

Règlement des 24 Heures du Mans 63 conforme au futur code sportif international

La Commission Sportive de l'ACO rentre, pour 1963, dans la plus stricte légalité ou, plutôt, se contente d'anticiper dans son règlement des « 24 Heures », sur des dispositions qui seront rendues réglementaires pour tous, en 1964, et que la Commission Sportive Internationale dénomme : « Définition et Spécifications des voitures prototypes de Grand Tourisme ».

C'est la conclusion heureuse d'une action entreprise par l'ACO, il y a plus de quatre ans. En 1958, en effet, un projet de coordination des annexes C (Sport), J (Grand Tourisme) et du Code Sportif International avait été présenté à la Commission Sportive Internationale... sans succès d'ailleurs.

L'an dernier, la Commission Sportive de l'A.C.O., appuyée par ses amis des Douze Heures de Sebring, de la Targa Florio et des 1000 km du Nürburgring, revendit à la charge et obtint de la C.S.I. d'appliquer une annexe A de règlement concernant des voitures « prototypes » ou expérimentales. Nous devions, pour une bonne part, cette autorisation à l'objectivité et au souci de progrès qui animent M. Baumgartner, nouveau président de la C.S.I. Le Président Baumgartner a suivi les 24 Heures en 1962 depuis le début des opérations de vérification des voitures, observant avec le plus grand soin, interrogeant, prenant des notes. Nous avions l'impression d'un renouveau dans les rapports entre l'A.C.O. et la C.S.I. Nous pouvions espérer.

Puis les mois passaient. Comme chaque année, après avoir fait part de leurs remarques au Président Finance, Commissaires sportifs et Directeurs de course des « 24 Heures », se réunissaient au début d'octobre pour établir le règlement 1963. Ils ne pouvaient, alors, prendre une décision formelle, car ils savaient que la Commission Sportive Internationale devait se réunir les 8 et 9 novembre en vue de régler les prototypes de G.T. Les responsables des « 24 Heures » devaient envisager soit de reconduire l'annexe A de leur règlement avec quelques modifications,

soit de se conformer strictement aux décisions de la C.S.I. Tous espéraient pouvoir adopter cette dernière solution en hommage au travail constructif, accompli par le Président Baumgartner et son équipe. C'est finalement ce qui s'est produit et nous nous en réjouissons.

Les 24 Heures 1963 se disputeront les 15 et 16 juin et, comme les Douze Heures de Sebring, la Targa Florio et les 1000 km du Nürburgring, suivant un règlement strictement conforme aux décisions de la C.S.I. et qui ne fait qu'anticiper sur son application par tous.

Tel est l'esprit dans lequel nous avons travaillé cette année. Ceci dit, qu'est-ce que cela apporte dans la pratique ? Il y a tout de même des points particuliers du règlement qui n'ont rien à voir avec le Code Sportif International. Alors, ouvrons notre document pour dire en quoi, dans l'essentiel du moins, il diffère du précédent.

Cylindrées : Comme l'an dernier, les G.T. sont admises à partir de 1000 cmc et les « prototypes » à partir de 700 cmc... mais il n'y a plus de limite supérieure de cylindrée. Il avait été envisagé de monter à 850 cmc la limite inférieure des « prototypes », car aucun des habitués du Mans ne commercialise des voitures de moins de 850 cmc. Mais on nous annonce pour 1963 la venue des B.M.W., d'où le maintien du **statu quo**, étant entendu qu'en 1964 ne seront admis en 700 cmc que des constructeurs commercialisant des voitures de cette cylindrée.

Batteries : En 1962, il y avait eu, au pesage, de nombreuses discussions à propos de batteries montées en série ou en parallèle, d'où les décisions suivantes : Pour les G.T., le nombre et la capacité des batteries devront être conformes à la fiche d'homologation. Pour les prototypes, le nombre et la capacité des batteries seront montés à demeure sur la voiture, en dehors de l'habitacle. En outre, la recharge des batteries

montées sur les voitures est interdite par quelque moyen que ce soit.

Ravitaillement : Il est permis aux concurrents de se ravitailler indépendamment en huile et en eau.

Roues : On se souvient des controverses de l'an dernier à propos des Lotus. Nous persistons à croire que ce constructeur et son représentant étaient de mauvaise foi dans l'interprétation du règlement. Une telle question ne se posera plus, puisqu'il est dit que toutes les roues de la voiture devront avoir le même diamètre et être interchangeables, ce qui n'était pas le cas.

Départ : Sera toujours du type « Le Mans », mais les concurrents seront placés dans l'ordre décroissant des meilleurs moyennes réalisées aux essais sur un tour de circuit. Jusqu'à présent, les concurrents étaient placés dans l'ordre décroissant des cylindrées, mais il faut prévoir, pour 1963, un afflux important de voitures américaines, de grosses cylindrées mais moins rapides que les Ferrari, Maserati, Aston Martin ou Jaguar et qui auraient donc posé de graves problèmes de dépassement dès le premier tour.

Ceintures de sécurité : Pour sacrifier à la tendance actuelle, toutes les voitures prototypes devront être munies pour les deux places avant, d'un système d'ancrage permettant l'utilisation de ceintures de sécurité.

Pare-brise : Devra avoir une largeur minimale de 90 cm, mesurée à la corde, une hauteur minimale de 20 cm pour les voitures ouvertes et 25 cm pour les voitures fermées. (Nous ne comprenons pas cette différenciation, alors que la hauteur protégée exigée est la même dans les deux cas et passe de 80 à 85 cm.)

Ce pare-brise sera constitué par un vitrage de sécurité en verre feuilleté.