

## Leopoldo Canetoli

**A**nche se è inserita nell'attuale Campionato del Mondo Sport Prototipi, come terza prova della serie, la 24 Ore di Le Mans è decisamente una gara a parte. Sempre di più anche per la testardaggine dei suoi organizzatori, che insistono nel volersi isolare per mantenere intatte certe tradizioni. Che sia stata una delle tre corse più importanti del mondo, assieme alla 500 Miglia di Indianapolis, e al GP di F.1 di Monza, ormai lo sanno tutti. Teatro di grandiose sfide, che si protraevano per tutta una giornata, è stata anche - e troppo spesso - testimone di incidenti mortali, soprattutto a causa di quel terribile rettilineo delle Hunaudieres, lungo, eterno e pieno di salti e gobbe, che ha sempre messo a durissima prova mezzi meccanici e piloti, specie nella fase notturna.

Le Mans da rifare? Le Mans intoccabile? I giudizi dei piloti cominciano ad essere più dalla parte della prudenza. Rimane solo Henri Pescarolo che sostiene che l'attuale tracciato non va assolutamente toccato, pena la fine della gloriosa gara. Ma di questo abbiamo già detto la scorsa settimana, sulle pagine di ROMBO. Forse merita di tornare su immagini più colorate, particolari, che solo in questa gara si possono trovare. Sì perchè, nel bene o nel male, Le Mans fa proprio razza a parte.

**F**a  
 razza a sé  
 la 24 ORE:  
 pur tra errori  
 e tragedie  
 conserva un suo  
 significato

fotocolors PHOTO 4

**LE MANS notte**



UNA VOLTA NELLA vita è una emozione da provare, la notte della 24 Ore! Sì, perché, per quelli che non ci sono mai stati, bisogna spiegare che, all'interno del circuito, funzionano per tutta la notte ristoranti, bar, pizzerie, e un completo luna park. Se si è ben riparati per il freddo, tra una sciabolata di fari e le luci degli stop accese, si può ben passare il tempo. Lo sanno molto bene gli inglesi, che le birre le comprano a cassette, con risultati talvolta disgustanti già di prima mattina.

Le Mans, quando cala il sole, si trasforma. Ma non muta purtroppo il ritmo della gara, mettendo a dura prova i riflessi dei piloti e la resistenza dei meccanici, costretti a riparazioni di emergenza, alla luce delle torce, che spesse volte diven-

## LE MANS NOTTE

tano causa di incidenti. Chi può sostenere, ad esempio, che dopo la riparazione effettuata dopo la mezzanotte sulle sospensioni posteriori della Porsche di Gartner, la vettura fosse di nuovo in ordine? Per andare a trecento e passa all'ora bisogna che tutto sia perfetto. Ma chi le controlla le convergenze, tutti i bulloni tolti e stretti in piena notte? In effetti non sono stati pochi, anche quest'anno, per eccesso di scrupolo, a non affrontare «ricostruzioni» di vetture incidentate, che con una sosta di qualche mezz'ora potevano essere rifatte.

Ma torniamo allo spettacolo, anche questo unico al mondo (dicono che Daytona non sia la stessa cosa...), condito di profumi di salsicce e crepes che rendono la zona dietro il paddock una autentica fiera. Per non parlare di certi ristorantini raffinati: ce n'era uno che offriva menù fisso, metà aragosta e bottiglia di champagne, con tavolo vista pista! Intanto ai box, con i numeri illuminati, continuava la kermesse. E purtroppo, anche quest'anno, per qualcuno con gli occhi umidi. La notte di Le Mans, bella e cattiva, si era portata via, ancora una volta, una giovane vita.

## Sempre più giallo

Il presidente Balestre, che per anni ha lavorato con passione per rilanciare le gare endurance, lo aveva previsto. I giapponesi sono molto interessati a questo tipo di gara, e sono sbarcati in terra di Francia quest'anno in maniera massiccia. L'ufficio stampa della 24 Ore ha ricevuto accrediti e richieste di lasciapassare, tra giornalisti, operatori e fotografi, da oltre 400 persone! E in effetti aggirandosi nella lunga corsia box, non si incontrava altro che piccoli e gentili nipponici, carichi di lunghi obbiettivi,

che hanno immortalato tutto. Per non parlare di un paio di troupe televisive, con tanto di intervistatrici, che con la loro vocina stridula, e il parlottare per noi europei decisamente ridicolo, hanno curato servizi e rubriche continuamente. I giapponesi, si sa, sono tutti molto simili, per cui era difficile distinguere anche i vari personaggi, alcuni molto importanti che sono arrivati a Le Mans, tutti organizzatissimi, con traduttrici simultanee. Altrettanto organizzate le squadre, con i meccanici dalle



Presenti in forze le vetture giapponesi, hanno dimostrato buona preparazione, ma motori ancora scarsi di potenza. Ma soprattutto non sono riuscite a terminare la gara, né la Mazda, **a sinistra**, né questa Nissan **a destra**

fotocolors PHOTO 4



Sfoggio di code lunghe a Le Mans, da quella tricolore della Porsche Brun di Massimo Sigala, a quella a «papera» della Porsche 961 (1), poi ancora la Porsche 956 di Boutsen (2), la March Nissan di Hoshino (3), la Porsche 956 di Ballabio (4), la 956 del team Jost di Barilla (5), la Sauber Mercedes (6), la Jaguar ufficiale (7) e la Sauber '85 (8)

## Per la «notte» d'ob



cui tasche spuntavano antenne radio, e i box con grossi computer per seguire la gara. Praticamente solo la Honda, che si è tuffata sulla F.1 non era presente. C'era la Toyota, con le due squadre Tom's e Dome (su quest'ultima anche il nostro Beppe Gabbiani, che per struttura atletica dominava sui giapponesi...) e vetture nuove, anche se con motori ancora poco potenti. C'era la Nissan, che come è noto si avvale di telai March, con le versioni '86 (il cui telaio pesa un centinaio di chili in me-

no) e quella '85. C'erano le Mazda, con i loro motori rotativi, che però quest'anno non sono riuscite a finire la gara. E c'erano tutti i gommisti, da Yokohama a Dunlop, a Bridgestone che servivano, oltre alle loro squadre anche diversi team europei, come le Porsche 962 e 956 del team Kremer. Anche quest'anno i giapponesi sono stati battuti in grande stile. Ma hanno imparato ancora qualcosa. E bisogna mettere anche loro in conto, per le prossime edizioni.



Una delle particolarità tecniche che più balzano all'occhio, nelle vetture che vanno a correre a Le Mans, è quella accennata coda lunga che l'aerodinamica impone come soluzione più appropriata per un tracciato così veloce, e con un così lungo e importante rettilineo, dove i trecento orari sono una dimensione comune a tutti quanti. Quindi solo in questa prova, in tutto il mondiale, vengono usate queste appendici aerodinamiche, con tutti i rischi del caso. Sperimentate poco e male, in molte occasioni, se non studiate alla perfezione, sono servite da superfici «portanti» per far decollare tragicamente le vetture, come bolidi impazziti.

Il regolamento non le vieta, e quindi via con le code. Jochen

## obligo l'abito lungo

Mass, che della 24 Ore ha una certa esperienza, in occasione della conferenza stampa annuale, parlando di sicurezza, ha fatto quest'anno una interessante proposta: «Visto che non volete togliere, o rallentare il rettilineo della Hunaudieres, perché almeno non togliamo le code lunghe, per diminuire le velocità massime? Basterebbe omologare a inizio anno una certa configurazione aerodinamica e stop, niente evoluzioni di questo tipo».

E' stato ascoltato con interesse dai colleghi, sopportato dai tecnici. E la cosa è morta lì.

Tornando alle code 1986, c'è da dire che non si è visto molto di nuovo. Solo le Porsche ufficiali, per mantenere le code che già avevano usato la scorsa stagione, sono ricorse a gomme da 16 pollici invece di quelle da 19, che non stavano nel passaruota. Le altre 956 e 962, tutte rigorosamente con coda lunga, avevano adattamenti di vario tipo. Anche le Jaguar ufficiali, tornate a Le Mans dopo tanti anni, si erano completamente adeguate a questa livrea, che è diventata un po' il simbolo di questa corsa velocissima.

## Bilancio ITALIA '86

Gli organizzatori lo hanno sperato sino alla fine, che le squadre italiane cambiasero programma e venissero alla 24 Ore. Ma si sa, questa è gara talmente particolare che bisogna mettere in bilancio una macchina apposita, per venire e far bella figura. Così ancora assenti le Ferrari, anche quelle private, e le Lancia, che almeno in prova movimentavano le cose. Della Lancia si è visto solo il responsabile tecnico, l'ing. Lombardi, che con matita e taccuino appuntava tutti i consumi, e con una minicamera immortalava le poche soluzioni nuove che gli sembravano interessanti.

Assenti le case tricolori, pochi anche i colleghi giornalisti (si contavano sulle dita di una mano, sino a quando non sono arrivati in gruppo alcuni invitati da una casa di profumi, sponsor della Mercedes) per seguire le vicende della corsa, e i piloti italiani che erano iscritti.

Tutti gli occhi puntati naturalmente su Paolino Barilla, «rigatoni» per gli amici, vincitore della scorsa edizione con la Porsche del team Jost. «Rigatoni» ha fatto il massimo, curato a vista da fratelli e amici: ma

questa volta il motore lo ha tradito, quando ancora stava lottando per la vittoria. Un'altra squadra con piloti italiani era il team Brun, che allieva Massimo Sigala e l'argentino-italianizzato Poppy Larrauri. Se Massimo ha avuto sfortuna, messo fuori causa da un paio di motori che hanno accusato la stessa avaria in prove e gara, è andata meglio per Poppy Larrauri, che è riuscito ad agguantare il secondo posto assoluto. Meno bene è andata a Ballabio, che comunque è finito quinto: entro i primi dieci, e precisamente nono, è arrivato Baldi, anche lui con una Porsche 956.

Chi poteva finire, primo dei giapponesi, con la Toyota Dome, era lo sfortunato Beppe Gabbiani, che a pochi minuti dalla fine ha rotto il motore, andato ingloriosamente arrosto. Altri italiani erano Brancatelli e Cheever sulle Jaguar, che non sono arrivati al traguardo. Unica macchina italiana presente era la Alba di Taverna-Palma, con gli svizzeri Vanoli e Pallavicini. Ma la macchina, nuovissima, ha accusato tanti di quegli inconvenienti da non arrivare nemmeno ad accendere i fanali.



Parmigiano reggiano a confronto: Barilla parla con Baldi. Sotto, ancora due piloti tricolori presenti a Le Mans, Gabbiani e Ballabio

