

## CORSE GRAND PRIX E FORMULE LIBRE 1945-1949

Conferenza di **Alessandro Silva**  
Museo dell'Automobile "Carlo Biscaretti di Ruffia"  
Torino, 22 ottobre 2005

### **RODOLFO GAFFINO ROSSI**

Come Direttore del Museo dell'Automobile e Presidente della Commissione Culturale dell'Asi ringrazio il professor Silva, che ha studiato a fondo le competizioni di un periodo storico non ancora ben noto, l'avvocato Loi e l'ingegner Boscarelli.

Questo è l'inizio di una collaborazione fra l'Aisa e l'Asi; l'Asi ha contribuito a organizzare questa manifestazione, che spero sia la prima di una lunga serie. E' una collaborazione molto importante perché l'Aisa divulga la cultura dell'automobile con conferenze molto documentate, importanti, che accrescono il livello culturale di chi si interessa alle tematiche dell'auto.

### **LORENZO BOSCARRELLI**

Ringrazio il cavalier Gaffino Rossi per le sue parole e per l'ospitalità che ci offre in un luogo così prestigioso. Mi unisco a lui nel ringraziamento all'Asi, che ci ha aiutato a realizzare questo evento. Un evento molto in linea con gli scopi dell'Aisa, nata diciotto anni fa per diffondere la cultura dell'automobile. Da allora abbiamo tenuto sessantasei conferenze o tavole rotonde, sempre cercando di dire cose nuove, tramite testimoni che hanno ricordato gli eventi di cui sono stati partecipi o con ricerche originali.

Oggi il professor Alessandro Silva, socio Aisa, ci presenta una ricerca originale su un periodo poco noto. Il professor Silva è ordinario di Matematica all'Università La Sapienza di Roma e ha la passione, come tutti noi, dell'automobile.

Ho riletto gli elenchi delle vetture iscritte alle competizioni Grand Prix e Formule Libre 1945-49; tra di esse si trovano anche delle Balilla, una presenza che davvero colpisce. Come credo che ben descriva quel periodo la fotografia riportata sul cartoncino d'invito: ritrae la partenza del Gran Premio di Torino 1946.

E' interessante vedere l'atteggiamento e l'abbigliamento delle persone vicine alle macchine pronte a lanciarsi nella corsa. Era un mondo profondamente diverso da quello attuale: il mondo che ora Alessandro Silva ci racconterà.

### **ALESSANDRO SILVA**

Ringrazio Aisa, Asi e il Museo dell'Automobile per questo luogo così bello, fantastico, con queste auto allo stato naturale, non lucidate, come

erano quando smettevano di correre: una presentazione ormai rara, speriamo che possa durare!

Ringrazio per avermi dato l'opportunità di comunicare il lavoro che ho fatto negli ultimi anni. E' un lavoro storiografico e, come ogni lavoro storiografico, ha un presupposto ideologico.

*"Quello che importa veramente è la corsa, non la potenza o la velocità delle macchine"*. Questa frase è di **Gerald Rose**, forse il primo storico delle corse di automobile: scrisse un libro nel 1914 raccogliendo i dati di tutte le corse, dall'inizio delle competizioni automobilistiche. Un libro splendido, introvabile. La frase è estrapolata da una lettera che Rose scrisse al direttore di *Autosport*, rivista inglese nata negli anni Cinquanta, in un periodo in cui la popolarità dello sport dell'automobile in Inghilterra era altissimo, tale da portare là anche l'epicentro tecnologico delle competizioni.

La frase si lega perfettamente al periodo 1945-1949, durante il quale, nonostante le distruzioni causate dalla guerra in Europa, si disputarono nel mondo circa **350 corse** Formula Grand Prix, Formule Libre, Formula 2.

Le 350 corse potrebbero raddoppiare se si considerassero tutte le gare per auto senza parafanghi e senza fari, con non più di due posti. E poi ci sono anche le corse in salita, dove fino agli anni Cinquanta correvano anche le monoposto da Gran Premio. La cifra non comprende neppure alcune corse a handicap nelle isole britanniche e altri tipi di competizioni: per esempio, esiste traccia di due gare per auto da 1.100 cc all'Ippodromo di Mirafiori, Torino. C'era una pista in terra, lunga 1 km: mi sembra vinse Marino Brandoli.

Andrebbe poi studiato a parte lo sviluppo della Formula 3 inglese, le cui conseguenze tecniche si ritrovano nell'automobilismo di oggi: le corse in circuito sono una trentina nel 1948 e 1949. Anche i tedeschi svilupparono una loro Formula 3: neppure queste corse sono state messe nel conto.

Nel 1949, a Monza si disputò una gara per auto da corsa 750 cc, senza parafanghi. Poi ci furono le corse sulle piste in terra negli Stati Uniti, al di fuori di qualsiasi associazione responsabile di dettarne le norme: i dati su di esse sono introvabili.

Se uno storico fosse inviato da Marte sulla Terra per documentarsi sullo sviluppo delle corse automobilistiche e cominciasse con l'esaminare l'enorme pubblicistica apparsa negli ultimi venticinque anni al riguardo, penserebbe senz'altro che l'intervallo causato dalla seconda guerra mondiale si era nei fatti protratto fino al 1950, come se la fine del periodo chiamato delle "Frecce d'Argento", un vero "Crepuscolo degli Dei" provocato dall'immane tragedia, avesse trovato la sua catarsi in qualcosa chiamato "Formula 1", che, col passare degli anni, avrebbe in pratica monopolizzato l'interesse degli studiosi.

Ci troviamo infatti di fronte ad un vero e proprio vuoto storiografico, che potrebbe essere giustificato solo dalla mancanza di qualsiasi attività automobilistica sportiva oppure di limitatissimo interesse tecnico-sportivo.

Non è così: alle **350 corse** di Formula 1, Formula 2 e Formule Libre in Europa (comprese Scandinavia ed Est europeo), Sud America e Commonwealth britannico parteciparono circa **1.150 piloti**. Le vetture impegnate nelle corse europee (escluse Scandinavia ed Est europeo) e in quelle internazionali in Sud America furono circa **400**.

Anche la partecipazione e l'interesse del pubblico furono enormi. I 90.000 del Bois de Boulogne, Parigi (1945) furono seguiti, scorrendo a caso, da 100.000 spettatori a Torino (1946), 200.000 (Barcellona 1946), 300.000 (Hockenheim 1947), 80.000 (Berna 1947), 70.000 (Reims 1947), 120.000 (Spa 1947), 100.000 (Milano 1947), 100.000 (Monza 1948), 120.000 (Silverstone 1949), 350.000 (Brno 1949).

Bisogna pensare che il trasporto privato, quando esisteva, era soggetto alle restrizioni dei razionamenti e che il trasporto pubblico era ancora condizionato dalle distruzioni della guerra. I 300.000 di Hockenheim, ad esempio, erano arrivati attraversando un Paese in macerie con i pochi treni disponibili, carretti, biciclette ed anche a piedi. I cittadini attendevano famelicamente eventi come questi come segno del ritorno alla normalità.

### **I piloti, una somma di talenti superiore ai primi anni del Campionato del Mondo**

I piloti di questo periodo correvano non importava dove e con che macchina, come se fossero solo interessati a recuperare il tempo e le occasioni perdute. C'era un forte "effetto di trascinamento" che coinvolgeva la maggioranza di essi; i francesi di punta erano i veterani ante-guerra **Sommer, Wimille, Chiron** ed **Etancelin**, mentre gli italiani schieravano **Varzi, Trossi, Taruffi** e, occasionalmente, **Nuvolari** della vecchia guardia, con **Nino Farina** e **Gigi Villoresi** della ultima generazione prima della guerra.

La guerra era stata un disastro personale per ciascuno di loro; le carriere erano state brutalmente ritardate od interrotte. Qualcuno dei più giovani, come Farina, Villoresi e Wimille, stava appena raggiungendo i vertici quando era scoppiata. Nel dopoguerra, Chiron ed Etancelin dovettero aspettare rispettivamente uno e due anni prima di trovare regolare impiego. Il grande misconosciuto **Luigi Fagioli** poté riprendere a correre al massimo livello solo nel 1950.

Nel frattempo in Italia ed in Argentina due "uomini nuovi" meditavano sul loro incerto futuro, poiché la guerra aveva rimandato per molti anni l'inizio delle loro carriere. Tuttavia, già nel 1949, **Alberto Ascari** e **Juan Manuel Fangio** erano ormai padroni della scena.

Prima di quell'anno, il trentunenne Ascari era ancora considerato un novellino, sebbene avesse gareggiato in cinque delle otto Grandes Epreuves (le antenate delle prove di Campionato Mondiale) svoltesi nel 1947-48, ma per la fine della stagione avrebbe superato Villoresi come pilota n. 1 della Ferrari.

Ascari e il trentottenne Fangio, sebbene non giovanissimi, erano i leaders della nuova generazione, del cui avvento si sentiva considerevolmente il bisogno.

In giro, non era l'esperienza a mancare; tre piloti avevano gareggiato in ciascuna delle otto Grandes Epreuves del 1947/48: Raymond Sommer, 44 anni, Louis Chiron, 50 anni, e lo svizzero **Emmanuel de Graffenried**, ma se un ipotetico team avesse cercato piloti nella primavera del 1949, certamente non si sarebbe rivolto a loro.

Chiron, che da giovane era stato quasi nella stessa classe di Ascari e Fangio, aveva iniziato un rapido declino, come peraltro Sommer che aveva imboccato la discesa dopo una seria depressione, mentre il più giovane (35 anni) barone svizzero era semplicemente troppo lento. I francesi **Rosier** e **Chaboud** (44 e 42 anni, rispettivamente), che avevano preso parte a sette di queste gare, non erano anch'essi abbastanza veloci, come il loro compatriota 46-enne **Giraud-Cabantous**, con sei partecipazioni.

Una scelta ovvia poteva essere quella del quarantenne Gigi Villorosi, anch'egli con sette partecipazioni, ma mai vincitore di una Grande Epreuve, che era ancora molto veloce, ma che indubbiamente aveva oltrepassato il culmine della carriera. Ferrari, infatti, lo ingaggiò con Ascari a stagione 1949 iniziata.

Dopo la scomparsa di Varzi, Wimille e Trossi, il 43-enne Nino Farina diventava così l'unico vincitore di Grande Epreuve libero: verrà ingaggiato dall'Alfa Corse l'anno seguente.

Nessun altro "nuovo" pilota di Grand Prix di classe eccelsa apparve negli anni 1949/51, quando persino gli assi dell'anteguerra Phi-Phi Etancelin e Luigi Fagioli, ormai cinquantenni, erano ancora capaci di brillanti prestazioni.

Ascari e Fangio, i due grandi "prodotti" del dopoguerra, monopolizzeranno così la scena delle corse Grand Prix per molti anni ancora in attesa che un gruppo di giovani britannici, che presto avrebbero cambiato il volto delle corse, fossero pronti per prenderne il posto.

Il più grande di questi, **Stirling Moss**, aveva già iniziato nel 1947/48. Spesso vittorioso, la sua grandezza fu subito riconosciuta dagli appassionati italiani dopo averlo visto sbaragliare i molti specialisti locali della classe 1100 alla corsa del Garda nel 1949, prima della maggioranza dei suoi compatrioti che lo criticavano per la sua voglia di vincere giudicata troppo poco da gentleman: "*Usa troppo il cambio*", scrisse un famoso commentatore. Moss dovrà attendere fino al 1957/58 per subentrare a Fangio nella posizione di numero uno dei Grandi Premi.

Il 1945/1949 fu quindi un periodo caratterizzato da un grande talento, forse un po' vecchiotto, ma superiore a quello disponibile nei primi anni del Campionato del Mondo.

## **Le auto e le Formule**

### **nuova tecnica e nuova struttura per le corse**

Ma al di là di queste dimostrazioni di vitalità, è storicamente importante riconoscere che molto dell'automobilismo sportivo come lo conosciamo noi oggi, Formula Uno compresa, trae le sue radici nell'immediato dopoguerra.

Videro infatti la luce in questo periodo le due marche carismatiche dell'automobilismo sportivo di tutta la seconda metà del secolo XX, fino ad oggi, la **Ferrari** (1946) e la **Porsche** (1949), la Formula 1 (1947, ottobre) e lo studio e l'istituzione di un Campionato del Mondo Conduttori (1948, ottobre, 1949, ottobre).

Non ci dilungheremo su Ferrari e Porsche, circa le quali tonnellate d'inchiostro sono state versate. Vale la pena di ricordare invece che è stata la (forse, dimenticata) **Cooper** a creare l'immagine della vettura da corsa di oggi. John e Charles Cooper costruirono la loro prima vettura nel 1946. Con la Cooper, l'ordine di grandezza della costruzione di vetture da corsa passò dalle dita di una mano alle centinaia, come centinaia furono i piloti addestrati da queste mirabolanti vetturette.

La "Formula" era nata con le corse. Dalla fine del XIX secolo, gli organizzatori decisero le limitazioni imposte alle vetture che prendevano parte alle competizioni. Per le vetture da Gran Premio tale compito fu poi assunto dall'Automobile Club de France a partire dal 1906.

La FIA (allora AIACR) istituì la CSI (la sua commissione sportiva) all'inizio degli anni Venti. La CSI subito subentrò all'ACF nel determinare la Formula per le vetture da Gran Premio che si denominò "Formule Internationale (voitures de course)".

L'ultima Formula internazionale d'anteguerra, con cilindrata massima di 3.000 cc sovralimentate e 4.500 cc aspirate era scaduta col 1940. Poche macchine erano state costruite secondo queste prescrizioni e vi era generale consenso che la Formula internazionale successiva, in vigore dal 1941, avrebbe previsto la cilindrata massima di 1.500 cc per le vetture sovralimentate.

La guerra interruppe ogni discussione, ma già nella seconda metà del 1945 si aprì un dibattito sulla stampa inglese e francese in merito alla nuova Formula. Rimanendo acquisita la cilindrata per le vetture sovralimentate, era il limite per i motori atmosferici che veniva discusso (tra 3.000 cc e 4.500 cc), ma soprattutto il carburante: chi lo voleva libero e chi fornito dagli organizzatori.

Finalmente, il 21 giugno 1946, la CSI, dopo molti giri di valzer, introdusse la nuova formula internazionale con i limiti di cilindrata a 1.500 cc per le vetture sovralimentate e a 4.500 cc per quelle aspirate. Il carburante sarebbe stato fornito dagli organizzatori fino al 31 dicembre 1947 e poi sarebbe stato libero fino alla scadenza della formula, alla fine del 1951.

La prima gara corsa secondo questa Formula fu il **Gran Premio di Torino**, l'1 settembre 1946. Fino al Gran Premio di Torino, i Grand Prix dell'immediato dopoguerra si erano svolti con limitazioni decise dagli organizzatori, ma sempre molto elastiche e quindi sostanzialmente a Formula Libera.

Nella riunione dell'ottobre 1947, la CSI prolungò la validità della Formule Internationale a tutto il 1953, chiari che la propulsione a razzo od elica

non era permessa e che le vetture dovevano essere dotate di due specchietti retrovisori, uno su ciascun lato, di diametro non inferiore a 60 mm ed infine aggiunte una specifica alla denominazione: non più Formule Internazionali, ma "Formule Internazionali (voitures de course) *numéro un*".

Nella stessa riunione, la CSI decise, per la prima volta, di regolamentare le corse per *voiturettes*, introducendo una seconda Formula, due litri per motori aspirati e 500 cc per motori sovralimentati.

Bisognava quindi distinguere fra le due Formules Internationales! Il marchio Formula 1, uno dei più ricchi e prestigiosi dell'odierno mercato, ha questa origine banale: il giornalista francese che, sul quotidiano *L'Equipe* del 16 novembre 1947 scrisse per la prima volta "Formule 1" invece di "Formule Internationale numéro un" non pensò certamente di depositarlo.

In ogni caso la prima corsa di Formula 1 è stata il **Gran Premio di Pau**, corso il lunedì di Pasqua del 1948 e non come si crede, a causa della confusione fra Formula 1 e Campionato del Mondo Conduttori, il Gran Premio d'Inghilterra del 1950.

## **Nasce il Campionato Mondiale Conduttori**

Anche il Campionato del Mondo Conduttori nasce in questo periodo. Ha una storia curiosa ed è un'invenzione italiana.

Durante l'estate 1948, la Federazione Motociclistica Internazionale annunciò la decisione di istituire un Campionato del Mondo per le quattro cilindrate classiche più i sidecar.

Il potente Segretario Generale dell'ACI, **Giovanni Canestrini**, vide un grosso pericolo, nel caso che la CSI dovesse imitarlo per le automobili, nell'assenza di garanzie che fosse un pilota italiano a diventare campione. Colse l'occasione della visita a Milano della delegazione argentina in Europa per firmare un protocollo che istituiva un Campionato del Mondo Piloti comprendente otto corse nel 1949 (quattro in Argentina e quattro in Italia) da disputarsi tra piloti italiani ed argentini.

Canestrini sottostimava la competenza dei piloti sudamericani, ma si era garantito che ogni vettura in questa serie sarebbe stata italiana. La firma dell'accordo fu annunciata dalla stampa specializzata europea. L'effetto fu che gli altri Paesi dovettero accelerare una decisione.

Il delegato italiano alla CSI era Canestrini stesso, ma spesso era il suo sostituto **Tonino Brivio** ad andare alle riunioni. Fu proprio Brivio a fare la proposta di istituzione di un campionato mondiale.

Non sappiamo se Brivio presentò il progetto italo-argentino o un altro sulla falsariga di quello motociclistico, comunque mercoledì 13 ottobre 1948 *L'Equipe* pubblicò che: "La CSI è d'accordo in linea di principio per la creazione di un Campionato del Mondo Conduttori e ha deciso di sottoporre la questione allo studio in vista di un'istituzione per il 1950".

Si prendeva quindi tempo, ma, in dicembre, Canestrini decise che il suo giornale, *La Gazzetta dello Sport*, avrebbe nominato Gigi Villorosi Campione del Mondo per il 1948, così creando un grande trambusto nella stampa francese.

**Charles Faroux**, il decano dei giornalisti dell'automobile e tecnico sopraffino, chiese una spiegazione. Canestrini ritrattò e lo sfortunato Gigi perse un titolo che non aveva mai conseguito!

Il 7 ottobre 1949, il Campionato fu approvato dalla CSI, sulla falsariga di quello motociclistico. La stampa europea specializzata non mostrò alcun interesse nella faccenda, non più di quanto si fossero occupati del Campionato Europeo prima della guerra e per lo più non ritennero la decisione della CSI degna di essere pubblicata.

### **Le piste si trasformano**

Ma vi sono altre caratteristiche dell'automobilismo sportivo di oggi che hanno avuto origine nel dopoguerra: la conformazione delle piste nata dall'utilizzazione di aerodromi in disuso, di cui le isole britanniche erano piene, la popolarità e la diffusione mondiale dello sport automobilistico e la presenza crescente, fino a diventare esclusiva, della componente professionistica nelle corse di massimo livello.

L'assenza di ostacoli ai bordi e di dislivelli nelle piste tracciate negli aerodromi rende possibili velocità più alte in curva obbligando a una ricerca approfondita su telai e sospensioni. Per la prima volta, il pubblico può godere della vista dell'intero tracciato; la ridotta lunghezza dei circuiti e la larghezza della pista contribuiscono allo spettacolo.

In Gran Bretagna iniziò un accalorato dibattito se gli innumerevoli aerodromi fossero adatti alle corse di automobili. Si discuteva quanto "sportiva" fosse l'assenza di ostacoli e l'artificialità delle piste!

Comunque, un piccolo Club, il Cambridge Automobile Club, organizzò un meeting all'aeroporto di Gransden Lodge nel giugno del 1946.

I club più importanti erano in trattative serrate col Ministero dell'Aviazione ed avevano raggiunto ormai il punto in cui era stata offerta la scelta tra quattro o cinque località.

Il Ministero aveva, tuttavia, ricevuto così tante domande che fu deciso di mettere la questione in mano al RAC il quale, a nome dell'intero sport britannico, cominciò ad occuparsi della scelta di un aerodromo adatto ad un circuito. La strada lunga due anni che alla fine condusse a Silverstone fu così intrapresa.

Il Club dell'ormai chiuso autodromo di Brooklands, il JCC, tuttavia continuò ad andare per conto suo, e inizia ad organizzare corse a Goodwood nel tardo 1948.

Questa tipologia di circuiti ha avuto importanti conseguenze tecniche: le Cooper, per esempio, si adattavano perfettamente a questi tracciati e, in meno di dieci anni, hanno portato la Gran Bretagna al vertice della tecnologia delle corse automobilistiche.

La spettacolarità trasformò lo sport dei motori da uno sport di élite, con i 12.000/15.000 spettatori di Brooklands nell'anteguerra, a uno di massa, con i 120.000 di Silverstone nel 1948.

### **Le corse, fenomeno mondiale**

*“Una universalità mai conosciuta: lo sport si diffonde in tutti i continenti con un successo e un’intensità che sarebbe sembrato vano auspicare solo 10 anni prima”* scrisse Giovanni Lurani circa l’immediato periodo post-bellico.

I piloti argentini, australiani, sudafricani e neozelandesi vincitori del campionato del mondo tra il 1951 e l’inizio degli anni Ottanta avevano brillato in corse locali prima di trasferirsi nell’emisfero settentrionale e partecipare alle stagioni europee. In ciascuno di questi paesi la tradizione delle corse era diversa ma si sviluppò tumultuosamente nel dopoguerra con l’organizzazione di stagioni internazionali.

Si iniziò nel 1947 in Argentina e Brasile. Le vivacissime e tecnicamente validissime corse australiane erano riprese nel 1946 e le principali diventeranno internazionali nella prima metà degli anni Cinquanta.

Ciò che colpisce di più delle corse australiane del dopoguerra è la varietà dei tracciati: aeroporti, strade di campagna e città venivano impiegate in una miriade di circuiti in tutto il Paese. Ancora più straordinaria del numero è la qualità tecnica media dei tracciati. Non desta meraviglia che due generazioni di piloti australiani siano cresciute su questi circuiti come duri ed audaci combattenti.

I neozelandesi cominciarono più tardi (1949), ma presto colmarono il ritardo, importando vetture da corsa europee a fine carriera, ma spesso ancora in condizioni ragionevoli. La loro stagione internazionale divenne parte di quella australiana e un sistema di borse di studio per correre in Europa, istituito per aiutare piloti giovani e promettenti, ebbe un grande successo. Il primo borsista fu **Bruce McLaren** e il secondo **Dennis Hulme!**

Nel 1948 e 1949, otto gare principali a Formula Libera furono anche organizzate in Sud Africa su eccellenti circuiti stradali e nel 1949 fu aperto un circuito permanente a Johannesburg, il Grand Central. Ma abbiamo anche tracce di corse a Ceylon, nell’ex-Africa Orientale Italiana, mentre una corsa retta dalla Formule 1 fu organizzata a Singapore nel 1949.

## **Piloti e professionisti**

Per quanto concerne la tendenza alla partecipazione esclusiva di piloti professionisti ai Gran Premi, se osserviamo, per esempio, i venti partenti del **Gran Premio di Monza 1948** si vede che il professionismo aveva già assunto dimensioni sconosciute persino negli anni delle Frecce d’Argento. Gli assi italiani, Farina, Villoresi, Ascari e Taruffi si autodefinivano piloti professionisti. Tali erano anche Wimille, Pagani, Chiron e Parnell.

Non si conoscevano attività professionali continuative al di fuori delle corse per Chaboud, “Levegh” e Giraud-Cabantous.

Gli inglesi Brooke, Ashmore e Harrison non erano tradizionali dilettanti nel senso del *“British private entrant”*: ciascuno di loro aveva un’attività nel settore automobilistico di cui la competizione era parte integrante.

**Consalvo Sanesi** era un dipendente Alfa Romeo, Comotti era sotto contratto con il proprietario della sua Talbot, tal Peinetti.



De Graffenried pagava la sua attività di corridore con i premi e gli ingaggi di una stagione molto densa di impegni.

Sommer e Trossi non erano professionisti nel senso che non vivevano di corse, ma il loro atteggiamento e la loro preparazione possono essere difficilmente chiamate dilettantesche, e, d'altra parte, erano ambedue piloti ufficiali.

Rimane solo l'argentino **Clemar Bucci**, che era l'unico in quella griglia di partenza a pagare di tasca sua una stagione europea di corse.

Paragonando questo campo di partenti a quello dell'ultima Grande Epreuve della Formula 750 kg (GP Svizzera, 22 agosto 1937) vediamo che, sui venti iscritti, solo i piloti delle squadre ufficiali sono da considerarsi professionisti: **Auto Union**: Fagioli, Rosemeyer, Stuck, Nuvolari; **Mercedes-Benz**: Caracciola, Lang, Brauchitsch più Kautz, che tanto professionista non era; **Scuderia Ferrari**: Sommer e Farina. Tutti gli altri erano autentici dilettanti di cui pochissimi di prima schiera. Ricordiamo i loro nomi: Pietsch, Ruesch, Hartmann, Minozzi, Soffietti, Teagno, Christen, Simonet, Walther, Mandirola.

Va infine ricordato che ci troviamo in uno dei periodi d'oro dell'automobilismo italiano. Su 12 Grandes Epreuves nel periodo 1947/49, più 3 assimilabili nel 1946, si hanno 8 vittorie Alfa Romeo (su 9 partecipazioni), 3 Maserati, 2 Ferrari e Talbot e 8 vittorie di piloti italiani: 2 Farina, 2 Ascari, 2 Trossi, 1 Varzi, 1 Villorresi.

## **Nizza, lunedì di Pasqua 1946**

**“Le corse sono di nuovo tra di noi”**

**ma il vero inizio è il 9 settembre 1945, a Parigi**

Tutto questo aveva avuto inizio il lunedì di Pasqua 1946 sulla Promenade des Anglais a Nizza, teatro di un evento straordinario: *“Gli anni da poco trascorsi sembrarono svanire come un brutto sogno la settimana prima del week-end di Pasqua. Balle di paglia venivano allineate lungo la strada, venivano erette passerelle, bandiere e striscioni garrivano vistosamente contro gli edifici di un bianco accecante. Le corse erano di nuovo fra noi e giustamente in Francia dove tutto era cominciato più di 50 anni prima”*.

Queste parole del giornalista inglese **John Eason Gibson** descrivono la febbrile preparazione e la gioiosa aspettativa per il primo Gran Premio internazionale del dopoguerra. Gli organizzatori francesi erano pronti a ricominciare dopo meno di un anno dalla fine del conflitto che aveva, più di ogni altro, creato distruzione in Europa.

A onor del vero, i motori erano già tornati a farsi sentire in precedenza. Il 9 settembre 1945, 90,000 (alcuni dicono il doppio) parigini avevano affollato il Bois de Boulogne per essere spettatori di un meeting di tre gare. Si trattò, tuttavia, di un evento concepito per liberare, dopo una sosta di sei anni, le emozioni di piloti, addetti ed appassionati francesi più che di una vera e propria manifestazione sportiva.

Le gare erano intitolate a **Robert Benoist**, ai Prigionieri ed alla Liberazione, rispettivamente. Queste dediche sottolineavano il tono eminentemente celebrativo della manifestazione. Benoist, il grande pilota

di Delage e Bugatti, era stato impiccato a Buchenwald nel 1944 dove era stato deportato dopo che la rete di informatori da lui organizzata era stata scoperta.

Le fotografie mostrano nella penombra, sotto gli alberi del Bois in un tardo pomeriggio autunnale, i vincitori accolti da una austera signora in nero con cappello e veletta, variamente descritta come la vedova, la figlia o la sorella dell'Eroe e letteralmente circondati da ufficiali delle FFL con i loro baschi, neri anch'essi.

Il gaudente **Amédée Gordini**, vincitore della classe per vetture due litri non sovralimentate, appare attonito in questa compagnia.

La gara principale venne vinta da Jean-Pierre Wimille alla guida della Bugatti 4.7 litri con compressore, dopo essere partito dall'ultima fila avendo ottenuto la licenza di correre solo al mattino della gara dalla sua squadriglia nell'aviazione delle FFL.

**Ettore Bugatti**, spettatore ad una corsa per l'ultima volta, era arrivato alla guida della sua Royale indossando l'abituale bombetta per presenziare alla vittoria del suo pilota preferito.

### **Jean-Pierre Wimille, il migliore**

Wimille era destinato a diventare il corridore simbolo del periodo dall'immediato dopoguerra fino alla sua morte, avvenuta all'inizio del 1949. Gli sarebbero succeduti Ascari, Fangio, Moss, Clark, Stewart ed altri, fino a Michael Schumacher, ciascuno massimo rappresentante di un ben definito periodo di corse.

Wimille appartiene a pieno titolo a questa ipotetica *Hall of Fame*. Pilota velocissimo e continuo, a detta dei tecnici del tempo di stile affine a quello di Caracciola, aveva la capacità, molto attuale, di raggiungere subito il limite della sua monoposto, creando stupore tra quegli stessi tecnici, tra cui alcuni ingegneri dell'Alfa Romeo che lo stimavano moltissimo. Un solo giro lanciato gli era sufficiente, in genere, per ottenere la prestazione, dopo la quale si fermava immediatamente. Non amava provare e, a volte, nelle corse minori, era il suo meccanico a qualificare la vettura.

Wimille era un vero e proprio eroe nazionale; dopo una gioventù un po' scapestrata, fece tutte le scelte giuste per assurgere a questo ruolo, al punto che spesso si parlò di un suo ingresso nell'agone politico. Nazionalista e un po' bigotto, personificava le virtù repubblicane, ma era un uomo assai più complesso e contraddittorio di quanto la sua immagine pubblica facesse trasparire.

Sua moglie, la coraggiosissima ed intelligente **Christiane de la Freyssange**, detta Cric, era riuscita a fuggire dal treno della deportazione dopo essere stata arrestata con Benoist. Aveva coinvolto il marito, pare abbastanza riluttante, nelle operazioni della rete e copriva pubblicamente le sue avventure sentimentali presentandosi assieme a lui nei weekend delle corse.

Anche la fatale alleanza tra il distaccato ed elitario Wimille e il popolano arruffone Amédée Gordini è difficile da interpretare. Wimille apprezzava le qualità delle vetturine di Gordini e sapeva che le possibilità di un

ingaggio regolare da parte di una Casa erano virtualmente inesistenti, nonostante il forte legame con Guidotti, team-manager di Alfa Corse. Infatti, nel triennio 1946/1948, l'Alfa Romeo ha corso solo 12 volte e Wimille ha guidato un'Alfetta soltanto in nove di queste. Egli quindi accettò di correre per Gordini nella stagione 1947 e all'inizio della successiva. Vinse diverse corse, ma si ritirò nove volte, troppe per le sue ambizioni: abbandonò la squadra dopo il Gran Premio di Monaco 1948. Sfortunatamente, accettò di correre ancora per Amédée nella Temporada Argentina del 1949, ove perse la vita, unico pilota morto al volante di queste pericolose macchinette.

### **La griglia di Nizza 1946**

Wimille non avrebbe dovuto essere presente a Nizza, non avendo ricevuto in tempo la licenza. L'Alfa Romeo 308 a lui destinata doveva essere guidata da **Raymond Sommer**, pilota amatissimo per la sua generosità e audacissimo.

Oltre allo sportsman francese, altri tre partenti erano certamente dei campioni: **Gigi Villoresi**, su Maserati, il pilota più vittorioso del periodo post-bellico anche se non nelle gare più importanti, e gli assi **Louis Chiron**, su Talbot e **Phi-Phi Etancelin** su Maserati.

Si aggiungevano a questi altri 5 solidi piloti francesi che avrebbero gareggiato con continuità per tutto il periodo: **Eugène Chaboud**, campione assoluto di Francia 1947, **Charles Pozzi**, futuro importatore Ferrari di successo, su Delahaye, **Henri Louveau** e il pittoresco "**Raph**" su Maserati, e "**Levegh**", ricordato oggi per l'incidente di Le Mans 1955, su Talbot.

Vi erano poi due futuri e importanti corridori di Grand Prix, **Maurice Trintignant** su Bugatti e **Harry Schell** su Maserati, ai loro inizi, e l'italiano **Franco Cortese**, su Maserati, probabilmente il pilota che ha corso con il maggior numero di vetture diverse dopo Stirling Moss, ingiustamente ricordato solo come il guidatore della prima Ferrari vittoriosa.

Completavano la griglia di partenza i *garagistes* parigini **Henri Trillaud** e **Georges Grignard** su Delahaye, **Roger Deho** su Maserati, **Marcel Balsa** su Talbot, il meccanico Delage **Maurice Varet** con una vecchia Alfa Monza, e **René Mazaud** su Maserati, che sarà la prima vittima delle corse Grand Prix del dopoguerra nel luglio successivo a Nantes.

Mazaud era in forte odore di collaborazionismo (aveva certamente fatto un sacco di soldi durante l'occupazione nazista) e molti piloti a Nizza inizialmente si rifiutarono di correre con lui. Sembra che molto denaro passasse nelle loro tasche attraverso gli organizzatori come bonus e, per questo, la protesta rientrò.

Infine, oltre allo sconosciuto **Bianchi**, parigino, vi era la presenza dell'italiano **Arialdo Ruggeri**. Titolare, con il fratello, di un'officina meccanica a Milano, Ruggeri è una personalità di estrema importanza per la ripresa delle corse. Con l'appoggio economico di un gruppo di industriali gallaratesi e quello tecnico della Casa, seppure per il solo 1946, i Ruggeri avevano rastrellato alcune delle Maserati 4CL

sopravvissute, telai 1568, 1570, 1573, e acquistate tre nuove, 1579, 1580, e 1581. Avevano inoltre a disposizione la 6CM, telaio 1563, la 6CM/4CL telaio 1565 con motore 4CL e la 8CL telaio 3035, che avrebbe corso ad Indianapolis nel maggio successivo, guidata da Villoresi.

Il loro team si chiamava **Scuderia Milan** e, nonostante la sua presenza negli anni seguenti diventasse sempre più effimera a causa di scelte tecniche ed organizzative sbagliate, la sua importanza è indubitabile se non altro per il numero di vetture schierate. Villoresi vince il Gran Premio di Nizza per la Scuderia e parte per Indianapolis quasi immediatamente.

Anche l'Alfa Romeo fu pronta per correre quasi subito. L'unica vettura presente a Nizza, una 8C-308 venduta in Francia a una signora per far correre "Raph" (ma che sarebbe stata vittoriosamente usata da Wimille durante il 1946), fu accompagnata sulla Costa Azzurra da Guidotti, Sanesi e Gioacchino Colombo, a dimostrazione dell'importanza annessa a questa presenza.

## **Gli italiani sono tornati**

### **Arriva l'Alfetta**

Le Alfette esordiscono a Saint-Cloud poco più tardi, riportando l'ultima sconfitta, per mano di Sommer, prima del luglio 1951! Quello di St-Cloud era in linea di principio un meeting minore, uno dei tanti "*Petits Grands Prix*" tenutisi in Francia durante il 1946, ma il rating della riunione schizzò verso l'alto in seguito alla presenza delle Alfette. Infatti, solo le gare gratificate dalle Alfa Romeo 158 raggiunsero la statura di Grand Prix durante il 1946.

Non è quindi sorprendente che entrambe le più importanti gare della stagione, organizzate a Ginevra e Torino con una partecipazione al livello delle Grandes Epreuves di anteguerra, vedessero la presenza dominatrice delle Alfette.

In realtà, la presenza degli italiani così presto dopo la guerra appare singolare se si pensa che i tedeschi furono riammessi solo nel 1950. Il pragmatismo degli organizzatori, da un lato (gli italiani avevano le macchine da corsa) e l'opera di uomini come **Corrado Filippini**, dall'altro, avevano permesso un rientro quasi senza discussioni.

Filippini organizzò la partecipazione italiana a Nizza e a Indianapolis, probabilmente il suo capolavoro, poi a Ginevra, sempre nel 1946. Negli anni successivi, Filippini, che aveva ripreso la direzione di *Auto Italiana* dopo un breve periodo di epurazione, curò le spedizioni italiane alle ricche corse argentine, fino alla sua morte prematura, sopraggiunta nel 1951.

Bisogna ammettere che a Nizza si schierava alla partenza un gruppo di ritardatari cronici e che alcune vetture non erano all'altezza del prestigio della manifestazione.

Ma già nel settembre successivo per la più importante corsa della stagione, il **Gran Premio di Torino**, il quadro tecnico-sportivo era mutato profondamente. Per l'unica volta nella storia delle corse furono schierate cinque Alfette, guidate da Wimille, **Achille Varzi**, che aveva ripreso ad Indianapolis dopo le pause imposte dalla droga e dalla guerra,

**Carlo Felice Trossi** e Nino Farina, unici rimasti della squadra Alfa Corse del 1940, e dal capo collaudatore **Consalvo Sanesi**, voluto dalla potente Commissione Interna della fabbrica, che esigeva un "lavoratore" nella squadra.

La Scuderia Milan presentava le sue Maserati per **Tazio Nuvolari**, Chiron, Sommer, Louveau, Cortese, Arialdo Ruggeri e per il veloce e sfortunato industriale torinese **Giorgio Pelassa**, corridore motociclista nell'anteguerra, con scarse partecipazioni automobilistiche, e che di lì a poco avrebbe vinto il Gran Premio a Barcellona, prima di cadere preda di una malattia che lo avrebbe ucciso in poco più di un anno.

In una 4CL partiva anche **Enrico Platé**, milanese, un'altra figura chiave del periodo. Ottimo meccanico e organizzatore, ma pilota non troppo veloce, si trasformerà presto in team manager, schierando macchine per de Graffenried, il principe "Bira", Schell, Pagani e altri.

Praticamente tutta la produzione delle Maserati 4CL era alla partenza: concludevano l'elenco il primo esemplare costruito nel 1939, guidato dall'abbastanza misterioso pilota torinese **Dioscoride Lanza**, e uno nuovissimo guidato dal dilettante reggiano **Guido Barbieri**. L'ultima Maserati al via era la vecchia 6 cilindri di **Emilio Romano**, esperto dilettante bresciano, che l'anno seguente vincerà la prima Mille Miglia del dopoguerra.

L'opposizione straniera constava di Eugène Chaboud, con la sua Delahaye 135 CS ricarcozzata dopo la guerra e definita deliziosamente dai francesi "coursifiée", e tre ERA inglesi. Le due più antiche, del tipo B, tuttora valide, ma penalizzate dall'aerodinamica e dal pesante cambio preselettivo, erano guidate da **Leslie Brooke** e da **Reg Parnell**, la figura principale dell'automobilismo postbellico inglese.

Parnell, ottimo pilota, aveva raccolto, durante la guerra, 36 vetture da corsa in società coi fratelli Ashmore, rivendendole poi con grande profitto e contribuendo così, in modo decisivo, alla ripresa delle corse. La più recente, una delle due E-type costruite, era nelle mani di **Peter Whitehead**, allevatore, commerciante ed industriale laniero, l'ultimo grande pilota privato britannico. Ancora negli anni Cinquanta, Whitehead poteva permettersi una scuderia di alcune macchine da corsa, due meccanici a pieno tempo e tutto l'apparato logistico necessario.

Il cronista de *La Stampa* manifestò preoccupazione nei giorni precedenti la gara per la presenza di questa vettura ritenuta minacciosa per le macchine italiane. In realtà, le ERA E-type raramente finivano una corsa, non vinsero mai e fecero quasi uscir di senno i loro proprietari. Essa va annoverata tra i grandi fallimenti dell'epoca, insieme alla straordinaria Cisitalia GP, alla BRM ed alla CTA-Arsenal. Solo il clamoroso fiasco della BRM oscurò sulla stampa britannica le cronache dei disastri commessi da questa ERA.

A Torino, prove di qualificazione vennero effettuate per la prima volta in un Grand Prix europeo per ridurre a venti i partenti e piloti come Schell, "Raph" e Grignard, abituali protagonisti delle corse francesi, furono esclusi. Varzi vinse, davanti a Wimille che mordeva il freno per gli ordini di scuderia ricevuti. Nessuno manifestò mai meraviglia per questa

abitudine dell'Alfa Romeo, che durò per tutto il periodo precedente il Campionato Mondiale.

Il Gran Premio de Penya Rhin, vinto dallo sfortunato Pelassa a Barcellona, fu l'ultima corsa di una stagione europea che aveva visto le vetture da Grand Prix competere in 18 gare in circuito.

Undici di queste gare ebbero luogo in Francia, due in Italia, una ciascuna in Gran Bretagna, Irlanda del Nord, Svizzera, Belgio e Spagna, dando il quadro di un'attività sostenuta dall'entusiasmo non meno che "eroico" degli organizzatori e dei piloti in un Continente in rovina.

Il bisogno di competere era, in realtà, il bisogno di vivere. E' strabiliante apprendere che un circuito, con classifiche separate per vetture sport e corsa, e una corsa in salita ebbero luogo in Germania e che un altro circuito per vetture sport fu disputato nel centro di Praga.

### **La Coupe de L'Equipe per i mini-Grand prix francesi**

Il quotidiano sportivo francese *L'Equipe* decise di assegnare il trofeo "La Coupe de L'Equipe", al pilota francese che avesse ottenuto i migliori risultati nelle corse per vetture Grand Prix tenute in Francia nella stagione 1946. Tutte le gare per vetture Grand Prix del calendario francese erano valide per l'assegnazione del trofeo.

Qualcuna di queste organizzazioni aveva stanziato abbastanza denaro per i premi di partenza da attrarre partecipanti stranieri, altre no. Alcuni organizzatori furono capaci di inserire i loro "Grands Prix" come parte di un meeting più grande con gare di supporto: una corsa di voiturette e spesso anche delle gare motociclistiche.

Per sistemare i fatti in una prospettiva corretta, in paesi come il Belgio, l'Olanda, nella provincia francese ed in certe regioni italiane, le corse di motociclette erano più popolari di quelle di auto e ciò è vero ancora oggi.

L'organizzazione di questi meeting era a volte eccellente, altre poco più che parrocchiale.

La "Formula" delle principali gare era diversa per ognuna, ma sufficientemente elastica, per permettere ad ogni vettura da corsa esistente in Francia di partecipare.

Un vero e proprio "circus" (e non piccolo!) viaggiò avanti indietro fra Parigi e la provincia da Pasqua a ottobre. La riuscita della stagione di corse era stata così soddisfacente che l'ACF decise di attribuire al vincitore della Coppa dell'Equipe il titolo ufficiale di Campione Nazionale francese per il 1946 ex-post: Sommer lo vinse meritatamente.

Qualcuno coniò per queste gare il nome di "*Les Petits Grands Prix*". A dispetto di molte ricerche, il nome dell'inventore di questo stupendo termine rimane un mistero.

Lo stupefacente numero dei Petits Grands Prix non diminuì nel 1947. Le corse al Forez, Dijon, Nantes e Lille, che, in verità, erano state quelle di minor interesse tecnico, non furono ripetute, ma sostituite da tre classiche, Pau, Reims e Comminges, e da un ritorno, per una sola volta, a

Nîmes, tuttavia non sul poco interessante circuito cittadino usato prima della guerra, ma su uno nella campagna di Courbessac, attorno all'aeroporto.

Marseille, Nice e Albi erano ancora in calendario, mentre il Grand Prix du Salon, che ebbe luogo in autunno dopo molte incertezze, si spostò dal Bois de Boulogne al riaperto Montlhéry. Non ci furono infatti corse al Bois de Boulogne per vetture Grand Prix nel 1947, ma solo un importante meeting per vettuette.

Il ritorno del Grand Prix de l'ACF, che prese il posto della corsa di St-Cloud, che non poté essere riorganizzata a causa delle difficoltà create nel traffico di Parigi, si poteva considerare come l'appuntamento più importante della stagione. Sfortunatamente, ritardi e incertezze nell'organizzazione ebbero per effetto che il campo dei partenti divenne quello medio di un Petit Grand Prix.

Infine, un nuovo tipico Petit Grand Prix fu una corsa svoltasi una sola volta a Strasburgo, provando a risabilire una tradizione che aveva visto la città diventare sede del GP de l'ACF negli anni Venti.

In febbraio, l'Autodrome de Montlhéry riaprì ufficialmente dopo la guerra. I danni erano stati riparati e un tracciato più breve, lungo circa 6 km, era pronto. Fu un giorno molto importante per l'industria automobilistica francese e il club di appassionati che ritrovarono la sede per le loro attività.

I meetings organizzati dall'A.G.A.C.I (una delle associazioni di piloti francesi) e dagli altri Club furono riportati in vita. La tradizionale riunione di primavera ebbe luogo articolata in 4 gare, due per vetture sport e due per vetture da corsa, mentre la riunione di autunno vide lo svolgimento di tre corse, una per vetture sport e due per vetture da corsa.

La distanza da coprire nei Petits Grands Prix raddoppiò dal 1946. Le effimere corse dell'anno precedente, quando ogni club locale e ogni municipalità volevano il loro Grand Prix (bisogna dire, con un successo popolare mai visto prima) erano state brevi, qualche volta male organizzate e pericolose.

La Commissione Sportiva dell'ACF dovette mettere ordine in materia. Come conseguenza, classiche come Pau, Reims, Albi e Comminges (per non menzionare il GP de l'ACF) attrassero concorrenti stranieri, con l'eccezione di Alfa Corse.

La partecipazione straniera fu assai qualificata: cinque delle undici prove di campionato furono vinte da piloti stranieri (tre da Gigi Villorosi). Solo la *Coupe du Salon*, organizzata in fretta oltre la fine della stagione, fu l'eccezione.

## **Grand Prix, Grande Epreuve, Gran Premio**

### **Ritorna la normalità**

All'inizio del 1946, gli Automobile Clubs nazionali erano troppo impegnati in altri problemi per pensare di assegnare titoli di campione od organizzare Grandi Premi Nazionali.

Il razionamento della benzina, dei pneumatici e l'azione di lobbying sui governi per la ripresa della produzione di autoveicoli erano giustamente i loro problemi principali, ma per il 1947 gli Automobil Club francese, belga, italiano e svizzero erano pronti a organizzare di nuovo i loro Gran Premi e la CSI ripristinò il titolo di Grande Epreuve. Nel vocabolario della CSI, il termine Grande Epreuve aveva un peso e significato unico.

Mentre i club italiani e francesi scelsero circuiti improvvisati e tecnicamente insipidi, che, però, erano facilmente raggiungibili dal pubblico, quelli svizzeri e belgi ritornarono ai loro tracciati classici, il Bremgarten e Spa-Francorchamps, senza alcun dubbio due tra i più belli in tutta la storia delle corse da Gran Premio. Le Alfette vinsero a Spa, Berna e Milano, ma non parteciparono al Grand Prix de l'ACF a Lione.

Le corse su strada erano proibite in Inghilterra, Galles e Scozia dagli anni Venti. Non lo erano nelle isole minori: i Club principali si dettero da fare, trovando circuiti pericolosi, veloci e difficili.

La stagione 1947 vide l'inizio delle gare nell'isola di Jersey, località incantevole, apprezzata per la sua "*semi-French Continental atmosphere*". Anche il Club dei piloti britannici, il B.R.D.C. volle riprendere il suo British Empire Trophy. Si dovette trovare un'altra isola, cosicché il Club scelse l'Isola di Man. Le corse di auto a Douglas sono durate fino ai primi anni Cinquanta, ma l'Isola di Man ha comunque confermato di essere una riserva delle corse motociclistiche: le auto da corsa sono state lentamente esiliate dall'isola, sebbene richiamassero ottime folle di spettatori.

L'Ulster Automobile Club era stato il primo a partire. Il primo Ulster Trophy ebbe luogo a Ballyclare, vicino a Belfast, nel 1946 e la seconda edizione fu disputata nel 1947. Era una corsa estremamente popolare presso la popolazione locale.

A Belfast le vetture erano ospitate nei garage al centro della città e il pellegrinaggio di entusiasti abitanti dell'Ulster per ispezionarle durava tutta la notte prima delle gare.

Quella del 1947 fu una strana corsa con due sole macchine che marciavano alla fine e solamente altre due classificate. Ballyclare fu abbandonato dopo il 1947 e le corse importanti nell'Ulster continuavano sul famoso e ancor più pericoloso circuito di Dundrod nel 1950.

Abbiamo diviso la stagione europea 1947 dei Grand Prix in Grandes Epreuves, gare francesi e gare su strada nelle isole britanniche. Due gare europee, corse secondo la Formule Internationale, non rientrano in questa divisione. Sono il Gran Premio di Bari, un evento molto minore, ma gratificato dalla presenza di due Alfette, e il gran finale della stagione internazionale a Lausanne, con tutti i massimi protagonisti presenti e l'eccezione dell'Alfa Romeo.

L'Automobile Club di Bari, seppur privo di ogni tradizione corsaiola, aveva deciso di dare un segnale del ritorno alla normalità pensando di organizzare un Grand Prix, attitudine diffusa in Europa, ma in genere in regioni più ricche in economia e di tradizioni.

Fu nominato l'inevitabile comitato, presieduto dall'Avv. Francesco Chieco, presidente dell'AC Bari. Gli altrettanto inevitabili Giovanni



Canestrini e Renzo Castagneto, organizzatori delle Mille Miglia, furono invitati ad ispezionare il circuito proposto nel gennaio del 1947. Castagneto accettò di fare il direttore di corsa.

Il comitato organizzatore fece una gita a Roma durante la primavera per le corse a Caracalla per imparare il mestiere, si recò poi a Brescia per la Mille Miglia per prendere contatti con possibili piloti e quindi a Milano per ingaggiare vetture della Scuderia Milan e di Platé. Attraverso organizzazioni di emigrati pugliesi fu ingaggiato il pilota brasiliano **Chico Landi** per guidare la vettura messa a disposizione da Enrico Platé.

Ma un Gran Premio in Italia non poteva essere tale senza l'Alfa Romeo. Chieco chiese ad Alfa Corse di partecipare, ma ricevette un secco no. Ma questo avvocato barese non era uomo da accettare un no per risposta. L'Alfa Romeo era da tempo parte dell'IRI, il cui presidente, al momento era un senatore democristiano barese, Paratore.

Chieco andò a trovarlo per spiegargli: "i vantaggi che otterrebbe con la partecipazione e la vittoria di un'industria di stato nel primo Gran Premio svoltosi nel meridione" soprattutto in vista delle prossime elezioni del 1948. Paratore non perse tempo, e così un gruppo (probabilmente stupefatto) dei famosi meccanici Alfa Romeo partì dal Portello in direzione Sud-Est verso il Mare Adriatico.

Il 1948 vide gli inizi di due tra i più importanti avvenimenti nella storia dell'automobilismo sportivo: l'esordio della prima **Ferrari Grand Prix** e i primi passi verso l'istituzione di un **Campionato del Mondo Conduttori**. Questi colossi onnivori entrarono in scena di soppiatto, ma presto mostrarono che erano lì per rimanervi.

La principale caratteristica della stagione internazionale fu il gran numero di nuovi esemplari di vetture da corsa che portarono ad un rinnovamento completo del materiale. Il numero di vetture di Formula 1 costruite quell'anno fu insolitamente elevato. Nel corso della stagione sono state schierate sulle griglie di partenza.

- tre Alfa Romeo 158/47 sviluppate dalla 158 doppio stadio,
- tre nuove Ferrari 125 GP,
- sei Maserati del nuovo modello 4CLT(48), c/n 1593/1598,
- otto Talbot T26C, c/n 110001/110008,
- tre SIMCA-Gordini T15,c/n 08GC, 09GC, 10GC, col nuovo motore 1430cc, usato anche in chassis di fabbricazione precedente,
- la prima Alta Grand Prix.

Spa era stata temporaneamente persa per difficoltà economiche, ma questa perdita fu controbilanciata dal ritorno del GP di Monaco. Monza si aggiunse alle altre grandi piste, il Bremgarten e Reims, per un Grand Prix che non era incluso nella lista delle Grandes Epreuves, ma era della medesima statura tecnica. Questi templi della velocità esaltarono e sottolinearono le prestazioni delle Alfette: medie di 146,465 km/h a Berna, 165,291 km/h a Reims e 177,111 km/h a Monza.

Un altro Grand Prix nazionale, quello di Gran Bretagna, si corse molto avanti nella stagione. Era stato posto in calendario troppo tardi per essere considerato una Grande Epreuve, cosa che sarebbe divenuto l'anno seguente in sostituzione del GP dell'ACF. I francesi avevano

ritenuto, dopo la gara di Reims, di non dovere organizzare un Grand Prix a beneficio di altri Paesi. Le Alfette erano, una volta di più, apparse invincibili e il fatto che un francese avesse guidato quella vincitrice non era considerato sufficiente.

Il numero delle gare di F1 francesi minori si ridusse a cinque nel 1948. Le due gare a Montlhéry, in primavera e autunno, il classico del lunedì di Pasqua a Pau e i due classici appuntamenti con il caldo torrido a St. Gaudens e Albi. Erano tutte corse di due ore. Solo Pau era una corsa più lunga: in durata, se non in distanza. E' stato, infatti, il più lungo Gran Premio di F1 della stagione internazionale: tempo del vincitore, circa 3h33'.

I Petits Grands Prix non erano sopravvissuti al ristabilimento della routine dei tempi di pace. Le ferree leggi dell'economia avevano causato la scomparsa dei tanti meeting locali, dei quali solo quelli di grande tradizione come Pau, Albi e Comminges, erano rimasti.

Le associazioni di volontari in aiuto di ex-prigionieri, ex-combattenti della Resistenza, ex-deportati avevano contribuito al fenomeno dei Petits Grands Prix come reperitori di fondi. Quando gli Automobile Club locali furono lasciati da soli, essi compresero che le loro manifestazioni non erano autosufficienti in termini di ritorni finanziari se le richieste crescenti dei piloti, sempre più professionisti, e i requisiti di sicurezza imposti dal governo centrale e da quelli locali dovevano essere soddisfatti. Di conseguenza la stagione francese fu ridotta nelle dimensioni, ma anche nella qualità con una partecipazione straniera molto limitata.

Un gruppo di quattro grandi premi internazionali, Ginevra, Ospedaletti, Barcellona e la riapertura a Monza, oltre alle Grandes Epreuves e al Grand Prix d'Inghilterra, presero il posto dei Petits Grands Prix.

Lo standing di queste gare può essere considerato quasi pari a quello di una Grande Epreuve sia per la dimensione degli investimenti e la qualità dell'organizzazione e degli iscritti. Ciò ha avuto l'effetto di schiacciare le stagioni delle corse Grand Prix francesi ed inglesi nei confini di gare nazionali.

Dal punto di vista tecnico, furono valide e varie: due corse su circuiti tortuosi e due su piste ultra-veloci. Il campo dei piloti era cambiato, perdendo diversi personaggi pieni di colore, seppur sporadici, tipici dell'immediato dopoguerra.

### **Ascesa e caduta del circuito di Ospedaletti**

L'apertura di Ospedaletti sottointende una piccola, gustosa storia tipicamente italiana.

L'Automobile Club di San Remo, sotto la cui giurisdizione Ospedaletti cadeva dal punto di vista automobilistico, aveva organizzato un circuito nel 1938 nelle strette vie del centro, creando un gran trambusto e l'esperienza non poté essere ripetuta. Esso rivolse allora l'attenzione al

piccolo Comune vicino e il consiglio comunale di Ospedaletti accettò la proposta.

Una corsa automobilistica era adatta a portare guadagni immediati per hotel, ristoranti e negozi e valuta straniera dalla vicina Costa Azzurra. Strette strade collinari vennero connesse alla via principale per formare un breve circuito, che fu approntato assai velocemente per ospitare in aprile 1947 una gara internazionale per vetture sport.

Il vincitore fu internazionale, nella persona di **Yves Giraud-Cabantous**, la cui enorme Ecurie France Delahaye 135 fu capace di sventare ogni attacco da parte di un assortimento di grosse vetture sport italiane anteguerra, tra cui la gloriosa Alfa Monza di Balestrero. Fu indubbiamente una delle più belle gare del pilota francese, ormai completamente dimenticata.

Il circuito venne un po' allungato per il 1948, ma non perse la caratteristica: "*di essere un microscopico Nürburgring, sebbene molto più lento*". Va detto che il cliché di "Piccolo Nürburgring" era applicato dalla stampa italiana a ogni circuito che presentava qualche cambio di pendenza: ne abbiamo conosciuti decine. Gli dei del Nürburgring, quello vero, dovevano essere molti irritati da tanta irriverenza.

Sfortunatamente, il circuito di Ospedaletti era condannato fin dall'inizio. Il rettilineo principale era parte della via Aurelia e triplicava questo ruolo come principale viale cittadino, bordato di hotel, negozi e terrazze di caffè e come arteria suburbana principale tra San Remo e le cittadine a ponente, collegate da un popolarissimo filobus.

Il viale era anche bordato da alberi, che diminuivano di anno in anno poco prima dello svolgimento delle gare. Ciò creò proteste anche in quei tempi così poco ecologici.

Il traffico da e per la Francia veniva deviato sulla strada che affianca la ferrovia, uno stretto budello che causava terribili ingorghi, mentre il traffico locale e il filobus venivano semplicemente fermati i giorni delle corse. Per di più, la frazione di Coldirodi (Comune di San Remo) restava isolata in quei giorni. La parte in salita del circuito, infatti, quella dopo il famoso tornante, consisteva dell'unica strada che collegava Coldirodi col resto del mondo.

L'euforia postbellica aveva fatto accettare il sacrificio agli abitanti di Coldirodi, ma, in pochi anni, il loro scontento divenne sempre più vocale. Dopo la morte di uno spettatore nel 1951, il Gran Premio di San Remo fu abbandonato. Corse motociclistiche durarono fino al 1956 e la Lancia scelse Ospedaletti come base dei test pre-stagione dal 1953 al 1955.

Intanto, con una di quelle inspiegabili decisioni di cui l'Italia è maestra, al circuito di Ospedaletti fu concesso il titolo di *Autodromo Permanente*. Nello stesso tempo, una palazzina di quattro piani veniva costruita all'interno del tornante!

Ma sebbene fosse "*permanente*", il governo comunicò che il circuito sarebbe stato cancellato in seguito alle restrizioni imposte dall'incidente della Mille Miglia 1957, a meno di costose e sostanziali modifiche.

Così, all'inizio del 1958, un volonteroso inviato di *Auto Italiana* fu spedito a indagare sui pochi tracciati permanenti italiani, Monza, Modena,

Vallelunga (non ancora allungata), Pergusa (non ancora finita), Imola, Siracusa e Ospedaletti, che erano allora permanenti solo di nome.

Arrivato in Riviera, questo giovane entusiasta scoprì che un terribile nemico si era infiltrato negli affari del circuito, la rivalità tra San Remo e Ospedaletti. Cominciò a intervistare il sindaco di Ospedaletti, il quale disse che il suo villaggio aveva sofferto più problemi che guadagnato vantaggi dal circuito in quanto Ospedaletti aveva una capacità alberghiera modesta. Inoltre il suo bilancio era un trentesimo di quello di San Remo, cosicché, se investimenti ci dovevano essere, dovevano essere compito di San Remo. Parlò poi degli alberi, di Coldirodi e del filobus e concluse che se San Remo teneva poco al circuito, Ospedaletti ancora di meno.

Il reporter poi andò dal sindaco di San Remo, che disse che la sua città non avrebbe più investito una lira in un'impresa situata al di fuori dei propri confini. Ospedaletti aveva incassato le tasse locali provenienti dal circuito e loro non avevano visto nulla.

Era chiaro che entrambe le parti non volevano più saperne di gare automobilistiche. Il giornalista, dopo alcune bizzarre proposte riguardo la sicurezza, suggerì di chiedere al governo di intervenire presso l'ACI affinché facesse i necessari cambiamenti d'ufficio e organizzasse le corse direttamente. Ciò naturalmente era privo di senso e del circuito di Ospedaletti non si parlò più.

### **Milano-Monza e Torino in lotta per il Gran Premio d'Italia 1948**

Anche la riapertura dell'Autodromo di Monza è una tipica storia italiana. Il GP d'Italia, corso sull'insulso Circuito della Fiera Campionaria a Milano nel 1947, aveva dimostrato che l'Automobile Club di Milano aveva conservato la capacità di organizzare eventi importanti, ma d'altro canto aveva lasciato negli interessati il convincimento che il Paese aveva bisogno di un autodromo permanente per corrervi il Gran Premio nazionale.

La discussione su Monza era già iniziata prima di questa gara ed era divenuta assai urgente. Sembrava che la visione prevalente fosse di abbandonare Monza e che ogni sforzo dovesse essere indirizzato alla costruzione di un nuovo tracciato.

Dal 1940 al 1947, l'Autodromo di Monza era stato occupato da tre eserciti differenti. Carri armati alleati avevano sfilato il giorno della fine della guerra, rovinando quasi completamente il fondo. In seguito, i terreni divennero deposito di veicoli residuati. Incuria e intemperie fecero il resto, come si dice.

Tutti sembravano volere il nuovo autodromo. Gruppi a Milano, Roma, Modena, Napoli, Palermo, Pergusa e Imola, proposero progetti: tra tutti, quello di Imola sembrava il più avanzato. Durante la guerra, era anche stato proposto un piano grandioso di un autodromo a Stradella, come punto equidistante da Milano, Torino, Genova, Modena e Brescia. Alla fine, intervenne l'ACI decretando che i progetti di Milano, Imola e Modena

erano i soli da considerare. Più tardi, stranamente, il circuito cittadino di Ospedaletti fu aggiunto alla lista.

All'inizio del 1948, la rivista milanese *Auto Italiana* era stata acquistata da un gruppo editoriale di cui era proprietario Gino Magnani. La rivista assunse immediatamente una spiccata posizione anti-ACI, personificato nella figura del potentissimo segretario generale **Giovanni Canestrini** ed anti-CSAI, in particolare.

Al di là di piccole gelosie milanesi, nelle quali è difficile distinguere oggi il torto o la ragione, dal punto di vista storico la posizione del giornale appare generalmente ben fondata.

Nessuno sembrava interessato alla riapertura di Monza, finché nel marzo del 1948, *Auto Italiana* iniziò una vigorosa campagna a favore. Canestrini aveva organizzato una grande riunione a Milano invitando i rappresentanti delle case costruttrici di auto e moto e di accessori, l'ACI, la CSAI e l'associazione marionetta dei piloti da lui fondata, l'ASAI, le federazioni motociclistica e motonautica, persino i cronometristi e l'Aero Club, a discutere dell'Autodromo Nazionale.

Il suo piano era di ottenere un largo consenso al suo progetto favorito, quello di un autodromo nel Parco dell'Idroscalo. La riunione ebbe luogo in primavera e solo la *Gazzetta dello Sport*, il giornale di Canestrini, ne diede conto infastidendo grandemente *Auto Italiana*, che non era stata informata. Nessuna conclusione fu raggiunta comunque, per la diversità degli interessi dei vari convenuti mentre il costo del progetto: 1 miliardo di lire di allora, avrebbe richiesto il più largo consenso possibile.

Frattanto, la lobby oppositrice intervenne sui Consigli comunali di Milano e Monza, proprietari del Parco di Monza, e sul Consiglio dell'AC di Milano. Le tre parti presto intavolarono negoziati tra loro e con altri soggetti interessati a riportare l'Autodromo alle sue funzioni originali. Il costo previsto, dieci volte minore, fu decisivo.

Una serie di articoli in *Auto Italiana* appoggiò con forza il progetto. Questi sforzi comuni portarono al risultato che, all'inizio di agosto, l'Automobile Club di Milano poté annunciare che il primo Gran Premio sull'Autodromo ricostruito si sarebbe disputato il 17 ottobre. L'inevitabile Lotteria avrebbe provveduto al monte premi.

Livido di rabbia, Canestrini scrisse sulla *Gazzetta* del 6 agosto che dopo le modifiche, la pista di Monza non sarebbe stata certo restituita alla sua originale grandezza e che il successo dell'evento di ottobre era interamente nelle mani dei piccoli comuni situati tra Monza e Milano notoriamente incapaci di disciplinare il traffico, che di conseguenza sarebbe sfuggito interamente al controllo. In ogni caso, concluse, i lavori non si potranno terminare in tempo. Ma i lavori erano iniziati immediatamente e furono straordinariamente conclusi in meno di 100 giorni.

Il Gran Premio d'Italia, di cui Canestrini era magna-pars, si disputò a Torino all'inizio di settembre. Una giornata terribile di pioggia violenta fece sì che solo 26.000 torinesi presenziassero: "Grande concorso di folla" intitolò, comunque, la *Gazzetta* il lunedì dopo la corsa. Il 17 ottobre, in

uno splendido pomeriggio autunnale brianzolo, circa 120.000 spettatori affluirono a Monza.

Nel 1948, le corse di F1 nell'Europa continentale erano divenute uno sport sempre più professionistico. La maggior parte dei circuiti improvvisati erano spariti e i nuovi erano tracciati permanenti come Zandvoort, Silverstone, Goodwood, mentre Monza e Monthléry erano rientrati a pieno titolo. Ospedaletti può essere considerato come l'eccezione che conferma la regola: era un circuito cittadino che veniva utilizzato per la prima volta nel dopoguerra, ma con la partecipazione di un campo di partenti internazionale e un'organizzazione professionale. Zandvoort era stato costruito con supervisione inglese, e il primo meeting tenutosi fra quelle dune fu una corsa di F1 nazionale inglese a inviti. Oltre all'apertura di Silverstone e Goodwood, ebbero luogo ancora le corse classiche su strada a Jersey e all'Isola di Man.

### **1947: il Grand Prix mancato in Germania, al Nürburgring**

Avendo parlato di Nürburgring, raccontiamo come il fantastico circuito tedesco per un pelo non vide un Grand Prix nel 1947. E' un'altra storia tipica di quei tempi.

Il tracciato era finito nella zona di occupazione francese della Germania. L'infaticabile Mestivier, presidente della AGACI, una delle associazioni di piloti francesi, e soprannominato "spark plug" per il suo dinamismo, ebbe il permesso dal governatore francese, dal cognome (un po' da pochade) di Hettier de Boislambert, di usare la Sudschleife del Nurburgring per due gare il 27 luglio: la Coupe de Rhenanie per vetture Grand Prix e la Coupe Rhin-Danube per vetturette.

Le gare sarebbero state organizzate dall' A.C. d'Alsace e dall' ACIF (l' Auto Club di Parigi) con la cooperazione dell' AGACI. L'annuncio delle gare fu pubblicato da *L'Equipe* il 23 maggio e da *L'Action Automobile* nel numero di giugno.

Nel numero di luglio di questa rivista compariva un articolo che descriveva il Nürburgring, elencava i membri del comitato organizzatore e del comando francese in Germania, e dava gli indirizzi degli uffici parigini dell'ACIF e dell'AGACI per acquistare i biglietti.

Ma, il 10 luglio, *L'Equipe* titolava: "Pas de course au Nürburgring!". Che cosa era accaduto? Leggendo il giornale un mattino, l'occhio di Hettier de Boislambert era caduto sulla cronaca della corsa di Reims. Nessuna vettura o pilota francese appariva in cima alle classifiche. Hettier de Boislambert immediatamente ritirò il permesso: una Potenza vittoriosa non poteva mostrare alcuna debolezza al popolo sconfitto.

Cosicché il Nurburgring dovrà attendere fino al 1949 per vedere vetture da corsa sul suo asfalto, ma le gare automobilistiche erano già presenti in Germania, che aveva iniziato un lavoro titanico di ricostruzione dalle ceneri della disfatta, utilizzando grande volontà, duro lavoro e inausuribile speranza in un futuro migliore.

Un'intera stagione di corse in Germania si svolse nel 1948, sebbene non sotto l'egida della Federazione Internazionale. Grandi folle erano presenti a uno dei pochi spettacoli disponibili in un così difficile periodo. Nuove, ingegnose vetture da corsa furono costruite e guidate in gare duramente combattute riservate a Sportwagen e Rennwagen. Le seconde erano in genere più lente, ma queste macchine erano quelle che il pubblico voleva vedere. Furono tenuti sei meetings con corse di Rennwagen, oltre a una corsa in salita.

### **Le corse sul ghiaccio in Scandinavia**

Già da prima della guerra, il calendario annuale della CSI aveva incluso una Epreuve à priorité a testa per Svezia, Norvegia e Finlandia. Durante gli anni Trenta, gli eventi internazionali in Norvegia e Svezia furono corse su ghiaccio, mentre i finlandesi scelsero un circuito in un parco nel centro di Helsinki.

Lo **Swedish Grand Prix** fu corso, in inverno, negli anni 1931, 1932, 1933 e 1936 su un circuito tracciato nelle foreste attorno al Lake Ramen. Era lungo circa 50 km, con una sezione sul lago gelato. Tutte le caratteristiche delle corse nordiche, che sarebbero diventate popolari a causa dei Rally internazionali nella seconda metà del XX secolo, cioè lunghi tratti veloci su strade in terra nei boschi, neve e ghiaccio, erano già presenti.

Uno sporadico, ma importante, Swedish Summer Grand Prix fu corso nel 1933.

Il **Winter Grand Prix** fu riesumato nel 1947 e fu un fiasco monumentale, sicché il Royal Automobile Club (KAK) mise la questione nelle mani del club di Stockholm, che organizzò la corsa internazionale Stockholmsloppet su fondo asciutto, all'aeroporto di Skarpnack, dal 1948 in poi, lottando sempre, bisogna dire, con problemi economici.

La Norvegia organizzò un **Norge Grand Prix** prima della guerra su laghi ghiacciati: a Lillehammer nel 1934, al Lake Bogstad, vicino a Oslo, nel 1935 e a Gjersjoen nel 1936. Le corse ricominciarono dopo la guerra al Gardermoen Airport, nei pressi di Oslo, con tre meetings su fondo asciutto nel 1947, 1949 and 1950, prima che gli abituali problemi finanziari uccidessero la serie.

La corsa di maggio detta Eläintarhanajo (Djurgårdsloppet in Svedese) a Helsinki fu tenuta la prima volta nel 1932 come **Finnish Grand Prix**, assumendo un anno dopo la denominazione per cui divenne nota. La Eläintarhanajo fu disputata ogni anno fino al 1963, fu sempre inserita nella lista delle Epreuves à priorité della C.S.I e fu l'unica gara nordica a finire più o meno in pareggio per ogni edizione.

La Danimarca non aveva corse su ghiaccio, ma un forte interesse per corse su ovali. I danesi furono assenti dai calendari internazionali fino al 1949, quando un "Grand Prix" fu organizzato al Copenhagen Airport. La partecipazione internazionale al di fuori della Scandinavia fu scarsa -

seppur costosa – ma sufficiente per permettere allo scozzese David Murray di tornare a casa col primo premio.

L'evento finì in un altro disastro economico sicché le corse internazionali non riapparvero in Danimarca prima che fosse costruito il Roskilde Ring nel 1955.

La spina dorsale delle corse nordiche erano le vetture Speciali Classe C (fino a 4.500 cc), che prima del 1950 erano, di solito, auto da corsa. Esse esibivano d'abitudine uno chassis Ford abbassato, un motore Ford V8 con testate Ardun e una carrozzeria biposto in alluminio con fari e parafanghi smontabili.

Nel 1950, queste Speciali dettero origine alla Nordiska Specialvagnsklassen, la Nordic Special Class. Esse erano in grado di fornire corse spettacolari con i loro grossi motori e un'incerta tenuta di strada. Erano macchine particolarmente adatte allo stile dei corridori nordici, dalle grandi sbandate controllate. Il regolamento richiedeva un peso minimo di 750 kg per cilindrata tra 2.501 e 4.500 cc con passo minimo di 230 cm. Si stima che circa 30-40 esemplari di queste vetture siano stati costruiti nel periodo 1946-1954.

## **La Cortina di Ferro**

### **cade anche sulle corse automobilistiche**

Grand Prix furono disputati periodicamente a Budapest, Bucarest e Belgrado prima della guerra, ma il più importante evento automobilistico dell'anteguerra in quell'area geografica aveva avuto luogo a **Brno** in Moravia per la serie dei Masaryk Grand Prix con annessa gara per voiturettes.

Fino al 1929, le corse Cechie erano essenzialmente in salita, ma i piloti avevano altre ambizioni e gli spettatori perdevano interesse. La gara inaugurale sul Masarykuv okruh (Masaryk Circuit) fu organizzata con successo nel 1930. Le corse di Brno divennero l'evento più importante dell'intero sport Ceco e durarono fino al 1937.

Dopo la guerra, le corse nell'Europa Orientale ricominciarono quasi subito, come dappertutto, non solo in Cecoslovacchia (Paese che possedeva un'importante industria automobilistica e dove le gare internazionali di Brno ricominciarono nel 1949), ma anche in Polonia, Romania e Germania Est.

Fino alla metà degli anni Cinquanta, vi furono molti contatti tra le due Germanie, ma la Cortina di Ferro, alla fine, fece cessare i legami con lo sport occidentale, mentre le corse continuavano ad espandersi, coinvolgendo l'Ungheria e attraverso le Repubbliche Baltiche, l'Unione Sovietica. Ma questa una è storia che deve ancora essere raccontata.

## **1949: sabbatico per l'Alfa Romeo**

### **E' l'anno di Alberto Ascari e della Ferrari**

La grande novità della stagione 1949 fu, senza dubbio, l'anno sabbatico preso dall'Alfa Romeo per sistemare i problemi finanziari derivanti dalla riorganizzazione della produzione in vista del lancio del modello 1900.



Si crea così una situazione simile a quella del 1933 prima del ritorno alle corse della monoposto Alfa, con Maserati sempre inaffidabile, ma velocissima se ben guidata; Talbot nel ruolo di Bugatti, sporadicamente vittoriosa quando possibile; Ferrari, ora un costruttore, che usava le vetture dell'anno precedente con qualche successo, prima di conseguire una vittoria schiacciante con la nuova macchina nell'ultima corsa.

La **Ferrari 125GP Doppio Stadio** fu l'unico nuovo progetto dell'anno 1949, ma non venne mai sviluppata e fu soppiantata dalla nuova 12C Tipo 375 ad alimentazione atmosferica prima della fine del 1950.

Le due meraviglie a lungo attese, la **Cisitalia Grand Prix** e la **BRM**, stavano per essere ambedue uccise nella culla, la prima dalla bancarotta di Dusio, la seconda da cattiva organizzazione, egoismi, sprechi del denaro della società e da un progetto con irrimediabili difetti.

Otto Grandes Epreuves erano state disputate nel 1947 e 1948 ed altre quattro nel 1949. L'Automobile Club de France scelse di far disputare il Grand Prix 1949 alle vetture sport, cosicché il Grand Prix d'Inghilterra, il R.A.C. Grand Prix, riguadagnò lo status di Grande Epreuve, per la prima volta dal 1927.

Maserati e Talbot vinsero una Grande Epreuve ciascuna, ma nessuna delle due marche schierava una squadra ufficiale: entrambe erano tormentate da problemi economici, con seri problemi di relazioni industriali alla Maserati.

Le ultime due Grandes Epreuves della stagione caddero nelle mani di Alberto Ascari, la cui irresistibile ascesa all'Olimpo dei grandi sembrava essersi arrestata durante la primavera dopo un brutto incidente a La Gavea, mentre il favoloso Fangio attraversava l'Europa come una tempesta vincendo 6 corse tra aprile e luglio.

In verità, Fangio percorse nel 1949 un solo giro di una Grande Epreuve, a Spa, ma ciò fu abbastanza per far dire che Ascari aveva trovato la sua antitesi nell'uomo delle meraviglie, sbarcato dall'altro emisfero.

Gli scout di Ferrari avevano osservato Alberto Ascari fin dal 1947. I rapporti non erano unanimi, ma dopo San Remo e Reims 1948, cominciarono a tessere le lodi di Alberto come pilota di Grand Prix, anche se molti ragionevoli dubbi aleggiavano su di lui come pilota di corse su strada, una specialità assai importante per un corridore italiano dell'epoca.

L'Alfa Romeo aveva anch'essa messo gli occhi su Alberto, ma si sapeva che Ascari e Villorosi formavano un pacchetto e che Gigi non avrebbe mai guidato una macchina del Portello, dopo la morte di suo fratello Emilio in un'Alfetta nel 1939. Per la stessa ragione, Gigi non era in buoni rapporti con Enzo Ferrari, che la famiglia Villorosi riteneva si fosse comportato poco trasparentemente dopo l'incidente.

Qui entrava in scena, una volta di più, Corrado Filippini, un buon amico di entrambe le parti: era conscio che la carriera di Alberto fosse in una fase cruciale e che la Maserati 4CLT/48 non fosse la vettura giusta per le sue grandi ambizioni. Filippini si mise all'opera per riconciliare Gigi con Ferrari.

Grazie a lui, Ferrari fece la prima mossa: un telegramma a Villoresi avvertendolo che una vettura di F2 lo avrebbe atteso a Bruxelles per il Gran Premio e una 166 barchetta al Lussemburgo per una gara sport pochi giorni dopo. Villoresi vinse entrambe le gare e accettò di incontrare Ferrari che fu d'accordo nel sottoscrivere un contratto formale, redatto da Filippini, il 27 maggio 1949.

E' interessante vedere come le prestazioni rimasero stazionarie o decrebbero durante il 1949, sebbene l'assenza delle Alfetta desse origine alle corse più combattute del periodo, eccetto l'ultima a Monza, dominata da Ascari.

|                     | <i>1947</i>                  | <i>1948</i>               | <i>1949</i>                 |
|---------------------|------------------------------|---------------------------|-----------------------------|
| <b>SPA</b>          |                              |                           |                             |
| Media del vincitore | 153.426 Wimille (Alfetta)    |                           | 155.917 Rosier (Talbot)     |
| Giro più veloce     | 164.125 Wimille (Alfetta)    |                           | 163.636 Farina (Maserati)   |
| <b>BERN</b>         |                              |                           |                             |
| Media del vincitore | 153.293 Wimille (Alfetta)    | 146.465 Trossi (Alfetta)  | 146.319 Ascari (Ferrari)    |
| Giro più veloce     | 156.934 Wimille (Alfetta)    | 159.263 Wimille (Alfetta) | 152.195 Farina (Maserati)   |
| <b>REIMS</b>        | (*)                          |                           | (*)                         |
| Media del vincitore | 154.151 Kautz (Maserati)     | 165.239 Wimille (Alfetta) | 160.870 Chiron (Talbot)     |
| Giro più veloce     | 162.931 Villoresi (Maserati) | 174.544 Wimille (Alfetta) | 169.293 Whitehead (Ferrari) |
| <b>MONZA</b>        |                              | (*)                       |                             |
| Media del vincitore |                              | 177.111 Wimille (Alfetta) | 169.039 Ascari (Ferrari)    |
| Giro più veloce     |                              | 188.372 Sanesi (Alfetta)  | 178.864 Ascari (Ferrari)    |

Il sabbatico dell'Alfa Romeo e l'ingaggio di Ascari e Villoresi da parte della Scuderia Ferrari furono senz'altro gli avvenimenti centrali della stagione 1949, ma è importante concludere la storia di questo periodo con l'immagine profetica di **Stirling Moss** sorteggiato in prima fila al Goodwood Trophy, la sua prima corsa di F1, in settembre.

La sua piccola Cooper balza in testa, mentre le vecchie macchine dei dilettanti inglesi appaiono ferme, sorprese da tanta prontezza.

#### **LORENZO BOSCARRELLI**

Ringrazio Alessandro Silva, in particolare perché ha associato due cose che non sempre è facile collegare, cioè un grande rigore di ricerca con la capacità di cogliere gli aspetti umani. Quegli omaccioni che si divertivano tanto, ma erano omaccioni! Associare il rigore della ricerca al profilo umano e allo spessore di un mondo e di un ambiente non è da tutti.

#### **VENIERO MOLARI**

I numeri di telaio delle macchine che hanno corso in Sudamerica hanno qualche riscontro?

### **ALESSANDRO SILVA**

Direi che, in termini prudenziali, hanno riscontro per il 75%; per esempio non si conoscono quelli delle Alfa Romeo 308. C'erano almeno due Alfa Romeo 308, più una 308 con motore 8C 35, quella guidata da Galvez, credo che sia nel Museo Fangio. Le 308 non si sa che fine abbiano fatto, una era di Chico Landi, brasiliano, l'altra, importata da Raffer, era la macchina con cui Wimille aveva corso in Francia nel '46. E' appena uscito un libro di due autori argentini, Bertschi e Iacona, dal titolo "*Alfa Romeo in Argentina*" che riporta dati che sembrano in accordo con i miei.

### **Domanda dal pubblico**

In quegli anni si disputavano corse a handicap?

### **ALESSANDRO SILVA**

Sì, soprattutto nei paesi di tradizione britannica. Per esempio, nelle corse in Australia, lunghe 300 o 400 km, venivano dati handicap anche di 35 minuti alle Austin 750 rispetto alle Alfa Romeo 8C 2300 Monza con l'idea che all'ultimo giro tutte le auto si trovassero insieme. Nel 1946, in Italia, le gare di auto Sport si concludevano con una finale a handicap.

Gli handicap in Inghilterra erano calcolati sulle prestazioni delle vetture nelle corse precedenti, in base a una storia anche di 3-4 anni. In Italia, invece, lo handicap era basato sul risultato della batteria di qualificazione nello stesso evento, in funzione della cilindrata del motore. Di conseguenza, c'era chi andava molto piano nella propria batteria per poi vincere la finale a handicap.

Nella corsa disputata a Mantova nel 1946, Nuvolari guidò una delle nuove Cisitalia D46. Gli diedero un handicap pazzesco per una corsa di 35 km: minuti di handicap. Lui riuscì a prendere tutti tranne Guido Barbieri, che guidava una Maserati 1500 sei cilindri sport, nuova e molto veloce. Non si è più parlato di corse a handicap in Italia dal 1946.

### **ALDO ZANA**

Come si muovevano i piloti lungo le strade e con la logistica dell'immediato dopoguerra, passando da un capo all'altro dell'Europa in due giorni? Raccontano che bisognava essere presenti alla cena ufficiale del lunedì per la premiazione e per ricevere i soldi dei premi e giovedì si doveva provare da tutt'altra parte. Credo che, a parte Alf Francis, che ne parla un po' nel suo libro, non ci sia nessuno che abbia mai trattato questo aspetto.

### **ALESSANDRO SILVA**

Ricordo che Fangio, quando andava ad Albi, dormiva nel camion, ma non saprei dire altro.

### **LORENZO BOSCARRELLI**

Nel numero di *Auto Italiana* che descrive il Gran Premio di Pescara 1948 si legge che avendo Nuvolari dato forfait il giorno prima della gara, la

Ferrari chiamò Sommer, che era in Costa Azzurra, e lui nella notte guidò fino a Pescara per poi partecipare alla gara del giorno dopo.

Un altro episodio me lo raccontò il fotografo Corrado Millanta: dopo il Gran Premio di Spagna 1951 (quando Ascari, per colpa delle gomme, perse il campionato mondiale a favore di Fangio), Felice Bonetto, che aveva guidato un'Alfetta 159 per i 650 km della gara, si mise al volante della sua Alfa Romeo Freccia d'Oro, con a bordo Millanta, e si diresse a tutta velocità verso Nîmes, per andare a cenare e a dormire all'hotel *Cheval Blanc*. Per la strada si imbararono in Robert Manzon, che guidava una Simca, e si misero a gareggiare sulle strade francesi.

### **ALESSANDRO SILVA**

Gli episodi di questo genere sono numerosi. Su *L'Equipe* veniva riportato il tempo che Sommer impiegava per tornare a Parigi dopo le corse. Sette ore e un quarto da Marsiglia nel 1946; non si dice che macchina avesse.

### **GINO VALENZANO**

A proposito di come ci si muoveva, voglio ricordare che Fangio ha subito un solo incidente grave nella sua carriera, a Monza. L'ha avuto, me l'ha raccontato lui, perché il venerdì era ancora in Inghilterra, è passato in Francia, ha viaggiato tutta la notte, quindi si è presentato alle prove della gara in condizioni fisiche precarie, per cui ha avuto quell'incidente.

### **ALESSANDRO SILVA**

Sono onorato che sia presente Gino Valenzano. E' vero, allora c'era una ricchezza umana straordinaria. A costo di sembrare dei vecchi, diciamo pure che i piloti di oggi sono noiosissimi: sono fortissimi, probabilmente, però sono individui noiosi. Quelli erano personaggi straordinari, divertenti, completi, non a due dimensioni ed estremamente interessanti. Però, rispetto alla carneficina degli anni Cinquanta e Sessanta, oggi le corse sono molto piu' sicure.

### **GIANNI ROGLIATTI**

Desidero contribuire con un'informazione riguardante i fratelli **Bucci**, che sono stati miei buoni amici in Argentina: Clemar, pilota e meccanico, e Rolando suo fratello, che correva in Mecanica Nacional con una Cadillac 12 cilindri.

Clemar si era pagato il viaggio, ma credo che allora, con Peron, qualche aiuto l'abbia avuto, per venire in Italia nel 1948 e 1949. Non erano ricchi, avevano un'officina.

Clemar è stato il pilota nei tentativi disperati che facemmo per tentare di far andare la Cisitalia Gran Premio, che non andava perché ci mancavano le notizie tecniche fondamentali. Si bucarono i pistoni ogni volta che la si metteva in moto.

### **LORENZO BOSCARRELLI**

Vorrei sentire un profilo umano di **Jean Pierre Wimille**, un grandissimo pilota così poco conosciuto.

## **ALESSANDRO SILVA**

L'anno scorso è uscito in Francia un libro dedicato a Wimille: molto corretto, dice anche cose nuove. E' uno dei pochissimi libri usciti di recente che si occupino di quel periodo. E', forse, troppo politicamente corretto, perché dà una visione un po' bidimensionale della persona, che invece aveva una personalità molto complessa, estremamente ricca, senz'altro da conoscere.

Cominciò con una Bugatti, comprata per lui da una signora, come accadde a diversi piloti francesi: Chiron e altri. Riuscì a convincere subito un industriale della lana a dividere un'altra Bugatti con lui, diventò presto pilota ufficiale Bugatti, verso la metà degli anni Trenta, nel periodo di decadenza della marca.

Ebbe un gravissimo incidente insieme a Dreyfus, nel 1934, e si trovarono insieme in ospedale. Il ricordo di quei giorni è nel libro di Dreyfus: pagine divertentissime, mentre l'episodio non è ricordato nel libro dedicato a Wimille. Racconta Dreyfus che, mentre erano a letto con il gambone in alto, Wimille disse: "Voglio entrare in politica". Al che Dreyfus rispose: "Ma chi ti vota?". "Mi votano le donne!".

Wimille diventò un personaggio pubblico, eroe nazionale. In Francia per esserlo bisogna incarnare le virtù repubblicane; fece le scelte giuste per essere quel tipo di persona. Nel dopoguerra, corse con le Bugatti in gare secondarie, era fortissimo nelle corse per vetture sport.

Pilota di prima grandezza, paragonabile a Fangio, era vincolato dalla necessità di essere la figura rappresentativa dell'automobilismo francese; vinse due volte a Le Mans nell'anteguerra, quando, alla fine degli anni Trenta, i francesi si erano convertiti alle macchine Sport. Wimille fu quindi limitato da questo e dalla guerra, a causa della quale perse sette anni di carriera come Nino Farina, come Villorosi, come gli stessi Ascari e Fangio, pur se in misura minore. Per la sua generazione la guerra è stata una tragedia generale.

Anche durante la guerra fece le scelte giuste. Aveva una moglie ricchissima, elegantissima, di una famiglia che aveva dato tre ministri alla Terza Repubblica, e che fu un'eroina della resistenza francese, coraggiosissima. Wimille le andò un po' a rimorchio e divenne sempre più eroe nazionale, anche come pilota nell'Aeronautica Militare della Francia Libera. Nel 1946, a Nizza non poté correre perché non ebbe la licenza, essendo ancora militare. La sua vita pubblica è straordinariamente ben definita.

Dal punto di vista umano, Wimille è una persona molto più complessa; luci e ombre. Due interviste, abbastanza recenti, sono fondamentali per comprenderlo. Una è l'ultima intervista rilasciata da Trintignant, qualche mese prima di morire, in cui finalmente dice la verità. Dice che Sommer era pazzo da legare. Alla domanda se Wimille fosse stato un grande pilota, risponde che era un grandissimo, straordinario pilota.

Poi c'è un'intervista al principe Igor Troubetzkoy, che fu uno dei primi clienti di Ferrari. Vinse un Giro di Sicilia nel '48 con Biondetti, e pare documentato che guidassero metà per uno. Era il marito di quella che era

detta la più ricca ragazza del tempo, Barbara Hutton, un'anoressica, drogata. Nuvolari fece la splendida Mille Miglia del '48 perché Barbara Hutton tentò il suicidio e Troubetzkoy dovette correre a Parigi, lasciando la sua Ferrari a Nuvolari. Troubetzkoy abbandonò le corse alla fine del 1948 e fece poi il mercante d'arte, una vita completamente diversa. All'inizio degli anni Novanta, venne ripescato in una sua villa in Normandia, intervistato, e gli fu chiesto di Wimille. Anche lui dice la verità, dice pregi e difetti di Wimille, che definisce un grandissimo pilota, uomo molto serio, un po' bigotto, molto nazionalista. Molto serio? Viveva con una ragazza molto giovane, una cantante molto carina. Era Juliette Greco, che aveva vent'anni, se n'era invaghito follemente. Però in tutte le corse c'è la foto della moglie ai box. La vita privata è un po' differente da quella pubblica!

La cosa più interessante di Wimille è il sodalizio con Gordini. Non si possono immaginare due persone più diverse: Wimille era altezzoso, distaccato, molto conscio del suo ruolo; Gordini era un bolognese, amante del ballo liscio, del pugilato, ovviamente delle donne, un tiratardi, si intascava il denaro dei piloti e così via. Eppure ebbero un'attrazione fatale: credo che ciò che accomunava tutti quei personaggi, allora, fosse l'ansia di correre. Correavano con qualsiasi ferrovicchio.

### **ALDO ZANA**

Vorrei ricordare che Wimille aveva contatti molto buoni con l'establishment: suo padre, ingegnere, aveva lavorato su temi di aerodinamica nei centri sperimentali dell'Aeronautica Militare francese, negli anni Trenta. Le automobili Wimille, che Jean-Pierre voleva produrre, hanno una forma aerodinamica che derivava dagli studi di suo padre e dai contatti che lui aveva con il centro sperimentale dell'Aeronautica Militare a Saint Cyr, vicino a Parigi.

### **ALESSANDRO SILVA**

Wimille era adorato dall'Alfa Romeo, in particolare da Guidotti, che era il responsabile della squadra, e pensava che fosse il pilota decisivo, come in effetti si rivelò. Gli ingegneri, Gallo, Nicolis, Busso lo avevano in grandissima stima.

Wimille non amava molto fare le prove. Si presentava, faceva un giro di lancio, faceva il tempo, poi faceva il giro per fermarsi ed era finita lì. In quello che oggi si chiama il "giro secco" era assolutamente imbattibile.

Morì in modo veramente stupido, indossando un casco chiesto in prestito.

### **LORENZO BOSCARELLI**

Ho letto che Wimille morì proprio perché, travolto dall'automobile e privo di casco, subì un trauma cranico fatale; e che Amedée Gordini, da allora, abbia obbligato i suoi piloti a mettere il casco.

**ALESSANDRO SILVA**

Secondo un'altra versione dei fatti, Wimille avrebbe chiesto in prestito a Parnell il casco; è una storia molto simile a quella di Ascari.

**VITTORIO LOI**

Intervengo per portare il saluto dell'Asi al relatore e il ringraziamento per quello che ha saputo esprimere, al presidente dell'Aisa e all'amico Gaffino Rossi.

Oggi è stata una mattinata di grande cultura. Nel 1997, quando fui eletto la prima volta presidente dell'Asi, chiamai a ricoprire la carica di presidente della Commissione Culturale dell'Asi l'ingegner Sandro Colombo, che a quell'epoca era anche presidente dell'Aisa. Abbiamo lavorato insieme per circa due anni e mezzo, poi purtroppo impegni suoi personali, soprattutto la direzione sempre più pressante della rivista *Legend Bike* gli impedirono di continuare in questa collaborazione.

Sono particolarmente soddisfatto perché il seme che avevo lanciato allora, oggi ha dato un frutto. L'Asi si è iscritta all'Aisa: penso che sia un segno di apertura. La cultura non è patrimonio di singole persone, ma di tutti, anche se abbiamo persone coltissime, come quelle che oggi ci hanno raccontato fatti, aneddoti, soprattutto storia di un motorismo e di un'epoca che definirei di medio evo, un'epoca prodromica al risascimento del decennio successivo.

Vorrei che da questa conferenza derivasse un ulteriore contributo dell'ASI alla storia e alla cultura dell'automobile: la pubblicazione di studi e ricerche originali, dedicate ad aspetti poco conosciuti delle corse e della tecnica automobilistica, in particolare se con forti contenuti italiani.

Prometto il mio impegno perché quanto abbiamo ascoltato dal professor Silva possa diventare il primo titolo di questo progetto Asi, seguendo le indicazioni della Commissione Cultura. E tanto meglio se il testo completo della ricerca è in inglese: potremo così dare una diffusione più ampia all'opera.

\* \* \*

## CENNI BIBLIOGRAFICI

Oltre alla consultazione di documenti, programmi, lettere e delle collezioni 1945/1949 dei quotidiani sportivi L'EQUIPE e LA GAZZETTA dello SPORT e dei periodici automobilistici francesi, italiani, inglesi più Das AUTO e La REVUE AUTOMOBILE, di grande utilità per questo lavoro si sono rivelati i quotidiani locali francesi e italiani e i giornali argentini EL GRAFICO e La NACION.

La bibliografia ulteriore consiste di circa 300 titoli. In una ridottissima selezione, segnaliamo due interviste "politicamente scorrette" a protagonisti dell'epoca, effettuate poco prima della loro morte:

- Pierre FOUQUET-HATEVILAIN, La saga d'un prince russe, (Igor Troubeztkoy) La vie de l'Auto, #854, 20/8/1998 e
  - Maurice Trintignant. Un long fleuve pas tranquille. An interview by Jacques Vassal, Automobile Historique #46, March 2005, e l' articolo di "periodo":
  - Frank HOAL, Post-war Racing in South Africa, Classic Car Africa, III 1995
- Tra i volumi di storia delle marche spiccano i ponderosi:
- Pierre ABEILLON, Talbot-Lago de course, Ed. du 22 Janvier, 2 volumes, Vandoeuvre CH, 1992 e
  - Christian HUET, Gordini, un Sorcier, une Equipe, ed. C. Huet, Paris, 1983

Sono ancora validi, fra i classici:

- Giovanni LURANI CERNUSCHI, Storia delle Macchine da Corsa, Ed. de L'Automobile, Roma 1970
- William COURT, Power and Glory, 1st ed., MacDonald, London, 1966
- Lawrence POMEROY, The Grand Prix car, vol II, Ed. on CD-rom, Engineering Information Services

Ricordi non rituali di moglie e di meccanico si trovano in due piccoli libri:

- Princess Cheryl BIRABONGSE, The Prince & I, Veloce Publishing, Godmanstone 1992, rev. Ed. 1998
- Alf FRANCIS & Peter LEWIS, Racing Mechanic, G.T. Foulis and Co., London, 1957

Tre dei più bei libri di automobilismo di sempre abbracciano anche aspetti del periodo in esame:

- Doug NYE, BRM, the saga of British Racing Motors, Vol. 1, MRP, Croydon, 1994
- AA.VV, The 50-race History of the Australian Grand Prix, R & T Publ., Gordon NSW, 1986
- Andrea CURAMI - Piero VERGNANO, La "sport" e i suoi artigiani, 1937-1965, Giorgio Nada Editore, Milano 2001

Infine, l'aiuto e l'incoraggiamento fornito da questi appassionati provenienti da tutto il mondo è stato decisivo:

Morten ALSTRUP Richard ARMSTRONG, Tom BERG Antonio BUARQUE de LIMA Tomas CARLSSON Mattijs DIEPRAAM Hans ETZRODT Adam FERRINGTON Jean-Maurice GIGLEUX Wolfgang KAESE Tony KAYE Barry LAKE Marco KIESER Michael T. LYNCH David MACKINNEY Felix MUELAS Michael MULLER Markus NEUGEBAUER Doug NYE Leif SNELLMAN Rob YOUNG Pablo VIGNONE e Aldo ZANA.

©

AISA

Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile

[www.aisastoryauto.it](http://www.aisastoryauto.it)

Dicembre 2005