Willys	4	D 10 <sup>e</sup>
51 <sup>e</sup>	1	Bonadies / Rice	Stuart Donaldson	Frazer Nash	Le Mans Replica 2		E 4 <sup>e</sup>
52 <sup>e</sup>	9	Rogers / Klar	Stuart Donaldson	Frazer Nash	Le Mans Replica 2		E 5 <sup>e</sup>

**DISQUALIFICATIONS**

53 <sup>e</sup>	24	Cook / Moynet	Hobart Cook	D-B	HBR Panhard	130	H 8 <sup>e</sup>
54 <sup>e</sup>	48	Koster / Daponte	Fritz Koster	Maserati	A6GCS	15	E 6 <sup>e</sup>

**CLASSEMENT INDICE DE PERFORMANCE**

	N°	équipage	concurrent	marque	modèle	indice	classe/pos.
1 <sup>er</sup>	25	Bonnet / Morehouse	Hobart Cook	D-B	HBR Panhard	1,212	H 1 <sup>er</sup>
2 <sup>e</sup>	30	Parnell / Abecassis	Aston Martin Ltd	Aston-Martin	DB3	1,171	D 1 <sup>er</sup>
3 <sup>e</sup>	59	Cunningham / Lloyd	Briggs S. Cunningham	Osca	MT4 1350	1,131	F 1 <sup>er</sup>
4 <sup>e</sup>	91	Simpson / Colby	James Simpson, Jr	Osca	MT4 1100	1,128	G 1 <sup>er</sup>
5 <sup>e</sup>	57	Walter / Fitch	Briggs S. Cunningham	Cunningham	C4-R Chrysler	1,113	B 1 <sup>er</sup>
6 <sup>e</sup>	?						
7 <sup>e</sup>	74	Johnston / Wilder	A. H. Feverbacher	Jaguar	C-type	1,095	C
8 <sup>e</sup>	?						
9 <sup>e</sup>	49	Lunken / Hassan	E. P. Lunken	Ferrari	166 MM	1,071	E
10 <sup>e</sup>	?						
11 <sup>e</sup>	311	Gegen / Grey	David Hirsch	Jaguar	C-type	1,060	C
12 <sup>e</sup>	45	Yung / Yung	Peter S. Yung	Ferrari	225 S Berlinetta	1,021	D
13 <sup>e</sup>	38	Wallace / Sarle	Jack Pry Ltd	Jaguar	XK120	1,020	C

Alec Ulmann peut pavoiser : cette 2<sup>e</sup> édition des 12 heures est un franc succès, par la participation importante –même si une ou deux écuries de pointe européennes supplémentaires auraient significativement augmenté l'aura de la course- par le suspens entretenu jusqu'au bout dans les deux classements principaux, ou par la qualité de l'organisation –les journalistes américains restent fascinés par la manière dont le désordre fait place en un instant à un alignement parfait des véhicules sur la ligne de départ.

## Cette première manche du Championnat du Monde des Marques est clairement un succès . Le circuit de Sebring a démontré qu'il avait sa place dans l'Élite.

Il y a bien cette histoire de fûts métalliques qui ont causé quelques soucis, et puis ces stands de ravitaillement tout de même indignes d'une épreuve mondiale... Des détails, pourrait-on dire, faciles à régler pour une prochaine édition. Et puis, pour une épreuve FIA, il est quand même étonnant que la signalisation par drapeau ne soit pas aux normes officielles ! Seuls des drapeaux vert (piste dégagée) et jaune (problème sur la piste) ont été utilisés...

Reste quand même à connaître le déroulement du championnat, son succès éventuel et son épilogue. Car déjà l'autre championnat, celui des pilotes, 3 ans après sa création, a du plomb dans l'aile, qui sera couru en Formule 2 pour la 2<sup>e</sup> année consécutive, la catégorie reine étant trop clairsemée pour rester significative.

Pour la petite histoire, c'est évidemment l'euphorie en France après la 2<sup>e</sup> victoire consécutive... à l'Indice de Performance. La presse publie moult articles de l'aventure américaine, jusqu'à mettre en scène le non-événement du retour de l'équipe sur le sol national, à l'aéroport d'Orly. La piteuse histoire de la disqualification est évidemment passée sous silence\*. Et Panhard, comme à son habitude, va capitaliser sur « sa » victoire alors que la marque doyenne n'est que le fournisseur de la base mécanique des D-B.

*\*même encore aujourd'hui, trouver un document ou un témoignage en donnant la véritable raison reste une gageure.*

*Sans rire,  
Panhard a vraiment « gagné »  
toutes ces courses ?  
Bien sûr que non,  
mais il n'est pas utile  
d'encombrer le cerveau  
du grand public  
avec ce genre de « détails »...*

*En tenue de ville, dans les couloirs du Harder Hall Hotel, de gauche à droite : Reg Parnell, John Wyer, George Abecassis, Ken Purdy (journaliste et éditeur), Geoffrey Duke, David Brown, Stanley Arnolt (dont on reparlera très bientôt à Sebring), ?  
Agenouillés : Peter Collins et Alec Ulmann.*



**UNE MOISSON DE VICTOIRES**

4 FOIS PREMIÈRE AUX 24 HEURES DU MANS

2 FOIS PREMIÈRE AUX 12 H. DE SEBRING (U.S.A.)

2 FOIS PREMIÈRE AUX 1000 MILES D'ITALIE

2 FOIS PREMIÈRE A SPA-FRANCORCHAMPS

Paris-Bordeaux (1895) ouvre l'ère de la Compétition... et le livre d'or Panhard : toute l'épopée automobile. La presse contemporaine, comme celle du passé, salue d'un éloge unanime, le dynamisme sportif de la plus ancienne marque du monde.

« Alors que la majorité de nos constructeurs semblent se désintéresser de la course, Panhard seul, a la volonté courageuse de participer aux grandes épreuves internationales. Ces efforts, couronnés de succès, prouvent non seulement sa vitalité, mais servent magnifiquement le prestige de notre industrie dans le monde ».

L'ACTION AUTOMOBILE ET TOURISTIQUE (ORGANE OFFICIEL DE L'AUTOMOBILE CLUB DE FRANCE)

**LA MECANIQUE AUX TROIS CENTS VICTOIRES**

DONT 127, CHIFFRE RECORD EN 1953, FONT DE PANHARD LE PLUS ARDENT DEFENSEUR DU PRESTIGE FRANÇAIS

**FERODO**  
BRAKE LININGS  
*The 'International' Choice*

FERODO LIMITED CHAPEL-EN-LE-FRITH A Member of the Turner & Newall Organisation

## COMMENT L'US AIR FORCE A SAUVÉ LES COURSES SCCA (1953-1954) GÉNÉRAL CURTIS E. LEMAY, HOMME PROVIDENTIEL

Périodiquement, la course automobile, sport dangereux par essence, vit une catastrophe dont l'issue pourrait remettre en cause son existence même. Aux États-Unis, avec l'avènement des courses pour voitures de sport, le SCCA sait pertinemment qu'un jour, un accident qui horrifiera les pouvoirs publics mettra un terme aux courses sur route. Ce jour est arrivé à Watkins Glen, le 20 Septembre 1952.

Alors qu'il se bat pour une place sur le podium, Fred Wacker (pour rappel, alors Président du SCCA), sort dans foule, fauche une douzaine de personnes et tue un jeune garçon de 7 ans. La course est stoppée et l'État de New-York va interdire définitivement ce type de compétition sur la voie publique. Le SCCA sait que l'extension de cette mesure au reste du pays n'est qu'une question de temps. C'est là que l'armée américaine va entrer en jeu, sous l'impulsion d'un héros de la II<sup>e</sup> guerre mondiale, le Général 4 étoiles Curtis Emerson LeMay.

Ayant commencé le conflit au grade de Capitaine, il est Major-Général en Mars 1944. Il est l'un des artisans de la planification des raids de bombardements massifs de l'Allemagne, puis du Japon. La guerre terminée, il se retrouve à la tête du commandement européen de l'USAF, où il découvre - comme beaucoup d'autres - le charme des voitures de sport du Vieux Continent. Rentré aux USA, avec dans ses bagages une Allard équipée du V8 Cadillac à soupapes en tête, le voilà à la tête du Strategic Air Command (SAC) qu'il fait monter en puissance au fur-et-à-mesure que la Guerre Froide prend de l'ampleur.

Très exigeant, il est malgré tout aimé et respecté de ses 280.000 hommes, tout simplement parce qu'il s'intéresse de près à leur bien-être. Convaincu qu'une guerre nucléaire va éclater, il multiplie les initiatives pour entretenir le moral des troupes. Et c'est ainsi qu'il va intervenir pour qu'un groupe d'amateurs de mécanique puisse s'adonner à sa passion sur la base aérienne d'Offutt à Omaha, Nebraska, en obtenant que Iona Body Co fasse le don d'une carrosserie en fibre de verre de voiture de sport.

Une fois encore, le ver était dans le fruit.

Ayant appris par ailleurs que des officiers de la base de Ramey à Puerto-Rico s'adonnaient à des courses illicites sur les runways de l'aéroport, plutôt que de les réprimer, il décide d'étendre à toutes les bases sous son commandement, la possibilité d'organiser des « activités automobiles » parmi les nombreuses possibilités de loisirs des forces armées.

Et c'est ainsi que de fil-en-aiguille, LeMay en vient à autoriser une course SCCA le 20 Octobre 1952 sur la base de Turner, Géorgie, où un certain Fred Wacker se classe 3<sup>e</sup> de la course de 4 heures au volant d'une... Allard! Séduit, LeMay va tout simplement proposer au club de mettre à sa disposition les bases sous son commandement pour y organiser des courses !

Sous l'égide d'un important cahier des charges de 72 pages rédigé par LeMay lui-même, pendant deux ans, de 1953 à 1954, le SCCA va organiser 29 compétitions sur 20 bases différentes, jusqu'à ce que la hiérarchie militaire estime qu'il n'était pas sérieux que ce type d'évènement se déroule au milieu des bombardiers nucléaires stratégiques américains. Au surplus, ces courses ayant été déficitaires -l'USAF en étant de sa poche- l'affaire fut définitivement close.



*D'un tempérament très belliqueux envers l'URSS, surnommé « l'homme qui ne sourit jamais » par ses détracteurs - il souffrait d'une hémiplegie du visage - le Général Curtis LeMay aurait inspiré le personnage du Général Ripper, alias Docteur Folamour de Stanley Kubrick.*

Mais pendant ce laps de temps, le SCCA et quelques promoteurs privés ont pu s'organiser pour construire les premiers circuits sur site privé : Laguna Seca, Lime Rock, et bien sûr le nouveau Watkins Glen. En permettant l'utilisation des aéroports militaires sous son autorité, le Général Curtis LeMay a tout simplement sauvé les courses du SCCA. À ce titre, il reçut le trophée Wolf Barnato en 1954 et est entré au Hall of Fame du club en 2007.

Pour l'anecdote, en 1953, avec son assistant spécial le Colonel Tilley, ancien coureur automobile dans les années 30 et le Colonel Shilling, il créa le Strategic Air Command Racing Team pour encadrer leurs 3 Allard JR (sur les 7 produites!), toutes ex-Le Mans 1953: **#JR 3402 n°4**, **#JR 3403 n°5**, **#JR 3404 n°71** (voiture de réserve). Étant interdit de compétition par son supérieur, LeMay confia le volant de la sienne ... à Fred Wacker.