

CIRCUIT DE SAINT-CLOUD
INAUGURATION DU TUNNEL DE L'AUTO-ROUTE DE L'OUEST
Courses Autos et motos
9 JUIN 1946

PUBLICITÉ. MOULIN. — 6 rue de Milon — PARIS.

Le 8 mai 1945, le maréchal Keitel signe à Berlin la reddition sans condition des forces allemandes devant les dignitaires alliés, dont le général de Lattre de Tassigny représentant la France. Le 2 septembre, le général MacArthur reçoit des mains de la délégation nipponne la capitulation du Japon. Ces signatures mettent fin au plus terrible des conflits qu'ait enduré le monde durant ce XX^e siècle si tourmenté.

Le 9 septembre, des voitures de course s'élancent dans le Bois de Boulogne, à Paris ! Faisant fi de la pénurie de carburant et de matériel, ainsi que du scepticisme des autorités (pour ne pas dire hostilité), l'énergique président de l'AGACI, Maurice Mestivier, est à l'origine de cette folle initiative destinée à rendre hommage aux prisonniers et disparus durant le conflit. Trop heureux de retrouver le plaisir de la compétition, les pilotes présents exhument des granges et autres caches leurs voitures de compétition, composant ainsi des plateaux souvent disparates, mais qu'importe ! L'essentiel est bien de courir à nouveau et de tenter, l'espace d'un dimanche, de faire oublier les ignominies de la guerre au public venu en masse voir les bolides ressuscités.

Grâce à son enthousiasme et sa pugnacité, Maurice Mestivier - le président de l'AGACI - fut à l'origine de la renaissance du sport automobile en France au sortir de la guerre. En prenant le volant dans quelques épreuves, dont le Grand Prix de l'Autoroute, il montrait la voie à suivre.

L'année suivante, et malgré les restrictions, certaines villes de France se dotent de leur propre épreuve automobile, telles Nice le 22 avril, ou bien Marseille le 5 mai. Il faut recommencer à vivre, il faut courir ! Les hommes et les voitures sont bien évidemment ceux et celles qui avaient brillé avant-guerre. La plupart des pilotes ont perdu quelques années dans cette terrible parenthèse, d'autres ont même disparu, comme Robert Benoist, exécuté au camp de Buchenwald en 1944 (une des courses disputées le 9 septembre 1945 au Bois de Boulogne portera son nom). Si l'on excepte, pour des raisons évidentes, les voitures allemandes dominatrices des années 1930, les monoplaces alignées sont représentatives des forces en présence avant 1940, à savoir Maserati, Alfa Romeo, Bugatti, Delahaye ou Talbot.

Dans la mesure où le Grand Prix de l'Autoroute réunissait ce qui se faisait de mieux dans le sport automobile hexagonal, qui d'autre que Geo Ham aurait pu réaliser l'affiche et la plaquette du programme ?

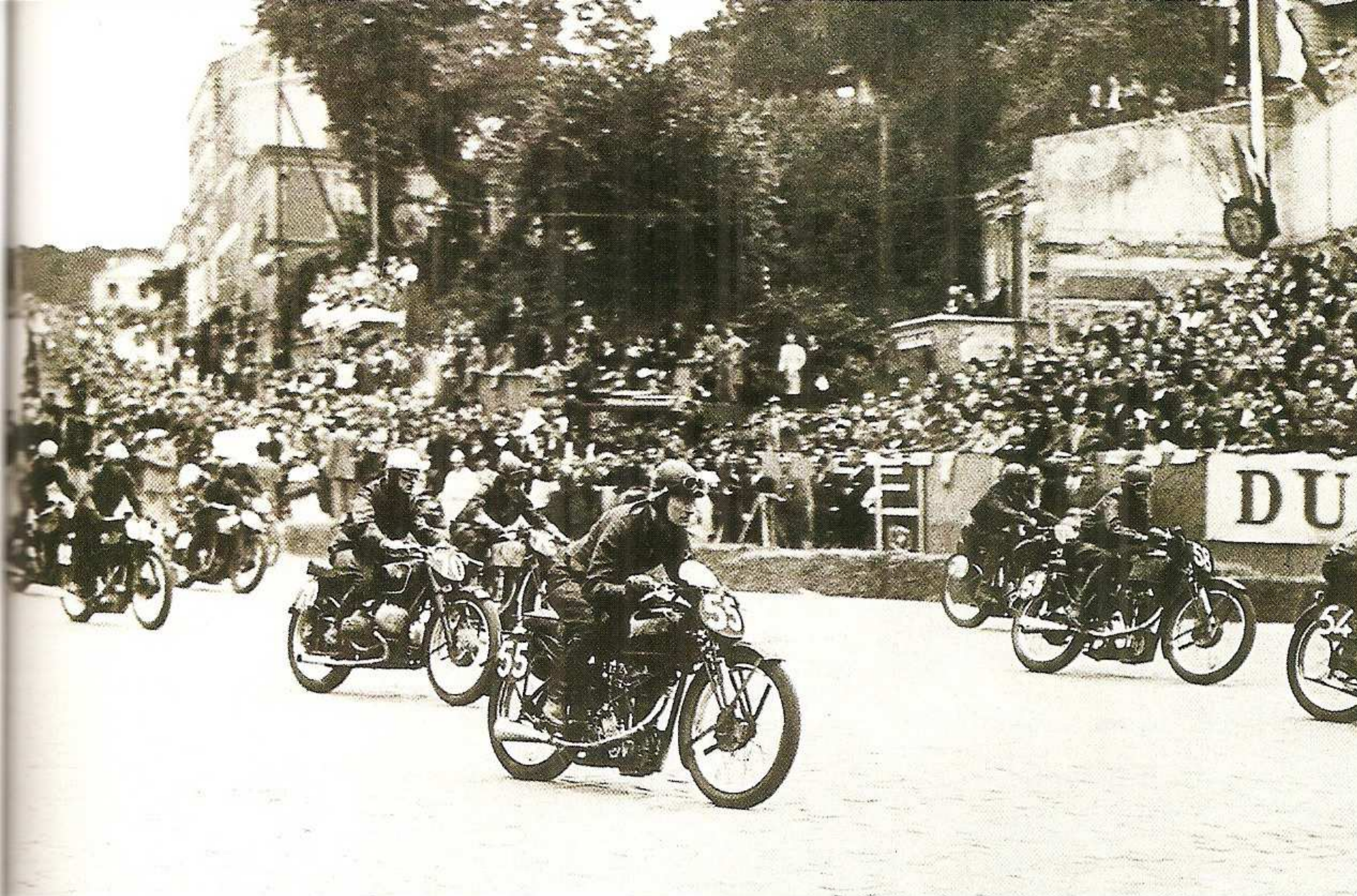
sport et solidarité

En ce début 1946, la municipalité de Saint-Cloud, avec à sa tête M. Chaveton, souhaite organiser une grande manifestation qui lui permettrait de financer la reconstruction de deux communes sinistrées pendant la guerre et auxquelles elle est jumelée : Lessay en Normandie et Wittenheim en Alsace. D'autre part, elle désire inaugurer officiellement le tunnel de l'autoroute de Normandie, construit entre 1936 et 1940 et achevé juste avant l'arrivée des troupes allemandes. Ce tunnel (transformé en dépôt de munitions durant l'Occupation), qui permettra aux touristes de gagner la Normandie en contournant la ville de Saint-Cloud, doit être inauguré, mais M. Chaveton désire une manifestation autrement plus moderne et prestigieuse qu'un simple rassemblement d'officiels prononçant de beaux discours. L'idée de mettre sur pied un Grand Prix automobile et motocycliste, dont le tracé emprunterait les rues de la ville et une partie de l'autoroute est donc née. Organisme hautement compétent pour la mise en place d'épreuves de ce genre, l'AGACI est naturellement contacté et prend en charge la logistique de l'épreuve.

Le tracé du circuit déterminé et les administrés enfin convaincus du bien fondé de cette manifestation, il fallut trouver une date. Celle du 2 juin, initialement proposée, fut aban-



© Collection François Jolly - D.R.



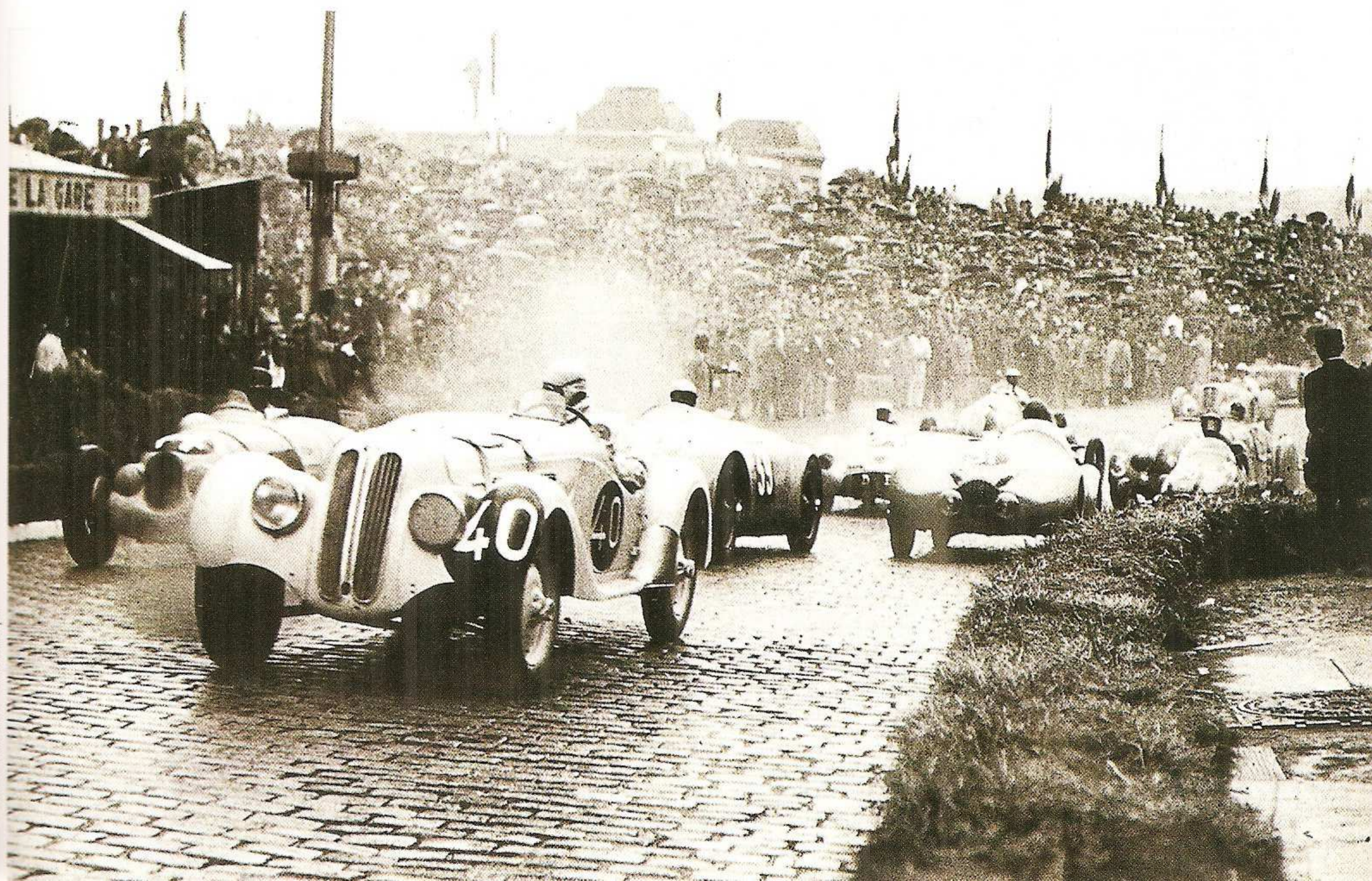
Les deux roues ne furent pas oubliées dans la fête. Ici, le départ des 350 et 500 cm³ dans la Coupe de la Ville de Saint-Cloud.

© Ville de Saint-Cloud - Musée municipal

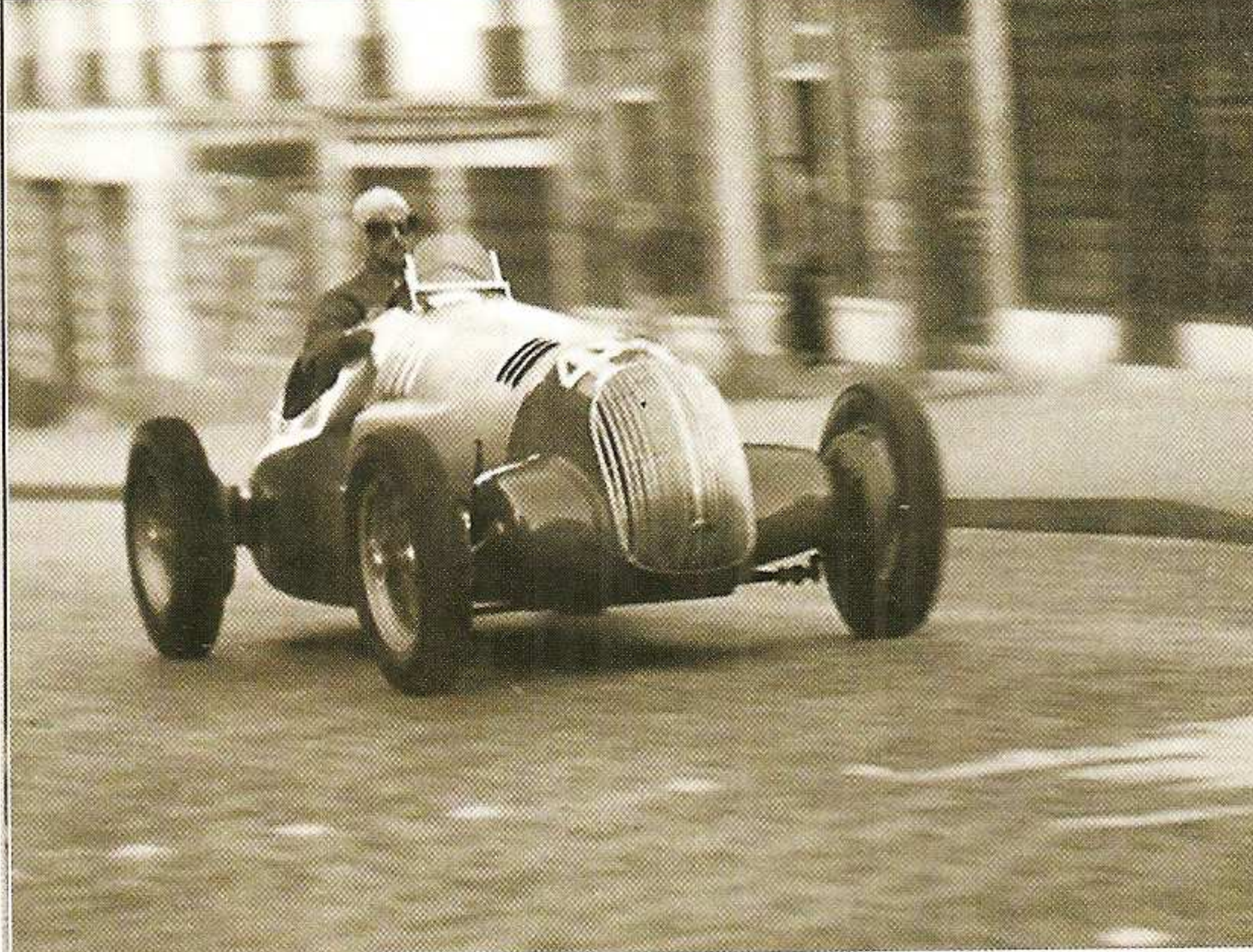
donnée pour cause d'élections générales. Le 9 juin est finalement retenu, Eugène Mauve acceptant de décaler le Bol d'Or de Saint-Germain qui devait avoir lieu à cette date (il sera nommé en contrepartie responsable de l'épreuve moto de la course). Plus que les épreuves du Bois de Boulogne en septembre 1945 et mai 1946, le Grand Prix de Saint-Cloud, dit de l'Autoroute, se doit d'être le témoin de la renaissance des sports mécaniques en France, signe que l'esprit d'entreprise et de compétition n'ont pas disparu malgré la tourmente de l'Occupation.

On fait appel aux carrossiers de l'Hexagone pour présenter, lors d'un défilé sur le circuit, leurs créations les plus récentes. Une course de motos et deux de voitures étant prévues au programme, le Grand Prix est placé sous l'égide de l'AGACI et de l'Automobile Club de l'Ile de France, ainsi que de l'Association des Clubs Moto de France, et la direction de course confiée à l'incontournable Charles Faroux. Les grands organismes médiatiques, *L'Equipe*, l'Action Automobile et Paris-Press, s'engagent pour leur part à patronner l'événement. Afin de rassurer la

La pluie va s'inviter aux réjouissances lors du départ de la course des petites cylindrées où la BMW 328 d'Eugène Martin (40) prend un avantage certain à l'abord des pavés luisants de la rue Dailly sur la Riley de Raoul Forestier (44), la MG d'Auguste Veuillet (39) et la Simca du futur vainqueur, José Scaron (31).



© Ville de Saint-Cloud - Musée municipal



© Collection François Jolly - D.R.

au public, comme les deux Alfetta 158 d'usine ou bien les Maserati 4CL et 6 CM, sans oublier bien sûr une Talbot 26 et quelques Delahaye 135S. Tout est donc réuni pour que la fête soit grande. Elle le sera !

la pluie fait des claquettes...

Trois courses sont donc instaurées pour cette journée historique du 9 juin 1946. La première réunit les motos des catégories 125, 175 et 250 cm³ (sans oublier les side-cars 350 et 650 cm³) dans la Coupe de l'A.C.M.F et du M.C.F, et 350 et 500 cm³ pour la Coupe de la Ville de Saint-Cloud. La seconde regroupe les "petites" voitures de 700 à 2000 cm³ sans compresseur, ou de 750 à 1100 cm³ avec compresseur, dans la Coupe du Conseil Municipal. La troisième - la plus attendue - verra s'affronter aux mains des grandes vedettes les "grosses" voitures (1500 à 2000 cm³ avec compresseur ou 2000 à 5000 cm³ sans) dans la Coupe René le Bègue (décédé accidentellement en début d'année).

Les vérifications techniques des machines ont lieu les mardi 4 et mercredi 5 juin 1946 dans les locaux de l'AGACI à Paris et, afin de gêner le moins possible la circulation urbaine, les essais sont fixés au jeudi 7 et vendredi 8, entre 6 et 8 heures du matin. Réveil en fanfare garanti pour les Clodoaldiens ! Les pilotes découvrent le circuit et le jument délicat à appréhender tant sont nombreuses les difficultés : un tracé au dessin tortueux et de multiples revêtements (pavés rue Dailly, chaussée bombée rue Gounod, excellent bitume sur l'autoroute). Les plus rapides seront Eugène Martin sur sa BMW 328 pour les petites voitures, qui bouclera les 6 kilomètres en 3'39"9, devant Raoul Forestier sur Riley en 3'40"1, Auguste Veuillet sur MG en 3'41"4 et José Scaron

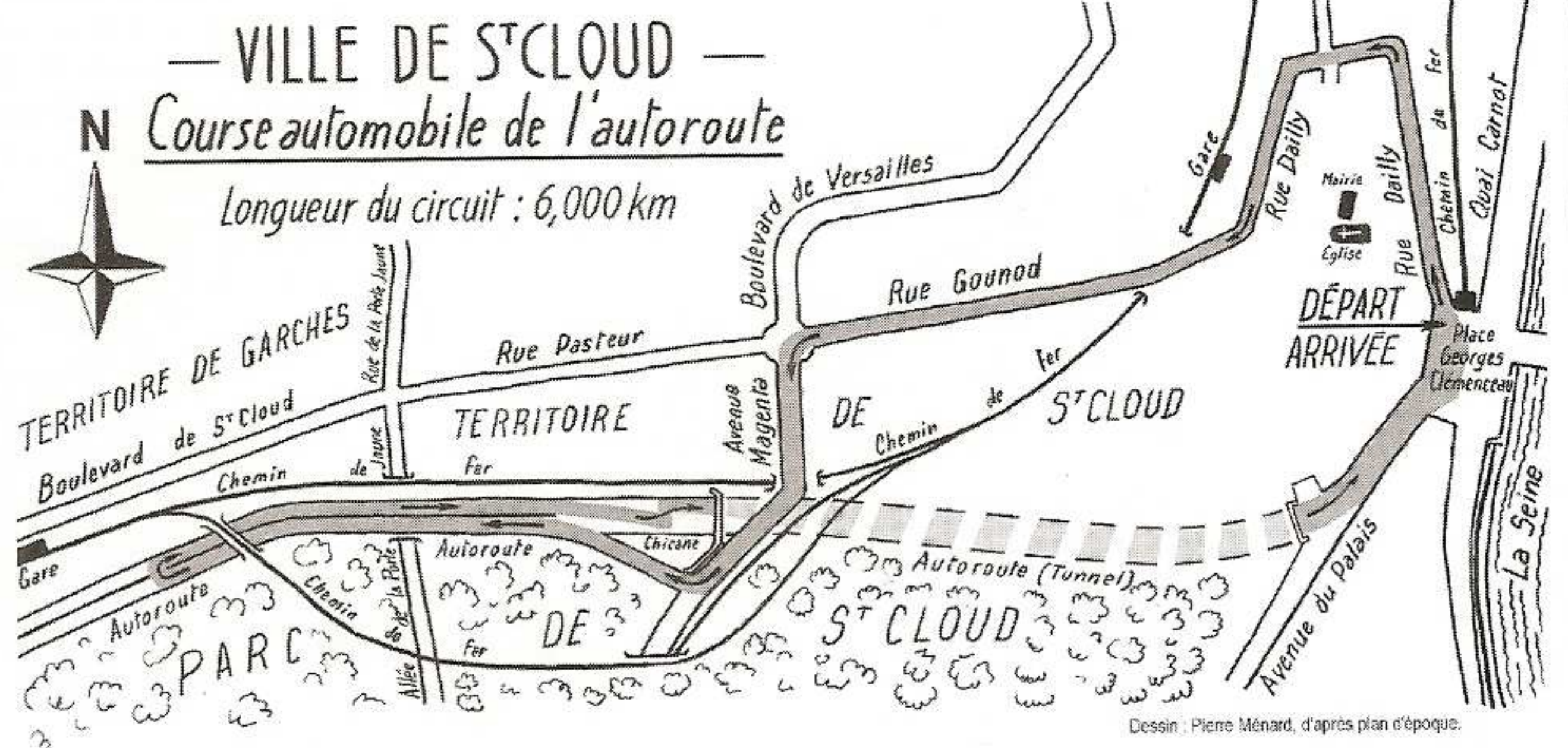
Cyro Basadonna lance sa Maserati 4CM à l'assaut de la montée de la rue Dailly.

population quant à un éventuel déficit de l'opération, un syndicat de garantie est formé qui recueille la somme de deux millions de francs de la part des bienfaiteurs clodoaldiens. Enfin, une cohorte d'officiels et de représentants de tous les corps d'état concernés achèvent de donner un lustre inédit à la manifestation : Jules Moch, le ministre des Travaux Publics (la place Clemenceau ainsi que d'autres secteurs du circuit ont été refaits pour l'occasion) et le chef d'Etat-Major des Armées, le Général de Lattre de Tassigny, par exemple.

La communication officielle du déroulement de l'épreuve met en avant la présence des indiscutables vedettes qu'étaient à l'époque Jean-Pierre Wimille, Raymond Sommer, Louis Chiron, Eugène Chaboud, Giuseppe Farina ou Tazio Nuvolari qui, malgré ses 54 ans, demeure une légende vivante du sport automobile. Les voitures, elles, promettent de belles sensations

L'AUTOROUTE À CONTRE-SENS

D'un développement de 6 kilomètres, le tracé du Circuit de l'Autoroute avait un caractère varié et difficile. Les voitures s'élançaient de la place Clemenceau (aujourd'hui défigurée par les piles du pont de l'autoroute A13) et attaquaient la dure montée pavée de la rue Dailly. Parvenus sur les hauteurs de la ville, les pilotes fonçaient dans l'étroite rue Gounod pour ensuite virer sec à gauche, au carrefour de la rue Magenta qui les amenait, via la bretelle de Ville d'Avray, sur la voie de l'autoroute qu'ils empruntaient à contre-sens. Après quelques centaines de mètres en légère montée, ils devaient négocier une délicate épingle à droite qui les plaçait sur l'autre voie où ils allaient avaler le pied au plancher les 2,4 kilomètres en descente qui les ramèneraient vers la ligne d'arrivée. Entre-temps, une chicane faite de bottes de paille ralentissait les voitures à l'entrée du tunnel, qu'elles abordaient tout de même à près de 200 km/h pour les plus rapides. Le tunnel en lui-même constituait une double difficulté : celle de dévaler ses 835 mètres dans une pénombre quasi totale aggravée par une poussière virevoltante, accumulée pendant les quatre années où l'ouvrage fut recyclé en dépôt de munitions. Les pilotes trouvèrent vite un surnom à ce passage délicat : la boîte à mystères !



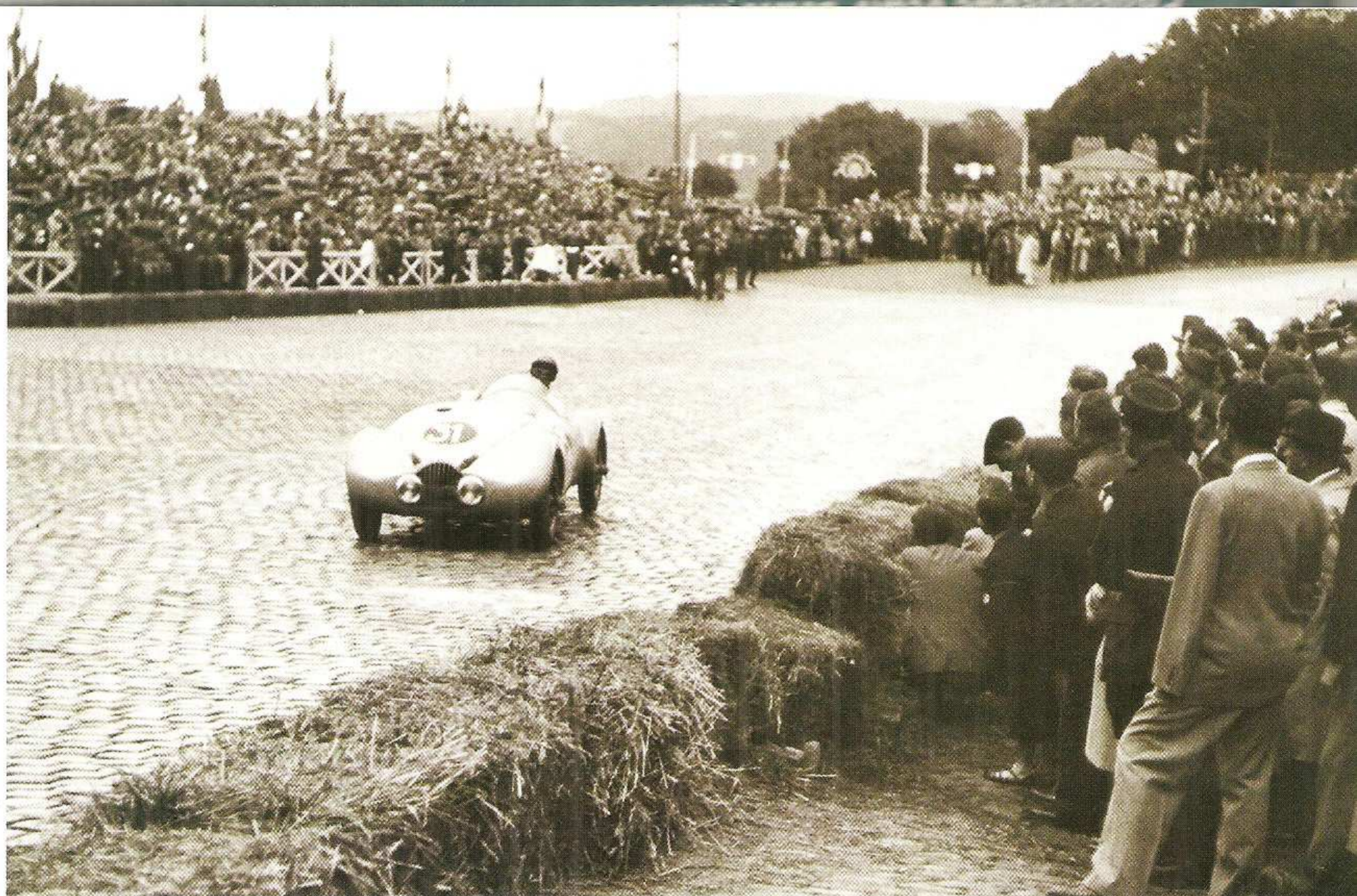
Dessin : Pierre Ménard, d'après plan d'époque.

Un réel effort fut consenti par la municipalité clodoaldienne pour transformer ses rues en circuit automobile occasionnel : plus de 60 tonnes de bottes de paille et des centaines de sacs de sable furent installées dans les zones de sécurité, 1200 agents des forces de police assurèrent le service d'ordre, 18 ambulances - dont certaines équipées de radios - furent placées sous les ordres de la Croix-Rouge et des extincteurs furent prévus un peu partout sur le tracé. Chance ou prévision efficace des risques encourus, on ne déplora aucune blessure grave dans les multiples sorties de piste qui émaillèrent la manifestation, notamment lors de la course des petites voitures.

Le public était logé au mieux : d'immenses tribunes et de vastes enceintes furent montées aux endroits spectaculaires, de part et d'autre de la place Clemenceau et de la sortie du tunnel, ainsi qu'à l'abord de la chicane à l'entrée du tunnel. De nombreux emplacements permettaient également de voir la course à divers endroits du circuit, seules la rue Dailly et la rue Gounod, compte tenu de leur étroitesse, étant interdites d'accès. Trois passerelles enjambant le tracé permettaient en outre aux spectateurs de se déplacer librement dans l'enceinte du circuit. Certains riverains offraient même l'accès à leurs propriétés afin de faciliter l'accès aux estrades en divers endroits du parcours.

Ici, au passage sur la place Clemenceau, José Scaron sut se jouer des pièges des divers revêtements (pavés et bitume) détrempés par la pluie pour remporter une confortable victoire dans la Coupe du Conseil Municipal.

© Archives Roger Viollet



sur Simca en 3'42"4. Dans la catégorie supérieure, Raymond Sommer sera le seul à descendre sous la barre des 3 minutes avec un superbe 2'59"2 sur sa Maserati 6CM, devant les Alfetta de Jean-Pierre Wimille (3'01"7) et Giuseppe Farina (3'05"1), et la Maserati 4CL de Tazio Nuvolari (3'08"9). Pour l'anecdote et pour situer le niveau de sécurité de l'époque : Georges Grignard embarque dans sa Delahaye 135 la fille du capitaine de gendarmerie qui manque passer par-dessus bord lors d'un virage un peu serré !

Les choses sérieuses débutent le dimanche 9 à 10 heures avec la fermeture de l'enceinte du circuit à la circulation. Une foule considérable envahit alors les emplacements réservés à cet effet et à midi, succédant aux motards de la police et à quelques vénérables ancêtres de l'automobile,

le défilé des belles voitures emprunte le tracé, emmené par une Lancia Belna cabriolet 1937 dans laquelle a pris place le général de Lattre de Tassigny qui s'offre ainsi un tour de circuit avec comme chauffeur le carrossier de la belle, Figoni. Peu après, le public admire de près les rutilantes carrosseries au repos, dont une superbe Hispano-Suiza V12 habillée par Saoutchik et la fameuse JPW, création du champion Jean-Pierre Wimille, un audacieux coupé profilé à trois places à l'avant et volant central propulsé par un moteur central arrière Citroën (présentée officiellement au Salon de Paris 1948, elle sera alors équipée d'un Ford 2,2 litres huit-cylindres). Cette présentation dynamique ouvre le circuit de l'Autouroute ; l'inauguration officielle du tunnel aura lieu un peu plus tard dans la journée, entre deux courses.

Charles de Cortanze sur sa Darl'Mat (37) dépose la Simca Huit d'Adrien Alin (33) à la sortie du tunnel, devant un public à peine dérangé par la pluie.



© Collection François Jolly - D.R.



Assis au volant de sa Simca Huit, José Scaron reçoit les honneurs aux côtés de son patron Amédée Gordini, qui pilota ici une monoplace de sa création encore loin d'une mise au point satisfaisante.

La journée sportive commence à 13 heures. Les motos s'élancent pour 12 tours de circuit, et l'on retiendra les victoires de René Maucourant en 125, de Pierre Chancel en 175 et de Marcel Perrin en 250. Dans les grosses cylindrées, Georges Berthier enlève la catégorie 500 tandis qu'un jeune motard niçois qui commence à se faire un nom sur deux roues gagne en 350 : c'est Jean Behra qui, plus tard, enflammera la France entière en course automobile !

Les premiers vainqueurs reçoivent à peine les félicitations de la foule et des officiels que déjà les concurrents de la course suivante se prépa-

rent. Le plateau des petites voitures est relativement hétéroclite, mêlant mono et biplaces, voitures récentes et anciennes.

Si Eugène Martin réalise le meilleur temps des essais avec sa BMW 328, la ferveur populaire va aux marques françaises, représentées en majorité, comme Simca, Peugeot, Amilcar et DB. Amédée Gordini, sur une monoplace Gordini 11 manquant encore de mise au point, a confié son tank Simca Huit 1100 à José Scaron avec qui il avait remporté la victoire de classe et l'Indice de Performance au Mans en 1939. Deux autres Simca Huit de l'équipe sont pilotées par Jean Brault et Adrien Alin. "L'enfant du pays", Charles de Cortanze, a ressorti la Peugeot Darl'Mat 2 litres qui lui offrit la victoire de classe au Mans en 1938, et René Bonnet a amené deux DB Citroën, une pour lui et l'autre pour A. Benzoni-Conza. Serge Pozzoli pilote une Lombard qu'il a carrossée lui-même,

© Archives Roger Viollet



© Archives Roger Viollet

et Maurice Mestivier montre le bel exemple d'un dirigeant pratiquant en s'engageant au volant d'une Amilcar. Deux autres Amilcar, deux Salmson, une Guyot Spéciale et une Bugatti 35 sont également présentes. Outre les BMW 328, on note la présence de quelques voitures étrangères : une Maserati 4CM, une MG, une Riley et une Aston Martin. Tout ce beau monde se délecte à l'avance d'en découdre sur ce nouveau circuit mais la pluie qui commence à tomber quelques minutes avant le lancer de la course va vite rafraîchir les ardeurs guerrières.

"Monsieur Louis" se prépare à prendre le départ de la Coupe René le Bègue au volant de sa Talbot 26. A près de 47 ans, Louis Chiron s'apprête à vivre une seconde carrière qui le mènera jusqu'en 1958 (voir AH 11), lui qui avait décidé d'arrêter de courir en 1939 !

Le départ pour 20 tours est donné à 15h30 sous une bruine de plus en plus persistante et Eugène Martin prend immédiatement l'avantage sur Raoul Forestier et José Scaron. Mais très vite, les pavés luisants surprennent les pilotes les moins attentifs. Dès la montée de la rue Dailly, les travers et les tête-à-queue se multiplient et, au 3^e tour, Martin tape le trottoir, endommageant définitivement la direction de sa BMW. Scaron en profite pour prendre le commandement, qu'il ne lâchera plus. En l'espace de quelques tours, de nombreux pilotes dérapent et partent à la faute : Clément-Auguste Martin, Serge Pozzoli (qui avait monté des pneus de Jeep usagés à l'arrière, faute de mieux !), Auguste Veuillet, Edmond Mouche et A. Benzoni-Conza, autant de concurrents malheureux piégés par la piètre adhérence du revêtement. Les rescapés des premières boucles vont alors prudemment lever le pied et la course perd alors tout son intérêt pour les spectateurs en mal de bagarres serrées. Les plus avisés gagneront, à commencer par le premier d'entre

© Archives Roger Viollet



L'une des vedettes incontestées de la réunion, Jean-Pierre Wimille au volant de son Alfetta, avec au premier plan Robert Aumaître qui fut son mécano avant-guerre chez Bugatti.



© Collection François Jolly - D.R.

eux, Scaron, qui avouera sitôt hors de sa Simca que le seul endroit finalement sain sous cette pluie, était celui que tous craignaient a priori : le tunnel. Deuxième à 8 secondes, René Bonnet fait une belle course et établit le meilleur tour en course au 18^e tour, en 4'04"4 à la moyenne de 88,379 km/h. Complétant le podium, Charles de Cortanze a dû composer avec une pression de pneus inadaptée aux conditions de courses.

La pluie a cessé et la piste est pratiquement sèche à 17 heures lorsque sont lâchés les bolides vedettes de la journée. Outre ses pilotes de renom, le plateau des grosses voitures propose un mélange intéressant, à défaut d'être homogène, de monoplaces de Grand Prix et de voitures Sport. Les monoplaces ont évidemment la faveur des pronostiqueurs et du public qui se réjouit à l'avance de l'affrontement qui s'annonce

Au départ de la Coupe René le Bègue, Wimille (1) et Sommer (3) se disputent le droit de monter en premier la côte de la rue Dailly, suivis par Farina (2), Nuvolari (4) dont on ne distingue que le capot de la Maserati, Chiron (6) et Mazaud (11).

Coupe du Conseil Municipal

20 tours de 6 km, soit 120 km

1. José Scaron	Simca 508C (31)	<i>Equipe Gordini</i>	1 h 23'21"2 à 86,389 km/h
2. René Bonnet	DB Citroën (34)	<i>Deutsch et Bonnet</i>	à 8"6
3. Charles de Cortanze	Dar'Mat-Peugeot (37)	<i>C. de Cortanze</i>	à 1'49"4
4. Raoul Forestier	Riley (44)	<i>J. Forestier</i>	à 2'16"4
5. Hans Wäffler	BMW 328 (69)	<i>H. Wäffler</i>	à 2'28"1
6. Charles Creuchet	Bugatti 35 (59)	-	à 1 tour
7. Marcel Renault	BMW 328 (54)	<i>M. Renault</i>	à 1 tour
8. Adrien Alin	Simca 508C (33)	<i>Equipe Gordini</i>	à 2 tours
9. Jean Judet	Salmson GS (45)	<i>J. Judet</i>	à 2 tours
10. Maurice Mestivier	Amilcar MCO (38)	<i>M. Mestivier</i>	à 3 tours
11. Jean Brault	Simca 508C (32)	<i>Equipe Gordini</i>	à 3 tours
12. Jean Ondet	Amilcar C6 (56)	<i>J. Ondet</i>	à 3 tours
13. Victor Polledry	Aston Martin (61)	<i>V. Polledry</i>	à 3 tours

Meilleur tour en course : René Bonnet 4'04"4 à 88,379 km/h, au 18^e tour.

ABANDONS

Jean Blanc	Guyot Spéciale (67)	<i>J. Blanc</i>	(16 ^e tour)
Léon Boucard	Salmson GS (46)	<i>L. Boucard</i>	(15 ^e tour)
Just Vernet	Bugatti 35 (42)	<i>J. Vernet</i>	?
Michel Roumani	Bugatti 35 (58)	<i>M. Roumani</i>	?
Cyro Basadonna	Maserati 4CM (48)	<i>Ecurie Autosport</i>	Carburateur (6 ^e tour)
Amédée Gordini	Gordini 11 (30)	<i>Equipe Gordini</i>	Moteur (3 ^e tour)
A. Benzoni-Conza	DB Citroën (35)	<i>Deutsch et Bonnet</i>	Accident (3 ^e tour)
Edmond Mouche	Simca 508C (62)	<i>E. Mouche</i>	Accident (3 ^e tour)
Clément-Auguste Martin	Amilcar C6 (51)	<i>C.-A. Martin</i>	Accident (3 ^e tour)
Georges Brunot	Riley 1500/4 (41)	-	?
Eugène Martin	BMW 328 (40)	<i>E. Martin</i>	Accident (3 ^e tour)
Serge Pozzoli	Lombard Spéciale (49)	<i>S. Pozzoli</i>	Accident (1 ^{er} tour)
Auguste Veuillet	MG (39)	<i>A. Veuillet</i>	Accident (1 ^{er} tour)



Yves Giraud-Cabantous reprend la compétition après six ans d'abstinence et classe sa Delahaye six cylindres en 6^e place, relayé il est vrai par Eugène Chaboud en cours d'épreuve.

entre les Alfetta 158 d'usine de Wimille et Farina, et les Maserati 6CM de Sommer et 4CL de Nuvolari, toutes deux appartenant à la Scuderia Milan. Le double vainqueur au Mans en 1937 et 1939 - et tout récent vainqueur de la Coupe de la Résistance disputée au Bois de Boulogne en mai- Jean-Pierre Wimille fait figure de grand favori mais personne n'oublie Sommer qui vient

d'enlever le Grand Prix de Marseille en mai, ni Farina qui reste un pilote extrêmement incisif, et surtout pas Nuvolari, seul représentant de ceux qu'on surnommait les "Titans". Sur sa Talbot 26 d'usine, seule monoplace sans compresseur mais au gros moteur de 4,5 litres, Louis Chiron peut également prétendre à la victoire. On note aussi la présence de pilotes pas encore affirmés mais qui le deviendront bientôt : Maurice Trintignant sur une Maserati 4CL de l'Ecurie Tricolore qu'il est allé chercher directement en Italie avec le célèbre mécanicien Robert Aumaître, et Harry Schell sur une Maserati 6CM de l'Ecurie Franco-Américaine. Les voitures Sport sont exclusivement des Delahaye qui n'ont que très peu de chance de bien figurer, mais leurs pilotes espèrent avant tout prendre du plaisir sur ce circuit pour une course dont le nombre de tours a été fixé à 30.

Les spectateurs de la tribune place Clemenceau ont une belle vue sur la montée de la rue Dailly au-dessus de laquelle on distingue l'une des trois passerelles du tracé.



Sommer mate les Alfetta

Au baisser du drapeau, Sommer est le plus prompt à prendre la montée de la rue Dailly, immédiatement suivi par Wimille et Farina, puis par Chiron et Nuvolari. Au 2^e tour, Raymond l'Ardennais établit le meilleur tour en course avec 3'24"08, auquel répond immédiatement Wimille avec 3'21"02. Le pilote Alfa Romeo utilise alors les chevaux de son moteur et sa maîtrise du volant pour passer en tête au 3^e tour. Dès lors, l'Alfetta va creuser un avantage irréversible pour ses poursuivants.

© Collection François Jolly - D.R.



© Archives Roger Viollet

Farina pousse à son tour pour passer Sommer qui défend sa place avec détermination. Au 11^e tour, l'Italien réussit sa manœuvre, mais son adversaire ne lâche pas prise pour autant et le double à nouveau pour le gain de la 2^e place au 17^e tour. Frustrés par la monotonie de la course des petites voitures, les spectateurs vibrent pleinement à la vue de ces fières monoplaces de Grand Prix qui grimpent les rues clo-daldiennes et dévalent l'autoroute à une vitesse jamais vue ici, et dans un bruit d'enfer. La sortie du tunnel est très impressionnante, avec sa large courbe à gauche en descente que les pilotes négocient à la limite de l'adhérence. C'est assurément l'endroit le plus rapide du circuit et les voitures virent lors de chaque passage à quelques mètres des barrières contenant le public ! Le spectacle bat son plein lorsque surviennent deux coups de théâtre en l'espace de trois tours : au 14^e tour, Nuvolari - qui avait régalé les spectateurs par son style, mais n'avait jamais pu se mêler à la lutte en tête - abandonne sur bris de moteur. Trois boucles plus tard, c'est Farina qui renonce sur des problèmes de transmission, laissant Sommer seul en 2^e position, suivi de loin par Chiron et Mazaud.

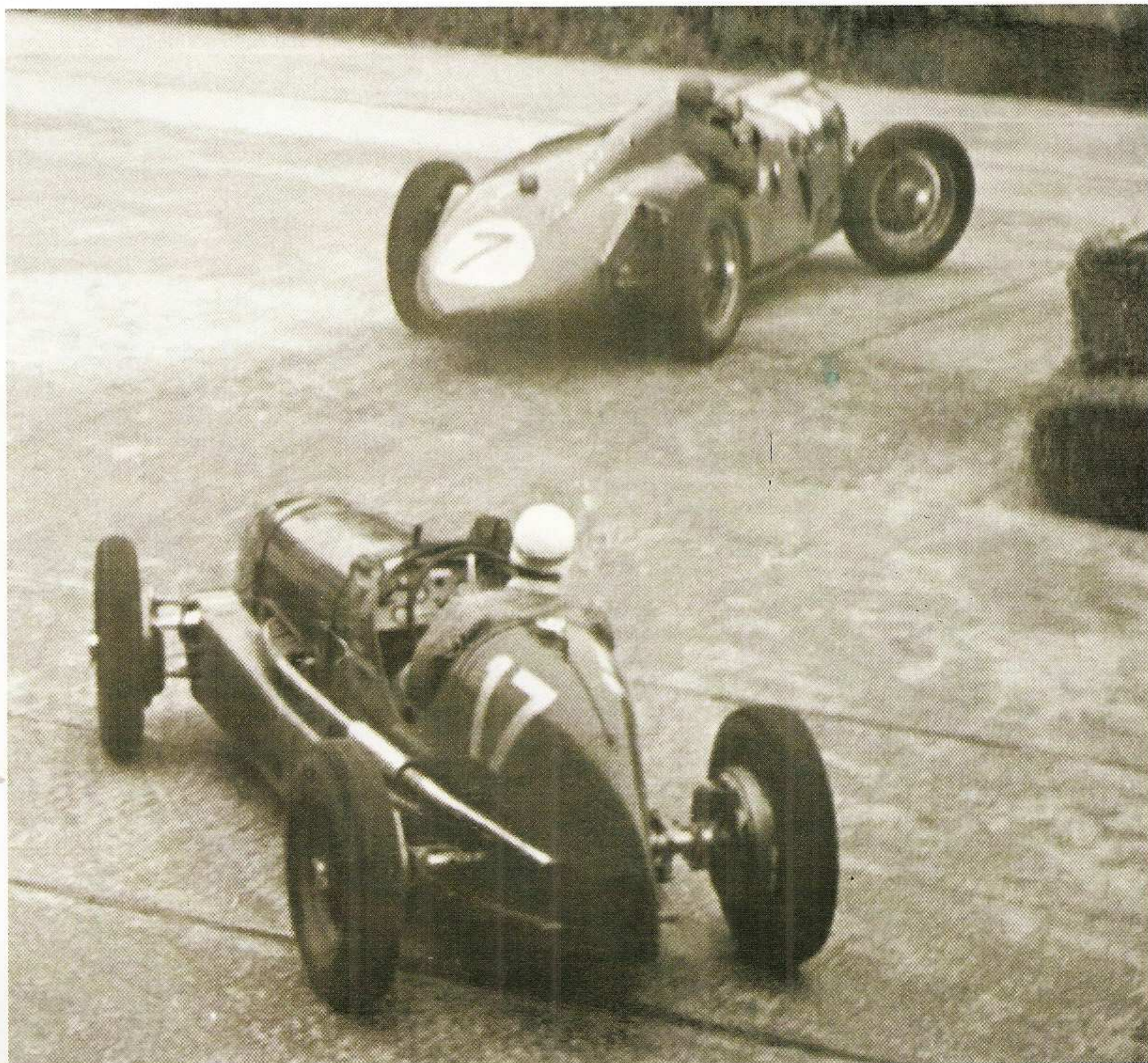
Jean-Pierre Wimille semble parfaitement maîtriser la course avec une avance de plus de 10 secondes sur ses poursuivants. Il a établi le meilleur tour en 3'10"4 et continue à mener un rythme soutenu. Il connaît la pugnacité de Sommer et ne désire pas être rejoint. Malheureusement pour lui, son embrayage casse au 20^e tour et le condamne à l'abandon. Les deux



© Collection François Jolly - D.R.

Alfetta sont donc hors-course et Raymond Sommer s'empare du commandement. Il ne se relâche pas pour autant car Chiron n'est qu'à une poignée de secondes. La fin de la course est angoissante pour Sommer car les freins de sa Maserati, réglés pour la pluie et trop sollicités sur le sec, ne répondent quasiment plus ! Raymond gagne finalement, avec Louis à 17 secondes derrière lui. Dans un suprême ef-

Même s'il ne fut jamais en position de menacer les meilleurs, Tazio Nuvolari - qui vire ici à l'épingle sur l'autoroute - réjouit le public par sa présence médiatique et son style toujours flamboyant.



© Collection François Jolly - D.R.

La Maserati 6CM de Raph (17) suit la Delahaye 145 de Chaboud (7) dans le virage très serré de l'épingle sur l'autoroute.

Voici à quoi ressemblait l'Avenue Magenta en juin 1946 lorsque les concurrents abordaient la bretelle d'accès à l'autoroute dans le Parc de Saint-Cloud, ici lors des essais.



© Collection François Jolly - D.R.

fort et dans son dernier tour, le Monégasque réalise ce qui restera le meilleur temps en course de cette épreuve, à savoir 3'08"4. Les deux hommes entament leur tour d'honneur et Chiron rejoint Sommer pour défiler à côté de lui. Celui-ci, n'étant pas sûr d'avoir vu le drapeau à damiers, se méfie de la manœuvre et accélère à nouveau ! Les deux monoplaces effectuent

donc leur tour d'honneur à un rythme de Grand Prix et ce n'est qu'une dernière fois la ligne de la place Clemenceau franchie que Sommer sera absolument sûr de sa victoire !

Ainsi se clôture la manifestation, dans la joie et les rires de ces champions heureux d'en avoir décousu à l'occasion de ce Grand Prix de

La bagarre bat son plein avec Sommer qui fait le forcing sur Farina à la chicane installée à l'entrée du tunnel. La pression que maintint l'Ardennais sur les Alfetta fut peut-être une des clés de sa victoire finale, après l'abandon de ses rivaux sur casse mécanique.





Arialdo Ruggeri, le troisième homme de la Scuderia Milan, fut constant sur sa Maserati 4CL et termina en 5^e place.

les œuvres de la ville de Saint-Cloud et les deux communes sinistrées. Le sport automobile était définitivement relancé en France ! ♦

L'auteur tient à remercier le service communication de la mairie de Saint-Cloud, le journal *L'Equipe*, François Jolly et Alain Caussade pour les documents fournis.

© Collection François Jolly - D.R.



© Archives Roger Viollet

l'Autoroute. Bien sûr, la course en elle-même ne revêtait pas une grande valeur sportive du fait de la disparité des plateaux et de la faible distance parcourue, mais l'essentiel n'était pas là. Charles Faroux, le directeur de course, le disait lui-même le lendemain dans *L'Equipe* : "Pendant plusieurs mois encore, nous déplorons que soient insuffisantes les distances imposées aux voitures qui disputent les épreuves de 1946. Comprenons la nécessité où les organisateurs se trouvent réduits. Une course de développement souhaitable - 500 km au moins, et les 24 Heures du Mans seraient plus probantes encore - coûte trop cher à ses participants et, d'autre part, risque de ne fournir qu'un spectacle insuffisant. Ayons quelque patience...". L'esprit de compétition et de fête était en tous cas bien présent et les organisateurs recueillirent un bénéfice de 500 000 F (un peu moins qu'espéré en raison de la concurrence de la Coupe Davis le même week-end) répartis entre

Coupe René Le Bègue

30 tours de 6 km, soit 180 km

1. Raymond Sommer	Maserati 6CM (3)	<i>Scuderia Milan</i>	1h 33'42" à 109,422 km/h
2. Louis Chiron	Talbot 26 (6)	<i>Automobiles Talbot-Darracq</i>	à 17"6
3. Robert Mazaud	Maserati 4CL (11)	<i>Ecurie Franco-Américaine</i>	à 1 tour
4. Arialdo Ruggeri	Maserati 4CL (5)	<i>Scuderia Milan</i>	à 1 tour
5. T.A.S.O. Mathieson	Maserati 8C (21)	<i>TASO Mathieson</i>	à 2 tours
6. Yves Giraud-Cabantous, relayé par Eugène Chaboud	Delahaye 135S (24)	<i>Y. Giraud-Cabantous</i>	à 2 tours
7. Georges Grignard	Delahaye 135S (8)	<i>G. Grignard</i>	à 3 tours
8. Eric Verkade	Alfa Romeo 8C-2300 (18)	<i>Ecurie Blanche et Noire</i>	à 3 tours
9. Henri Trillaud	Delahaye 135S (9)	<i>Ecurie Henri Trillaud</i>	à 3 tours
10. Maurice Trintignant	Maserati 4CL (14)	<i>Ecurie Tricolore</i>	à 4 tours
11. Charles Pozzi	Delahaye 135S (23)	<i>C. Pozzi</i>	à 4 tours

Meilleur tour en course : Louis Chiron 3'08"4 à 114,893 km/h, au 30^e tour.

ABANDONS

Jean-Pierre Wimille	Alfa Romeo 158 (1)	<i>Alfa Corse</i>	Embrayage (20 ^e tour)
Giuseppe Farina	Alfa Romeo 158 (2)	<i>Alfa Corse</i>	Transmission (17 ^e tour)
Henri Louveau	Maserati 4CL (15)	<i>H. Louveau</i>	Suspension ARD (15 ^e tour)
Tazio Nuvolari	Maserati 4CL (4)	<i>Scuderia Milan</i>	Moteur (13 ^e tour)
Eugène Chaboud	Delahaye 145 (7)	<i>E. Chaboud</i>	? (13 ^e tour)
"Raph"	Maserati 6CM (17)	<i>Ecurie Naphtra Course</i>	? (12 ^e tour)
Paul Friderich	Delahaye 155 (10)	<i>Ecurie Blanche et Noire</i>	? (10 ^e tour)
Enrico Platé	Maserati 4CL (20)	<i>Ecurie Autosport</i>	Moteur (9 ^e tour)
Harry Schell	Maserati 6CM (12)	<i>Ecurie Franco-Américaine</i>	Boîte de vit. (7 ^e tour)
Eugène Martin	Salmson (28)	<i>E. Martin</i>	Compresseur (4 ^e tour)
Henry-Victor Serve	Bugatti 35B (19)	<i>H-V. Serve</i>	Magneto (2 ^e tour)

Radieux à l'arrivée, Sommer et Chiron savourent ces nouveaux moments de triomphe après cinq ans d'oubli.

© Collection François Jolly - D.R.