

IL RECORD ASSOLUTO DI VELOCITA' SU TERRA GLI ANNI D'ORO 1927-1939

Conferenza di Ugo Fadini
Milano, 21 ottobre 1999

Lo scorso 29 aprile 1999 si è celebrato senza clamore, anzi, per la verità senza quasi che il mondo dell'automobile se ne accorgesse, un centenario importante: nel 1899, **Camille Jenatzy**, sulla vettura elettrica *Jamais Contente*, dopo una sfida con il **Conte di Chasseloup-Laubat** sulla sua *Jeantaud*, aveva per la prima volta superato il "muro" dei 100 km orari sulla distanza di un chilometro. E in perfetta salute, contrariamente a quanto previsto dai soliti esperti, che pronosticavano ogni genere di sciagure a quella velocità pazzesca.

Anche se tecnicamente quello era il sesto primato iscritto nell'albo d'oro, (il primo, a nome di Chasseloup-Laubat, risaliva a pochi mesi prima, al 18 dicembre 1898), possiamo considerare quel primo, spettacolare traguardo come il vero inizio della storia del record Mondiale di Velocità su Terra o "Land Speed Record", come lo definisce la lingua inglese. Dell'uno come dell'altro anniversario, comunque, si sono ricordati davvero in pochi.

Allo stesso modo, poco più che un'attenzione distratta, diciamo così, ha attirato, quasi esattamente due anni fa (il 15 ottobre 1997), un altro avvenimento abbastanza sensazionale: il primo record supersonico stabilito dal pilota della RAF **Andy Green** con il *Thrust SSC* di Richard Noble.

Naturalmente non c'è molto da sorprendersi. Con le ben più spettacolari conquiste dell'umanità negli ultimi decenni, il record di velocità su terra è diventato argomento buono tutt'al più per un trafiletto veloce, giusto se resta spazio, mentre la gente parla con tono divertito di "quei matti che corrono sul lago salato". Per poi magari prendere molto sul serio sport estremi ben più "folli"...

Non è stato sempre così. Ci sono stati tempi in cui nella conquista del record su terra (ma anche di quelli sull'acqua e nell'aria) veniva messo in gioco il prestigio di una nazione e i piloti che lo conquistavano erano considerati dei veri eroi, accolti al loro ritorno in patria da folle osannanti, ricevuti e onorati dalle autorità. In più di un caso furono organizzate vere e proprie sfilate trionfali per il pilota e per la macchina! Ciò è particolarmente vero negli anni che il titolo di questo incontro definisce gli anni d'oro, fra il 1927 e lo scoppio della seconda guerra mondiale.

Se l'indicazione del 1939 come fine del periodo è piuttosto ovvia, considerato che dopo la guerra da un lato i tentativi si rarefanno, e soprattutto l'attenzione del pubblico, come dicevo, viene distratta da altre conquiste, la scelta del 1927 come anno di inizio va giustificata.

Innanzitutto, su di un piano generale, gli anni Venti sono quelli della definitiva affermazione, al di là di ogni possibile residua resistenza, dell'automobile come protagonista e motore del progresso. Non è ancora alla portata di tutti, ma già si intuisce che presto lo sarà di molti; per tutti è comunque una presenza abituale sulle strade e nelle città; ha ormai acquisito una fisionomia definita e sta rapidamente evolvendo in un oggetto anche bello da vedere, seducente; anche le corse automobilistiche ormai sono eventi popolari e i piloti più famosi sono conosciuti e amati anche al di fuori della cerchia delle persone che possono permettersi di possedere un'auto. Di conseguenza, anche la competizione per il record assoluto, che prima riguardava pochi appassionati competenti, diventa di interesse generale.

Con un prologo nel 1922, dal 1924 i tentativi cominciano a succedersi con frequenza sempre maggiore. Perché allora proprio il 1927? Come per ogni scelta, c'è un margine di arbitrarietà, ma ci sono anche varie ragioni, alcune sostanziali, altre abbastanza causali, che coincidono nell'indicare il 1927 come appropriato.

Innanzitutto, da poco (1924) la AIACR (Association Internationale des Automobiles Club Réconnus) ha riorganizzato la regolamentazione dei tentativi di primato, portando finalmente un po' di chiarezza in una materia che col passare degli anni era andata ingarbugliandosi (per inciso, solo da quel momento vengono definite le diverse classi di cilindrata e nascono quindi i primati di classe, o "internazionali", come vengono definiti ufficialmente per distinguerli da quelli "mondiali", ovvero senza limiti di classe, che fino ad allora erano stati gli unici riconosciuti).

La AIACR ha inoltre deciso di accettare più di una organizzazione in uno stesso Paese. Si creano quindi le premesse perché da un lato la American Automobile Association accetti finalmente di rispettare le regole stabilite dalla AIACR riguardo ai record e dall'altro quest'ultima accetti finalmente la AAA come rappresentante degli USA. Fino a quel momento infatti, la AIACR accettava nel proprio seno solo un Club per ogni paese: per gli Stati Uniti era l'*Automobile Club of America*; il quale però non si occupava di sport, che era invece organizzato dalla rivale American Automobile Association, che, di conseguenza, si faceva un punto d'onore di ignorare le regole stabilite dalla AIACR; in particolare quella, già in vigore dal 1910, che stabilisce l'obbligo, per i record su breve distanza, di effettuare due passaggi in direzione opposta sulla stessa base misurata, computando la media dei tempi per stabilire la velocità ufficiale (regola che è in vigore tutt'ora).

Anche sui sistemi di cronometraggio c'erano punti di vista diversi, con la conseguenza che per parecchi anni i record "mondiali" riconosciuti in America vedevano velocità sensibilmente superiori a quelle dei record, ugualmente "mondiali", riconosciuti in Europa. Con le conseguenze che potete immaginare.

La "pace" viene sanzionata, grazie agli sforzi diplomatici dello stesso pilota, proprio in occasione del fortunato tentativo di Henry Segrave con

la Sunbeam 1000 CV, di cui parleremo fra poco, che anche per altri aspetti si presta a simboleggiare l'inizio del periodo che ci interessa. Da quel momento finalmente ci sarà a tutti gli effetti un solo record assoluto riconosciuto al di qua e al di là dell'Atlantico.

E qui mi si perdonerà se apro un'altra parentesi "regolamentare". Occorre infatti chiarire che cosa si intende per "Record Assoluto di Velocità su Terra" o "land speed record". Questo primato, infatti, nei regolamenti semplicemente non esiste: è una pura astrazione. I regolamenti prevedono i record mondiali sul km e sul miglio lanciati, che per ovvie ragioni registrano invariabilmente le velocità più elevate. Ed esistono naturalmente liste ufficiali di questi due primati. Poiché però quello che a tutti interessa è sapere quali siano la macchina e il pilota più veloci in un dato momento, si è fissata nel corso degli anni una "lista" che vede susseguirsi di volta in volta record sul miglio o sul km, a seconda di quale sia risultato il più veloce, o di quale sia stato effettivamente cronometrato a seconda delle abitudini del paese in cui si svolge il tentativo.

Ma è bene chiarire che una tale lista non ha alcun carattere ufficiale, viene redatta di volta in volta da un giornalista o dall'autore di un libro sull'argomento e, non a caso, si notano talvolta delle discrepanze fra le diverse versioni della lista, soprattutto per i primi anni, in cui i primati erano stabiliti con criteri diversi al di qua e al di là dell'Atlantico. Fino al punto che talvolta in questo immaginario albo d'oro viene registrata come record assoluto, per esempio, una velocità sul miglio inferiore a quella stabilita sul km dalla stessa macchina, nello stesso tentativo!

(INSERIRE QUI FOTO MODELLO n. 1, SUNBEAM 1000HP, ROSSA-DISCONITNUED MODELS)

Ma ritorniamo alle ragioni della scelta del 1927. In occasione del tentativo di **Henry Segrave** con la Sunbeam 1000HP si "unifica", per così dire, anche il luogo deputato ai tentativi di record, la spiaggia di Daytona, che per la prima volta viene usata da un team europeo e verrà usata per tutti i tentativi successivi, tranne uno, fino al 1935, non disponendo ormai più l'Europa di un percorso adatto alle velocità in gioco.

Velocità che, con il raggiungimento dell'obiettivo delle 200 miglia orarie, si allontanano definitivamente da quelle raggiungibili da altri tipi di automobili, anche da corsa..

Velocità strabilianti e primati accettati universalmente fanno sì che l'interesse per il record esploda, letteralmente, coinvolgendo finalmente anche il grande pubblico.

Per inciso, alla fine del periodo di cui parliamo, appena tredici anni più tardi, la velocità sarà praticamente raddoppiata, si avvicinerà infatti ai 600 km/h. Sarà interessante notare che oggi, per le automobili propriamente dette, il primato è ancora intorno ai 660 km/h.

La Sunbeam 1000HP simboleggia anche un altro importante cambiamento che sanziona il passaggio ad un periodo diverso nella storia del primato: fino allora, le macchine che hanno conquistato il

record non si discostavano molto, nella loro concezione, dalle normali auto da corsa contemporanee, salvo per le dimensioni e per l'adozione di motori di cilindrata molto maggiore, ormai già da qualche anno generalmente di provenienza aeronautica. Macchine che in realtà venivano quasi sempre usate anche per altri tipi di competizioni, corse in salita, gare sul circuito di Brooklands e via dicendo. Anche dal punto di vista aerodinamico, assomigliavano in tutto e per tutto alle macchine da Grand Prix, o a quelle di Indianapolis nel caso di quelle americane, tutt'al più con una coda più lunga o una carenatura davanti al radiatore. Con la Sunbeam 1000HP si cambia decisamente strada: continuano a essere usati i motori d'aviazione, spesso piuttosto anziani, ma capaci di fornire molta potenza e relativamente pochi problemi, ma le macchine cominciano ad essere progettate specificamente per il record assoluto, con caratteristiche, come raggio di sterzata limitato, passo molto lungo, carrozzerie basse e con sbalzi notevoli, specialmente dietro, che ne renderebbero impossibile un diverso uso.

Questo non vuol dire che le soluzioni tecniche siano particolarmente avanzate, spesso è vero il contrario, semplicemente che si delinea un tipo di veicolo fortemente specializzato per quell'uso specifico. In particolare, acquista un'importanza irrinunciabile l'aerodinamica: scienza che all'epoca non è certo molto sofisticata, e questo sicuramente si vede in più di uno di questi veicoli, ma della cui importanza ormai nessuno più dubita.

Vi è, infine, una ragione, a definitiva conferma dell'opportunità di scegliere il 1927 come punto di partenza del periodo aureo del record assoluto di velocità su terra, una ragione molto poco tecnica, ma di grande importanza storica, che risulterà lampante non appena avrò pronunciato il nome di una macchina che debutta agli inizi di quell'anno: il Blue Bird di **Malcolm Campbell**.

Ancora oggi, per quanto poco uno sappia dei record di velocità, le prime parole che gli vengono in mente, oltre a Lago Salato (e spiegheremo più tardi come questa definizione sia in realtà errata), sono senz'altro Campbell e Bluebird. Certo, un po' aiuta la confusione con il figlio Donald, delle cui imprese, non sempre fortunate, furono piene le pagine dei giornali negli anni Sessanta, ma è certo che questa quasi omonimia fra record assoluto e Campbell e Blue Bird si giustifica ampiamente. Malcolm Campbell, o Sir Malcolm Campbell, come sarà chiamato dopo il conferimento del titolo da parte del Re d'Inghilterra nel 1931, è il pilota che compare per il maggior numero di volte nell'albo d'oro, ben nove nell'arco di undici anni, un record nel record, che sicuramente non potrà mai più essere superato. (Per gli amanti delle statistiche, solo Craig Breedlove si avvicinerà, conquistando il record 5 volte, mentre altri sei piloti seguono da lontano, con tre successi ciascuno: Jenatzy e Chasseloup-Laubat, poi Segrave, Eyston e Cobb per finire col rivale di Breedlove, Art Arfons). Breedlove, per inciso, è l'unico che possa ancora sperare di aggiungere ancora un record al suo palmarès e, dopo la

sconfitta del 1997, ha annunciato di recente che ritenterà ancora nel 2000.

Ma non è solo questione di statistiche. La determinazione di Campbell, la sua caparbia e il suo spirito patriottico nel perseguire l'obiettivo di mantenere il record in mani britanniche, facendo costruire e ricostruire di anno in anno la sua macchina, senza badare a spese, con sommo spregio di ogni ragionevolezza, per di più senza mai essere davvero soddisfatto dei record stabiliti di volta in volta, sempre inferiori alle sue attese, ne fanno il personaggio simbolo di un'impresa che, è inutile sforzarsi di sostenere il contrario, dal punto di vista del progresso tecnologico ha portato pochi frutti, salvo che nel campo, sicuramente importante dei pneumatici e, anche se non nella misura che si potrebbe pensare, in quello dell'aerodinamica.

All'alba del 1927 Campbell, noto ancora come Capitano Campbell (in mancanza d'altri titoli si usava, nell'Impero britannico, conservare nella vita civile il grado acquisito nel servizio militare: abbiamo così, nella storia dei record, due capitani, Campbell e **George Eyston** e un maggiore, Henry Segrave, oltre all'altro maggiore, "**Goldie**" Gardner, famoso per i record con la MG), è già un pilota ben noto, non un fuoriclasse, ma sicuramente un buon pilota, protagonista abituale delle gare sul circuito di Brooklands alla guida di ogni genere di vettura (Bugatti, Alfa, Talbot, Itala, Ballot, Sunbeam per nominarne solo alcune), ma soprattutto ha già conquistato due volte, nel 1924 e nel 1925, il titolo di uomo più veloce sulla terra alla guida della Sunbeam 350HP, la stessa con cui già K.L. Guinness aveva conquistato il primato nel 1922 e che veniva usata anche a Brooklands e in altre competizioni "sprint" in Inghilterra.

Campbell correva spesso per la Talbot in quegli anni: aveva convinto Louis Coatalen a vendergliela, l'aveva modificata, soprattutto nell'aerodinamica, e l'aveva ribattezzata Blue Bird, il nome-portafortuna che dava a tutte le sue macchine (e alle sue barche) da quando, nel 1912, aveva assistito alla rappresentazione dell'omonima favola teatrale di Maeterlinck ("L'Oiseau Bleu"). A proposito, una piccola curiosità: Malcolm Campbell usa sempre scrivere il nome Blue Bird, con le due parole staccate; solo le macchine del figlio Donald si chiameranno Bluebird in un'unica parola.

Con la Sunbeam aveva superato per primo la "barriera" delle 150 miglia orarie, ma ora voleva essere il primo a superare le 200 miglia orarie e per questo obiettivo aveva deciso di farsi costruire, a proprie spese (si parla di 9.500 sterline), una macchina appositamente progettata. Se lo può permettere: è infatti ricco di famiglia e abile di suo negli affari (si occupa di automobili, come rappresentante di varie case continentali) e il denaro, come vedremo, non costituirà mai un ostacolo nella sua carriera di recordman.

Anche se l'aspetto della macchina è ancora fondamentalmente quello di una Grand Prix, con le ruote scoperte e prive di qualsiasi correttivo aerodinamico, è già in realtà una macchina molto specializzata, che,

soprattutto per le sue dimensioni, non potrebbe essere usata efficacemente in nessun'altra situazione, neppure sul circuito di Brooklands. Con la quasi contemporanea Djelmo, che ha caratteristiche abbastanza simili, costituisce in questo senso una specie di anello di congiunzione, di momento di passaggio, fra macchina multiuso di concezione tradizionale e veicolo specializzato.

Il telaio, progettato inizialmente da **Amherst Villiers**, i cui rapporti con Campbell però si interromperanno di lì a poco, è costruito dalla Vickers, è ovviamente molto solido, ben disegnato, con due longheroni scatolati e rinforzi trasversali, con sospensioni semiellittiche e freni servoassistiti sulle quattro ruote.

Responsabile del progetto generale diventa un ingegnere italiano, **Giuseppe Maina**, amico del capo-meccanico di Campbell, **Leo Villa** (che è non è di origini italiane come si potrebbe pensare, ma ticinesi e scozzesi per parte di madre; dopo essere stato il meccanico di Giulio Foresti, Villa diventerà per Campbell quasi uno di famiglia, e resterà poi al fianco anche del figlio Donald nei suoi tentativi degli anni Cinquanta e Sessanta). Di suo disegno, in particolare, sono l'asse anteriore, lo sterzo, la frizione e la scatola del cambio epicicloidale a tre velocità, posizionata sotto al sedile del pilota, che di conseguenza è seduto piuttosto in alto.

Tutto è realizzato appositamente, tranne il motore, che è un Napier Lion d'aviazione di 24 litri, un dodici cilindri, sistemati in tre bancate di quattro secondo uno schema che gli inglesi chiamano "broad arrow", che ha una potenza fra 450 e 500 cavalli.

Sarà bene far notare a questo punto che questo non è, come a volte si legge, il "primo" Blue Bird di Malcolm Campbell (Sunbeam 350 e macchine da circuito a parte, naturalmente). È "il" Blue Bird, l'unico: negli anni successivi verrà modificato radicalmente e ricostruito parecchie volte, ripresentandosi ogni volta come una nuova macchina, ma sarà sempre lo stesso veicolo, quello che concluderà la sua carriera nel 1935 e che si può ancor oggi ammirare, completamente restaurato, al nuovo museo del circuito di Daytona.

Chiusa la parentesi, torniamo al 1927, ed esattamente al 2 gennaio, quando Campbell porta per la prima volta sulla spiaggia di Pendine, nel Galles, il suo Blue Bird nuovo fiammante, appena completato dopo due anni di lavoro.

Perché tanta fretta? Perché il Blue Bird è stato progettato con le tre miglia al minuto, o 180 miglia all'ora (circa 290 km/h) come obiettivo, ma nel frattempo **Parry Thomas** si è avvicinato di molto a quella velocità, mentre si parla insistentemente di una nuova Sunbeam capace di 200 miglia orarie: qualche settimana di ritardo e la sua costosissima macchina rischia di essere già superata!

Campbell incontra subito parecchi problemi. La macchina tende a sprofondare nella sabbia troppo morbida, poi, quando si riesce finalmente a provarla, il nuovo cambio si rifiuta di funzionare e la macchina deve tornare nell'officina di Campbell. Quando ritorna a Pendine, le condizioni non sono migliorate, piove anzi a dirotto. Vengono

finalmente effettuati dei tentativi cronometrati, che si avvicinano al record, ma senza raggiungerlo. Poi durante una prova scoppia una gomma, lacerata dalle conchiglie taglienti della spiaggia. Si tenta di tutto: frotte di bambini vengono mandati a raccogliere le conchiglie, si prova a scavare dei canali di scolo che invece peggiorano la situazione. Si deve infine attendere il 4 febbraio, quando finalmente le condizioni sono almeno passabili e Campbell riesce finalmente a strappare il record a Thomas con una velocità di 281,45 km/h. Non sono le 180 miglia che Campbell sperava, ma visti i soldi che Campbell ha speso, almeno è un risultato concreto.

Un mese più tardi, Parry Thomas, nel tentativo di riprendersi il record, muore nel primo incidente mortale nella storia del record assoluto (che in definitiva non saranno molti, anche se purtroppo altri due si verificheranno nei due anni successivi). Triste fine per un personaggio molto amato nei circoli sportivi britannici e che era considerato il miglior pilota di Brooklands. La sua morte sanziona nel più tragico dei modi la fine di un periodo: la sua Babs è infatti l'ultima espressione della vecchia filosofia, che proprio con il Blue Bird e la Sunbeam 1000HP sta per essere definitivamente superata: la grossa vettura multiuso, con un telaio essenziale e robusto e un gigantesco motore d'aviazione (nel caso un V12 Liberty da 27 litri).

Anche se Thomas, che è un valente ingegnere (era stato capo progettista della Leyland) l'ha ampiamente modificata e l'ha dotata di una carrozzeria che la fa sembrare molto più moderna e raffinata di quanto non sia, è in fin dei conti una vecchia special, che ha già avuto una vita agonistica, con il nome di *Higham Special*, nelle mani di un altro abitué di Brooklands, il conte Zborowsky (quello delle Chitty Bang Bang), e che Thomas ha comprato solo perché non può permettersi di costruire una macchina ex-novo, che pure sarebbe perfettamente in grado di progettare. La sua Babs ha ancora la trasmissione a catena e proprio la rottura di una catena, che gli avrebbe quasi tagliato la testa, è stata considerata per anni la causa della morte di Thomas.

Pochi anni fa la macchina, che era stata sepolta nella sabbia della spiaggia dopo l'incidente, è stata disseppellita ed è ora esposta in un nuovo museo nei pressi della spiaggia. L'esame dei resti ha permesso di assolvere la catena come responsabile della morte del pilota, anche se le cause dell'incidente non sono state, né saranno mai chiarite.

La notizia della morte di Thomas raggiunge anche il transatlantico *Berengaria*, sul quale un altro pilota molto famoso, e stavolta non soltanto nei circoli sportivi inglesi, sta raggiungendo gli Stati Uniti, dove tenterà anch'egli di riconquistare il record assoluto. Il Maggiore **Henry O' Neal De Hane Segrave**, questo il suo nome completo, guiderà una macchina della quale allora si sa poco, una nuova Sunbeam, della quale sono circolate solo poche foto ampiamente ritoccate e che non a caso la stampa americana definisce talvolta, con un gioco di parole "Mystery S", anziché Sunbeam 1000HP, che è il suo nome ufficiale.

Una macchina all'avanguardia come concezione, a quanto si dice, ma della quale Segrave conosce almeno un particolare che d'avanguardia proprio non è: la trasmissione, che per ragioni di economia è ancora a catena, proprio come sulla Babs di Thomas. E' comunque ben protetta e in effetti non darà alcun problema, ma certo Segrave non deve sentirsi troppo tranquillo.

Segrave, a quell'epoca, è un pilota famoso, anzi, un ex-pilota, visto che, pur molto giovane, ha da poco annunciato il suo ritiro dalle corse per concentrarsi sui tentativi di record. Ha corso per anni con grande successo come pilota ufficiale del gruppo Sunbeam-Tabot-Darracq ed è stato l'unico pilota britannico (non lo definiremo inglese, visto che il padre era irlandese e la madre americana e lui stesso era nato a Baltimora) ad aver vinto dei Grand Prix nel continente, quello di Francia nel 1923 e quello di San Sebastian nel 1924.

Il "vizio" dei record gli è venuto nel 1926, quando, con una Sunbeam di soli 4 litri, ha conquistato l'assoluto sulla spiaggia di Southport, cedendolo poi, di lì a poco, proprio a Parry Thomas.

La nuova Sunbeam 1000HP, soprannominata anche "slug", cioè lumaca, (ovviamente per la forma, non per la velocità) è di concezione senz'altro avanzata, come si diceva, ma, pur essendo il prodotto di una vera potenza automobilistica, in realtà è stata costruita con molta più parsimonia di quanta ne abbia mostrata Malcolm Campbell, visto che a quanto si dice è costata all'incirca la metà. Nel progettargliela, l'equipe di **Louis Coatalen**, direttore tecnico del gruppo, della quale fa parte **J.S. Irving**, ha fatto ricorso, per quanto possibile, a componenti già disponibili in officina, a partire naturalmente dai motori: la Sunbeam non dispone di motori altrettanto potenti dei Liberty e dei Napier, Coatalen decide perciò di usarne due, due vecchi e 12 cilindri a V d'aviazione Sunbeam Metabele, con quattro a camme e 48 valvole, della cilindrata di 22 litri e mezzo ciascuno, per un totale di ben 45 litri e 900 HP scarsi (arrotondati a 1000 per motivi puramente pubblicitari).

Un motore sarà collocato al centro, in posizione convenzionale, l'altro sarà a cavallo dell'asse posteriore, con il pilota in mezzo. Due scatole del cambio a tre velocità, una per motore, collocate davanti al pilota e accoppiate, trasmettono il moto alle ruote posteriori mediante due catene. Solo il motore posteriore dispone di un sistema d'avviamento, quello anteriore viene messo in moto da quello posteriore mediante un collegamento volante, che veniva poi tolto. Segrave racconta in modo molto vivido e concitato le sue sensazioni quando ha assistito alla prima accensione dei motori nella macchina appena completata nelle officine Sunbeam, con il rumore assordante e le ruote che giravano a 210 mph.

La carrozzeria è concepita come una specie di barca rovesciata, non particolarmente raffinata nel disegno, ma per la prima volta copre anche le ruote. Quelle posteriori dovrebbero essere coperte anche da carenature laterali, anche se poi, dopo le prime prove, si opta per dei dischi di alluminio applicati sulle ruote a raggi, già adottati sia da Campbell sulla Sunbeam 350, sia da Thomas sulla Babs. Le gomme, che

erano in realtà, e saranno sempre in futuro, il vero problema e spesso il vero limite nella corsa alle massime velocità, erano state prodotte appositamente dalla Dunlop, che farà altrettanto, nel corso degli anni, per tutti i tentativi di record di team inglesi, fino al Thrust supersonico di due anni fa (metallo).

Per il tentativo è stata scelta la spiaggia di Ormond-Daytona, usata ormai da più di due decenni dagli americani per i loro tentativi di record, oltretutto per corse di vario tipo. Nessuna spiaggia in Europa offre non solo la compattezza di quella americana, ma neppure la lunghezza, ben dieci miglia (sedici km). Segrave, il cui carattere affabile ne fa, oltretutto un pilota molto amato, anche un perfetto diplomatico, è andato per tempo negli Stati Uniti, non solo a prendere accordi con la Camera di Commercio di Daytona, ma anche con la AAA, che, come abbiamo visto, riesce a convincere ad affiliarsi alla AIACR, ottenendo per il suo tentativo, per la prima volta in America, la approvazione dell'organismo internazionale.

La spedizione inglese viene accolta a Daytona con grande entusiasmo e l'occasione del primo tentativo di un team d'oltreoceano in suolo americano richiama, a quanto dicono i reportage dell'epoca, la cifra record di 30.000 spettatori.

La macchina ha percorso sì e no trecento metri da quando è stata completata, per cui molti problemi devono essere risolti in loco, ma Daytona offre un ambiente ben diverso rispetto alle spiagge inglesi, gelide e piovose. C'è un sole caldo, la spiaggia è in ottime condizioni e in pochi giorni la macchina è pronta per il tentativo ufficiale, che è anche l'unico, perché tutto fila a meraviglia e Segrave conquista i record sul km, sul miglio e anche quello sui 5 km, tutti a oltre 200 miglia di media, che erano l'obiettivo dichiarato del tentativo. Nel contempo, per la gioia di noi continentali, la Sunbeam abbatte per la prima volta anche la barriera dei 300 km/h. La velocità più alta è quella stabilita sul miglio, che in km/h risulta di 327,98.

La notizia corre rapidamente per telegrafo in tutto il mondo e mentre a Daytona si festeggia arrivano telegrammi di felicitazioni, fra i quali uno dice molto concisamente "Damn good show - Campbell".

Inutile dire che Campbell è già da tempo al lavoro per aggiornare il suo Blue Bird per un nuovo tentativo, per il quale userà anch'egli la spiaggia di Daytona. L'aggiornamento è radicale e prevede la sostituzione del motore con uno dello stesso tipo ma più potente e la sostituzione completa della carrozzeria con una nuova, più aerodinamica e con i radiatori collocati posteriormente in senso longitudinale, per permettere un frontale completamente chiuso. La macchina non sarà pronta prima dell'anno seguente.

Nel frattempo, appare una macchina di cui si parlava da tempo, e che era stata in effetti costruita già nel 1924, la *Djelmo*, progettata dall'italiano **Edmondo Moglia** e finanziata dal principe egiziano Djelaludin. Non ci dilungheremo troppo su questa macchina, se non per dire che si tratta in effetti di una macchina molto simile a una Grand

Prix, solo di dimensioni maggiori, con un 8 cilindri in linea di dieci litri e 350 CV e un cambio a due velocità. Era probabilmente un progetto di Coatalen e Bertarione, venduto poi al principe egiziano.

Quello che distingueva la Djelmo erano la carrozzeria, molto curata e aerodinamica, almeno per le concezioni dell'epoca, e la carreggiata posteriore molto stretta rispetto a quella anteriore. Sarebbe stata sicuramente una valida contendente per il record se avesse corso nel 1924 o nel 1925. Sulle ragioni dei continui rinvii, dopo continui collaudi sempre deludenti, circolavano voci non proprio benevole (si diceva che **Giulio Foresti**, oppure Moglia, che venivano pagati per la durata del progetto, ritardassero di proposito il debutto per garantirsi lo stipendio); in realtà non si era mai riusciti a far funzionare il motore a dovere; fatto sta che quando la macchina scendeva effettivamente in pista, nel 1927, si era già rinunciato al record assoluto e Foresti puntava solo a quello britannico, già assai lontano dalle prestazioni della macchina. In ogni caso, sulla spiaggia di Pendine, come al solito in condizioni tutt'altro che ideali, Foresti perdeva il controllo della vettura, che rotolava sulla sabbia per qualche decina di metri. Foresti ne usciva sotto shock, ma sostanzialmente integro e così si concludeva ingloriosamente l'ultimo fra i non molti capitoli della storia del record che abbiano visto la partecipazione di una macchina o di un pilota italiano.

(INSERIRE QUI IMMAGINE MODELLO n. 7 BLEE BIRD 1928, azzurro – DISCONTINUED MODELS)

Torniamo a Campbell. Quando finalmente, nel febbraio del 1928, arriva a Daytona con la nuova versione del Blue Bird, la situazione è molto cambiata rispetto al passato. Il successo di Segrave e il fatto che i record stabiliti a Daytona siano ora riconosciuti dall'organismo internazionale, hanno riattivato l'interesse per il primato da parte degli americani. Da parte sua la Camera di Commercio di Daytona ha pensato bene, visto il successo dell'anno precedente, di mettere in piedi un vero e proprio "Speed meet", in occasione del 25° anniversario del primo "Torneo della velocità", disputato nel 1903.

Di conseguenza, Campbell si trova di fronte due nuovi avversari, entrambi americani, alla guida di due veicoli che non potrebbero essere più diversi. Per la prima volta tre contendenti sono presenti, nello stesso momento e nello stesso luogo per disputarsi il titolo di "Speed King": per inciso, non succederà più fino ai primi anni sessanta, quando i jet di Breedlove, degli Arfons e di altri temerari come loro si avvicenderanno sulla pista di sale di Bonneville.

Dicevamo della diversità dei due veicoli americani, e dei loro piloti. Il confronto con Davide e Golia appare quasi scontato, solo che si considerino le cilindrata delle due macchine: solo tre litri per la *Stutz Black Hawk* di **Frank Lockhart**, contro gli 81 litri totali dei tre motori della *White Triplex* di **Ray Keech**, un record di cilindrata mai più superato!

Frank Lockhart è un giovane californiano appena venticinquenne, divenuto improvvisamente famoso meno di due anni prima per aver

vinto, da rookie, cioè da debuttante, la 500 miglia di Indianapolis del 1926, che si era trovato a disputare quasi per caso: a Indy era andato per proprio conto, con la vaga speranza di venir ingaggiato come pilota di riserva in un team minore e si era ritrovato, grazie all'indisposizione di un altro pilota, alla guida di una macchina delle migliori. E aveva vinto. L'anno dopo, partito in pole position, era stato costretto al ritiro da un guasto quando era largamente in testa.

Ma Lockhart non era solo un grande pilota, era un vero genio della meccanica. Era stato il suo progetto di intercooler per compressori che lo aveva avvicinato al mondo delle corse. Nel 1927, aveva conquistato alcuni record con una Miller di un litro e mezzo (dotata del suo intercooler, come quella di Indy 1927) sul deserto di Muroc, in California e la velocità raggiunta allora (quasi 260 kmh) con una vettura tanto piccola, lo aveva indotto a progettare una macchina per il record assoluto. Un progetto decisamente anticonvenzionale rispetto alle abitudini dell'epoca, che prescrivevano il minimo di raffinatezza e il massimo di potenza. E un progetto interamente opera di Lockhart, che si chiamava Stutz solo perché la Stutz gli aveva messo a disposizione officina e attrezzature in cambio del nome sulla vettura.

Il motore della piccola macchina, che aveva le dimensioni di una normale vettura da corsa dell'epoca, era un sedici cilindri, ottenuto accoppiando a 30 gradi due Miller otto cilindri bialbero a camme in testa di un litro e mezzo ciascuno, naturalmente sovralimentati, per una potenza di 385 HP, in una macchina del peso di appena 1250 chili. Il cambio era a tre rapporti.

Per la prima volta, una macchina da record montava freni idraulici sulle quattro ruote e, sempre per la prima volta, non c'era radiatore per il raffreddamento, sostituito da un serbatoio di ghiaccio che forniva l'acqua per il raffreddamento, un metodo usato in seguito da altre macchine da record. Le griglie sul cofano della vettura erano invece degli scambiatori di calore per raffreddare la miscela aria/combustibile.

(INSERIRE QUI IMMAGINE MODELLO n. 3 STUTZ BLACK HAWK - DISCONTINUED MODELS)

La carrozzeria era molto curata dal punto di vista aerodinamico, fin nei più piccoli particolari, come le carenature degli assali e perfino la forma dei tiranti dello sterzo, che rimanevano in posizione esposta. L'efficienza della forma aerodinamica, dal punto di vista della penetrazione, veniva senz'altro confermata dalle prestazioni della macchina. Qualche dubbio resta invece sul piano della stabilità, visti anche gli eventi di cui parleremo fra un attimo. Di sicuro c'è che mai si era vista una macchina da record così bella e ben poche se ne sarebbero viste anche in futuro.

La Triplex, voluta e finanziata da un industriale di Philadelphia, Jim White, non era bella. Non era raffinata e quanto all'aerodinamica, beh, non ce n'era neanche molta, visto che la carrozzeria a cuneo copriva la parte anteriore fino al cruscotto, mentre la parte posteriore rimaneva scoperta (anche se in alcune foto compaiono delle carenature parziali). Però era molto potente, davvero molto, con i 1200 CV dei suoi tre motori

Liberty da 27 litri l'uno (uguali a quello della Babs di Thomas), uno dei quali in posizione convenzionale e nascosto dalla carrozzeria, mentre gli altri due erano in bella mostra alle spalle del pilota, tutti collegati direttamente all'asse posteriore ognuno per proprio conto, senza cambio né frizione. Il telaio era quello di un camion (o almeno così si dice) e da un camion provenivano anche assale anteriore e sterzo. Era dotata di sospensioni solo all'anteriore e di freni solo dietro.

Torniamo a Campbell, che troviamo in attesa, sulla spiaggia di Daytona, preoccupato e contrariato. Non sono solo i concorrenti a preoccuparlo. La spiaggia, che l'anno prima si era presentata in condizioni perfette per Segrave, è stata battuta per giorni da un mare agitato e si presenta irregolare e piena di gobbe. Il sempre impaziente Campbell dopo quattro giorni di attesa, al primo sole decide di rompere gli indugi e si lancia nel primo tentativo. Ma come c'era da aspettarsi incappa in una gobba mentre viaggia a 300 all'ora, la macchina si stacca letteralmente da terra e quando riatterra si rompono gli attacchi gli ammortizzatori e la carenatura sotto al telaio viene strappata via.

Tre giorni più tardi, il 19 febbraio, il Blue Bird è di nuovo pronto per un nuovo test. La spiaggia è più o meno nelle stesse condizioni di prima, ma c'è una folla di spettatori ansiosi di vedere un po' di azione e quanto a Campbell ne ha già più che abbastanza di aspettare, per cui decide di tentare di nuovo, senza ulteriori prove. La macchina si comporta più o meno come la volta prima, incappa nuovamente in un cunetta, si solleva, ricade, stavolta più dolcemente, scivola un po' di traverso verso le dune, ma Campbell riesce a riprenderla in qualche modo e conclude la sua corsa con una velocità decisamente notevole (344 km/h). A questo punto, senza neppure cambiare le gomme come i tecnici della Dunlop raccomandavano, parte subito per il percorso di ritorno, controvento, che, seppure meno accidentato, non risulta altrettanto veloce, ma abbastanza per stabilire un nuovo record ufficiale a 333,06 km/h di media.

E' il turno di Lockhart. Come era prevedibile, la raffinata meccanica della sua macchina gli dà molti problemi, che però vengono via via risolti. Quando il tempo a sua disposizione, prima che venga il turno della Triplex, sta ormai per scadere, Lockhart deve tentare il tutto per tutto. La macchina è molto veloce, ma non altrettanto stabile e, a una velocità stimata attorno alle 200 miglia orarie, Lockhart ne perde il controllo: la macchina sbanda paurosamente prima a sinistra e poi a destra, e Ê, dove le onde rischiano di sommergerla. Grazie alla prontezza di alcuni spettatori, Lockhart viene salvato dall'annegamento. Non ha infatti riportato ferite gravi e in pochi giorni di ospedale si rimetterà abbastanza da poter ritentare il record.

Tocca alla Triplex, al cui volante, c'è un pilota ancora poco conosciuto, nonostante si sia fatto notare nelle corse locali in Pennsylvania. Ray Keech è sicuramente un pilota coraggioso, e, al contrario di Lockhart, che è molto mingherlino, di stazza adeguata, come è richiesto a chi dovrà domare una belva come la White Triplex: guidarla gli è sembrata

una buona occasione per mettersi in luce, anche se, una volta provata la macchina non sarà più molto sicuro che sia stata davvero una buona idea.

In realtà, i rappresentanti della AAA, una volta vista la macchina, hanno fatto di tutto per evitare che scenda in pista. Il caso vuole che si presenti loro anche una ottima scusa, a termini di regolamento: la macchina, priva di cambio, manca ovviamente della retromarcia, che il regolamento invece prevede (come, per inciso, aveva scoperto a sue spese il valoroso Ernest Eldrige, che, con la sua Fiat Mefistofele fu costretto a ripetere il suo tentativo di record ad Arpajon, dopo il reclamo di René Thomas, proprio per la mancanza della retromarcia).

Come Eldrige, nemmeno White si lascia scoraggiare e con i suoi tecnici escogita lì per lì un congegno perfettamente in linea con la filosofia costruttiva della macchina: un assale supplementare, inserito davanti a quello posteriore, che in posizione di riposo mantiene le ruote sollevate da terra, mentre può essere abbassato all'occorrenza; azionato da un motorino d'avviamento, consente alla macchina di muoversi alla velocità di circa 1 miglio all'ora...

Il primo tentativo della Triplex si conclude però con un nulla di fatto, quando un tubo dell'acqua si stacca dal motore anteriore, provocando delle ustioni alle gambe di Keech. Lo "Speed Meet" si conclude e Campbell può finalmente tornare a casa da trionfatore.

Il suo trionfo però non dura a lungo: solo due mesi più tardi Keech è di nuovo a Daytona con la Triplex, ora dotata di una paratia fra il motore anteriore e l'abitacolo (prima non c'era nessuna protezione). La macchina, contro tutte le previsioni, si rivela in fin dei conti veloce e affidabile, come dimostra al di là di ogni dubbio il fatto che, fallito un primo tentativo solo per il mancato funzionamento dell'apparato di cronometraggio nel percorso di ritorno, il 22 aprile Keech è costretto a effettuare due nuovi passaggi per stabilire il nuovo record, e ci riesce senza troppe difficoltà anche se per meno di un kmh in più: la sua velocità è infatti di 334,02, contro i 333,06 di Campbell. Per sua fortuna, non è ancora in vigore la regola che oggi prevede che un nuovo record per essere ufficializzato, debba superare di almeno l'1% il precedente!

Per la prima volta il record ritorna ufficialmente negli Stati Uniti. Dico ritorna, perché, per qualche motivo oggi difficile da comprendere, la AIACR, quando nel 1929 decide di stilare una lista riassuntiva dei record sul miglio e sul km, ignora tutti i record stabiliti negli USA fino ad allora, ma fa un'eccezione per quello sul km stabilito nel 1906 da Fred Marriott con la sua Stanley a vapore. Misteri regolamentari...

Onore a Ray Keech, comunque, che grazie al record conquistato ottiene immediatamente una guida a Indianapolis, dove si piazza quarto e dove vincerà l'anno seguente, confermandosi pilota eccellente. Purtroppo morirà due settimane più tardi in una corsa su una di quelle piste di legno tanto popolari in quegli anni in America.

E Lockhart? E' anche lui di nuovo a Daytona, con la sua bella macchina bianca. Tre giorni dopo il record di Keech, con la spiaggia in condizioni

tutt'altro che ideali, viene cronometrato in un passaggio a 327 kmh, non lontano quindi dal record. Per il percorso di ritorno decide di non cambiare le gomme, come tutti gli consigliano caldamente: all'epoca il regolamento stabilisce un limite massimo di mezz'ora fra i due percorsi (sarà elevato all'attuale limite di un'ora solo qualche anno più tardi) e lo smontaggio delle carenature delle ruote richiederebbe senz'altro di più. Fra l'altro, le gomme che la Stutz monta non sono le Firestone, le migliori disponibili in America al momento: Lockhart, che nella costruzione della sua macchina aveva profuso tutti i suoi guadagni di pilota, diveva per forza contare sul denaro di sponsor e fornitori e quando la Mason gli ha offerto 20.000 dollari per usare le sue gomme non ha potuto rifiutare.

Quale che sia la ragione, la storia ci racconta purtroppo che nel percorso di ritorno, durante il quale la sua velocità era sicuramente più alta che all'andata, forse 350 km/h, una gomma posteriore scoppiava, la macchina senza più controllo volava letteralmente (c'è un filmato agghiacciante a testimoniarlo) rotolando per decine di metri e sbalzando il suo pilota che moriva sul colpo.

Era la seconda vittima, nell'arco di appena un anno, del sogno di essere l'uomo più veloce sulla terra. Come con Parry Thomas l'anno prima, il mondo delle corse automobilistiche aveva perso nello stesso tempo uno dei migliori piloti e un tecnico di grande levatura. Una ben mesta conclusione per una stagione che aveva avuto momenti tanto esaltanti.

La storia però, come si sa, non si volta mai indietro e mentre Lockhart vive i suoi ultimi, esaltanti minuti, qualcuno, al di là dell'Atlantico, sta già pensando a riportare il record in suolo britannico. Campbell, naturalmente, che nel momento stesso in cui ha ricevuto la notizia del nuovo record di Keech, ha deciso che ritenterà.

Ma non solo lui: il suo avversario più valido di due anni prima, Henry Segrave, sta costruendo una nuova macchina, disegnata da J.S. Irving e si profila un nuovo duello a distanza. Già, perché Campbell non è rimasto troppo entusiasta di Daytona, la cui spiaggia, almeno nei giorni in cui l'ha sperimentata lui, gli è sembrata troppo soggetta alle incertezze meteorologiche e comporta comunque dei costi non indifferenti, specialmente per uno come lui, che, per quanto ricco, spende comunque sempre soldi suoi, troppo orgoglioso per ricorrere a sponsor esterni, e comunque probabilmente inadatto, per motivi caratteriali, a procurarseli.

Non era un personaggio facile, Campbell: rispettato, certo, per le sue qualità di pilota, per il suo coraggio, per la sua determinazione e il suo patriottismo, ma certo non troppo amato, né dai suoi colleghi né dal grande pubblico. E sicuramente testardo, molto testardo, ai limiti dell'autolesionismo, come dimostrerà anche in questa occasione.

Dopo aver considerato spiagge e deserti in ogni parte del globo, decide per un lago prosciugato in Sudafrica, noto come Verneuk Pan, dove a quanto pare è disponibile una distesa di ben 37 miglia. Intanto, avvia la ricostruzione del Blue Bird, i cui punti deboli sono soprattutto

l'aerodinamica e il peso. Verrà quindi dotato di una nuova carrozzeria, realizzata in Scozia dalla Arrol-Aster, più lunga e profilata, con il radiatore di nuovo in posizione frontale. Il motore rimane lo stesso, mentre qualche modifica viene apportata allo sterzo e ad altri particolari meccanici.

Segrave, che di Daytona ha invece un ottimo ricordo, e che grazie al suo charme non trova difficoltà a mettere insieme un nutrito gruppo di sponsor tecnici, ha affidato a **Jack Irving**, che come lui ha da poco lasciato la Sunbeam, la progettazione di una macchina interamente nuova, che si chiamerà ufficialmente Irving Napier Special, ma diventerà famosa col nome, senz'altro perfettamente calzante, di *Golden Arrow*. Irving infatti, risolto rapidamente il problema del motore, che è un Napier Lion simile a quello del Blue Bird, ma di cilindrata e potenza maggiori, rispettivamente 26,9 litri e 925 HP, cura in particolar modo l'aerodinamica, parte anzi da quella, con l'aiuto di una galleria del vento, per adattare poi la meccanica alle sue esigenze: la sezione frontale viene ridotta al minimo scartando la soluzione "tutto dentro" della Sunbeam 1000HP, adottando invece un corpo centrale ritagliato attorno alle emergenze meccaniche, con carenature separate per le ruote, costituite, per la parte compresa fra le ruote anteriori e posteriori, da lunghi radiatori longitudinali di tipo aeronautico, alti e larghi esattamente come le ruote. Le carenature continuano poi dietro le ruote posteriori.

(INSERIRE QUI IMMAGINE MODELLO n. 2 GOLDEN ARROW, ORO - DISCONTINUED MODELS)

La fusoliera, come viene voglia di chiamarla, è costituita da una parte orizzontale, che copre i longheroni del telaio e, vista lateralmente, in sezione, si presenta un po' come un profilo alare, sormontata da un corpo tubolare, che parte dal motore, si interrompe in corrispondenza dell'abitacolo e va rastremandosi poi verso la coda; dall'abitacolo parte poi un poggiatesta carenato, rastremato a sua volta, che, quasi alla fine del corpo vettura, dà luogo ad una lunga pinna verticale, molto sviluppata in lunghezza. Davanti, le tre bancate di cilindri sono a loro volta carenate, una per una, più o meno come sugli aerei Supermarine della Coppa Schneider, da cui proviene il motore. Nel complesso, una macchina fra le più belle che la storia del record assoluto abbia prodotto. E, come tutte le forme belle, anche molto efficiente; o viceversa, se preferite.

Impressione condivisa, se è vero che una industria straniera, una volta circolate le prime notizie sulla macchina, offre a Irving in uso gratuito un motore aeronautico da 1250 HP: sembra che quell'industria fosse la Fiat. Viene costruita, come altre macchine da record prima di lei, nelle officine della KLG di **Kennelm Lee Guinness**, già detentore del record nel 1922, con la Sunbeam 350HP.

Il telaio, costituito da due longheroni a U con flange trasversali di rinforzo, non si discosta molto da quelli di veicoli simili, anche se ha la

particolarità che le sospensioni anteriori semi-ellittiche sono contenute all'interno dei longheroni stessi.

Il cambio, molto compatto, a tre velocità, trasmette il moto a due alberi collegati all'asse posteriore, posizionati ai lati del sedile del pilota, che può quindi essere collocato in posizione molto bassa. Irving disegna anche una nuova frizione servoassistita il cui brevetto verrà in seguito adottato, caso raro per una macchina da record, in vetture di normale produzione.

Il raffreddamento, come abbiamo visto, è affidato alle superfici radianti collocate fra le ruote, ma Irving non si fida del tutto, perciò installa anche un serbatoio di ghiaccio, sul modello di quanto aveva fatto Lockhart. Come vedremo fra poco, questo piccolo eccesso di prudenza si rivelerà in effetti provvidenziale.

Il progetto è così ben pianificato che c'è perfino il tempo di esporre la macchina, prima che venga spedita negli Stati Uniti, nei saloni della Rootes, in Pall Mall a Londra. Accanto, è esposto anche il motoscafo Miss England, con il quale Segrave parteciperà alle regate motonautiche di Miami e più tardi tenterà anche di stabilire anche il record assoluto sull'acqua. La passione per i motoscafi lo ha contagiato due anni prima, mentre era in Florida con la Sunbeam.

E la macchina deve essere stata davvero ben progettata e costruita, perché la nuova spedizione americana di Segrave, nel febbraio 1929, si svolge in modo assolutamente lineare e tranquillo, quasi senza problemi, salvo i soliti ritardi per il tempo avverso. Due lanci di prova, seguiti da quindici giorni di attesa perché il tempo si metta finalmente al bello, che Segrave passa tranquillamente rilassandosi, anziché covare rabbia come avrebbe fatto Campbell.

In realtà, se Segrave potesse decidere, aspetterebbe ancora, perché la sabbia non è ancora in condizioni ideali, dopo le mareggiate dei giorni precedenti. Ma a Daytona sono arrivate folle incredibili, si parla di oltre centomila spettatori, che diventano sempre più ansiosi di vedere infine un po' di azione, perciò l'11 marzo decide di tentare. La macchina in effetti incontra qualche ostacolo, si rompe un tubo dell'acqua di raffreddamento che lascia una scia di vapore, per cui Segrave deve staccare il collegamento dei radiatori e inserire quello con il serbatoio del ghiaccio, ma la macchina mantiene la traiettoria, veloce e sicura. Il piccolo danno viene riparato, le gomme sostituite e dopo appena sei minuti (anche questo un record!) la macchina si lancia nel percorso di ritorno e il record di Keech è battuto di ben 38 km/h, con una velocità ufficiale di 372,34 km/h. Veni, vidi, vici, verrebbe da dire.

A Daytona Segrave non è però solo. White, prevedendo che il suo record sarebbe stato battuto, ha portato la sua Triplex, virtualmente immutata dall'anno precedente. A guidarla non è più Ray Keech, che ha gentilmente declinato, ma **Lee Bible**, uno di quei piloti che in America venivano definiti "outlaw", "fuorilegge", non perché fossero dei banditi, ma perché partecipavano a corse organizzate fuori dal controllo della AAA, gestite con criteri più affaristici che sportivi. Il più famoso fra

questi piloti è certamente Barney Oldfield, anche lui, una ventina d'anni prima, detentore "non ufficiale" del record, con la famosa Blitzen Benz. Bible non ha l'esperienza e le qualità che avevano permesso a Keech di tenere a bada un macchinista difficile come la Triplex: copre un primo passaggio a meno di 300 all'ora, poi il ritorno a 325, ben lontano quindi dal record, ma appena oltrepassato il limite del miglio misurato rilascia il pedale dell'acceleratore troppo velocemente e l'effetto frenante dei tre giganteschi motori fa sbandare paurosamente la macchina che prima investe un fotografo e poi rotola senza controllo sulla spiaggia, seminando pezzi e scaraventando a terra il pilota, che muore sul colpo. Muore anche lo sfortunato fotografo, mentre la macchina è ridotta a un cumulo informe di ferraglia.

Nel frattempo, Campbell è in Sudafrica. A fronteggiare ogni genere di contrattempi e imprevisti. La cronaca della sua spedizione, sempre in bilico fra tragedia e farsa, è in effetti un catalogo molto completo di tutte le cose che possono andare storte in un'impresa di questo genere, senza neppure peraltro il tratto epico che le darebbe una vittoria finale sulle avversità.

Non ci sarà nessuna vittoria per Campbell, questa volta, non riuscirà a conquistare quel record che lo ripagherebbe di tante sofferenze. Curiosamente un'avventura simile capiterà a suo figlio Donald, quando si avventurerà in Australia per tentare a sua volta di conquistare un record che continuamente gli sfugge. Riuscirà infine nel suo intento, Donald, ma dopo mesi di frustrazioni continue.

Ma torniamo al Sudafrica e al maggio 1929. Il lago prosciugato di Verneuk Pan è lontano molte miglia dalla città più vicina, ma soprattutto si rivela tutto fuorché il luogo ideale per un tentativo di record automobilistico: la superficie è melmosa ed è anche piena di frammenti di conchiglia taglienti.

L'unica soluzione sembra essere quella di scavare via lo strato melmoso per un tratto di dodici miglia in lunghezza e ricoprire il fondo di gesso. Un'impresa ciclopica e costosissima, per la quale fortunatamente le autorità sudafricane si rivelano disposte a contribuire concretamente; ma un progetto che richiederà anche molto tempo.

Intanto, Campbell ha un incidente con un aereo da turismo, cadono le prime piogge torrenziali in cinque anni, che inondano il campo di Campbell, mentre i lavoratori africani ingaggiati si rifiutano di lavorare perché ritengono che il luogo sia stregato. Probabilmente hanno ragione, commenta Cyril Posthumus nel suo famoso libro sulla storia del record assoluto.

Arriva la notizia del nuovo record di Segrave, mentre la stampa sudafricana comincia a parlare di "impresa folle" e di "costosa farsa". La moglie di Campbell torna in Inghilterra e trova che il gelo ha fatto scoppiare le tubature nella loro casa nel Surrey, mentre Campbell scopre che il trasportatore che dovrebbe portare il Blue Bird a Verneuk Pan, stanco di aspettare, ha venduto il rimorchio speciale che doveva servire allo scopo.

Quando la macchina infine riesce ad arrivare sul lago, si scopre che lo strato di gesso non regge le tre tonnellate della macchina, le cui ruote sprofondano. Campbell riesce comunque a effettuare qualche lancio di prova, ma si rende conto che date le circostanze un attacco al nuovo record di Segrave è fuori questione. Alla fine, dopo altri giorni di ritardo, fra tempeste di sabbia e nuove piogge, Campbell, ormai distrutto moralmente dalla rabbia e dalle continue frustrazioni deve accontentarsi di conquistare i record mondiali sui 5 km e sulle 5 miglia, oltre all'inutile record britannico sul miglio (il Sudafrica all'epoca, fa parte dell'Impero Britannico). Ben magra consolazione per un'impresa che gli è costata non meno di 7000 sterline. Non sorprenderà che Campbell, diversamente dal solito non annunci un nuovo attacco al record al ritorno dalla sua sfortunata spedizione.

Segrave, frattanto, conquistato il record su terra, si ferma in Florida per partecipare alle regate con il suo *Miss England*. Quando rientra in Inghilterra viene accolto come un trionfatore e il re gli conferisce il titolo di Sir. Poco dopo, annuncia che per il futuro intende dedicarsi esclusivamente alla conquista del record sull'acqua, per il quale è in costruzione la seconda edizione del *Miss England*.

Campbell non si sente dunque obbligato ad annunciare nuovi tentativi per l'immediato. Il record è saldamente in mano britannica e gli unici cointendenti che si profilano all'orizzonte sono un pilota inglese, anch'egli un beniamino di Brooklands, **Kaye Don**, e una macchina, pure inglese, che, sulla carta, ha tutti i crismi per essere sicuramente un successo: è infatti l'ultimo prodotto della casa che più ha dato alla storia del record di velocità, che ha conquistato per ben cinque volte con tre macchine diverse e tre diversi piloti: la *Sunbeam*. Il *Silver Bullet* ("Proiettile d'argento"), così si chiama il nuovo veicolo, ovviamente dipinto d'argento, è, sempre sulla carta, la macchina più potente finora apparsa sulla scena, con i suoi supposti 4000 HP, prodotti da due dodici cilindri a V sovralimentati, disposti in tandem, di 24 litri ciascuno, che in questo caso sono dei motori del tutto nuovi.

Molto curata dal punto di vista aerodinamico la carrozzeria e molto filante e priva di asperità. Il frontale non presenta aperture perché il raffreddamento, senza radiatori, è affidato a un serbatoio di ghiaccio, come sulla *Stutz Black Hawk*. Il telaio ha molti punti in comune con la *Golden Arrow* e anche la trasmissione è simile, con il cambio a tre velocità e i due alberi di trasmissione ai lati del sedile del pilota. Una novità assoluta sono i freni sulle quattro ruote raffreddati ad acqua. Al frenaggio contribuisce anche un freno aerodinamico, collocato fra le due derive verticali di coda, che può essere comandato dal pilota.

In realtà, frenare la macchina sarà l'ultima preoccupazione del pilota, quando la macchina scenderà in pista a Daytona nel marzo del 1930. Incredibilmente, per un veicolo progettato da un'autorità come Coatalen e per di più senza le limitazioni di budget imposte ai tempi della 1000HP, la macchina si rivela un completo fallimento: manca la potenza, i motori presentano persistenti difetti di accensione, che non si riescono

a eliminare, così come non si riescono mai a far funzionare a dovere i compressori; e anche la distribuzione dei pesi lascia a desiderare. Fra dissapori nel team (fra Don e Coatalen in particolare) e principi di incendio, 300 kmh sono il massimo che la macchina riesce a toccare, non certo per colpa del pilota, come invece insinua la stampa americana: Kaye Don, è noto come uno dei più coraggiosi piloti di Brooklands (all'epoca detiene il record del circuito di alta velocità) e chiunque corra abitualmente sulle spaventose curve sopraelevate del circuito inglese a più di duecento all'ora non può avere davvero paura di nulla!

E che Don fosse un pilota più che coraggioso lo avrebbe confermato di lì a poco, conquistando ben quattro volte il record sull'acqua, le prime due volte al timone di Miss England II, proprio il motoscafo sul quale aveva perso la vita Segrave.

Forse è il plateale insuccesso della Sunbeam Silver Bullet a spingere Campbell a rilanciarsi nella mischia: il suo indomabile patriottismo forse lo sollecita a lavare una macchia dall'onore britannico. Più probabilmente è il disappunto di non essere stato il primo a superare la barriera delle 200 mph a fargli concepire già allora il proposito di essere il primo a superare le 300 miglia orarie, che più tardi dichiarerà essere il suo obiettivo finale.

Quale che sia la ragione, si lavora già sulla nuova versione del Blue Bird quando arriva la notizia che Segrave ha perso la vita sul lago di Windermere, quando la sua Miss England II, appena tagliato il traguardo del miglio stabilendo il nuovo record assoluto, ha urtato un pezzo di legno, capovolgendosi e uccidendo, oltre a Segrave, anche uno dei suoi due meccanici. Si racconta che sia morto come un eroe da leggenda, sereno dopo aver avuto conferma di aver battuto il record.

Con la Silver Bullet fuori gioco e tutti i suoi avversari di un tempo ormai tutti morti, non c'è una vera ragione perché Campbell insista nell'impresa, se non la sua vera ossessione di essere il più veloce e comunque di portare il record a un livello che renda impossibile a eventuali nuovi concorrenti di strapparli al suo paese. In effetti sarà così, il record resterà in mani britanniche ancora per più di trent'anni, prima di passare, per un altro paio di decenni, in mani americane. Non mancheranno annunci di progetti più o meno seri, specialmente da parte americana, ma nessuno vedrà concretamente la luce.

Con una sola piccola eccezione, di cui vedremo fra breve, i prossimi cinque anni vedranno perciò Malcolm Campbell come unico contendente, in una sfida continua contro se stesso, probabilmente non del tutto comprensibile ai più, ma certamente eccitante e che contribuisce, proprio per la sua "inutilità", a fare di Campbell il vero eroe del record assoluto, al di là della maggiore o minore simpatia del personaggio, giustificando ampiamente quella identificazione, nel linguaggio popolare, fra record e Campbell di cui dicevamo all'inizio.

Ritorniamo quindi a Daytona, dove avevamo lasciato Kaye Don e la Silver Bullet e ritroviamo, meno di un anno dopo, nel gennaio 1931,

Malcolm Campbell con il suo Blue Bird, quasi irriconoscibile rispetto alla sua ultima sommessima apparizione in Sudafrica.

La macchina è stata infatti radicalmente ricostruita, questa volta presso le officine Thompson e Taylor, i vecchi soci di Parry Thomas, che occupano un capannone all'interno del circuito di Brooklands. La supervisione è di quel Reid Railton che con Thomas aveva fatto le sue prime esperienze nel mondo del record assoluto. Della macchina originale in realtà non resta molto, solo il telaio, con le sospensioni e lo sterzo.

Tutto il resto è nuovo: nuovo il motore, sempre un Napier Lion, ma della versione più recente sviluppata per la coppa Schneider, simile a quello della Golden Arrow, con cilindrata di 26,9 litri, ma ancora più potente, con 1450 HP; nuova la scatola del cambio: in sostituzione della vecchia e soprattutto ingombrante FBM epicicloidale c'è ora un cambio a tre rapporti realizzato dalla KLG, montato lateralmente a sinistra, in modo da permettere di montare molto più in basso il sedile del pilota, che risulta spostato a destra. Nuova soprattutto l'intera carrozzeria, molto più bassa, lunga e curata nei particolari. Il radiatore è montato molto in avanti, coperto da una carenatura separata e lo spazio fra questa e il frontale della macchina permette all'aria calda di uscire lateralmente e in alto, sopra al cofano motore. Le ruote sono esterne, ma dispongono di carenature davanti e dietro, quelle posteriori, e solo dietro quelle anteriori.

Per una volta, la nuova spedizione di Campbell a Daytona si svolge senza contrattempi o problemi particolari. La spiaggia ancora una volta non è in condizioni ideali, il pubblico indisciplinato, come già in simili occasioni in passato, crea qualche problema, ma il tentativo fila liscio come a Campbell non succedeva da tempo e in cinque soli minuti, senza cambiare pneumatici o altro, i due passaggi vengono effettuati e Campbell riconquista il record con una velocità media di 396,04 kmh. E' il primo uomo a viaggiare su terra a quattro miglia al minuto.

Un Campbell quasi incredulo che tutto sia stato così facile, e finalmente raggiante, viene accolto al suo ritorno dalla notizia che il re ha deciso di nominare anche lui Sir, come già Segrave, per il contributo dato all'onore britannico e un ricevimento ufficiale del governo lo attende a Westminster Hall. Il treno speciale che lo riporta a Londra da Southampton non può che chiamarsi "Bluebird Special" ...

E' a questo punto che si presenta in pista l'unico contendente di Campbell in questo lungo periodo di cinque anni. Per la verità anche un altro veicolo, fra tanti progetti rimasti sulla carta, vedrà la luce nel 1932, quello del francese **Stapp**, ma si tratta con tutta evidenza di poco più di una trovata pubblicitaria e non perderemo tempo a parlarne.

E' invece serio, anche se probabilmente fin dall'inizio destinato al fallimento per mancanza di mezzi adeguati, il progetto di **Norman "Wizard" Smith**, un australiano con una buona esperienza sia di corse, sia di record. Finanziata da un industriale di Sidney, Fred Stewart, e disegnata da un ingegnere pure di Sidney, Don Harkness, la Enterprise è

una copia quasi fedele della Golden Arrow, nella meccanica come nell'aspetto, compreso naturalmente il motore, il solito Napier Lion. le principali differenze consistono nelle due pinne posteriori, anziché una, che si dipartono dalle carenature posteriori delle ruote e nel raffreddamento, che sfrutta soltanto un serbatoio di ghiaccio: la macchina quindi non ha i radiatori laterali della Golden Arrow, e lo spazio fra le ruote è vuoto, salvo le piccole carenature dietro le ruote anteriori.

In realtà proprio quello del raffreddamento sarà un grave problema della Enterprise, sulla quale vengono successivamente montati radiatori sempre più grandi, fino alla soluzione finale, che vede un radiatore applicato davanti al frontale della macchina, più o meno come sull'ultimo Blue Bird, ma carenato alla bell'e meglio, con conseguenze prevedibili non solo per l'estetica, ma soprattutto per l'efficienza aerodinamica. Anche la località scelta, la Ninety Mile Beach in Nuova Zelanda presenta grossi problemi, che ricordano da vicino quelli incontrati da Campbell in Sudafrica. All fine, Smith, dopo sei mesi di problemi e continui rinvii, nel maggio del 1932 riesce a conquistare un record mondiale, ma è solo quello delle dieci miglia, a circa 265 kmh di media, ben lontano sia dall'obiettivo dichiarato di 300 miglia orarie, sia dal recente record di Campbell.

Da questo momento tutta la scena è per Campbell, che ritorna a Daytona una prima volta nel 1932, per superare finalmente le 250 miglia orarie, obiettivo che viene centrato senza difficoltà, con il Bluebird praticamente invariato rispetto all'anno precedente, salvo il frontale, ora più tondeggiante (è la mia versione preferita del Blue Bird) e qualche modifica al cambio. La velocità è di 253.97 mph, ovvero 408,72 kmh. Il giorno è il 24 febbraio. Nei paesi in cui si misurano le distanze in km la notizia del superamento dei 400 all'ora fa sensazione. Campbell nell'occasione stabilisce anche i record mondiali sui 5 km, sulle 5 miglia e sui 10 km.

Per le 300 miglia, che nel frattempo sono diventate il suo obiettivo, serve però molta più potenza. Sempre sotto la direzione di Reid Railton si procede ad un ulteriore aggiornamento del Blue Bird. Il Napier Lion cede alla fine il passo a un motore più moderno, un Rolls Royce V12 sovralimentato di 36 litri e mezzo con 2300 HP. Come sempre, è il motore usato nell'ultima edizione della Coppa Schneider.

Una nuova frizione è l'unica altra modifica meccanica importante, mentre la carrozzeria viene adattata al diverso ingombro del nuovo motore e compare una presa d'aria dinamica per il compressore. Lo scopo delle modifiche è quello di permettere alla macchina di raggiungere la velocità massima in uno spazio più breve, visto che la distanza disponibile a Daytona non può aumentare: un molo interrompe a metà la spiaggia, altrimenti lunga oltre venti miglia.

Le modifiche sono efficaci, ma solo fino a un certo punto, e la velocità del nuovo record del 22 febbraio 1933 è di 438,49 kmh, o 272,46 miglia, troppo lontano dall'obiettivo.

In realtà è chiaro che si è ormai vicini al limite fisico della spiaggia di Daytona. Con il nuovo motore in effetti il Blue Bird potrebbe fare di più, ma le ruote slittano ripetutamente sulla sabbia che non offre sufficiente resistenza, e le gomme si consumano troppo velocemente.

Occorrerebbe trovare un'altra pista.

Visto che nessun temibile concorrente si profila all'orizzonte, Campbell decide per il momento di prendersi una pausa e non organizza alcun tentativo per il 1934.

Railton può quindi progettare con calma alcune ulteriori modifiche alla macchina, che quando si ripresenta a Daytona nel 1935 ha una carrozzeria completamente rinnovata, molto più moderna e profilata e soprattutto a tutta larghezza, anche se le ruote sono ancora scoperte. Dato che ormai il problema principale è quello di tenere le ruote aderenti al terreno in modo da riuscire a scaricare la potenza a terra, non solo si è provveduto a zavorrare la coda della macchina, ma sono state montate ruote gemellate all'asse posteriore, rendendo quindi inutile il risparmio in sezione frontale offerto da una carrozzeria stretta con ruote esterne.

Per poter meglio sfruttare la limitata lunghezza della pista, riducendo lo spazio di frenata (o almeno per non aumentarlo) sono anche stati montati due freni aerodinamici, dietro alle ruote posteriori, che si sollevano automaticamente quando viene premuto il pedale del freno. Davanti, la sottile apertura del radiatore può essere chiusa, a comando del pilota, per migliorare l'aerodinamica nel breve tratto cronometrato.

Nel gennaio del 1935 le condizioni della spiaggia sono di nuovo sfavorevoli. Il tentativo viene così ripetutamente rimandato fino al 7 marzo quando finalmente Campbell, la cui riserva di pazienza si è esaurita da tempo, può fare finalmente un tentativo.

Il risultato, su un percorso molto accidentato, è sì un nuovo record, ma di appena 7 kmh più veloce del suo precedente, di due anni prima, ottenuto per di più rischiando seriamente un incidente, viste le condizioni dei Dunlop dopo la corsa.

A questo punto, si profila un cambiamento epocale nella storia del record di velocità, che in effetti ne caratterizzerà praticamente tutto il corso successivo.

Ormai è chiaro che la spiaggia di Daytona non permette di raggiungere velocità superiori ai 400/450 kmh e occorre trovare un luogo più adatto. Che in effetti è già stato scoperto, ed è già stato usato più volte, anche se per record di durata. Se Campbell ha continuato a usare la spiaggia di Daytona è stato solo per considerazioni di carattere pratico e, per così dire, di pubbliche relazioni: Daytona e la vicina Ormond offrono tutte le comodità di una stazione balneare e facile accessibilità per il pubblico. Le due città hanno ricavato grandi benefici dalla pubblicità portata dai tentativi di record e sono state in effetti le autorità locali ad insistere perché Campbell usasse ancora una volta la loro spiaggia.

Il luogo ideale, invece, è in una zona desertica, molto più lontano, al confine fra gli stati dello Utah e del Nevada. Campbell però deve ormai arrendersi all'evidenza e decide infine di seguire il consiglio di un pilota

americano, **Ab Jenkins**, che di questo luogo molto particolare come pista ideale per i tentativi di record è, se non lo scopritore (già negli anni Dieci, **Teddy Tetzlaff** vi aveva stabilito uno dei tanti record mai riconosciuti alla guida di una delle Blitzen Benz), certo il più convinto promotore.

Stiamo parlando delle Bonneville Salt Flats, una spianata di sale che si estende per miglia e miglia circa 120 miglia a ovest di Salt Lake City, la capitale dello stato mormone. Non si parla quindi, come spesso si sente dire ancor oggi, del Grande Lago Salato, che circonda Salt Lake City. Non si tratta neppure di un lago, anche se solitamente per tutto l'inverno, e ogni volta che piove con un'intensità appena superiore al normale, le Salt Flats sono ricoperte d'acqua. Sono in effetti il resto "fossile", per così dire, di un enorme lago, o di un mare, che in antico ricopriva tutta l'area, comprendendo anche l'attuale Grande Lago Salato. A questo bacino è stato dato il nome di Lake Bonneville, dal nome di un esploratore francese dell'ottocento, e da qui il nome attuale.

Bonneville non è quindi il nome di una località, nel senso di città o paese. Il paese più vicino, a poche miglia di distanza, si chiama Wendover, ed è diviso a metà fra Utah e Nevada. Oggi sta rapidamente sviluppandosi grazie all'apertura di sempre nuovi casinò, ovviamente dalla parte del Nevada, ma all'epoca di cui parliamo conta appena quattrocento abitanti. Ma è collegato da strade con Salt Lake City, ha un paio di stazioni di servizio, due motel, per quanto rustici e, poco lontano, una stazione ferroviaria della linea che attraversa la Sierra Nevada per arrivare fino a San Francisco.

Non è il massimo, ma è certo molto, molto meglio di quanto offriva Verneuk Pan. E la pista, ovvero la spianata di sale, è davvero l'ideale: le piogge invernali livellano ogni anno la superficie in modo quasi perfetto ed è sufficiente "spazzare" la superficie per ottenere un fondo liscio e molto consistente, che per di più offre un ottimo attrito per gli pneumatici senza peraltro consumarli in fretta come la sabbia. Anche dal punto di vista sicurezza, anche se in realtà lo spazio disponibile non è illimitato, perché tutto attorno all'area che viene solitamente usata per correre ci sono zone che non si consolidano mai del tutto e a sud c'è la ferrovia, nondimeno il margine di sicurezza a disposizione, in tutte le direzioni, è incomparabile con quello di una spiaggia.

La collocazione remota delle Salt Flats, d'altra parte, se limita un po' la spettacolarità dell'evento e rende un po' più complicata la pubblicizzazione di eventuali successi, scoraggiando la presenza di spettatori, perciò stesso contribuisce alla sicurezza delle operazioni e toglie molta della pressione sui piloti, che abbiamo visto provocare problemi anche gravi in passato.

Comunque sia, quando Campbell arriva a Bonneville con il suo Blue Bird reduce da Daytona e praticamente invariato, deve sembrargli davvero un paradiso, anche se fa un caldo d'inferno. Ma c'è il sole, che a Daytona, specialmente per lui, è stato spesso solo un miraggio, e soprattutto il sale è in condizioni ideali. L'unico inconveniente è che

bisogna approfittare delle primissime ore del giorno, sia perché la temperatura più tardi diventa insopportabile, sia per evitare il vento, che spesso si alza nel corso della giornata.

Poche prove, che lasciano Campbell soddissfatto come non lo era stato mai, poi, il 7 settembre, il tentativo ufficiale. E qui, forse per permettere a Campbell di sperimentare davvero tutto prima di chiudere la sua carriera di recordman, il fato gli riserva un ultimo brivido: all'ingresso del miglio cronometrato egli chiude, come previsto, l'apertura frontale del radiatore, l'abitacolo comincia a riempirsi di fumo; intossicato e accecato, Campbell riesce comunque a tenere la macchina in linea, poi, dopo l'uscita dalla base misurata, mentre lotta per mantenere la macchina lungo la linea nera che gli fa da guida, e che non riesce più a vedere, scoppia uno dei pneumatici anteriori. E' la prima volta che succede una cosa del genere a una gomma Dunlop, almeno dai tempi del record di Segrave con la Sunbeam e ora capita proprio quando le condizioni sembrano assolutamente ideali!

Campbell riesce comunque in qualche modo a controllare la macchina e dimentica subito l'incidente, quando i cronometristi gli comunicano che la sua velocità è stata di quasi 490 kmh, ovvero oltre 304 miglia orarie. L'obiettivo di essere il primo uomo a superare le 300 miglia orarie è suo. Non ancora ufficialmente, però, occorre un percorso di ritorno ugualmente veloce.

Cambiate le gomme, Campbell parte, ma stavolta, per evitare problemi non chiude la presa d'aria del radiatore. La velocità è quindi leggermente inferiore e la media che viene annunciata dai cronometristi è di 299,874 mph. Una beffa crudele, che sull'umore di Campbell produce un effetto tremendo. Il suo umore non muterà granché neppure quando, pochi minuti dopo, quando già si sta rassegnando a dover effettuare ancora un nuovo tentativo, i cronometristi annunceranno di aver commesso un errore di computazione e che in effetti la velocità media è stata di 301,13 mph (484,62 km/h). "Mi hanno rovinato tutto il piacere", confesserà al fido Leo Villa con tutta l'amarezza di un uomo che del record di velocità, più che una passione, ha fatto lo scopo unico della sua vita.

Campbell ha comunque raggiunto il suo obiettivo e, come promesso, abbandona la scena, riservandosi di riprendere eventualmente il volante nel caso che il record rischi di passare in mani straniere. Non ce ne sarà bisogno, come vedremo. Ma non abbandona i record di velocità, cambierà soltanto elemento: sull'acqua il record appartiene ancora all'americano Gar Wood. Nacerà di lì a poco il primo dei Blue Bird acquatici, che gli porteranno altri record... ma questa è un'altra storia.

La nostra, di storia, si interrompe momentaneamente: nonostante circolino varie voci, nessun progetto si concretizza e nessun nuovo contendente appare sulla scena nel 1936. E in fondo si potrebbe anche chiudere qui, la nostra storia, se così facendo non rimanessero fuori dalla scena due personaggi che da soli meriterebbero lunghe ore di

conferenza per raccontarne le gesta. Sto parlando di **George Eyston** e **John Cobb**.

Nel corso dei successivi tre anni, i due saranno protagonisti di un duello appassionante, anche se certo meno caratterizzato da episodi epici rispetto al periodo di cui abbiamo appena parlato, che porterà nell'albo d'oro ancora cinque record, più un sesto dopo la guerra.

George Eyston è passato alla storia come il "recordman dei record": dei record di velocità ha infatti fatto quasi una professione. In realtà è un ottimo pilota polivalente. Dopo aver corso sia in moto che sugli idroplani, si è cimentato in ogni genere di gare automobilistiche, non solo in suolo britannico (lo si è visto anche alla Mille Miglia), ma certo è l'incredibile numero di primati che conquista (letteralmente centinaia, fra i quali quattro volte il record dell'ora e due volte quello delle 24 ore), soprattutto sulla pista di Montlhéry e poi a Bonneville, alla guida di ogni genere di veicolo, dalle piccole MG 750, alla grossa "Speed of the Wind", passando per Bugatti, Alfa Romeo, Riley, Singer, Bentley, Panhard, Hotchkiss, Delahaye e via dicendo, comprese alcune macchine diesel, un tipo di propulsore nel quale Eyston vede un grande futuro.

Anche dopo la guerra Eyston continuerà a occuparsi di record, stabilendone ancora lui stesso, ma soprattutto occupandosi della organizzazione dei tentativi di primato della BMC, che si susseguiranno per tutti gli anni Cinquanta.

Logico dunque che, a un certo punto, anche a lui venga la voglia di tentare il record assoluto, ora che Campbell è uscito di scena. Eyston è un tecnico molto esperto e capace e il Thunderbolt, come si chiamerà la sua macchina, è lui stesso a progettarlo, con l'aiuto di molti dei tecnici con cui ha avuto rapporti nei tanti anni di professionista dei record. E con il contributo, anche finanziario, di una nutrita serie di fornitori esterni.

Per certi versi la sua filosofia progettuale è quella tradizionale, tanta potenza e al diavolo le preoccupazioni per il peso. Ma le analogie si fermano qui, perché in realtà, il suo veicolo, che è il più grosso e pesante nella storia del record fino a quel momento (e verrà superato in dimensioni solo dal bireattore ThrustSSC) ingloba anche molte idee nuove e originali, fatto che diventa ancor più degno di ammirazione quando si sappia che la macchina viene ideata e completata nell'arco di soli sette mesi.

Per i motori la scelta cade su due Rolls Royce 'R' 12V sovralimentati da 36 litri e mezzo ciascuno, per un totale di 73.000 cc (la seconda maggior cilindrata nella storia del record) e oltre 4000 HP, montati fianco a fianco, che trasmettono il moto alle ruote posteriori mediante due frizioni e un'unica scatola del cambio a tre rapporti. Alle ruote il moto arriva mediante ingranaggi conici, ma senza differenziale.

La macchina ha ben otto ruote: le posteriori sono gemellate, come sull'ultima versione del Blue Bird, per scaricare l'enorme potenza a terra, mentre le quattro anteriori, tutte sterzanti, sono collocate a coppie, con quelle anteriori più vicine tra loro, per permettere un andamento

affusolato della carrozzeria. Tutte le ruote sono indipendenti, con balestre trasversali.

Anche i freni sono molto innovativi, dei doppi dischi che funzionano per attrito quando vengono avvicinati, un po' come una frizione. Quelli anteriori sono montati all'interno del secondo paio di ruote, per ridurre le masse non sospese. Quelli posteriori agiscono invece sulla trasmissione, mentre alla frenatura contribuiscono anche due freni aerodinamici che si aprono all'occorrenza ai lati della coda.

Diversamente da quanto è sempre avvenuto in precedenza, il pilota è seduto davanti ai motori, anche se, con le Auto Union che impazzano sui circuiti d'Europa, ormai questa non è più una novità.

La carrozzeria in pannelli di alluminio, costruita in Inghilterra, è stata progettata con l'aiuto di un esperto francese di aerodinamica, il cui nome certamente vi dirà qualcosa, Jean Andraeu ed ha sostanzialmente la forma di un sigaro, con un'alta pinna triangolare in coda. In realtà la macchina non è proprio una bellezza, e la regolarità teorica delle forme è molto disturbata non tanto dalla presenza delle due prese d'aria per i compressori, dal parabrezza con il poggiatesta carenato e dagli scarichi a periscopio, quanto dalle numerose gobbe che compaiono un po' dovunque e soprattutto dalla sgraziata apertura ottagonale dell'enorme radiatore. Se ci fosse stato più tempo a disposizione i dettagli sarebbero certamente stati meglio curati, come del resto dimostrerà la seconda versione della macchina.

Alla fine di agosto 1937, la macchina è a Bonneville. Sul posto c'è Ab Jenkins con la sua Mormon Meteor a caccia del record delle 24 ore, che conquista senza problemi. Subito dopo si scatena una pioggia torrenziale che ritarda le operazioni di parecchi giorni. Eyston e i suoi comunque hanno molto lavoro da fare, dato che hanno portato a Bonneville anche la "Speed of the Wind", con cui Eyston cercherà di riprendersi proprio i record appena ritoccati da Jenkins.

Solo il 28 ottobre Eyston riesce finalmente a provare il Thunderbolt per la prima volta. La macchina fa registrare subito velocità record, ma c'è ancora qualche piccolo problema da risolvere, per cui nel frattempo Eyston si dedica alla Speed of the Wind, sempre disturbato dalle intemperanze del clima. Ma Eyston non è Campbell, ha un carattere decisamente più positivo e soprattutto la sua lunga esperienza di recordman gli ha insegnato che la qualità principale che un recordman deve possedere è la pazienza.

(Apro qui una parentesi. I record di questo tipo hanno a che fare con grandi velocità ed è facile, per chi non vi abbia mai assistito, farsi l'idea che siano eventi caratterizzati dalla frenesia e dall'eccitazione che solitamente si associano a una gara motoristica. Anche perché, sembrerebbe, tutto è destinato a risolversi in tempi molto brevi. Niente di tutto questo, un record è un obiettivo niente affatto facile da raggiungere, che va preparato con meticolosità e, appunto, con infinita pazienza, ripetendo a volte le stesse operazioni e gli stessi gesti per un numero imprevedibile di volte, resistendo a una tensione che altrimenti

rischierebbe di compromettere il delicato equilibrio fra messa a punto del veicolo, capacità del pilota e condizioni ambientali che, quando si verificherà, permetterà di ottenere l'obiettivo. Che verrà nei pochi, ultimi secondi di un lunghissimo lavoro.)

Ne deve avere molta di pazienza, Eyston, perché siamo ormai ai primi di novembre, e ancora ci sono piccoli problemi da risolvere. Finalmente il 19 novembre arriva il giorno buono. La sveglia è alle 2 del mattino e alle prime luci tutto è pronto, anche se il cielo appare minaccioso, ma il percorso verso nord si svolge senza problemi. Eyston anzi sceglie deliberatamente di risparmiare la meccanica e si "accontenta" di 305 mph. Al ritorno rilascia invece tutta la potenza dei suoi Rolls Royce, la macchina risponde perfettamente e l'unico attimo di panico gli viene quando uno straccio, dimenticato nell'abitacolo viene improvvisamente trascinato fuori spostandogli gli occhiali e accecandolo per un attimo. Eyston toglie una mano dal volante, si riaggiusta gli occhiali e prosegue senza problemi. La velocità è sensibilmente superiore, 513 km/h sul km e 510 sul miglio, e le medie risultano di 502,1 km/h e 501,17 rispettivamente. La velocità sul chilometro è il nuovo record assoluto.

Dice Eyston in un suo libro che il bello dell'inseguire i record di velocità è il fatto che non si raggiunge mai un risultato definitivo, c'è sempre un margine per migliorare. E Eyston sa che il Thunderbolt, con qualche miglioramento può fare molto di più per cui si rimette immediatamente al lavoro, tanto più che a questo punto sa che avrà presto un avversario molto serio, con il quale si è già misurato nella caccia ai record mondiali sulle medie distanze, nella persona di un altro eroe dell'automobilismo inglese, detentore del record del giro del circuito esterno di Brooklands, con la famosa Napier Railton, John Cobb, nome che resterà anch'esso mitico nella storia del record, se non altro perché il suo ultimo record resisterà per quasi due decenni, per essere poi finalmente battuto, e neanche di tanto, dal figlio di Malcolm Campbell, Donald, nel 1964.

Se può esistere un carattere più diverso da quello di Campbell, sicuramente è quello di John Cobb. E infatti fra i due non è mai corsa molta simpatia, al di là del sincero rispetto per le rispettive qualità. Uomo di corporatura imponente, è in realtà il più dolce degli uomini, timidissimo, fino alla afasia in ogni occasione in cui gli sia richiesto di parlare in pubblico eppure uomo gioviale e piacevole in privato e molto generoso. Ma soprattutto, dotato di un grande coraggio.

La sua carriera agonistica si svolge quasi esclusivamente a Brooklands, di preferenza al volante delle macchine più grosse e potenti su cui riesce a salire: per anni la sua macchina preferita sarà quella Delage che con René Thomas era stata l'avversaria della Fiat Mefistofele nella famosa disfida di Arpajon. Alla fine, si era fatto progettare da Reid Railton la Napier-Railton, appunto, con la quale era diventato il re indiscusso del circuito esterno di Brooklands, stabilendone il primato che, per la chiusura del circuito in conseguenza della guerra, resterà definitivo.

A uno come lui non poteva non venire la voglia di tentare anche il record assoluto e, come in precedenza, si rivolge a Reid Railton per la

progettazione e a Thompson & Taylor per la realizzazione. Railton, che ha accumulato ormai una notevole esperienza in materia di record, sia con la Napier Railton, sia soprattutto con il Blue Bird, non chiede di meglio che di poter progettare una macchina tutta sua, tanto più che Cobb gli dà carta bianca. E la macchina alla fine si chiamerà proprio così, semplicemente, con il suo nome: Railton.

Railton affronta il problema esattamente dal punto di vista opposto rispetto alle abitudini e in particolare rispetto all'avversario attuale, Eyston: massima leggerezza e miglior penetrazione aerodinamica possibili, e potenza quanto basta a muovere il tutto. Il Railton in effetti peserà alla fine poco più di tre tonnellate e i motori, che sono di nuovo (e per l'ultima volta) due dei soliti Napier Lion da 26,9 litri sovralimentati, non sono neanche del tipo più potente, solo 1250 HP ognuno. Tanto che alla fine il rapporto peso/potenza delle due macchine è molto simile.

Ma il progetto è un vero capolavoro: i due motori sono infatti montati, in posizione eccentrica, ai due lati di un curioso telaio a trave centrale che ha l'andamento di una lunga esse, alle curve della quale solo appunto appesi i motori, quello anteriore a destra e quello posteriore a sinistra, entrambi in posizione angolata rispetto all'asse longitudinale della macchina.

La trazione, per la prima volta su una macchina di questo tipo, è sulle quattro ruote: il motore anteriore trasmette il moto alle ruote posteriori, quello posteriore a quelle anteriori, mediante due scatole del cambio azionate da un'unica leva. Non ci sono né frizioni né volani, che aumenterebbero inutilmente il peso, solo un meccanismo di ruota libera per permettere il cambio delle marce. I freni sono montati sulle trasmissioni.

Le sospensioni anteriori sono a ruote indipendenti con molle elicoidali, mentre il retrotreno, dove le ruote sono molto vicine fra loro, è a ponte rigido, sempre con molle elicoidali.

Il pilota è in una posizione inusitata, seduto nel muso, davanti alle ruote anteriori, con il volante quasi orizzontale.

Non c'è radiatore, sostituito da un serbatoio di ghiaccio controllato da un termostato, secondo una prassi ormai consolidata.

La carrozzeria in alluminio, leggerissima, è realizzata in un unico pezzo indipendente dal telaio, al quale viene agganciata e viene quindi sganciata e sollevata a braccia (da sei uomini) ogni volta che si deve accedere alla meccanica. La forma è la più vicina che si sia potuta realizzare alla forma ideale di una goccia. Non ci sono pinne e le uniche protuberanze sono la piccola carenatura per la testa del pilota, le quattro gobbe delle ruote e gli scarichi.

Quando il Railton arriva a Bonneville, Eyston è già là da giugno, con il suo Thunderbolt aggiornato, con una carrozzeria più lunga e filante, con un'apertura frontale ovale molto più piccola e varie modifiche meccaniche, fra le quali la più importante è la sostituzione delle balestre con molle elicoidali. Eyston sperava di poter migliorare il suo primato

prima che arrivasse Cobb, aveva però trovato le Salt Flats ancora allagate, e le settimane erano passate. Alla fine è proprio il Railton a scendere in pista per primo.

Il primo test va molto bene, ma Cobb ha i suoi problemi con la trasmissione: l'assenza di volani e frizioni rende infatti piuttosto difficile cambiare marcia, con il rischio continuo che i motori si spengano, e il pilota avrà bisogno di molte prove per abituarsi a effettuare la manovra con tranquillità.

Quando scende in campo Eyston, al suo primo test il servofreno funziona troppo bene, i freni si surriscaldano e l'abitacolo del Thunderbolt, che ora è completamente chiuso, si riempie di fumi micidiali. Fortunatamente Eyston ha avuto la precauzione di usare un respiratore per proteggersi dai fumi del motore, che già lo avevano disturbato l'anno prima, quando l'abitacolo era aperto, per cui l'incidente si risolve senza conseguenze. Salvo naturalmente una lunga corsa fuori dal tracciato previsto, anche perché i fumi gli impediscono di vedere. In seguito, tutti i piloti useranno maschere del tipo di quelle dei piloti d'aereo. Eyston decide a questo punto di togliere il servocomando e si ripromette di usare invece i freni aerodinamici, che fino ad allora aveva considerato come utili solo in caso di emergenza. Entrambe le decisioni si rivelano azzeccate.

Infine, il 24 agosto, Eyston parte per il suo primo serio tentativo e con sua grande soddisfazione ottiene una velocità di quasi 560 kmh. Il percorso di ritorno sembra ancora più veloce, ma arriva una di quelle notizie che avrebbero fatto perdere le staffe a Campbell: le fotocellule non hanno funzionato!

Lunghi controlli rivelano che l'apparato funziona perfettamente: alla fine ci si rende conto che probabilmente il riflesso del sole sul sale e sulla superficie argentea della macchina ha accecato la fotocellula, rendendo la macchina invisibile. La soluzione è quella di dipingere le fiancate della macchina di nero, anzi, per maggior sicurezza, nero opaco.

Abbastanza tranquillo, sicuro ormai delle prestazioni della sua macchina, Eyston ritenta tre giorni dopo e senza ulteriori problemi ottiene finalmente un nuovo record, con la velocità di 556 km/h sul miglio (il chilometro risulta stavolta lievemente più lento).

La parola passa a Cobb, che, lavorando con calma e tranquillità gradualmente migliora le sue prestazioni, mentre Eyston decide di restare in attesa degli eventi. Non resta con le mani in mano, però. Da ottimo improvvisatore, decide di apportare qualche importante modifica al veicolo, nel caso si presenti la necessità di un nuovo tentativo: dopo molti ripensamenti, confidando nelle qualità della macchina, toglie infine la pinna, che, se dà stabilità toglie anche velocità, mentre improvvisa lì per lì un sistema di raffreddamento che faccia a meno del grosso radiatore. Siccome non ci sono né il tempo né le attrezzature per realizzare un serbatoio per il ghiaccio, Eyston opta per un grosso serbatoio d'acqua collocato nel muso, che ora può essere finalmente

chiuso, con un guadagno notevole in termini di aerodinamica: per il breve percorso di dieci miglia dovrebbe essere più che sufficiente.

Il 12 settembre, Cobb è pronto per il suo primo tentativo, mentre Eyston segue la sua corsa a bordo di un aereo. La velocità, però, è ancora insufficiente, anche se di appena otto chilometri l'ora. Ancora tre giorni e il 15 Cobb stabilisce finalmente un nuovo record a 563,6 km/h.

Eyston è pronto, mentre il tempo comincia a peggiorare, per cui il giorno dopo è già in pista, con il Thunderbolt modificato, che ora non ha più l'intera fiancata dipinta di nero, ma soltanto una specie di freccia. Sulla linea di partenza la macchina deve però aspettare quasi un'ora perché i cronometristi siano pronti e Eyston racconta di essere stato lì lì per appisolarsi mentre attendeva seduto al volante, nonostante l'incertezza sulle prestazioni della macchina con le recenti modifiche. Un dettaglio che la dice lunga sulla sicurezza del personaggio.

Finalmente arriva l'OK, il camion che aiuta il Thunderbolt ad avviarsi comincia a spingerlo e, nonostante qualche incertezza nell'avviamento, con i motori che si sono nel frattempo raffreddati, la macchina si lancia. Sempre Eyston racconta che, preoccupato di eventuali problemi causati dalla mancanza della pinna, fatica un po' a rendersi conto della velocità e le sue reazioni sono un po' ritardate, dopo l'uscita dalla base misurata. la conseguenza è che la macchina va a fermarsi molto più lontano del previsto, con qualche apprensione per il rischio di non riuscire a effettuare il percorso di ritorno entro l'ora regolamentare.

Con qualche patema d'animo e molta agitazione, si riesce comunque a riportare indietro la macchina e a cambiare le ruote giusto in tempo. Il percorso di ritorno si rivelerà anche più avventuroso, con l'abitacolo surriscaldato dall'acqua bollente del raffreddamento che aveva cominciato a filtrare dentro e nuove difficoltà per frenare le sei tonnellate lanciate a quasi seicento km/h, ma tutto si conclude per il meglio e Eyston può tornare a casa con il record di 575,3 km/h saldamente in tasca.

Saldamente? Solo per quell'anno. Era più che evidente che il Railton aveva ancora molto da dire e il paziente e tranquillo, ma sempre determinato Cobb non si sarebbe certo dato per vinto.

Nell'agosto del 1939, quando già in Europa tira aria di guerra, Cobb è di nuovo a Bonneville, stavolta da solo, e non ha difficoltà a riprendersi il record, a 594,96 kmh.

Poi di corse e di record non si parlerà più per qualche anno. Nessuno ancora lo sa, ma la stagione d'oro del record di velocità si è chiusa per sempre. Ci sono però ancora un paio di postscriptum, prima di chiudere la nostra chiaccherata.

Il primo riguarda qualcosa che avrebbe potuto essere e non è stato. Quando gli americani occupano la Germania, trovano alla Daimler Benz uno strano veicolo, che, si scopre, la Mercedes stava preparando per tentare di conquistare il record assoluto, un veicolo con sei ruote, un motore d'aereo 12 cilindri di 44 litri e una carrozzeria molto originale,

caratterizzata da lunghe crenature delle ruote posteriori e grandi "spoiler" laterali.

Non se ne sapeva nulla, anche se erano più volte circolate voci su una possibile Auto Union per il record assoluto. In realtà il promotore dell'iniziativa era stato Hans Stuck, che aveva affidato il progetto all'Ing. Porsche. Il progetto era stato poi sviluppato in casa Mercedes, anziché all'Auto Union. Poi la situazione era precipitata e non sapremo mai se la storia del record assoluto avrebbe potuto prendere una strada diversa.

Il secondo postscriptum lo scrive John Cobb, che, convinto di non aver davvero sfruttato appieno le possibilità della Railton, ottenuta una sponsorizzazione dalla Mobil (e infatti la macchina si chiama ora "Railton Mobil Special") si ripresenta a Bonneville, nel 1947, senza che gli si presti più di tanta attenzione in Europa, troppo occupati come sono tutti a uscire dalla tragedia della guerra.

Cobb ha in effetti ragione, la macchina può fare di più e, anche se non senza problemi, il 16 settembre conquista un nuovo primato, portando la velocità oltre la barriera dei 600 km/h (esattamente a 634,38 km/h) e sfiorando quella delle 400 mph, superandoli anzi, anche se solo nel percorso di ritorno.

Quel record resisterà per quasi un ventennio, e verrà superato solo tre volte, da **Donald Campbell** nel 1964, **Bob Summers** nel 1965 e infine da **Al Teague** nel 1991. Parlo, ovviamente, di automobili, di veicoli cioè che si muovono grazie alla rotazione delle ruote, non di razzi e jet, che, come tutti sanno, hanno ormai portato il record assoluto oltre il muro del suono.

A tutt'oggi è dunque ancora il record di Al Teague (660,647 km/h, sul km) la velocità più alta mai raggiunta da un'automobile.

(INSERIRE QUI IMMAGINE MODELLO n. 12 AL TEAGUE , NERO - CURRENT MODELS)

Questa velocità, e so di darvi una notizia che nessuno vi ha dato prima, è stata in realtà superata lo scorso agosto da una automobile a turbina, il Turbinator di Don Vesco, con un record valido però soltanto per la SCTA che organizza quel meeting, non per la FIA. Nel momento in cui vi parlo, però, Vesco, Teague e gli altri hot rodders sono ancora a Bonneville per l'ultimo meeting della stagione, le World Finals, per il quale è previsto il cronometraggio secondo le regole della FIA: il sale è nelle condizioni migliori da molti anni a questa parte e tutto congiura perché da questo meeting venga finalmente un nuovo record che riesca finalmente ad avvicinare e magari abbattere una barriera che resiste ormai da 52 anni, quella dei 700 km/h. Se succederà, difficilmente leggerete la notizia sui giornali.

Post Scriptum: alle World Finals di ottobre Don Vesco ha ancora migliorato il record versione SCTA, che ora è di 427,832 miglia orarie (circa 688 km/h), ma non è riuscito, causa problemi meccanici, a effettuare il percorso di ritorno entro il limite di un'ora richiesto dalla

FIA: il suo record non è quindi valido per la Federazione Internazionale. Vesco ritenterà ancora la prossima estate.

Ricordiamo, per completezza, che il record assoluto di velocità su terra, appannaggio a partire dal 1963 di veicoli a razzo o jet, è stato portato oltre la barriera del suono, a 1227,952 kmh, dal ThrustSSC, veicolo spinto da due turbojet Rolls Royce e guidato dal pilota della RAF Andy Green, a Black Rock in Nevada il 15 ottobre 1997).

BIBLIOGRAFIA:

Cyril Posthumus e David Tremayne - "Land Speed Record" - Osprey, London 1985

Ferdinand Käsmann - "Weltrekord Fahrzeuge" - Kohlhammer, Stuttgart 1984

Ferdinand Käsmann - "100 Years of the World's Land Speed Record" (2 volumetti), Malvern House, Leeds 1998 e 1999

William Huon - "Vitesse Illimitée" - Retroviseur 1995

Paul Clifton - "The Fastest Men on Earth" - Herbert Jenkins, London 1964 (edizione italiana LEA)

Leo Villa, con Tony Gray- "The Record Breakers", Hamlyn, London 1969

Leo Villa " Life with Speed King" - Baldwin, London 1979

Richard Hough - "BP Book of the Racing Campbells" - Stanley Paul, London 1960

Gina Campbell con Michael Meech - "Bluebirds, the Story of the Campbell Dynasty" - Sidgwick & Jackson, London 1988

Phil Drackett - "Like Father, Like Son" - Clifton Books, Brighton 1969

Sir Malcolm Campbell - "Speed on Wheels" - Sampson Low, London 1949

Sir Malcolm Campbell - "My Thirty Years of Speed" - Hutchinson, London 1935

J. Wentworth Day - "Speed, the Authentic life of Sir M. Campbell" - Hutchinson, London 1932

Cyril Posthumus - "Sir Henry Segrave" - Batsford, London 1961

Capt. M. Campbell e J. Wentworth Day - "The Boy's life of Sir Henry Segrave" - Hutchinson, London 1930

Sir Henry Segrave - "The Lure of Speed" - Hutchinson, London 1928

S.C.H. Davis- "The John Cobb Story" - G.T. Foulis, London 1953

George Eyston - "Fastest on Earth" - John Miles, London 1939

George Eyston - "Safety Fast" - Vincent, Spalding 1975

George Eyston - "Flat Out" - John Miles, London 1933

George Eyston - "Speed on Salt" - Batsford, London 1936.

(Le immagini che accompagnano questo testo presentano modelli in scala 1:43 realizzati da Ugo Fadini).