

Bonneville

By Marvano

MAINSTREAM COMICS

Publisher : **Dargaud Benelux**

Genre : **Historical fiction**

Albums rights sold in :



PAGES
64



VOLUME
2



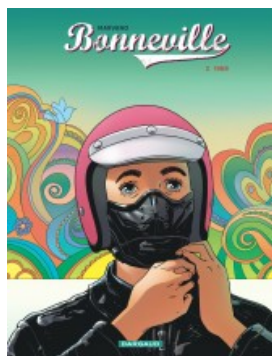
FORMAT
241 * 318



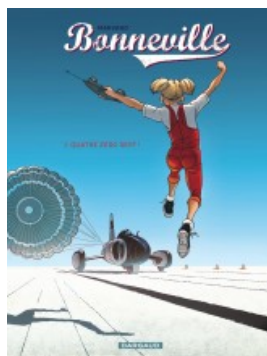
RELEASE
28/09/2018

In the late 50s, the young Zeldine meets Graham, a mechanic... with a race car. Graham is competing in Speed Week on the Bonneville Salt Flats, a vast stretch of sand. This event attracts speed junkies from all over, all dreaming of beating the speed record. Once Zeldine starts moving in this circle, it doesn't take long for her to become completely obsessed with the adrenalin-pumped lifestyle.

In this series



Bonneville - tome 2



Bonneville - tome 1

Les gens aiment les chiffres ronds. Pour les Européens, 700 km est un beau chiffre rond. Mais pour les Américains et leur système non métrique, 468 n'avait rien d'un chiffre spécialement impressionnant, c'était l'Horizon Radieux du 500 mph qui les fascinait.



Je me permets de rappeler au lecteur que ces bricolages passionnés de voitures étaient exécutés dans des hangars ou des appentis par une bande de zigotos (inoffensifs, au demeurant...), sans trop de spéculations théoriques.

Walt Arfons, né Walter Stroud, travaillait depuis ses quinze ans dans la minoterie familiale.

Craig était pompier.



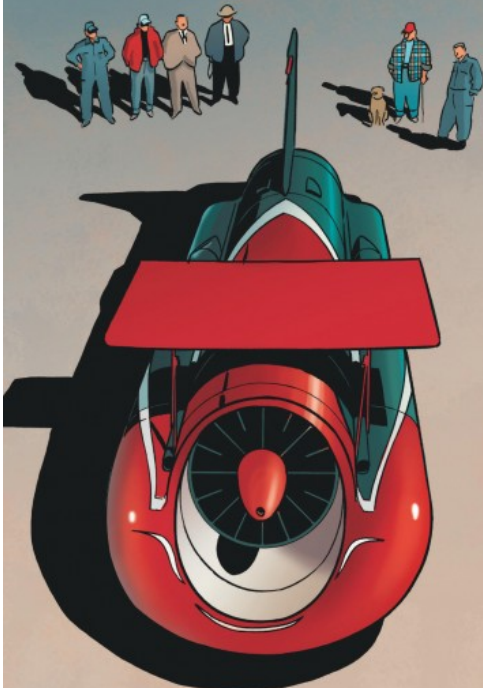
À 17 ans, en 1943, Arthur Eugène Arfons s'engagea comme volontaire et partit pour la guerre. Dans le Pacifique et à Okinawa. C'étaient des petits gars comme il y en avait treize à la douzaine, en ce temps-là. Juste des petits gars.

Des petits gars intrépides, certes, qui ne craignaient ni dieu ni diable, mais des petits gars normaux.

De la sorte qui est aujourd'hui éteinte et dont le moule est brisé.

Ou plutôt, jeté.

Mis au rebut.

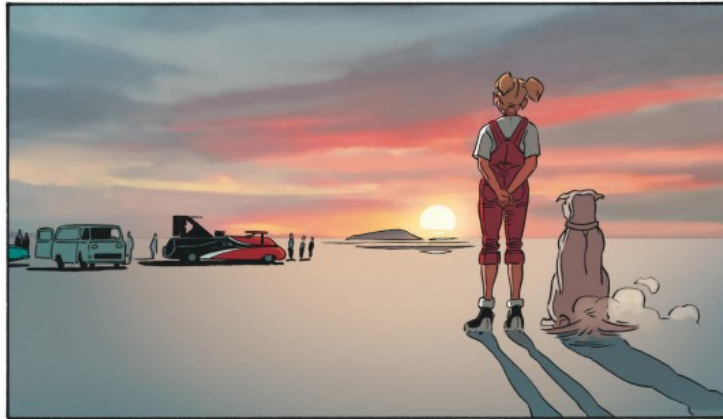




Bref, il s'agissait d'atteindre du 500 mph pour la première fois. La "Green Monster" se différenciait foncièrement de ses concurrentes, dont on avait essayé de garder l'avant aussi petit et fuselé que possible, avec un petit nez saillant contenant le cockpit. Pour Art, cela aurait rendu l'auto trop longue et il n'aurait pas pu la caser dans son vieil autobus. Et Art n'avait nullement l'intention d'en acheter un nouveau.

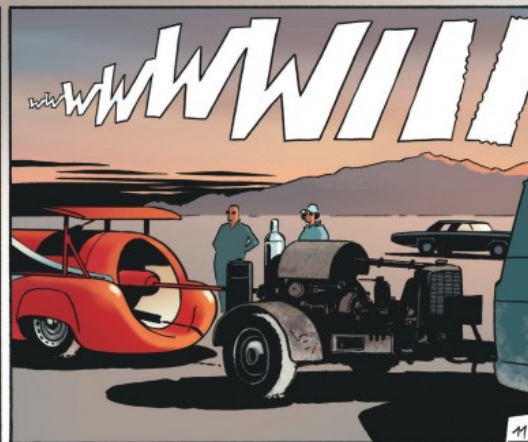
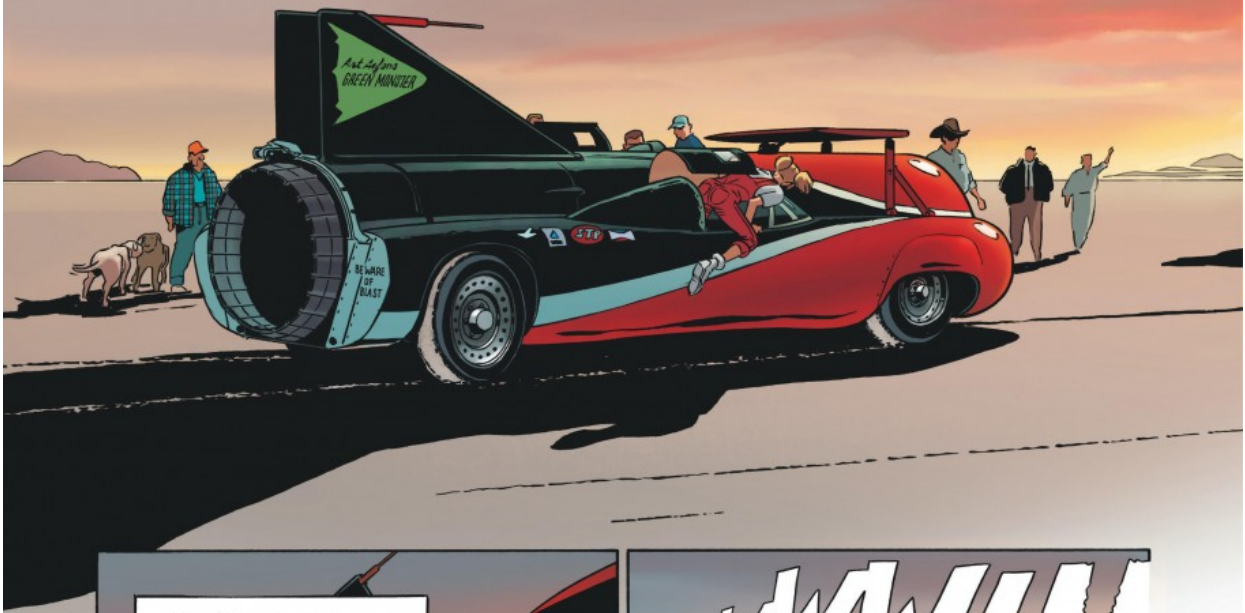
Donc, pas de cockpit à l'avant. Et pour des raisons évidentes, pas de cockpit à l'arrière non plus.

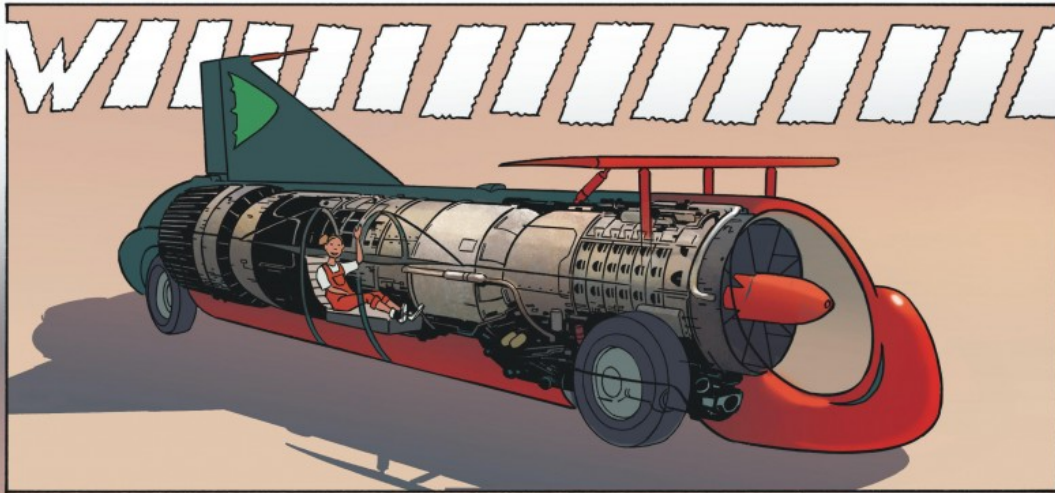
Par conséquent, il ne restait que le côté.



La "Green Monster" avait deux cockpits, un de chaque côté du puissant J79, à un centimètre et demi de la chambre de combustion, où la température pouvait s'élever à 1 400 degrés Celsius. Il n'y avait pas d'isolation.







Le mugissement du moteur à réaction était assourdissant.

La température dans le cockpit devint vite insupportable. Art, je le savais, portait une veste en cuir pour se protéger de la chaleur de la paroi...



... qui atteignait vite la température d'une plaque de four. Il ne me restait qu'à me tenir aussi éloignée d'elle que possible.

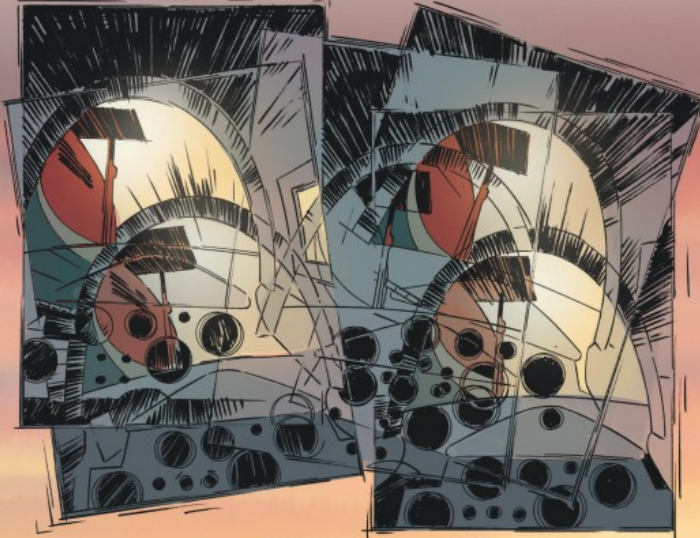
Le départ fut d'une rapidité et d'une intensité foudroyantes. La force d'attraction me plaqua contre la paroi arrière. J'étais comme paralysée.



L'essieu arrière n'avait pas de suspension et la pression des pneus était hallucinante : 17 atmosphères ! (Pour une voiture normale, c'est environ 2.)

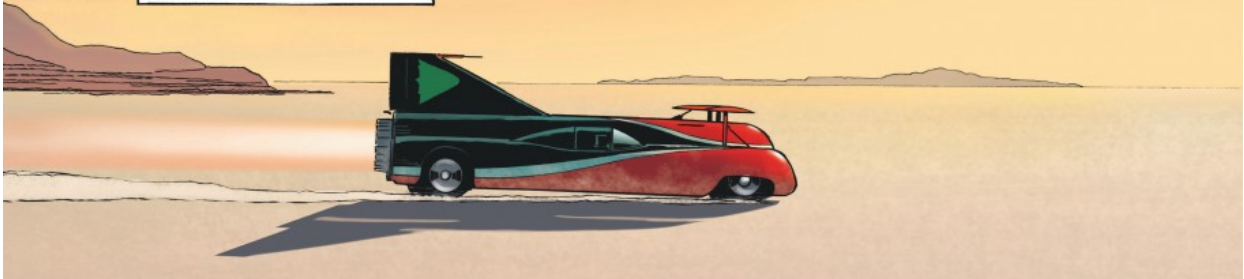
Il suffisait que la "Monster" passe sur une allumette pour que mes yeux sortent de leurs orbites.

Tour à tour, le nez de la voiture rebondissait et était plaqué au sol, son pitch étant automatiquement ajusté par l'aile qui l'accordait aux mouvements de l'essieu avant.



On aurait dit qu'avec une fougue inégalée, la "Green Monster" tentait de se démantibuler.

Hé ? Mais c'est quoi, tout ça ?



On est dans le pick-up d'oncle Joe, ou quoi ?