

FANGIO EN IRLANDA



Carrera 109 de Fangio

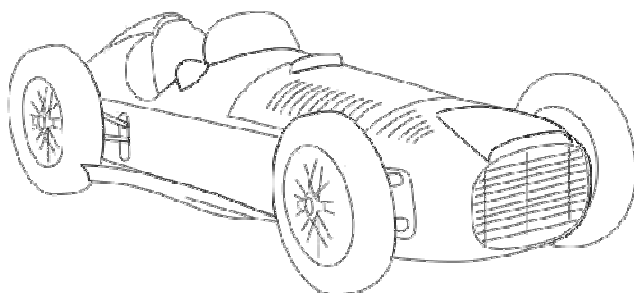
ULSTER TOURIST TROPHY - Circuito de Dundrod – Irlanda.

FECHA: 7 de junio de 1952.

CARRERA: Fórmula Libre.

UBICACIÓN: abandonó con BRM V16.

NÚMERO: 7.



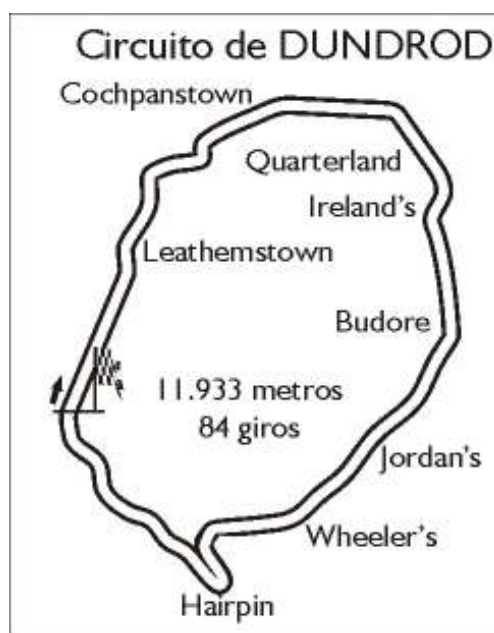
El 1 de junio **Fangio** aborda desde Francia, un avión de carga hacia Irlanda, para cumplir con su compromiso de correr para BRM allí. En la aeronave transportan las dos máquinas que habían participado en Albi, y estaban enviando otro motor desde la fábrica. Stirling Moss sería su compañero de equipo, en esta carrera de Dundrod.

Ya en Irlanda, los mecánicos trabajan intensamente para alistar las dos máquinas que intervendrán en la carrera de Fórmula Libre en la que participarán autos de diversa cilindrada como las Ferrari 4500, las Talbot 4500, un Alta, Cooper- Bristol y los BRM. Es que el campeonato mundial de 1952 se corre bajo el reglamento de la F2, así los pilotos y escuderías que –por cilindrada- han quedado fuera, aprovechan para intervenir en las pocas pruebas de Fórmula Libre que se realizan.

En Clasificación **Fangio** derrapa violentamente en una de las curvas, rozando una empalizada de protección. Nada sucede y finalmente marca el mejor tiempo en 4'59" 9/10 a una media de 143,2 Km/h.



Fangio y el BRM



El BRM muestra su velocidad, aprovechando las largas rectas del intrincado circuito, que atraviesa una serie de poblados cercanos a Belfast. Su longitud es de 11.933 metros y deberá recorrerse en ochenta y cuatro oportunidades.

Iniciada la competencia, **Fangio** comienza a poner distancia sobre sus más inmediatos perseguidores. Moss lo sigue, pero a causa de un fuera de pista, abandona.

Piero Taruffi (Ferrari 4500) ocupa ahora el segundo lugar y comienza a acosar a **Fangio**. Mientras tanto, la tercera colocación es disputada entre Louis Rosier, Mike Hawthorn (ambos con Cooper - Bristol), Philippe Estancelin (Talbot) y John Kelly (Alta británico).

Los problemas de tenida observados en Albi se agudizan en esta carrera. No obstante, **Fangio** sigue al frente al cumplirse 20 vueltas. En ese giro comienza a notar fallas en el motor y en la vuelta 26 entra a boxes, con el BRM fallando. La reparación se hace sobre la bomba de combustible e insume mucho tiempo, por lo que el Equipo decide su abandono.



El veloz BRM en acción.

Piero Taruffi se pone al tope y con cierta comodidad se va alejando de Hawthorn. Insólitamente, John Kelly, con el Alta se ubica tercero, delante de las potentes Talbot de Rosier y Estancelin. La carrera finaliza con la victoria de Taruffi a 131 Km/h. de promedio, quedándose también con el Récord de Vuelta.

CLASIFICACIÓN

1 - Piero Taruffi	Ferrari 4500	3 h. 05' 47"
2 - Mike Hawthorn	Cooper Bristol	3 h. 09' 13"
3 - John Kelly	Alta	3 h. 12' 42"
4 - Louis Rosier	Talbot 4500	3 h. 14' 02"
5 - Philippe Estancelin	Talbot 4500	3 h. 15' 22"

PROMEDIO DEL GANADOR: 131 Km/h.

RÉCORD DE VUELTA: Piero Taruffi en 5' 03" 7 a 141,4 Km/h.

"...En Irlanda recibí la noticia de que Maserati iba a presentar un nuevo monoposto de F2 en Monza y que me querían al volante. El compromiso era para el día siguiente, 8 de junio. Yo no tenía un contrato firmado con Maserati, pero mi deseo era cumplir, como lo estaba haciendo con los organizadores de Dundrod. Por esta razón acordé con el Príncipe Bira, que al término de la prueba del día sábado me llevase en su avión particular desde Belfast hasta Milán.

...Pero ahora mi tema era Dundrod, un circuito muy difícil donde el viernes me había dado un gran susto al pasarme en una curva. Costaba tener el auto y esperaba que los técnicos de BRM hicieran varios cambios que eran necesarios.

Cuando en la primera vuelta de la carrera Bira se fue en una curva, yo al esquivarlo hice un trompo y mi auto salió marcha atrás, cerca de donde Moss estaba parado después de una salida del circuito. Luego, la bomba de combustible complicó las cosas y debí abandonar...

Terminada la carrera para mí, busco al Príncipe Bira que me había dejado de a pie, aparentemente por la amenaza de fuertes tormentas sobre esa parte de Europa.

Luego me enteré que realmente Bira estaba enojado por su despiste, cosa que le hizo tomar su avión y retirarse del circuito olvidándose de su compromiso. A partir de esa realidad, tendría que ver como viajar a Monza, lo que fue muy complicado....”

Nota: al día siguiente, Fangio sufre el segundo accidente de su historial en Monza

FANGIO EN IRLANDA

Carrera 145 de Fangio



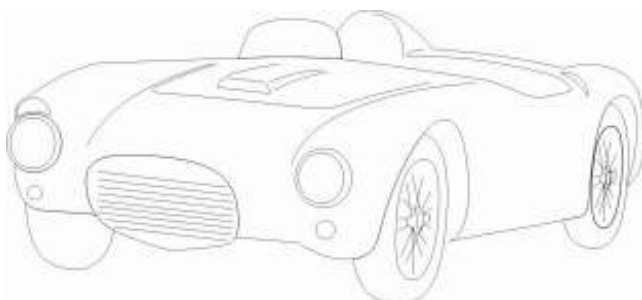
TOURIST TROPHY - Dundrod – Irlanda.

FECHA: 11 de septiembre de 1954.

CARRERA: Campeonato Mundial Sport.

UBICACIÓN: Segundo con Lancia D24 de Taruffi - Inicia con Lancia D25.

NÚMERO: 3.



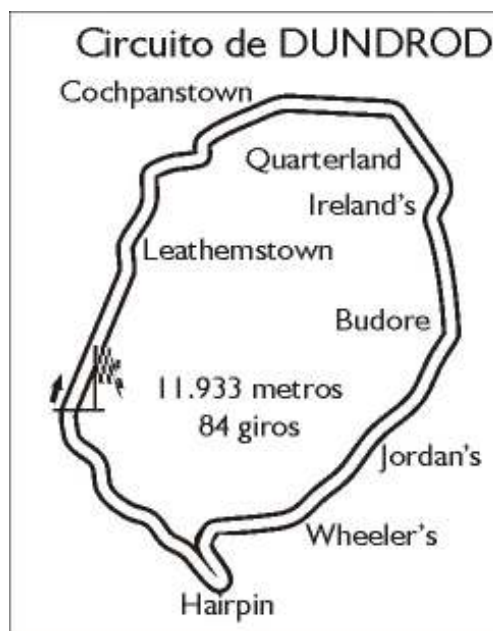
Se acerca la disputa del Tourist Trophy, en el Circuito de Dundrod, que es además la penúltima fecha del Campeonato Mundial de Marcas.

Interesado por esos puntos, Gianni Lancia invita a **Fangio** a formar pareja con Castelloti, en su equipo junto a Alberto Ascari-Luis Villoresi y Piero Taruffi-Robert Manzon.

Durante los días previos a la competencia, la lluvia provoca deterioros en el circuito - de 11.933 metros -trazado por caminos diariamente abiertos al tránsito- en un pavimento que se torna peligroso y resbaladizo.

En Clasificación, Mike Hawthorn sobre una Ferrari 3000 - compartida con Maurice Trintignant - marca el mejor tiempo con 4'58" a 144,1 Km/h. **Fangio**, sobre un Lancia D-25 de 3750 cc., obtiene el segundo lugar a 1".

Froilán González, sobre su Ferrari 3000 a compartir con Umberto Maglioli, sufre un grave accidente tras un violento trompo y salida de pista. Es trasladado a un hospital y



Largada tipo Le Mans del Tourist Trophy

aunque diagnostican que se encuentra fuera de peligro, se sabe que estará inactivo durante algún tiempo.

Al estilo Le Mans se larga la competencia en la que Ascari se transforma en su líder, seguido por Hawthorn, Tony Rolt - con Jaguar - y **Fangio**.

Hawthorn logra quebrar la línea de Ascari. **Fangio** con el correr de las vueltas, hace lo propio con Rolt.



La Ferrari 3000 triunfadora con el Lancia de Fangio conducido por Taruffi y el Jaguar 3800

Ascari, permanece en la segunda colocación, atento al andar del puntero, pero se sale del camino en una de las curvas, dañando su Lancia y abandona la carrera.

Hawthorn, con la única Ferrari oficial permanece puntero, seguido de **Fangio**, Ken Wharton con Jaguar y Mantovani con Maserati 2000.

A buen ritmo, Hawthorn establece el Récord de Vuelta con 4'57" 5 a una media de 145 Km/h. y trata de escapar. **Fangio** ha advertido una pérdida en el tanque de combustible, por lo que hace una parada en boxes, por una reparación que no pueden hacer.

Una hora después de su abandono, el Equipo Lancia decide detener a Taruffi, que marcha muy retrasado - sexto lugar - para que ceda su D24 a **Fangio**.

A un costado del camino queda el fogoso

Stirling Moss, con su Jaguar tres litros.

En los tramos finales de los interminables 1002 kilómetros de carrera, las posiciones se estabilizan con **Fangio**, ahora segundo a 2' de Hawthorn, que transpone la meta vencedor. Con esta victoria Ferrari se asegura el Campeonato Mundial de Marcas de 1954.



Momento de la detención de Taruffi para cederle su Lancia a Fangio

CLASIFICACIÓN.

1 - Hawthorn-Trintignant	Ferrari 3000	7h. 14' 13"
2 - Fangio /Taruffi-Manzon	Lancia D 24	7h. 16' 20"
3 - Warthon-Whitehead	Jaguar 3800	a 1 vuelta.
4 - Musso-Mantovani	Maserati 2000	a 1 vuelta.
5 - Armagnac-Loureau	D.B.Panhard	a 6 vueltas.

PROMEDIO: 138,5 Km/h.

RÉCORD DE VUELTA: Mike Hawthorn en 4'57" a 145,2 Km/h.

"...Mercedes Benz aún no contaba con los autos Sport, por lo que no hubo inconvenientes en la obtención del permiso para tripular un Lancia en la Tourist Trophy. Esta fue la última vez que conduje esa Marca.

De entrada las cosas anduvieron mal. Lo de Froilán me dejó preocupado, hasta que logré la información de que su vida no corría peligro.

Luego una pérdida de combustible arruinó mi trabajo con el D25 y tuve que detenerme para abandonar. Después de mucho tiempo que estuve de espectador en boxes, el equipo Lancia pidió a Taruffi que me cediera su D24 para poder continuar ...”

FANGIO EN IRLANDA

Carrera 159 de Fangio



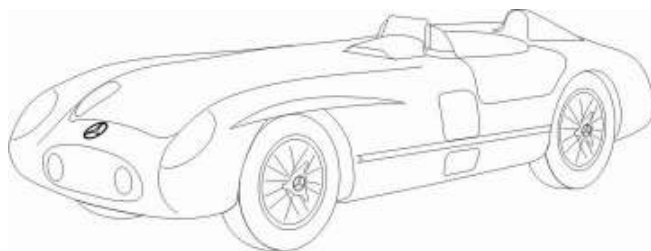
“TOURIST TROPHY” - Dundrod – Irlanda.

FECHA: 17 de septiembre de 1955.

CARRERA: Categoría Sport – Campeonato Mundial de Marcas

UBICACIÓN: Segundo con Mercedes Benz 300 SLR. Copiloto: Karl Kling.

NÚMERO: 9



El circuito carretero de Dundrod, de Irlanda del Norte y cerca de la industrial ciudad de Belfast, tiene una extensión de 11.933 metros de caminos sinuosos, angostos, con un total de noventa curvas difíciles, que sirve de escenario para una nueva fecha del Mundial de Marcas. La prueba se disputa a ochenta y cuatro giros que suman 1002 kilómetros de carrera.

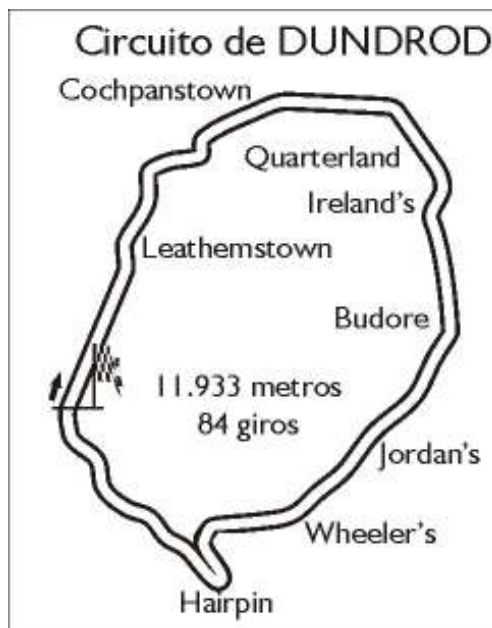
El equipo Mercedes Benz con los modelos Sport 300SLR, se presenta con tres binomios, para conquistar los puntos en disputa. Ellos son

Juan Manuel Fangio-Karl Kling; Stirling Moss-John Fitch y Wolfgang von Trips-André Simon.

Por ser Ulster parte del Reino Unido, Moss sentía que el Tourist Trophy era una carrera de su país y consecuentemente quería batir a **Fangio** en ella. Pero habría algo más en su horizonte, ya que su compatriota Hawthorn con el Jaguar D Type vencedor de Le Mans estará allí, lo mismo que los americanos Carroll Shelby y Masten Gregory con Porsche Spyder, Collins y Parnell con Aston Martin, los italianos Taruffi, Castellotti y Maglioli con Ferrari y el francés Jean Behra con Maserati.

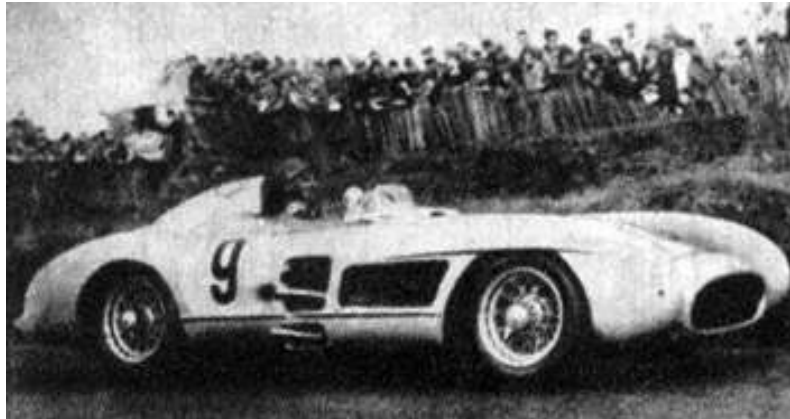
Durante las Pruebas de Clasificación Moss en 4'42" 2/10 a 152,22 Km/h. y **Fangio** a 8/10 marcan los mejores tiempos junto al Jaguar de Hawthorn-Titterington.

Un total de cuarenta y nueve



Momento de la largada tipo Le Mans, en primer plano el Mercedes de Juan Manuel Fangio.

máquinas inician la carrera. Moss lidera seguido por Hawthorn que ya en el segundo circuito marca el primer Récord a más de 150 Km/h, en un Jaguar que había sido terminado sobre la hora de la carrera y que se trata del único auto oficial de la fábrica.



Fangio que ha largado mal, comienza a recuperar posiciones desde el séptimo lugar, pero es que todavía faltan casi siete horas de carrera. Moss-Fitch se afianzan en la primera colocación seguido por Hawthorn-Titterington y **Fangio-Kling**. Luego están Olivier Gendebien con Mercedes, Peter Walker con Aston Martin y Luigi Musso con Maserati.

Fangio ya es tercero de Moss y Hawthorn y desafiante, le aplica presión a éste. Luego siguen Peter Collins y Von Trips. La carrera es dura, agotadora y también trágica.

El primer accidente grave sucede cuando el volante Bill Mayers está por superar a Barry al llegar a una curva cerrada. Como no tenía buena visibilidad en ese lugar, opta por aparearlo. En ese instante, el Cooper Climax de Barry frena pasado y traspone la línea del Frasher Nash de Mayers, pero no puede dominar el vehículo, saliéndose del camino a 150 Km/h. y estrellándose contra un pilar de hormigón. Warthon, que viene más atrás, es herido por los pedazos del auto que vuelan por el aire - producto de la explosión de su tanque de combustible - convirtiendo el material en una bola de fuego. Simultáneamente llega al lugar Bill Smith en su Connaught y, tras derrapar, pega contra el auto de Mayers y es alcanzado por las llamas. Varios coches siguen chocando en cadena. El alemán Krestehmann también estrella su Porsche. Detrás de él llega Macklin, que frena y tira su auto a la banquina. Ruseel, por esquivarlo, cae a la cuneta. También llega Jopp y decidiendo arrojar su Lotus fuera del camino para no arrollar a los pilotos que están tirados en el pavimento.

Una gruesa columna de humo negro se eleva sobre el circuito de Dundrod mientras la competencia continúa, con Moss-Fitch adelante, Hawthorn-Titterington como su inmediato perseguidor y con **Fangio-Kling** en el tercer lugar.

Los servicios de auxilio tratan de apagar las llamas y socorrer a los infortunados pilotos. El saldo: dos víctimas fatales, Bill Mayers y Bill Smith. Más tarde, otro accidente mortal termina de empañar la prueba irlandesa:



el Alfa Romeo de Richard Mainwaring vuelca y estalla en llamas.

La sombra de Le Mans cae sobre los equipos. Se rumorea que los días están contados para las carreras en circuitos carreteros.

Moss aumenta distancias hasta que golpea el lado derecho del auto contra un banco de tierra y arruina un neumático. Durante una larga parada en boxes, se decide que Fitch tome el volante antes de lo originalmente planeado, produciéndose también el cambio del irlandés Titterington por Hawthorn, para mantener al Jaguar en el primer lugar.

Fitch marcha conservador sobre la 300 SLR entendiendo su papel secundario en la oportunidad y lo hace por solo media hora, para entregar nuevamente la máquina.

A partir de entonces a Moss le lleva dos horas volver a puntear la competencia. Jean Behra golpea violentamente su Maserati, provocándole daños.

Faltan dos vueltas para finalizar la competencia cuando Mike Hawthorn, puntero tras la detención obligada de Moss, hace un trompo y abandona. De esta manera tres Mercedes Benz ocupan las primeras colocaciones, con Moss-Fitch, **Fangio-Kling**, y Von Trips-Simon.

Fangio establece el Récord de Vuelta para la competencia en 4'43" 7 a 151,3 Km/h.

Un Stirling Moss muy rápido logra una merecida victoria en las Bodas de Oro del famoso Tourist Trophy, afirmando el título de marcas para Mercedes Benz.

CLASIFICACIÓN

1 - S. Moss - John Fitch	M. Benz	7h. 03' 11"	84 vtas.
2 - J. M. Fangio - K. Kling	M. Benz	-----	83 vtas.
3 - W. Von Trips - A. Simon	M. Benz	-----	82 vtas.
4 - P. Walker - A. Brown	Aston Martin	-----	81 vtas.
5 - L. Musso - J. Behra	Maserati	-----	79 vtas.
6 - Taruffi - Castellotti	Ferrari	-----	79 vtas.
7 - R. Parnell - R. Salvadori	Aston Martin	-----	79 vtas.
8 - U. Maglioli - M. Trintignant	Ferrari	-----	78 vtas.
9 - M. Gregory - C. Shelby	Porsche	-----	75 vtas.
10 - I. Bueb - Mc. Dowell	Cooper	-----	74 vtas.

PROMEDIO: 142,1 Km/h.

RÉCORD DE VUELTA: Fangio en 4'43" 7 a 151,3 Km/h.

"...Una carrera en un circuito bastante peligroso y de resultado trágico, con el choque múltiple –creo- de siete máquinas. Durante un rato pasamos en medio de las llamas y restos de los autos.

Con Moss debimos trabajar bastante para luchar con el veloz Jaguar de Hawthorn al comienzo. Yo me había retrasado en la largada y pude recuperar para quedar segundo, pero con los cambios de pilotos las cosas se fueron acomodando y cuando creíamos que Hawthorn se alzaba con la carrera... hizo un trompo y rompió el Jaguar.

Asegurados los puntos para el Campeonato Mundial de Marcas Sport para Mercedes, con tres autos en los primeros lugares, Stirling Moss la ganó muy bien ... aunque a mi gusto, anduviese arriesgando mucho..."
