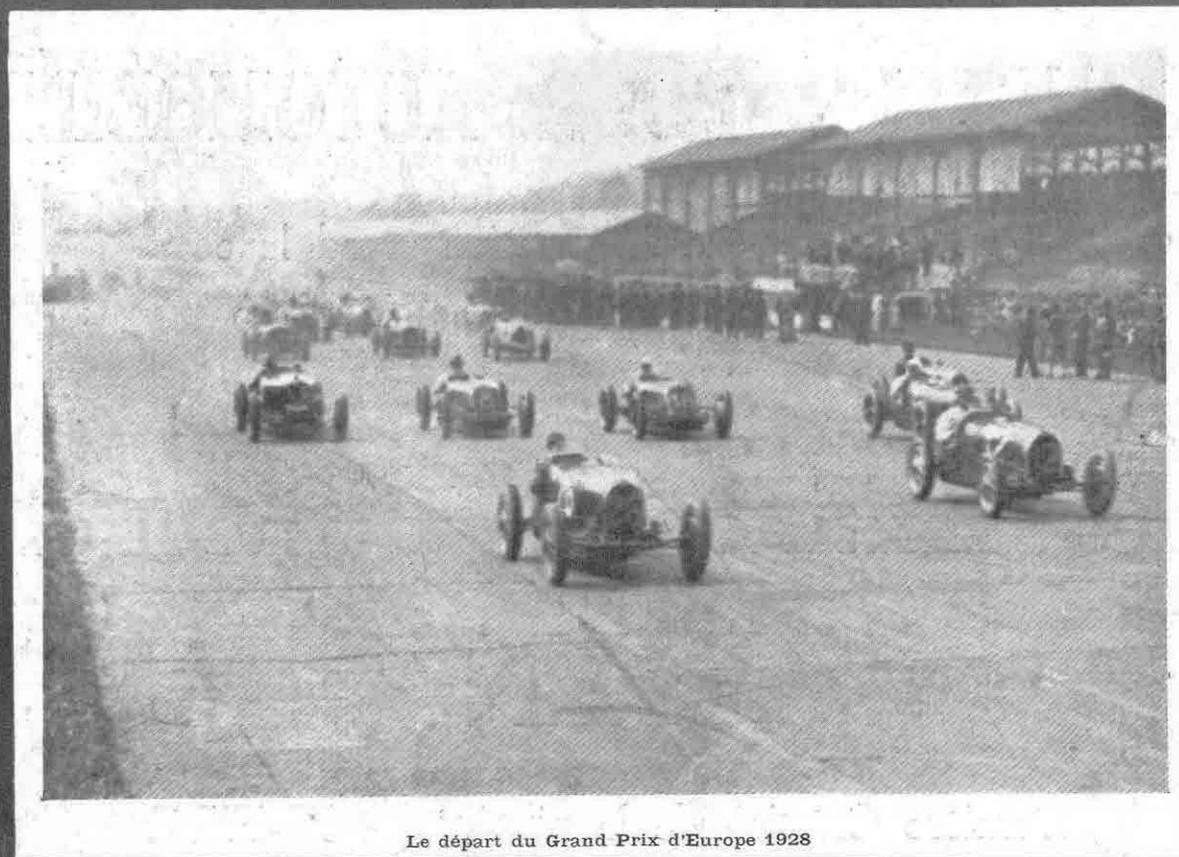


REVUE INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE



Le départ du Grand Prix d'Europe 1928

ORGANE OFFICIEL DE:
L'ASSOCIATION INTERNATIONALE DES AUTOMOBILE-CLUBS RECONNUS
LA FEDERATION INTERNATIONALE DES CLUBS MOTOCYCLISTES

LISTE DES RECORDS

**Reçus au Secrétariat de l'A. I. A. C. R. au cours du 3^{me} Trimestre 1928
et en instance d'homologation.**

N. B. — Cette liste et celle publiée dans la Revue Internationale de l'Automobile du 15 Juillet 1928 sont les seules qui modifient la liste générale publiée dans la Revue Internationale de l'Automobile du 15 Avril 1928.

1^o RECORDS DU MONDE

RECORDS		Dates	Lieux	Conducteurs	Marques	Temps ou Distance parcourue H. M. S. 1/100	Vitesses
Distance ou Temps	Départ						
10.000 mil.	arrêté	21/7-8/8/1928	Atlantic City Speedway	Gulotta, Kreiger et Bergere	Studebaker Président	145 h. 18'42"65	68.81 mil. p. h.
15.000 mil.	»	»	»	Stewart, Gleason et Winnai	»	218 h. 40'35"55	68.59 mil. »
20.000 mil.	»	»	»	»	»	291 h. 45'03"98	68.54 mil. »
25.000 mil.	»	»	»	»	»	365 h. 06'26"05	68.47 mil. »
30.000 mil.	»	»	»	Gulotta, Kreiger et Bergere	»	438 h. 47'27"63	68.36 mil. »

2^o RECORDS INTERNATIONAUX — CATÉGORIE COURSE

CLASSE B

3.000 mil.	arrêté	21/7-8/8/1928	Atlantic City Speedway	Gulotta, Kreiger et Bergere	Studebaker Président	43 h. 39'56"65	68.70 mil. p. h.
4.000 mil.	»	»	»	»	»	58 h. 12'34"21	68.70 mil. »
5.000 mil.	»	»	»	»	»	72 h. 39'56"03	68.80 mil. »
10.000 mil.	»	»	»	»	»	145 h. 18'42"65	68.81 mil. »
15.000 mil.	»	»	»	Stewart, Gleason et Winnai	»	218 h. 40'35"55	68.59 mil. »
20.000 mil.	»	»	»	»	»	291 h. 45'03"98	68.54 mil. »
25.000 mil.	»	»	»	»	»	365 h. 06'26"05	68.47 mil. »
30.000 mil.	»	»	»	Gulotta, Kreiger et Bergere	»	438 h. 47'27"63	68.36 mil. »

CLASSE D

1 kil.	arrêté	30/7/28	Brooklands	Kaye Don	Bugatti	29"33	122.741 kil. p. h.
1 mil.	»	»	»	»	»	42"28	85.14 mil. »
1 kil.	lancé	»	»	»	»	18"26	197.152 kil. »
1 mil.	»	»	»	»	»	29"73	121.08 mil. »
5 kil.	»	»	»	»	»	1'31"86	195.950 kil. »
5 mil.	»	»	»	»	»	2'28"00	121.62 mil. »
10 kil.	»	»	»	»	»	3'04"04	195.609 kil. »
10 mil.	»	»	»	»	»	4'56"38	121.46 mil. »
50 kil.	arrêté	»	»	»	»	16'18"24	184.003 kil. »
50 mil.	»	»	»	»	»	27'03"01	110.90 mil. »

CLASSE F

1 kil.	lancé	26/8/28	Arpajon	Morel	Amilcar	17"08	210.770 kil. p. h.
1 kil.	arrêté	»	»	»	»	26"92	133.729 kil. »
12 heures	»	19/9/28	Brooklands	F. Hallam et R. Sutton	Lea Francis	1.546 kil. 249	128.854 kil. »

CLASSE G

1 kil.	lancé	26/8/28	Arpajon	Morel	Amilcar	17"40	206.895 kil. p. h.
1 mil.	»	»	»	»	»	28"12	128.02 mil. »
5 kil.	»	13/7/28	Montlhéry	Prince Ghika	Cozette M. G. C.	1'40"85	178.482 kil. »
5 kil.	»	1/9/28	»	Morel	Amilcar	1'27"63	205.408 kil. »
5 mil.	»	13/7/28	»	Prince Ghika	Cozette M. G. C.	2'45"01	109.08 mil. »
5 mil.	»	1/9/28	»	Morel	Amilcar	2'21"46	127.24 mil. »
10 kil.	»	13/7/28	»	Prince Ghika	Cozette M. G. C.	3'26"21	174.579 kil. »
10 kil.	»	1/9/28	»	Morel	Amilcar	2'55"98	204.568 kil. »
10 mil.	»	»	»	»	»	4'43"70	126.89 mil. »
50 kil.	arrêté	13/7/28	»	Prince Ghika	Cozette M. G. C.	18'15"20	164.353 kil. »
50 mil.	»	»	»	»	»	28'59"67	103.47 mil. »
100 kil.	»	»	»	»	»	35'58"23	166.803 kil. »
100 mil.	»	30/8/28	»	»	»	58'00"41	103.43 mil. »
500 kil.	»	19/9/28	Brooklands	W.B. Scott et Mrs Scott	Amilcar	3 h. 41'49"58	135.240 kil. »
500 kil.	»	30/8/28	»	H. W. Purdy	Riley	3 h. 33'57"35	140.215 kil. »
500 mil.	»	19/9/28	»	W.B. Scott et Mrs Scott	Amilcar	6 h. 18'46"90	79.20 mil. »

2° RECORDS INTERNATIONAUX — CATÉGORIE COURSE (Suite)

RECORDS		Dates	Lieux	Conducteurs	Marques	Temps ou Distance parcourue H. M. S. 1/100	Vitesses
Distance ou Temps	Départ						
CLASS G (suite)							
500 mil.	arrêté	19/9/28	Brooklands	H. W. Purdy	Riley	5 h. 52'06"52	85.20 mil. p. h.
1 heure	»	13/7/28	Montlhéry	Prince Ghika	Cozette M. G. C.	166 kil. 150	166.150 kil. »
3 heures	»	30/8/28	Brooklands	W.B. Scott et Mrs Scott	Amilcar	403 kil. 952	134.650 kil. »
3 heures	»	19/9/28	»	H. W. Purdy	Riley	420 kil. 495	140.165 kil. »
6 heures	»	30/8/28	»	W.B. Scott et Mrs Scott	Amilcar	792 kil. 606	132.101 kil. »
6 heures	»	19/9/28	»	H. W. Purdy	Riley	823 kil. 156	137.192 kil. »
12 heures	»	8/8/28	»	J. J. Hall	Jowett	1.060 kil. 023	88.336 kil. »
						(658 mil. 1191 yards)	54.89 mil. »
CLASSE I							
1 kil.	lancé	26/8/28	Arpajon	de Rovin	Rovin	26"445	136.131 kil. p. h.
1 mil.	»	»	»	»	»	43"005	83.79 mil. »
1 kil.	arrêté	»	»	»	»	41"48	86.788 kil. »
CLASSE J							
1 kil.	lancé	26/8/28	Arpajon	Mrs. Stewart	Jappic	29"145	123.520 kil. p. h.
1 mil.	»	»	»	»	»	47"71	75.44 mil. »
50 kil.	arrêté	15/7/28	Montlhéry	»	H. S.	26'32"08	113.067 kil. »
50 mil.	»	»	»	»	»	42'24"93	70.73 mil. »
100 kil.	»	»	»	»	»	52'35"77	114.076 kil. »
100 mil.	»	»	»	»	»	1 h. 24'33"79	70.95 mil. »
1 heure	»	»	»	»	»	114 kil. 191	114.191 kil. »

La Première Coupe Internationale des Alpes

Cette grande épreuve touristique organisée pour la première fois en 1928 a eu lieu avec un plein succès, du 12 au 17 Août à travers l'Italie, la Suisse, l'Autriche et l'Allemagne.

Elle a donné lieu, à travers le panorama varié et enchanteur des Alpes Centrales et Orientales, à une lutte courtoise, sincère et amicale entre les nombreux engagés.

L'épreuve comprenait cinq étapes à accomplir en cinq jours : Milan, Lugano, Merano, Belluno, Villach, Munich ; elle a réuni une centaine d'engagés dont 85 prirent le départ. Il n'y eut presque pas d'abandons, ce qui est dû en grande partie à la parfaite organisation qui avait tout prévu dans les moindres détails.

Cette première expérience d'une Coupe Internationale des Alpes — départ de Milan, arrivée à Munich — a obtenu un succès dont le retentissement n'est pas éteint, un succès qu'il faut bien souligner et qui n'est que le prélude d'un succès plus grand pour l'année prochaine.

L'épreuve avait réuni treize équipes représentatives des industries belge, allemande, américaine, autrichienne, suisse et italienne. Regrettons qu'aucun représentant de l'industrie française n'y ait pris part.

Une organisation soignée à fond dans tous ses détails, à travers l'Italie, la Suisse, l'Autriche et la Bavière n'a pas été la moindre cause du succès auquel la France, il faut nous répéter, ne devait avoir nulle part, même représentative.

Du côté technique, l'épreuve a bien démontré que toutes les machines concurrentes étaient bien des voitures de tourisme et de construction courante, du moteur à la carrosserie, et que toutes étaient en condition de supporter avec aisance les diverses moyennes imposées par le règlement, suivant les cylindrées, et même les dépasser de beaucoup.

A l'inverse de ce que certains pessimistes voulaient

prévoir, cette épreuve, en pays presque toujours montagneux, s'est révélée accessible et facile.

Ce fut une excellente propagande pour le tourisme automobile, s'il en est encore besoin, et de ces vingt régions parcourues et dont l'écho a retenti dans toute l'Europe et en Amérique même, car les États-Unis, nous l'avons dit, étaient très bien représentés par leur industrie, toujours en quête d'expansion.

Malgré la foule des concurrents, et par conséquent la foule des intérêts en suspens, la manifestation a pu se dérouler dans une atmosphère de toute cordialité et en toute sympathie : pas une protestation, pas une réclamation pendant ou après l'épreuve.

Il faut encore reconnaître ici l'œuvre de parfaite organisation obtenue par les soins des Automobile-Clubs amis, intéressés et collaborateurs, dont les dévoués représentants ont été : M. le Grand Officier Arturo MERCANTI ; M. le Consul FRITSCH, pour l'Allemagne ; M. MAUTHNER, pour l'Autriche ; M. DECRAUZAT, pour la Suisse. Une grande part du succès revient également à l'excellent organisateur qui fut en même temps le directeur de la course, M. le Chevalier R. CASTAGNETO, qui n'en est du reste pas à ses premières armes, ayant à son actif le double et grandiose succès des deux « Coupes des 1000 Milles » (Brescia — Rome — Brescia, sans halte) et aussi du VI^e Grand Prix d'Europe et VIII^e Grand Prix d'Italie, 1928.

A la suite de la réunion qui s'est tenue à Munich à l'issue de la compétition, sur proposition de M. le Grand Officier Arturo MERCANTI, Vice-Président de la C. S. du R. A. C. d'Italie, un appel a été adressé à l'Automobile-Club de France pour lui demander de participer à l'organisation de la Coupe des Alpes, en 1929. Les organisateurs prévoient en effet un parcours qui empruntera probablement les routes du Dauphiné et de la Savoie.