



La famosa «salida Le Mans». Foto: DP.

En 1955 los horrores de la Segunda Guerra Mundial, con escisión del país en dos partes incluida, pasaban a un segundo plano en Francia ante la recuperación económica y social que el país estaba viviendo. La *chanson française* vio su consolidación, ese género que daría artistas de la talla de Edith Piaf, Jacques Brel o Jean Ferrat y posteriormente Françoise Hardy o Johnny Hallyday. Fue también la época dorada de la moda francesa, con Brigitte Bardot haciendo del biquini una pieza universal de las manos de Jacques Heim, y otros diseñadores con amplísimo legado como Christian Dior, Chanel o Pierre Cardin tuvieron gran incidencia en la época, haciendo de París la capital mundial de la moda.

Eran, en fin, tiempos felices y de esperanza ante un futuro que lucía mucho más halagüeño que el pasado. En ese contexto se sitúa esta historia.

No solo Francia estaba en auge, sino también el automovilismo: la Fórmula 1 fue creada poco antes, en 1950, y ha sido desde entonces la categoría reina a nivel mundial. Figuras históricas como Juan Manuel Fangio, Stirling Moss, Nino Farina o Jack Brabham estaban entonces en activo y sus hazañas son aún recordadas hoy día. Eran tiempos en los que la competición era ridículamente peligrosa, con muertes entre los pilotos —solo entre 1952 y 1955 siete pilotos murieron a los mandos de un F1, siendo uno de ellos uno de los más grandes pilotos jamás habidos, Alberto Ascari—, que eran vistos como héroes y entre los cuales primaba un amor a vivir la vida al máximo, rodeados de bellas mujeres y acudiendo a lustrosas fiestas entre carrera y carrera jugándose la vida. Una evidencia de hasta qué punto la seguridad se desdeñaba era que los pilotos no llevaban cinturón de seguridad: preferían salir volando por los aires en caso de accidente a quedar atrapados en un amasijo de metal. Además, en caso de incendio el cinturón les impediría una salida veloz de un coche en llamas. Eran otros tiempos, eran otras personas.

No solo era un tiempo de grandes pilotos: lo era también de grandes coches. Mercedes acababa de volver a la F1 el año anterior después de un periodo apartada de la competición tras la



Segunda Guerra Mundial. Traía a Le Mans un maravilloso bólido, el 300 SLR, rápido como ninguno y que venía de ganar la Mille Miglia italiana. Mercedes era una potencia internacional, su poderío restaurado tras ver su sede bombardeada durante el transcurso de la guerra.

Su mayor competidor era Jaguar, un constructor de características prácticamente opuestas a las del gigante alemán: una pequeña fábrica basada en Coventry con solo catorce trabajadores, que habían logrado sin embargo construir coches de primer nivel con los que competir mayormente ante las potentes escuderías italianas como Ferrari, Alfa Romeo y Maserati, hasta la irrupción de Mercedes. Jaguar traía a Le Mans su D-Type, de diseño revolucionario, aplicando tecnología hasta entonces limitada a la aeronáutica. Su mayor ventaja frente a Mercedes eran los frenos de disco, mucho más efectivos y sofisticados que los antiguos frenos de tambor montados en el 300 SLR. Sin embargo, al ser Le Mans una carrera más basada en las largas rectas que en las escasas curvas, esta ventaja era menor ante el potente motor alemán.



Hawthorn, primero en su Jaguar, seguido de cerca por el Mercedes de Fangio. Foto cortesía de Moss Motoring.

Era, en cierto modo, una pequeña guerra mundial desplegada sobre un tablero en forma de circuito de carreras: Alemania contra Inglaterra sobre terreno francés, una reminiscencia ineludible de lo sucedido en la década anterior. Y no era un tablero cualquiera, sino el más prestigioso de la época. Si bien la Fórmula 1 era la competición reina, Le Mans era el mayor evento automovilístico en sí mismo. Más de trescientas mil personas se abarrotaban en el circuito para presenciar el espectáculo de ver a los mejores pilotos del mundo conduciendo los mejores coches del mundo durante veinticuatro horas seguidas. Cada escudería contaba en Le Mans con hasta tres coches con dos conductores para cada uno, para que pudieran turnarse y así dar un descanso a los sufridos protagonistas. Estos son algunos de esos pilotos, en concreto los protagonistas de nuestra historia:

Pierre Levegh (Mercedes): Polifacético francés que, además de piloto de carreras, logró competir a gran nivel en tenis y hockey sobre hielo. Antes de 1955 había competido tres veces en Le Mans,



siendo la más épica en 1952, una carrera en la que renunció ceder el volante al segundo piloto. Tras veintitrés horas y quince minutos al volante lideraba la carrera a cuatro vueltas del segundo a los mandos de un Talbot, una auténtica hazaña que se vio sin embargo truncada cuando un tornillo en el cigüeñal terminó soltándose y forzando así su abandono. No fue del todo en vano, puesto que esa memorable actuación le valió un volante para pilotar un Mercedes como primer piloto en 1955, pese a contar ya con cuarenta y nueve años de edad. Algunos quisieron ver esto como un guiño de la constructora alemana a Francia, dándole un volante como primer piloto a un estimado piloto francés en la carrera gala. Y es que, a pesar de su carácter reservado, era un piloto respetado y querido no solo por los franceses, sino también por sus competidores.

Mike Hawthorn (Jaguar): Tras la marcha de Stirling Moss, uno de los mejores pilotos ingleses de la historia, a Mercedes, Jaguar eligió al prometedor Hawthorn como reemplazo de Moss en el papel de piloto número uno. El joven Hawthorn era el típico piloto de la época, que perfectamente podía presentarse a una carrera tras haber pasado una larga noche de alcohol y sexo, sin dormir apenas. Se escondía sin embargo tras su conducta de *bon vivant* una dura realidad poco conocida en la época: al límite del fallo renal en sus dos riñones, los médicos le pronosticaron tres años de vida, los cuales Hawthorn decidió vivir al máximo. Con solo una victoria de F1 en su haber, Le Mans 1955 era su gran oportunidad para brillar sobre el todopoderoso maestro Fangio.

Juan Manuel Fangio (Mercedes): El mejor piloto de su época sin lugar a dudas, el carismático argentino se ganó a todo el mundo con su buen hacer dentro y fuera del bólido. En 1955 tenía ya cuarenta y tres años, pero seguía siendo con diferencia el mejor de la parrilla. Elegante y suave al volante, aunque valiente como pocos, había quedado primero en el campeonato de Fórmula 1 en las ediciones de 1951 y 1954 y segundo en 1950 y 1952 (y ganaría de nuevo el campeonato en 1955). Su reciente paso a Mercedes suponía el mayor cambio en el equilibrio de los poderes en la élite del automovilismo mundial, y venía a Le Mans con la victoria entre ceja y ceja, tras tres ediciones en las que tuvo que abandonar debido a fallos mecánicos. Fangio no era un hombre que se sintiera cómodo sin saberse el mejor, y la mayor carrera de la época era una flagrante ausencia en su lista de logros. Venía para ganar.

Lance Macklin (HWM): Piloto inglés con mucha pasión por el automovilismo pero con pocos logros en su carrera, quizá debido a que la pasó pilotando coches producidos por Hershman and Walton



Motors (HWM), una escudería menor. Se presentó en Le Mans a los mandos de un Austin Healey 100S, evidentemente inferior a los coches pioneros de los anteriores tres pilotos mencionados. Ese tópico manido y por lo general dolorosamente falso que reza «lo importante es competir» era sin embargo cierto para Lance, feliz como nadie viéndose parte de semejante evento.

John Fitch (Mercedes): Piloto e ingeniero americano, Fitch era el segundo piloto en el coche de Levegh. Tercero en Le Mans en 1953 al volante de un Cunningham-Chrysler, era otro excelente piloto en la parrilla de Mercedes. Veterano en la Segunda Guerra Mundial como piloto en las fuerzas aéreas de los Estados Unidos, pilotó un P-51 Mustang escoltando bombarderos estadounidenses y logró derribar un caza alemán. Dos meses antes del fin de la guerra, fue él mismo derribado y tomado como prisionero de guerra. De vuelta de la misma, inició una carrera como diseñador y piloto de coches de carreras.

La carrera

Más de trescientas mil personas disfrutaban del evento en un bonito día de junio, el sector de meta el más abarrotado, con un gentío animando a sus pilotos favoritos a cada nueva vuelta. Los supervivientes recuerdan el evento antes del desastre como una explosión de alegría: jóvenes desconocidos hasta el momento bromeando entre ellos y familias enteras que venían a modo de peregrinaje para ser testigos y parte del mayor evento automovilístico de la época.

Una de tantas cosas que hacían singular a Le Mans era la salida: los coches esperaban alineados en semibatería a un lado de la pista, ordenados de mayor cilindrada a menor, mientras que los pilotos esperaban al otro lado de la misma. Cuando la bandera francesa caía, dando inicio a la carrera, los pilotos corrían hacia sus coches y los ponían en marcha, un proceso entonces más engorroso que en la actualidad. Esta modalidad de salida fue abandonada posteriormente por motivos de seguridad, siendo a fecha de hoy una salida lanzada.

La «salida Le Mans» beneficiaba más a los pilotos atléticos, obviamente, mientras que pilotos entrados en edad y kilos como Fangio perdían un valioso tiempo nada más empezar la prueba. Fangio no solo tiene como impedimento inicial su afición a los asados e indiferencia ante el deporte, sino que al entrar atropelladamente en su bólido, sus pantalones se enredan con la



palanca de cambios y pierde unos momentos valiosísimos que ponen a una multitud de coches entre él y las posiciones de cabeza.

Hawthorn, por otra parte, logra una estupenda salida y enseguida consigue colocarse en segunda posición tras el Ferrari de Eugenio Castellotti. Pero Fangio es, en definitiva, Fangio, de modo que sortea con su inigualable clase magistral coche tras coche hasta que, transcurrida una hora, está ya tercero con Hawthorn a la vista. Italiano, inglés y argentino baten una y otra vez el tiempo más rápido de la pista, evidenciando la calidad de los bólidos y la de los pilotos a sus mandos.

Poco después el ritmo de Castellotti cae, dejando a Hawthorn y Fangio solos en cabeza y entregados a una lucha que vería varios cambios de liderato entre uno y otro, en una fiera lucha entre el maduro campeón y el osado joven.

En la vuelta treinta y cinco, sin embargo, todo se trunca para dar lugar al desastre. Hawthorn, primero, acaba de doblar al Austin-Healey de Macklin cuando ve que sus mecánicos le hacen señas para que haga un *pit stop*. Entonces la línea de *boxes* no estaba separada de la recta principal, sino sencillamente a un lateral de la misma, otro peligro afortunadamente inexistente a fecha de hoy pero que sería fatal ese 11 de junio de 1955.

Hawthorn iba demasiado rápido, de modo que pisó el freno con fiereza y los frenos de disco del Jaguar respondieron con una desaceleración magnífica. Desgraciadamente, Macklin estaba justo detrás de su compatriota y sus frenos de tambor no respondieron con la misma potencia; no tuvo más remedio que cambiar su trayectoria y echarse abruptamente a la parte izquierda de la carretera, por donde venía a su vez lanzado Levegh, también doblado y con Fangio, segundo, inmediatamente detrás.

Sin posibilidad alguna de frenar o de esquivar el coche de Macklin, Levegh se vio encima del Austin-Healey, que sirvió literalmente de rampa sobre la cual el Mercedes de Levegh salió volando:

Secuencia de sucesos donde se aprecia el frenazo de Hawthorn, la maniobra desesperada de



Hacklin y la impotencia de Levegh.

Tras el vuelo, el Mercedes con Levegh dentro rodó sobre un terraplén que hacía las veces de barrera, dando varias vueltas de campana sobre el público y finalmente colisionando a gran velocidad contra una escalera de hormigón. Al impactar el vehículo contra la estructura de hormigón, motor, suspensión y otras piezas volaron disparadas sobre el público que abarrotaba la grada principal. Muchos fueron decapitados o partidos en dos dada la brutal velocidad con que los restos del vehículo salieron disparadas sobre la multitud. Lo que quedaba de coche terminó aterrizando sobre un terraplén y ardiendo en llamas. Pierre Levegh salió despedido del coche en uno de los giros en el aire, su cráneo fue aplastado y murió al instante. El coche de Macklin rebotó contra el muro de *boxes*, yendo a parar a una zona con público, donde hirió a tres personas, matando a una de ellas. Macklin salió ileso. Fangio logró sortear los dos coches accidentados por los pelos y pudo seguir sin sufrir ni él ni su coche un rasguño.

Este vídeo retrata la dimensión de la desgracia. La filmación del accidente en sí mismo está inversa de izquierda a derecha. Tras el accidente, se ve pasar lentamente a Hawthorn en su Jaguar con el número 6.

Más de ochenta espectadores murieron en total. Entre setenta y ciento veinte sufrieron mutilaciones por las piezas de los automóviles, aunque lograron sobrevivir. Otros murieron o fueron heridos cuando los bomberos trataron de apagar el fuego con agua. Una reacción química juntando el fuego con el agua y la estructura del coche, hecha con una aleación de magnesio, hizo que furiosas llamaradas salieran en dirección a lo que quedaba del público.

Hawthorn no se detuvo en *boxes* esa vuelta. Algunas fuentes apuntan a que iba demasiado rápido cuando vio la señal de detenerse, se pasó de largo y dar marcha atrás estaba prohibido. Otras dicen que ante el accidente justo enfrente de *boxes*, su equipo optó por hacerlo seguir una vuelta más para evitar posibles daños adicionales. Cuando al fin paró en la siguiente vuelta, al quitarse el casco Hawthorn era un mar de lágrimas, según la versión del equipo.

La carrera siguió a pesar de todo, según la explicación oficial porque se optó por continuar para



evitar que los espectadores abandonaran el circuito en masa, obstruyendo así el fluido tráfico de ambulancias yendo y viniendo del circuito. Adicionalmente, la mayor parte de las fuentes apunta a que los pilotos no eran conscientes de la gravedad de la desgracia, por difícil de creer que pueda parecer.

Pasadas unas horas Jaguar y Mercedes cambiaron de pilotos en su primer coche. Así, Hawthorn cedió el volante a Ivor Bueb, un piloto a años luz de la élite. En cuanto al sustituto de Fangio, era el brillante Stirling Moss, con una alucinante lista de victorias en su haber a pesar de tener solamente veinticinco años. Moss fue antes ese año el campeón de la también prestigiosa carrera italiana Mille Miglia, y terminaría el campeonato de Fórmula 1 de 1955 segundo detrás de Fangio.

Así las cosas, el Mercedes pronto superó cómodamente al Jaguar y hacia medianoche ya superaba al constructor inglés por más de dos vueltas.

Fue sin embargo John Fitch, el segundo piloto del Mercedes de Levegh, el que alteró el curso de lo que parecía una cómoda victoria de Mercedes. Cuando el accidente sucedió, Fitch estaba en el camión de Mercedes, bebiendo café con la esposa de Pierre Levegh, y fue entonces cuando oyeron una explosión. Fitch entonces pidió a madame Levegh esperar mientras él iba a ver qué había sucedido. Fue entonces cuando vio el horror ante sus ojos, la escena más propia de una batalla campal que de una carrera, los cadáveres, y entre ellos el de su compañero de carrera. Cuando volvió al camión, sin decir palabra y en la cara una mueca de dolor, madame Levegh asintió: «Lo sé, Fitch. Ha sido Pierre. Está muerto. Sé que está muerto».



Una de las fotografías tomadas por un soldado estadounidense que fue a presenciar la carrera, de nombre Jimmy Prickett. En ellas se ven los resultados del accidente. (DP)

Horas después, Fitch oyó a un reportero amigo suyo decir que la cifra de muertos andaba sobre las sesenta y cinco (luego esta cifra incrementaría, aunque aún a fecha de hoy la cifra final sigue sin estar clara pero se sitúa por encima de los ochenta), y Fitch tomó una resolución. Fue hacia uno de los jefes de equipo de Mercedes y le propuso abandonar la carrera. Fitch dejó entrever



cómo una victoria de Mercedes ante tantas muertes francesas tendría un gusto amargo para todos. Esto, recordemos, lo dijo un exsoldado estadounidense que luchó contra el Tercer Reich y fue hecho preso de guerra por los nazis, a los directivos de una constructora que apenas años atrás lucía la esvástica en sus bólidos.

Tras unas horas de deliberación en las que los coches siguieron rodando y la dupla compuesta por Fangio y Moss dominando la carrera, Mercedes decidió que la lectura de Fitch era la correcta, y mandó a sus dos coches restantes abandonar. Fueron entonces al *box* de Jaguar para sugerir que tal vez ellos también deberían abandonar, puesto que el accidente empezó por una maniobra suya. Frank «Lofty» England, director de Jaguar, declinó alegando que, puesto que habían pasado ya seis horas desde el accidente, tenía poco sentido abandonar a esas alturas.

Por supuesto, Jaguar heredó así una fácil victoria que Hawthorn celebró por todo lo alto, champán y besos a chicas incluidos. La prensa francesa no perdonaría semejante gesto y lo vilipendió, culpándolo asimismo del accidente. Otros eligieron culpar a Levegh (a fin de cuentas, los muertos no pueden denunciar por difamación), mientras que Hawthorn culpó a Macklin en un libro autobiográfico, quien sí lo denunció.

Aunque, siendo objetivos, lo que sucedió fue un desgraciado incidente de carrera en el que demasiada gente murió debido a la ineficacia o nulidad de las medidas de seguridad, más que a la negligencia de cualquiera de los pilotos involucrados. A fecha de hoy el automovilismo ha evolucionado enormemente en cuanto a seguridad tanto como para pilotos como espectadores, y afortunadamente la muerte ha sido prácticamente erradicada. Ha costado muchas vidas y mucho esfuerzo, pero hay sin duda más por venir.



Mike Hawthorn celebrando con champán su victoria. Foto: DP.

Mike Hawthorn volvió a Le Mans los tres años siguientes hasta 1958, aunque no logró volver a vencer. Sí ganó el campeonato de pilotos de Fórmula 1 ese mismo año, tras lo cual anunció su



retirada de la competición. No lo matarían sus riñones, sino él mismo en un accidente de carretera, seis meses después, cuando perdió el control de su coche (un Jaguar, de hecho) tras adelantar a un amigo (quien conducía un Mercedes) en lo que parecía una carrera ilegal.

Juan Manuel Fangio siguió compitiendo también hasta 1958, logrando cinco campeonatos de Fórmula 1 en un récord que duraría casi cincuenta años hasta que Michael Schumacher finalmente se lo arrebató, aunque el mismo alemán declaró que Fangio estaba a un nivel muy por encima del suyo. Con un imponente e inigualable 46.15% de victorias en F1 respecto a todas las carreras que disputó, «el Maestro» se retiró siendo reconocido mundialmente, ya con cuarenta y siete años, aunque una gran carrera quedaría como vacío en su casillero de logros: tras 1955, Fangio no volvería a correr jamás en Le Mans.

Lance Macklin abandonó la competición pocos meses después tras un accidente en el circuito de Dundrod, en Irlanda del norte. Macklin estrelló su coche al esquivar otro accidente en el que dos pilotos murieron. Su novia le pidió que abandonara las carreras y Macklin, aún enamorado del deporte pero dolido por todo lo experimentado recientemente, decidió que efectivamente era el momento de colgar el casco.

John Fitch se retiró de la competición en 1964 y consagró su vida a mejorar la seguridad no solo en los circuitos de carreras sino también en las carreteras, contribuyendo a salvar un gran número de vidas en ambos ámbitos de la automoción. Solo con su «Fitch barrier», un atenuador de impactos basado en bidones llenos de arena (un sistema ampliamente usado en los Estados Unidos), se calcula que ha salvado unas diecisiete mil vidas desde su introducción en los años sesenta. Fitch murió a los noventa y cinco años en 2012 dejando un gran legado, premiado con varias distinciones desde el entorno militar por los servicios prestados en la guerra hasta ser miembro del Salón de la Fama de múltiples asociaciones deportivas.