

Historique en français

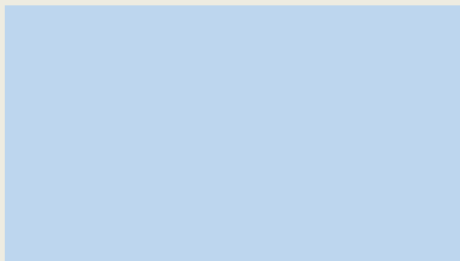
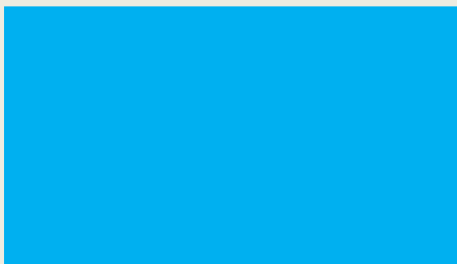
Historical background in English

# Renault Etoile Filante

*pilotée par / driven by* : Jean Hébert

Record du Monde de vitesse 1956

Worldspeed record 1956



## Bibliographie / Bibliography

*A lire, à voir, et/ou à écouter :*

### Renault Etoile Filante Record du Monde de vitesse 1956

#### **Automobilia**

n°43 mars – avril 2000

#### **Dossier de presse du 22 juin 1956 / Press file**

rédigé par Pierre Dreyfus / written by Pierre Dreyfus

#### **Auto-rétro**

n°41 janvier 1984

#### **Renault Patrimoine et Innovation**

**<http://www.ina.fr/video/CAF97069450>**

## Historique en français

C'est dans le secret le plus absolu que le PDG de Renault, Pierre Lefaucheur lança courant 1954 le projet « Etoile Filante ». La paternité de l'idée revient M. Szydlowski, créateur et patron de Turboméca qui développe pour l'armée la TURMO 1 de 270 chevaux, dont un des exemplaires servira à motoriser l'Etoile Filante.

Dotée d'une transmission mais dépourvue de boîte de vitesse, elle reçoit un réducteur à pont à 3 étages abaissant la vitesse de rotation de 28000 tr/mn pour la turbine à 2500 tr/mn pour les roues. Le châssis est équipé d'un train avant à parallélogramme longitudinal dont les soudures ont été effectuées grâce aux techniques les plus évoluées de l'époque (soit à l'arc soit par étincelage sans apport de métal), tandis qu'un essieu brisé à roues indépendantes prend place à l'arrière. La carrosserie est réalisée en polyester stratifié. Elle est ultra plate et on dirait une peau qui enveloppe les roues, le cockpit est profilé et la poupe effilée se termine par 2 dérives assurant la stabilité. Le carénage chromé des échappements protège le pilote et la voiture des flammes. Le tableau de bord comporte une bonne douzaine de cadrans ou appareil de contrôle. Au sommet du pare-brise, la voiture ne dépasse pas 0.99 mètre et sa garde au sol n'est que de 17 centimètres. Elle ne pèse que 950 Kg.

Le 22 juin 1956, soit plus d'un an et demi après les premiers travaux entamés à Billancourt par l'ingénieur Lory et son ami Picard, la voiture est dévoilée à la presse sur l'autodrome de Montlhéry. L'Etoile Filante se veut être une voiture expérimentale destinée à conduire des recherches sur l'adaptation de la turbine à gaz à l'automobile. En aucun cas il ne s'agit d'un prototype destiné à un développement en série.

Deux mois plus tard, le 5 septembre 1956 dans la plus grande discrétion, et alors qu'on l'attendait sur la plage de Daytona en Floride, c'est sur le Lac Salé, dans l'état de l'Utah, que l'Etoile filante file sur le sel blanc. C'est l'ingénieur pilote Jean Hébert qui pilote le bolide. La turbine est lancée au moyen, d'un démarreur électrique, Jean Hébert actionne la manette d'arrivée du carburant qui est pulvérisé dans les chambres et déclenche l'allumage avec des bougies spéciales. La turbine lancée, le robinet de carburant passe sur le réservoir de kérosène. Dans un sifflement caractéristique, l'Etoile bleue de France s'élance. L'accélération est progressive. Le kilomètre est avalé à 306.9 km/h, le mile à 307.7 km/h, les 5 kilomètres à 308.850 km/h. Pour la première fois depuis 1924 (Thomas et sa Delage), une marque et un pilote français détiennent un record de vitesse pure et le détiennent toujours officiellement aujourd'hui sur voiture à « turbine ».

Un an jour pour jour après sa présentation à Montlhéry, l'Etoile Filante apparaît en lever de rideau des 24 Heures du Mans.

# Historical background in English

Pierre Lefaucheur, Director of Renault, launched the project of the shooting star in 1954 in absolute secrecy. The idea came from M. Szydowski, founder and owner of Turboméca, who developed the Turmo 1 with 270 horsepower for the Army. The only example was used to motorize the Renault Shooting Star.

Fitted out with a transmission but lacking a gear box, it made a 3 level-reduction including rear axle that reduced the rotation of the turbine of 28,000 turns per minute to 2,500 turns per minute to the wheels. The frame was fitted with a front axle with front to back parallelogram. The soldered joint was made using the most advanced techniques of the time (meaning either arc welding or by sparking without metal); while a broken axle-tree with independent wheels took place on the rear. The body was made of layered polyester. It was extremely flat and it fitted like a skin that enveloped the wheels. The cockpit was profiled and the slender stern ended in 2 vertical stabilizers. The chrome plated streamlined side exhausts protected the driver and the car from flame.

The dashboard was composed of 12 dials or control devices. The car was 0.99 meter high at the top of the windscreen and the distance between the ground and the body was only 17 centimetres. The weight was 950 Kg. The new car was presented to the press on the Montlhéry motor-racing track on the 22th of June 1956 . . . a year and half after the first work started in Billancourt by the engineer Lory and his friend Picard.

The Shooting Star was intended to be an experimental car to further research concerning the adaptation of the gas turbine to cars. It was not a prototype intended for a series development.

Two months later, on the 5th of September, 1956, driven by the engineer Jean Hébert, the Renault Shooting Star made its speed dash on the Bonneville Salt Flats in Utah instead of on Daytona Beach in Florida. The turbine was started by an electrical starter; Jean Hébert then activated the throttle lever. The fuel was pulverised in the chambers and achieved ignition by special plugs. As soon as the turbine was launched, the gas tap went on the kerosene tank. With a characteristic whistling, the blue French Shooting Star began its run. The acceleration was progressive. The car reached the first kilometre at 306.9 km/h, the mile at 307.7 km/h, and the five kilometre mark at 308.850 km/h. For the first time since 1924 (Thomas and Delage), a French brand and a French driver held the pure speed record and officially still hold it today for a "turbine" car.

One year to the day of its presentation, the Shooting Star appeared for the starting ceremony of the LeMans 24 Hours.