

Historique en français

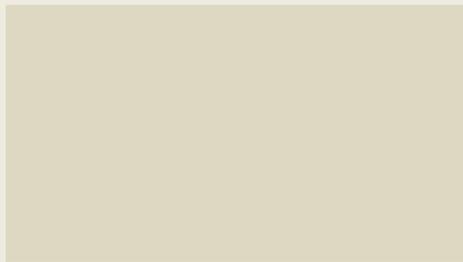
Historical background in English

Revue de presse / Press review

Ferrari TRI 330

*N°6 pilotée par / driven by
Olivier Gendebien & Phil Hill
Gagnante / Winner*

*Meilleur tour / Best lap in race
Phil Hill - 3'57''03 =204.212 km/h*



30.08.2017

Bibliographie / Bibliography

A lire, à voir, et/ou à écouter :

Ferrari TRI 330 24 Heures du Mans 1962

Ferrari Au Mans

Dominique Pascal

E.P.A

La Légende Ferrari : Sport & Prototypes

Antoine Prunet

E.P.A

Endurance 50 ans d'histoire 1953-1963 Vol. 1

Christian Moity

E.T.A.I

24 Heures du Mans – 1960-1985

Vol. 2

Christian Moity – Jean-Marc Teissedre – Alain Bienvenu

Les 24 Heures du Mans 1923-1992, vol I

Christian Moity, Jean-Marc Teissèdre & Alain Bienvenu

ISBN : 2-909 413-06-3

<http://www.ina.fr/video/VDD11014421>

« Ce montage couleur muet présente les moments forts de la 30ème édition des 24 Heures du Mans qui s'est déroulée les 23 et 24 juin 1962. Les préparatifs en amont de la course y sont détaillés, notamment le développement des voitures au siège de Ferrari à Maranello. Plusieurs centaines de milliers de personnes viennent assister à la course, dont le succès ne se dément pas. Olivier Gendebien, vainqueur de l'édition précédente, prend la tête du peloton peu après le départ, bientôt dépassés par les frères Rodriguez et leur Ferrari n°28. Les autres marques donnant déjà des signes de faiblesse, le duel entre les pilotes Ferrari semble toujours de mise. Mais au petit matin, les deux jeunes pilotes mexicains sont contraints d'abandonner la course. La voiture d'Olivier Gendebien et Phill Hill ayant déjà trois tours d'avance sur ses poursuivants, ces derniers s'épuisent en cherchant à les rattraper et multiplient les abandons. Suite à cette quatrième victoire, cette fois avec la 330 TRI LM n°6, Olivier Gendebien décide de mettre un terme à sa carrière de pilote. »

Historique en français

La Ferrari 330 TRI a été spécialement conçue par la Scuderia pour participer aux 24 Heures du Mans de 1962 dans la nouvelle catégorie expérimentale 4l, en un mot la catégorie prototype.

On construit cette nouvelle voiture sur la base du châssis 0780TR de 1960 qui est rebaptisé 0808 à l'occasion. On lui offre une nouvelle carrosserie spider, dessinée par Fantuzzi. Peu de choses subsistent de la version précédente.

La voiture est dotée d'un arceau formant aussi aileron avec 2 supports verticaux derrière le pilote. De nombreuses nouvelles entrées d'air façon 156 F1 « Sharknose » viennent la modifier. Si les 2 naseaux de la version de 1961 sont conservés on ne peut que remarquer l'ouverture supplémentaire au-dessus, agrémentée d'un auvent, qui s'étend sur une bonne partie de la largeur de la voiture. Sur le couvercle moteur, une nouvelle prise d'air apparaît de chaque côté du carter moteur qui est resté à la même place (à l'avant et légèrement décalé à gauche). Le grand déflecteur transparent est avancé et réduit en taille. Le carter moteur est aussi profilé pour améliorer la pénétration dans l'air. Les prises d'air latérales sont bouchées par des grilles quant au capot arrière, deux grosses entrées d'air après les portières sont ajoutées. Les anciennes petites prises d'air latérales sont agrandies et partiellement obstruées. Le capot avant se voit octroyer une paire de feux supplémentaires. Les clignotants sont ajoutés sur les ailes avant et laissent deux trous béants sous les phares. Un nouveau rétroviseur latéral obus rouge vient en complément du rétroviseur au milieu du pare-brise. Le tableau de bord est aussi spartiate que la version précédente. L'intérieur de l'habitacle est tapissé d'une moquette rase marron. On a conservé les échappements longs.

La grille de départ de cette 30^{ème} édition des 24 Heures du Mans est ordonnée en fonction de la cylindrée du moteur. Ainsi c'est la Chevrolet Corvette de Settember et Jack Turner qui part en pole, mais c'est la prometteuse Aston Martin P212 n°11 aux mains de Graham Hill qui boucle en tête le premier tour. Mais les conséquences sur le moteur d'un problème de dynamo, l'oblige à s'arrêter après 79 tours seulement. Quant à la Chevrolet Corvette, l'erreur de Jack Turner sur la boîte de vitesse contraint l'équipage à abandonner alors qu'elle pointait en 3^{ème} place après 13 heures de course.

La bataille se déroule alors entre Ferrari 330LM TRI et 250 GTO, 246SP et 268SP. Les frères Rodriguez sur la 246SP n° 28, pour la deuxième fois consécutive font équipe au Mans et font une fois encore sensation en prenant épisodiquement 14 heures durant la tête de la course mais abandonnent quand leur transmission casse. Avec 3 type-E engagées Jaguar entendait bien être un concurrent solide. L'arrêt de la n°8 après seulement 53 tours refroidit les esprits. L'équipage rodé Hill-Gendebien termine avec 5 tours d'avance sur leurs poursuivants, dont les 2 Jaguar type E restantes n°9 et 10, qui s'épuisent en cherchant à les rattraper et multiplient les abandons. Elles terminent finalement 4^{ème} et 5^{ème}. On aurait pu penser que sur les 3 Maserati Tipo 151, au moins une aurait pu tirer son épingle du jeu. Mais elles abandonnent tour à tour. Deux autres Ferrari terminent 2^{ème} et 3^{ème}; la GTO n°19 de Jean Guichet et Pierre Noblet (3705GT) et la n°22 de Léon Dernier et Jean Blaton. La victoire de la TRI330 marque la dernière victoire au Mans d'une voiture avec un moteur à l'avant.

Suite à cette victoire Olivier Gendebien, alors âgé de 38 ans, décide de mettre un terme à sa carrière de pilote.

Pour la petite anecdote franchouillarde, c'est cette année-là aussi que la C.D Panhard n°53 remporte l'indice de performance.

Historical background in English

Ferrari 330 TRI was especially designed by Scuderia to participate at LeMans 24 hours of 1962 in the new experimental category 4l, that is to say the "prototype" category.

The car has been built on the basis of the chassis 0780TR of 1961, which is for the occasion renamed 0808. It is given a new "Spider" body shell, designed by Fantuzzi. Few things remain of the previous version.

The roll bar of the car forms the wing including two vertical supports behind the driver. Numerous new air inlets typ-156 F1 "Sharknose" are added. From front view, if the two front "noses" of 1961 version are kept we can only notice the additional opening above, decorated with a canopy, which extends on a large part of the width of the car. On the engine cover, one new air intake appears on each side of the driving crankcase which stayed in the same place (in front and slightly moved to the left). The big transparent deflector is moved forward and reduced. The driving crankcase is also profiled to improve the penetration in the air. The side air inlets are filled by grids as for the rear cover, two big air inlets after car doors are added. The former small side air intakes are enlarged and partially filled. The front hood sees granting a pair of additional lights. Blinkers are added on the front wings and leave two gaping holes under headlamps. A new side rear-view mirror red shell comes as a supplement to the rear-view mirror in the middle of the windscreen. The dashboard is as Spartan as the previous version. The inside of the cockpit is papered with a brown short carpet. The long escapes have been kept.

The starting grid of this 30th edition of LeMans 24 Hours is ordered according to the engines capacity. So it is Chevrolet Corvette of Settember and Jack Turner which takes the pole position, but it is the promising Aston Martin P212 n°11 in Graham Hill's hands who ends the first lap ahead. But the consequences on the engine of an alternator problem oblige him to stop after 79 tours only. As for Chevrolet Corvette, the error of Jack Turner on the gearbox forces the team to give up while it clocked in 3rd place after 13 hours of racing.

The competition then really takes place between Ferrari 330LM TRI and 250 GTO, 246SP and 268SP. The Rodriguez brothers in the Ferrari 246SP car number 28, team up for the second consecutive time in LeMans and make once again more sensation by taking, occasionally during 14 hours racing, the lead of the race. They give up when the transmission breaks.

With three entered typ-E cars, Jaguar well intended to be a solid competitor. The retirement of car number 8 after only 53 laps cools the ambitions. The experienced teammates Hill-Gendebien end five laps ahead to their competitors, who run out to catch them up and multiply withdrawals. Among them, the two remaining type-E Jaguar, car numbers 9 and 10, which finally end 4th and 5th places.

It could have been thought that on 3 Maserati Tipo 151, one would have been able to hold its own. But they abandon one after the other.

Two other Ferrari end 2nd and 3rd; the GTO #19 of Jean Guichet and Pierre Noblet (3705GT) and #22 of Léon Dernier and Jean Blaton. The victory of the TRI330 marks the last victory in LeMans of car with engine in front.

Further to this victory Olivier Gendebien, then 38-year-old, decides to stop his driver's career.

For the small typically French anecdote, it is this year as well as the C.D Panhard n°53 wins the performance index.