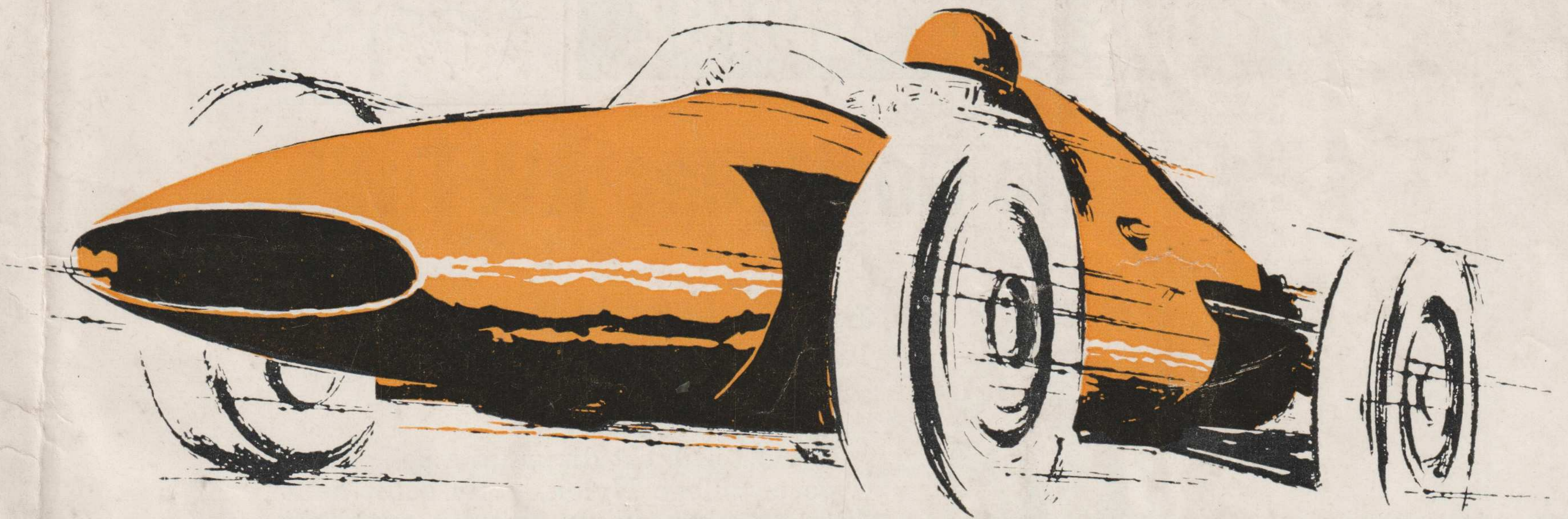


**francorchamps**

**18 juin 1961**

**15 heures**



**grand  
prix de  
belgique**

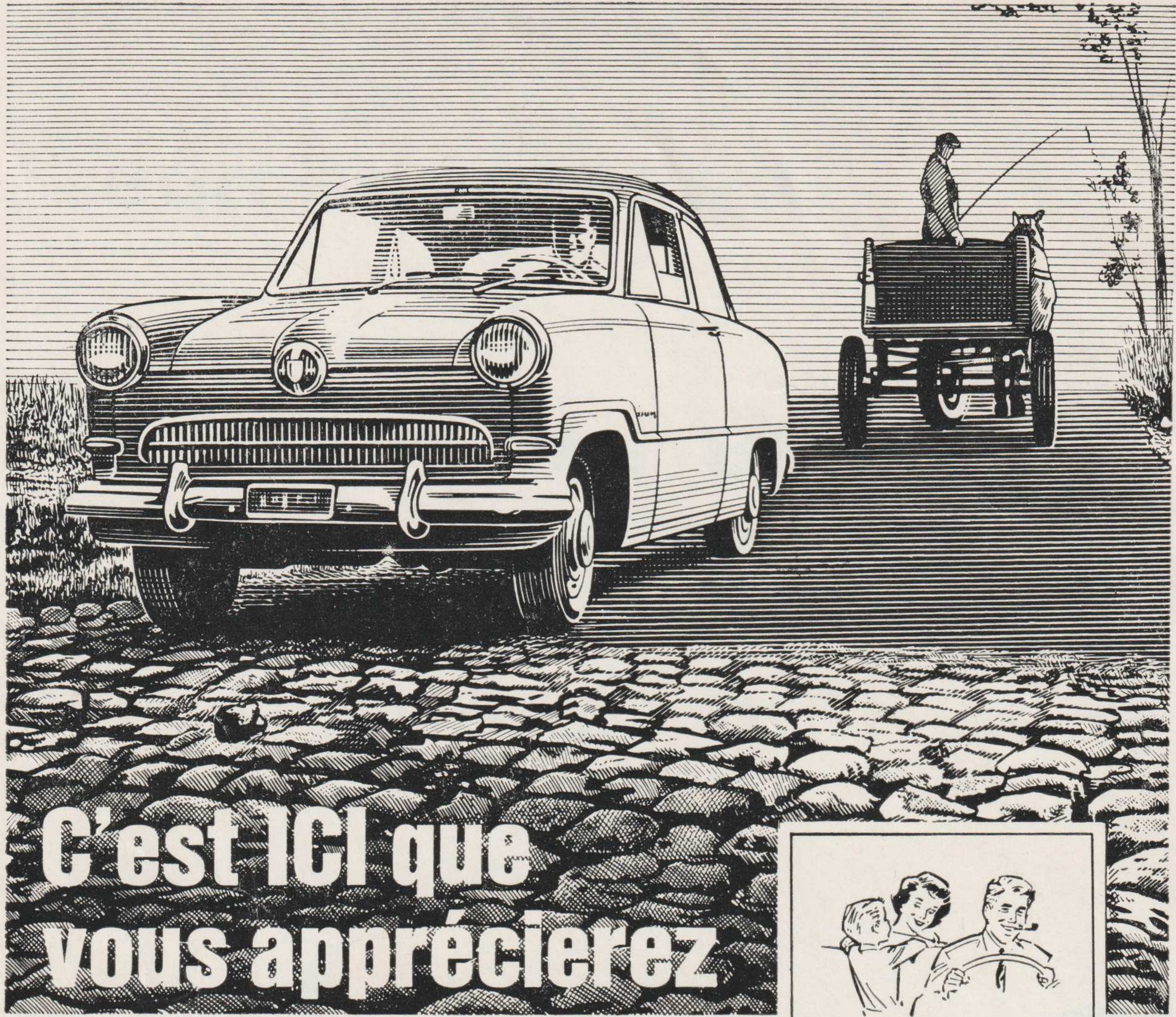
**20 frs**

**TOMBOLA  
GRATUITE**

**les sports**

**N° 05006**



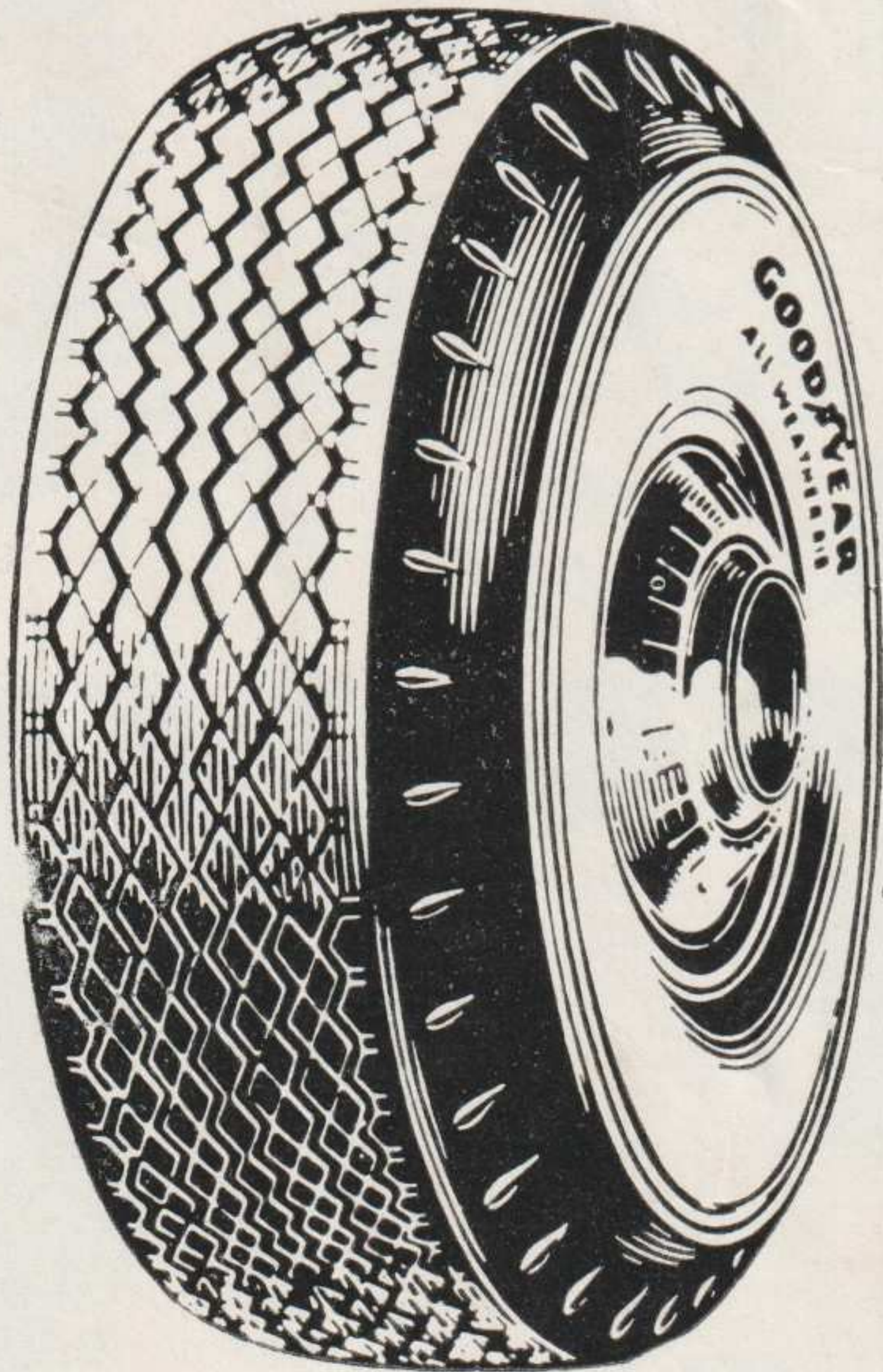


**C'est ICI que  
vous apprécierez**



35. 59 F. M.C.C.-C

## **le Goodyear AWT Rib\***



Le pneu spécialement conçu pour  
la voiture européenne et pour nos  
routes !

\* L'AWT Rib est disponible également  
avec entoilage Nylon, pour seulement  
10% de plus qu'un pneu à entoilage  
ordinaire.

**GOODYEAR**

Roulez en confiance...roulez Goodyear!





## COMITÉ ORGANISATEUR

MM. René BAKEN, Président de la Commission Sportive du R.A.C.B.  
Jules MONNOYER, Vice-Président de la Commission Sportive du R.A.C.B.  
Victor BOIN,  
Marc GOOR,  
Christian Nicolai de GORHEZ,  
Comte Ch.H. d'OULTREMONT,  
Max ROBERTI de WINGHE,  
Pierre STASSE,  
Camille VERHAEGEN,  
Philippe van de WERVE de SCHILDE,  
Hubert de HARLEZ, Secrétaire de la Commission Sportive du R.A.C.B.

## DIRECTION DE LA COURSE

MM. René BAKEN, Directeur de course,  
J. MONNOYER, Directeur de course adjoint.

### COMMISSAIRES SPORTIFS

MM. M. HERION,	MM. P. de KERCKHOVE,
J. DE BROUX,	C. NICOLAI,
R. BIEMAIR,	M. ROBERTI.

### COMMISSION TECHNIQUE

MM. Eddy NEVEN, *Président*,      Jacky CROISAERDT, *Secrétaire*

---

Speaker : M. Jean LEROY  
Commission de chronométrage : M. Roger DASSY, Président

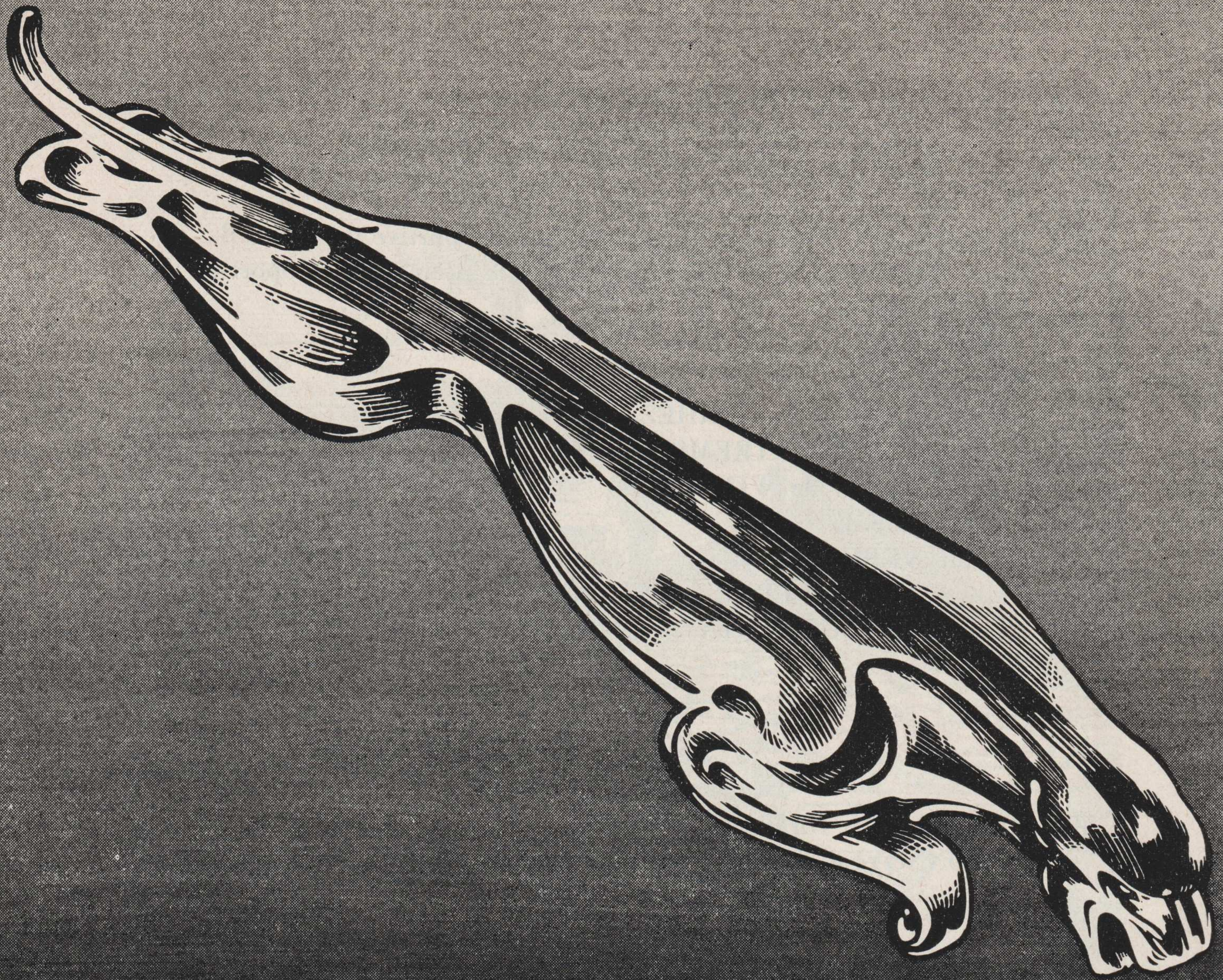
*Programme édité par*  
l'Agence de Publicité

**PIERRE VAN DE PERRE**

98, AVENUE MARIE-HENRIETTE - DILBEEK-Bruxelles

Téléphone : 22.05.94





# JAGUAR

*vosre  
meilleur  
Ambassadeur*

Importateurs - Distributeurs :

**BELGIAN MOTOR COMPANY S. A. 39, Cantersteen - Shell Building - Bruxelles 1. Tél. 11.22.00**



# La voiture de Grand Prix

*semble avoir trouvé  
sa forme définitive*

Toutes les voitures de grand prix, aujourd'hui, ont le moteur à l'arrière, ou plus exactement derrière le conducteur (car le moteur se trouve toujours en avant des roues).

Comment en est-on arrivé à cette révolution ?

En fait, cette révolution n'en est pas une, à proprement parler, car il s'agit d'un retour aux origines.

Toutes les premières automobiles, à vapeur ou à pétrole, avaient le moteur à l'arrière parce que c'était la disposition la plus commode, du point de vue mécanique.

Et si Amédée Bollée Père, en 1878, avec sa « Mancelle », et Emile Levassor, en 1891 à partir de sa troisième voiture, ont placé le moteur à l'avant ce ne fut que pour faciliter l'accès aux places de leurs véhicules.

On a vu qu'Amédée Bollée Père ne connut aucun imitateur pendant treize ans. A son tour, Levassor resta pendant cinq ans entiers le seul pratiquant du moteur à l'avant.

Un phénomène particulier intervint alors pour guider l'évolution de l'automobile : la Panhard-Levassor à moteur vertical disposé à l'avant ayant exercé une domination totale sur les compétitions du XIX<sup>e</sup> siècle, l'opinion simpliste s'établit que cette supériorité provenait du moteur avant en position verticale. Tous les constructeurs s'y rallièrent avec ensemble et à partir de 1900, on ne connut plus guère de voiture d'un autre modèle.

Or cette disposition devait trouver sa raison d'être dans l'augmentation des puissances. Car, à une époque où l'on n'avait ni le souci de la com-

pacité, ni les moyens de la réaliser, cette augmentation signifiait l'élaboration de moteurs toujours plus encombrants qui ne pouvaient être disposés qu'à l'avant. Ainsi s'établit une tradition toujours plus enracinée à mesure que s'accumulait, pour les constructeurs, un capital d'expérience pratique de cette formule particulière.

Il n'est pas besoin de rappeler qu'à l'heure actuelle, les petites cylindrées aidant et sous l'impulsion de l'universelle Volkswagen, il se construit en Europe plus de voitures à moteur arrière que de voitures à moteur avant. Mais, pour des raisons d'habitabilité et d'équilibre des masses, les deux formules sont départagées, en principe, par une limite de cylindrée, chacune d'elles étant plus particulièrement appropriée à un niveau donné.

Cependant, et pour un motif d'habitabilité exclusivement, il n'est pas possible de pratiquer dans la construction courante la formule optimum qui consiste à placer le moteur au centre.

En quoi cette formule est-elle la meilleure d'un point de vue mécanique ?

Pour ces trois raisons de base qu'elle autorise la construction la plus légère, qu'elle assure le maximum d'adhérence aux roues arrière motrices, et qu'elle autorise une maniabilité maximum par le groupement des masses à proximité immédiate du centre de gravité.

Il apparaît donc clairement que cette formule s'imposait théoriquement pour la voiture de compétition qui échappe par définition aux impératifs d'habitabilité régissant la construction de la voiture d'usage.



ASSUREURS-CONSEILS

DEPUIS 1881

---

TOUTES ASSURANCES

**J. HENRIJEAN & SES FILS**

S. P. R. L.

43, RUE DE LA SCIENCE

BRUXELLES

ADRESSE TELEGRAPHIQUE : HENRIJEAN - ASSURANCES - BRUXELLES - TEL. 11.18.40 (25 LIGNES) - TELEX 680



Pourquoi, dès lors, a-t-on tant tardé à y venir? D'abord parce que l'habitude est une seconde nature; ensuite et surtout parce que les constructeurs disposaient d'un immense bagage d'expérience dans la construction classique, alors qu'il leur fallait repartir presque à zéro s'ils adoptaient le moteur central. Pratiquement, tant que la NECES-SITE de disposer le moteur au centre n'apparaîtrait pas pour eux, le jeu n'en eut pas valu la chandelle, comme on dit familièrement.

C'est pourquoi les premiers efforts des pionniers du moteur arrière n'éveillèrent aucune imitation.

Relevons au passage que ces efforts remontent bien plus loin qu'on ne le croit.

C'est en 1922, en effet, que Benz construisit la première voiture de grand prix à moteur arrière, voiture qui se distinguait encore par sa forme de goutte d'eau et la toute première apparition de la suspension arrière à demi-essieux oscillants.

Alignée au Grand Prix d'Italie 1923, elle y prit manquant de puissance, les cinquième et sixième places. Cette participation resta sans lendemain.

La formule fut alors reprise en 1934 par le Dr Ferdinand Porsche pour les voitures de grand prix successives qu'il élaborait pour le compte de l'Auto-Union.

Nul n'aura oublié ces Auto-Union qui recueillirent de grands succès. Mais comme ceux des Mercedes-Benz de formule classique furent infiniment plus nombreux pendant le même temps, le moteur arrière resta une curiosité.

Alfa-Roméo étudia cependant une telle voiture, la 512, en 1939. Mais, essayée à la fin des hostilités, elle ne donna pas de résultat favorable.

Peu après, le moteur arrière faillit bien revenir avec la Cisitalia, créée de nouveau par le Dr Porsche. Mais la firme s'effondra avant que la voiture fut seulement achevée.

L'histoire de la voiture de grand prix à moteur arrière semblait bien devoir se terminer là. Et en vérité, il fallut le plus curieux des détours pour que la formule reparut, et pour s'établir cette fois.

L'origine s'en trouve dans le mouvement des « Clubs de 500 » qui naquirent peu après la fin

des hostilités, mouvement qui, dans l'esprit de ses promoteurs, devait être une activité d'amateurs construisant eux-mêmes des sortes de « caisses à savon » motorisées, mais fut bientôt envahi par de petits constructeurs ingénieux, donnant ainsi naissance à la Formule 3.

Le « Racer 500 » devait, par définition, utiliser un moteur de moto. Comme moteur de moto signifiait transmission par chaîne, ce moteur ne pouvait être placé qu'à l'arrière. Ce fut donc automatiquement la formule moteur arrière qui se développa chez les constructeurs de racers 500, dont Cooper fut le premier et le plus efficace.

Dès lors, lorsque Cooper, ayant grandi et devenu plus ambitieux, s'attaqua à la formule 2, il s'aperçut bientôt qu'il avait tout avantage à conserver le moteur arrière dont il avait la pratique et l'expérience.

De la formule 2, Cooper monta alors à la formule 1, sans rien changer, cela va de soi, à la formule.

Même après la victoire de Moss au Grand Prix d'Argentine, les Cooper de grand prix ne firent longtemps figure que de curiosités dont on appréciait les performances sans croire qu'elles pourraient jamais arriver au premier rang.

Mais, il n'est pas besoin de le rappeler, le miracle se produisit.

Et Cooper qui, parce qu'il ne pouvait disposer que d'un moteur de puissance relativement moyenne que l'on vendait aussi à ses concurrents, DUT faire porter tout son effort sur l'allègement et la tenue de route, arriva un jour à dominer le sport automobile international.

Il n'en fallut pas davantage, évidemment, pour déclencher un mouvement général qui s'accrut de lui-même lorsque Porsche s'attaqua au Grand Prix. Ferrari resta le dernier des pratiquants du moteur avant. Mais les résultats des compétitions lui ayant ouvert les yeux, il vint à son tour de rallier le moteur arrière et avec le succès que l'on sait.

Il semble bien aujourd'hui que l'on puisse considérer le moteur central comme la formule définitive de la voiture de grand prix.

Jacques ICKX.



**Jugez**

**sans réserve!**

**Essayez sans**

**engagement!**

**Vous serez**

**conquis!**



**GENERAL**

**MOTORS**

Une gamme brillante et complète qui vous captivera par son éblouissante variété et sa technique éprouvée.

**11 marques - plus de 140 modèles**

**Ses voitures**

Opel 1200  
Opel Rekord  
Opel Kapitän et Kapitän "L"  
Vauxhall Victor  
Vauxhall Velox et Cresta  
Chevrolet  
Pontiac  
Oldsmobile  
Buick  
Cadillac

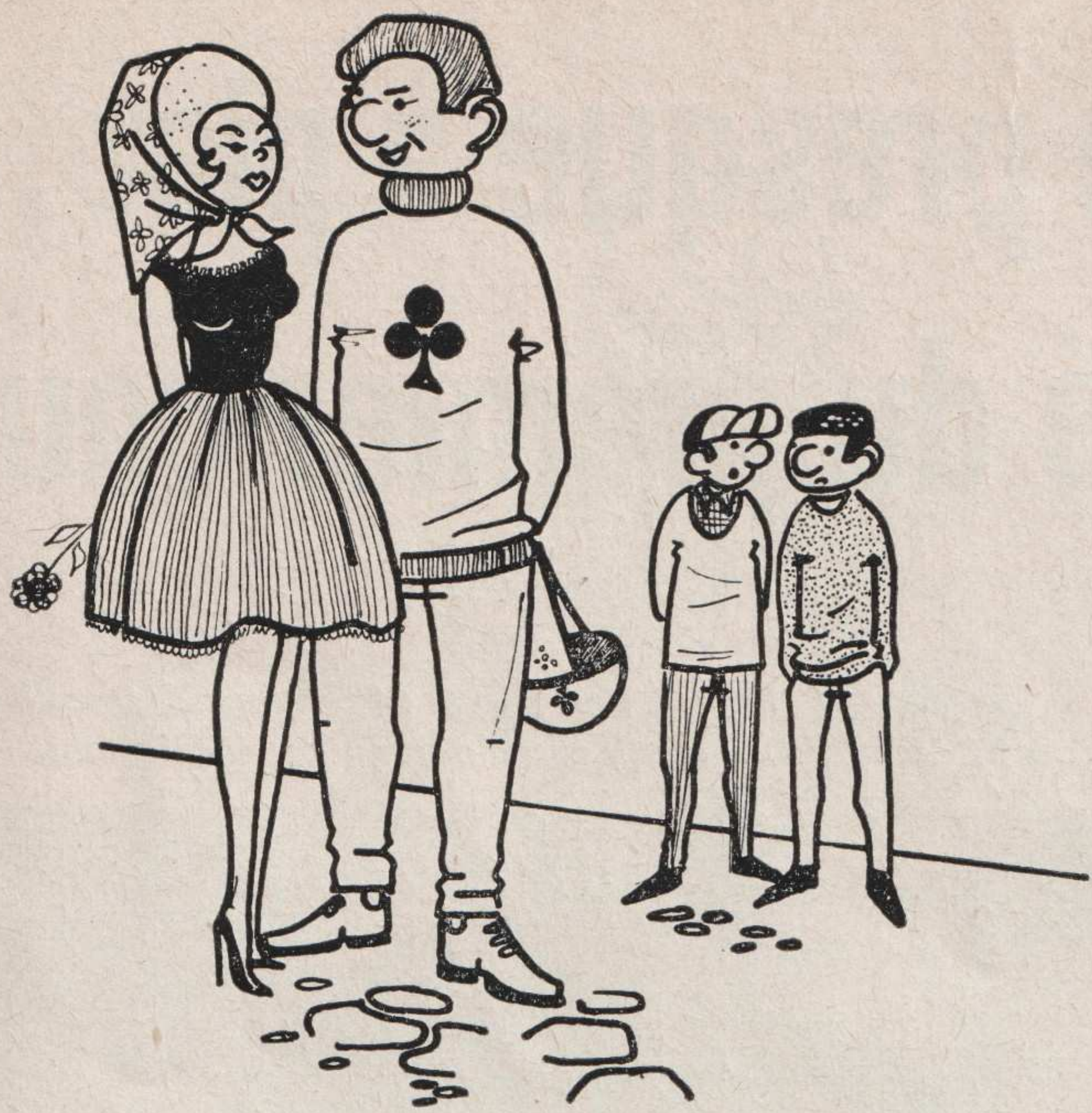
**Ses compact-cars**

Chevrolet Corvair  
Pontiac Tempest  
Oldsmobile F-85  
Buick Special

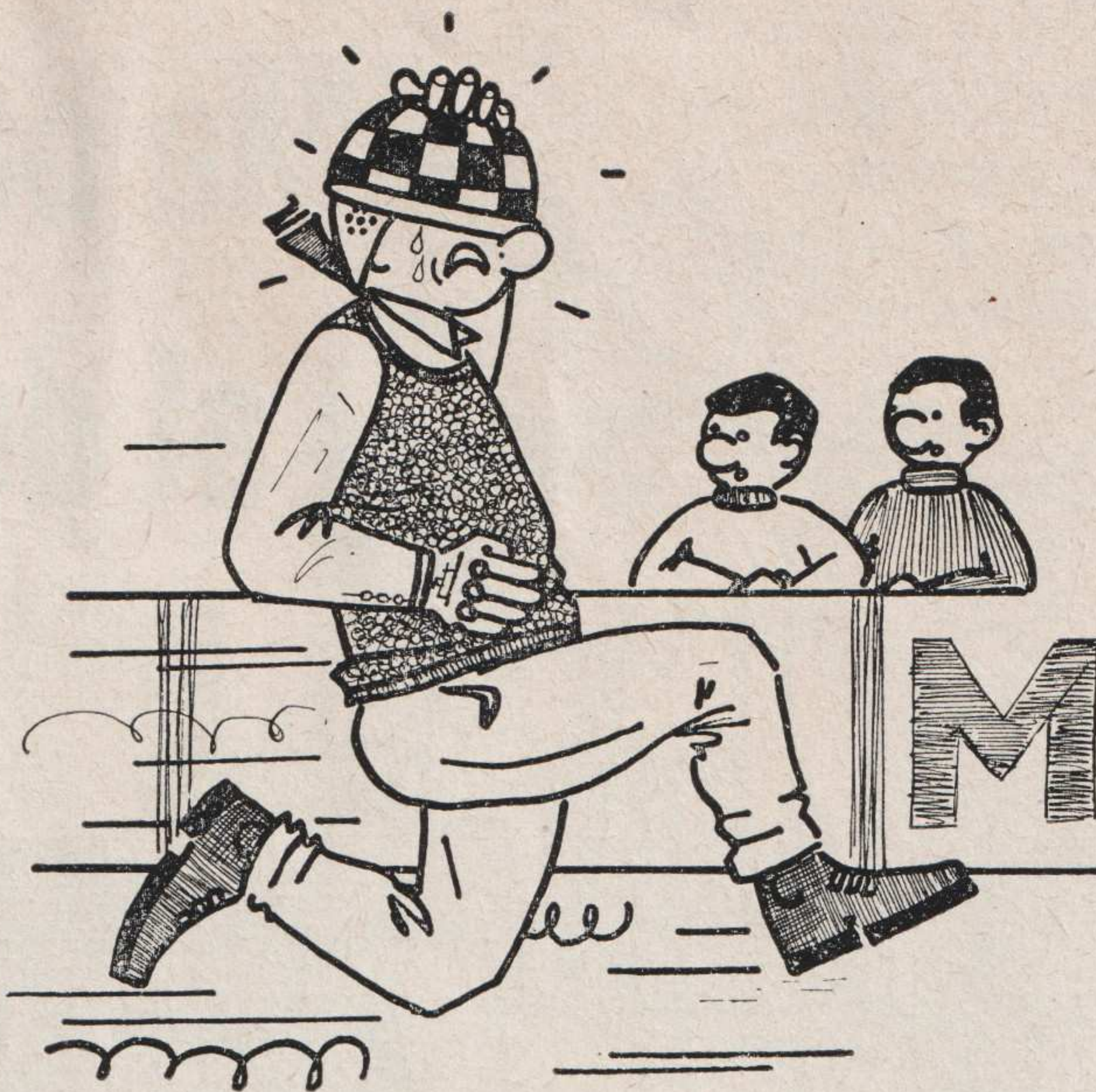
**Ses utilitaires**

Chevrolet  
GMC  
Bedford  
Opel



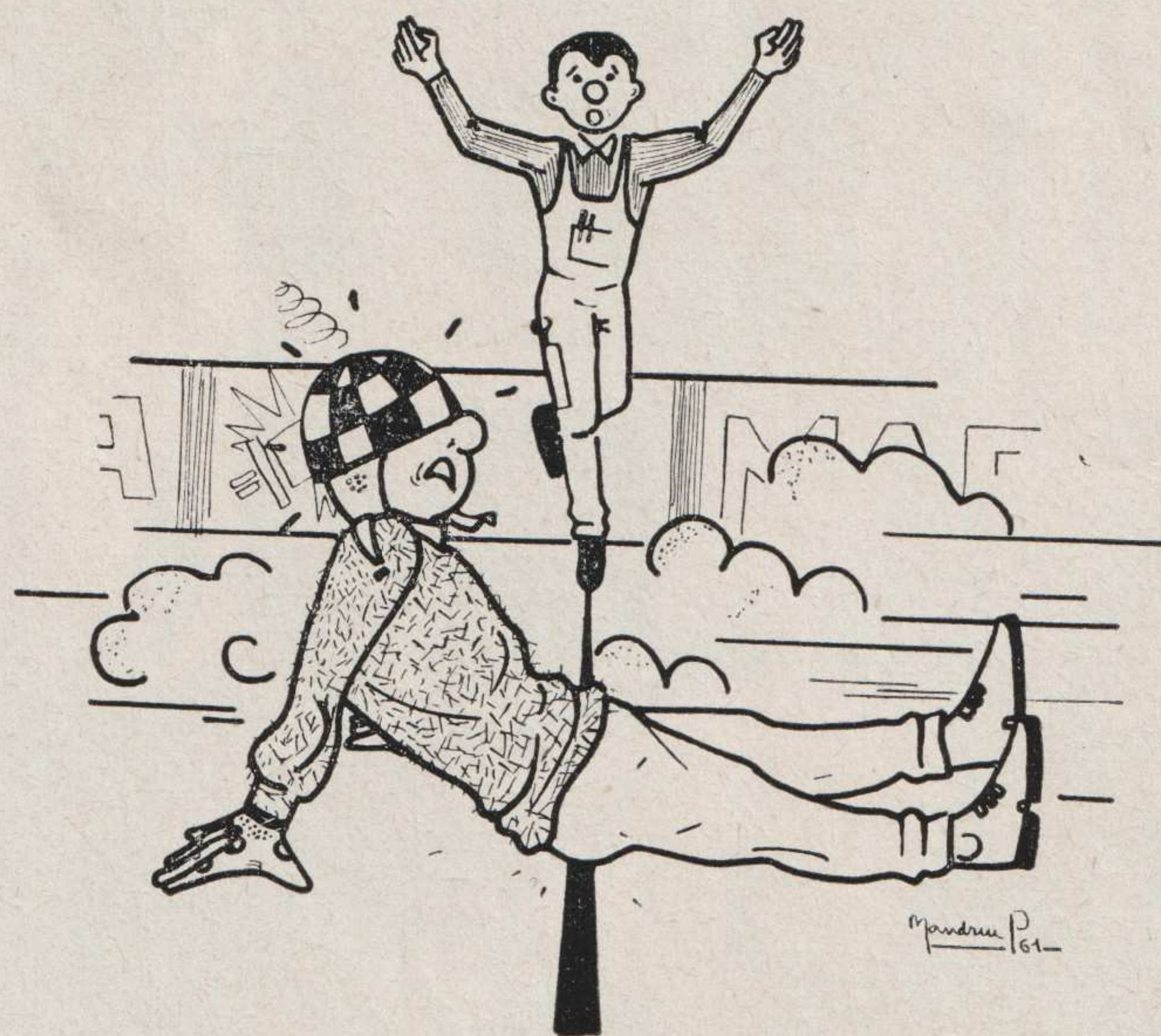


— Tu ne crois pas qu'il faudrait lui dire que les autres sont déjà partis...



— Vous n'avez pas vu passer une voiture rouge...

LE GRAND PRIX...

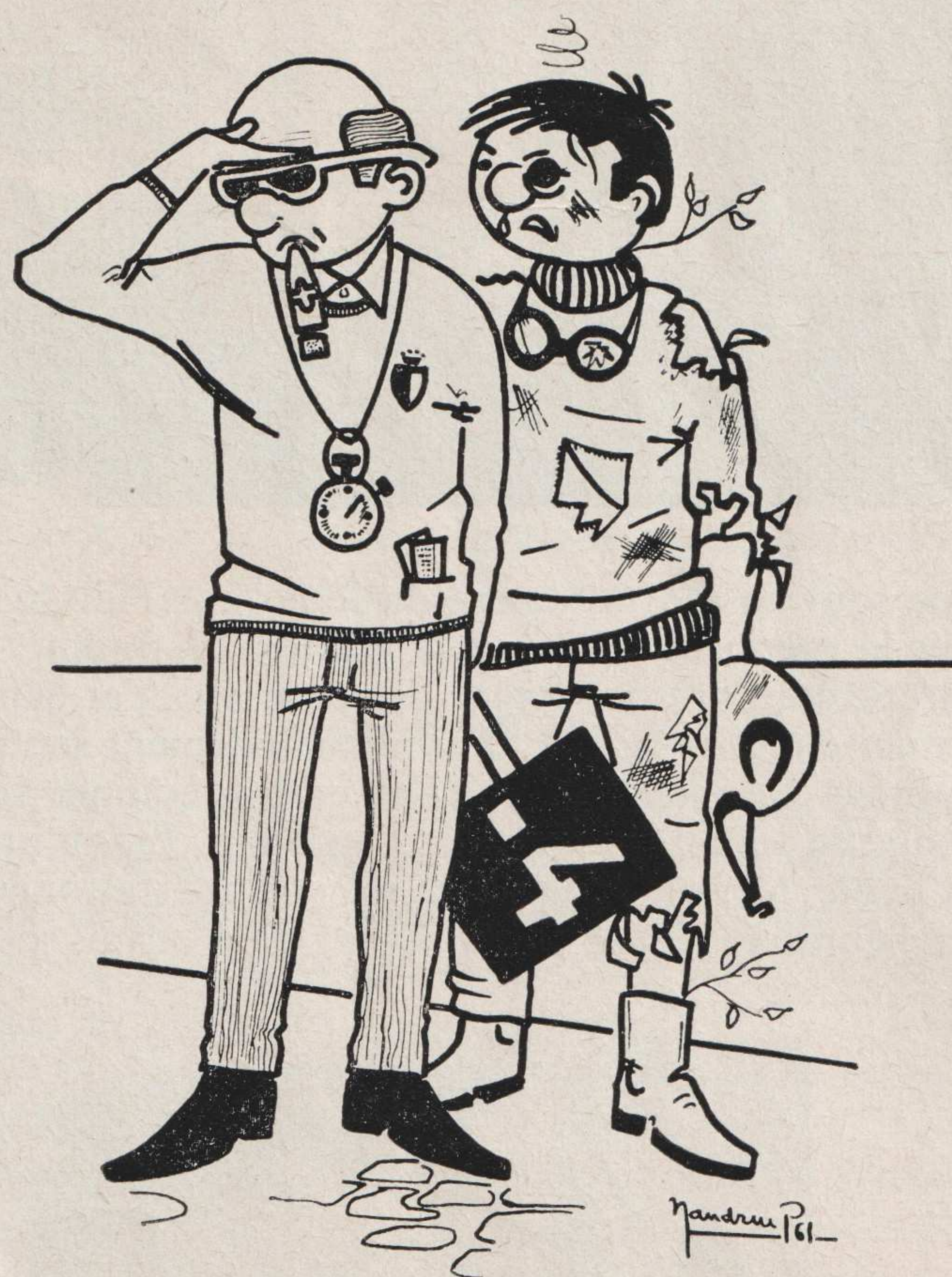


... VU PAR NANDRIN

— Je vous avais prévenu !!! cette voiture a un démarrage très sec.



— Salut, j'suis le pilote de réserve... la voiture n'est pas trop moche ?...



— C'est mon passage que vous attendez ?...



Il n'y croyait pas,  
et pourtant... lui  
aussi, il a senti  
la différence!

# "Ma batterie presque à plat... j'ai démarré du premier coup!"

...raconte M. Elfried Van Renne (4, avenue E. Pacelli - Edegem)  
à M. Jean Boon, chroniqueur automobile bien connu.



"Je me souviens parfaitement du jour où j'ai fait le plein pour la première fois avec la Caltex Platinum "N" : ma batterie était presque à plat... et pourtant, j'ai démarré au premier coup de starter. J'ai immédiatement senti que mon moteur tournait plus régulièrement, comme si une sève nouvelle venait subitement l'enrichir. Etant professeur d'Ecole Moyenne, je laisse ma voiture stationner de longues heures au dehors : auparavant, j'éprouvais souvent

des difficultés de démarrage en hiver, mais depuis que j'utilise la Caltex Platinum "N", mon moteur ne cale plus à froid, et en tout temps, ses reprises sont nettement meilleures qu'avant. Je vous dirai franchement que, le cas échéant, je préfère entamer ma réserve plutôt que de remplir mon réservoir avec une autre essence. Avec la Caltex Platinum "N", j'ai la conviction de mieux protéger mon moteur, et je suis certain ainsi que ma Volvo 1956 continuera, longtemps encore, à me donner autant de satisfaction".

Sans doute, rien ne vous oblige à croire sur parole M. Van Renne, pas plus que les milliers d'automobilistes qui ont adopté la Caltex Platinum "N"... et ont senti la différence. Mais jugez donc par vous-même : faites votre prochain "plein" avec cette essence... et nous sommes prêts à recueillir vos impressions!



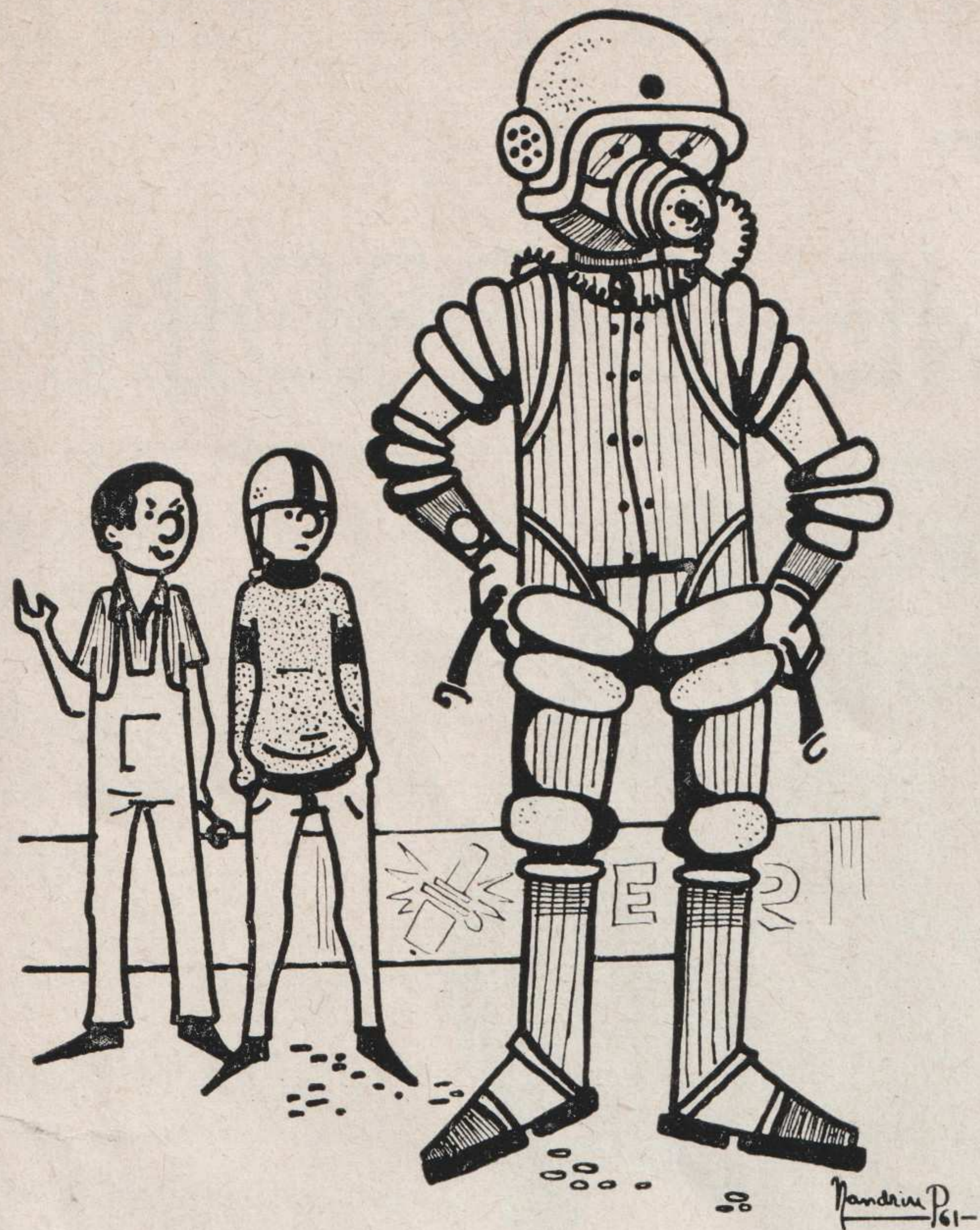
**CALTEX PLATINUM**



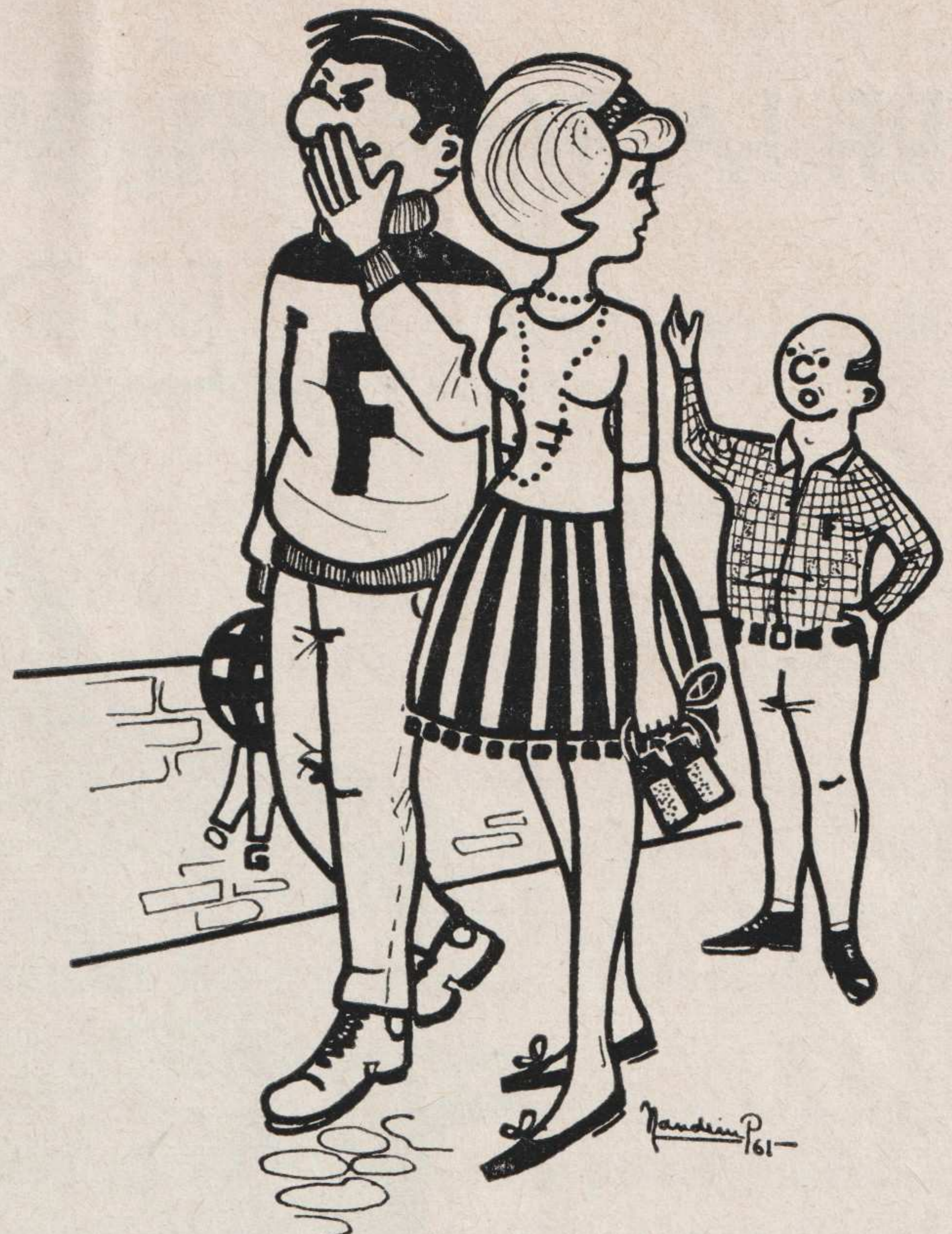
... une différence\* inouïe en PUISSANCE !

\*grâce au Methyl !





— Moi, j'ai l'impression que sa voiture tourne plus vite qu'il ne le dit...



— Jules, cela ne vous ferait rien, de me rendre mon pull et mon casque, et de m'attendre au parc des mécanos...



— Je présume que voici le carburateur récalcitrant qui nous empêcha de participer aux entraînements...



— A part les voitures, qu'est-ce que vous aimez ?...  
— Les beaux châssis...

### TOUT DEPEND DU POINT DE VUE OU L'ON SE PLACE

Une petite femme au volant de sa voiture se fait arrêter par un gendarme :

— Quelle vitesse faisiez-vous, Madame ?

— Un petit 120, Monsieur, minaud la dame.

— Vous n'avez donc pas vu la plaque limitant la vitesse à 50 km/h ?

— La plaque là-bas à droite sur le trottoir ? Bien sûr, je l'ai vue, mais je pensais qu'il s'agissait d'un avis pour les piétons.

### UN P'TIT MALIN

Un facteur débutant commence son service dans un village. Il n'a pas de chance pour sa première tournée : il y a un pli à porter à la Veuve Tréloin qui habite à 4 km en dehors du village. Moins d'une heure après, il revient au bureau de poste, son travail terminé :

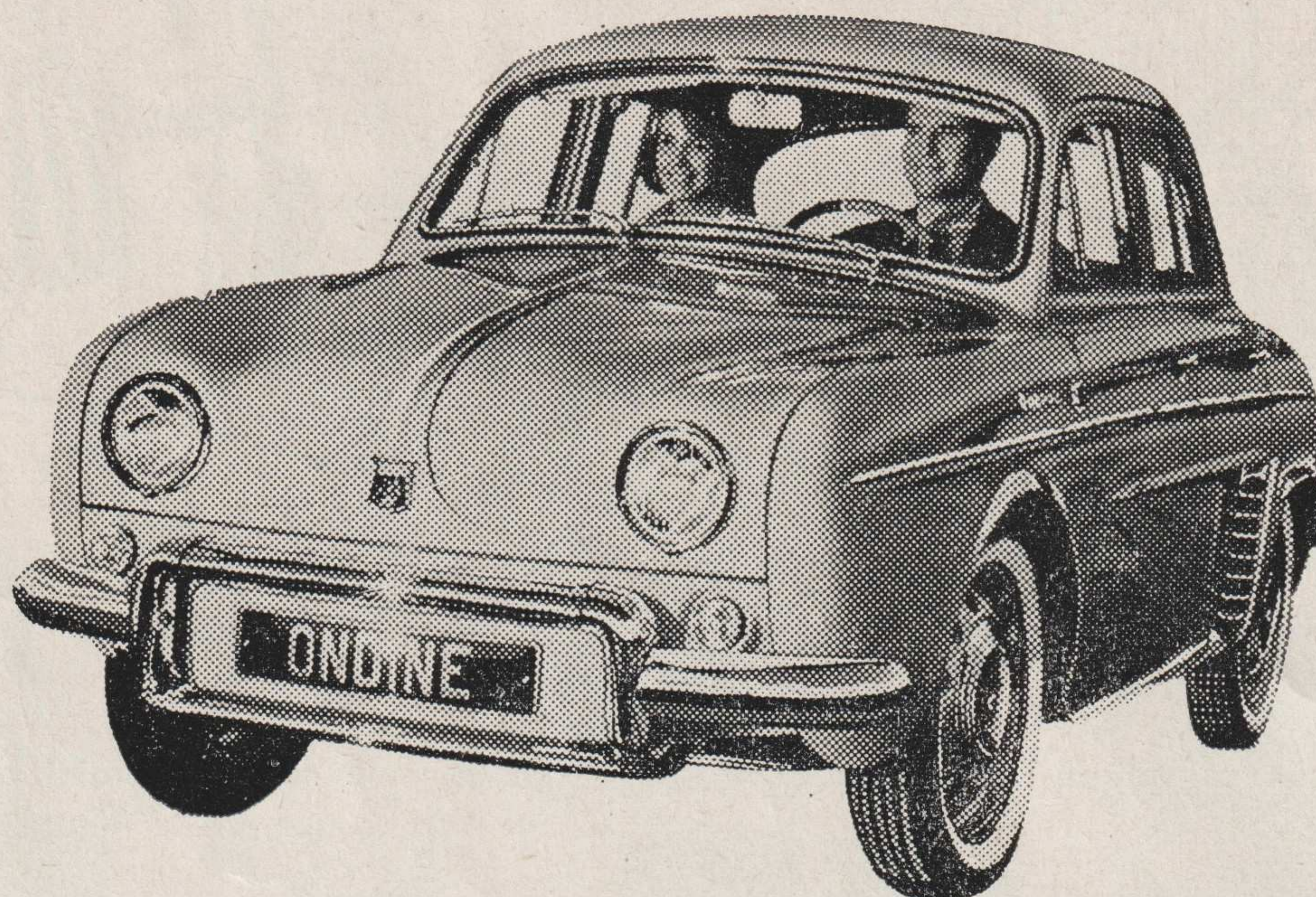
— Quoi, déjà de retour, lui dit-on ? Et la lettre de la Veuve Tréloin ?

— Pas si bête, répond le facteur futé, je n'allait tout de même pas me taper 4 km. J'ai collé un timbre à 3 francs et j'ai posté la lettre !



**DE LA RACE DES PUR-SANG...**

**...L'ONDINE - GORDINI**



**Les purs fervents de l'automobile nous l'affirment : l'Ondine-Gordini est la voiture de grand confort et de hautes performances !**

Elle possède tout le charme et tous les raffinements de l'Ondine... Et toutes les qualités qu'apprécient les connaisseurs :

**BRIO** d'une mécanique directement dérivée de la compétition, où ses victoires ne se comptent plus.

**EFFICACITE** des 4 vitesses dont les rapports judicieusement étagés utilisent toujours le régime optimum du moteur.

**SECURITE** de la suspension Aérostable (brevet Grégoire) à 4 roues indépendantes garantissant une tenue de route parfaite quels que soient l'état du sol et les circonstances atmosphériques.

**PUISSANCE** d'un freinage hydraulique parfaitement équilibré (répartiteur de pression) et constant (larges surfaces de refroidissement et roues ajourées).

**CONFORT** des sièges « Trilax » qui s'adaptent à la longueur des jambes et au style de conduite de chacun.

**AGREMENT** des commandes de signalisation sonore et lumineuse qui se manœuvrent du bout des doigts, sans lâcher le volant.

**MOTEUR** : 40 CH réels — 126 km/h.

**ECONOMIE** : 6,4 litres aux 100 km.

**L'ONDINE-GORDINI**, la voiture de grand confort, et de hautes performances. Prix : **73.000 F**



**ONDINE**



# FAITES DEPARASITER

## le moteur de votre voiture

Ce n'est pas là simplement un conseil. Ce sera pour vous bientôt une obligation dans quelques semaines et au plus tard le 21 juillet prochain.

A cette date du 21 juillet entrent en application les dispositions prévues par l'arrêté royal du 24 juin 1960, réglementation prise sous le titre d'arrêté relatif aux perturbations radioélectriques produites par les moteurs à combustion interne à allumage électrique.

### CHAMP D'APPLICATION

L'arrêté s'applique à tous les moteurs à explosion fixes ou mobiles dont l'allumage est électrique.

Sont donc exclus les moteurs Diesel.

Tombent dès lors sous le régime prévu tous les véhicules pourvus de ce genre de moteur.

Par véhicules il faut entendre tout autant les vélomoteurs et les motocyclettes que les voitures, camionnettes, camions, autobus et autocars.

### DISPOSITIF

Le dispositif antiparasites doit répondre aux normes fixées par l'annexe à l'arrêté qui précise le ou les éléments reconnus par la Régie des Télégraphes et des Téléphones et qui garantissent la diminution ou la disparition des parasites.

Divers *Moniteurs* ont ultérieurement publié une liste des appareils reconnus.

Il est indispensable d'exiger du monteur une attestation que le dispositif antiparasites a été agréé par la Régie.

L'attestation portera les précisions utiles à cet égard et notamment les références au *Moniteur* ayant acté cette agrégation.

### CONTROLE

Avant toute agrégation de leur modèle, les constructeurs doivent soumettre celui-ci aux services compétents de la Régie des Télégraphes et des Téléphones.

Nonobstant cette agrégation, l'administration se réserve de mesurer, à toute occasion, le rayonnement d'un moteur, même si celui-ci est déjà pourvu d'un dispositif antiparasites.

Il en sera ainsi notamment des véhicules soumis au contrôle périodique du Contrôle Technique, en l'occurrence les véhicules qui servent au transport

de marchandises et au transport rémunéré de personnes (taxis, autobus, autocars).

### EXERCICE DU CONTROLE

Le contrôle sera exercé :

- 1) par les offices du Contrôle Technique comme dit ci-dessus;
- 2) par la Gendarmerie. Celle-ci sera équipée d'appareils de dépistage, effectuant des contrôles volants sur la route, elle pourra détecter les voitures qui ne sont pas équipées de l'appareil antiparasites.
- 3) par les agents de la circulation. Ceux-ci pourront se faire produire les pièces justifiant que le véhicule est pourvu d'un dispositif agréé.

### MESURES COMPLEMENTAIRES

Interdisant d'employer des moteurs non déparasités le 21 juillet 1961, l'arrêté en interdit également la vente.

### PRATIQUEMENT

Si vous possédez une voiture française, italienne ou hollandaise de modèle récent, celle-ci sera déjà vraisemblablement équipée du dispositif antiparasites.

La législation de ces pays impose en effet cette mesure.

Il est néanmoins prudent d'interroger le représentant attitré de la marque.

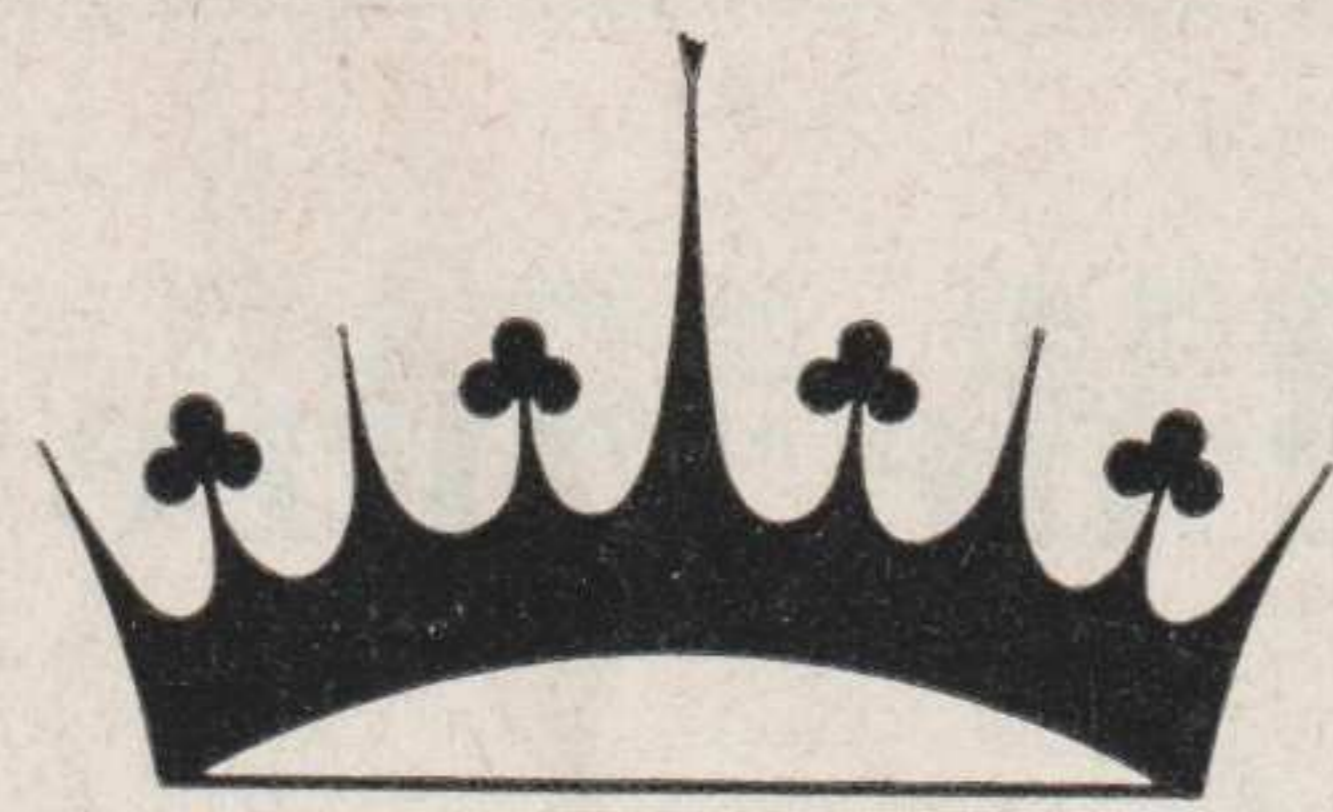
Celui-ci vous dira si votre voiture possède ce dispositif et, élément également important, si ce dispositif répond aux conditions prévues par la Régie des Télégraphes et des Téléphones et s'il est agréé par elle.

Les propriétaires ou possesseurs de voitures ayant une autre origine procéderont utilement de même.

Si la réponse du distributeur, dans l'un ou dans l'autre cas, est positive, il sera utile et prudent de se faire délivrer une attestation certifiant que le véhicule est bien équipé d'un appareil de déparasitage reconnu par la Régie.

Si sa réponse est, par contre, négative, force vous sera de faire placer un dispositif reconnu et agréé et de vous faire délivrer une attestation qui puisse être produite aux autorités de gendarmerie et de police.

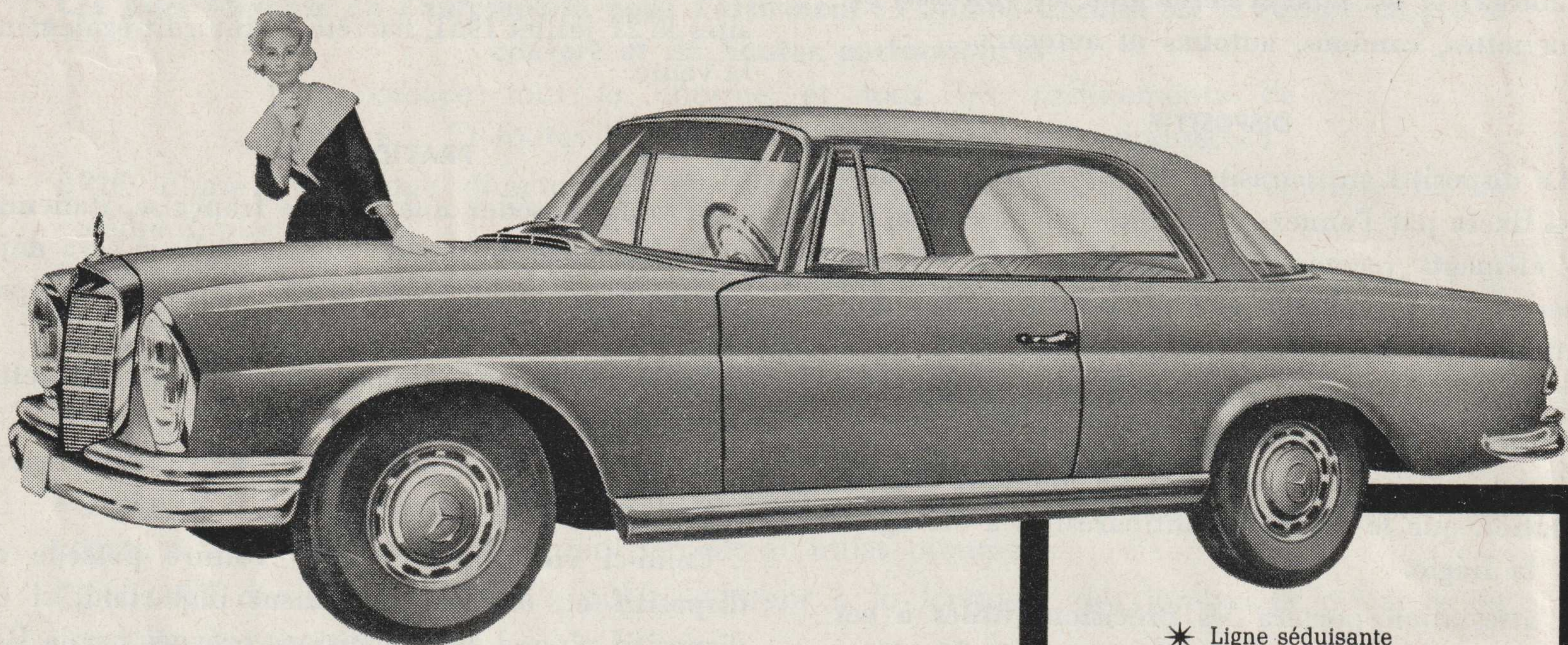




LE PLUS  
BEAU  
FLEURON  
DE LA  
COURONNE.

Le nouveau coupé

220 SE



- \* Ligne séduisante
- \* Tempérament sportif
- \* Confort raffiné
- \* Moteur à injection
- \* Freins à disque



**MERCEDES-BENZ**

**S. A: «I.M.A.»**

Usine de montage : **Malines** — Centre d'Information : **Gare Centrale, Bruxelles - Tél. 11.94.20**



Il existe sur le marché de multiples dispositifs reconnus de déparasitage.

L'automobiliste soucieux d'éviter une contravention inutile s'adressera à des marques et à des constructeurs patentés qui pourront lui garantir un équipement complet, et qui lui donnera toute sécurité technique et de durée.

L'arrêté royal du 24 juin 1960 prélude à une série de mesures projetées en vue de protéger la réception des programmes télévisés et des programmes de radio transmis en fréquence modulée.

Sachant les buts poursuivis, l'automobiliste ne peut se contenter d'un simple déparasitage radio dont sa voiture est peut-être déjà équipée et qui le

mettrait en contravention avec le nouvel arrêté; même si le dispositif est efficace, il doit encore avoir été agréé et reconnu comme tel par la Régie des Télégraphes et des Téléphones.

Comme dit plus haut, le *Moniteur* a déjà publié plusieurs listes des types reconnus.

Tout contrevenant doit se mettre en règle dans les trois mois de l'infraction.

A l'achat d'une voiture neuve ou d'une voiture d'occasion, l'acheteur s'enquerra du point de savoir si le moteur a été pourvu de l'antiparasitage réglementaire.

Il subordonnera utilement l'acquisition du véhicule à cette nouvelle condition.

(Extrait du Journal « Les Sports »)

## STIRLING MOSS, PRESIDENT DE L'ASSOCIATION DES PILOTES

Une nouvelle association des pilotes créée le 12 mai dernier à Monaco, groupe tous les conducteurs de Grand Prix sous la présidence de Stirling Moss. Le secrétariat en est assuré par notre confrère britannique Peter Garnier.

Cette nouvelle association n'a pas tardé à se manifester et à Zandvoort elle s'est réunie avant le GP de Hollande et a publié un communiqué dont nous extrayons :

1) La demande aux organisateurs de GP de pouvoir déléguer deux ou trois pilotes membres de l'association auprès du directeur de l'épreuve afin qu'il soit procédé, de concert, à un tour d'inspection du circuit pour noter les emplacements des postes fixes ou volants des commissaires, les mesures de sécurité pour les pilotes et les spectateurs, l'emplacement des échappatoires, etc.

2) La demande de la création d'un corps de commissaires sportifs internationaux qui interpréteraient de la même façon la signification des signaux. L'association estime que la bonne utilisation des drapeaux de signalisation est de nature à pré-

venir et éviter les accidents graves. Dans ce sens l'association offre ses services aux organisateurs pour la formation de commissaires sportifs.

3) La résolution prise à l'unanimité de ses membres contre l'utilisation du grand circuit de Monza pour le Grand Prix d'Italie du 10 septembre prochain. Une lettre va être adressée aux organisateurs italiens leur demandant de faire connaître, au plus tôt, leur position à cet égard. Rappelons à ce sujet que lors du GP d'Europe et d'Italie de septembre 1960, les pilotes britanniques et leurs constructeurs avaient fait « grève » et n'ont pas participé à l'épreuve.

4) La décision d'écrire à Louis Chiron, directeur de course au GP de Monaco, pour le féliciter des mesures prises cette année pour la sécurité (rails dans les virages) et lui soumettre quelques souhaits sur des points de détail.

Les pilotes, acteurs principaux des Grands Prix entendent faire connaître leur point de vue. On ne saurait leur donner tort.

P. D.

(Extrait du Journal « Les Sports »)

• Comme nous l'avons déjà annoncé, Olivier Gendebien participera le 24 juin, à une épreuve canadienne sur le circuit de Mosport situé aux environs de Toronto (100 km environ). Le champion de Belgique y conduira sans doute une Porsche sport. Parmi les principaux pilotes annoncés par les organisateurs : Stirling Moss, qui sera également et probablement sur Porsche. Les deux pilotes s'embarqueront pour le Canada au lendemain du Grand Prix de Belgique.

★

## ECHOS

• Pour le Grand Prix d'Allemagne qui aura lieu le 6 août prochain sur le circuit de 22 km 800 du Nurburgring, les organisateurs (l'AV Deutschland) veulent que cette épreuve qui sera également le GP d'Europe, soit « the biggest race on the biggest circuit ». Pour ce faire ils ont décidé d'engager au moins 30 voitures et de toute façon un minimum de deux de

plus que le nombre de concurrents qui sera admis à Aintree (GP de Grande-Bretagne). Seize concurrents seront invités d'office; les autres n'auront pas à se qualifier, mais disputeront la course pour des prix spéciaux (très élevés) qui leur seront intégralement réservés. Le Grand Prix d'Allemagne débutera à 14 heures et sera encadré par deux courses, l'une de Grand Tourisme (départ 12 heures) sur 6 tours du circuit et d'une course de voitures de tourisme (départ 17 h.) sur 6 tours également.

(Extrait du Journal « Les Sports »)



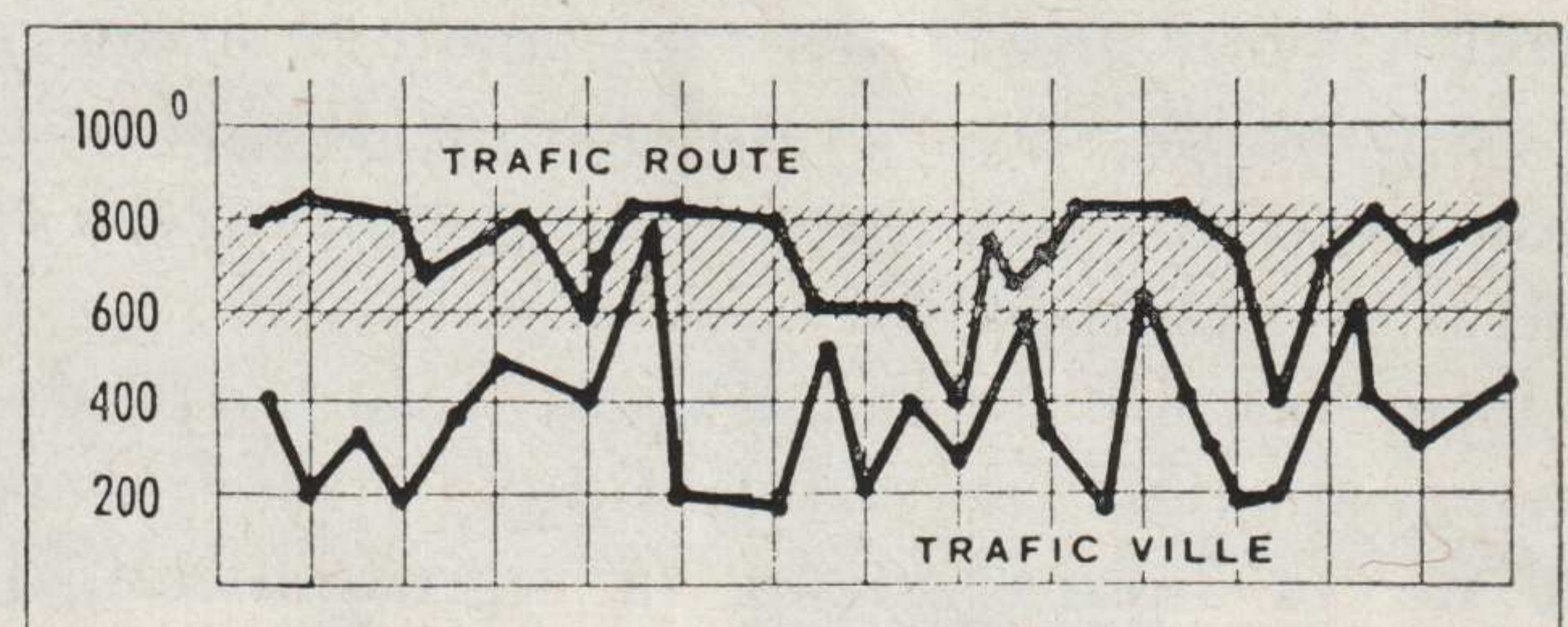
# LA NOUVELLE BOUGIE BOSCH

***thermo-elastic***

résiste à tous les écarts de température  
auxquels elle est soumise

Caractéristiques :

- ① Isolateur **PYRANIT** haute tension, étranger aux charges thermiques, mécaniques, électriques et chimiques.
- ② **ÉLASTIQUE** aux écarts de température par pied isolant à double surface de refroidissement (intérieur et extérieur).
- ③ **RÉSISTANT** à la corrosion et à la combustion - Plus grande longévité et tension électrique d'éclatement moins élevée.
- ④ **AJUSTAGE** aisé de l'écartement. Etincelle sur mesure.
- ⑤ **DÉGAGEMENT** du filet et joint serti rendant le montage de la bougie des plus aisés.
- ⑥ **CONTACT** intérieur par cristallisation.



**En ville** la température de la bougie varie d'un minimum de 180° à un maximum de 800°.

**Sur route** la bougie est soumise à des températures plus élevées mais avec des écarts moindres : 400° à 820°.

la nouvelle bougie ***thermo-elastic*** BOSCH a été spécialement conçue pour supporter les puissants chocs thermiques dus aux fluctuations du trafic actuel

**BOUGIES *thermo-elastic* BOSCH**  
pour toutes marques de voitures





## RÉSUMÉ DU RÈGLEMENT

Le Royal Automobile Club de Belgique organise par invitations, une course internationale de vitesse en formule 1, qui sera courue ce dimanche 18 juin 1961 sous le nom de Grand Prix de Belgique Automobile comptant pour le Championnat du Monde des Conducteurs et la coupe des constructeurs des voitures de formule 1.

Le Grand Prix de Belgique Automobile est organisé conformément aux prescriptions du Code Sportif de la F.I.A. et du présent règlement particulier, auquel tous les concurrents s'engagent à se soumettre par le seul fait de leur inscription.

Ce Grand Prix sera disputé sur le circuit fermé de Francorchamps, d'un périmètre de 14 km 100 et dans le sens de la marche des aiguilles d'une montre. La distance à parcourir est de 30 tours, soit 423 km environ.

Il est formellement interdit à tout conducteur, sous peine de disqualification, de circuler avec son véhicule dans le sens opposé à la course ou d'emprunter un autre véhicule sur le circuit.

Sont seuls admis les véhicules de la catégorie Course répondant aux conditions de la formule internationale de course n° 1 établie par la Commission Sportive Internationale et dont les spécifications suivent :

1. Voitures de course d'une cylindrée-moteur supérieure à 1300 cm<sup>3</sup> et inférieure ou égale à 1500 cm<sup>3</sup>.
2. Pas de système de suralimentation.
3. Carburant commercial tel qu'il est défini par la F.I.A. Type commercial disposant du plus haut indice d'octane, vendu sur les marchés d'Italie, de France, d'Allemagne et de Grande-Bretagne suivant la Research Method.
4. Poids minimum de la voiture (sans lest) : 450 kg, en ordre de marche, c'est-à-dire avec tous liquides lubrifiants et refroidissants, mais sans carburant.
5. Démarreur automatique obligatoire, avec source d'énergie électrique ou autre à bord et devant être actionné par le pilote se trouvant à son volant.
6. Protection contre l'incendie : outre la protection déjà prévue à l'article 125 du Code Sportif International la voiture devra être équipée d'un coupe-circuit électrique général, soit à fonctionnement automatique, soit à la disposition du pilote.
7. Le siège du conducteur doit être conçu de telle sorte qu'on puisse s'y mettre ou le quitter sans ouverture de portière ou déplacement d'un panneau quelconque.
8. Le système d'attache pour ceinture de sécurité, doit être en place, son emploi étant facultatif.
9. Arceau de sécurité obligatoire répondant aux conditions suivantes :
  - a) ne pas surplomber la tête du pilote;
  - b) dépasser en hauteur la tête du pilote lorsque celui-ci est assis à son volant;

c) excéder en largeur les épaules du conducteur assis au volant.

10. Toutes les roues doivent être extérieures à la carrosserie, en telle sorte que la protection verticale de celle-ci s'inscrive à l'intérieur de la figure dessinée par les roues du véhicules, celles d'AV n'étant pas braquées.
11. Double circuit de freinage obligatoire, commandé par la même pédale et défini comme suit :  
L'action de la pédale doit s'exercer normalement sur les 4 roues. En cas d'une fuite en un point quelconque de la canalisation ou d'une défaillance quelconque sur un point de la transmission de freinage, l'action de la pédale doit continuer à s'exercer au moins sur les deux roues AV.
12. Les réservoirs de carburant doivent répondre aux prescriptions suivantes :
  - a) l'orifice ou les orifices de remplissage et leur bouchon ne doivent pas faire saillie sur la tôle de la carrosserie;
  - b) leur ouverture doit être d'un diamètre suffisant pour permettre l'évacuation de l'air lors des remplissages rapides (en particulier ceux effectués sous pression) et le cas échéant l'évent de communication avec l'atmosphère doit être prévu de façon à éviter toute fuite de liquide pendant la marche.
13. Aucun ravitaillement en huile n'est autorisé pendant toute la durée des épreuves (sauf pendant les interruptions entre les manches).  
Tous les orifices de remplissage des réservoirs d'huile et radiateurs devront être prévus de façon à en permettre le scellement par apposition de plombs.  
Les plombs scellant l'orifice ou les orifices de remplissage des réservoirs de lubrifiants devront rester en place pendant toute la durée des épreuves.  
Celui ou ceux scellant l'orifice ou les orifices de remplissage du ou des radiateurs d'eau devront être en place au départ mais pourront être enlevés lors d'un arrêt au stand de ravitaillement.

Si, pour une cause ou l'autre de force majeure, l'épreuve en cours devait être arrêtée, le Directeur de la course établira le classement en fonction des positions des concurrents au moment de l'arrêt de la course.

Le port du casque est obligatoire pour tous les conducteurs pendant la course.

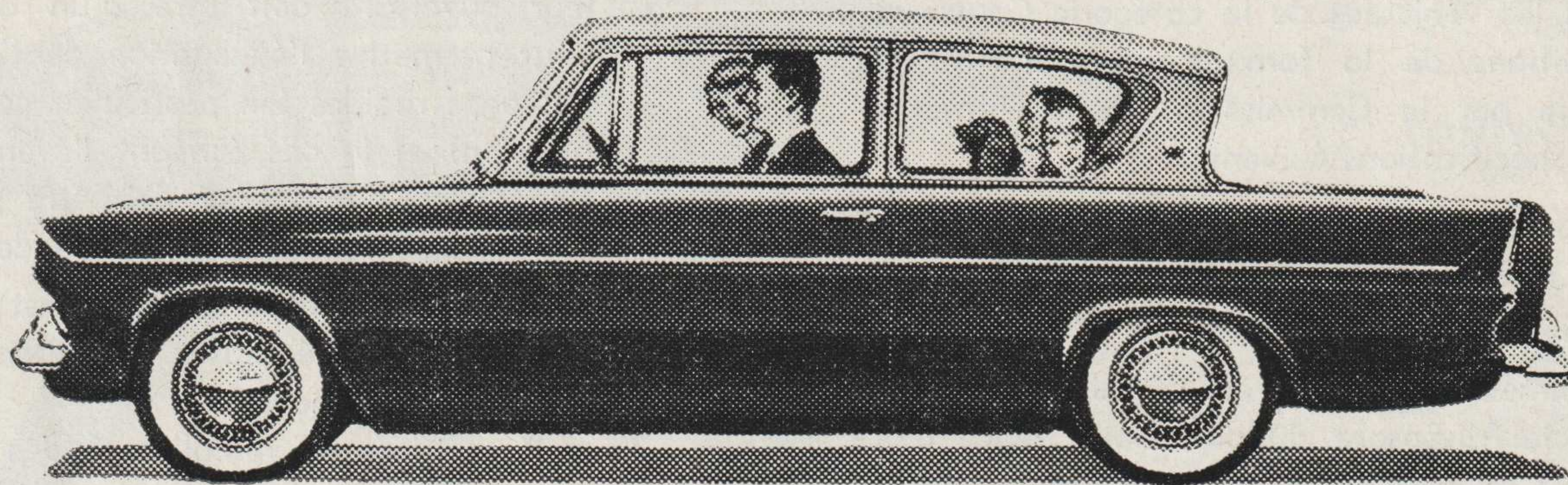
Toutes les voitures doivent être munies d'une protection efficace entre le moteur et la place du conducteur, pour éviter, en cas d'incendie, la projection directe des flammes dans la partie de la voiture occupée par le conducteur. Il est imposé de placer un extincteur en état de fonctionnement à bord de chaque voiture.

Le départ sera donné à 15 heures de la façon suivante :

Les emplacements sont déterminés suivant les meilleurs temps chronométrés pendant les essais pour chaque conduc-



**Venez piloter  
la Ford Anglia  
Sportsman**



Version sport de la FORD Anglia, la Sportsman en conserve toutes les brillantes qualités sportives, et y ajoute un équipement grand sport unique dans cette classe :

roue de secours hors-bord (déjà le plus grand coffre dans sa catégorie), cercles de roues chromés, laveur de pare-brise, pneus à flanc blanc, éperons de pare-choc, tuyau d'échappement chromé.

6 CH -  $\pm$  6 litres aux 100 km - 4 places - 4 vitesses  
- le plus grand coffre dans sa catégorie.

Venez l'essayer !





teur sur la voiture qu'il utilise en course, les conducteurs les plus rapides étant placés en tête.

Les places de départ seront attribuées comme suit : Par rang de trois et deux véhicules alternativement, la voiture ayant effectué le tour le plus vite étant placée à gauche, la seconde au milieu, la troisième à droite.

Les voitures concurrentes devront être amenées sur leur emplacement de départ, pour 14 h. 50 au plus tard. A 14 h. 55 les moteurs devront être arrêtés.

A 14 h. 58 les mécaniciens et les chefs de maison devront s'éloigner des véhicules et regagner leur stand.

Le départ sera refusé aux conducteurs dont la voiture constituerait un danger pour les autres concurrents et, notamment si la voiture répandait du carburant ou de l'huile sur le sol.

Les moteurs devront obligatoirement être mis en marche par le conducteur au moyen du démarreur se trouvant, avec sa force d'énergie, à bord des voitures.

A 14 h. 59 cette opération sera considérée comme terminée. Si un conducteur ne parvient pas lui-même à lancer son moteur la voiture pourra aussitôt après le signal de départ être poussée par lui seul jusqu'à son stand où l'on s'efforcera de remédier à la défaillance du système de mise en marche. Dès la réparation terminée le moteur devra être lancé par les moyens de bord et la voiture pourra prendre le départ de son stand.

Le signal de départ sera donné au moyen du drapeau belge et la course ne commencera qu'au moment où la première voiture franchira la ligne de chronométrage.

Les conducteurs pourront disposer, pour chaque voiture, de deux aides au ravitaillement qui porteront obligatoirement un brassard distinctif.

Les ravitaillements, réparations, remontages de roues, jantes ou pneus sur la voiture, ainsi que toutes les opérations autorisées au poste de ravitaillement, ne pourront être effectuées, pour chaque véhicule, que par le conducteur et les deux aides au ravitaillement autorisés (soit au plus par trois personnes).

Lorsque par suite d'un incident, une voiture est immobilisée dans une position telle qu'elle constitue un danger manifeste pour les autres concurrents, les Commissaires prendront d'office toutes mesures utiles pour dégager la route et le véhicule pourra être mis hors course.

Aucune personne, sauf les Commissaires de route ou autre représentant de l'autorité sportive, ne pourra s'approcher à moins de 10 mètres de la voiture immobilisée, sous peine de la mise hors course de celle-ci.

La remise en marche des véhicules ainsi arrêtés, de même qu'éventuellement les tentatives pour remettre sur la piste les véhicules qui en sont sortis, ne peuvent être effectuées que par les seuls moyens du conducteur et du matériel existant à bord.

Pendant la course, une voiture isolée sur le circuit peut utiliser toute la largeur de la route de course.

Toutefois, si elle est rejointe dans une ligne droite par un véhicule momentanément ou constamment plus rapide, elle devra obligatoirement lui céder le passage en se rabattant vers la bordure droite de la route de course pour permettre le dépassement par la gauche qui est seul autorisé dans les lignes droites.

Si le conducteur de la voiture rejointe paraît faire un usage insuffisant de son miroir-rétroviseur, son attention

sera attirée par les Commissaires de route, par la présentation du drapeau bleu agité pour lui signaler qu'une voiture se présente pour le dépassement.

Dans les parties en courbe de la route, ainsi que dans les zones d'entrées et de sortie de ces courbes, toute liberté est laissée aux concurrents pour inscrire leur trajectoire dans les limites de la route de course; les dépassements pourront se faire suivant l'opportunité, aussi bien par la gauche que par la droite.

Toutefois, les manœuvres susceptibles de gêner un concurrent tel que le rabattement vers l'extérieur ou l'intérieur du virage, ou toute modification anormale de la trajectoire sont strictement interdites et devront être sanctionnées, suivant la gravité ou la répétition des fautes, par des pénalités allant de l'amende à l'exclusion de la course.

La répétition de maladresses involontaires motivera l'exclusion des conducteurs dangereux.

L'arrivée sera contrôlée sur une ligne située en face du poste de chronométrage.

Le premier du classement sera celui qui aura parcouru la distance imposée dans un minimum de temps.

La course sera arrêtée après l'arrivée du premier, c'est-à-dire que tout conducteur qui, après le premier franchira la ligne d'arrivée, sera arrêté au passage de cette ligne.

Toutes les voitures seront classées d'après le nombre de tours entiers du circuit qu'elles auront accomplis et, pour celles qui auraient accompli un même nombre de tours, d'après l'ordre de leur dernier passage sur la ligne d'arrivée.

Toutefois, si une voiture avait effectué son dernier tour en un temps supérieur de dix minutes au temps du meilleur tour, il ne serait pas tenu compte de ce dernier tour dans le calcul de la distance totale parcourue par elle.

Les voitures qui auraient accompli moins de la moitié des tours du circuit depuis le départ de la course ne seront pas classées.

Pendant toute la durée de la course, les concurrents et conducteurs seront tenus de se conformer rigoureusement aux indications fournies par les signaux ci-après :

**Drapeau belge** - noir janue rouge : Départ de la course.

**Drapeau rouge** (à la disposition exclusive du Directeur de la course) : arrêt absolu et immédiat.

**Drapeau jaune immobile** : Danger.

**Drapeau jaune agité** : Danger grave, soyez prêt à stopper.

**Drapeau bleu agité** : Un autre concurrent cherche à vous dépasser.

**Drapeau bleu immobile** : Un autre concurrent vous suit de très près.

**Drapeau jaune à bandes rouges verticales** : Attention ! Il y a de l'huile répandue quelque part sur la route.

**Drapeau blanc** : Une ambulance ou une voiture de service est sur le circuit.

**Tableau noir accompagné d'un numéro blanc** (signal pour la voiture portant ce numéro) : Arrêtez-vous au prochain tour à votre stand de ravitaillement.

**Drapeau à damiers noirs et blancs** : Signal d'arrêt de fin de course.

Le Directeur de la course a pleins pouvoirs pour arrêter les conducteurs faisant l'objet d'une sanction de mise hors course, ainsi que ceux dont la voiture constituerait un danger pour les autres concurrents.





**4** *marques*  
*consacrées par le succès !*

**De Witteleir & Keppens**

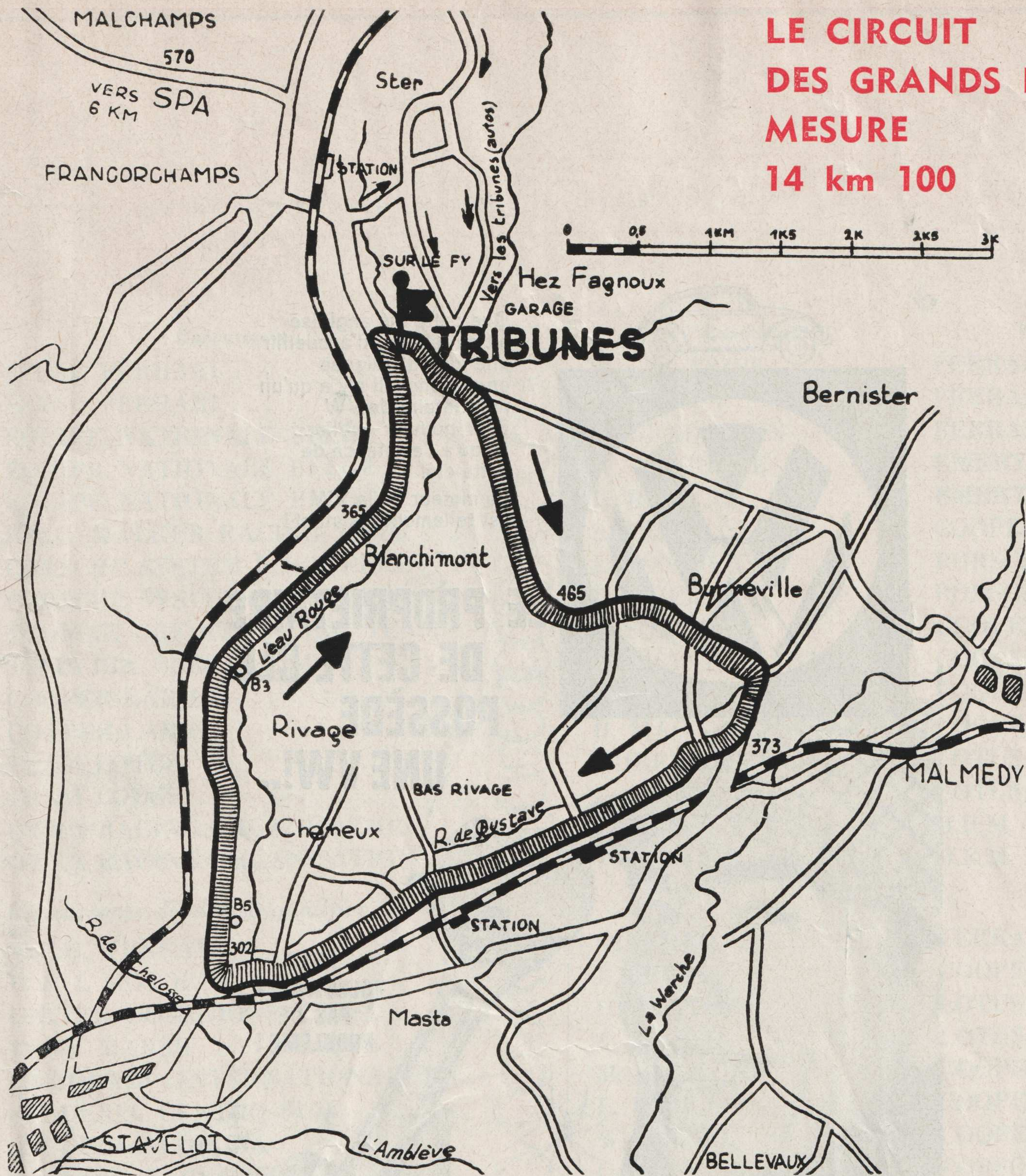
S. P. R. L.

639a-645, CHAUSSEE DE WATERLOO  
BRUXELLES 6 - Téléphone : 44.19.40

IMPORTÉ PAR







**LE CIRCUIT  
DES GRANDS PRIX  
MESURE  
14 km 100**

**AVIS AUX SPECTATEURS**

Les billets de pourtour Stavelot et Malmédy donnent indifféremment accès à ces deux enceintes.

**POURTOUR FRANCORCHAMPS**

Les billets de pourtour Francorchamps donnent accès à l'intérieur du virage de la Source ainsi qu'au delà des enceintes de tribune jusque dans la côte de Burnenville.

**ENCEINTE DE TRIBUNE**

Les billets d'enceinte de tribune donnent accès autour des tribunes et face aux stands.

**TRIBUNES**

Pour autant qu'il reste des places disponibles, le public de l'enceinte de tribune aura accès aux tribunes contre paiement d'un supplément fixé à :

150 francs pour la tribune Baron Nothomb.

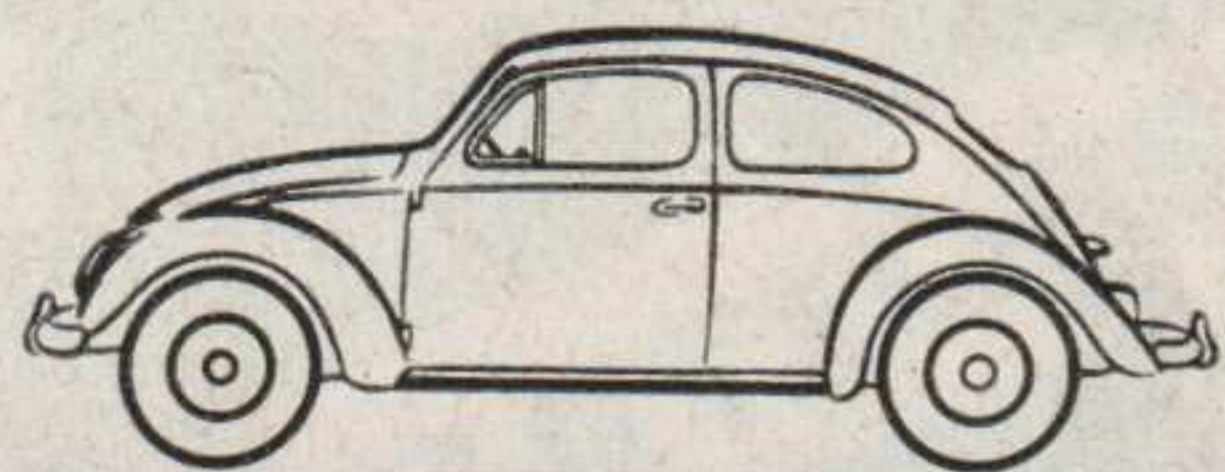
100 francs pour la tribune Eau Rouge (raidillon).

100 francs pour la tribune J. Lechat.

Tout le public de Francorchamps peut, contre paiement d'un supplément de 30 francs, avoir accès à la tribune Francorchamps située entre le virage de la Source et la grande tribune couverte (Tribune Nothomb).



0/1P



Que cette clé anglaise ait eu le loisir d'accueillir une toile d'araignée en dit long... Il n'y a qu'un propriétaire de VW pour pouvoir oublier... jusqu'à l'existence de cette clé.

Le moteur de la VW est tellement résistant !

# LE PROPRIETAIRE DE CETTE CLÉ POSSÈDE UNE VW!..



**AVEC VOLKSWAGEN, PAS DE PROBLÈME !**

15157



**ANCIENS ÉTABLISSEMENTS D'IETEREN FRÈRES S.A.**

**BRUXELLES :** 50, rue du Mail - T. 38.28.00 - 95, Ch. de Mons - T. 22.20.00

**- CHARLEROI :** 6, Quai aux Grains - T. 32.22.32.

**LIÈGE :** 18, Bd. de la Constitution - T. 43.17.27



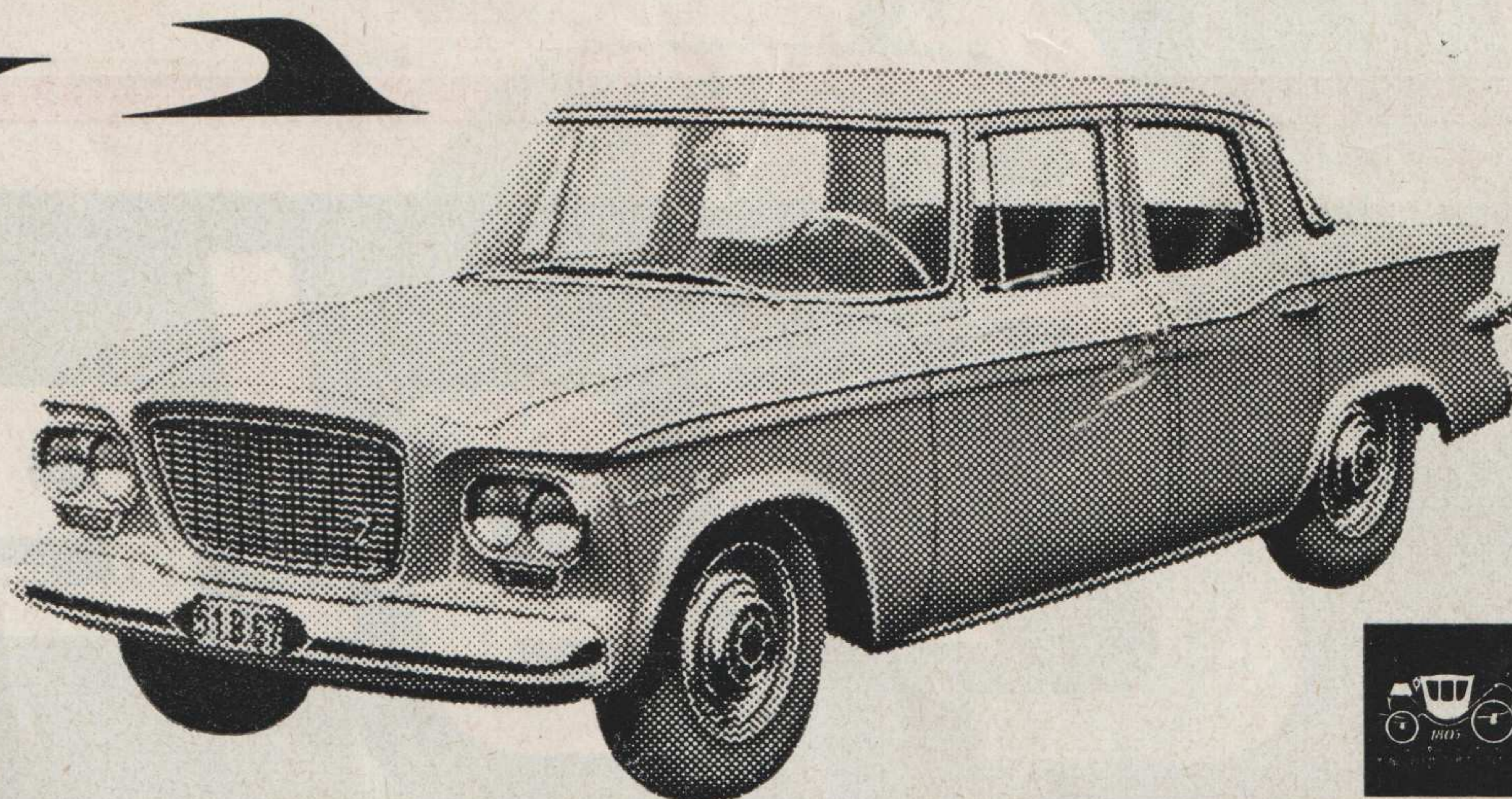


# LISTE OFFICIELLE DES ENGAGÉS

Concurrents		Conducteurs	Voitures
SEFAC FERRARI . . . . .	2	W. von TRIPS	FERRARI
SEFAC FERRARI . . . . .	4	P. HILL	FERRARI
EQUIPE NATIONALE BELGE . . . . .	8	O. GENDEBIEN	FERRARI
EQUIPE NATIONALE BELGE . . . . .	10	W. MAIRESSE	EMERYSON <i>lotus</i>
EQUIPE NATIONALE BELGE . . . . .	12	L. BIANCHI	EMERYSON <i>lotus</i>
R.R.C. WALKER RACING TEAM . . . . .	14	S. MOSS	COOPER ou LOTUS
PORSCHE SYSTEM ENGINEERING . . . . .	18	I. BONNIER	PORSCHE
PORSCHE SYSTEM ENGINEERING . . . . .	20	D. GUERNEY	PORSCHE
YEOMAN CREDIT RACING TEAM . . . . .	24	J. SURTESS	COOPER
SCUDERIA SERENISSIMA . . . . .	26	M. TRINTIGNANT	COOPER
COOPER CAR CY . . . . .	28	J. BRABHAM	COOPER
COOPER CAR CY . . . . .	30	B. MAC LAREN	COOPER
TEAM LOTUS . . . . .	32	I. IRELAND	LOTUS
TEAM LOTUS . . . . .	34	J. CLARK	LOTUS
OWEN RACING ORGANISATION . . . . .	36	G. HILL	B.R.M.
OWEN RACING ORGANISATION . . . . .	38	T. BROOKS	B.R.M.
<i>Concurrents devant se qualifier :</i>			
SEFAC FERRARI . . . . .	6	GINTHER	FERRARI
H et L MOTORS . . . . .	40	J. LEWIS	COOPER
UNITED DOMINIONS TRUST . . . . .	16	H. TAYLOR	LOTUS
TONY MARSH . . . . .	42	T. MARSH	LOTUS
CAMORADI INTERNATIONAL R.I. . . . .	44	M. GREGORY	COOPER
SCUDERIA CENTRO SUD . . . . .	46	L. BANDINI	COOPER
SCUDERIA COLONA . . . . .	48	W. SEIDEL	COOPER ou LOTUS
C. GODIN de BEAUFORT . . . . .	22	C. GODIN de BEAUFORT	PORSCHE

## THE "61" STUDEBAKER

# LARK



Découvrez une toute nouvelle sensation de conduite !

Avec son nouveau moteur 6 Cyl. de 112 CV et sa nouvelle direction légère et précise la Studebaker LARK "61" vous révèle un monde de sensations inconnues.

15238



ANCIENS ÉTABLISSEMENTS D'IETEREN FRÈRES S.A.



# TABLEAU DI

TOURS	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
Classé 1 <sup>er</sup>																
Classé 2 <sup>e</sup>																
Classé 3 <sup>e</sup>																
Classé 4 <sup>e</sup>																
Classé 5 <sup>e</sup>																
Classé 6 <sup>e</sup>																
Classé 7 <sup>e</sup>																
Classé 8 <sup>e</sup>																
Classé 9 <sup>e</sup>																
Classé 10 <sup>e</sup>																
Classé 11 <sup>e</sup>																
Classé 12 <sup>e</sup>																
Classé 13 <sup>e</sup>																
Classé 14 <sup>e</sup>																
Classé 15 <sup>e</sup>																
Classé 16 <sup>e</sup>																

***C'est du tonnerre...***

***Englebert***







*A tous,  
bonne après-midi  
...et que  
le meilleur gagne !*





# BAREME DES VITESSES DU CIRCUIT

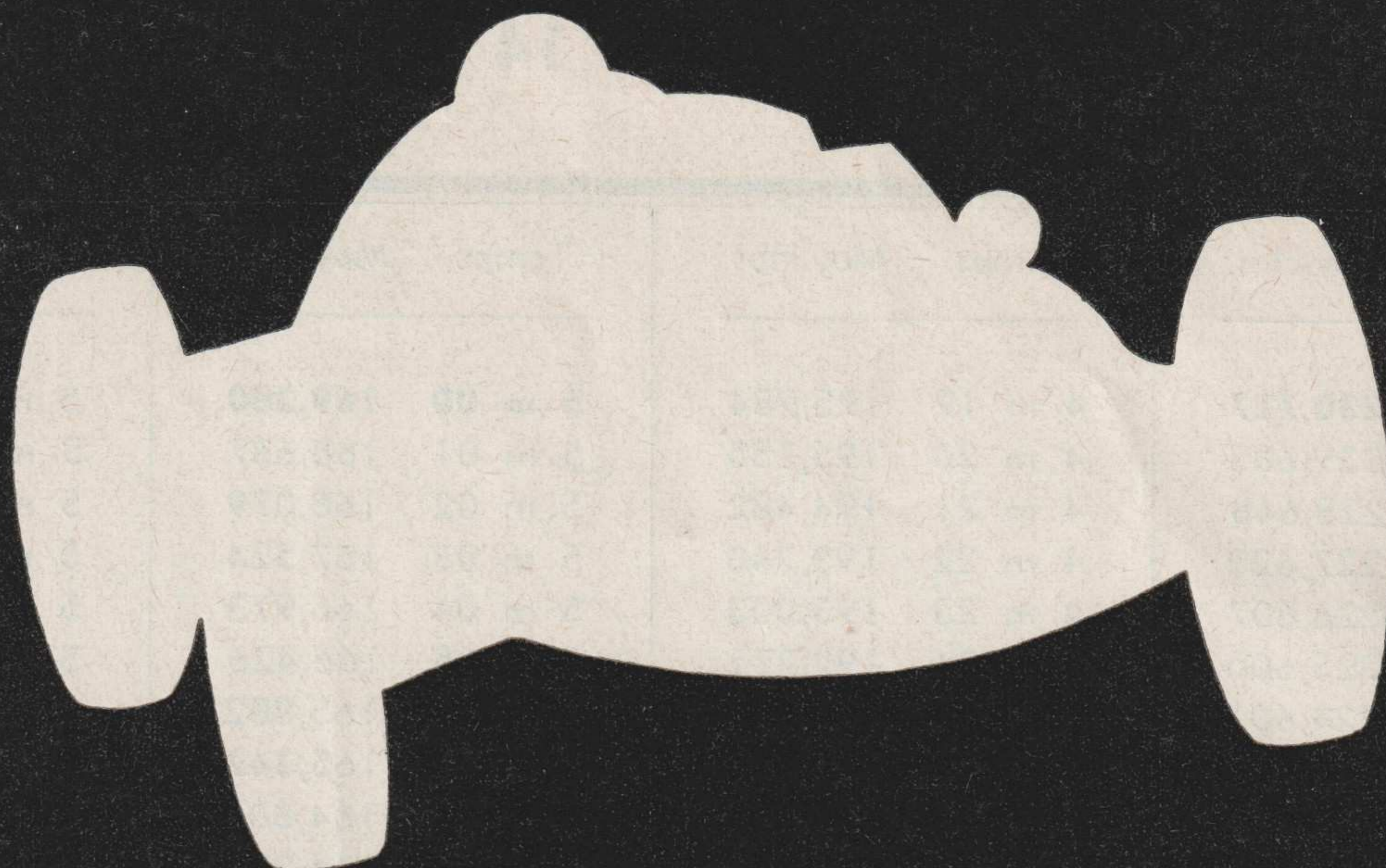
## 14 m 100

Temps	Moy.Hor.	Temps	Moy.Hor.	Temps	Moy.Hor.	Temps	Moy.Hor.	Temps	Moy.Hor.
<b>3 m 40</b>	<b>230,727</b>	4 m 19	195,984	<b>5 m 00</b>	<b>169,200</b>	5 m 41	148,856	6 m 21	133,228
3 m 41	229,683	4 m 20	195,155	5 m 01	168,637	5 m 42	148,421	6 m 22	132,879
3 m 42	228,648	4 m 21	194,482	5 m 02	168,079	5 m 43	147,988	6 m 23	132,532
3 m 43	227,623	4 m 22	193,740	5 m 03	167,524	5 m 44	147,558	6 m 24	132,187
3 m 44	226,607	4 m 23	193,003	5 m 04	166,973	5 m 45	147,130	6 m 25	131,844
3 m 45	225,600	4 m 24	192,272	5 m 05	166,426	5 m 46	146,705	6 m 26	131,502
3 m 46	224,601	4 m 25	191,547	5 m 06	165,882	5 m 47	146,282	6 m 27	131,162
3 m 47	223,612	4 m 26	190,827	5 m 07	165,342	5 m 48	145,862	6 m 28	130,824
3 m 48	222,631	4 m 27	190,112	5 m 08	164,805	5 m 49	145,444	6 m 29	130,488
3 m 49	221,659	4 m 28	189,402	5 m 09	164,271	5 m 50	145,028	6 m 30	130,153
3 m 50	220,695	4 m 29	188,698	5 m 10	163,741	5 m 51	144,615	6 m 31	129,820
3 m 51	219,740	4 m 30	187,999	5 m 11	163,215	5 m 52	144,204	6 m 32	129,489
3 m 52	218,793	4 m 31	187,306	5 m 12	162,692	5 m 53	143,796	6 m 33	129,160
3 m 53	217,854	4 m 32	186,617	5 m 13	162,172	5 m 54	143,389	6 m 34	128,832
3 m 54	216,923	4 m 33	185,934	5 m 14	161,656	5 m 55	142,985	6 m 35	128,506
3 m 55	215,999	4 m 34	185,255	5 m 15	161,142	5 m 56	142,584	6 m 36	128,181
3 m 56	215,084	4 m 35	184,581	5 m 16	160,632	5 m 57	142,184	6 m 37	127,858
3 m 57	214,177	4 m 36	183,913	5 m 17	160,126	5 m 58	141,787	6 m 38	127,537
3 m 58	213,277	4 m 37	183,249	5 m 18	159,622	5 m 59	141,392	6 m 39	127,218
3 m 59	212,384	4 m 38	182,589	5 m 19	159,122	<b>6 m 00</b>	<b>141,000</b>	6 m 40	126,900
		4 m 39	181,935	5 m 20	158,625	6 m 01	140,609	6 m 41	126,583
		4 m 40	181,285	5 m 21	158,130	6 m 02	140,220	6 m 42	126,268
<b>4 m 00</b>	<b>211,500</b>	4 m 41	180,640	5 m 22	157,639	6 m 03	139,834	6 m 43	125,955
4 m 01	210,622	4 m 42	179,999	5 m 23	157,151	6 m 04	139,450	6 m 44	125,643
4 m 02	209,752	4 m 43	179,363	5 m 24	156,666	6 m 05	139,068	6 m 45	125,333
4 m 03	208,888	4 m 44	178,732	5 m 25	156,184	6 m 06	138,688	6 m 46	125,024
4 m 04	208,032	4 m 45	178,105	5 m 26	155,705	6 m 07	138,310	6 m 47	124,717
4 m 05	207,183	4 m 46	177,482	5 m 27	155,229	6 m 08	137,934	6 m 48	124,411
4 m 06	206,341	4 m 47	176,864	5 m 28	154,756	6 m 09	137,560	6 m 49	124,107
4 m 07	205,506	4 m 48	176,250	5 m 29	154,285	6 m 10	137,189	6 m 50	123,804
4 m 08	204,677	4 m 49	175,640	5 m 30	153,818	6 m 11	136,819	6 m 51	123,503
4 m 09	203,855	4 m 50	175,034	5 m 31	153,353	6 m 12	136,451	6 m 52	123,203
4 m 10	203,040	4 m 51	174,432	5 m 32	152,891	6 m 13	136,085	6 m 53	122,905
4 m 11	202,231	4 m 52	173,835	5 m 33	152,432	6 m 14	135,721	6 m 54	122,608
4 m 12	201,428	4 m 53	173,242	5 m 34	151,976	6 m 15	135,360	6 m 55	122,313
4 m 13	200,632	4 m 54	172,653	5 m 35	151,522	6 m 16	134,999	6 m 56	122,019
4 m 14	199,842	4 m 55	172,067	5 m 36	151,071	6 m 17	134,641	6 m 57	121,726
4 m 15	199,058	4 m 56	171,486	5 m 37	150,623	6 m 18	134,285	6 m 58	121,435
4 m 16	198,281	4 m 57	170,909	5 m 38	150,177	6 m 19	133,931	6 m 59	121,145
4 m 17	197,509	4 m 58	170,335	5 m 39	149,734	6 m 20	133,578		
4 m 18	196,744	4 m 59	169,765	5 m 40	149,294				

CHRONOMETRAGE OFFICIEL ASSURE PAR

**« OMEGA »**





7

## CHAMPIONNATS DU MONDE

**1952** Ferrari-Ascari

**1953** Ferrari-Ascari

**1956** Ferrari-Fangio

**1957** Maserati-Fangio

**1958** Ferrari-Hawthorn

**1959** Cooper-Brabham

**1960** Cooper-Brabham

**VICTOIRES EMPORTÉES PAR  
COUSSINETS AU PLOMB-INDIUM**



MARQUE DEPOSEE

*La Marque des Coussinets des Championnats*

**VANDERVELL PRODUCTS LIMITED · WESTERN AVENUE · ACTON · LONDRES**

**VANDERVELL PRODUCTS (CANADA) LIMITED · TORONTO · CANADA**





**5**

# CHAMPIONNATS MONDIAUX DES FABRICANTS

**1958** Vanwall-Formula I

**1960** Cooper-Formula I

**1959** Cooper-Formula I

**1960** Cooper-Formula II

**1959** Cooper-Formula II

# VANDERVELL

Pour les Grandes Routes d'Automobile du Monde—  
Eprouvés sur les Pistes de Vitesse

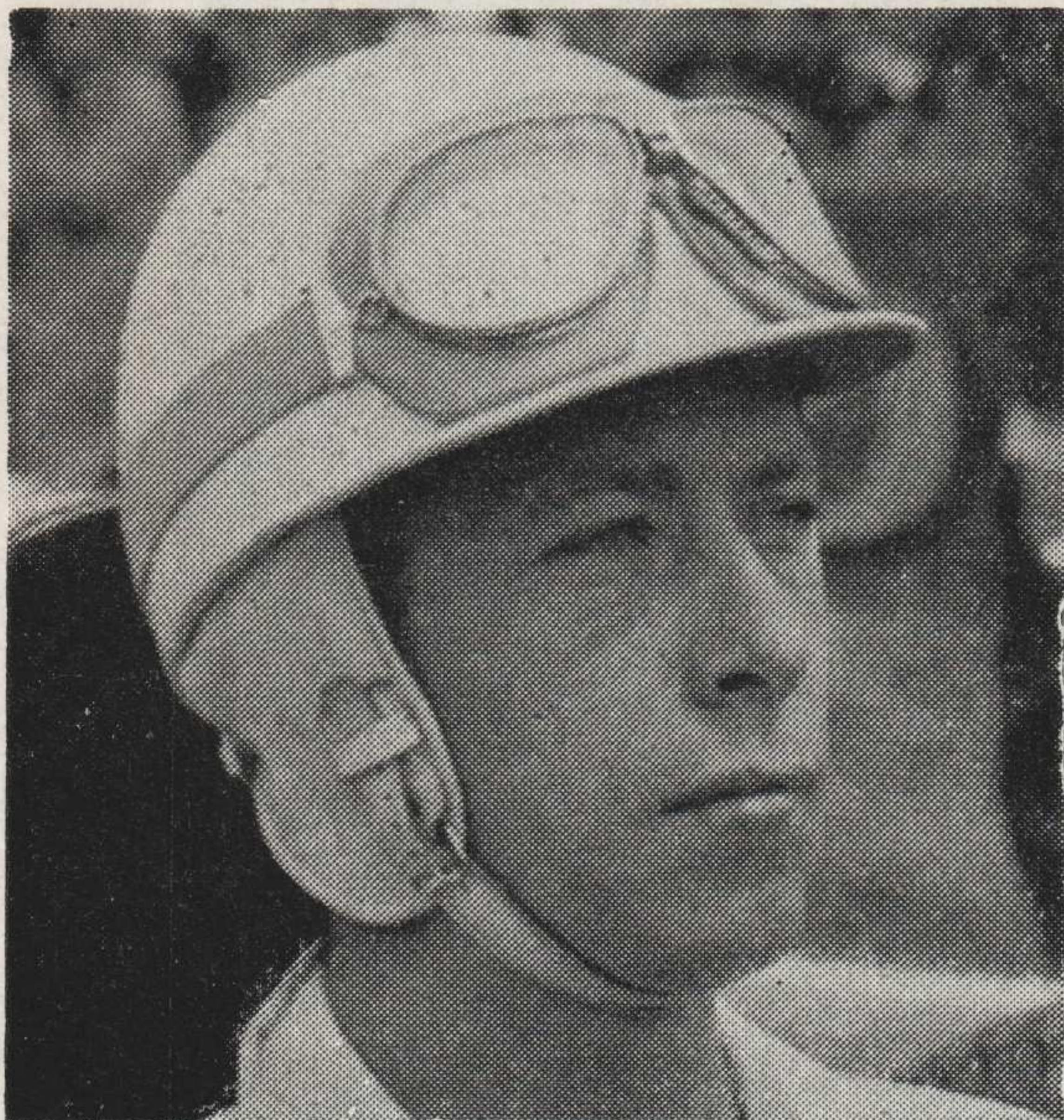
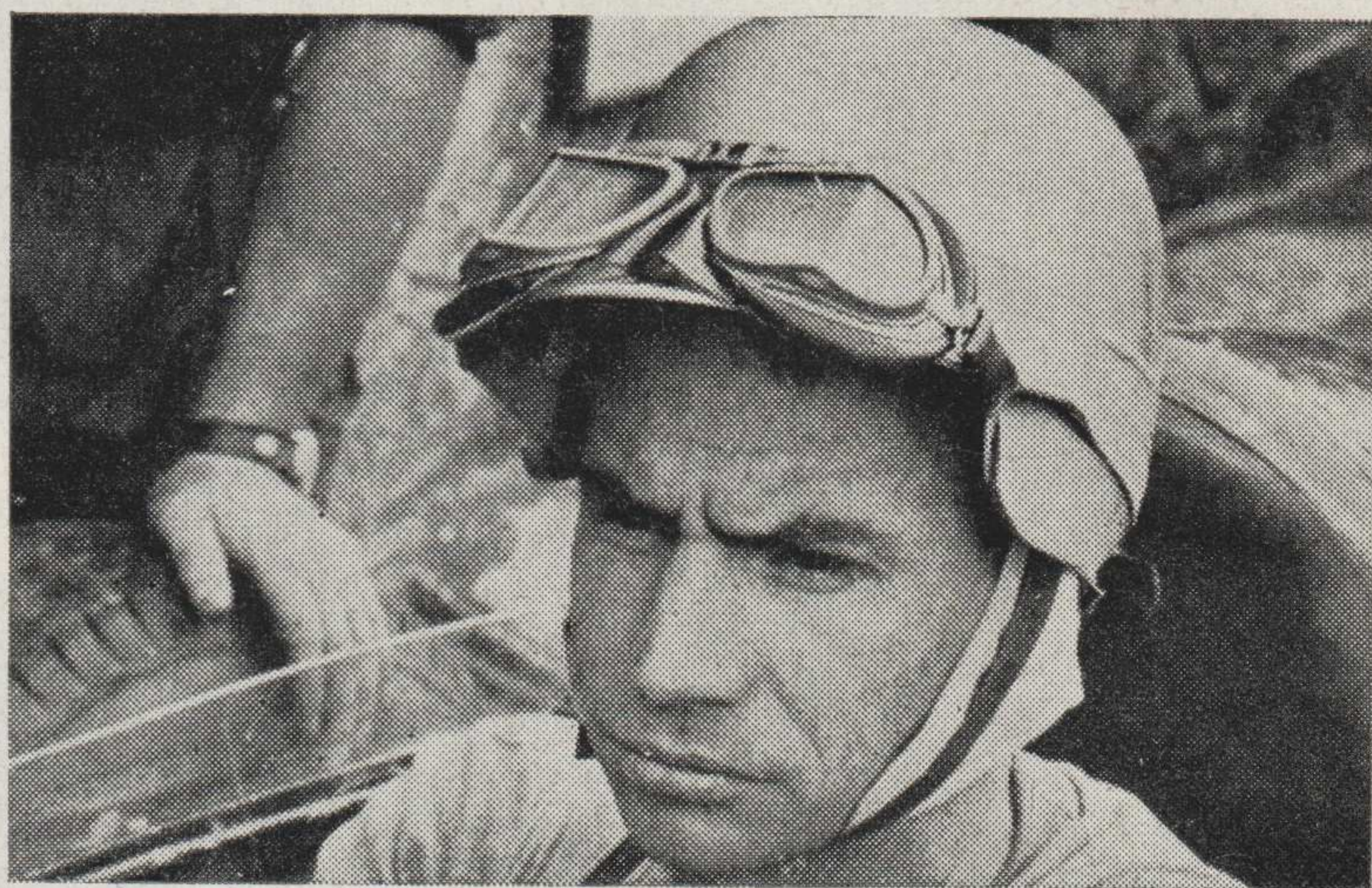


# FERRODO

REGD. TRADE MARK

## WILLY MAIRESSE

A 27 ans Willy Mairesse a acquis une solide renommée. Ce jeune pilote, ambitieux ne sut pas toujours maîtriser sa fougue innée. Sur les circuits il avait l'habitude de se dire « si X... fait telle chose, je puis le faire aussi », sans s'occuper si cet X... était Fangio, Moss, ou autres champions. Cela le conduisit naturellement à des fautes de pilotage qui marquèrent son début de carrière par de nombreuses sorties de route, heureusement sans aucune gravité. Willy Mairesse manquait de métier, mais la course se chargea de lui faire comprendre l'inanité de ses efforts et de son attitude. Après une éclipse de quelques saisons, Willy Mairesse est revenu, plus fort, plus habile, plus sûr de lui. Son calme cache pourtant une volonté bouillonnante d'arriver. Incorporé, l'an dernier dans l'équipe Ferrari il se montra à la hauteur de la confiance qui avait été mise en lui à la Targa Florio en sport, d'abord, en formule 1 à Francorchamps et à Monza ensuite ce qui lui a valu d'être classé au championnat mondial de 1960. Cette année il est revenu à l'Equipe Nationale Belge et avec une Eemeryson-Maserati et aux côtés de Gendebien et L. Bianchi doit affirmer définitivement ses immenses qualités. Cette année il a remporté le Grand Prix de Spa sur Ferrari 250 GT.



## OLIVIER GENDEBIEN

★  
Champion de Belgique depuis 1955, Olivier Gendebien a été ces dernières années, le pilote belge le plus suivi. Inconnu lors de son retour d'Afrique en 1952 il se révélait immédiatement et remportait de nombreux succès : 12 Heures de Sebring, Targa Florio, 24 Heures du Mans, Tour Auto, etc. La saison dernière il n'a pas renouvelé son contrat avec Ferrari qui n'avait pas voulu lui assurer un volant de formule 1. Ce qui ne l'a pas empêché de remporter pour le compte du « commandatore » une seconde victoire aux 24 Heures du Mans en compagnie de Paul Frère. Il a couru pour le compte de l'Equipe Nationale Belge de nombreuses courses de formule 2 et notamment le Grand Prix de Bruxelles de l'an dernier sur Cooper dans lequel il fit une admirable démonstration de virtuosité dans la seconde manche. Engagé par l'Ecurie Yeoman Credit pour le Grand Prix de Belgique il devait terminer à la troisième place. A Reims quinze jours plus tard, il était second du Grand Prix de l'ACF. Puis il fut neuvième au Grand Prix de Grande-Bretagne, septième au Grand Prix du Portugal, douzième au Grand Prix des Etats-Unis. Ce qui lui a permis de terminer en sixième position au championnat du monde des conducteurs, pour sa première saison de formule 1. Il a brillamment inauguré la saison 1961 par une victoire aux 12 Heures de Sebring (troisième consécutive) sur Ferrari avec Phil Hill, une victoire à la Targa Florio avec von Trips et dimanche dernier (pour la troisième fois), les 24 Heures du Mans, avec Phil Hill, toujours sur Ferrari.

# 1<sup>ère</sup>

## du marché :

# TUDOR

## Marathon-Silver Cobalt





## JACK BRABHAM

Sacré champion du monde des conducteurs en 1960, Jack Brabham a gravi les échelons de la gloire sportive, année par année. Premier Britannique à enlever le titre mondial sur une voiture de construction britannique, Brabham a confirmé la saison dernière toutes les promesses de 1959. Vainqueur à Zandvoort — après avoir connu un début de saison malheureux en Argentine et à Monaco — Brabham devait remporter quatre autres Grands Prix du Championnat du monde à Spa, Reims, Silverstone et Porto assurant ainsi son second titre mondial. Et encore ce ne sont là que les victoires majeures d'un pilote qui compte à son palmarès des épreuves comme le GP de Pau, le GP de Bruxelles, le GP d'Australie, le GP de Nouvelle Zélande, etc... Patience, régularité, modestie sont les qualités profondes de cet homme de 35 ans, marié et père de deux enfants par ailleurs excellent mécanicien... Il vient d'ouvrir victorieusement sa saison européenne en remportant l'épreuve de formule intercontinentale de Snetterton, excellente préparation pour les 500 Milles d'Indianapolis où il a pris une magnifique neuvième place pour sa première participation à l'épreuve américaine.

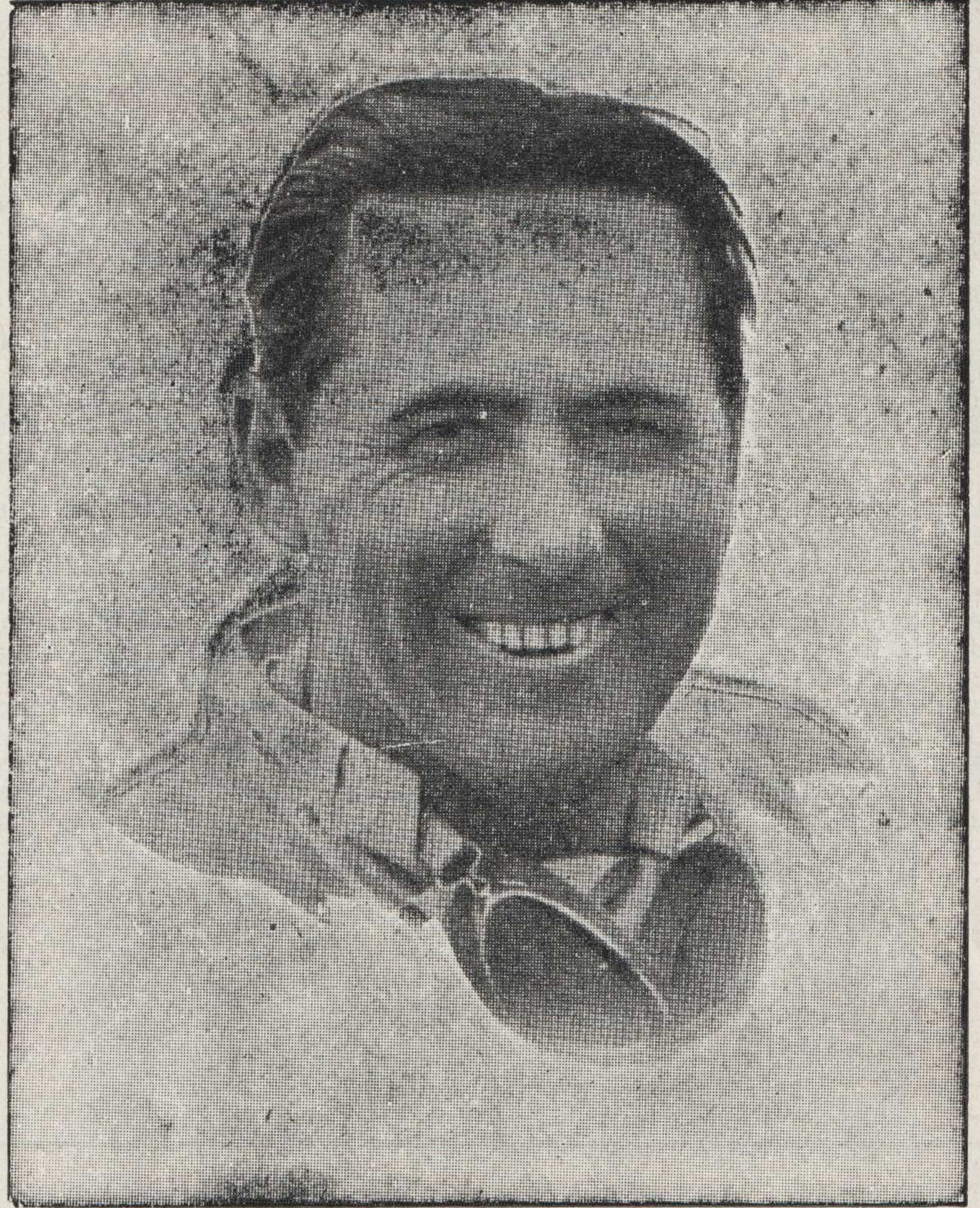


## MAURICE TRINTIGNANT

C'est l'homme aux trois visages : maire de Vergèze (Gard) : propriétaire viticole dont le « Pétolet » est célèbre; pilote de course. Champion de France en formule 2 en 1951, de formule 1 1953, 1958 et 1960. Trintignant sillonne les circuits mondiaux et il y demeure l'un des grands pilotes de l'heure. Virtuose quand il veut l'être, Maurice Trintignant sait aller très vite, mais sa qualité primordiale est une extrême douceur de pilotage qui fait l'admiration de tous. C'est le dernier des grands pilotes français encore en activité et un ruban de Légion d'Honneur vient de récompenser une carrière sportive largement remplie. L'an passé on note pour Maurice Trintignant une troisième place (avec Moss) au GP d'Argentine sur Cooper, un abandon à Monaco, à Zandvoort, à Reims, une onzième place au GP d'Angleterre, une quinzième au GP des USA. Ce fut une saison malheureuse dans son ensemble où une seconde place à Pau, une troisième à Bruxelles en formule 2 et une première au GP de Buenos Aires en formule 1 situent tout de même la classe de l'homme.

Des victoires...

...encore des victoires  
toujours des victoires  
comme en 1959



## Jack BRABHAM

CHAMPION DU MONDE

1960

a triomphé en compétition internationale de tous ses redoutables rivaux grâce à la TENUE DE ROUTE magnifique de sa COOPER CLIMAX équipée

d'Amortisseurs Double Effet

# ARMSTRONG

EVIDEMMENT



Agent général pour la Belgique :

Etablissement ODEAC, S.A.

113, CHAUSSEE DE WAVRE - BRUXELLES

Tél. 11.76.51 - 11.93.34





## JOACHIM BONNIER

A 31 ans, le Suédois à la barbiche noire est l'une des valeurs sûres de l'automobilisme mondial. Il n'y a pourtant que huit ans qu'il débutait en compétition, devenu pilote professionnel en 1956, Joachim Bonnier a été pilote pour B.R.M. ces trois dernières saisons. C'est lui qui assura à la firme de Bourne son premier grand succès international en triomphant au G.P. de Hollande à Zandvoort en 1959. Pilote de base de Porsche en sport et en formule 2, il est cette année le premier pilote de la marque pour la formule 1. Parmi ses succès notons qu'il remporta le G.P. d'Allemagne de formule 2 de l'an dernier au volant de la Porsche et la Targa Florio sur une Porsche sport. Fils d'un professeur d'université de Stockholm, marié, Bonnier parle couramment plusieurs langues. Ex officier de la Marine Royale Suédoise, il est également le secrétaire de l'Association des Pilotes. Malchanceux ces dernières saisons avec la B.R.M., Bonnier a l'outil qui pourrait le conduire aux premières places du championnat mondial car sa classe est réelle...



## JIMMY CLARK

Jimmy Clark est l'un des plus jeunes pilotes de Grand Prix du moment : il n'est âgé que de 23 ans et a déjà une carrière. Il fut en effet champion d'Ecosse en 1958 et 1959, remportant notamment

vingt victoires en 1958 sur Jaguar et Porsche. C'est en 1959 qu'il vint pour la première fois sur le continent, au Grand Prix de Spa qu'il termina en troisième position sur Jaguar. En 1959 sur Lister Jaguar et sur Lotus Elite, Jimmy Clark alla de succès en succès terminant notamment en dixième position des 24 Heures du Mans. L'an dernier il avait été engagé par Aston Martin pour la formule 1 et par Lotus pour la formule junior. La disparition d'Aston lui ouvrit les portes de Lotus. Il terminait ainsi cinquième au Grand Prix de Belgique, cinquième encore au Grand Prix de France à Reims, seizième au Grand Prix de Grande-Bretagne, à Silverstone, troisième au Grand Prix du Portugal et seizième au Grand Prix des Etats-Unis. Il a été finalement classé en huitième position au championnat du monde des conducteurs. Fils d'un grand fermier de Duns (Ecosse) Jimmy Clark reste l'un des plus grands espoirs britanniques. Il a remporté le lundi de Pâques le Grand Prix de Pau et a pris une brillante troisième place au Grand Prix de Hollande.



**TOUS LES COUREURS**

DU

**GRAND PRIX DE BELGIQUE**

sont équipés de

**PNEUS**

***DUNLOP***





## STIRLING MOSS

Incontestablement le plus brillant de tous les pilotes actuels, Moss n'a pu encore réussir à glaner le titre mondial des conducteurs. Second en 1955, 56, 57, 58, 59, et troisième en 1960, Moss peut être considéré comme le champion du monde... de la malchance, bon nombre de grands prix lui échappent en raison d'accidents mécaniques. Né dans une famille mêlée au sport automobile, Stirling s'était uniquement réservé, jusque l'âge de 17 ans, au sport hippique dont il était le grand espoir. Mais l'auto était dans son sang et il abandonna le cheval pour les... chevaux vapeur. Il devait s'y révéler, immédiatement, ses dons le plaçant dès ses débuts dans la cohorte des champions britanniques. Depuis, qu'il s'agisse de formule 3, de formule 2, de formule sport, de formule grand tourisme, de formule 1, c'est une succession de victoires sur Jaguar, Mercedes, Maserati, Porsche, Connaught, Aston Martin, Cooper, Vanwall, Lotus, etc... La saison dernière il remportait le Grand Prix de Monaco sur Lotus, était quatrième du GP de Hollande sur la même voiture mais était victime d'un très grave accident, lors des entraînements du GP de Belgique à Francorchamps. On le croyait perdu pour la saison mais avec un admirable courage et une volonté exacerbée il était remis sur pied en quelques semaines et reprenait la compétition à Silverstone le 7 août. Il remportait en fin de saison pas mal de succès, notamment le GP des USA dernière épreuve du championnat. A Bruxelles, l'an dernier, sur Porsche, il remporta la première manche, mais ne termina que troisième dans la seconde ce qui lui valut la seconde place du classement derrière Brabham. Il vient de triompher à Goodwood en formule intercontinentale et tout récemment enleva la Silver City Trophy de Brands Hasch sur une Lotus de l'U.D.T. Laystall.

## JOHN SURTESS



John Surtees est l'un des grands noms du... motocyclisme mondial. Sept fois champion du monde en 500 cc en 1956, en 350 cc et 500 cc en 1958, 1959 et 1960. C'est en 1958 qu'il explosa réellement lorsque au cours de la saison il remporta dans les deux classes tous les Grands Prix comptant pour le championnat du monde. C'est John Surtees qui pour la première fois à Francorchamps et à l'occasion du Grand Prix de Belgique 1958, dépassa 180 km heure en réalisant une moyenne générale de 185,589 pour la classe 500 cc. Il est d'ailleurs le recordman absolu de Francorchamps depuis l'an dernier en ayant tourné en 4'17"1 à la moyenne de 197 km 432. Ce n'est que depuis l'an dernier que Surtees est venu à l'auto. Timidement d'abord, parce que lié par contrat avec MV

Augusta il ne pouvait donner toute sa mesure. Mais les quelques courses auxquelles il a pris part ont prouvé qu'en voiture comme à moto, il n'aura que peu de rivaux dans l'avenir. Moss assure du reste qu'il est le futur champion du monde... Il a participé sur Lotus au GP de Monaco, au GP de Porto (record du tour à 180,774 de moyenne), et au GP des USA. Cette année il court pour Yeoman Credit et pilotera une Cooper, avec laquelle il a remporté le Goodwood Trophy le lundi de Pâques.

# Sauvez votre Vie !

ET

CELLE DE VOS PASSAGERS

AVEC LES

CEINTURES DE SECURITE

DIAGONALES

SUEDOISES

# KLIPPAN



IMPORTATEURS EXCLUSIFS :

## SOBEREP

53, RUE VAN MEYEL — BRUXELLES 2

Tél. 27.59.59

•

Distributeurs pour Bruxelles :

Ets DEWAET

650-656, Chaussée de Waterloo - Bruxelles

Tél. 44.12.27

*BON à renvoyer à Soberep s.p.r.l. pour recevoir une documentation sans engagement et la liste des distributeurs régionaux.*

NOM : .....

Adresse : .....



La  
révélation  
italienne  
de l'année!

L'APERITIF  
DU  
SOLEIL!



...recommandé  
par les  
meilleurs  
établissements  
du pays

**STOCK**  
aperitivo rosso



**DAN  
GUERNEY**

Dan Guerney est américain. Et comme tant de ses jeunes compatriotes il ne rêvait que de courses automobiles et il ne manquait, jamais d'assister aux courses qui se disputaient en Californie. C'est au cours de l'une de ces épreuves que Luigi Chinetti, le représentant Ferrari aux USA, le remarqua et l'engagea à venir en Europe dès 1958. Chinetti lui fit courir les 24 Heures du Mans et les 12 Heures de Reims et Guerney ne tarda pas à s'imposer au point que dès 1959 il était inclus dans l'équipe officielle de Ferrari. Il ne devait, du reste, ne rester qu'une seule année qui fut plus ou moins décevante pour lui, au sein de l'équipe italienne et rejoignait l'équipe britannique B.R.M. en 1960. Cette nouvelle saison en formule 1 ne fut guère plus heureuse et le jeune Américain semblait désespérer de son sort lorsqu'il trouva Von Hanstein, de chez Porsche sur sa route. Cette fois il est entré par la grande porte chez Porsche, où, avec Joachim Bonnier, il constitue la base de l'équipe allemande pour les épreuves de formule 1 de la saison 1961.



**BRUCE  
Mc LAREN**

Ce Néo-Zélandais totalement inconnu il y a trois ans est devenu une étoile en moins de temps qu'il ne faut pour le dire. Remarqué par John Cooper il est entré dans l'équipe de l'usine où, second de Jack Brabham il a su tirer tout le parti que pouvait lui apporter un tel chef de file. Dès l'âge de 15 ans Bruce Mac Laren participe à la compétition en prenant part à une course de côte. Mais son rêve était de devenir « Kiwi » l'un de ces fameux rugbyman néo-zélandais; une fracture de la jambe de laquelle il a conservé un léger boîtillement mit fin à ses espoirs, pour le plus grand bien du sport automobile qui a trouvé en lui un pilote de classe. Il sera peut être un des grands animateurs de ce Grand Prix de Belgique qu'il aimerait épingler à son palmarès après les Grands Prix des USA de 1959 et le Grand Prix d'Argentine 1960.





## LUCIEN BIANCHI

Celui que l'on appelle non sans raison l'homme tranquille de l'Équipe Nationale Belge est un mécanicien hors pair et un pilote de classe. Jamais il n'élève la voix, reste calme, pondéré, sérieux. Lucien Bianchi doit sa vocation au milieu dans lequel il vécut sa jeunesse. Il est le fils de Roberto que tout le monde connaît puisqu'il fut le mécanicien attitré de Jhony Claes, le père de cette E.N.B. si représentative actuellement. Pourtant ce n'est qu'en 1952 que Lucien débuta en compétition avec Jacques Herzet dans la Coupe des Alpes. Il est membre de l'E.N.B. et ces dernières années en a été l'homme de base. Lucien Bianchi a fait ses débuts en formule 1 au GP de Belgique l'an dernier. Et chacun conserve à l'esprit le courage de ce pilote qui effectua une réparation importante à sa Cooper pour terminer à la sixième place de l'épreuve belge, ce qui lui a valu d'être classé au championnat du monde de l'an dernier. Marié et père de trois enfants, Lucien Bianchi est à 27 ans un pilote sur lequel l'E.N.B. peut compter en toutes occasions. Son palmarès est riche de succès et il remporta notamment trois fois consécutivement le Tour de France Auto, où il était le coéquipier fidèle d'Olivier Gendebien.



## WOLFGANG VON TRIPS

Grand, mince, toujours bien habillé, Wolfgang von Trips est un coureur dont les résultats ne traduisent pas exactement la classe. S'il a réussi plus ou moins dans les compétitions de formule sport (il fut notamment champion d'Europe de la montagne en 1958) il n'a pas, par contre, toujours été heureux dans les Grands Prix de vitesse où aucun résultat probant n'est à afficher à son actif à l'exception du Grand Prix de la Solitude de 1960 au volant de la nouvelle formule 2 (préfiguration de la formule 1 1961) Ferrari à moteur arrière. Depuis plusieurs années il court, du reste à la fois pour Ferrari en formule sport et course, et également pour Porsche lorsque l'occasion lui en est donnée. On trouve à son palmarès des places de second dans les Mille Milles, aux 1.000 km de Buenos-Aires, une troisième place aux 1.000 km du Nurburgring, à la Targa Florio, au GP du Venezuela. Cette année il a brillamment remporté la Targa Florio sur Ferrari et le GP de Hollande sur Ferrari de formule 1.



**4 soucis en moins**

depuis qu'il roule sur  
amortisseurs oleo-pneumatiques  
**DE CARBON**

Adoptés par les fabricants d'automobiles  
les plus exigeants du monde

Vendus et posés par les meilleurs garagistes

**Vous aussi goûtez sans plus attendre  
cette nouvelle joie de conduire**

Pour le gros : **Ets A. DRIESSEN** S. P. R. L.  
98, RUE DE PERVYSE - BRUXELLES 4 - Téléphone 33.14.34

Tython & Pallant









## PRIX, COUPES ET CHALLENGES

### GRAND PRIX DE BELGIQUE

#### Coupe-Challenge du Roi Léopold III

Au vainqueur du Grand Prix de Belgique Automobile. Cette coupe lui sera attribuée pour une période d'un an.

#### Coupe-Challenge du Baron C. de Tornaco

Au conducteur vainqueur du Grand Prix de Belgique Automobile. Cette coupe est à remporter deux années consécutives pour être attribuée définitivement. En 1955 : J.M. Fangio; en 1956 : P. Collins; en 1958 : T. Brooks; en 1960 : J. Brabham.

#### Coupe Victor Boin

*Président du Comité des Sports Knokke - Le Zoute - Albert-Plage.*  
Au conducteur vainqueur du Grand Prix de Belgique.

#### Coupe du Royal Automobile Club de Belgique

Au conducteur classé deuxième du Grand Prix de Belgique Automobile.

#### Coupe de la Commission Sportive Nationale

Henri Langlois Van Ophem

Au conducteur classé troisième du Grand Prix de Belgique Automobile.

#### Challenge C. Bristow

Au premier conducteur anglais classé.

#### Coupe B.P.

Au conducteur classé premier.

#### Coupe Caltex

Au conducteur classé deuxième.

#### Coupe Shell

Au conducteur classé troisième.

#### Coupe Esso

Au conducteur classé quatrième.

#### Coupe Fina

Au conducteur classé cinquième.

#### Plaquette du Journal " Les Sports "

Au conducteur ayant effectué le tour le plus rapide.

#### Prix en espèces

Au conducteur principal	1 <sup>er</sup>	du classement	F	100.000,—
»	»	» 2 <sup>me</sup>	»	50.000,—
»	»	» 3 <sup>me</sup>	»	20.000,—
»	»	» 4 <sup>me</sup>	»	15.000,—
»	»	» 5 <sup>me</sup>	»	10.000,—
»	»	» 6 <sup>me</sup>	»	5.000,—

Le 2<sup>me</sup> prix en espèces, d'un montant de 50.000 F est offert par le comité du Salon de l'Automobile de Bruxelles.

Au conducteur ayant accompli le meilleur tour pendant l'épreuve F 15.000,—.



*première partout*

*première toujours*

*par sa rapidité*

*par sa maniabilité*

*par sa sécurité*

*par son élégance*

**alfa romeo**  
**2000**  
pider



venez l'essayer chez **AROBEL S.C.**  
92a, ch. de Charleroi, Brux. T. 37.31 10



BY APPOINTMENT  
TO HER MAJESTY THE QUEEN  
SCOTCH WHISKY DISTILLERS.  
JOHN WALKER & SONS LTD

**Un  
grand  
écossais**

**JOHNNIE WALKER**

**Le fils favori de l'Ecosse  
représente  
ce qu'il y a de mieux en  
bon whisky écossais**



*Born 1820—still going strong*

Agent exclusif : **BREUVAL & Cie** - 10-11, Place J.B. Willems, Bruxelles 2 - Tél. 27.43.00  
PRIX IMPOSE POUR CE VIEUX WHISKY ECOSSAIS DE GRANDE MARQUE : **250 FRANCS**



# Qui sera

## le Champion du Monde 1961 ?

Quand le départ sera donné, ce dimanche à 15 heures, au Grand Prix Automobile de Belgique, le classement momentané du championnat du monde 1961 des conducteurs s'établira comme suit, d'après les résultats acquis aux Grands Prix de Monaco et de Hollande :

1. Stirling Moss	12 points
Wolfgang von Trips	12 points
3. Phil Hill	10 points
4. Richie Ginther	8 points
5. Jim Clark	4 points
6. Dan Gurney	2 points
7. Jack Brabham	1 point
Bruce Mac Laren	1 point

A partir de cette donnée, le spectateur calculera aisément le classement du championnat après le Grand Prix de Belgique.

Il lui suffira d'ajouter 9 points au vainqueur, six au deuxième, quatre au troisième, trois au quatrième, deux au cinquième et un au sixième.

En particulier, il ne lui faudra plus s'occuper du recordman du tour. Le règlement 1961 du championnat lui a supprimé le point supplémentaire accordé autrefois.

Ce nouveau classement en mains, il paraît peu douteux que le sportif cherchera à l'utiliser comme boule de cristal pour chercher à connaître le champion du monde 1961.

Il est à peine besoin de dire que ce serait, en principe, peine perdue.

Non seulement le championnat 61 en est encore à son début, mais le classement final ne devant retenir que les cinq meilleurs résultats de chaque conducteur, il reste encore assez d'épreuves à disputer pour qu'un homme ne comptant encore aucun point à l'issue du Grand Prix de Belgique, puisse toujours, en théorie, tout au moins, emporter le titre.

Et cependant, un effort de réflexion pourra déjà nous en dire long, car le grand prix automobile,

comme tout sport mécanique, ne saurait échapper entièrement à la logique.

Et que va-t-elle nous dire ?

Tout d'abord, que le facteur malchance, inséparable de la compétition, se répartit assez uniformément tout le long de la saison, et dès lors, qu'on ne saurait considérer comme le seul effet d'une malchance qui pourrait être immédiatement compensée par une chance soutenue dans les prochaines épreuves, l'absence de tout résultat valable à l'issue des trois premières manches.

Si l'avantage réel des hommes de tête ne sera pas aussi catégorique ni décisif qu'il n'apparaîtra au tableau après le Grand Prix de Belgique, il ne sera pourtant pas contestable; et il en ira automatiquement de même pour le désavantage des derniers.

Nous pourrions donc faire fond, jusqu'à un certain point, sur le classement momentané de ce soir, même si, théoriquement, il peut être intégralement remis en cause dans les derniers mois.

Mais la réflexion guidée par la logique des événements va surtout nous donner une juste idée des valeurs mécaniques acquises.

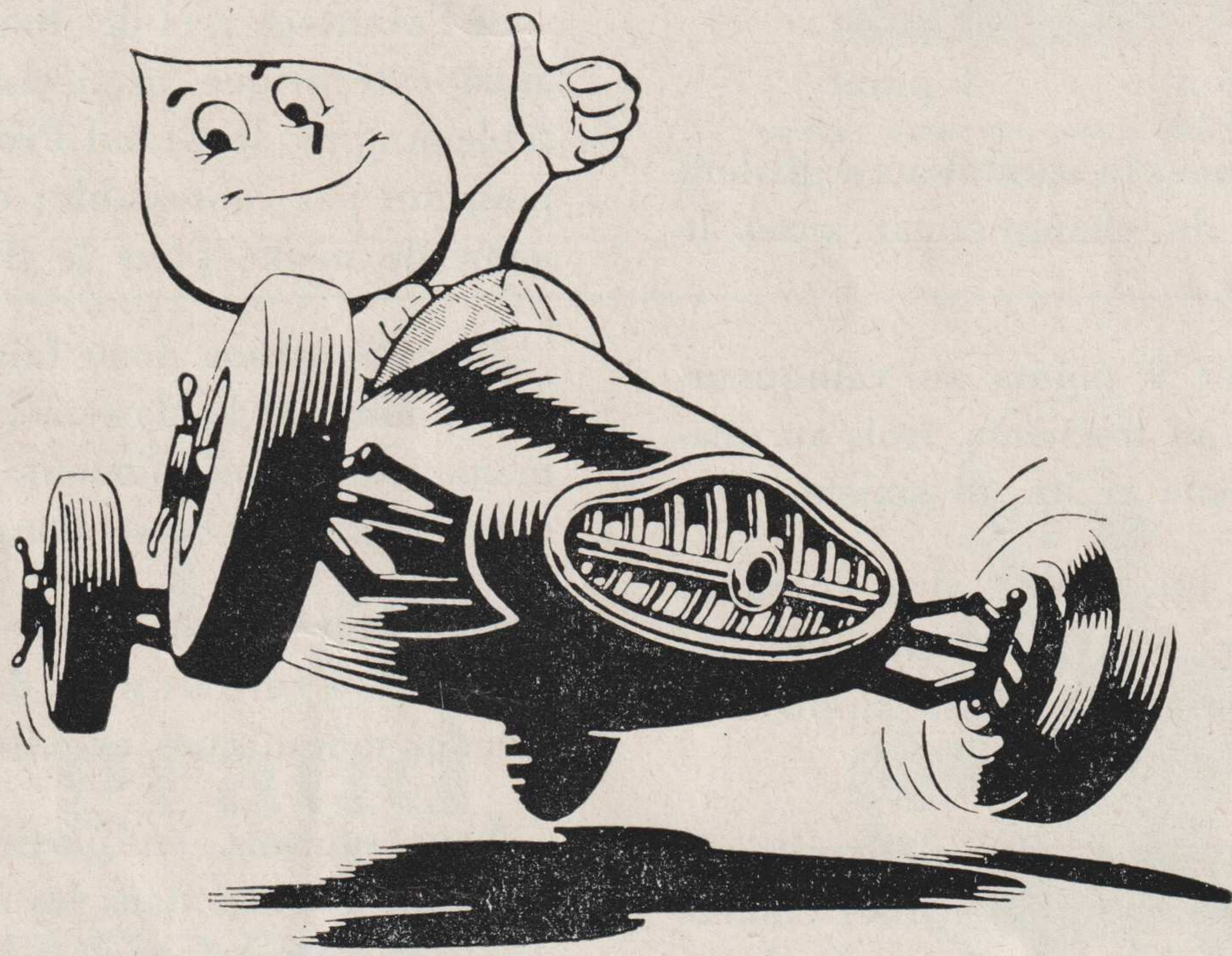
Nous saurons, en particulier, si la forme affichée par Ferrari dans les deux premières épreuves de championnat peut être considérée comme un facteur stable, et si un retour en forme d'une autre mécanique est suffisamment assuré et marquant pour laisser entrevoir dans les jours prochains un retournement de situation.

En fait, il faut considérer dès à présent que, si aucune voiture ne devait encore se révéler capable de battre la Ferrari en ce Grand Prix de Belgique, la célèbre « Scuderia », disposant déjà de trois succès et particulièrement en mesure d'en glaner deux autres dès le mois prochain, aurait infiniment de chances de compter le champion du monde 1961 dans ses rangs. Car il faut du temps, beaucoup de temps pour rattrapper un retard mécanique.





**ASSURE VOTRE PLAISIR DE CONDUIRE**



**ROULEZ EN 1<sup>re</sup> CLASSE**

AVEC

**ESSO EXTRA**

ESSO EXTRA MOTOR OIL



En fait, d'où pourrait venir l'opposition ?

Nul n'ignore que Porsche ne pourra prétendre à la domination avant qu'apparaisse son moteur huit cylindres actuellement aux essais, et que ce moteur n'est attendu que pour la fin de la saison.

Stirling Moss, dont il semble peu douteux qu'il soit le meilleur de tous, ne pourra disposer, dit-on, que du cinquième moteur V-8 dont Coventry-Climax a entrepris la construction. Lui aussi risque donc fort de n'être utilement équipé que beaucoup trop tard.

Et comme il est parfaitement imaginable qu'un comingman, fut-il aussi transcendant que Clark ou Surtess puisse prétendre d'emblée au titre mondial si même il devait combattre à égalité sur le plan mécanique (ce qui n'est le cas ni pour l'un, ni pour l'autre) il semblerait bien que seul Jack Brabham, deux fois champion du monde successivement, et magnifique exploitant des ressources

dont il dispose, pourrait encore tenir en échec les conducteurs de l'équipe italienne, mais cela dans la mesure seulement où le moteur V-8 qui lui aura été livré, ou le sera incessamment, donne d'emblée totale satisfaction, ce qui paraît douteux dans ce monde mécanique qui ne connaît pas de miracles.

Ce que la réflexion va surtout nous dire, c'est que, sous l'apparence d'un championnat du monde des conducteurs, c'est encore et toujours un championnat des constructeurs qui se joue en réalité.

Ainsi en a-t-il été depuis la création de cette compétition; ainsi en sera-t-il, plus que probablement cette année encore.

A côté de chacun des noms qui figureront au classement provisoire que l'on établira tout à l'heure, inscrivons donc celui de la voiture utilisée, et il paraît peu douteux que l'on voie apparaître, par une présence massive en tête de liste, la marque qui sera couronnée sous le nom d'un de ses représentants.

Jacques ICKX.

## PALMARÈS

### du Grand Prix Automobile de Belgique

1925	<b>ASCARI</b>	<b>Alfa-Roméo</b>	Francorch.	119 kmh 800	1951	<b>FARINA</b>	<b>Alfa-Roméo</b>	»	183 kmh 986
1930	<b>CHIRON</b>	<b>Bugatti</b>	»	116 kmh 080	1952	<b>ASCARI</b>	<b>Ferrari</b>	»	165 kmh 964
1931	<b>WILLIAMS</b>	<b>Bugatti</b>	»	132 kmh 040	1953	<b>ASCARI</b>	<b>Ferrari</b>	»	180 Kbh 996
1933	<b>NUVOLARI</b>	<b>Maserati</b>	»	143 kmh 660	1954	<b>FANGIO</b>	<b>Maserati</b>	»	185 kmh 172
1934	<b>DREYFUS</b>	<b>Bugatti</b>	»	139 kmh 940	1955	<b>FANGIO</b>	<b>Mercédès</b>	»	191 kmh 237
1935	<b>CARACCILOLO</b>	<b>Mercédès</b>	»	157 kmh 570	1956	<b>COLLINS</b>	<b>Ferrari</b>	»	190 kmh 614
1937	<b>HASSE</b>	<b>Auto-Union</b>	»	167 kmh 555	1958	<b>BROOKS</b>	<b>Vanwall</b>	»	209 kmh 090
1939	<b>LANG</b>	<b>Mercédès</b>	»	151 kmh 970	1960	<b>BRABHAM</b>	<b>Cooper</b>	»	215 kmh 048
1946	<b>CHABOUD</b>	<b>Delage</b>	Bruxelles	106 kmh 180	RECORD DU TOUR : <b>J. BRABHAM</b> sur Cooper en 1960 : 3'51.9/10, soit 218 kmh 287.				
1947	<b>WIMILLE</b>	<b>Alfa-Roméo</b>	Francorch.	153 kmh 400	RECORD DU TOUR EN SPORT : <b>O. GENDEBIEN</b> sur Ferrari en 1957 : 4'10", soit 203 kmh 202.				
1949	<b>ROSIER</b>	<b>Talbot</b>	»	156 kmh 090					
1950	<b>FANGIO</b>	<b>Alfa-Roméo</b>	»	177 kmh 097					

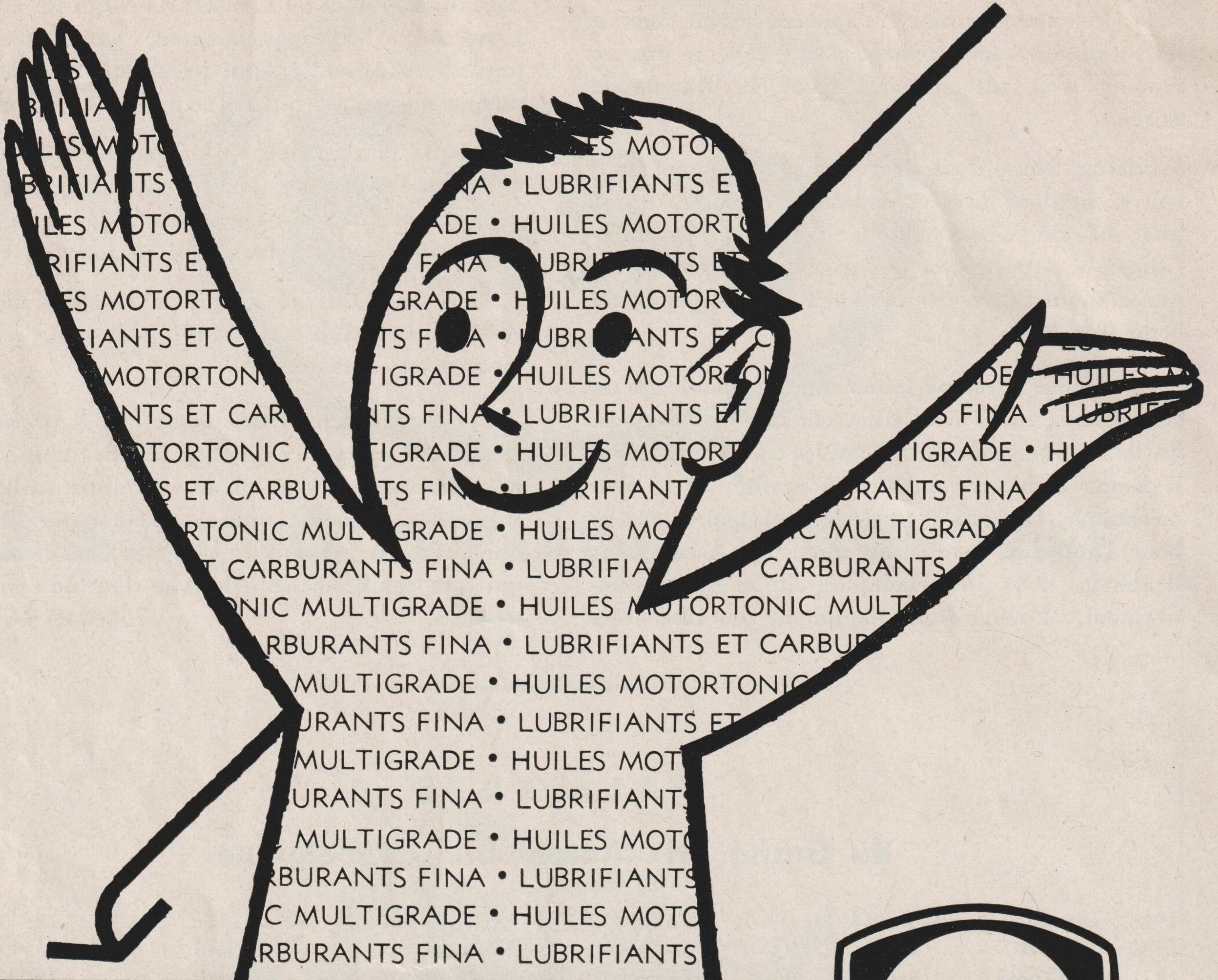
Faites-vous membre du



**ROYAL  
AUTOMOBILE  
CLUB** DE  
**BELGIQUE**



un bon conseil...



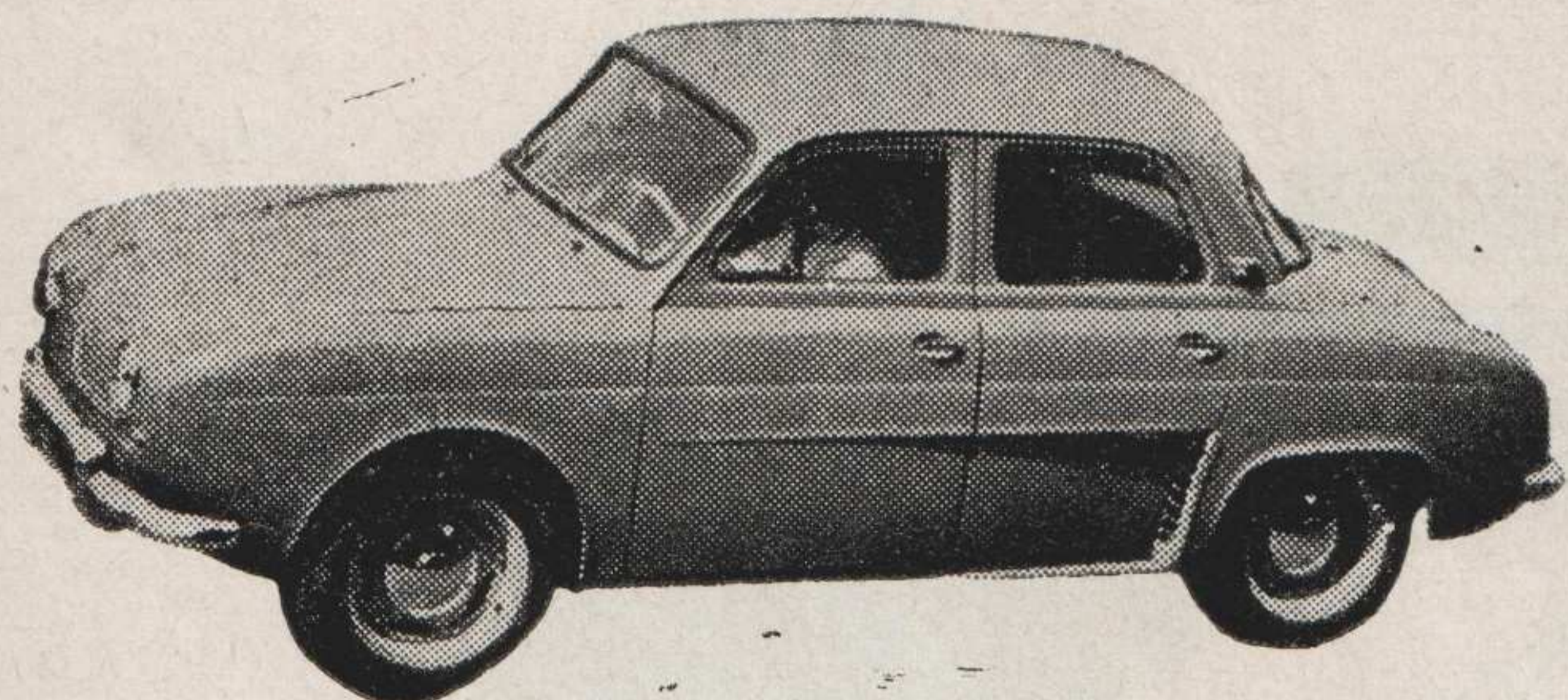
*Prenez la route avec*



# Grande Tombola gratuite

UNE DOTATION DU JOURNAL

# les sports



1<sup>er</sup> PRIX

UNE VOITURE « DAUPHINE »

(Renault)

2<sup>me</sup> PRIX :

Un VELOMOTEUR N.S.U. " Quickly " Standard  
49 cc, 2 vitesses

3<sup>me</sup> PRIX : Un abonnement d'un an au Journal « LES SPORTS »

4<sup>me</sup> PRIX : Trois bouteilles de whisky « CRAWFORD »

5<sup>me</sup> PRIX : Trois bouteilles de « CALISSANO »

- 1) Chaque programme numéroté donne droit à une participation à la Tomobla Gratuite du Journal « Les Sports ».
- 2) Ce programme a été tiré à 10.000 exemplaires numérotés de 0001 à 10.000.
- 3) Les différents lots seront exposés devant les tribunes, pendant toute la durée des épreuves.
- 4) Après la clôture de la vente des programmes (vers 16 h.), il sera procédé au relevé des numéros non vendus; ceux-ci seront éliminés et ne prendront pas part au tirage au sort.
- 5) Le relevé dont question ci-dessus, ainsi que le tirage au sort, auront lieu vers 17 h., au bureau du R.A.C.B. sous le contrôle de l'huissier Paul Tefnin de Stavelot.
- 6) Le tirage au sort donnera le classement suivant :

<b>Premier numéro sorti gagne la voiture;</b>	<b>Quatrième numéro sorti gagne les trois bouteilles de whisky « Crawford »;</b>
<b>Deuxième numéro sorti gagne le vélomoteur;</b>	<b>Cinquième numéro sorti gagne les trois bouteilles de « Calissano ».</b>
<b>Troisième numéro sorti gagne l'abonnement d'un an au journal « Les Sports »;</b>	
- 7) La proclamation des résultats se fera immédiatement après le tirage, par la voix du micro. Les gagnants seront invités à se rendre à la Tribune d'Honneur (à raison de deux personnes par programme gagnant); il sera procédé à la remise des prix immédiatement après l'arrivée des concurrents du Grand Prix. Les programmes portant les numéros gagnants constituent un libre passage aux différents contrôles à l'entrée de la Tribune d'Honneur.
- 8) Tout lot non réclamé, lors de la présente réunion à Francorchamps, peut être retiré, à partir du mercredi 21 juin, au bureau du Journal « Les Sports », 47, rue du Houblon, à Bruxelles.
- 9) Les lots non réclamés avant le 18 septembre 1961 demeurent la propriété des organisateurs.



# *Dynamisme*

*... dans tous les domaines*



Dynamisme dans la découverte, grâce à l'importance des moyens que BP met à la disposition de ses chercheurs. Dynamisme dans la production - infiniment diverse - qui favorise l'expansion de tout l'univers industriel. Dynamisme qui, en améliorant la vie de chacun, a gagné la confiance du monde entier.

Publiccontrol

*en toute confiance avec*





## LOGIQUE

Depuis quelques jours, un client du bar demande régulièrement deux whiskies, les boit tranquillement, puis s'en va. Le barman intrigué se décide à lui en demander la raison :  
— Pourquoi ce système de commander deux whiskies à la fois ?

— Mon copain est parti en voyage, et nous avons décidé avant son départ de ne rien changer à nos habitudes, et de continuer à prendre chaque jour un whisky ensemble, mais seulement avec sa présence morale.

Une semaine se passe ainsi. Mais un soir, l'habitué ne commande qu'un seul whisky.

— Pourquoi ce changement, demande le barman.

Le client avale ce seul whisky et répond : « Hélas, je ne peux plus boire, moi ! »



## L'ART DE S'EXPLIQUER

Trois « plouks » doivent aller au rapport : ils ont manqué l'appel hier soir.

Le commandant est malheureusement de fort méchante humeur par tous les soucis de la journée, car rien ne va aujourd'hui.

Le premier dégourdi tente de s'expliquer :

— Mon commandant, j'ai raté le dernier tram, et...

— Suffit, vous me ferez 15 jours !

Le deuxième n'a pas plus de chance :

— Ma tante est tombée malade, mon Commandant, et j'ai dû...

— Quinze jours, mon bonhomme !

Le troisième se présente, mais n'a pas l'élocution facile :

— M-m-mon coco, m-m-mon coco, m-m-mon commmandant, j-j-j-e v-v-vaiss vous exp-exp-expliquer :

— F...-moi le camp, je n'ai pas le temps de vous écouter.

Tout heureux, notre homme se retire et voit ses deux copains auxquels il dit qu'il s'en est tiré à si bon compte :

— Mais comment as-tu fait ? lui demandent-ils.

— Ça, voyez-vous, je vous l'ai toujours dit : vous ne savez pas vous expliquer !



— Ce gars, il consomme plus que sa voiture...



## DETOURNEMENT !

— Vous avez l'air soucieux aujourd'hui, Louis.

— Mais oui, c'est à cause de cette condamnation...

— Quoi ! Vous avez été condamné ?

— Oui, oui, pour ce détournement...

— Un détournement, vous un si honnête homme, vous avez pu commettre un délit si grave ?

— Que voulez-vous, c'est par distraction : il y avait une plaque de signalisation indiquant un détournement de la route, je ne l'ai pas vue... et ça m'a coûté 300 francs.

ETABLISSEMENTS  
**PAUWELS FILS**

IMPRIMERIE

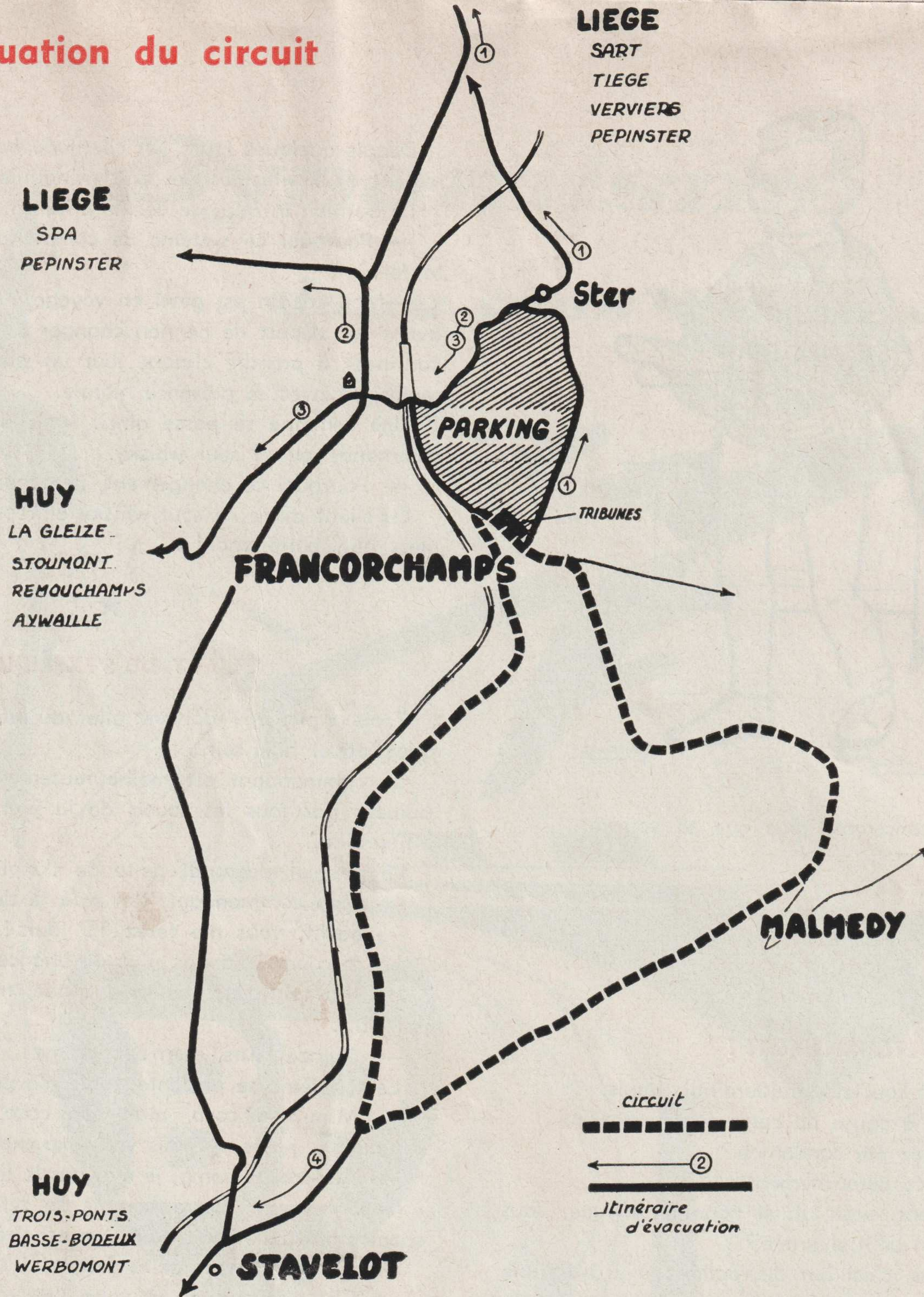
TOUS LES PROCÉDÉS D'IMPRESSION  
TITRES — REVUES — CATALOGUES

72, RUE DES COTEAUX — BRUXELLES

Téléphone : 16.07.05



## Plan d'évacuation du circuit



### EVACUATION DU CIRCUIT

En vue de faciliter l'évacuation du Circuit, nous recommandons aux automobilistes de suivre certains itinéraires indiqués sur la carte ci-dessus :

#### A. SPECTATEURS DE FRANCORCHAMPS

##### Pour se rendre à Liège : Itinéraire N° 1

En sortant des garages, par la route de Ster, prendre vers Sart, Tiège, Verviers, Pépinster et Liège. (N.B. — A Tiège, éviter de descendre vers Spa, à moins que vous ne désiriez visiter la jolie cité des Bobelins).

##### Itinéraire N° 2

Par la route de la Sauvenière, sur Spa - Theux - Louveigné et Beaufays (N.B. — A Theux, éviter de continuer vers Pépinster, où passeront les automobilistes ayant choisi l'itinéraire n° 1).

##### Pour se rendre à Bruxelles : Itinéraire N° 3

En sortant des garages, prendre vers le passage à niveau de Francorchamps. A partir de là, s'intégrer dans la file de gauche qui vous mènera à Francorchamps, à côté de la Maison Communale,

puis par la route de La Gleize (indiquée par un panneau). Ensuite suivre la vallée de l'Amblève (Stoumont, Remouchamps, Aywaille) remonter l'Ourthe jusqu'à Hamoir, etc.

#### B. SPECTATEURS DE STAVELOT

##### Itinéraire N° 4

Les automobilistes qui, de Stavelot désirent se rendre à Huy et au-delà, auront intérêt à choisir la route de Trois-Ponts. A Trois-Ponts (passer en-dessous du double pont) prendre à droite direction Remouchamps - Aywaille - Hamoir - Ouffet - Huy. Variante à cet itinéraire : à Trois-Ponts, même direction vers Aywaille, passer Stoumont, première route à gauche vers Chevron - Werbomont - Hamoir - Ouffet - Huy.

### EVACUATION DES GARAGES

Facilitez le travail du service d'ordre en restant calme.

Laissez partir le gros des voitures.

Vous regagnerez presque aussi vite votre demeure en roulant facilement et sans danger par des routes dégagées.

MERCI.



# FIAT 600 D

Plus puissante...  
Plus économique...  
Un prix meilleur !

#### DES PERFECTIONNEMENTS MECANIQUES

- nouveau moteur de 767 cc permettant de dépasser allègrement les 110 km/H.
- filtre à huile centrifuge
- nouveau filtre à air

#### DES AMELIORATIONS PRATIQUES

- mise en marche par simple rotation de la clef de contact
- déflecteurs latéraux pivotants assurant une climatisation impeccable
- insonorisation encore améliorée

#### COMPLETENT LES NOMBREUX ATOUTS DE LA 600

- 4 roues indépendantes
- dossier arrière rabattable
- larges glaces descendantes
- disposition idéale des leviers de commande
- chauffage efficace, même aux places arrière
- dégivrage
- consommation encore plus faible
- encombrement réduit, etc...

UN SUCCES MONDIAL !



Berline :

**49.900,-**

Décapotable : **53.250,—**

*Carnet de Service assurant un  
entretien régulier et économique.*

*Réparations à prix fixes  
suivant barème.*



*les pièces d'origine FIAT ne sont pas chères.*

**AUTOMOBILES  
FIAT  
BRUXELLES**

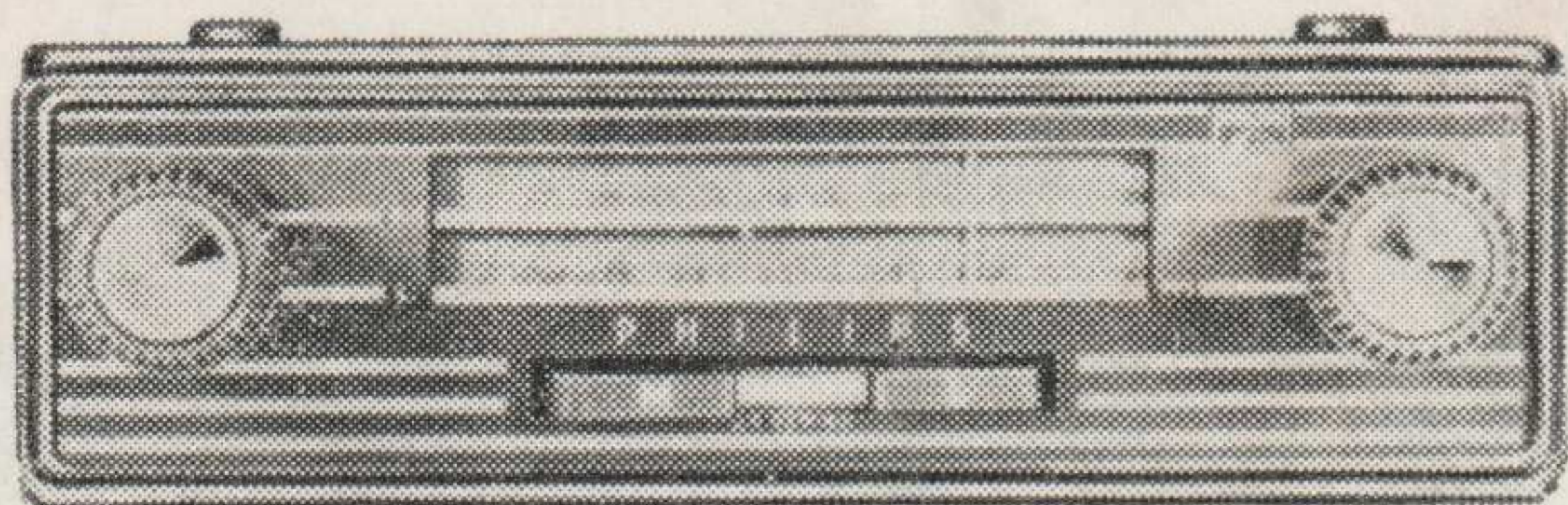
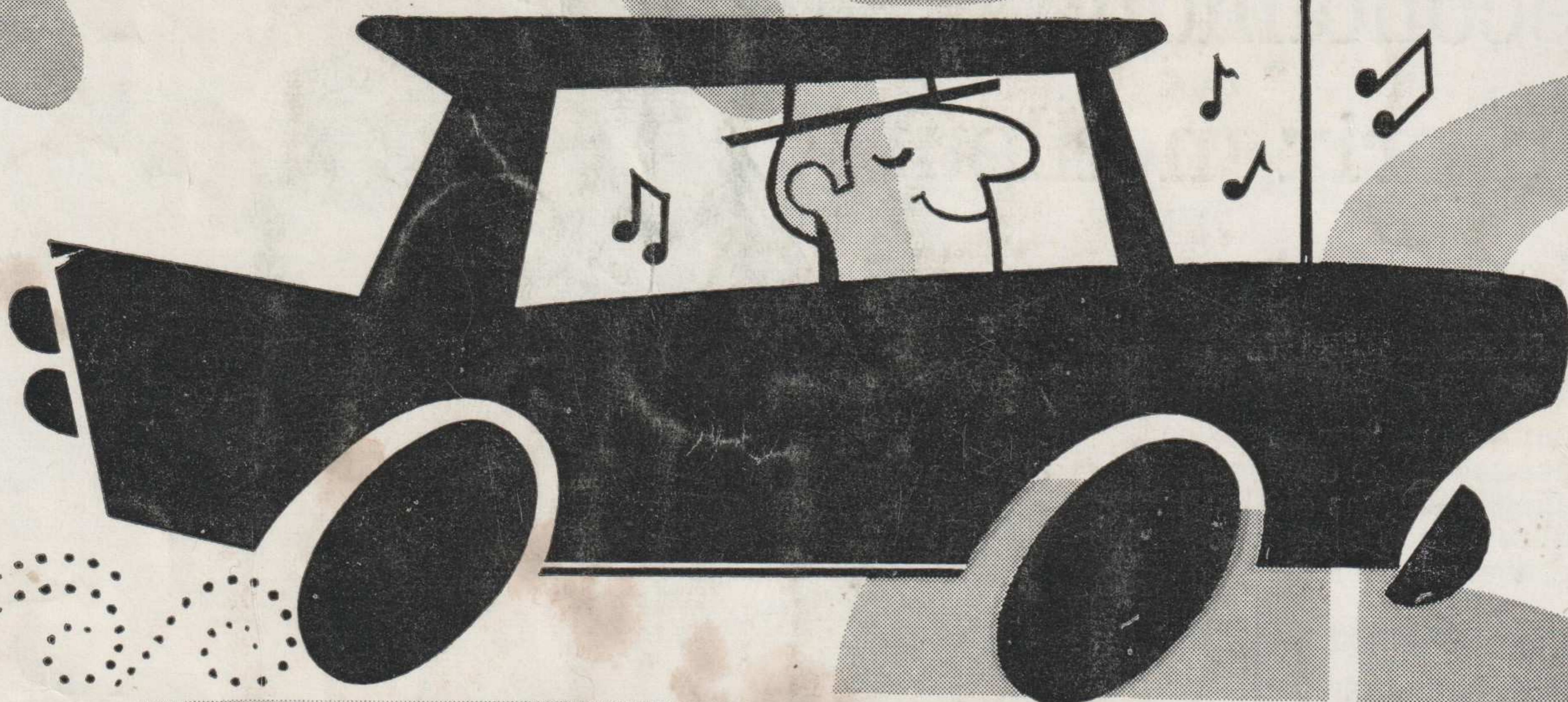
49, RUE DE L'AMAZONE T. 37.30.14  
294, CHAUSSEE DE GAND T. 25.68.10  
32, AVENUE LOUISE T. 12.20.77

SERVICES DE VENTE ET D'ESSAI A VOTRE DISPOSITION TOUS LES JOURS JUSQU'A 18 H. 30 SAMEDI INCLUS

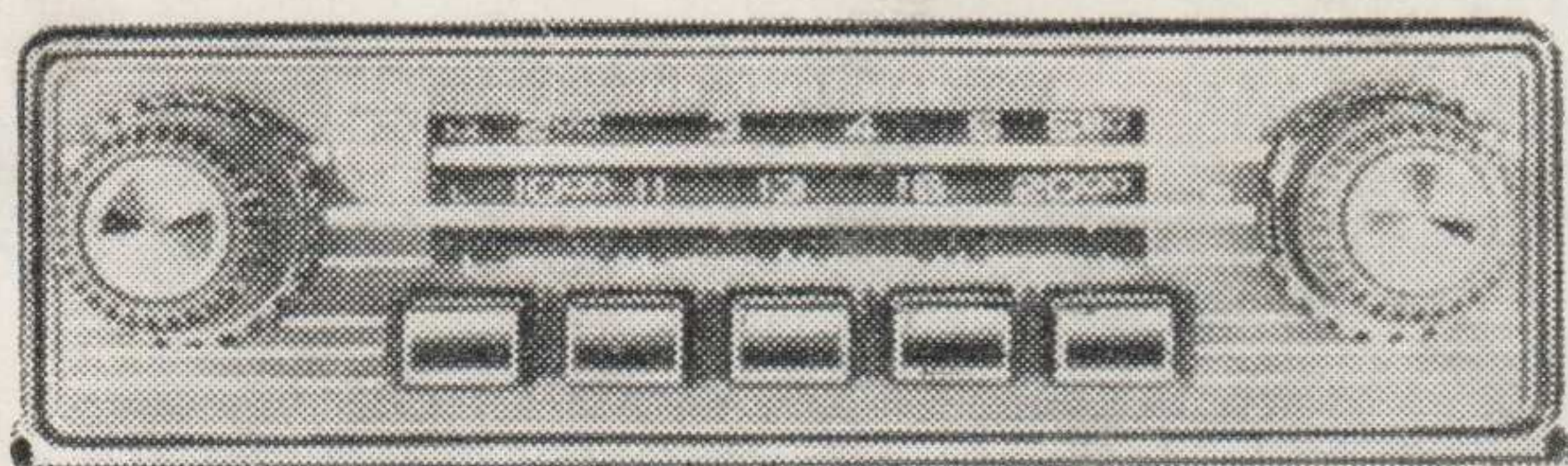


**Toujours optimiste**

**avec mon PHILIPS !**



**N 3 X 94 V -**  
modèle sport  
**2.150 F**  
*(sans accessoires,  
ni placement)*



**N 5 X 04 T -**  
"tout transistors"  
**3.950 F**  
*(sans accessoires,  
ni placement)*

Publicem 973

**Autoradio**  
**PHILIPS**

**c'est plus sûr !**

