

# CHRONOLOGIE ARGUMENTEE DES AVENTURES DE MICHEL VAILLANT

(Établie par Luc Hinterseber le 30/09/2010)

n° album	TITRE (en gras : les albums)	DATES	EXPLICATIONS ET COMMENTAIRES
	La première course de Michel Vaillant	2 et 3 octobre 1946	c'est à l'occasion du salon de l'auto 1946, qui ouvre le 03/10 en 1946. Michel a 9 ou 10 ans, puisqu'en 1956 il en aura 19 au Mans (planche 1 de "la 24e heure").
	Bon sang ne peut mentir	2 – 22 janvier 1956	ce rallye de Monte-Carlo précède l'édition du Mans de "la 24e heure" (cf. p.1 de "la 24e heure"), qui est en 1956. Départ du Monte-Carlo le 16/01 cette année là, arrivée le 22/01. L'histoire débute 15 jours avant le départ (planche 1).
	Bagarre sur la nationale 7	Printemps 1956	Yves Douléac (Gavroche) a la taille d'un gamin. Ça tombe bien, il aura 15 ans dans "route de nuit" en 1960. Histoire parue le 20/12/57. Il fait beau et ça sent le printemps. Michel se livre à un essai de la dernière production Vaillante (planche 1), et c'est la Marathon. Il ne semble pas avoir encore la notoriété d'un vainqueur du Mans, donc nous sommes avant "la 24e heure".
	La 24e heure	28 et 29 juin 1956	la participation d'une Moretti est mentionnée (p.2) : il y en avait une au Mans en 1956, mais pas en 1957. 24h du Mans les 28 et 29/06 en 1956.
	La Vaillante Marathon (titre de la 1e publication dans Tintin)	Août 1956	en 1956 le Liège-Rome-Liège s'appelle ainsi pour la dernière fois, et passe pour la 1e fois en Yougoslavie. Il s'appellera ensuite le "Marathon de la Route". Se court en août. Dans l'album des 20 ans de Michel Vaillant, cette histoire est rebaptisée "le Marathon de la Route".
	La clé de douze	Hiver 1956-1957	se passe après le Marathon, et l'épreuve s'appelle "le grand circuit d'hiver". Épreuve fictive apparemment, je n'en ai pas trouvé trace.
1	<b>Le Grand Défi</b>	Janvier – 5 août 1957	"beau matin de janvier" p.3. Au GP de Francorchamps, la Ferrari de Collins est une 801 de 1957 (p.37 et 39). Fin le lendemain du GP d'Allemagne (p.64) couru le 04/08 en 1957. NB : pas de GP à Francorchamps en 1957, mais bon, nous constaterons d'autres entorses à la réalité dans les aventures de Michel Vaillant, qui sont des fictions inspirées ou ancrées dans la réalité, pas des reportages !
2	<b>Le pilote sans visage</b>	Début mars – 7 septembre 1958	Cooper T45 et Ferrari 246 de 1958 à Monaco. L'aventure commence début mars (p.3), et se termine à Monza (GP d'Italie le 7 septembre en 1958). NB : Ferrari 256 de 1959 à Monza, petite entorse.
3	<b>Le circuit de la peur</b>	Mi-septembre 1958 – 3 mai 1959	"Matin de fin d'été" p.3 . p.34, visite du nouveau circuit de Daytona, inauguré le 22/02/1959. Scarab F1 construite en 1959. "rendez-vous dans 8 jours à Monaco" p.64, GP de Monaco le 10/05 en 1959.
4	<b>Route de nuit</b>	Mai-juin 1960	année sans compétition pour Vaillante. GP de Monaco (p. 29 et 30) le 29/05 en 1960, avec Trintignant sur Cooper Maserati.
5	<b>Le 13 est au départ</b>	Début du printemps - 11 juin 1961	p.15, Porsche 718/4RS Le Mans 1961. 24h du mans 10 et 11/06 en 1961.
6	<b>La trahison de Steve Warson</b>	11 juin – fin novembre 1961	suite immédiate du précédent. Les Vaillante Ouragan ("Le circuit de la peur") datent de 2 ans (p.39). Les Panamericana 1953 et 1954 se couraient fin novembre.
7	<b>Les casse-cou</b>	Mars – 1er juillet 1962	"beau matin du mois de mars" p.1. Les Emeryson-Maserati de l'année d'avant (p. 12-13) sont celles de l'écurie nationale belge de Bianchi et Gendebien en 1961. La Ferrari F1 en dernière page est la 156 de 1961 et 1962. Il y a eu un GP à Reims le 1er juillet 1962, hors championnat.
8	<b>Le 8e pilote</b>	Automne 1962 – été 1963	Noël p.33-34. Mauro Bianchi pilote Abarth en 1962 et 63 (p.42) . Pour l'anecdote, Lucien Bianchi et Georges Harris avaient gagné le Liège-Sofia-Liège en 1961 sur DS19.
9	<b>Le retour de Steve Warson</b>	Automne 1963	se passe 2 mois après le précédent (p.3).
11	<b>Suspense à Indianapolis</b>	Décembre 1963 - - 30 mai 1964	Jim Clark a failli gagner Indy en 1963 (p.5) . 6 mois pour construire la voiture (p.5); Indy le 30/05 en 1964.
10	<b>L'honneur du samouraï</b>	20 mars – 20 décembre 1964	Jim Clark sur Lotus 33 pendant tout l'album. Ferrari 158 Aero (p. 45 et 47). Ces 2 modèles sont apparus en 1964. Début de l'album le "1er jour du printemps" (p. 3), le 20/03 en 1964. Fin au GP d'Afrique du Sud, qui n'a pas eu lieu en 1964 (entorse). Il est dans l'album 2 mois après le GP du Mexique (p.63), qui a eu lieu le 25/10/64.
13	<b>Concerto pour pilotes</b>	13 - 21 juin 1964	Bob Bondurant sur Cobra (p.21-22) en 1964, sur GT40 en 1965. Pas de GT40 MkII visible. Michel Vaillant a gagné Indy en mai 1964 (p. 61). 24h les 20/21 juin en 1964. L'album débute le samedi d'avant (p. 9), et se termine à l'arrivée des 24h.

12	<b>Les chevaliers de Königsfeld</b>	28 juillet – 1er août 1965	Ferrari 158 Aero, BRM 261, 2 modèles 1964-65. Le GP d'Allemagne 1964 a été disputé sous la pluie dans "L'honneur du samouraï", nous sommes donc en 1965. L'histoire commence le mercredi avant le GP (p.3), qui a été couru le 01/08 en 1965, et se termine le jour du GP.
	Attention pilote dangereux	19 – 22 mai 1966	Ferrari 312 de John Surtees, modèle 1966 (planche 3). GP de Monaco le 22/05 en 1966. Début aux essais le jeudi avant le GP, fin le jour de la course.
14	<b>Mach 1 pour Steve Warson</b>	Octobre 1966	Michel le dit p.20, la saison des courses est presque terminée. Dernière course d'endurance à Zeltweg le 11/09. L'histoire se passe sur 2 ou 3 semaines, et peut être située entre les 2 derniers GP : USA le 02/10 et Mexique le 23/10 1966.
15	<b>Le cirque infernal</b>	Décembre 1966 - 13 mai 1967	débute quelques semaines après le précédent (p.4). La voiture est la Vaillante Gil, en hommage à Gil Delamare mort le 31/05/1966. Riverside 500 (p.15) le 22/01, Daytona 500 (p.30) le 26/02, Darlington (p.40-41) le 13/05 en 1967. Fin de l'album à Darlington.
16	<b>Km 357</b>	Septembre 1967	suite du précédent cf (p.7) . Débute une nuit de septembre (p.3). Les travaux de ce tronçon d'autoroute ont commencé en 1967.
18	<b>De l'huile sur la piste</b>	13 mai – 8 septembre 1968	toutes les F1 sont des modèles 1968. Les ailerons n'ont fait en réalité leur apparition qu'en 1968 à Spa (Ferrari et Brabham), selon mes sources. Dans la vie des Vaillant, JP les a sûrement conçus avant tout le monde. L'histoire débute (p.9) dans le mois qui précède le GP de Monaco (26/05 en 1968), sans doute au lendemain du GP d'Espagne (12/05 en 1968) . Elle se termine le jour du GP d'Italie (08/09 en 1968). NB : Les ailerons "haut perchés" ont été interdits après le GP d'Espagne 1969, à cause des accidents des Lotus 49.
17	<b>Le fantôme des 24 heures</b>	6 avril – 29 septembre 1968	la Howmet à turbine n'a participé au Mans qu'en 1968 (p.9). Essais préliminaires 1er samedi d'avril (p.4), le 06/04/68. 24h décalées aux 28 et 29/09/68 à cause des événements de mai. Fin de l'album à l'arrivée. NB : L'auteur a dû écrire ça avant, parce que ses 24h se passent en juin (la nuit tombe vers 21h p.39).
60	<b>Victoires oubliées / Moi je préfère les drags</b>	15-mai 1969	15 jours avant Indianapolis (planche 1). pas d'autre indice. Va pour 1969, année un peu creuse pour nos amis. Indy 500 le 30/05/69.
60	<b>Victoires oubliées / Corrida pour une marguerite</b>	4 juillet 1969	Dodge Charger Daytona à aileron, et Ford Torino Talladega, modèles 1969. Se passe après les 500 miles d'Indianapolis (30/05/69). Ce serait donc Steve Warson qui aurait gagné Indianapolis cette année, cohérent avec l'aventure précédente. En 1969, il y a au calendrier le 04/07 une autre course Nascar à Daytona que les 500 miles, qui eux se courent en février.
19	<b>5 filles dans la course</b>	9 septembre – 12 octobre 1969	la Ford 20M (p.5) n'a couru en rallye qu'en 1969, avec Gilbert Staepelaere. Reconnaissances 3 jours de la semaine après le GP d'Italie, qui a eu lieu le 07/09 en 1969. Rallye du 7 au 12/10/1969
20	<b>Rodéo sur 2 roues</b>	Fin août 1969 – 10 mai 1970	p. 46, Matra MS120 de 1970, au GP de Monaco qui a eu lieu le 10/05 en 1970. L'album se termine donc là. Les 1ers essais des motos ont lieu en septembre p. 9. les premières planches sont donc fin août. Petite entorse aux calendriers : le GP moto d'Hockenheim (p.42) s'est couru le 10 mai 1970, le même jour que le GP de Monaco !
	Le démon du Nord	nuit du 20 au 21 janvier 1970	la Commando a été présentée en 1969 au Portugal dans "5 filles dans la course", il s'agit donc du Monte-Carlo suivant. Monte-Carlo du 16 au 21/01 en 1970. Parcours de nuit, sans doute parcours final puisque la victoire est en jeu.
	Quel menteur ce Payntor	21-22 février 1970	Anecdote de Jacky Ickx p.3 s'est passée en 1969. Il faut réconcilier le "clan" Vaillant avec Payntor pour les 2 albums suivants. Nous sommes donc en 1970, Daytona 500 le 22/02 cette année là, essais qualificatifs la veille.
21	<b>Massacre pour un moteur</b>	Début mars – 26 mars 1970	"en ce début de mois de mars", p.11. A Sebring, Matra MS 650 (p.25), Porsche 917K et Ferrari 512S (p.29 et après), modèles 1970. 12 h de Sebring le 21/03 en 1970. La fin de l'histoire est 5 jours après, en suivant le décompte de l'album (p. 32, 37, 39, 40, 43). NB : Ce n'est pas très cohérent avec la fin de "Rodéo pour 2 roues", où le père Vaillant envoie fin mai 70 Michel et Steve à Dearborn rejoindre J-Pierre, qui y est depuis décembre 69... Mais bon... entorse à la logique chrono des Vaillants, pas à la réalité !
	La leçon	Printemps 1970	C'est le printemps (p. 1). Le look des F Ford Vaillante et les casques intégraux plaident pour 1970, ainsi que l'année de parution de cette histoire. Claude Bourgoignie a été champion d'Europe 1969 de F Ford.
	Pleuvra, pleuvra pas	30–31 mai 1970	Ferrari 512S p.11, modèle 1970. Et Ford GT40 p.1 : il y en avait effectivement une au Nürburgring en 1970 (Forester-De Cadenet). 1000Km du Nürburgring le 31/05 en 1970.
	Françoise	15-16 juin 1970	Départ en épi, pilote installé et sanglé : procédure qui n'a eu lieu qu'en 1970 au Mans. Porsche 917K et Ferrari 512S p.4, modèles 1970. Le Mans 15 et 16/06 en 1970.

60	<b>Victoires oubliées / Bataille pour 1/10e</b>	16-18 juillet 1970	Jackie Stewart sur March 701 (planche 1). GP d'Angleterre le 18/07/1970. L'histoire débute aux premiers essais qualificatifs, l'avant-veille du GP. Pourtant Vaillante ne participe pas au championnat F1 cette année là (cf fin de "rodéo sur 2 roues)
60	<b>Victoires oubliées / Dans l'enfer des 6 heures</b>	Fin août-début septembre 1970	Parue le 15/04/1971. L'histoire commence en août (planche 1). Pas d'autre indice.
	Menace sur le Mont-Tremblant	18-20 septembre 1970	le GP du Canada n'a eu lieu à Mont-Tremblant qu'en 1968 et 1970. L'année de parution de cette histoire (1972), ainsi que la forme de la Vaillante F1 très inspirée de la Lotus 72 sortie en 1970 font pencher pour l'année 1970, bien que Vaillante ne participe pas au championnat cette année là ! (cf fin de "Rodéo sur 2 roues"). GP du Canada le 20/09 en 1970. 1ers essais le 18/09.
22	<b>Rush</b>	Octobre 1970	C'est précisé à la fin de "Massacre pour un moteur".
	Ne râle pas, Steve !	1er novembre 1970	la Chaparral 2J n'a couru qu'en 1970. Cette année là la dernière épreuve CanAm (précision p.1) s'est courue à Riverside le 1er novembre.
23	<b>Série noire</b>	6 mars – 4 juillet 1971	Tous les modèles de F1, notamment la March 711 caractéristique, sont de 1971. Début au GP d'Afrique du sud le 06/03 en 1971 (p.3), fin au GP de France au Castellet (p.41 à 46) le 04/07.
60	<b>Victoires oubliées / Zolder</b>	2 mai 1971	March 712 planche 1. Brabham BT36 Graham Hill planche 3. Tecno F2 1971 François Cevert planche 5. Françoise Latour a 25 ans, ce qui lui en ferait 15 seulement dans "le 13 est au départ". C'est un peu juste, mais les années ne passent pas pour la tribu Vaillant comme pour tout le monde. Pas de GP de Zolder au Trophée d'Europe F2, mais un GP de Zolder le 02/05/1971, je ne sais de quelles formules. Il y a eu un GP F2 le 02/05/1971, mais à Hockenheim.
	Retour à Königsfeld	29-30 mai 1971	Planche 1 : Ferrari 312 P de 1971. La n°21 derrière fait penser à une 512M. L'Alfa 33/3 et les Porsche 908 p.9 sont aussi de 1971. 1000 km du Nürburgring le 30/05 en 1971. L'histoire commence la veille.
	Affaire à suivre	Mi- juillet – 25 juillet 1971	parue au 1er trimestre 1972, cette histoire se passe en 1971 : Neerpasch était team-manager des Ford Capri en 1971, puis il est passé chez BMW en 1972. 24h de Spa 24-25/07 en 1971. L'histoire commence environ 2 semaines avant. Glemser-Soler Roig effectivement vainqueurs en 1971 (p.15).
	Flagrant délit	11 septembre 1971	la course est en fait les 2 x 6h du Paul Ricard. La Capri p.5 est celle des vainqueurs 1971 (Glemser – Soler-Roig). Et c'est encore Neerpasch le team-manager des Capri. Donc 1971. Cette course a eu lieu les 11 et 12/09 en 1971. L'histoire commence un mois avant (p.2), et se termine à la 1e manche.
	Michel Vaillant sur la Lune	vers le 20 mai 1972	page d'annonce de l'album suivant, parue dans Tintin le 14/09/1972.
24	<b>Cauchemar</b>	6 et 7 juin 1972	Le proto aperçu p.48 ressemble assez à la Matra 670B victorieuse de 1972 (dérives arrières sur l'arête intérieure des ailes). Histoire parue dans Tintin du 21/09/72 au 03/12/72. L'histoire commence la veille des essais des 24h (p.12) et dure 2 jours. 1er jours d'essais au Mans le mercredi 07/06 en 1972.
	Qui sème le vent	2 juillet 1972	Ensign F2 1972 et Elf 2 1972 p.1. Plus loin, la Surtees et la March sont aussi les F2 de 1972. pas trouvé trace de course de F2 à Nivelles cette année là, alors plaçons la aux Coupes Bénélux à Nivelles le 02/07 1972.
	Virage à gauche	Fin de l'été 1972	suite du précédent, après mariage et voyage de noces des interlocuteurs de Michel et Steve..
25	<b>Des filles et des moteurs</b>	Début décembre 1973 – 12 mai 1974	p.15, c'est mi-décembre que nous retrouvons Michel et Françoise. p.25, rallye Monte-Carlo : Vaillante "Cevert" en hommage à François Cevert mort le 06/10/1973. Nous sommes donc en janvier 1974. En F1, l'icx chez Lotus avec une 72 (p.37) et Fittipaldi sur McLaren M23, c'est aussi en 1974. La Ferrari et La Tyrell F1 (p.40) sont des modèles 1973, mais qui ont fait le début de 1974, tout comme la Vaillante (p.44 et 48). L'album se termine au GP de Belgique à Nivelles, qui a eu lieu le 12/05 en 1974, où Michel termine 2e derrière Fittipaldi.
	<i>Photo-finish</i>	<i>Mai 1974</i>	<i>histoire datée en couverture. Les Surtees p.1 sont les TS 16 de 1974. Mais cette histoire est à mettre à part (album promotionnel), qui fait double emploi avec le GP de Belgique à Nivelles dans "Des filles et des moteurs", puisqu'ici Michel gagne de justesse devant Fittipaldi !</i>
60	<b>Victoires oubliées / Ils sont venus de l'Est</b>	Hiver 1973-74	Kadyrov champion en titre de courses moto sur glace en 1968,69, 71, 72 et 73. Michel et Françoise se comportent comme un couple marié, donc hiver 1974.
	A Michel Vaillant, rien d'impossible !	7 avril 1974	Histoire datée p.1, basée sur une vraie course du Team Vaillant.

26	<b>Champion du monde</b>	26 mai – 8 octobre 1974	Suite de "des filles et des moteurs", toutes les F1 de toutes les courses sont les modèles 1974, et Ferrari était bien absent du Mans cette année là (p.30 à 37), mis à part une antique 312P du NART. Début de l'album au GP de Monaco, le 26/05 en 1974, fin 2 jours après le GP des USA (p.46), qui s'est couru le 06/10 en 1974.
30	<b>Le prince blanc</b>	20 juin – 8 septembre 1974	L'introduction p.3 nous prévient que cette histoire nous renvoie en arrière. Effectivement, les F1 sont de 1974, et les GP relatés ne sont pas abordés dans les albums 25 et 26, donc l'ensemble des 3 histoires est cohérent ! Voilà pourquoi cet album 30 vient après le 26 pour le compléter. Toutefois, la Vaillante F1 n'est ni celle de 1973 utilisée dans "des filles et des moteurs", ni la 1974 de "Champion du monde". 3 modèles de F1 pour une saison ? On a les moyens chez Vaillante ! Début de l'album jeudi avant le GP de Hollande, qui s'est couru le 23/06 en 1974. Fin de l'album le jour du GP d'Italie, le 08/09 en 1974).
27	<b>Dans l'enfer du Safari</b>	Fin octobre 1974 – 31 mars 1975	cette histoire suit "Champion du monde" (cf fin de cet album), ce ne peut être que le safari 1975, qui se court en mars. Le calendrier F1 laissait libres cette année là les mois de février et mars, à part la semaine du GP d'Afrique du Sud du 1er mars. Safari Rally du 27 au 31/03 en 1975, l'album se termine le jour de l'arrivée.
47	<b>Panique à Monaco</b>	8 au 12 Mai 1975	Toutes les F1 sont des modèles 1975 : Shadow DN5, McLaren M23, Lotus 72Ferrari 312T, March 751... avec les pilotes correspondants. L'album commence le jeudi, 1er jour des essais, et se termine sur l'évocation de la presse du lendemain du GP, qui s'est couru le 11/05 en 1975.
28	<b>Le secret de Steve Warson</b>	25 mai – 6 juin 1975	Toutes les F1 sont des modèles 1975, Ferrari 312T de Lauda entre autres. début de l'album le jour du GP de Belgique (25/05 en 1975), et se termine le vendredi avant le GP de Suède, couru le 08/06 cette année là.
	Dossier V2001	26 juin- 7 juillet 1975	la vaillante F1 p.28 est celle de 1975 (cf "Le secret de Steve Warson"). GP de France (p. 28) le 06/07 en 1975. Début de l'histoire 10 jours avant, fin le lendemain du GP.
	Rendez-vous à Spa-Francorchamps	25-27 juillet 1975	cette histoire suit immédiatement la précédente. 24 h de spa 26 et 27/07 en 1975. Début de l'histoire la veille du départ (p.5), fin à 3 tours de la fin (p.29).
29	<b>San Francisco circus</b>	Automne 1975 – 2 mai 1976	Motor show de Tokyo (p.3) habituellement en octobre-novembre. Les F2 du début sont de 1975 (Elf2 attardée en course, ne courra plus en 1976, et March 752 (p.7). Riverside 500 (p.11) le 18/01 en 1976. Course IMSA GT à Laguna Seca (p.21) le 2 mai 1976.
31	<b>Les jeunes loups</b>	Saison 1976	F1 modèles 1976 p.33 (Tyrell P34 et Brabham BT45)
	Piège pour Steve Warson	14 juin 1976	ouverture du tronçon Chartres – La Ferté-Bernard de l'autoroute en 1975 (péage de Cherré), histoire parue en 1976 : disons qu'ils ont gagné le Mans en 1976 (cf p.1), course les 12 et 13/06 en 1976. "Lundi matin" après la victoire (p.1)
32	<b>La révolte des rois</b>	23 janvier – 23 octobre 1977	suite de l'album "Les jeunes Loups", donc saison suivante. Les F1 sont toutes les modèles 1977. Patrick Tambay débute effectivement en F1 en 1977 (p.3). Début de l'album au GP du Brésil (p.6), couru le 23/01 en 1977, fin au GP du Japon, couru le 23/10.
33	<b>La silhouette en colère</b>	Fin mars – mi novembre 1977	p.17 : la Toyota Schnitzer n°56 est celle de 1977, sponsor inclus. L'histoire commence quelques jours avant la course de Dijon. Dijon absent du calendrier 1977 en championnat des voitures de sport, mais 1e quinzaine d'avril en 1975 et 1978. L'histoire finit quelques semaines après Hockenheim. Hockenheim en 2 manches les 08 et 09/10/1977.
	Sa plus belle victoire	11-12 juin 1977	toutes voitures modèles 1977. 24h du Mans les 11 et 12/06 en 1977.
	Un certain Grand-Prix	4 juillet 1977	histoire parue dans l'album du 20e anniversaire, avec coupé Vaillante 78 (p.65), mais GP de France à Dijon en 1977, le 04/07. L'histoire se passe au retour du GP.
34	<b>KO pour Steve Warson</b>	16 juillet – 14 août 1978	Arrows A1 p.3, Brabham BT46, McLaren M26 et Lotus 78 d'Andretti p.4, Ferrari 312 T3 p.15, Tyrell 008 p.23 etc... : saison F1 1978. Début de l'album au GP d'Angleterre, couru le 16/07 en 1977 (à Silverstone et non à Brands-Hatch, et 10e GP et non 11e... entorse !). Fin de l'album le lendemain du GP d'Autriche, couru le 13/08/78.
35	<b>Le galérien</b>	6 septembre – 10 octobre 1978	suite quasi directe de "KO pour Steve Warson". L'album commence la veille des essais du GP d'Italie (p.4), couru le 10/09 en 1978. Les essais commencent le jeudi (p.10), donc début le mercredi. Fin de l'album 2 jours après le GP du Canada (p.47), couru le 08/10 en 1978.
	Duel en F3	25 mai – 4 juin 1979	Chevron B47 p.26 et March 793 p.33 sont les modèles 1979. Début de l'histoire la veille du GP de Monaco F3 (p.2), couru le 26/05 en 1979. Fin au GP F3 de Zandvoort, couru le 04/06/79.

36	<b>Un pilote a disparu</b>	9-10 juin 1979	ça se passe après "Le galérien", donc édition 1979 des 24h du mans, courues les 09-10/06. Cette année là, Porsche était bien sponsorisé par Essex et non plus Martini. Pour le reste, cet album est un coup de chapeau à Pironi et Alpine-Renault, vainqueurs en 1978 mais absents en 1979, et à Ickx dont le résultat en réalité a été moins flatteur.
37	<b>L'inconnu des 1000 pistes</b>	1er – 9 juillet 1979	La participation à ce rallye a été annoncée en 1978 dans "KO pour Steve Warson", avec la présentation de la Vaillante-Stratos, peu après l'édition 1978 de ce rallye. En début d'album, la Ferrari de Villeneuve est la T4 de 1979, et la Renault la RS10 de la même année. Donc nous sommes en 1979. Début de l'histoire au GP de France, couru le 01/07/79. Rallye des 1000 Pistes le WE suivant (cf. p.6), les 07 et 08/07. Fin de l'histoire le lendemain du rallye (p.48).
38	<b>Steve Warson contre Michel Vaillant</b>	21 juillet – 30 septembre 1979	Suite immédiate du précédent, nous vivons la fin de saison F1 1979, avec les voitures et pilotes de 1979. Début le jour du départ des 24h de Francorchamps, courues le 21-22/07/79. Fin au GP du Canada, couru le 30/09/79. NB : la Ferrari 126CK apparaît avec un an d'avance (p.25) au GP d'Italie à Imola. En 1979, le GP d'Italie était à Monza, en 1980 à Imola, où la 126 CK n'avait participé qu'aux essais. Entorses !
	Une Escort pour Michel Vaillant	Fin octobre 1980	p.4 retour 3 ans en arrière en 1977, donc nous sommes en 1980, après le salon auto de Paris (p.28), qui se tient la 1e quinzaine d'octobre.
39	<b>Rallye sur un Volcan</b>	Fin novembre – 7 décembre 1980	Fréguelin pilote Talbot Sunbeam (p.8) en 1980. L'Escort de Michel vaillant est une MkIII de 1980. Nous sommes donc en 1980. L'histoire commence un beau matin de novembre (p.3). Michel va à la Réunion début décembre (p.5), pourquoi pas le lundi 1er (p.11, on est jeudi) ? En ce cas, fin de l'album à l'arrivée des 1000 km le dimanche 07/12. (je n'ai pas réussi à retrouver les dates des 1000 km de la Réunion 1980). NB : les femmes évoquent la fin de la saison de F1 (p.4), et le départ de Steve Warson, qui renvoie à la fin 1979 (Steve Warson contre Michel Vaillant). Et nous sommes fin 1980. Petit raccourci temporel...
	Le héros du Paul Ricard	Février – 20 septembre 1981	p.5 Ferrari 126C de Gilles Villeneuve, modèle 1981. Ricardo est stagiaire commissaire de piste dès le début de la saison des courses sur le circuit (planche 2), avant le moto-journal 200 couru le 12/04 en 1981. Fin au Bol d'Or, couru les 19-20/09/81.
40	<b>Rififi en F1</b>	Saison 1981 imaginaire	le texte le dit lui-même : il s'agit de la saison F1 1981, et les voitures comme les pilotes y correspondent (Renault RS30 et Prost par ex). Mais le scénario pousse au paroxysme le conflit FISA / FOCA ouvert fin 1980, et nous raconte une fable pour montrer le degré d'absurdité où en était arrivé le monde de la F1. Cet épisode n'est qu'une parenthèse, qui nous conduit à 1982 sans que rien n'ait évolué dans la situation personnelle de nos héros. Steve Warson a de nouveau disparu depuis un an.
41	<b>PARIS Alger DAKAR</b>	18 décembre 1981 – 24 janvier 1982	Amorce de cet album à la fin de "Rififi en f1". Ickx et Brasseur pilotent un 4x4 Mercedes n°154 en 1982 au Dakar (p8). Début de l'album le 18/12 (cf. télégramme de Steve p.3). Fin 4 jours après l'arrivée du raid ("3 jours de festivités" p.44). Arrivée le 20/01/82.
42	<b>300 à l'heure dans Paris</b>	31 juillet - 4 août 1982	pure fiction, dont toutes les voitures sont celles de la saison F1 1982. Ce GP s'appelle "GP de Paris", et non "GP de France", il est donc hors championnat. Seuls créneaux possibles : entre les GP de France et d'Allemagne le 01/08, ou entre les GP d'Autriche et de Suisse (Dijon) le 22/08. Il me semble assez logique de le situer au milieu de l'été, pour les commodités de la vie parisienne, alors va pour la course le 01/08, et les essais réduits au samedi (p.9). Fin de l'album quelques jours après le GP, la veille du départ de Michel pour les essais du GP d'Allemagne (vu sa tenue), soit le mercredi suivant le GP.
43	<b>Rendez-vous à Macao</b>	16 – 21 novembre 1982	suite de "300 à l'heure dans Paris". Il n'y a jamais eu de F2 à Macao, mais jusqu'en 1982 des Formule Pacifique, qui s'en rapprochent, et ont été remplacées par des F3 à partir de 1983. GP sans doute le 21/11. Début de l'histoire le mardi précédent (cf décompte dans l'album jusqu'au GP). Signature du contrat le lendemain, puisque le message le soir du GP précise le lieu et l'heure du rdv, pas le jour. Donc fin de l'histoire le 22/11. NB : Il y a eu un projet de GP F2 pour 1983, qui n'a pas abouti pour des questions d'aménagement du circuit.
44	<b>Steve et Julie</b>	11 mars 1984 – 10 septembre 1984	L'intro nous dit ce que chacun a fait après Macao (p.3, et cf album précédent). On devrait être en 1983. Mais les F1 qu'on voit dans cette histoire sont des modèles 1984 : Ferrari 126 C4 pilotée par Arnoux et Alboreto, Tambay sur Renault, Prost sur McLaren. Et Rondeau a fabriqué des F Ford à partir de 1984, année du 1er trophée de France de Formule Ford. Nous sommes donc bien en 1984, l'année 1983 est escamotée... Début de l'album le samedi 2 semaines avant le départ pour le GP du Brésil (p.3), couru le 25/03/84. Fin le lendemain du GP d'Italie (p.48), couru le 09/09/84.
45	<b>L'homme de Lisbonne</b>	4 – 11 mars 1985	L'histoire commence un beau matin de mars (p.4), quelques mois après la fin de "Steve et Julie", donc en 1985. Un lundi, puisque mardi matin p.7. Rallye du 06 au 09/04 en 1985. Fin de l'album le lundi après le rallye (p.47).

46	<b>Racing show</b>	Mi-décembre 1985	le mois est indiqué en intro p.1, et cet album suit "l'homme de Lisbonne" puisque la Commando de Julie et Steve est exposée sur le stand Vaillante (p.4).
48	<b>Irish coffee</b>	23 mars - 15 avril 1986	McLaren MP4-2C de Prost (p.3 et 4), modèle 1986. l'album commence pendant le 1er GP de la saison (p.4) : Brésil, 23/03/86. Le père Vaillant part en Irlande le mardi suivant (p.5), fait la Connemara Road Race le dimanche suivant (p.22 et 30), rentre chez lui le lendemain (p.46), et l'épilogue a lieu 15 jours après (p.46).
49	<b>Catégorie poids-lourd</b>	juin 1986	suit le précédent. Camions de 1986 (cf site "renaultoloog.nl"). Je n'ai pas réussi à trouver la date du GP camions Paul Ricard 1986. Course généralement en juin .Début de l'album en début de semaine de la course (p.3). Fin de l'album le mardi suivant (p.47).
50	<b>Le défi des remparts</b>	19 – 21 septembre 1986	suit le précédent (cf fin du 49). Nous sommes en septembre (cf p.3). Les pilotes du "carré d'as" étaient ensemble en F1 en 1986 et 1987. Va donc pour 1986. Traditionnellement, cette manifestation est le 3e WE de septembre, soit les 20 et 21/09/1986. Début de l'histoire le vendredi précédent l'épreuve (p.3). Fin le dimanche (p.13). NB : curieusement, les dates du festival de BD sont celles de 1984 ou 1989 (p.6). Entorse?
51	<b>Le caïd de Francorchamps</b>	12 mai – 28 août 1988	pilotes et voitures de 1988 (Benetton, Ferrari, Lotus, McLaren et Williams). L'histoire commence un peu avant les essais d'Indy 500, qui sont 15 jours avant la course, courue le 29/05/88. Fin le soir du GP de Belgique, couru le 28/08/88.
52	<b>F 3000</b>	23 mai 1988 – début janvier 1989	cf les accidents évoqués de Giroix et Trollé (p.44), réellement survenus en 1988. Moreno réellement champion en 1988 (p.46). Début de l'album la veille du GP de Pau, couru le 23/05/88. La fin ouvre sur la saison 1989, avec invitation à suivre ces jeunes pilotes, parce que la F3000 va "offrir cette année un formidable spectacle", dicit Michel p.47. NB : fin de saison 1988 située à Zolder le 16/10/88, alors qu'elle était à Dijon le 23/10/88... Entorse ?
53	<b>La nuit de Carnac</b>	15 – 18 juillet 1988	p.20, on est le 16/07. C'est la veille de la course. Samedi 16/07 en 1988. L'histoire a commencé la veille, et se termine le lundi après la course (p.38). NB : L'accident mortel de Didier Pironi en off-shore (p.27), survenu en 1987. Buzzi (p.34) a été champion en 1988.
54	<b>L'affaire Bugatti</b>	Automne 1990 – 21 avril 1991	p.3,il est question de Jean Alesi comme pilote prometteur. Notre Jeannot national a débuté en F1 en cours de saison 1989 chez Tyrrell, pour qui il court sa 1e saison complète en 1990. En 1991, ce sera trop tard pour que Vaillante l'embauche : il sera déjà chez Ferrari, après avoir signé chez Williams ! Nous sommes donc p.3 en 1990. p.10 anniversaire de Mr William Domfries dans quelques mois. p.15 "beau soleil printanier". Course des Bugatti le dimanche (p.38). p. 48, annonce de "une histoire de fous", qui commence le 19/05/91. Seuls WE de printemps dispos entre les GP F1 et le championnat de voitures de sport : 31/03, 07/04 et 21/04. J'opte pour le 21/04, pour des raisons de "sécurité" météo.
55	<b>Une histoire de fous</b>	19 mai – 23 juin 1991	Mercedes C291 et Jaguar XJR14 p.3, Cougar C26S. p.25.Mazda Oreca verte-orange (qui a gagné Le Mans en 91), soit beaucoup de voitures de l'édition 1991. Silverstone le 19/05/91, Le Mans 22-23/06/91.
56	<b>Le maître du monde</b>	11 mars - 7 novembre 1993	p.3 : Ferrari 92A, McLaren MP4-7, Benetton B192 et Dallara 192 toutes de 1992. Mais p. 5, l'auteur précise que les écuries alignent, à quelques modifications près, les voitures de la saison précédente. Donc nous sommes en 1993, ce que confirment les affectations des pilotes, notamment Prost chez Williams (p.17,27 et 31) avec Damon Hill (p.23), et Michael Andretti sur McLaren (p.33). Notons que du coup, l'année 1992 est escamotée... Début de l'album aux essais du GP d'Afrique du Sud, couru le 14/03/93. Fin au GP d'Australie couru le 07/11/93.
57	<b>La piste de jade</b>	6 – 13 février 1994	p.4, communiqué AFP du 22/01 mentionne la disqualification des Leader du championnat de F1 la saison précédente, c'était en 1993 (album précédent). Nous sommes donc en 1994. Levée de l'embargo américain sur le Viet-Nam par Bill Clinton le jeudi 03/02/94. Attentat sur Steve un lundi (p.12), vraisemblablement celui qui suit la levée de l'embargo, soit le 07/02/94. L'album commence la veille. Fin le 13/02 en suivant le décompte chrono de l'album.
58	<b>Paddock</b>	8 - 12 novembre 1995	dernier GP d'Australie à Adélaïde (p.4) en 1995, couru le 12/11. Williams FW17 p.18, Ferrari 412T2 p. 26, Renault Espace F1 p.40, modèles 1995. Nous avons un exposé introductif sur les particularités de ce GP de la p.1 à la p.5, l'histoire elle-même démarre p.6 le mercredi avant le GP. Elle se termine le soir du GP.
59	<b>La prisonnière</b>	13 - 18 juin 1996	là c'est la salade... Michel Vaillant n'a pas revu Steve Warson depuis l'Australie (p.22), donc album précédent, qui se situe en 1995. Mais la Peugeot 905 (p.3), n'a pas couru après 1993. Jaguar xj220 p.4 de 1993 aussi, comme la Toyota TS010. Quant à la Mazda p.4, c'est la 787 à moteur rotatif victorieuse en 1991, technologie interdite ensuite... Pas d'autre choix que de suivre la chrono des albums, alors va pour 1996... Mais sans réalisme, le studio se serait-il fait plaisir à dessiner les jolies voitures qu'il aime ? 24H les 15-16/06/96. Début de l'album le jeudi précédent. Fin le mardi suivant (cf décompte des jours dans l'album).

61	<b>La fièvre de Bercy</b>	28 – 29 novembre 1998	p.4 : "fin novembre". p.5, évocation des 3 1es éditions, la 1e ayant eu lieu en 1993. p.6, Michel et Steve arrivent en Honda Civic modèle 1996. Mais cette aventure ouvre sur la suivante, qui est incontestablement en 1999 (voir album ci-dessous, p.6, les "pitreries en kart" évoquées par JP Vaillant,+ résumé de cet épisode p.7, réitéré p. 19 et 24, et fil conducteur jusqu'à la fin). Donc, 1998. Elf Masters les 28 et 29/11 en 1998.
62	<b>Le sponsor</b>	Printemps – fin-septembre 1999	p.3 et 4, présentation sans conteste du plateau 1999, ponctué par la Ferrari F399. Logique, nous sommes dans la continuité de l'album précédent (cf p.6 et 7). p.11 : 1er GP de la saison à Silverstone, GP d'Angleterre le 11/07/99. Donc début au printemps. Fin "quelques temps après" (p.46) le GP d'Italie, couru le 12/09/1999. NB : Jamais un championnat F1 n'a commencé en Angleterre ces années là. Peut-être s'agit-il du 1er GP des nouvelles Vaillante sponsorisées par FastNet, et que l'écurie avait commencé la saison avec une seule voiture de 1998 ? Sans doute (cf. commentaire TV lors du warm-up de Monza p.19).
63	<b>Cairo</b>	Début décembre 1999 – 23 janvier 2000	seule année où le Dakar part de Dakar pour arriver au Caire. Épreuve courue du 06/01 au 23/01. Début de l'album quelques semaines avant (p.7). Fin à l'arrivée du rallye. L'épisode du pont aérien est authentique, ainsi que les classements autos, motos et camions. Cet épisode colle à la réalité.
64	<b>Opération mirage</b>	Novembre 2000 – 28 février 2001	Michel fait les essais pour la prochaine saison de F1 (p.18). Donc début en automne, après la fin de la saison de F1. Fin de l'album au salon de Genève, qui se tient en mars. L'histoire se déroule donc de l'automne à mars. Nos héros étaient occupés au Dakar à cette période en 2000, nous sommes donc en 2001. La saison 2000 s'est conclue au GP de Malaisie le 21/10/00, donc début de l'histoire en novembre. Salon de Genève du 1er au 11 mars. Présentation des Vaillante nouveaux modèles la veille de l'ouverture au public.
67	<b>Pour David</b>	Mars – 16 juin 2002	voitures présentées p. 32 sont de l'édition 2002 des 24h du Mans. Rallye hivernal au Canada (p.6). Fin à l'arrivée des 24h, courues les 15 et 16/06/2002.
65	<b>L'épreuve</b>	Été 2002 – 30 mai 2003	Les premières planches sont manifestement en été (p.5 tenues de la femme et de son enfant). L'album se termine à Monaco. On imagine mal une installation du circuit uniquement pour l'Ultima Speedfight, qui doit s'intégrer dans la semaine du GP. Seul créneau disponible : vendredi après-midi et soir. GP de Monaco le 01/06 en 2003.
66	<b>100 000 000 pour Steve Warson</b>	Début juillet – fin septembre 2003	suite directe du précédent. Au début, "pause estivale", les enfants sont en vacances (p.5). A la fin, essais un mois après la dernière épreuve de l'Ultima Speedfight, ça sent le début d'automne (p.48).
68	<b>China moon</b>	24-26 septembre 2004	1er GP de Chine (p.3 et 47) en 2004. Mais les voitures et équipes sont de 2005 ! (les Jordan p.40, Red Bull p.40 débute en 2005, les Toyota p.41). Mais l'album est paru avant le GP de Chine 2005, alors va pour 2004... petite entorse ! GP de Chine le 26/09/04, début de l'album le vendredi précédent (p.3). Fin à l'arrivée du GP.
69	<b>Hors piste en enfer</b>	29 juin 2005 – 2 juillet 2005	dernière édition du rallye d'Orient en 2005, couru du 26/06/05 au 02/07/05. Concurrents p.20 sont de 2005. Début de l'album à l'étape Sivas-Erzurum (p.3) le 29/06. Fin à l'arrivée de la dernière étape le 02/07.
70	<b>24 heures sous influence</b>	12 – 18 juin 2006	Pour ce dernier album (comme pour le précédent), exactitude sans faille pour situer ces 24h du Mans en 2006 (17 et 18/06/06) : p.5 record Capello 3'30"466 = pole 2006 par le même sur la même voiture n°7 Début de l'Audi R10 diesel en 2006 (p.5). Autres voitures toutes de l'édition 2006 : p.13 Courage n°36 Paul Belmondo Racing, p.17 Porsche 911 GT3 Gulf n°73, p.20 Aston Martin DBR9 n°007, p.20 et 26 Spyker n°86, p.22 Aston Martin DBR9 n°009, p. 22 et 40 Panoz Esperante n°81 vainqueur GT2, p.22 et 30 Porsche 911 GT3 Matmut n°76, p.26 Dome S101 n°14, p.30 Porsche 911 GT3 n°91, p.40 Corvette C5R n°72 Luc Alphand, p.40 Corvette C6R n°64 vainqueur GT1, et p. 41 l'Audi n°8 qui a effectivement gagné ! Début de l'album le lundi précédent la course (p.3). Fin le dimanche après l'arrivée. NB : Michel a 69 ans puisqu'il en avait 19 en 1956 (cf "la 24e heure"). C'est aussi son secret ?????