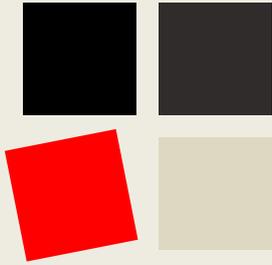


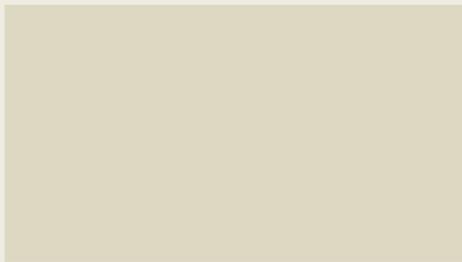
# Bibliographie / Bibliography



Historique en français

Historical background in English

**Ferrari TR61**  
*24 Heures du Mans 1961*



**25.03.2016**

## Bibliographie / Bibliography

*A lire, à voir, et/ou à écouter :*

**Les 24 Heures du Mans, vol II, 1923-1992**

Christian Moity, Jean-Marc Teissèdre & Alain Bienvenu

Ed. d'Art JP Barthélémy

**Les 24 Heures du Mans 1923-1982,**

Christian et Pierre Moity, Jean-Marc Teissèdre et Dominique Brailou,

Ed. ACO

**Ferrari au Mans**

Dominique Pascal

Ed. E.P.A

**La Légende Ferrari : Ferrari Sport et Prototypes**

Antoine Prunet

Ed. E.P.A

<http://www.les24heures.fr/>

## Historique en français

*Après la victoire aux 24 Heures du Mans de 1960, Ferrari remet son titre en jeu en 1961 lors de cette 29<sup>ème</sup> édition des 10 et 11 juin. La Scudéria revient en force avec 11 voitures. L'absence de Jaguar, des Aston Martin vieillissantes, et des nouvelles Maserati sont des facteurs qui aurait pu faire penser à une course facile et sans effort pour Ferrari. Pourtant il en a été tout autre.*

*Sur les onze Ferraris engagées dans la catégorie « Sport », trois sont des TR61. Les 2 premières sont engagées par l'usine. Les frères Rodriguez, pour la première fois associés sur la même voiture aux 24 Heures du Mans pilotent la 3<sup>ème</sup> Ferrari TR61 n°17 engagée par Luigi Chinetti pour le compte de son team North American Racing Team.*

*Pour les nouveaux modèles Sport de la saison 1961, on continue de faire confiance au classique moteur 12 cylindres Testa Rossa en position avant. Mais le dessin de la carrosserie est revu en profondeur. Enzo Ferrari se laisse finalement convaincre par Carlo Chiti de la nécessité d'une nouvelle carrosserie pour améliorer l'aérodynamisme de la voiture. Ainsi, les nouvelles voitures se présentent sous la forme de coupés sans toit. Pour répondre aux exigences du nouveau règlement en terme d'inclinaison du pare-brise, celui-ci est galbé et prolongé sur les côtés et se raccorde à l'arrière très rehaussé. L'empattement de la nouvelle TR 61 passe à 2.41m contre 2.35m pour la version précédente. Le profil du carter moteur est modifié et permet d'abaisser sensiblement le moteur qui est toujours placé à l'avant et décalé à gauche. Le capot avant s'en voit par conséquent changé et on en profite pour diviser la bouche avant en 2 par une cloison verticale. Les échappements courts de la TR60, qui avaient semé la polémique l'année d'avant sont remplacés par des échappements longs. Au fil des nombreux essais, on instaure le déflecteur arrière sensé au départ éviter le retour des gaz d'échappement dans l'habitacle et qui s'avère améliorer la stabilité à grande vitesse.*

*La voiture n°10 a été spécialement construite pour les 24 Heures, celle du team Mairesse – Parkes est un hybride, heureux mélange de la TR58/59 avec les améliorations de la TR61. Quant à la voiture des frères Rodriguez c'est un nouveau châssis aussi qui est confié au NART. Les 3 TR61 engagées ont donc chacune une carrosserie différente.*

*Lorsque le départ est lancé, c'est la Ferrari 246 SP de Richie Ginther qui prend la tête de la course. Elle est dès le 9<sup>ème</sup> tour devancée par la Ferrari n°17 de Pedro Rodriguez.*

*La nouvelle 246SP n'arrivera pas à reprendre la tête de course qui va osciller entre le volant des frères Rodriguez et celui de Gendebien et Phil Hill. Elle abandonne à la dix-septième heure alors qu'elle pointait encore en seconde position à l'heure précédent son abandon sur panne sèche due à une fuite de réservoir.*

*Au même moment la TR des Mexicains et celle de Gendebien-Hill se tiennent toujours dans une poignée de secondes. Olivier Gendebien sur la n°10 avait pourtant bien compris qu'il fallait faire fi de sa sagesse légendaire pour échapper à cette fougue mexicaine. C'est seulement quand l'équipage de la NART est immobilisé une vingtaine de minutes au stand pour une panne de condensateur tardivement détectée que Phil Hill et lui peuvent souffler, et prendre la tête de la course pour ne plus en bouger. Car quand la Ferrari n°17 redémarre, c'est en 4<sup>ème</sup> position à 6 tours de la n°10. Mais les jeunes mexicains ne comptent pas en rester là et remontent à la 2<sup>ème</sup> place à 4 tours de l'équipage de tête. Peu avant la fin de la 22<sup>ème</sup> heure, Ricardo s'adjuge même le meilleur tour en piste peu avant de devoir rentrer au stand pour un arrêt définitif sous les acclamations du public.*

*Quant à la TR61 n°11 de Mairesse et Parkes, elle effectua une course très régulière et profita des abandons des autres Ferraristes à savoir la n°23 et la 17 pour s'imposer sur la deuxième marche du podium devant la Ferrari 250GT de Pierre Noblet et Jean Guichet.*

*Olivier Gendebien remporte ici sa 3<sup>ème</sup> victoire au Mans, la seconde aux côtés de Phil Hill et c'est la 5<sup>ème</sup> victoire pour Ferrari qui bat aussi le record à la distance.*

*Ce sera la dernière apparition des 250 TRI 1961 puisqu'il est déjà décidé que le Championnat du Monde de 1962 sera réservé aux voitures de Grand Tourisme.*

## Historique en anglais

*For the 19th edition dated on June, 10th and 11th, Ferrari's title is at stake when they come back to LeMans 24 hours in 1961. The Scuderia enters 11 cars. As Jaguar decided not to come, as the Aston Martin cars are old and as the Maserati cars are very new, Ferrari could imagine an easy race and victory. It was quite different.*

*Among the 11 entered Ferraris in the "Sport" category, three of them are TR61. The two first are entered by the official factory. The North American Racing Team of Luigi Chinetti enters the third TR61 for the Rodriguez brothers, who share for the first time at LeMans the same car, Ferrari #17.*

*For the new "Sport" models of the season 1961, the 12 cylinders engine Testa Rossa has been trusted in front position. But the design of the body has been deeply revised. Enzo Ferrari is finally allowed convince by Carlo Chiti of the necessity of a new body in order to improve the aerodynamic of the car. So, the new cars have a coupés shape without roof. To meet the requirements of the new regulation in term of slope of the windscreen, this one is curved and extended on sides and links in the back, very enhanced. The wheelbase of the new TR61 is now 2.41m against 2.35m as the previous version.*

*The profile of the oil pan has been modified and it allows to lower appreciably the engine, which is always placed in front and moved to the left. The front hood is consequently modified, the front mouth is divided in 2 partitions. The short exhaust pipes of the TR60, which sowed the debate the year before, are replaced by long ones. In the course of the numerous tests, a rear deflector appears on the rear bonnet, first to avoid the return of exhaust gases in the cockpit and which turns out to improve the high-speed stability.*

*The car n°10 was specially built for LeMans 24 hours race. The one of team Mairesse and Parkes is a hybrid, a successful mixture of the TR58 / 59 with the improvements of the TR61. As for the car of the Rodriguez brothers it is a new frame also that is confided to the NART. The three TR61 entered in the race thus have each a different body.*

*When the start is given, Ferrari 246 SP #23 of Richie Ginther takes the lead. But it is outstripped in the 9th lap by Ferrari #17 of Pédro Rodriguez. The new Ferrari 246SP cannot manage to take back the lead of the race which is going to oscillate between the steering wheel of the Rodriguez brothers and the one of Olivier Gendebien and Phil Hill. Ferrari #23 gives up during the seventeenth hour, because of lack of gas due to a tank leak. It still clocked in second position at the hour previous its retirement.*

*At the same moment the TR of the Mexicans and the one of Gendebien-Hill are always held in a handful of seconds.*

*Olivier Gendebien in car #10 had nevertheless understood well that it was necessary to disregard his legendary wisdom to escape the Mexican ardour. It is only when the NART team is stopped into the pit during more than 20 minutes, because of a condenser breakdown that is detected late, that Phil Hill and Olivier Gendebien can catch their breath, take the lead and not give up any more from the first position. When Ferrari #17 restarts in fact, it is in 4th position 6 laps from car number 10. But the young Mexicans do not plan to stay there and they go back to the 2nd place, 4 laps behind the leaders. Shortly before the*

*end of the 22nd hour, Ricardo appropriates even the best lap time in race before he has to return in the pit for a definitive stop under the cheers of the public.*

*Concerning the TR61 #11 of Mairesse and Parkes, they make a very regular race and took advantage of retirement of the others Ferraris, that are car number 23 and 17 to stand out on the second step of the podium, in front of Ferrari 250GT of Pierre Noblet and Jean Guichet.*

*Olivier Gendebien wins here his 3rd victory in LeMans, the second beside Phil Hill and it is the 5th victory for Ferrari who also beats the record at the distance.*

*It is the last time official Ferrari 250 TRI161 appear; it is already decided that the World championship of 1962 will be reserved for GT cars.*

## **Revue de presse / Press review**