

ASCARI. UN MITO ITALIANO

Tavola Rotonda con Tonino Ascari, Enrico Benzing, Giulio Borsari,
Pasquale Cassani, Cesare De Agostini, Maria Teresa de Filippis, Mario Fossati,
Umberto Masetti, Giorgio Valentini, Ener Vecchi

Introduzione di Lorenzo Boscarelli, Giuseppe Mercuri, Giorgio Nada.

Coordinatore: *Gianni Cancellieri*

Milano, sede dell'Automobile Club di Milano, 28 maggio 2005

Monografia n. 65

LORENZO BOScareLLI

Il periodo di Alberto Ascari è un decennio della storia dell'automobile particolarmente caro a tutti noi, nel ricordo di chi l'ha vissuto direttamente o nella passione di chi non l'ha vissuto, ma lo considera uno dei periodi migliori della storia dell'automobile e della storia sportiva italiana in particolare.

L'**AISA** ha voluto organizzare questa Conferenza nella sede dell'**Automobile Club di Milano**, perché Alberto Ascari era milanese e perché era profondamente riconosciuto e conosciuto a Milano e legato all'Automobile Club. Questa ci è sembrata la sede giusta per ricordare un personaggio di così grande rilievo, anche alla luce dell'importanza del passato e del presente dell'Automobile Club di Milano.

Ho una piccola memoria personale di Alberto Ascari: avevo 6 anni nel 1955 e ricordo benissimo quando è scomparso, per la grande risonanza dell'evento. Avevo già la passione delle auto e delle corse e quell'episodio mi si è stampato nella memoria e non si è mai cancellato.

Un episodio che poi, crescendo, è stato superato dal racconto e dalla lettura delle tante imprese di Ascari e di tutto ciò che negli anni Cinquanta l'automobilismo sportivo ha significato per gli appassionati e per il nostro Paese.

GIUSEPPE MERCURI

Nella mia qualità di direttore dell'Automobile Club di Milano, ho il piacere di darvi il benvenuto, anche a nome del nostro presidente, ingegner Grandi. Qui nella nostra sede il nome di Ascari è noto si può dire da sempre: era un nostro socio e per anni è stato anche il campione sociale, oltre ad affermarsi a livello mondiale come uno fra i più grandi assi del volante.

L'Automobile Club di Milano, costituito a giugno 1903, ha tra i suoi scopi istituzionali la promozione dello sport automobilistico. Con l'autodromo di Monza, costruito nel 1922, abbiamo realizzato un capolavoro: qualcuno l'ha denominato la Scala dell'automobilismo. A Monza, oserei dire per volontà

popolare, la curva del Vialone, teatro dell'incidente del 26 maggio 1955, è stata ribattezzata Curva Ascari.

LORENZO BOSCARRELLI

La nostra guida, questa mattina, è Gianni Cancellieri, giornalista e storico dell'automobile. Oggi è anche il giorno del lancio del nuovo volume di Giorgio Nada Editore, firmato da Cesare De Agostini e Gianni Cancellieri: **Ascari. Un mito italiano**. L'AISA è onorata di presentare questa biografia, che ricorda degnamente e compiutamente il nostro grande campione.

GIANNI CANCELLIERI

Vedo molte facce amiche, non solo di coetanei, ma anche di gente giovane e questo ci conforta. Vedere che in un sabato caldo come oggi, tanti appassionati anziché andare al mare sono venuti a riempire questa sala e a ricordare Ascari è qualcosa che fa bene al cuore.

Abbiamo presenti quasi tutti i nostri relatori. È assente Patrizia Ascari, che un impegno ha trattenuto lontana da Milano. C'è suo fratello Tonino e ci sono, in ordine alfabetico, Enrico Benzing, Giulio Borsari, Pasquale Cassani, Maria Teresa de Filippis, Mario Fossati. Romolo Tavoni è assente, purtroppo per un malessere, però ha lasciato qualche appunto che vi leggerò.

Ci sono Giorgio Valentini, Ener Vecchi e Umberto Masetti. Ci sono inoltre vari personaggi: Carlo Castellotti, il cugino di Eugenio, che di Ascari fu l'allievo prediletto, e vedo con lui Pino Corsi, che di Eugenio fu amico e che in qualche occasione lo affiancò in gara.

Invito al microfono Giorgio Nada, leader dell'editoria motoristica in Italia, che pubblica da quattro anni la collana *Vite da corsa*, arrivata al quinto titolo, dedicato ad Antonio e Alberto Ascari.

GIORGIO NADA

Grazie di essere intervenuti, grazie all'Automobile Club di Milano che ci ospita, grazie all'AISA. Questo è il quinto titolo della collana *Vite da corsa*: dopo Castellotti, Nuvolari, i Marzotto, Villorosi, abbiamo adesso Ascari e, in autunno, presenteremo la biografia di Luigi Musso.

Abbiamo cercato di coprire quel settore dell'automobilismo sportivo tipicamente italiano e continueremo così. Speriamo di continuare ad avere innanzitutto Cesare De Agostini, che abbia voglia di scrivere, e Gianni Cancellieri, che abbia voglia di curare l'edizione. Pensiamo di arrivare a 10-12 titoli e poi decideremo se andare in pensione.

GIANNI CANCELLIERI

Nel presentare Cesare De Agostini, sono frenato dal comune sentimento del pudore, perché attraverso i decenni abbiamo fatto talmente tante cose insieme che dicendo bravo a lui mi sembra di dirlo anche a me stesso e questo non sta bene.

Perciò mi limito a dire che, come sapete, Cesare è uno dei più noti scrittori di automobilismo e aggiungo che, al di là dei meriti che sono riconosciuti al suo

stile e al taglio narrativo delle sue opere, un tratto inconfondibile della sua scrittura nasce dall'aver sempre professato e praticato un credo, semplice ai limiti dell'ovvietà, ma fondamentale, benché da molti ignorato.

Questo credo è sintetizzabile in sei parole: prima della macchina viene l'uomo. Per questo nostro incontro gli abbiamo assegnato un tema e gli chiediamo di farci ascoltare il suo svolgimento: *Alberto Ascari, l'uomo dal casco azzurro*.

CESARE DE AGOSTINI

Ci sono molti modi per ricordare un campione. Si possono ricostruire le sue corse (riviverle è impossibile) e cercare di suscitare un interesse, diciamo, tecnico-sportivo. Ma si può anche cercare di raggiungerlo attraverso qualcosa di emotivo, di personale.

Era la Mille Miglia 1954. Arrivati a Cremona, i concorrenti si trovavano a fare una gara nella gara: sulla Cremona-Mantova-Brescia dovevano tenere il passo più veloce possibile per conquistare il *Gran Premio Tazio Nuvolari*. Le macchine passavano da Mantova, davanti alla stazione, e a guardarle c'era un ragazzino di nemmeno 13 anni. Dapprima si trattava di uno spettacolo non banale, ma quasi usuale. Erano le macchine di tutti i giorni, i cui motori sembravano dei ronzini o quasi, poi, pian piano, l'atmosfera cambiava perché le macchine si facevano sempre più veloci, sempre più rombanti.

A un tratto, un bolide passò velocissimo, era il numero 602: Alberto Ascari. La fantasia di quel ragazzino di 13 anni era sbrigliata perché non riusciva a capire dove finiva la macchina e dove cominciava il pilota, che aveva indossato un giubbotto di pelle nera e sopra questo giubbotto di pelle nera un casco azzurro.

Non c'erano linee, non c'erano disegni, non c'erano parole, non c'era nessun segno ornamentale su quel casco. Era azzurro, come è azzurra la Terra che si può vedere da un satellite.

Quella Mille Miglia Ascari la vinse e fu il più veloce nel tratto Cremona-Mantova-Brescia. Mentre l'azzurro per quel tredicenne diventò quasi infinito, ecco che un ricordo balza vivo: il 18 marzo 1955, Ascari fu a Mantova per ritirare il premio Nuvolari.

Fu forse l'unico discorso che tenne, parlò di Tazio Nuvolari, parlò di suo padre, Antonio, il grande campione di cui quest'anno ricorre l'ottantesimo anniversario della scomparsa a Montlhéry, mentre stava conducendo il Gran Premio di Francia, parlò di se stesso: una piccola biografia.

Le parole che diceva sono state subito trascritte, stenografate, mentre gli uscivano dalla bocca.

Dopo cena, Alberto si alzò, e cominciò a parlare: «Cari amici di Mantova, io non so parlare, non ho mai parlato, e mi sarebbe forse più facile rifare una Mille Miglia, ma sento che questa sera ho qualcosa da dirvi e non farei pertanto onore a me stesso se dovessi lasciarvi senza neanche una parola.

E si tratta di questo: io che premi ne ho avuti molti, che vittorie ne ho avute su tutte le strade del mondo, mai ho provato la fierezza di quest'oggi quando nel vostro palazzo comunale mi è stato consegnato il Gran Premio intitolato al nome di Tazio Nuvolari.

Perché, vedete, io Tazio l'ho conosciuto meglio di voi o quanto voi. Bisogna andare molto indietro, ai tempi lontani dei Gran Premi di Monza, di Materassi, di Brilli Peri, dell'Alfa P2, di mio padre. Se permettete, del grande Antonio Ascari.

Io ero un ragazzino, allora, e alla vigilia del Gran Premio, eludendo la sorveglianza di mio padre, solevo recarmi ad assistere a Monza alle prove del circuito. Mi coricavo ai bordi della pista, sulla curva di Lesmo e là studiavo lo stile dei piloti, misuravo la loro audacia, mi entusiasmavo alle loro corse spinte fino al limite estremo delle leggi fisiche.

C'era un idolo, allora, per me: voi lo sapete, era mio padre. Ma un giorno mi accorsi che qualcuno era più grande di lui, era il vostro Tazio.

E doveva essere ben superiore a tutti, se un ragazzino doveva ammettere che suo padre veniva superato da qualcuno. Questo vi dice tutto.

Ed ora devo confessarvi una cosa. Mesi fa, nel corso dell'ultima Mille Miglia, arrivai a Cremona con 40' di vantaggio sul mio inseguitore, un vantaggio incolmabile per quel breve tratto di strada che mi separava da Brescia. Avrei potuto raggiungere il traguardo in assoluta sicurezza, ma quando ho visto lo striscione che segnava l'inizio del Gran Premio Nuvolari, mi sono rivisto un istante ragazzo alla curva di Lesmo, ho rivisto il campione dei campioni e ho cercato di imitarlo.

Mi sono come rizzato sulla macchina, ho schiacciato l'acceleratore, e quando sono passato davanti al cimitero di Mantova il rombo di tutti i giri del mio motore non mi ha impedito di sentire la voce di Tazio che mi salutava dicendo: "Bravo Alberto, sei un campione"».

GIANNI CANCELLIERI

Quando Alberto Ascari scomparve, il 26 maggio 1955, suo figlio Tonino era adolescente, non aveva ancora compiuto 13 anni, ma del suo famoso papà ha conservato molti ricordi.

Mi propone di fargli qualche domanda e lo provo volentieri. Enzo Ferrari scrisse che Alberto aveva nei confronti dei suoi figli un atteggiamento piuttosto severo, per non dire duro, e l'avrebbe spiegato con parole di questo tenore: «Non gli faccio mancare nulla, ma non voglio essere con loro troppo tenero e affettuoso. Se morirò in un incidente, soffriranno di meno». Che cosa ricordi in proposito?

TONINO ASCARI

Ho avuto un padre molto, molto affettuoso. No, non credo assolutamente ad una cosa del genere. Per me è stata costruita in qualche altra maniera.

Il problema fondamentale è che mio padre l'ho avuto molto poco. Poco come età, perché l'ho perso quando avevo 13 anni: età in cui un ragazzino comincia forse a percepire il sapore di certe cose, ma non può farsi un'idea completa di chi ha a fianco e ha come padre.

E poi perché le corse (lo testimonia chi le ha fatte) portano via quasi 10 mesi su 12. E in quei due mesi in cui potresti vivere con tuo padre, lui ritrova qualche compagnia, qualche amico, ritrova qualche modenese che lo invita.

Mio padre l'ho visto poco. Non penso che non fosse affettuoso con noi, penso solo che non avesse il tempo per poterci essere troppo vicino, come qualsiasi altro padre impiegato.

Altri ricordi? Io non ho mai studiato niente. Sono sempre stato una bestia e mio padre se ne è accorto fino ad un certo punto. No, severo no.

Mio padre è stato quello che manca a molti altri figli: un esempio di vita. Esempio di vita vuol dire mentalità, orario, alimentazione, educazione, rispetto degli altri e della famiglia.

Quindi, io credo di avere avuto il massimo da mio padre. Ho scoperto solo dopo, quando mi sono avvicinato alle corse, comunque non certo a 13 anni, ma sui 17-18, che importanza aveva avuto e che cosa aveva fatto. Ma solo allora.

Scopro solo adesso, e intendo questi ultimi 4-5 anni, che cosa ha significato nella storia dell'automobilismo. Abbiamo avuto un silenzio su Alberto Ascari che è durato una quarantina d'anni, ma adesso c'è un ritorno di affetto e interesse per quelli che hanno creato dei valori. Io l'ho scoperto molto all'estero, e solo di recente in Italia.

Se volete, è strano, è una sensazione che ho avuto, magari è solamente mia: Alberto Ascari, adesso, è conosciuto, ma per 40 anni è stato nel silenzio.

Gigi Villorosi si lamentava che non ci fosse nemmeno una targa sulla nostra casa in corso Sempione. E Villorosi non aveva un caratterino molto pacifico. Si è inalberato e ha detto: «Ma come, qui siamo a Milano, mettete una targa sulla casa dopo 40 e passa anni e fate fatica anche a fare quello».

Esiste via Ascari a Modena e Roma, mentre a Milano, che è la città natale di mio padre, esiste solamente un largo, praticamente invisibile.

Per questo, dico che Ascari rinasce adesso. Ascari mio padre. Ascari mio nonno.

GIANNI CANCELLIERI

È vero che teneva molto distinte le corse dalla vita familiare?

TONINO ASCARI

Nei modo più assoluto: in casa nostra, di corse non se ne è mai parlato. Non c'è stato mai qualche pilota che parlasse di corse: si parlava del risotto, dei vestiti, di Wanda Osiris, di queste cose, ma di corse mai.

Le corse facevano, probabilmente, parte di riunioni tipo cena di scuderia o simili.

In una vita completamente dedicata alle corse, penso che mio padre, in casa, ne facesse volentieri a meno.

GIANNI CANCELLIERI

A proposito di cene, tuo padre aveva paura di ingrassare? Faceva ginnastica per tenersi in forma ?

TONINO ASCARI

Mio padre ingrassava, si potrebbe dire, respirando gli odori del cibo. Non aveva bisogno di sforzarsi per ingrassare, era già predisposto per conto suo. Non l'ho mai visto mangiare più di una bistecca e due foglie di insalata. Non l'ho mai visto la mattina uscire di casa senza farsi una camminata di 10 km, non l'ho mai visto andare in una palestra. Penso che non l'abbia mai fatto. O se l'ha fatto l'ha, forse, fatto in gioventù.

Ma era rigorosissimo nel tipo di vita, che vuol dire: vado a dormire a quest'ora, non fumo, mangio questo, faccio quello o quell'altro, non mi arrabbio. Mio padre non si è mai arrabbiato per niente. Forse, una volta, non si arrabbiavano.

GIANNI CANCELLIERI

Che opinione ti sei fatto sulle diverse analisi e interpretazioni delle cause dell'incidente che gli è stato fatale ?

TONINO ASCARI

Io credo che Ferrari abbia sempre mantenuto molto riserbo sull'incidente, ma è un atteggiamento che ha sempre tenuto, sia quando aveva torto che quando aveva ragione.

Penso ancora alla possibilità dell'operaio che ha attraversato la pista. Il bloccaggio del differenziale lascerebbe 4 strisce per terra, due di una ruota saltellante, derapante, direi una posteriore, e due righe nere di frenata anteriore. Quindi quella è stata una frenata fatta in una curva, dove era già al limite della velocità e dell'aderenza.

GIANNI CANCELLIERI

Sentiamo adesso Maria Teresa de Filippis. È stata la prima donna al mondo che si sia seduta al volante di una monoposto di Formula 1, si sia qualificata e vi abbia corso dando prova di notevoli qualità, già messe in luce in precedenza alla guida delle vetture Sport.

Oggi è vice-presidente del Club International des Anciens Pilotes de Grand Prix, ha conosciuto Alberto Ascari, ha partecipato a qualche corsa in cui anche lui era impegnato e ne conserva un ricordo molto nitido, che adesso ci passerà, consentendoci di mettere meglio a fuoco l'immagine che abbiamo dello stile e della personalità del campione, non meno che dell'indole dell'uomo.

MARIA TERESA DE FILIPPIS

Parlare di Alberto Ascari è parlare di un amico. Per me, erano tutti cari amici: io ero la mascotte dell'automobilismo. Ho cominciato quando c'era questa quantità di grandissimi piloti, tra cui, naturalmente, Ascari primeggiava non solo in pista ma anche fuori, con il suo umorismo, il suo sorriso, la sua simpatia.

Fangio era uno serio, nella stessa curva staccava sempre allo stesso punto dalla partenza all'arrivo, mentre Ascari riusciva a trovare il tempo per essere un uomo simpatico anche in corsa.

Mi è rimasto impresso un Gran Premio di Napoli: erano i primi anni delle mie corse, gareggiavo con una 750 Sport di Taraschi, naturalmente comprata, perché allora si compravano le macchine e si pagavano anche.

Nella discesa di Posillipo, che è un po' come quella di Montecarlo, e che portava verso il traguardo, c'era una curva pericolosa. Mi ero piazzata dalla parte opposta, seduta su una balla di paglia perché avevo rotto il motore della mia 750 Sport: non so cosa avesse.

Ascari girava a quella velocità che poteva permettersi solo lui e impostava questa curva davanti a me e mi mostrava la lingua, ogni volta. È una piccola cosa, che mi è rimasta impressa perché è divertente. Cose che succedevano soltanto allora.

Passata all'Osca 1100, mi sono trovata a gareggiare nei circuiti dove c'erano i grandi campioni. Ho avuto l'appoggio e i consigli di ognuno di loro e li seguivo e certe volte osavo più di quanto potessi osare.

E, una volta a Monza, Fangio mi ha detto: «Tu vai troppo forte», ma non voleva certamente dire che ero bravissima, diventata un grande campione. Mi diceva: «Tu vai più forte delle tue possibilità». E lui era veramente preoccupato perché io ero, non dico matta, altrimenti sarei morta 40 volte in corsa, però non sapevo cosa fosse la paura.

La mancanza di paura può essere molto pericolosa nelle corse: perlomeno, nelle corse di allora. Però posso dire che mi fa piacere di essere ancora viva e di potervi raccontare questo, e comunque devo dire che per me è stato un passato splendido, ho fatto qualcosa fuori del normale, mi sono divertita, ho avuto anche degli ottimi risultati. Ho meno soldi, ma sono qua con voi.

GIANNI CANCELLIERI

L'ingegnere Enrico Benzing ha avuto la ventura di vivere, in qualità di giovane cronista, l'epoca di Ascari, e di accompagnare poi l'evoluzione dello sport del volante fino ai nostri giorni.

Benzing, «firma» tra le più note del settore in campo internazionale, può tentare un parallelo fra l'automobilismo di quei tempi lontani e quello attuale, consentendoci di misurare la portata di mutazioni straordinarie che hanno avuto luogo, anche se non tutte in positivo, sia nell'ambito della tecnica sia in quello dei rapporti umani.

ENRICO BENZING

Ero molto giovane a quell'epoca, poco più di 20 anni. Vorrei condividere una riflessione: sarebbe bastato un destino appena migliore per Ascari per cambiare la storia dell'automobilismo.

Non ci sarebbe stato il mito di Fangio. Pensate al 1951, quando Ascari ha vinto a Monza, vittoria grandiosa, come lo era stata un mese e mezzo prima quella al Nürburgring.

Si arriva all'ultima prova del campionato F1 a Barcellona: circuito nuovo, brutto, sciagurato. Come non bastasse, alla Ferrari fanno modifiche sbagliatissime alle loro auto, che provocano un'ecatombe di pneumatici e un ritardo incolmabile. Il campionato del mondo, che era agli inizi (quella era la seconda edizione) è finito così nel modo più sfortunato per Ascari.

Alberto Ascari, campione del mondo, avrebbe dato un'impronta completamente diversa alla storia dell'automobilismo dell'immediato dopoguerra.

Ascari ha poi vinto due titoli facili. Facili per modo di dire perché tecnicamente era molto più difficile primeggiare con auto poco potenti, come erano le F2 dei mondiali 1952 e 1953.

Anche il 1954, che lui ha passato, diciamo, in attesa, avrebbe avuto un altro corso. Nel 1955, avrebbe trionfato: prima fila nella gara di apertura a Buenos Aires, poi Montecarlo, quando era primo ed è finito in mare, E non si è trattato di errore di guida, ma di causa tecnica.

La storia sarebbe stata diversa nel 1955 perché la nuova Lancia era alla pari della Mercedes e, secondo me, Ascari sarebbe diventato campione del mondo. E, magari, avrebbe potuto vincere altri campionati mondiali, nel punto in cui si trovava.

In quanto alla capacità di Ascari di andare forte solamente quando partiva in testa, è una storia destituita di fondamento. Era più un improvvisatore, un bravo stradista: infatti, la Mille Miglia l'ha vinta in maniera favolosa.

E vorrei poi ricordare i suoi quattro giri di qualifica a Indianapolis, 1952: lo scarto tra il giro peggiore e il migliore è stato di soli 8 centesimi. Noi, allora, non sapevano nemmeno cosa fosse il cronometraccio in centesimi. Ha avuto tutti gli americani intorno a lui a congratularsi. Ecco quindi una prova della grande precisione e grande tecnica di Alberto Ascari.

Sul tema più generale se fosse più faticoso guidare allora, cito Manfred von Brautisch, invitato a una festa della Mercedes, qualche anno fa. È stato l'uomo battuto da Nuvolari nel famoso Gran Premio di Germania 1935.

Il suo primo commento è stato: «Mi fanno ridere questi piloti di oggi. Noi sì che facevamo una fatica tremenda a guidare quelle macchine». E questo valeva fino agli anni Cinquanta, gli anni di Ascari.

Ha continuato: «Adesso sono come nella bambagia, questi piloti non provano fatica nemmeno con i g: c'è una assuefazione immediata, poi non creano nessun disturbo. Noi correvamo gran premi di 800 chilometri. Anche nei primi anni del dopoguerra si percorrevano quasi 500 chilometri: non erano uno scherzo».

Sulla simpatia dei piloti, va detto che Ascari era tra i primi anche in questo. Ricordo una volta, dopo una corsa all'estero, finita molto tardi, in cui è venuto in sala stampa perché non era riuscito a parlare con noi giornalisti italiani: era assieme a Villoresi, parlava in milanese, sorridendo, vi serve niente? non vi abbiamo visti, per colpa dell'orario...

In quanto all'incidente mortale di Alberto Ascari, io ho avuto la testimonianza di un grande pilota che conosceva benissimo come il problema di quella Ferrari fosse legato alle ruote. La spiegazione tecnica completa mi è stata

data, diciamo, sotto giuramento perché non volevo poi andare contro Ferrari, anche perché Ferrari aveva ragione, certe volte, di proteggere certi argomenti.

Bisogna ritornare a quegli anni, in cui non esistevano gli strumenti e le conoscenze odierni per analizzare un incidente e capirne le vere cause. Anche l'incidente di Antonio Ascari è rimasto misterioso perché qualcuno ha voluto che restasse misterioso.

GIANNI CANCELLIERI

Chiamo ora un altro tecnico, l'ingegnere Giorgio Valentini, vice-presidente dell'AISA. Ha una brillante carriera in numerosi settori della progettazione industriale ed è docente al Politecnico di Milano e nelle università di Brescia e Ferrara. A lui chiediamo di proporci un raffronto fra le monoposto di oggi e quelle di mezzo secolo fa.

GIORGIO VALENTINI

Io sono abbastanza vecchio per ricordare le corse del periodo che va dal 1947 a oggi. Ho anche partecipato a numerose attività tecniche per le auto da corsa.

Di quei tempi, ricordo l'ambiente veramente disteso tra i piloti, l'amicizia che c'era tra di loro, lo spirito semplice e gioviale che aleggiava nell'ambiente. Ricordo benissimo, per esempio, la vittoria di Ascari nel 1949 a Monza, quando Fangio gli ha stretto la mano da buon amico: ed erano rivali. Ricordo l'amicizia che c'era tra Ascari e Villoresi: due milanesi che parlavano milanese tra di loro

Mi sono occupato della Scuderia Platè con le Maserati per anni, fino a quando Enrico Platè è morto in un brutto incidente a Buenos Aires. Allora avevo fatto anche delle proposte di progettazione. Insomma, mi sono divertito, studiando poco, naturalmente.

Sulla differenza tra allora e oggi, vorrei partire da quanto ha detto De Agostini: le corse automobilistiche dovrebbero essere del pilota. Il pilota è il vero protagonista. Ma oggi non è più vero: è difficilissimo capire quando è il pilota a dare il suo contributo determinante o quando è la macchina.

Allora occorre veramente del talento, del vero talento: non poteva diventare pilota una persona qualsiasi che non avesse in sé questa capacità e questa sensibilità. Era un problema di sensibilità enorme, di capacità di capire il problema e di improvvisare.

Oggi i piloti sono costruiti. Chiunque, soprattutto fisicamente (oggi quella che conta è la preparazione fisica), può diventare campione, sempre che abbia la macchina giusta.

Le macchine di allora erano difficili da guidare. Poi l'elemento importante era soprattutto il motore, anche nella tradizione emiliana, in cui l'automobile viene identificata nel motore e c'è sempre stata poca attenzione all'autotelaio. Gli autotelai erano abbastanza simili tra di loro, quasi sempre derivati da una produzione sportiva, e solo verso la fine degli anni Cinquanta si sono costruite auto da corsa con telaio appositamente studiato.

Oggi, io dico che le monoposto F1 non sono automobili, tanto è vero che il pilota è bene che non abbia la patente. L'ideale è che il pilota abbia fatto del karting, che è il più vicino dal punto di vista della guida. Dopo un anno di F3, il giovane pilota di oggi può benissimo entrare in F1 a 19-20 anni e diventare un campione.

Il che vuol dire che preparazione e cultura sono ben lontani da quelle del guidatore di automobili. Questi sono atleti che guidano un attrezzo. L'automobile da corsa, oggi, è un attrezzo. Talmente lontano dalla vettura di serie che non è nemmeno più confrontabile.

L'elemento fondamentale e più diverso rispetto agli anni passati, è l'aerodinamica, specialmente nella ricerca della deportanza: oggi, una F1 potrebbe benissimo correre su questo soffitto e non cadere giù, perlomeno sopra 250 km/h: attorno a 300 km/h, il carico aerodinamico è di circa 1400 kg, ben superiore a quello della monoposto in assetto corsa.

Decelerazioni e accelerazioni sono molto alte: da 300 a 100 km/h si impiegano attorno a 2"7 con un'accelerazione iniziale dell'ordine di 5g, perché intervengono non soltanto l'impianto frenante, ma la deportanza, che fa aumentare il carico a terra, e la resistenza aerodinamica.

Il pilota, che ormai frena con il piede sinistro, è così obbligato a tenere a fondo il piede con circa 100 chili di carico e ad alleggerirlo piano piano fino a 100 all'ora.

Insomma, tutte queste considerazioni fanno sì che la monoposto F1 di oggi sia solo un attrezzo: come il bob, come gli sci e altro.

GIANNI CANCELLIERI

Umberto Masetti, oltre che asso delle due ruote e campione del mondo delle 500 con la Gilera nel 1950 e 1952, era molto amico di Alberto Ascari e ci può raccontare meglio di altri come era fuori dalle corse.

UMBERTO MASETTI

Ero molto amico di Alberto perché ha iniziato con le moto: Bianchi e Gilera. Un giorno, eravamo al ristorante Cavallino a Maranello e mi dice: «Io devo andare a Monza». Rispondo che ci devo andare anch'io, per provare la Gilera. «Allora, vieni su con me». E siamo partiti. Solo che, quando eravamo a Fidenza e lui guidava un po' allegro, è passato un gatto nero.

Una gran frenata. Scende e mi dice: «Guida te».

«Come, guida te, cosa è successo?». Io non avevo badato al gatto nero.

«Mah - dice - è passata una bestia che non mi piace».

E allora ho guidato io e siamo andati a Milano e poi a Monza. Io metto la tuta e comincio a girare, quando arriva il Commendator Gilera.

Alberto mi guarda e mi dice: «Guarda che sono andato a piedi al Curvone. C'è qualcosa che non è a punto».

«Ah può darsi - dico - magari sai...».

E allora mi dice: «Prova ancora che adesso vado ancora là».

Io giro e lui era là al Curvone. Dopo, viene da noi al box e mi dice: «No, non ti devo insegnare niente, ho già visto perché andavi così».

«Beh – dico – allora perché mi hai fatto fare un altro giro? Hai visto anche tu che a metà del Curvone c'è un avvallamento che voglio schivare perché sento che la moto non sta ferma».

Un'altra volta, sempre a Monza, arriva il dottor Gilera, che mi dice: «Sai chi vuol correre ancora in moto? Nuvolari». Dopo qualche giorno, sempre a Monza, il mio meccanico Giovannella mi dice: «C'è un signore lì e ha detto che ti conosce».

«Chi è?»

«Quello là».

Ed era Nuvolari, nel ristorante dell'autodromo. Mi dice: «Senti, come va la moto, come ti trovi? Bene? Sì, perché ho visto che stai molto dentro al cupolino».

«È che – dico io – sono magro, ho le spalle strette». Allora ero 54 chili e adesso sono quasi 75, la differenza c'è.

Allora mi dice scherzando: «Due giri me li fai fare?»

«No – dico – due giri non li puoi fare perché la moto non è assicurata per te e poi so che il commendator Gilera ti direbbe di no». E lì è finito tutto.

Ritornando ad Alberto, mi ricordo che abbiamo inaugurato assieme il circuito di Imola nel 1952. Abbiamo girato assieme su una Ferrari Sport: era la prima volta che gli stavo di fianco e stavo un po'... fifando. Insomma, ha cominciato a fare staccate, frenate, curve in modo tale che dicevo dentro di me: «Mamma mia, lo credo che vince il campionato del mondo da come gira».

C'era anche il Commendator Ferrari, seduto, mi ricorderò sempre. Sono arrivato con Ascari, ci siamo fermati e ho ringraziato il Commendatore che, dopo un po', mi chiede se voglio fare un paio di giri.

«A me? Mah – dico – due giri, pianino però».

Voleva venire Sighinolfi con me.

«No, no – dice il Commendator Ferrari – gira solo perché sei più tranquillo».

Io sono partito e, al primo giro, ho fatto il tempo di Ascari, che era stato il più veloce. Al secondo giro, ero fra Villorosi e Ascari perché Villorosi era più tranquillo. Visti i miei tempi, il Commendatore è rimasto meravigliato e mi dice: «Domani, vieni su a Maranello».

Siamo andati a mangiare da Oreste a Modena e poi mi tira fuori dal cassetto il contratto e dice: «Firma qua per venire con noi».

«No – dico io – guardi che ho un contratto con la Gilera e non posso».

«Vuoi che parli con il Commendator Gilera?»

«No, devo finire il campionato, devo terminare tutto».

Poi, in Gilera hanno ingaggiato Duke e io mi sono un po' risentito, ma non perché hanno ingaggiato Duke, grande pilota e mi levo ancora il cappello per quel pilota che era. La verità è molto diversa: a me l'ingegner Taruffi ha detto: «Firma perché diamo più soldi a te che a lui».

Io rispondo che non mi importa: erano pochi soldi in più, due milioni. E firmo. Poi c'era la clausola piccolina, in fondo, che dovevo aiutare Duke a vincere il campionato mondiale. Non c'era bisogno: Duke, da come camminava, vinceva anche da solo.

La mia mamma mi dice: «Ma hai letto bene?». Ho poi scoperto che io avevo preso 2 milioni e mezzo e Duke 10. E allora lì è stata la cosa che mi ha indispettito e sono venuto via. Mi è spiaciuto perché io amavo molto il Commendator Gilera, per me era come mio papà. Da loro ero quasi di casa perché mangiavo con loro nella villa, dormivo. Ero insomma, non dico un figlio, ma quasi.

Quando veniva su il Commendator Ferrari, perché la sua scuderia correva a Monza, veniva sempre a mettere la sua macchina alla Gilera, ad Arcore.

GIANNI CANCELLIERI

Mario Fossati, decano dei giornalisti sportivi italiani, è nato 6 giorni prima di Pepe González, ma a Monza anziché ad Arrecifes... Fossati ha coltivato sempre tre grandi passioni: gli sport motoristici, il ciclismo e le corse dei cavalli. E ne ha scritto con competenza tecnica e rara capacità di coinvolgimento emotivo. Di Alberto Ascari ha un ricordo molto vivo e ce ne parlerà mettendoci in condizione di valutare lo spessore umano del grande personaggio e il suo modo di rapportarsi con gli altri.

MARIO FOSSATI

Ho conosciuto Alberto Ascari in una maniera strana. Abitava a 150 metri da casa mia e lo incontravo qualche volta. Nel 1953, un mio collega era stato mandato a Monza per il Gran Premio d'Italia per scrivere su quello che succedeva ai box. C'era andato in moto, era caduto ed era finito in clinica.

Allora, in redazione chiedono: "Chi è che conosce Ascari?"

Qualcuno risponde: «Fossati, perché Ascari è tifoso di Coppi e si sono trovati a un pranzo».

Così mi dicono di filare a casa sua per parlargli.

Un bel problema, Ascari aveva appena finito il Gran Premio d'Italia che si era concluso quasi drammaticamente: era finito nel prato per una sbandata all'ultima curva dell'ultimo giro, mentre era in testa davanti a Marimón (che era doppiato e che gli finì addosso), a Farina (che uscì di pista anche lui) e a Fangio che riuscì a schivare tutti e ad arrivare primo.

Andare da un pilota che ci aveva appena rimesso il Gran Premio d'Italia in quel modo era un problema. Gli telefonai, lo trovai e mi disse: «Lei è quello di Coppi? Venga subito».

Quando arrivai, faticavo a racchiuderlo nell'incidente. Mi parlava d'altro. Mi parlò a lungo del *caffè del genoeucc*. «Io ho conosciuto il Benna, veneranda età, che lo ha assaggiato quel caffè», e lì ha spiegato di cosa stava parlando.

Intanto, io friggevo perché dovevo tornare al giornale e raggiugliarli sull'incidente, ma lui, finché non finì di raccontare la sua storia, mi trattenne. Mi invitarono a cena, ma io proprio non potevo rimanere.

Allora, nacque l'amicizia con Mietta Ascari, che era una gran signora, una di quelle donne che un uomo dovrebbe incontrare nella vita, e che mi ha sempre invitato a casa loro.

Non partecipavo alle partite a carte con Villoresi perché sparigliavo i sette e allora si arrabbiavano.

Quando Ascari è morto mi ha telefonato, da Chicago, Gianni Brera, che era là perché si era dimesso da direttore della *Gazzetta dello Sport* per lavorare come freelance. Aveva un incarico dal *Messaggero*. Mi dice di avere letto sul *New York Times* una trentina di righe sulla morte di Ascari: in 30 righe lo hanno sepolto.

Mi sono ritrovato in lacrime. Alberto Ascari, per me, era il campione del mondo della porta accanto. Io non ho mai visto un uomo così semplice e così pulito: come Coppi, ecco. Era un Coppi montato su 4 ruote.

Alberto Ascari non è mai stato uno dei potenti, si è affermato da solo e in Italia, nonostante in Italia l'intelligenza e la competenza servano soltanto a soffrire: ecco la ragione per cui è stato riconosciuto adesso.

Mietta Ascari mi parlò di suo figlio Tonino e mi disse quello che Tonino ha detto qui: non era affatto vero quello che aveva scritto Ferrari che lui voleva essere severo con i figlioli perché i figlioli non provassero, in caso di un brutto incidente, troppo rincrescimento. Non era vero.

GIANNI CANCELLIERI

A questo punto sarebbe stato il turno di **Romolo Tavoni**, personaggio notissimo per avere instancabilmente promosso e diretto per molti anni fino alla conclusione della sua carriera l'attività dell'Autodromo Nazionale di Monza, e prima ancora per essere stato – fra il 1957 e il 1961 – uno degli «storici» direttori sportivi della Ferrari. Ma risalendo ancora nel tempo lo troviamo a Maranello in qualità di segretario di Enzo Ferrari. Da tale punto di osservazione privilegiato ha avuto modo di conoscere Alberto Ascari e di «soppesare» i rapporti che ebbe con il costruttore emiliano. Tavoni, purtroppo, non è potuto intervenire per una indisposizione. L'ho sentito al telefono ieri sera ed era molto amareggiato per aver dovuto mancare a questo appuntamento. Mi ha incaricato di salutarvi tutti e, con un segno di civiltà di altri tempi, di chiedere scusa.

Non ha perso, comunque, l'occasione per espormi ciò che avrebbe avuto in animo di dire questa mattina. E io, per vezzo antico, ho preso degli appunti e con il suo permesso ve li leggo. Abbiate pazienza se sono un po' disarticolati, come dei pensieri sparsi.

«Alberto Ascari è stato un grande, ma lo sarebbe stato ancora di più', non solo se avesse avuto la fortuna di vivere più a lungo, ma anche se non avesse perduto gli anni della Seconda guerra mondiale. Le carriere di tutti i piloti sono state interrotte, ma la sua in modo particolarmente penalizzante, fra i 22 e i 27 anni.

Fu il primo pilota a firmare con Ferrari un contratto vero e proprio, dopo anni di semplici lettere o, addirittura, accordi sulla parola. Ferrari si rese subito conto di avere a che fare con un professionista di eccezione.

Dapprima c'erano state delle pressioni da parte di Elisa, la madre di Alberto che diceva a Enzo Ferrari: "Se Lei gli dà una macchina scarsa, magari si convince a smettere". Ma ci voleva ben altro per dissuadere due caratterini come Ferrari e come Alberto.

Alberto impiegò sì e no una settimana per capire come andavano le cose in Ferrari e come si dovevano gestire.

Non era solo un grande pilota, era un grande leader. Ascoltava, soppesava e indicava la via da seguire.

Ferrari aveva di lui una grande considerazione, e non perché era stato amico di suo padre, ma proprio perché era difficile che Alberto parlasse per parlare.

C'è un episodio significativo da cui emergono sia la diplomazia sia l'astuzia di Alberto nel tenere i rapporti con Ferrari: come fargli sapere che qualcosa nella macchina non funzionava a dovere, senza farlo imbestialire. Di ritorno da Montecarlo gli disse: "Ferrari, il cambio della sua macchina è efficiente è robusto, ma guardi in che condizioni sono le mie mani. Pensi che, dopo la corsa, c'erano delle belle ragazze che mi chiedevano l'autografo e io non ho potuto firmarne neanche uno".

Ferrari rideva, ma appena Ascari era uscito ordinava immediatamente ai suoi tecnici di lavorare sul cambio per migliorarne il funzionamento. Non gli si poteva o meglio non gli si doveva esprimere critiche dirette a meno che non fossero esplicitamente richieste da lui stesso. Ascari si poteva permettere questo e altro, in virtù di un carisma di eccezione.

Una stagione come il 1954, con così poche corse disputate, ebbe un effetto negativo su Ascari. Prese il via soltanto otto volte. Una volta sola arrivò al traguardo, primo nella Mille Miglia, sette volte si ritirò. In precedenza, aveva avuto all'attivo 11 gare nel 1947, 15 nel 1948, 16 nel '49, 28 nel '50, 20 nel 1951, 20 nel 1952, 19 nel 1953.

Nel 1955, non era più lo stesso, almeno da un punto di vista psicologico. Prima era abituato ad andar via, a dettare lui il ritmo delle corse, ora doveva lottare duramente per reggere il ritmo degli altri. Non amava inseguire.

Era una persona molto simpatica amabile, sorrideva naturalmente, era amico di tutti. Sono note le sue superstizioni: gatti neri, ecc., ma sapeva anche scherzarci su.

Considerava il suo casco azzurro alla stregua di un talismano. Ricordo ciò che accadde in un giorno di prove all'Aerodromo di Modena. Fra una serie di giri e un'altra Alberto aveva appoggiato il suo casco sul muretto del box con l'apertura verso il basso, cioè nella posizione in cui si trova quando è indossato.

I meccanici lavoravano, andavano qua e là e spostavano pezzi e arnesi. Luigi Bazzi prese il casco, lo spostò da quella zona calda e tornò a posarlo sul muretto, qualche metro più in là, ma capovolto. Quando Alberto notò la cosa non ebbe la minima reazione, non alzò la voce. Semplicemente, raddrizzò il casco e con calma disse a Bazzi che nessuno doveva toccarlo perché quello era il più importante strumento del suo lavoro. Poi si inventò un pretesto e se ne andò, rifiutando di continuare le prove. Tornò il giorno dopo».

E veniamo agli ultimi tre personaggi. Incominciamo con Giulio Borsari, fondatore e presidente del Club Meccanici Anziani F1. Borsari è una delle storiche «chiavi inglesi d'oro» del nostro automobilismo. Capomeccanico della Ferrari, per cui lavorò dal 1962 al 1978, era stato precedentemente, dal 1945

al 1957, alla Maserati. E proprio in quel periodo, nelle stagioni 1947 e 1948, vide Alberto Ascari gareggiare con le macchine del Tridente. Prima private e poi ufficiali. Che ricordo ha Borsari di quegli anni avventurosi, che tipo era il giovane Alberto Ascari ?

GIULIO BORSARI

Io sono stato alla Maserati dal 1945 al 1957. Nel 1947, Alberto Ascari si dimostrò un grande campione dopo pochissime corse. Andò bene anche per la Maserati, che aveva dato la macchina in mano ad un pilota che la sfruttava al 100 per cento.

Ascari cominciò con il Gran Premio di Modena, che vinse con la barchetta A6 GCS. Nel 1948 andammo a San Remo, una delle prime gare internazionali del dopoguerra per le Grand Prix: Ascari vinse ancora.

A Pescara, fu di nuovo primo, grazie anche al ritiro volontario di Bracco. Ascari si era fermato al secondo giro per la rottura della balestra e Bracco, che era un campione della montagna, conosciuto in tutta Europa per le vittorie nella Mille Miglia e in tante altre gare, trovava troppo veloce il circuito di Pescara. In più, sentiva che la macchina era un po' troppo lunga. Così, dopo qualche giro, si fermò e cedette il volante ad Alberto Ascari: fu un atto di cameratismo unico e Ascari partì, cominciò a inseguire, perché davanti mi pare ci fosse una Ferrari, e poi vinse.

In merito a quella corsa a Pescara, ricordo che, qualche giorno prima, Ascari aveva avuto un incidente sul percorso di collaudo che usava abitualmente la Maserati. La Ferrari andava verso Serramazzone e via Giardini, la Maserati andava sulla Nonantolana e verso San Giovanni in Persiceto, perché erano due stradoni lunghi e rettilinei.

Il martedì, Ascari venne per provare la macchina di Pescara e capitò l'incidente, che poteva essere molto più grave perché da uno stradello laterale saltò fuori un camioncino e lui per schivarlo andò nel fossato e si ferì un po' il naso: ecco perché a Pescara aveva quel cerotto sul naso che si vede nelle foto.

Lavorammo due giorni prima di andare a Pescara per le prove e poi, il sabato sera, cosa stranissima, andammo a cena tutti insieme: Ascari, Villosi, noi meccanici. Dopo cena, incontrammo una zingara che voleva leggere la mano a qualcuno, e scelse Ascari.

Sapendo che Ascari era un tipo un po' superstizioso, ci meravigliammo che, quando questa zingara gli propose la cosa, lui non ebbe esitazioni e si mise da una parte con lei. Quando tornò dopo 10 minuti, Villosi e, mi pare, Beltrachini, che era un collega, un amico di famiglia, gli domandarono: «Che cosa ti ha detto la zingara?».

«Ha detto che domani vinco». E la corsa, Ascari la vinse.

Era un campione, come si era visto subito nel 1947 quando si impose nella prima gara. Purtroppo, la sorte lo portò via proprio nel momento in cui, forse, poteva, come ha detto l'amico Enrico Benzing, vincere tutto e addirittura ridimensionare la figura di Fangio.

GIANNI CANCELLIERI

Adesso invito Pasquale Cassani, in arte «Nini». Sessant'anni fa era un ragazzo con i capelli bruni e i ricciolini. Era così per natura... intendo dire che aveva i riccioli ancor prima di sedere accanto a Gigi Villoresi nella rocambolesca e vittoriosa Mille Miglia del 1951 e nell'ancora più agghiacciante e pure vittorioso Giro di Sicilia del 1953...

Alla Ferrari dal 1942 al 1960, Cassani è stato meccanico dei più grandi piloti dell'epoca. Gli chiederemo che cosa ricorda di Alberto Ascari, ma prima voglio ricordare io una cosa che mi ha detto in una intervista di qualche anno fa e che ho trovato molto bella: mi ha detto che Ascari, prima di tutto, aveva l'istinto del fuoriclasse. Correva forte per istinto, come gli uccelli per istinto volano. Questo mi ha detto Cassani.

PASQUALE CASSANI

Io ho veramente conosciuto Ascari quando è arrivato alla Ferrari. Era già un pilota affermato, era un uomo che aveva bisogno di vincere. E, alla Ferrari, ha trovato il mezzo adatto per vincere.

È stato un campione fuori dal normale, è stato un signore nel suo animo, di fronte ai suoi meccanici, di fronte ai suoi amici.

C'era una gran coppia: Villoresi e Ascari. Io ho sempre vissuto con Villoresi. Però erano due persone tali che si completavano l'una con l'altra. Uno aveva la gioventù, l'altro aveva più esperienza.

Alberto Ascari ha vinto due mondiali e quando non ha vinto, di solito non era per sua responsabilità. Come quella volta in cui, al Nürburgring, ha perso una ruota, si è fermato, abbiamo messo su una ruota nuova e solo per aver perso questo tempo non è arrivato primo.

Quel giorno a Monza, è stata l'unica volta, nei cinque anni in cui l'ho seguito da vicino, in cui si è messo i guanti e il casco di Castellotti. Mi sono detto: «Qui, succede qualcosa». Ma questa frase l'ho detta per me, perché Ascari non adoperava mai né i guanti né gli occhiali di nessun altro pilota.

Ascari era venuto a Monza perché era in prestito dalla Lancia alla Ferrari e doveva provare la macchina per correre il Trofeo Supercortemaggiore per le Sport, la domenica dopo.

Ha fatto due giri. Al terzo giro, dai box, non si sentiva più il rumore della macchina e poi Villoresi, che era in tribuna, ha cominciato a fare dei gesti. Sono stato il primo ad arrivare sul posto dove è morto Ascari. Ho visto la macchina, ho visto l'uomo, ma l'uomo era girato in basso e non dava più segni di vita. Ma non aveva sangue: appena un po' su di un orecchio. E non aveva le scarpe: quella era la cosa che mi ha levato subito ogni speranza. Sulle cause dell'incidente, posso dire che la macchina non ha avuto difetti meccanici: sono stati tutti degli altri fattori.

Ascari è stato un grande uomo e, lo ripeto, un grande uomo e un gran pilota. Quando è venuto alla Ferrari aveva solamente bisogno di vincere, perché campione lo era già.

Su Ascari posso aggiungere ancora una cosa. Io sono stato per un anno uno dei meccanici di Fangio e tra noi c'era una certa confidenza: fra meccanico e

pilota poteva esserci una vera e propria confidenza. Lui mi ha detto che era quasi impossibile superare Ascari quando era primo.

E poi, con Ferrari, Ascari aveva un certo rapporto, perché Ascari era veramente un signore, non dico ricco, ma un signore d'animo.

GIANNI CANCELLIERI

Un altro meccanico dell'età dell'oro delle corse è Ener Vecchi, alla Ferrari dal 1945, quando ancora si chiamava Auto Avio Costruzioni e fabbricava macchine utensili, fino al 1980.

Nel 1945, quando si mise mano alla 125, Vecchi era il telaista della squadra. Era a Piacenza l'11 maggio 1947, quando la Ferrari esordì in corsa. Era a Silverstone il 14 luglio 1951, quando González diede alla Scuderia di Maranello la prima affermazione in una gara del mondiale F1. Ed era a Monza anche lui il 26 maggio 1955, quando Ascari perse la vita.

ENER VECCHI

I miei ricordi di Alberto Ascari sono tanti. Era un campione da vivo ed è un campione ancora.

Io ricordo un episodio del 1951. Gran Premio di Spagna a Barcellona, finale del campionato del mondo contro l'Alfetta di Fangio. Durante le prove, montavamo tutti le gomme Pirelli e Ascari ha fatto uno dei migliori tempi. Fangio non era troppo soddisfatto di quel tempo di Ascari, ma, durante la corsa, è successo che Ascari si fermava ogni 6-7 giri per cambiare le gomme che dechappavano, cioè si staccava il battistrada e rimaneva solamente la tela. E Fangio non cambiava mai le gomme. Nonostante questo, Ascari è arrivato in fondo ai 440 chilometri della corsa, ma Fangio ha vinto.

In quell'occasione, l'organizzazione aveva invitato meccanici, tecnici e piloti alla corrida. C'era anche Ascari, ma si era messo un po' da una parte e brontolava da solo, con la mano sulla faccia. Dopo circa mezz'ora, lui era sempre là che brontolava. Intanto, i tori erano stanchi e cominciavano a essere pieni di sangue e avere la lingua fuori. Quando il torero si preparava per infilargli la spada tra le corna, è saltato su di scatto: «Ma guarda che roba, non si può guardare quella roba lì, ma questa è una cosa che non si può guardare!».

Era andato su tutte le furie perché non poteva vedere il sangue del toro. È uscito, da solo, che brontolava ancora e quando ci siamo ritrovati, ci ha detto: «Come fate voi a guardare quei personaggi lì? È una cosa che fa schifo». Tutto quello che abbiamo saputo rispondere è stato che la corrida, per loro, era uno sport: a noi piace l'automobilismo, a loro va bene uno sport in cui si uccide il toro.

LORENZO LUCCIO

Mi chiamo Lorenzo Luccio, sono il decano dei giornalisti della Valtellina, ho 90 anni e sono venuto da Bormio stamattina.

Ho conosciuto Ascari nel 1937 a Varese, quando stava per partecipare in moto ad una Varese-Campo dei Fiori. Poi ci siamo visti a Monza, lui schiacciava

l'occholino quando passava alla Curva di Vedano, ed ero fuori dal tunnel di Montecarlo quando lui è finito in acqua.

L'ho visto nuotare, sono andato ai box, ho detto a Mietta: «Guardi che l'ho visto nuotare, i morti non nuotano». Così si è consolata.

Poi ci vedevamo a Santa Margherita, perché lui veniva lì in vacanza io stavo costruendo un laboratorio fotografico a Genova. Un giorno, l'ho sfidato a chi arrivava primo da Santa Margherita a Portofino: io con una Vespa e lui con una Jaguar che aveva in prestito.

Pronti, via. Io ho lisciato le pedane della Vespa, sono arrivato a Portofino e lui non c'era. Poi arriva, calmo, tranquillo. Vede la mia faccia interrogativa e mi fa: «Uèi stupidot, mi corri per mestée, g'ho no de corr anca in vacanza, scemo!».

ALDO ZANA

Sull'incidente di Ascari, l'ingegner Benzing ha buttato un sasso e poi se n'è andato senza volerci dare qualche spiegazione. Ha detto che le cause tecniche dell'incidente gli sono state riferite, sotto giuramento di mantenere il segreto, da non si sa quale pilota.

Ora, una spiegazione tecnica si trova, nero su bianco, nell'autobiografia di Mike Hawthorn *Challenge me the race*, che arriva al 1957^(*). Hawthorn scrive chiaro e tondo che l'incidente è successo perché su quella macchina stavano provando pneumatici sul cerchio da 6 pollici e non erano adatte, scappavano fuori. Infatti lui dice che i segni delle due incisioni sull'asfalto sono stati provocati dalla ruota perché il pneumatico si era staccato. Questo, forse, è il misterioso segreto di Benzing.

Vorrei sapere da chi era a Monza quel giorno se questa spiegazione è verosimile.

PASQUALE CASSANI

Beh, quell'incidente rimarrà sempre un po' buio nelle sue cause. E' ben difficile tirare fuori la realtà di fatti di quel genere. Io, purtroppo, ho assistito a tanti incidenti mortali: Musso, Castellotti, Von Trips, ed è molto difficile poter dire è stata una causa o è stata l'altra.

In tanti anni di corse non ho mai sentito una causa precisa per un incidente mortale, perché è un fatto molto delicato, per le assicurazioni, per i costruttori delle macchine.

È molto difficile trovare la verità. E anche se è giusto che si voglia conoscere la verità, quella sull'incidente di Ascari, per conto mio, non salterà mai fuori. Verrà sempre archiviata, archiviata, archiviata finché tutto andrà in esaurimento.

LORENZO BOSCARRELLI

Posso portare una testimonianza riferendo un colloquio con Sergio Mantovani. Innanzitutto, ricordiamo che pochi giorni dopo la scomparsa di Alberto Ascari a Monza, durante la Parma-Poggio, ha perso la vita Mario Dalla Favera su di una macchina identica, una 750 Monza.

Dalla Favera è uscito in una curva veloce a sinistra, la macchina è finita contro un edificio e si è disintegrata.

Ho visto le fotografie conservate, fino a vent'anni fa, all'Automobile Club di Parma. I due incidenti sono molto simili: una curva a sinistra, in entrambi i casi curve veloci. La spiegazione che Sergio Mantovani dava dell'incidente di Ascari e Dalla Favera era un cattivo funzionamento del differenziale autobloccante.

Non ho avuto questa testimonianza sotto giuramento, come Enrico Benzing, quindi ve lo posso dire e naturalmente non posso dire se questo corrispondesse alla verità, ma, Sergio Mantovani diceva che quello era un difetto dei differenziali Ferrari in quel periodo. Secondo lui, il difetto non si era verificato solo in quella circostanza: per lui, l'incidente era dovuto a questo problema tecnico.

Vorrei fare una domanda ai testimoni che sono qui presenti: Alberto Ascari come si preparava alle gare? Che tipo di rapporto aveva con la sua professione?

Ci avete detto che era una persona molto umana, un gran signore, una persona corretta, una persona che sapeva dire le cose nel modo giusto, anche a Ferrari. Che tipo di rapporto aveva con la sua professione, quanto si preparava in termini di prove, che cosa faceva il giorno prima della gara. Per esempio, ho sentito dire che Jean-Pierre Wimille faceva pochissimi giri di prova e questo gli era sufficiente.

GIULIO BORSARI

Io conobbi Ascari nel 1947, avevo 22 anni. Una volta, si parlava molto meno della vita di un pilota al di fuori delle corse. Come si è già sentito dire, Alberto faceva una camminata mattutina e quello era più o meno tutto l'allenamento che faceva. Per il resto, noi eravamo intenti a guardare la macchina, a seguire la meccanica e non tanto a seguire quella che era la vita privata o la conduzione della vita di un pilota.

ENRICO SALA

Volevo parlare dell'incidente di Mario Dalla Favera. In quell'anno, ero un giovane funzionario alla Filiale dell'Alfa Romeo di Bologna. Mario, mio coetaneo, veniva due-tre volte alla settimana dalla Spezia, dove faceva il concessionario, perché la mamma, vedova del generale Dalla Favera, gli aveva comperato quell'azienda alla Spezia: lui era padovano.

Veniva a prendere le macchine a Bologna e le portava alla Spezia. Un bel giorno, la mamma gli regalò una Ferrari. E le ipotesi che si sono fatte dopo l'incidente, con la mamma, con Parmigiani che aveva rilevato l'azienda, e con altri, erano un po' attribuite al fatto che Mario era abituato a percorrere quella strada, quel rettilineo, quella curva tra le due case, con macchine tipo Alfa Romeo 1900, 1900 TI.

Passato a una macchina molto più potente, era arrivato troppo veloce in quella curva ed era uscito di strada.

GIANNI CANCELLIERI

Per quanto riguarda il discorso sulla preparazione alle corse da parte di Alberto Ascari, o quanto meno come viveva i giorni della vigilia, ho qui gli appunti di una intervista con Pasquale Cassani, quattro o cinque anni fa. È un argomento che lui non ha toccato prima e, con il suo permesso, vi leggo queste note.

Cassani ha detto che Ascari era un campione per istinto. Poi, però, l'istinto doveva essere educato e raffinato con l'allenamento.

Dapprima, mi raccontò Nini Cassani, Alberto pendeva dalle labbra di Villoresi, che gli dava dei consigli o, a volte, era lui a chiederli. I discorsi erano sempre quelli: le traiettorie delle curve, ma più ancora le marce da usare per essere più veloci.

Il segreto della sua guida? «Uscire dalle curve con 100-120 giri al minuto più degli altri. Per ottenere questo, ci chiedeva di montare un rapporto al ponte leggermente più corto, ma questo non bastava, tutti avrebbero potuto farlo. Il fatto è che nessuno come lui percorreva le curve con traiettorie così nette e precise. E, dunque, veloci».

Adesso, sappiamo molte cose in più su Alberto Ascari uomo e campione. Naturalmente non possiamo pretendere di svelare ogni segreto, ogni mistero. Abbiamo detto che quello degli Ascari è un mito e che di un mito si tratti non v'è alcun dubbio.

Un mito o, se preferite, un simbolo o un miraggio o, insomma, qualcosa di indefinibile che ci portiamo dentro, come tutto ciò che amiamo o tutto ciò che odiamo, e che, come è stato poeticamente scritto, plana nel cielo della nostra passione come in un volo senza fine.

* * *

(*) Vedi a pag. 183 dell'edizione italiana: *Oltre ogni limite*, Calderini, Bologna 1963.

Bibliografia essenziale:

De Agostini, Cesare: *Antonio e Alberto Ascari*. Aci/Lea, Roma 1968.

Desmond, Kevin: *The man with two shadows. The story of Alberto Ascari*. Proteus Publishing, London-New York 1981.

Ludvigsen, Karl: *Alberto Ascari. Ferrari's first double champion*. Haynes Publishing, Sparkford (UK) 2000.

Ménard, Pierre-Vassal, Jacques: *Alberto Ascari, premier double Champion du Monde*, Chronosports, St.-Sulpice (Svizzera) 2004.

©

AISA

Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile

www.aisastoryauto.it

Settembre 2005