

Jean-Pierre Wimille

Il più grande prima del campionato mondiale

AISA - Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile
in collaborazione con
Alfa Blue Team



Jean-Pierre Wimille

Il più grande

prima del campionato mondiale

AISA - Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile

in collaborazione con

Alfa Blue Team

Premenugo di Settala (Milano) 24 gennaio 2009

Testi di Alessandro Silva

2 Buenos Aires 1949: morire all'alba

5 La leggenda dell'Alfetta

8 L'ultimo uomo-simbolo Bugatti

12 Vizi privati e pubbliche virtù

17 Alleanza fatale

19 Scenari e statistiche

20 L'unica follia di Jean-Pierre

Appendice

21 – Cenni bibliografici ragionati

22 – Note aggiuntive

33 – La poesia di Dario Zanasi

MONOGRAFIA AISA 85



Buenos Aires 1949

Morire all'alba

Jean-Pierre Wimille morì a poco meno di 42 anni il 28 gennaio 1949 alla guida di una vettura costruita da Gordini durante le prove per la corsa di “formula libera” a Buenos Aires sul Circuito Palermo: era considerato il più forte pilota europeo.

Il Circuito Palermo era chiamato così perché era disegnato nel parco al centro del quartiere omonimo di Buenos Aires. Lo si percorreva in senso antiorario e l'incidente avvenne in una lunga semicurva a sinistra, proprio nel punto in cui il raggio si restringe. Su quell'incidente riportiamo una testimonianza diretta di Gianni Rogliatti, mai pubblicata prima: *“Nel 1949, mi trovavo a Buenos Aires perché con la mia famiglia ci eravamo andati dopo la guerra. E mi trovavo sul circuito del Gran Premio General Perón per una fortunata coincidenza, in quanto Nino Farina (amico del mio patrigno) era presente con la prima Ferrari ufficiale e mi aveva, per così dire, ingaggiato come aiutante e interprete dei due meccanici. Ho una foto ricordo insieme al meccanico Cornelio Storchi, scattata da Raimondo Salvarani. Così di buon mattino del venerdì 28 gennaio, mi ero recato nel Parque Palermo per assistere alle prove. La piccola Gordini blu del campione francese sembrava quasi un giocattolo accanto alle Maserati e alle vecchie Alfa Romeo.*

All'inizio non faceva dei tempi convincenti, poi lui sembrava aver trovato le traiettorie giuste e i tempi miglioravano.

Quando successe l'incidente dovettero passare molti minuti prima che un altro concorrente arrivasse ai box per dare la notizia. Io, come molti altri, partii di corsa per andare a vedere. Bisogna sapere che l'“impianto” era una cosa allo stato brado con tettoie provvisorie in funzione di box, balle di paglia a segnare le curve, zero protezione per il pubblico e zero sistemi di comunicazione se non una serie di altoparlanti dai quali uno speaker dava alcune notizie, pressoché incomprensibili quando passava una macchina. Ricordo che arrivai quando stavano caricando Wimille sull'ambulanza. Qualcuno disse che non era grave perché si era rialzato da solo una volta fuori dalla macchina. In realtà grave lo era e come, credo sia arrivato in ospedale già morto.

Guardando la macchina seriamente danneggiata all'avantreno, notai il volante, che era quello di bachelite con anima di ferro delle vecchie Fiat 1100: era piegato dall'impatto col torace del pilota.

A Buenos Aires c'era anche Amedeo Gordini, che guardavo da rispettosa distanza, così come facevo con tutti i grandi personaggi del mondo delle corse. Ho avuto poi modo di incontrarlo e frequentarlo da giornalista e vorrei in proposito ricordare anche che quest'anno ricorre il 110° anniversario della sua nascita, il 23 giugno 1899 a Bazzano, giusto a metà strada tra Modena

e Bologna, e il trentennale della sua morte avvenuta a Parigi il 25 maggio 1979.

Un grande costruttore di macchine da corsa, sempre alle prese con difficoltà economiche, non a caso lo chiamavano Le Sorcier, il mago. Un po' dimenticato in Italia, ma ricordato dalla Renault che gli comprò l'officina per creare il proprio reparto corse. Persona deliziosa, molto disponibile e contento quando lo andavo a trovare in Boulevard Victor proprio davanti all'ingresso del Salon de l'Auto a Parigi. Un grande libro sull'opera di Amedeo Gordini è stato scritto dal suo biografo e custode dell'archivio, Christian Huet: si chiama Gordini, un sorcier une equipe e vi è descritta l'attività anno per anno e tutti i modelli di auto costruiti.”

L'incidente

“Fu la fine per questo sportsman completo... che aveva le sue idee sulla vita, la gente e le cose e che le esprimeva con fredda lucidità”.

Questa frase trovata su un quotidiano francese dell'epoca descrive l'uomo con una inusuale brevità e profondità: infatti la qualità umana che più coinvolgeva le persone che incontravano Wimille era il suo spessore intellettuale. Era di una intelligenza razionale, fredda, estremamente lucida. Ciò gli dava un atteggiamento di superiorità, di arroganza intellettuale tipico di quei francesi provenienti dalle loro scuole di élite. Era calmissimo, distaccato, altero, poco espansivo e dotato di eccezionale self-control. Aveva un sacco di interessi diversificati rispetto a quello di guidare l'automobile, per esempio una passione molto forte per la politica. Si interessava di questioni generali della società francese ed era un uomo pubblico, ottimo parlatore. Le sue argomentazioni apparivano sempre frutto di riflessione e ben costruite.

Il gruppo dei piloti del dopoguerra era un'altra cosa: fatto da individui simpaticissimi, un po' gaglioffi, un po' cialtroni, un po' spacconi, sempre pronti a trafficare con la meccanica con la tuta sporca d'olio: d'altra parte, a quei tempi, le macchine erano un po' raffazzonate e per correre bisognava arrangiarsi con quelle che si trovavano. Wimille non faceva mai questo. Arrivava, provava brevissimamente e poi andava via⁽¹⁾. Era un “diverso” tra questi appassionati gaudenti e ricchi di espedienti.

Bisogna dire che non era un gran simpaticone, ma certamente era una personalità con notevoli caratteristiche di eccezionalità.

Wimille era un pilota estremamente preciso, che aveva una straordinaria capacità di tenere la macchina in equilibrio in ogni situazione, senza sforzo evidente. Non c'è foto o fotogramma di Wimille alla guida dell'Alfetta fuori di equilibrio: la macchina non appare mai sbilanciata. Si dice che Achille Varzi fosse un po' così. A parità di un'enorme fiducia in loro stessi e di tempi di reazione sovrumani, la precisione di Varzi rispetto a quella di Wimille derivava dalla sua nevrosi per l'ordine più che da una tranquillità interiore come quella sempre dimostrata da Jean-Pierre nella sua vita. È difficile trovare un pilota simile a Wimille. Lui diceva spesso che aveva imitato il grande Robert Benoist; però, l'autore non è mai riuscito a trovare un filmato di Benoist per valutare come guidasse solitamente. Come Alberto Ascari, Wimille cercava di partire intesta e di rimanervi. Anche di lui non si conoscono vittorie in rimonta, di cui Varzi, per esempio, era uno specialista. Al contrario di Alberto Ascari, che era sempre teso e a volte appariva sdegnoso mentre fuggiva intesta, Wimille aveva un'espressione rilassata, quasi paciosa nel modo di sedere al volante col bacino avanzato come in una poltrona. La tensione traspariva solo dopo la gara, testimoniata da innumerevoli fotografie.

Sbagliò il punto di corda

La dinamica dell'incidente è chiara: sbagliò il punto di corda in entrata della curva e non riuscì a riprendere la macchina. Come successe per Varzi, questo fu solo il secondo incidente grave nella sua carriera di corse. In una foto si può notare l'alberello contro il quale, alla fine del volo, restò schiacciata la sua testa. Wimille non morì solo per lo schiacciamento del torace. Accade a noi appassionati di restare esterrefatti quando muore uno di quelli veramente grandi, da Antonio Ascari ad Ayrton Senna: cerchiamo di razionalizzare perché mai avremmo immaginato che sarebbe potuto succedere proprio a uno di loro.

Anche nel caso di Wimille si cercò di ragionare su di una varietà di cause: si disse che il pubblico così numeroso e indisciplinato gli avesse nascosto il punto di corda o che un gendarme a cavallo gli avesse attraversato la strada oppure che fosse rimasto abbagliato dal sole nascente⁽²⁾. Se si leggono i resoconti francesi, si escludono l'errore del pilota e il guasto meccanico. Se si leggono i resoconti argentini si parla di errore del pilota. In realtà non si saprà mai: Wimille aveva sbagliato e pagato con la vita. Constatata l'impossibilità di razionalizzare, noi appassionati cerchiamo premonizioni e coincidenze: una ricerca di piccole cose inspiegabili, che, se nulla fosse accaduto, non andremmo mai a considerare.

Come nel caso di Alberto Ascari, anche Wimille utilizzò un casco non suo a Buenos Aires. In maniera molto strana per lui che non aveva mai portato il ca-

sco rigido, avrebbe chiesto all'inglese Reg Parnell di prestargli il suo. Questa è una testimonianza di Amedeo Gordini, che però non è chiara se la cosa sia successa il giovedì o il venerdì. Wimille, di solito, provava pochissimo. Una testimonianza dell'ingegner Livio Nicolis riporta che i tecnici dell'Alfa Romeo erano rimasti attoniti di fronte alla capacità di Wimille di salire in macchina, fare un giro di lancio, fare il tempo, rallentare e andarsene via.

Invece, a Buenos Aires provò moltissimo, contrariamente alle sue abitudini.

Certamente alla Temporada Argentina di quell'anno l'atmosfera era molto pesante. L'estate di Buenos Aires era ancora più umida del solito, insopportabile, e due delle quattro corse della Temporada si disputarono sotto acquazzoni tropicali. Fu anche una Temporada tragica: il pilota italo-argentino Adriano Malusardi morì a Mar del Plata nel rogo della sua P3; nella stessa corsa, l'uruguayano Eitel Cantoni finì nella folla. In alcune pagine stupende scritte dalla moglie del pilota siamese "B. Bira", pagine di un'umanità abbastanza rara nella letteratura automobilistica, che fa piacere segnalare all'attenzione⁽³⁾, vengono descritte la morte di Wimille, ma anche l'atmosfera che si era creata in Argentina quell'anno. In particolare, si descrive una gita sfortunata, rievocando un'atmosfera opprimente da "Shining": il governo argentino caricò i piloti su di un vecchio Dakota e li portò a Bariloche sulle Ande, località per il turismo invernale anche se si era in piena estate, un finto villaggio bavarese, e li tenne per un paio di giorni in un enorme albergo di cui erano gli unici ospiti.

Un altro "presentimento" è raccontato da Gigi Villorosi: in una delle serate precedenti il Gran Premio fatale, il pilota italiano Carlo Pintacuda, che si era tra-

1. Verso la fine del 1948, la moglie di Wimille fu intervistata dalla rivista francese *L'Automobile* per una serie di articoli sulle mogli dei piloti. Alla domanda sul perché si recassero così tardi alle corse, spesso addirittura il sabato pomeriggio e come mai il marito non si occupasse della preparazione della macchina, la signora Wimille, che era un'affascinante esempio di finta ingenua, rispose che per quella mansione "c'erano i meccanici". Tragicamente, questa intervista fu pubblicata nel marzo 1949.

2. Nella sua celebre autobiografia "La mia vita a 300 all'ora" Fangio ricostruisce l'incidente di Wimille ipotizzando che il pilota sarebbe stato accecato per un attimo dalla polvere sollevata dal cavallo di un poliziotto impegnato a contenere un gruppetto di tifosi che si sporgevano sulla pista proprio all'interno della curva e sarebbe stato indotto istintivamente a frenare disturbato da questi movimenti a bordo pista. La stessa ipotesi è riportata da Giovanni Canestrini nel suo "Una vita con le corse" - Calderini 1962 -. Il giornalista inglese Edward Eves sostiene che la ragione più probabile è che Wimille avesse dovuto evitare una donna che tentava di attraversare la pista (da "Grandi Piloti di ieri" a cura di David Hodges - ACI Lea 1967).

3. "The Prince and I - My life with Prince Bira of Siam" di Princess Cecil Birabongse - Veloce Press 1992/98.

sferito da un anno in Sud America, aveva invitato i piloti a cena e si erano trovati a tavola in 13: venne subito svegliata una bambina di tre anni e messa a tavola con tutti gli altri. In realtà, noi sappiamo, come la storia delle corse ci dice con triste monotonia, che spesso i gravi incidenti dei piloti più forti avvengono in un momento di scarsa tranquillità personale. Juan Manuel Fangio, che allora era ai primi contatti con l'automobilismo europeo e che fu uno dei personaggi più percettivi nella storia delle corse, lo disse subito ai giornalisti argentini: stanchezza del pilota. È una causa veramente plausibile perché Wimille stava passando un periodo di trapasso molto importante dal punto di vista professionale, economico e personale. Con la corsa di Monza del 1948 si era collocato al massimo livello possibile dell'automobilismo europeo.

Sapeva che rischiava di rimanere senza un volante nel 1949. Nutriva quindi forti propositi di ritiro. Aveva problemi economici, non seri, ma comunque preoccupazioni che nascevano dagli investimenti personali che aveva dovuto sostenere per la creazione della sua vettura da gran turismo.

Quest'ultima è la ragione principale per cui aveva accettato di correre in Argentina. Gli ingaggi erano altissimi per quei tempi: oggi diremmo che erano fuori mercato. Corrado Filippini, che accompagnava i piloti italiani e francesi alla Temporada, era riuscito a spuntare 1.000 dollari per i piloti del calibro di Villoresi, che in più avevano una diaria cospicua e la possibilità di vendere le loro macchine alla fine della Temporada agli appassionati locali. E poi c'erano i premi di classifica. Wimille, che non era andato in Sud America attraverso Filippini, aveva probabilmente scontato anche qual-cosa di più. Aveva anche problemi personali non di poco conto: una sua relazione con la giovanissima cantante Juliette Greco, nata il 7 febbraio 1927 a Montpellier, che stava diventando sempre più famosa, era difficile da tenere a un livello di accettabilità pubblica, tanto più che Wimille aspirava a diventare una personalità politica.

Aveva infatti un grande interesse a candidarsi per le elezioni politiche francesi del 1950 nel piccolo partito centrista fondato dal suocero Maurice Petsche.

Le reazioni e i commenti alla scomparsa inattesa e prematura di Wimille vennero da tutto il mondo.

Charles Farouxil massimo giornalista dell'automobile della prima metà del secolo XX, che era sempre stato un estimatore di Wimille, mise anche lui in evidenza la brillantezza intellettuale dell'uomo: *“Un uomo intelligentissimo, provvisto di una mente acutamente critica, appassionatamente innamorato del suo sport ... Un osservatore profondo che a buona ragione meritava attenzione per i suoi progetti di costruttore ... La capacità di giudizio, la sua acutezza, la sicurezza delle sue reazioni e la dignità del suo atteggiamento (erano le qualità dell'uomo)”*⁽⁴⁾.

Uno sproloquio del Ministro dello Sport, André Mau-

rice, tenuto al funerale indica che lui non solo era diventato un uomo pubblico, ma, in realtà, anche qualcosa di più: era uno dei tre sportivi che il governo francese presentava alla gioventù appena uscita dalla guerra come modelli di vita. Gli altri due erano il pugile Marcel Cerdan (che morì tragicamente in un incidente aereo) e il nuotatore Bozon, un campione europeo della specialità.

Maurice così parlò: *“La morte di Jean-Pierre Wimille riassume e simbolizza la sua vita e le scelte della sua forte volontà. La vita e la morte di Jean-Pierre Wimille racchiudono lezioni e speranze in un momento in cui troppi francesi si pongono domande su loro stessi ed in cui i giovani hanno fame di esempi sui quali modellare le loro anime”*.

Le innumerevoli commemorazioni sui media specializzati francesi e italiani risentono molto dello stile ancora immaginifico della stampa sportiva dell'epoca. Si vorrebbe sapere qualcosa di più di come guidava e del perché era unanimemente considerato il pilota più forte in circolazione. Bisogna rivolgersi per questo ad un pugno di giornalisti britannici, che, benché ancora alla periferia dei Gran Premi, si dimostravano osservatori attentissimi. *“La tragica morte di J. P. Wimille ... stese un'ombra scura sull'intera stagione 1949 e privò lo sport automobilistico, secondo l'opinione generale, del migliore dei piloti ... Le caratteristiche superiori del suo stile consistevano nella completa facilità con cui sembrava affrontare le curve, sebbene il cronometro dimostrasse che era di gran lunga più veloce di ogni altro pilota in pista. Egli non tradiva mai il minimo segno di emozione, ma guidava con un volto privo di espressione, concentrandosi completamente sulla guida come un efficiente robot. Raramente uomo e macchina sono stati un simile tutt'uno”*⁽⁵⁾. *“Il prospetto della imminente stagione di corse ha ricevuto un duro colpo, e l'intero mondo sportivo è desolato per l'incidente fatale. ... Wimille era il più grande pilota di Grand Prix dei tempi moderni”*⁽⁶⁾.

Con lui moriva, tragicamente troppo presto, il più grande pilota europeo del momento. La sua fama era stata costruita in nove corse con l'Alfa Romeo. Non una di più, solo nove corse in tre anni.

4. L'Equipe 29/30 gennaio 1949.

5. L. Pomeroy, L. Walkerley, Motor Yearbook 1949.

6. Motor Sport, marzo 1949.

La leggenda dell'Alfetta

La ripresa della storia di Wimille con l'Alfa Romeo (era già stato pilota ufficiale Alfa Romeo nella seconda metà del 1938, dopo aver corso con le "Monza" di sua proprietà nel 1932-1933) avvenne il lunedì di Pasqua 1946 a Nizza, quando il mondo dell'automobilismo europeo si ritrovò per il primo Gran Prix internazionale del dopoguerra, dopo sette anni di interruzione. Si constatò con sorpresa che, a parte le vetture tedesche, tutte le macchine da corsa erano sopravvissute alla guerra: un fatto straordinario, a ben pensarci.

C'erano una gran volontà e una passione di riprendere, di fare, che si concentrò in quei tre giorni di Nizza in una maniera sorprendente.

Erano a Nizza Giovanbattista Guidotti, Gioachino Colombo e Consalvo Sanesi: avevano portato una 308 destinata a una scuderia francese che intendeva far correre Wimille. Ma per Wimille era meglio, in quel momento, tenere un basso profilo e l'auto fu guidata da Raymond Sommer. Però, Wimille si mise d'accordo con Guidotti per ottenere due Alfette per una corsa che si sarebbe svolta ai primi di giugno a St.-Cloud (un sobborgo di Parigi, sulla strada di Rouen), di cui Wimille conosceva il sindaco, che era l'organizzatore di uno dei cosiddetti "Piccoli GP" che si corsero in Francia nel 1946 e che fecero ripartire decisamente lo sport. Le Alfette alla fine del 1945 avevano fatto la strada del ritorno a Milano dal deposito di formaggio di Melzo dove erano state nascoste durante la guerra. L'accordo con Guidotti prevedeva che l'Alfa Romeo avrebbe portato le macchine alla frontiera francese e da lì le spese sarebbero state prese in carico dagli organizzatori.

Queste corse francesi del 1946 erano tutte destinate a iniziative benefiche: i proventi della corsa di St.-Cloud vennero devoluti alla ricostruzione di due villaggi bruciati dai tedeschi durante la ritirata. Doveva essere una corsa provinciale, ma la presenza delle Alfette fece partecipare tutte le macchine disponibili. Questa corsa venne anche chiamata "GP dell'Autostrada" perché il suo percorso prevedeva un tunnel lungo ben 1,8 km, il più lungo mai percorso da una corsa automobilistica in circuito, che era l'inizio della nuova autostrada per la Normandia. Era un fatto molto simbolico per i francesi, un importante momento della ricostruzione. In gara, le Alfette di Wimille e Nino Farina, l'altro pilota Alfa Romeo, furono molto più veloci di tutte le

altre vetture. Wimille, leggermente più veloce di Farina in partenza, prese la testa della corsa. Ma entrambi ebbero a che fare con un Sommer scatenato.

Riuscirono comunque ad averne ragione e se ne andarono, ma poi la permanenza nel deposito del formaggio si rivelò aver nuociuto più del previsto alle frizioni delle due Alfette, che si dovettero ritirare. La seconda corsa di Wimille con l'Alfa 158 fu molto meno provinciale. Fu quella di Ginevra, il 21 luglio 1946, riservata alle 1.500 cc, con una partecipazione totale dell'automobilismo sportivo dell'epoca. A Ginevra avvenne che, constatato che restava invariata la supremazia delle Alfette sulle Maserati, l'ingegner Gallo, responsabile dell'Alfa Corse dette ordine a Guidotti di cominciare ad "arrangiare" i risultati, per non compromettere la supremazia con lotte intestine. In questo caso, l'ordine era che Wimille e Farina si dessero battaglia per un po', poi non sappiamo chi fosse il predestinato a vincere.

L'Alfetta si presentò a Ginevra con la prima evoluzione post-bellica della 158: due delle quattro vetture aveva-no il compressore a doppio stadio. Per chiarire le gerarchie dei valori in squadra, Achille Varzi e Farina ebbero i due modelli evoluti e Wimille e Carlo Felice Trossi quelli del 1940. In questa corsa avvenne il famoso episodio con Tazio Nuvolari: Farina, seguito da Wimille, superò in rettilineo Nuvolari per doppiarlo. Il rettilineo terminava in un tornante e Nuvolari, ritardando la frenata, tamponò violentemente Wimille buttandolo fuori strada.

Wimille riuscì a ripartire perdendo un giro. A Nuvolari fu esposta la bandiera nera, che lui non rispettò. Dopo qualche giro, i commissari la ritirarono e, alla fine della corsa, obbligarono Nuvolari e Wimille a stringersi la mano. Come si vede nelle foto, la faccia di Wimille era tutto un programma. La faccenda finì con un Wimille scontentissimo.

La gara successiva con l'Alfetta fu il culmine della stagione, la prima della ripresa delle corse internazionali in Italia: quella di Torino, l'1 settembre. Al Parco del Valentino, l'Alfa Romeo schierò 5 Alfette: ai quattro piloti abituali venne aggiunto Consalvo Sanesi.

Farina fu il più veloce in prova, ma ruppe un semiasse alla partenza e Wimille andò via con grande tranquillità. Qui il vincitore doveva essere Varzi. Wimille rallentò gradatamente fino a farsi superare e i due arrivarono al traguardo uno dietro l'altro.

A questo punto, Wimille si lamentò e Guidotti lo apiedò per la successiva corsa a Milano. Si trattò della prima volta di una serie. Gli venne rifiutata anche una macchina per la gara finale della stagione francese, al Bois de Boulogne, in cui Wimille si sarebbe potuto giocare il titolo nazionale con Raymond Sommer. Però gli mandarono lo stesso una Alfetta a Parigi, ma per l'inaugurazione di un suo nuovo garage multipiano con annessa concessionaria della Austin Morris e dell'Alfa Romeo, il Garage Champion, che allora era il più grande del mondo.

La stagione 1947

L'8 giugno 1947 ricominciò, con il GP della Svizzera a Berna, il ciclo delle Grandes Épreuves internazionali. Farina non faceva più parte della squadra Alfa Romeo, essendo stato messo alla porta dopo i capricci al Circuito di Milano. I piloti a Berna erano Trossi, Varzi, Sanesi e Wimille. E venne finalmente il turno di Wimille. La corsa, svoltasi in batterie e finale, fu una passeggiata per l'asso francese. È stato più volte detto che l'Alfa Romeo negli anni 1946-1948 non aveva avversari: infatti aveva un margine di parecchi secondi al giro sulle altre marche. Le medie realizzate, se paragonate alle corse precedenti e successive ottenuto sui medesimi circuiti, stanno però a dimostrare che i piloti dell'Alfa Romeo spingevano parecchio. È stato anche detto che Wimille non aveva avversari neanche dal punto di vista della qualità dei piloti. Una volta estromesso Farina, questo era vero all'interno della squadra del Portello, ma, in realtà, gli avversari erano fortissimi, sia pure alla guida di mezzi inferiori.

Se si confronta la lista dei partenti al GP d'Italia 1938, l'ultimo corso da Wimille prima della guerra, e del Gran Premio dell'Autodromo di Monza, dieci anni dopo e ultima corsa di Wimille, si scopre che la somma dei talenti al via della seconda era probabilmente superiore a quella, peraltro altissima, della prima.

Wimille vinse la finale del GP della Svizzera a 153,890 km/h di media, segnando il giro più veloce a 160,588 km/h e girando in prova (non la sua specialità, come abbiamo notato) a 156,849 km/h. Nella corsa delle 1.500 al Gran Premio di Svizzera 1939, Nino Farina, in una delle migliori, anche se meno conosciute, prestazioni della sua carriera, aveva vinto alla velocità di 155,076 km/h, con il giro più veloce a 157,405 km/h e pole a 158,644 km/h.

Bisogna notare che il carburante era libero nel 1939 mentre era fornito dagli organizzatori nel 1947-1948 ed era di mediocre qualità post-bellica. Osserviamo anche che Hermann Lang, vincitore del Gran Premio 1939, segnò la media di 162,782 km/h, al volante della Mercedes W154/M163 3 litri 12 cilindri. Negli anni successivi, a Berna, scartata l'edizione 1948 in cui le Alfette non spinsero dopo la morte di Varzi,

nella corsa del 1949 Alberto Ascari vinse su Ferrari monostadio a 146,319 km/h. Nino Farina su Maserati 4CLT/48 personale ottenne la pole a 153,803 km/h e il giro più veloce in corsa a 152,195 km/h.

La Grande Épreuve successiva, quinta corsa di Wimille con l'Alfetta, si disputò a Spa il 29 giugno 1947. Doveva essere il turno di Varzi per la vittoria. L'arrangiamento delle posizioni da parte della squadra Alfa Romeo era ormai un segreto di Pulcinella e persino la stampa francese ne prendeva atto alla vigilia della corsa, effettuando un meraviglioso voltafaccia in seguito per giustificare il comportamento di Wimille⁷. Un momento di scompiglio fu causato da Sommer che, approfittando di una sosta di Trossi e superato Sanesi, che aveva già preceduto a Berna, si accodò alle altre Alfetta. Ci vollero un paio di giri al box Alfa Romeo per comprendere che Sommer non era in ritardo di un giro e fare accelerare i piloti di testa. Wimille approfittò della situazione per accodarsi a Varzi e spingerlo ad impegnarsi. I freni della vettura di Varzi, troppo sollecitati, persero efficacia e il galliatese dovette fermarsi ai box per la riparazione. Wimille vinse a mani basse e Varzi non glielo perdonò mai. Il precario equilibrio psicologico raggiunto dal pilota italiano dopo l'uscita dalla droga ne fu scosso e Varzi divenne sempre più, ingiustificatamente, sospettoso riguardo ai rapporti interni della squadra. In questa corsa, la media di Wimille fu di 153,400 km/h dopo un vistoso rallentamento nella seconda parte di gara: non è quindi particolarmente notevole.

Neanche la grande stima che Guidotti provava per Wimille poté evitare che la direzione di Alfa Corse appiedasse il francese per il resto della stagione.

L'ACF aveva, all'ultimo momento, organizzato il suo Grand Prix alla fine della stagione 1947. Faroux aveva spinto particolarmente perché almeno una vettura fosse inviata a Lione per Wimille. La risposta di Gallo, molto ferma, fu pubblicata sull'Equipe e Faroux si dovette inchinare. Il motivo addotto era la vicinanza tra il GP d'Italia e la corsa francese. In realtà si ritenne che Wimille non avesse espiato ancora interamente e, d'altra parte, Alfa Corse era organizzata con un budget molto tirato anche se l'eccellente organizzazione e il paragone con le altre squadre la facevano apparire come un team ricchissimo.

1948: le vittorie più grandi

Per questa ragione, l'Alfa Corse ignorò le prime corse della stagione 1948, non presentandosi a Monaco per

7. Prima della corsa, L'Equipe 28/6/1947: "Alfa Romeo doit renou-
veller son succes de Berne avec Achille Varzi au volant de sa voiture vic-
torieuse", dopo la corsa, L'Equipe 30/6/1947: "Liberté d'action laissée
aux pilotes Alfa Romeo.

la prima Grande Épreuve della stagione. Nelle prove del successivo GP di Svizzera (sesta corsa di Wimille coll'Alfetta) morirono Achille Varzi e il grande centauro italiano Omobono Tenni. Domenica 4 luglio, su sollecitazione della vedova Varzi, l'Alfa Romeo decise di prendere ugualmente la partenza. Wimille lasciò strada a Trossi che, sofferente e sotto choc, vinse a una media 15 km/h inferiore rispetto all'anno precedente. È la vittoria meno gloriosa nella storia dell'Alfetta. Gli avversari, per lo più in attesa della consegna delle nuove Maserati 4CLT/48 e dell'esordio della Ferrari 125, non avevano più preparato adeguatamente le loro macchine.

A Reims, per il GP dell'ACF il 3 agosto 1948, la squadra Alfa Romeo era stata integrata, per questa sola volta, da Alberto Ascari, in quanto Trossi era ricoverato in clinica perché, già molto malato, non aveva sopportato lo shock della morte di Varzi. Wimille vinse nonostante 5 soste ai box per problemi di raffreddamento causati dal pietrisco che aveva bucato una tubazione del radiatore. Si dice spesso che avrebbe potuto vincere Ascari: in realtà, se si vanno a controllare i tempi (L'Equipe il lunedì pubblicava i tempi sul giro di tutti i concorrenti delle corse francesi ed è quindi possibile fare tutti i confronti), in condizioni normali con due soste a testa, Wimille sarebbe risultato più veloce. È chiaro che Ascari era molto veloce anche al volante dell'Alfetta e sarebbe finito vicino, molto di più se vengono considerate anche le 5 soste, ma non abbastanza. Ascari fu rallentato per far passare Sanesi: si fermò sul bordo del rettilineo più lontano in modo che la gente non vedesse, ma fu addirittura filmato. La ragione era che c'erano problemi di rapporti sindacali all'interno dell'Alfa Romeo che imponevano che fosse un meccanico ad avere certe priorità. Anche Sanesi era un pilota veloce, ma lo mandavano spesso a correre fuori d'Italia, su circuiti che non conosceva. Wimille vinse a 165,699 km/h di media con il giro più veloce a ben 174,544 km/h. Il paragone con la corsa delle 1.500 del 1939, vinta dallo svizzero Armand Hug (con una delle più veloci Maserati 1.500 costruite) è spietato: media di 150,555 km/h e giro veloce a 159,860 km/h, come peraltro è anche il paragone con l'edizione dell'anno precedente vinta da un altro svizzero, Christian Kautz (Maserati Platé) a 154,451 km/h.

Gigi Villorosi aveva effettuato il giro più veloce nel 1947 a 162,921 km/h. Se guardiamo l'anno successivo (1949), assenti le Alfetta, Louis Chiron con la Talbot

vinse alla media di 160,870 km/h in una delle corse più combattute del periodo e Peter Whitehead con una Ferrari monostadio segnò il giro più veloce a 169,293 km/h.

La stagione 1948 vide il GP d'Italia svolgersi a Torino il 5 settembre, una corsa faticosissima, sotto un'acqua tremenda che rendeva i viali del Valentino molto scivolosi. Fu il GP d'esordio della Ferrari. In Alfa Romeo, Trossi stava male e andava molto piano e Sanesi picchiò. Guidotti capì la situazione e dette, come a Reims, la seconda evoluzione postbellica dell'Alfetta a Wimille che vinse con quasi un giro di vantaggio sulle migliori Maserati e Ferrari. Nelle foto dopo l'arrivo i lineamenti di Wimille appaiono deformati dalla fatica dopo la corsa durissima. Il 27 ottobre 1948, dopo una storia di conflitti milanesi sull'opportunità o meno di riattivare l'impianto o rifarne uno nuovo altrove, riaprì Monza con il 1° Gran Premio dell'Autodromo. Per quanto riguarda le corse, in quell'occasione finì il dopoguerra. Sul tipo dei Gran Premi anteguerra si trattò di una manifestazione sportiva spettacolare, con una partecipazione di massa di pubblico e concorrenti e un'organizzazione perfetta.

Si presentarono 4 Alfette con Wimille, Trossi e Sanesi, ai quali si aggiunse Taruffi con un modello non evoluto. Le velocità furono straordinarie: il giro più veloce di Sanesi, che conosceva a fondo il circuito, risultò a 188,382 km/h di media. La media di Wimille, vincitore della corsa, fu 177,111 km/h.

L'anno successivo, Alberto Ascari con la Ferrari doppio stadio registrò un giro più veloce di 10 km/h più lento (178,864 km/h) e una media generale inferiore di 8 km/h. Nel Gran Premio d'Italia del 1950, sulla stessa distanza, decisivo per l'assegnazione del Mondiale, dove Farina doveva tirare al massimo e vincere assolutamente, sperando che Fangio non si piazzasse, il giro più veloce di Fangio fu solo leggermente più veloce di quello di Sanesi del 1948 e la media del vincitore Farina fu inferiore a quella di Wimille (176,542 km/h). Fu l'apoteosi del pilota francese, anche se, ripreso durante i festeggiamenti dopo l'arrivo, si intuisce che egli non amava il contatto con la folla: come per Varzi, anche di lui si può dire che avesse moltissimi estimatori, ma pochi tifosi.

Il bilancio di quegli anni è semplice: tra il 9 giugno 1946 (ritiro a St-Cloud) e il 14 luglio 1951 (vittoria di Gonzalez su Ferrari a Silverstone) l'Alfa Romeo 158, nelle varie evoluzioni, partecipò a 26 corse vincendole tutte. Wimille ne vinse 5 su 9 partecipazioni.

L'ultimo uomo-simbolo Bugatti

Wimille aveva cominciato a correre in auto a 22 anni. A quell'epoca, era insolito cominciare in così giovane età. Era nato il 26 febbraio 1908 a Parigi da Auguste e Marcelle; il padre era un giornalista dell'aviazione, molto rispettato. All'epoca, i progressi tecnologici trovavano sulla stampa un ampio spazio, pari se non superiore a quello, che in un'epoca diversa, ebbero le conquiste spaziali. Jean-Pierre crebbe nella zona residenziale di Auteuil, non lontana da Parigi, abitata dalla borghesia agiata. La famiglia si spostò poi a Ville d'Avray, una cittadina suburbana simile seppure più lontana dalla città. Fece un ottimo liceo dove si distinse. Il liceo francese era durissimo, estremamente selettivo, costruito apposta per sviluppare doti intellettuali come quelle di Wimille. Ci si aspettava quindi che, dopo la Maturità, Jean-Pierre entrasse in una delle grandi Scuole francesi. Invece, si arruolò nell'esercito dove trovò subito il modo di mettersi a guidare la macchina del generale che combatteva i berberi in Nord-Africa nella guerra del Rif. Durante questa esperienza bellica, dove si distinse per coraggio e fu decorato, sviluppò una grande passione per il Nord-Africa e fece due amicizie importantissime: la prima con Marcel Lesurque, la seconda con François Sommer (il fratello maggiore di Raymond), ufficiale in Nord-Africa, che divenne il suo protettore per tutta la vita. Al ritorno in Francia cercò disperatamente i mezzi per correre: la famiglia era agiata (oltre alla casa nella regione parigina aveva una villa sulla Costa Azzurra, a Beaulieu-sur-Mer, di un curioso stile moreesco), ma non ricca e correre costava un sacco di soldi, proporzionalmente forse di più di quanto costi adesso. Jean-Pierre riuscì a raggranellare 40.000 franchi per comperare una Bugatti iper-usata e del modello più economico (una Tipo 37A con motore 4 cilindri con compressore). Con altri risparmi, insieme a quelli di Marcel Lesurque, acquistò anche una Lorraine, ottima vettura da granturismo. La sicurezza di sé era straordinaria e quindi, quando si trattò di esordire, Jean-Pierre scelse il GP di Francia, senza mezze misure. Con una macchina assolutamente inadatta non lasciò molte tracce di sé. Dopo 4 giri il motore esplose: la macchina che era costata 40.000 franchi ne ebbe circa 30.000 di danni! Per l'orgoglioso Wimille questa fu una tragedia perché dovette andare dai creditori a chiedere di pazientare. In una delle sue interviste più "umane", racconta la sua disperazione nel dover fare

questa peregrinazione. Però si presentò in coppia con l'amico Lesurque al Rally di Montecarlo, dove arrivò tranquillamente secondo.

Correre seriamente

Frequentando l'ambiente parigino delle corse, Wimille conobbe un pilota dilettante, Jean Gaupillat, più vecchio di una ventina d'anni, proprietario di una buonissima Bugatti GP. Era un industriale che fabbricava cartucce per l'esercito francese, quindi i soldi non gli mancavano. Ma come pilota era fermo, lentissimo. Nel 1931, i tre GP internazionali si svolsero sulla distanza delle 10 ore e richiedevano un doppio pilota. Gaupillat chiese a Wimille di fare coppia. L'obiettivo di Jean-Pierre sembrava raggiunto. Prima andarono a Monza e poi a Monthléry al GP di Francia, ma non si distinsero per niente. Poi andarono a Spa dove gli assi internazionali presentarono una protesta per la loro presenza: Gaupillat era talmente lento sulla salita di Eau Rouge⁽⁸⁾ da costituire un reale pericolo. Wimille, che era un acutissimo osservatore, aveva deciso di adottare la tecnica di Nuvolari mettendosi di traverso 50 metri prima delle curve per frenare, anche se il fondo delle piste ormai stava cambiando e Nuvolari non faceva più così. Comunque, finiti i GP internazionali, non c'era più bisogno di un secondo pilota e Wimille si trovò di nuovo appiedato.

La generazione dei grandi piloti professionisti francesi quali Divo, Goux, Thomas, Wagner, Héméry si era esaurita. È stato scritto che, a cavallo degli anni Venti e Trenta, i piloti francesi erano di tre tipi: ricchissimi (Sommer, Etancelin, Dreyfus e lo stesso Guy Moll); garagisti (Lehoux o Benoist, che era rimasto appiedato quando Bugatti aveva chiuso la squadra ufficiale nel 1928 e aveva aperto un garage) oppure gigolo. Esponente principale di quest'ultima categoria era Louis Chiron, che faceva il gigolo di professione: era "danseur mondain" all'Hotel de Paris a Montecarlo e aveva cominciato a correre grazie a una signora americana che aveva apprezzato le sue danze e gli aveva comperato una Bugatti.

Giovani piloti di non molti mezzi cercavano allo stes-

8. Questa lentezza non impedì al povero Gaupillat di morire incorsa a Dieppe nel 1934.

so modo una “protettrice”. Queste signore spesso si manifestavano apertamente al fianco dei protetti, in modo molto simpatico. Anche Wimille ne cercò una e la trovò nella signora Marguerite Mareuse, pilota di note qualità, la prima donna a correre a Le Mans, più volte vincitrice della Coppa delle Dame al Rallye di Montecarlo, protagonista nei numerosi rallies femminili dell’epoca. Donna dal carattere imperioso e collerico, era soprannominata “fiore di ricino” proprio per la sua “amabilità”, ed aveva 9 anni più di Jean-Pierre. La signora si dotò immediatamente di una Bugatti GP, da affiancare alla sua T37, e la affidò a Wimille, ma senza grande successo. All’inizio del 1932, madame Mareuse fornì a Wimille una nuova Bugatti, un’ingombrante T54. La prima vittoria venne colta alla salita della Turbie, a Nizza. Una fotografia, purtroppo di qualità che non la rende riproducibile, mostra la premiazione, con una raggiante madame Mareuse in tailleur bianco e piume di struzzo in primissima fila. La T54 venne immediatamente scambiata con una T51 da Gran Premio e la prima vittoria in circuito arrivò finalmente a Orano (Algeria) il 24 aprile 1932. Wimille, intanto, osservava moltissimo e cercava di imparare. Dallo spazio che gli viene dedicato nei resoconti delle corse si capisce che sta crescendo: a ogni corsa c’è la sorpresa di chi scrive rispetto a questo giovanissimo pilota. Fra le osservazioni di Wimille c’era quella che la Bugatti non era più la macchina giusta: ci voleva piuttosto una 8 cilindri Alfa Romeo. Così, nella primavera del 1932, Jean-Pierre si recò al Portello con madame Mareuse. Acquistarono una 8 cilindri (telai 2111043, esemplare ben noto e tuttora esistente) per 75.000 lire. Nella stessa settimana, un pilota francese che correva sotto lo pseudonimo di “Felix” ne comprò una per 92.000 lire. Si può pensare che madame Mareuse avesse preso per stanchezza il settore commerciale dell’Alfa Romeo oppure che, molto più probabilmente, la macchina fosse una vettura ufficiale ricondizionata. Sulla via del ritorno, i due si fermarono a Genova e Wimille partecipò, andando pianissimo, alla Pontedecimo-Giovi. Poi colse una vittoria a Nancy, ma ebbe due incidenti di fila nelle corse successive a Comminges e ad Antibes, di cui uno grave. La sua 8 cilindri non era più in buone condizioni e lui non aveva ancora sfondato. Per la stagione 1933, venne acquistata una nuova Alfa Romeo (telai 2211138). Gradualmente, madame Mareuse sparisce: si erano iscritti insieme alle 24 Ore di Le Mans del 1933, ma non si presentarono. Si suppone che per la metà dell’anno la signora fosse uscita dall’orizzonte di Wimille, che non aveva più bisogno di lei. In effetti con la nuova “Monza”, che era la macchina di punta dell’Alfa Romeo dopo il momentaneo ritiro della “P3”, Wimille riuscì a piazzarsi nelle competizioni internazionali dove erano presenti anche le “Monza” della Scuderia Ferrari. Wimille si distinse particolarmente a Reims, dove venne battuto

in volata per la vittoria da Etancelin per solamente 1/5 di secondo, differenza assai inusuale all’epoca, e a Brno, uno dei circuiti più difficili e intelligenti per i piloti. Alla fine della stagione 1933, i principali piazzamenti di Wimille furono molto buoni per un giovane pilota indipendente: 2° a Reims e Comminges 3° a Brno e 5° al GP Spagna.

L’apprendistato era finito: il suo stile di guida era stato davvero trovato.

Pilota ufficiale Bugatti

Meo Costantini, direttore sportivo della Bugatti, non se lo lasciò sfuggire e gli fece firmare il contratto come pilota ufficiale. Il 1934 fu un anno decisivo per i GP per la presenza di Mercedes e Auto Union e per l’entrata in vigore della nuova formula internazionale. La Bugatti si presentava con la T59, una macchina nata già vecchia nel 1933: benché bellissima di aspetto, non era assolutamente competitiva. La squadra dei piloti era fortissima, con Dreyfus, Benoist, Wimille e, solo per quell’anno, Tonino Brivio (che aveva litigato con Ferrari) e Tazio Nuvolari per le Grandes Épreuves internazionali. Nel primo anno come pilota ufficiale, Wimille vinse un GP secondario nella amatissima Algeri, ma cominciò a ottenere risultati di rincalzo, che le qualità della sua macchina non potevano far immaginare come possibili. Questa fu una caratteristica della sua attività di pilota per tutto il periodo Bugatti. Queste posizioni al volante della T59 furono imprescindibili da secondi posti a Tunisi e Nancy. La Bugatti, nei primi anni Trenta, era passata di proprietà delle banche, le quali non permettevano investimenti per le corse. Così Wimille fu per 4 anni alla guida di macchine “bricolate” sulla base della T59 o della T57 da Gran Turismo. La più vittoriosa in questo periodo fu la così detta “Tank”, con la quale Wimille vinse le 24 Ore di Le Mans 1937 e il GP di Francia 1936 corso con le vetture Sport. La “Tank” era una GT ricarrozata: il capomeccanico della Bugatti, Robert Aumaître, aveva scelto tre telai destinati alla clientela, li aveva ricondizionati per le corse e dotati di una carrozzeria aerodinamica molto bella, disegnata da Jean Bugatti.

Alla caccia di ingaggi e premi in corse secondarie per dare ossigeno al Reparto Corse di Molsheim, Wimille iniziò la stagione 1936 con la T59, piazzandosi secondo al GP del Sud Africa, Paese raggiunto dopo un avventuroso raid aereo, e vincendo a Deauville.

Sorprendente è il secondo posto di Wimille alla Coppa Vanderbilt del 1936 al volante di una macchina che aveva un nuovo motore, ma era decisamente non competitiva, la T59/50B da 4.500 cc. Il ritorno in Francia da New York fu trionfale.

All’arrivo del transatlantico Ile de France a Le Havre, Wimille fu accolto da tutto lo staff Bugatti capeggiato da Robert Benoist, Ettore Bugatti e sua moglie in una rarissima apparizione pubblica. Madame Bugatti offrì

al pilota un mazzo di fiori. Un'automotrice Bugatti era stata riservata per l'occasione per trasportare il gruppo a Parigi. Il contante necessario a preparare la T57 "Tank" per le 24 Ore di Le Mans dell'anno successivo era stato trovato.

Nelle corse nazionali francesi riservate alle vetture Sport, Wimille riuscì a spopolare grazie alla trasformazione di una T59 da GP in T59 Sport, vincendo nel 1936 al Comminges e nel 1937 a Pau, Bône e Reims.

La corsa del milione

Al 1937 risale anche la bizzarra avventura dei Fonds de Course. Questo fondo era costituito dai proventi di un'imposta sulle patenti di guida ed era destinato a incentivare la costruzione di una vettura francese da Gran Premio. Una prima tranche era stata dissipata con la Sefac del 1934/35 e, visti i risultati, il fondo non era più stato toccato. In previsione della nuova formula internazionale del 1938, il comitato di gestione del fondo decise di stanziare un milione di franchi. Essi sarebbero andati al costruttore francese di una macchina di 3 litri di cilindrata che avesse percorso in un'ora almeno 146,508 km a Montlhéry entro il 1937. Era una distanza completamente priva di senso e comunicata come se fosse stata calcolata sul livello presumibile delle prestazioni internazionali, essendo invece di un 20 per cento più bassa. Ettore Bugatti affermò di avere a disposizione il pro-getto di una tre litri per la formula internazionale, ma che per costruirla e partecipare ai Fonds de Course gli sarebbero serviti 400.000 franchi. Il comitato fu convinto a metterli in palio per una prestazione da ottenersi entro il 31 marzo. Una deroga fu concessa a Bugatti per utilizzare un motore da 3.300 cc: una vecchia T59 si presentò per la prova. Il 24 marzo, Wimille raggiunse una distanza insufficiente e il 27 la vecchia macchina si ruppe.

Bugatti ottenne una seconda deroga e il 18 aprile Wimille, diretto perfettamente dai box dall'amico Leygonie, raggiunse la distanza prevista con un vantaggio di 4 secondi cioè uguale a 146 metri. Bugatti intascò così un assegno di 320.000 franchi: la riduzione era dovuta all'aumento della cilindrata. Alla fine di luglio, due iscrizioni erano state presentate per quella che ormai veniva chiamata la Course du Million, pubblicizzata da un incessante e, ai nostri occhi di oggi incredibile, battage di stampa che coinvolgeva fin l'onore della Patria.

La vettura che Wimille avrebbe dovuto utilizzare per la prova era costituita dal telaio della T59/50B della Coppa Vanderbilt 1936, ma con motore tre litri sovralimentato, approntato per il GP de l'ACF 1937 per la vettura tipo 57S 45, che non aveva corso. Il 14 agosto, Wimille accompagnato da "Raph" ebbe un grave incidente stradale. I due restarono feriti dopo essersi infilati sotto il rimorchio di un'autocisterna. Per il tentativo del 23 agosto, Wimille fu sostituito da Robert

Benoist, mentre la Delahaye presentava una nuova 12 cilindri aspirata da 4.500 cc, secondo il limite previsto dalla futura Formula Internazionale 1938.

Benoist fu più lento sul tempo limite di 9,5 secondi. Il 27 agosto, Dreyfus al volante della Delahaye fece meglio del tempo limite di quattro minuti e nove secondi. Jean-Pierre fu richiamato dall'ospedale in fretta e furia. Il 30 agosto, Wimille era pronto per le 16, ma il ponte si ruppe nel giro di riscaldamento. Ripartì alle 18.42, seguito due minuti dopo da Dreyfus, giusto in caso. Problemi di accensione dopo tre giri forzarono a interrompere anche questo tentativo. Il terzo cominciò alle 18.58, ma dopo pochi giri il motore della Bugatti si ruppe. Ulteriori approcci furono tentati il 19 settembre e il 17 ottobre, senza successo.

Tra Auto Union e Alfa Romeo vittoria a Le Mans con la Bugatti

All'inizio del 1938, Wimille cedette alle insistenze dei tedeschi e andò a provare una Auto Union al Nürburgring. Ne rimase colpito per la vita: la sua vettura GT, che disegnò durante la guerra e di cui realizzò i primi prototipi, assomiglia moltissimo a una Auto Union. Però non volle firmare nulla avendo aderito, come vedremo, a un movimento nazionalista francese patriottico, benché sostanzialmente pacifista nei riguardi della Germania.

Poteva però permettersi di correre per l'Alfa Romeo che aveva perso molti piloti e l'aveva chiamato: per la seconda metà del 1938, firmò con l'Alfa Corse.

Partecipò a tre GP con la 312 senza grande successo (3° a Livorno con Biondetti, 7° a Berna, ritirato a Monza), ma si guadagnò la stima imperitura di Giovanbattista Guidotti, il team manager. La situazione internazionale sconsigliava la continuazione di un ingaggio all'estero e quindi Jean-Pierre rientrò alla Bugatti e fece qualche corsa con la monoposto T59/50 4.700 cc sovralimentata, un vero dinosauro anche nell'aspetto. Arrivati così all'estate del 1939, venne il tempo di Le Mans. Per una volta, la Bugatti si era preparata in anticipo: durante l'inverno, Aumaître scelse di nuovo un telaio da Gran Turismo del Tipo 57C con motore sovralimentato e cominciò a preparare la vettura.

Jean Bugatti disegnò una carrozzeria molto efficace in ogni suo particolare, ma certamente le Talbot 4.500 cc e le nuove Delage 3.000 cc si preannunciavano più veloci della vettura di Molsheim. Comunque, se non la più veloce, la Bugatti era la meglio guidata: a Wimille era affiancato un altro velocissimo bugattista, Pierre Veyron. I due piloti conoscevano i limiti della loro macchina e iniziarono piano e rimontarono posizioni avvantaggiandosi dei numerosi ritiri. Alla ventunesima ora, si trovavano in seconda posizione, molto distanziati dalla Delage di Gérard-Monneret che, a quel punto, ruppe una

molla di valvola e dovette finire a passo d'uomo. La Bugatti vinse quindi fortunosamente, ma col nuovo record di percorrenza. Con una macchina sport costruita nel 1939 con pezzi di T59 che erano sparsi per la fabbrica, Wimille compì una delle prodezze maggiori della sua carriera vincendo al Lussemburgo contro le Alfa Romeo 412 di Biondetti e Farina: una vittoria assolutamente straordinaria, di cui non sono restates molte testimonianze. Con la stessa macchina, Wimille si presentò il 6 agosto all'ultima corsa francese prima del conflitto, al Comminges, dove subì una bruciante sconfitta per mano del gio-

vanissimo René Le Bègue. Le Bègue, quel giorno, fu semplicemente più veloce di Jean-Pierre pur essendo al volante di una vettura meno managgevole e meno potente, la Talbot MD. Non è difficile immaginare che Wimille ne rimanesse scotta-to. Infatti commentò il risultato seccamente e non fu molto cortese con l'avversario: un atteggiamento per lui del tutto inusuale. Nelle interviste del dopo-gara si riferì a Le Bègue come "lui" senza mai pronunciarne il nome. La guerra e un incidente domestico che troncò la vita di Le Bègue all'inizio del 1946, impedirono per sempre la rivincita.

Vizi privati e pubbliche virtù

Wimille e René Dreyfus soffrirono di incidenti, separati e ambedue abbastanza seri, durante il GP du Comminges del 1932. Durante il loro ricovero all'ospedale di St.-Gaudens ebbero modo di trascorrere molto tempo insieme e le loro conversazioni sono brillantemente raccontate dall'ameno Dreyfus nel suo libro di memorie *"My two lives"*. Un giorno Wimille confidò al compagno la sua intenzione di entrare presto in politica. *"Chi ti voterebbe?"* chiese Dreyfus; *"Le donne"* fu la risposta.

Probabilmente apocrifo (le donne hanno avuto il diritto di voto in Francia solo nel 1948), l'aneddoto è certamente ben trovato: le donne e la politica, oltre alle corse automobilistiche, furono infatti le grandi passioni della vita di Wimille. *"Le donne furono molto importanti nella vita di Wimille"* è stato scritto con una certa pruderie. Sul gentil sesso, Wimille aveva certamente un ascendente formidabile.

Venne ritratto per tutti gli anni Trenta con una moltitudine di accompagnatrici, sempre rinnovate e molto decorative, alle corse e nei viaggi. Il suo atteggiamento ricorda molto quello dei piloti play-boy degli anni Cinquanta, con la fondamentale differenza che la sua attività di seduttore si accompagnava a una vita ordinata e alla professione di valori tradizionali. Fu invece fedelissimo ad alcune amicizie maschili, che lo accompagnarono per tutta la vita: Marcel Lesurque, garagiste parigino, incontrato durante la guerra del Rif e col quale era arrivato secondo al Rally di Montecarlo del 1931, aveva continuato la carriera di pilota di rally con notevole successo. Wimille lo portò alla Gordini nel 1947 come team manager. Grande appassionato dell'Africa del Nord come Jean-Pierre, Lesurque morì al Rally del Marocco 1952 per un attacco di cuore. Pierre Leygonie era un bel giovane con velleità di pilota, "scoperto" da M.me Mareuse quando Wimille cominciava a volare con le proprie ali. Non particolarmente dotato come pilota, smise presto di correre e legò subito con Jean-Pierre per il quale funse da pit manager agli inizi della carriera e poi condivise il progetto della vettura gran turismo Wimille. Albert Marestaing, pilota come Jean-Pierre nella stessa squadriglia comandata da François Sommer dopo la liberazione, fu socio di Wimille nel garage con concessionarie aperto nel 1946 e, soprattutto, nell'impresa dello sviluppo del progetto della Wimille Gran Turismo. Alla morte di Jean-Pierre si fece carico

del progetto e lo portò avanti tra molte difficoltà fino a doverlo abbandonare nel 1952. L'amicizia decisiva per la vita di Wimille fu quella con François Sommer (1904-1973) grande industriale, fratello maggiore del pilota Raymond, celebre cacciatore africano, iniziatore del "safari fotografico" e fondatore del Museo della Caccia a Parigi, aviatore e ufficiale.

L'amicizia con François Sommer si rinsaldò in occasione di un raid aereo africano all'inizio del 1936. Tra i piloti, l'amico del cuore era il pittoresco Raph, pseudonimo di Raphael Bethénod de Las Casas, compagno di scorriere amorose e viaggi avventurosi, che fu il suo testimone di nozze.

Nella seconda metà degli anni Trenta, Wimille decise di entrare in politica nel movimento dell'impresentabile Jacques Doriot⁹, una scelta che non fa onore all'universalmente riconosciuta lucidità del pilota. Le posizioni politiche di Doriot gli parvero probabilmente vicine al suo animo patriottico, conservatore e un po' bigotto. Quando Wimille abbandonò il movimento non è noto, ma è probabile che ciò sia avvenuto dopo il 1940 quando Doriot aveva decisamente sterzato verso il nazismo. Le tracce della sua adesione furono accuratamente cancellate nel dopoguerra e sono difficili da ricostruire, stante la chiusura quasi totale degli archivi francesi per fatti di collaborazionismo, ancora oggi rinnovata a ogni scadenza. Si ascrivono anche a questa adesione le difficoltà incontrate da Wimille tra il 1944 e il 1946 nel chiarire la sua posizione durante l'occupazione. Quanto al ruolo svolto da Wimille nell'organizzazione, una testimonianza parla di *"porte-flingue"* di Doriot, espressione intraducibile, letteralmente *"porta-fucile"*¹⁰. Comunque, Wimille non figura nell'elenco dei dirigenti oggi conosciuti del partito di Doriot.

Allo scoppio della guerra, Wimille fu mobilitato nell'aviazione come pilota da caccia del 333° Stormo basato ad Etampes a sud di Parigi, ma il materiale affidatogli non gli permise di distinguersi. Alla caduta della Francia, si nascose nel Gers, una regione pirenaica, assieme

9. Su Doriot si veda la Nota Aggiuntiva alla fine di questa narrazione.

10. Riportata da J. Crombac. *"Porte-flingue"* viene comunemente usato per designare colui che fa i lavori sporchi per il capo. *"Vogliamo pensare che nel caso di Wimille si trattasse della copertura di rispettabilità che la fama del pilota poteva dare ad un capo così discutibile."*

al suo amico Lesurque attendendo l'armistizio e il rientro in una Parigi occupata. Nel dicembre 1940, Jean-Pierre sposò Christiane de la Freyssange (cognome oggi modernizzato in de la Fressange), detta "Cric". Si erano conosciuti nel 1937 e ritrovati e fidanzati nel 1939. Con "Cric" Jean-Pierre sposò una donna bella, molto giovane e molto ricca, di una famiglia molto in vista. Le ambizioni pubbliche del pilota ne avrebbero certamente ricevuto un notevole sostegno. Non ancora ventenne, Cric era figlia del marchese Paul de la Freyssange (1899-1947) e di Simone Lazard (nata nel 1899) nipote del fondatore della famosa banca Lazard & Frères. Simone aveva sposato in seconde nozze Maurice Petsche (1895-1951), economista e uomo politico, più volte sottosegretario prima del 1939 e poi ministro delle finanze in diversi governi dal 1949 al 1951, non prima di aver dato a Cric tre fratelli, uno maggiore e due più piccoli. Simone sposò poi in terze nozze un altro ministro, Louis Jacquinot. Graziosissima, di grande classe e fisico minuto, Cric era in realtà un'atleta: faceva parte della prima nazionale francese femminile di sci. Aveva un grande coraggio, come mostrato nella prigionia e nella fuga dal treno della deportazione, e una fermezza notevole di fronte alle tragedie personali, tra cui le morti premature del fratello minore amatissimo, del primo e del secondo marito, del figlio, del padre e del patrigno. Molto riservata, Cric rivestiva le rare testimonianze pubbliche sulla sua vita con autoironia e una falsa ingenuità molto femminile, che contribuiscono ad aumentare il suo già notevole fascino. Il ricordo del primo marito, Jean-Pierre Wimille, è tenero seppur distaccato⁽¹¹⁾ (dopo la sua morte si risposò molto presto), ma appare ansiosa e partecipe nei documenti filmati e fotografici presi durante le corse a cui lo accompagnava sempre. Cosa pensasse dell'attività di seduttore e della sempre più ingombrante relazione di Jean-Pierre con Juliette Greco, non è dato sapere⁽¹²⁾. Cric è zia di Inès de la Fressange, famosa modella degli anni Settanta e Ottanta, oggi fortunata imprenditrice⁽¹³⁾; la somiglianza tra le due donne è notevole. Dopo l'inaugurazione di una stele in ricordo di Jean-Pierre alla Porte Dauphine nel 1951, Cric sparì dall'ambiente automobilistico fino al 1999, quando presenziò alla proiezione di un documentario su Williams e Benoist, creando sensazione tra gli astanti per la sua freschezza e vivacità.

Gli anni dell'occupazione

Dopo l'armistizio e la smobilitazione, Wimille tentò un pericoloso approccio con il Commissario allo Sport del governo di Vichy, il tennista Borotra, affermando che l'offerta di un sottocommissariato all'automobilismo non l'avrebbe trovato insensibile: richiesta cui, fortunatamente, Borotra non diede seguito. Nel 1941, Wimille scrisse a Borotra una bizzarra lettera di protesta, convincendo anche Raymond Sommer a

sottoscriverla, riguardo al fatto che i piloti destinati a guidare due Talbot alle 500 Miglia di Indianapolis di quell'anno, dopo un romanzesco trasporto delle vetture da Parigi occupata al Portogallo e a New York, fossero René Le Bègue e Jean Trevoux. L'argomento era che lui e Sommer erano i piloti migliori e quindi sarebbe spettato a loro guidare le macchine. In realtà, Le Bègue e Trevoux avevano acquistato le Talbot e si erano accordati con Luigi Chinetti per organizzare la parte americana della trasferta e rivendere le vetture. Gli anni dell'occupazione furono per Wimille un periodo di ozio forzato. Come quasi tutti i francesi, anch'egli si dedicò a piccoli traffici. La sua posizione e quella della famiglia della moglie gli diedero vantaggi sicuri, tra cui una certa disponibilità di carburante. Si parla addirittura di un viaggio in Africa del Nord attraverso la Spagna, per motivi non noti. La maggior parte del tempo venne speso nel gettare le basi del progetto della vettura Wimille da Gran Turismo, lavorando ad esso con Leygonie e un gruppetto di tecnici. I coniugi Wimille vivevano tra il loro appartamento parigino e la villa di Beaulieu-sur-Mer, che però Jean-Pierre vendette nel 1942 a Ettore Bugatti, per acquistare una tenuta vicino a Rambouillet, nella regione parigina. Là i Wimille allevavano animali da cortile da rivendere sul mercato parigino e così arrivarono al 1944.

La resistenza ai nazisti tra eroismi, dubbi e tradimenti

È a questo punto che Cric e Jean-Pierre furono coinvolti, seppure per un breve periodo, in una delle più straordinarie e terribili storie della seconda guerra mondiale in Europa. È una storia avvincente, ma atroce, fatta di coraggio sovrumano, tradimenti, tortura e morte. Le autorità inglesi avevano iniziato a pensare a un'attività di agenti in territorio nemico quasi subito dopo la ritirata di Dunkerque.

I loro compiti sarebbero stati sabotaggio, informazione, contatto con cellule partigiane e loro organizzazione, raccolta di armi da lanci paracadutati. Gli agenti

11. "Bello, riservato, affettuoso senza tuttavia essere un cascamento" fu l'impressione di Cric riguardo il futuro marito all'epoca del loro innamoramento. Jean-Michel Paris & William D. Mearns "Jean-Pierre Wimille à bientôt la revanche" p. 151.

12. Vi sono testimonianze che Wimille fosse andato a vivere con lei. Si veda un'intervista a Igor Troubetzkoi, *La vie de l'Auto*, n. 854, 20/8/1998. Juliette Greco, che sta vivendo una garrula senilità, afferma che Jean-Pierre fu il grandissimo amore della sua vita, peraltro ricca di numerosi altri. E, ancora, di essere come "diventata vedova all'età di 19 anni" (intervista a Juliette Greco, *Le Figaro-Madame*, 6/11/2004). In realtà Juliette alla morte di Wimille aveva 22 anni.

13. Inès de la Fressange è stata modello per l'effigie di "Marianne" il simbolo della Repubblica francese. Il terzo, dopo Brigitte Bardot e Catherine Deneuve.

venivano scelti, addestrati e organizzati da uno Special Operations Executive (SOE) che, ovviamente, operava al di fuori di ogni dipartimento dei servizi segreti e rispondeva solo al primo ministro Winston Churchill in persona. Il primo agente paracadutato in Francia nel maggio 1941, una data in cui esisteva una sola rete di sabotaggio organizzata dal SOE, fu un radio operatore, specializzazione assolutamente necessaria per la sopravvivenza della rete, ma di pericolosità inaudita. Tra gli agenti del SOE si annoverano due piloti di Grand Prix di primissima schiera, coinvolti direttamente in queste operazioni sul suolo francese con l'incarico di fondare nuove reti: William Grover-Williams (nato William Grover, conosciuto come "W Williams" 1903-1945) e Robert Benoist (1895-1944).

Williams era stato vincitore di due Gran Premi di Francia e del primo Gran Premio di Monaco nel 1929, Benoist il più importante pilota francese degli anni Venti, vincitore di 5 Grandes Épreuves e di una 24 Ore di Le Mans, poi direttore sportivo della Bugatti e capo dell'agenzia parigina della marca.

Williams, una figura misteriosa anche per i suoi colleghi piloti tanto da far pensare, ovviamente senza prove, che fosse già un agente britannico "in sonno" prima della guerra, fu arruolato molto presto dal SOE e paracadutato in Francia il 30 maggio 1942. Nonostante fosse privo di un operatore radio fino al 18 marzo 1943, Williams fu capace di costruire una rete, chiamata Chestnut, che si distinse per operazioni di sabotaggio alla Citroën e il recupero di materiale dai lanci, dopo l'arrivo del radio operatore. Bisogna pensare sempre, nel leggere le intricate vicende degli agenti del SOE, che tradimento e doppiogioco facevano parte del mestiere e si ha persino la sensazione che il controspionaggio tedesco fosse per lo più al corrente se non dell'identità di tutti gli agenti almeno dell'organizzazione generale dei network, che venivano così infiltrati.

I tedeschi intervenivano a ragion veduta nel momento ritenuto più propizio per la loro distruzione. Williams fu catturato il primo di agosto 1943. Non sarebbe necessario parlare di Williams in una biografia degli anni di guerra di Wimille se non per un episodio importante. Raggiunta Parigi nel giugno del 1942 e privo di ogni contatto con l'Inghilterra, Williams si risolse a prendere contatto con relazioni parigine ritenute sicure. Il primo fu il comandante Albert Frémont, un garagiste, che accettò di collaborare. Si rivolse poi a Robert Benoist, il cui patriottismo rasentava il fanatismo ed era al di là di ogni sospetto. Da Frémont, uno dei pochi sopravvissuti al campo di prigionia, sappiamo che Benoist propose subito l'arruolamento di Wimille, ma che Williams reagì con grande decisione alla proposta, *"Willy non aveva fiducia in Wimille e si oppose duramente"*⁽¹⁴⁾.

Anche Benoist fu arrestato qualche giorno dopo, ma

riuscì a fuggire rocambolescamente attraverso i tetti parigini. Benoist si era confidato con il fratello maggiore Maurice, una figura orribile di delatore al servizio della Gestapo: sembra assodato che il tradimento di Williams sia stata opera sua. Benoist sfidava i nazisti a volto aperto. Dal giorno della disfatta francese era fuggito due volte dopo essere stato catturato, ogni volta rifugiandosi oltremontana, raccolto da aerei inglesi. Anche stavolta riuscì, attraverso Stella Taysse-dre, eroica segretaria dell'agenzia Bugatti, a mettersi in contatto coll'organizzatore dei voli e fu raccolto nella seconda metà di agosto, 12 giorni dopo la fuga, e trasferito in Inghilterra, ove, dopo essere stato sottoposto agli estenuanti debriefing d'uso, fu addestrato nell'uso di esplosivi. Benoist, per un vecchio incidente di corsa, non poteva essere paracadutato, quindi fu portato in Francia per la terza volta nella seconda metà di ottobre 1943 da un aereo che dovette atterrare.

L'obiettivo degli agenti del SOE stava mutando col procedere della guerra. Diventava prioritaria l'organizzazione di unità di guerriglia da utilizzare dietro le linee tedesche al momento dell'invasione.

Benoist aveva la missione di prendere contatto con quanto era rimasto di Chestnut e di organizzare un nuovo network. Preso contatto con Stella Taysse-dre e il suo autista-meccanico all'agenzia Bugatti, Marcel L'Antoine, cominciò con il loro aiuto a costruire una nuova struttura, chiamata Clergyman. Nel frattempo, aveva organizzato un gruppo di sabotatori nella regione di Nantes, che si distinse nella distruzione di numerosi obiettivi. Senza una vera ragione, quasi per sfida, si recava spesso a Parigi. Il suo aspetto inconfondibile lo fece riconoscere e fu arrestato una terza volta a Chartres durante un trasferimento a Nantes, ma riuscì ancora a fuggire. Ciononostante continuò a recarsi a Parigi attendendo la possibilità di essere ancora evacuato a Londra, il che avvenne solo verso la fine di gennaio 1944, a causa del cattivo tempo. In Inghilterra, Benoist osservava i preparativi per lo sbarco e ardeva dalla voglia di tornare in Francia. Gli fu assegnata una radio operatrice personale, Denise Bloch, che lo accompagnò nell'ultimo sbarco in Francia, la notte del 2 marzo 1944. Oltre a riprendere per conto del SOE le attività di sabotaggio con il suo gruppo di Nantes, prese l'iniziativa autonoma di entrare in contatto con una nutrita formazione partigiana e organizzare lanci di materiale bellico. A questo scopo si mise a reclutare persone nella zona di Rambouillet e fu fatale che si ritrovasse con Jean-Pierre e Cric, che vi risiedevano. Fu formata una cellula del gruppo partigiano con il compito di ricevere i lanci. Benoist ne ebbe il comando con Wimille suo vice e due assistenti:

14. Seward, *"The Grand Prix Saboteurs"* p. 129.

Pierre Leygonie e una seconda persona, con Cric Wimille e Stella Tayssedre staffette.

Questo avveniva verso i primi di aprile del 1944. Tre lanci, che assommarono a parecchie tonnellate di armi, munizioni e altro materiale furono ricevuti dal gruppo di Benoist, che cresceva sempre di numero, il 29 aprile, il 2 e il 5 maggio. Si sa che Jean-Pierre era stato sicuramente presente a quello del 2, mentre Cric era assai più impegnata nella sua attività di collegamento. Un altro compito dei Wimille era di trasferire Denise Bloch in modo che potesse trasmettere in Inghilterra sempre da un luogo diverso. Benoist aveva affittato una residenza di campagna a Sermaise nella Chevreuse, di cui conosceva tutti gli anfratti buoni per nascondere il materiale, essendo la zona della sua casa di famiglia. La notte tra il 5 e il 6 giugno cominciò lo sbarco in Normandia. Il 18 giugno, Benoist fu chiamato a Parigi al capezzale della madre morente. Fece tardi, e entrando nell'appartamento che utilizzava come rifugio segreto, trovò la Gestapo ad attenderlo. Nella casa di Sermaise abitavano abitualmente Denise Bloch, André Garnier, il genero di Benoist che la Bloch stava addestrando a trasmettere, Stella e Robert Tayssedre e L'Antoine. Il giorno seguente si unirono al gruppo i Wimille, che avevano accompagnato quella mattina la Bloch a trasmettere da un posto sicuro. L'ordine lasciato da Benoist era di sgombrare la casa se non fosse stato di ritorno per l'una dopo mezzogiorno.

Per qualche motivo non fu ubbidito: non si è mai saputo perché. Dopo un pomeriggio di ansia crescente, verso le otto di sera la Gestapo circondò la casa e fece tutti prigionieri con l'eccezione di Jean-Pierre, che, nel trambusto, riuscì a fuggire e passò la notte immerso in uno stagno con la testa nascosta fra le radici di un albero aggettanti sull'acqua. Si nascose a casa di un vicino e poté in seguito raggiungere l'unità partigiana, da cui vanamente cercò di mettersi in contatto con gli inglesi per avvertirli del disastro. Williams e Benoist furono selvaggiamente torturati prima di essere inviati ai campi di prigionia, ma non parlarono. Nel 1941, Hitler aveva diramato una direttiva segreta, "Notte e Nebbia", secondo la quale i prigionieri che potevano essere di pericolo per la sicurezza del Reich o venivano uccisi sul posto o dovevano sparire senza lasciar traccia dai campi di prigionia.

Resistenti di tutti i Paesi europei vennero uccisi nei modi più dolorosi possibili. Benoist fu impiccato a un gancio con fil di ferro nel campo di Buchenwald l'11 settembre 1944 dopo tre mesi di torture. Williams finì nel campo di Sachsenhausen dopo molti trasferimenti e due anni di botte e torture. Fu fucilato poche ore prima della liberazione del campo da parte dei sovietici nel marzo 1945, in seguito all'ordine vendicativo di Hitler ormai sconfitto di eliminare gli ultimi superstiti soggetti alla direttiva "Notte e Nebbia". Alla fine della

guerra, 393 agenti erano stati paracadutati dagli inglesi in Francia, una grossa percentuale dei quali costituita da unità di assalto lanciate nei giorni dello sbarco. 119 di loro furono catturati o uccisi dai tedeschi. Solo 17 tra i prigionieri rientrarono dai campi di concentramento.

Cric venne interrogata dalla Gestapo e racconta di aver giustificato la sua presenza a casa di Benoist con la ricerca di un coniglio da cucinare per la cena.

Imprigionata, si tenne in attività facendo molta ginnastica e ricorda una specie di sollievo all'annuncio della deportazione: "Così almeno imparerò il tedesco", pensò, incredibilmente. Il treno partì il 15 agosto 1944, 10 giorni prima della liberazione di Parigi, ultimo treno della vendetta tedesca contro i "terroristi". La sua avanzata, tra sabotaggi dei ferrovieri, bombardamenti e interruzioni della linea fu penosa e, dopo una notte, riuscì a percorrere solo 60 chilometri. Il fratello minore di Cric, Hubert, avvertito della deportazione della sorella, seguì il treno in bicicletta travestito da funzionario della Croce Rossa e riuscì ad avvicinarla durante una delle soste forzate. Le allungò un bracciale della Croce Rossa e le disse di indossare qualcosa che assomigliasse a un camice. La valigia di Cric era sotto un cumulo di altri bagagli e le donne del vagone si scagliarono contro di lei. Non volevano che buttasse tutto all'aria, ma soprattutto non volevano che si salvasse. È un episodio di cattiveria e disperazione umana di alta drammaticità. Grazie all'intervento decisivo di una robustissima donna greca, alla fine, Cric riuscì a estrarre la sua valigia e indossare un impermeabile chiaro che poteva sembrare un camice. Hubert le passò il bracciale e si allontanarono.

Sei settimane dopo il salvataggio della sorella, Hubert de la Freyssange morì in un'azione partigiana.

Pochi giorni dopo la fuga di Cric dal treno, il 25 agosto 1944, la liberazione di Parigi vide Jean-Pierre e Cric riuniti a casa di Pierre Leygonie. La fine della guerra si avvicinava e, poco dopo, iniziò la resa dei conti.

Un'ondata di accuse investì anche i coniugi Wimille. A Cric si imputavano di essersi salvata nonostante l'ascendenza ebraica e l'inverosimiglianza della fuga dal treno, sottintendendo che la sua salvezza poteva essere dovuta a un atteggiamento delatorio tenuto al momento dell'arresto. Delicatissima è invece la posizione di Jean-Pierre. Si ricordò l'adesione al movimento di Doriot e si rispolverarono alcune ambiguità nel suo comportamento durante l'occupazione oltre al fatto di essere l'unico sfuggito alla cattura tra i membri del gruppo di Benoist. Le autorità francesi fecero partire un'indagine nella primavera del 1945. Le responsabilità di Maurice Benoist nei tradimenti che portarono allo smantellamento di diverse reti, tra cui quella di Williams, divennero evidenti. Maurice Benoist fu sospettato anche per il tradimento di Clergyman, principalmente da Wimille. Maurice ritorse le accuse, pur

essendo un accusatore decisamente poco attendibile. Ma non fu il solo. Altri membri del network, in particolare il compagno di Denise Bloch, anch'essa torturata e poi uccisa a Ravensbrück, spiegarono che vi erano stati problemi, poiché Wimille avrebbe fatto qualsiasi cosa per denaro e che negli ultimi tempi vi erano state delle frizioni tra lui e Benoist causate dall'uso personale che Wimille faceva del carburante destinato alle attività di resistenza. Inoltre il suo don-giovannismo aveva creato non poche complicazioni all'interno del gruppo. Per quanto riguarda Cric, questo accusatore si trovò insieme a lei nella cella della Gestapo dopo essere stato arrestato in una diversa retata: ebbe la sensazione che fosse stata messa lì apposta per individuarlo. I risultati di questa indagine mostrarono però che nessuna accusa di tradimento poteva essere provata a carico dei Wimille e che il loro comportamento non aveva avuto conseguenze per la vita o la libertà di alcuno. Maurice Benoist, che godeva di potenti protezioni nell'entourage più stretto del generale De Gaulle, subito dopo la guerra fu salvato a patto di sparire, cosa che fece. In realtà, nonostante diverse ipotesi, il traditore di Robert Benoist non fu mai individuato con certezza.

François Sommer, il cui comportamento durante la guerra e l'occupazione era stato impeccabile, era rientrato dall'Inghilterra con un altissimo incarico al Ministero dell'Aviazione. Egli volle sottrarre Jean-Pierre alle polemiche arruolandolo insieme ad Albert Marestaing come pilota nella Squadriglia Atlantica con base a Cognac e poi a sostegno delle truppe di occupazione in Germania, allontanandolo così dai veleni di Parigi. François Sommer fu il rifondatore della reputazione di Wimille, consigliandolo per il meglio e aiutandolo con le proprie potenti relazioni. Seguendo questa politica di basso profilo, Wimille arrivò alla corsa al Bois de Boulogne del settembre 1945 solo al pomeriggio del sabato, col pretesto di una licenza arrivata molto tardi, e ripartì subito dopo la corsa tra il tripudio di una folla enorme. François Sommer lo aveva infatti rispedito immediatamente in Germania. Alla corsa successiva, a Nizza nell'aprile 1946, Wimille doveva guidare una Alfa Romeo 308 mandata per lui dall'Italia. Arrivato a Nizza, trovò i piloti francesi in fermento: si erano rifiutati di correre per la presenza tra loro di René Mazaud, pilota in odore di collaborazionismo, firmando una petizione per la sua squalifica. La protesta rientrò⁽¹⁵⁾, ma Wimille ritenne prudente non partecipare col pretesto di non aver ricevuto il permesso delle autorità militari. Intanto, il racconto delle gesta e la morte eroica di Benoist avevano assunto una popolarità leggendaria per cui l'avervi partecipato sia pure brevemente divenne per Wimille un viatico formidabile. Soprattutto grazie a François Sommer il resto era ormai dimenticato e molte tracce di dubbi e ambiguità erano state cancellate. Cric e Jean-Pierre scelsero

il nome di François per il loro unico figlio nato nel 1946, e François Sommer fu il padrino di battesimo. Alla corsa del Bois de Boulogne del maggio 1946, la folla ritrovò il suo "eroe della velocità" che doveva essere come era, cioè "valoroso, intrepido e seduttore"(sic). La strada maestra per diventare un esempio per la gioventù francese era stata imboccata.

15. Mazaud (1907/1946) fu obbligato a ungerne gli opportuni ingrannaggi. Miracolosamente furono scoperte alcune sue attività durante l'occupazione in aiuto del gruppo di Benoist, e questa spiegazione venne considerata soddisfacente. In verità Mazaud – proprietario di un'impresa di trasporti – era un collabo notorio che aveva fatto una montagna colossale di denaro noleggiando i suoi camion ai tedeschi per la costruzione del Vallo Atlantico. Tragicamente Mazaud fu la prima vittima delle corse del dopoguerra, al circuito di Nantes nel luglio del 1946.

Alleanza fatale

L'Alfa Romeo 308 spedita dal Portello per la corsa di Nizza del lunedì di Pasqua 1946, era accompagnata, come già detto, da Gioachino Colombo, Guidotti e Sanesi. Si trattava di un esemplare probabilmente sfollato a Galliate presso Varzi e mantenuto in ordine da Bignami. Costruito per la Formule Internationale del 1938 e inadeguato ad affrontare le "Freccie d'Argento", poteva andare benissimo per i "Petits Grands Prix" francesi del 1946. Era stato acquistato per essere guidato da Jean-Pierre Wimille in una nuova scuderia, la Naphtra Course, la cui storia divertente val la pena di essere brevemente raccontata. Titolare della Scuderia era una Madame Denise Depoix, il cui marito, Raymond Depoix, era in prigione, molto convenientemente. Aveva infatti fatto una grossa fortuna costruendo i letti a castello per i dormitori dell'occupante tedesco, così che fu imprigionato immediatamente dopo la Liberazione come collaborazionista. Parte di questi soldi furono usati da Madame Depoix per acquistare auto da corsa per Raph, il pilota grande amico di Wimille, che si era accordato con lui perché guidasse la 308. Il signor Depoix aveva investito in una compagnia di petroli, la Naphtra Fine SA, da cui la scuderia assunse il nome, a sua insaputa o meno. Con l'Alfa Romeo 308, Wimille vinse al Bois de Boulogne e a Perpignano, piegando la resistenza di Raymond Sommer in grande forma al volante di una Maserati 1.500. Vinse poi a Digione, ritirandosi infine a Nantes, dove il suo compagno di scuderia Raph vinse l'unico Gran Premio della sua carriera.

Wimille tornò al volante di questa auto in due corse di Formule Libre in Argentina nel 1948, dopo di che l'Alfa fu venduta in Brasile. La grande notizia prima dell'inizio della stagione 1947 fu che Jean-Pierre Wimille avrebbe guidato anche per l'Equipe Simca-Gordini. Si era trovato un accordo tra il distaccato, aristocratico, totalmente professionale Wimille e l'estroverso, dilettantesco, collerico popolano Gordini, le cui motivazioni erano difficili da comprendere. Non appena libero, e ciò accadeva spesso poiché le Alfette correvano solo sporadicamente, Wimille avrebbe guidato le macchine di Gordini senza alcuna ragione tecnica o economica evidente. Inoltre, queste presenze in corsa non avrebbero incrementato il suo status di pilota, poiché era già sulla cresta dell'onda e riconosciuto da tutti come il migliore in Europa. Una specie di ansia che lo spingeva a correre comunque e dovunque, molto comune fra quasi tutti i piloti del dopoguerra, si era

probabilmente impossessata anche di lui. Le trattative tra Amédée Gordini e l'asso francese erano cominciate durante il 1946. Wimille apprezzava le qualità delle vetturette di Gordini e sapeva che le sue possibilità di correre erano limitate dalla virtuale assenza di squadre ufficiali. C'era il forte legame con Guidotti, team manager dell'Alfa Corse, ma al Portello non avevano un programma definito per un impegno continuato per la stagione. Jean-Pierre aveva bisogno dell'*"accordo flessibile che Gordini poteva concedergli"*¹⁶. Inoltre era nella posizione: *"... di far presente con decisione a Gordini il suo punto divista. In particolare, era chiaro a Wimille che "Le Sorcier" stava compromettendo i risultati producendo troppo sforzo nella preparazione dei motori e non dedicandosi a sufficienza nella progettazione delle vetture e nella conduzione della squadra"*.¹⁷

La storia futura della squadra Gordini avrebbe mostrato che Wimille stava sventolando la bandiera di una causa persa. In ogni caso, pensava che, essendo un pilota più veloce di Amédée, avrebbe potuto migliorare le prestazioni delle macchine e raccomandò che "Le Sorcier" si ritirasse in ufficio, cosa che fu accettata non senza una certa riluttanza. Wimille pose altre tre condizioni al suo arrivo: una macchina di riserva per ogni corsa, un parabrezza più piccolo e meglio regolabile, la presenza di Lesurque per dirigere il lavoro ai box. Mentre le ultime due furono ottenute facilmente, la prima si materializzò una volta soltanto. Wimille continuò con l'Equipe Gordini fino al GP di Monaco nel maggio 1948, prima di abbandonarla silenziosamente. Si era ritirato nove volte al volante delle vetturette di Amédée nelle stagioni 1947 e 1948: il 50% delle corse. Troppe per i gusti di Jean-Pierre, sebbene, quando finiva, fosse quasi sempre sul podio. In totale, Wimille partecipò a 18 corse al volante delle Simca-Gordini di 1.089, 1.220 e 1.450 cc:

- 1947: 5 corse categoria Voiturettes (2 vittorie, 1 terzo posto, 2 ritiri) e 7 corse di Formule Internationale (2 secondi posti dietro la Maserati 1500 sovralimentata di Villorosi, 4 ritiri, 1 forfait dopo le prove)
- 1948: 1 corsa di F2 (ritiro), 3 corse di F1 (1 quinto posto, 2 ritiri), 1 corsa di Formule Libre (vittoria a Rosario in Argentina).

16. Paris-Mearns, loc. cit. p. 204.

17. ibidem, p. 204.

Ritornò su una macchina costruita da Amédée per la diciottesima volta, solo per trovarvi la morte: unico pilota a subire un incidente fatale sulle peraltro pericolosissime Gordini. Da parte di Wimille, era certamente stata una strana decisione: *“Da molti punti di vista si trattava di una tipica relazione del dopoguerra, un incontro tra passione e ragione in un mondo in cui il razionamento era ancora dominante”*¹⁸. Queste parole potrebbero spiegare qualcosa, ma non tutta la tortuosa strada psicologica che poteva avere condotto a quella alleanza fatale tra due uomini così diversi per mentalità e status sociale.

18. *ibidem*, p. 205.

Scenari e statistiche

Nell'autunno del 1921 l'AIACR, oggi FIA, istituì la propria Commission Sportive Internationale (CSI). La nuova Commissione, nel varare il calendario per la stagione 1922, introdusse la categoria delle Épreuves à Priorité. Queste gare avevano l'esclusiva della data di svolgimento rispetto ad altre gare internazionali. Ogni Paese membro aveva a disposizione una o più date per questa categoria di gare a seconda del proprio peso politico e sportivo. Tra le Épreuves à Priorité, alcuni Grandi Premi ottenevano la qualifica di Grandes Épreuves. Questi dovevano essere Grandi Premi retti dalla Formule Internationale in vigore al momento, essere organizzati da un'Automobile Club nazionale, avere una distanza minima stabilita e soddisfare a requisiti organizzativi ed economici fissati dalla CSI. Per i primi anni, vennero ammesse solo le squadre ufficiali di marca. Nel 1950, le Grandes Épreuves si trasformarono nelle prove del Campionato Mondiale Conduttori. Nel periodo 1922-1949, le Grandes Épreuves disputate furono le seguenti:

- Grand Prix de l'ACF: 1922/1927, 1929/1935, 1938, 1939, 1947, 1948.
- Gran Premio d'Italia: 1922/1928, 1931/1938, 1947/1949.
- 500 Miglia di Indianapolis: 1923/1930.
- Grand Prix de Belgique: 1925, 1930, 1931, 1933/1935, 1937, 1939, 1947, 1949.
- RAC British Grand Prix: 1926, 1927, 1949.
- Gran Premio de España: 1927, 1933/1935.
- Grand Prix de Monaco: 1933/1937, 1948.
- Großer Preis von Deutschland: 1931, 1932, 1934/1939.
- Großer Preis der Schweiz/Grand Prix de Suisse: 1934/1939, 1947/1949.
- Grand Prix de l'Europe (San Sebastian): 1926.

Si osservi che l'essere Gran Premio nazionale non era condizione sufficiente per ottenere questa qualifica: per esempio, i primi anni dei GP di Monaco e Germania, e per il GP de l'ACF le edizioni 1936/37 e 1949, in cui fu disputato per vetture sport. Le 500 Miglia di Indianapolis vennero designate con la denominazione

aggiunta di Grand Prix d'Amérique.

I vincitori di queste gare furono, escluse le 500 Miglia di Indianapolis:

- 13 Caracciola
- 6 Chiron, Nuvolari
- 5 Benoist
- 4 Fagioli, Wimille
- 3 Campari, Stuck, Rosemeyer
- 2 Goux, Antonio Ascari, "Williams", von Brauchitsch, Lang, Trossi, Alberto Ascari, Varzi
- 1 Nazzaro, Divo, Bordino, Salamano, Brilli-Peri, Charavel, Segrave, Sénéchal, Wagner, Cab. Conelli, Etancelin, Moll, Hasse, Müller, Seaman, Farina, Rosier, de Graffenried.

Questa lista può, come ogni altra del genere, lasciare il tempo che trova, ma ha diversi pregi e presenta alcune caratteristiche interessanti. Ha il pregio di comprendere tutti i grandissimi. È anche abbondante, facendo in tempo a elencare anche alcuni fra i più grandi del periodo eroico: Nazzaro, Goux, Bordino, Divo, Wagner e anche Alberto Ascari, fra quelli del futuro. Certamente, Charavel, Sénéchal, Hasse, Rosier e de Graffenried possono essere giustamente considerati ridondanti e forse la presenza di Trossi, von Brauchitsch, Salamano, Conelli, Müller e Seaman non farebbe sfigurare quella di Gigi Villorosi e Raymond Sommer con tutte le loro vittorie nel secondo dopoguerra, ma, di fatto, i due non brillarono mai in questo tipo di gare. Un altro pregio della lista è quello di restituire una degna posizione al più dimenticato di tutti i grandissimi, Luigi Fagioli.

Interessante è notare come la straordinaria e imperitura fama di Tazio Nuvolari non sia dovuta tanto a un numero enorme di vittorie quanto all'eccellenza delle prestazioni, spesso fornite alla guida di vetture inferiori, e come Rudolf Caracciola abbia scientificamente tratto vantaggio dalla superiorità delle monoposto Mercedes-Benz dal 1934 al 1939 imponendosi soprattutto in questo tipo di gare.

Tornando a Wimille, la posizione che occupa è chiara e, molto probabilmente, meritata.

L'unica follia di Jean-Pierre

La vettura progettata da Wimille si chiamava con il suo nome: è stata l'unica follia della sua vita.

Durante l'ozio imposto dalla guerra, in mezzo a una serie di vicende ancora oggi poco chiare, Wimille trovò la forza, insieme al suo amico Leygonie e a un gruppo di tecnici di cercare di trasferire su carta, di trasformare in progetto, le fortissime sensazioni che gli aveva procurato l'Auto Union quando l'aveva provata al Nürburgring nel 1938. Il progetto prevedeva un telaio tubolare come quelli delle GP dell'epoca, le sospensioni indipendenti, motore centrale, forma aerodinamica e guida centrale: il concetto razionale era quello di permettere al guidatore di svolgere al meglio la sua funzione, con una visibilità anteriore totale.

Fu progettato un motore a sei cilindri a V raffreddato ad aria, che non girò mai bene. Per le prove fu così montato sul telaio un motore Citroën della Traction Avant, che faceva arrivare questa macchina alla velocità di quasi 160 km/h semplicemente grazie al ridotto Cx della carrozzeria, dichiarato di 0,23, contro lo 0,65 della Traction Avant.

Il primo prototipo venne presentato il giorno della corsa di St-Cloud. C'erano però vari problemi di messa a punto, soprattutto del motore. E poi c'erano problemi di capitali. L'investimento era colossale. La moglie di Wimille era estremamente ricca, ma non era sufficiente. E allora lui riuscì, grazie alla sua figura pubblica, a fare un accordo con la Ford France, che assumeva la proprietà intellettuale di tutto il progetto

mettendoci i soldi, ma lasciando a Wimille completa carta bianca. L'unica condizione era l'utilizzo del motore della Ford Vedette, un motore abbastanza sedato. Il secondo prototipo viene esposto al Salone di Parigi del 1948: aveva l'acceleratore centrale come le monoposto GP dell'epoca, seppure a bottone, una cosa anche questa non usuale. Aveva un solo faro centrale: soluzione esteticamente poco felice.

L'accordo con Ford France fu imposto, probabilmente, dalla politica. Lo si evince da una lettera scritta dopo la morte di Wimille dal presidente della Ford France a Cric, che rivela una certa sensazione di sollievo che la questione fosse finita.

Dopo la morte di Wimille, i suoi amici proseguirono nel progetto. L'auto venne esposta ripetutamente ai Saloni dell'Automobile fino al 1952. In quell'anno la macchina sarebbe costata 14 milioni di franchi francesi, una cifra enorme, con la quale si poteva comprare una Rolls Royce e anche di più. Era una cifra improponibile considerato che non si sapeva neanche se la macchina funzionasse bene. Non c'era nulla di concettualmente sbagliato nel progetto: era un problema di organizzazione dello sviluppo e di investimenti. L'ultimo prototipo, che ora si trova al Museo Malartre, è comparso alcuni anni fa a Rétromobile, verniciato in un colore orribile.

Della macchina sono stati realizzati tre prototipi corrispondenti a tre tappe di sviluppo. Non si sa tuttavia quanti esemplari siano stati costruiti di ciascuno.

Appendice

Jean-Pierre Wimille ha recentemente avuto il privilegio di una buona biografia: Jean-Michel Paris, William D. Mearns: *Jean-Pierre Wimille à bientôt la revanche*. Toulouse, Edition Drivers 2002.

Gli autori hanno avuto la possibilità di accedere alle scatole di fotografie e ritagli conservate da Cric, probabilmente mai mostrate in precedenza. Hanno colto anche l'ultima possibilità di intervistarla, prima che la sua memoria si ammalasse definitivamente. Il libro, con testo a fronte inglese e francese, è considerato in Francia un flop editoriale, probabilmente per colpa della pessima qualità delle riproduzioni fotografiche, piuttosto che di quella del testo, di gran lunga superiore alla media della pubblicistica automobilistica odierna. Tuttavia, alcuni aspetti cruciali della vita non automobilistica di Wimille non sono trattati in quest'opera.

Cenni biografici ragionati

- Per l'incidente di Wimille si vedano i giornali argentini: *Democracia*, *Critica* e il settimanale sportivo *El Grafico*.
- Le nove corse di Wimille con l'Alfetta sono ampiamente documentate. Si vedano *L'Equipe*, *La Gazzetta dello Sport*, *Auto Italiana*, *Interauto* e i numerosi periodici francesi dell'epoca: *L'Automobile*, *Automobilia*, *L'Action Automobile et Touristique*, *L'Actualité Automobile*, *La Vie de l'Automobile*. Nella pubblicistica recente, il riassunto fatto da David Venables in *"First among Champions"* 2000, costituisce probabilmente la miglior parte di quel libro. Da evitare il libro di Ed McDonough *"Alfetta etc."* 2005, pieno di errori grossolani.
- Il periodo Bugatti di Wimille coincide con la decadenza della Marke. Stranamente, fra la sterminata pubblicistica con soggetto Bugatti, non esiste una storia industriale accurata dell'azienda durante quel periodo. Per le vicende sportive si vedano il quotidiano *L'Auto* e i periodici *La Vie de l'Automobile* e *L'Actualité Automobile*. Nella pubblicistica recente, per le corse di vetture sport si veda Anthony Blight *"The French sports car revolution"* 1996. Le due Alfa Romeo Monza di Wimille sono ovviamente descritte a fondo nel colossale Simon Moore *"The Legendary 2.3"* 2000.
- Su Marguerite Mareuse si trova pochissimo. In generale sulle donne-pilota francesi degli anni 30 tra cui lei, si veda Blight, op. cit., e il curioso ma piacevolissimo Jean-François Bouzanquet *"Femmes pilotes decourses auto 1888-1970"* 2007.
- La storia delle operazioni della SOE in Francia con particolare riguardo a Robert Benoist e Grover-Williams è splendidamente raccontata nel libro di Joe Saward *"The Grand Prix Saboteurs"* 2006. Questo libro, di ineccepibile rigore accademico, si legge come una spy-story e fa quasi dimenticare l'atrocità delle storie di tradimento e morte in esso contenute. Saward è un giornalista dell'automobile, ma, paradossalmente, le pagine meno coinvolgenti del libro sono i racconti della carriera automobilistica dei protagonisti. Saward ha dovuto lavorare quasi esclusivamente su documenti ufficiali britannici e su quel poco che i francesi avevano rilasciato nel 2003.
- I tre aspetti cruciali della vita di Wimille assenti dalla biografia di Paris e Mearns sono l'adesione al movimento di Doriot, le difficoltà incontrate alla fine della guerra e la relazione con Juliette Greco. L'adesione al PPF è adombrata da Saward e trova conferma nella stampa quotidiana francese d'anteguerra. Jabby Crombac nell'interessantissimo *"Mes 578 Grands Prix de Formule 1"* 2007 la liquida con un termine assai poco lusinghiero per Wimille. Non c'è bisogno di trovare molte fonti per la relazione di Wimille con Juliette Greco, perché la signora ne parla molto spesso, anche sul sito web ufficiale. Lo stesso Crombac ha raccontato di come fosse riuscito a far sgattaiolare la Greco nella chiesa durante i funerali di Wimille. Le difficoltà di Wimille nel 1944-1945 sono assai ben documentate dall'indagine ufficiale sul doppiogioco e il tradimento che portarono la rete di Robert Benoist alla rovina. Peraltro, anche queste sono adombrate nel racconto di Saward. Le accuse reciproche tra Maurice Benoist e Wimille sono roventi e perfide le insinuazioni su Cric ivi contenute. La Bibliothèque de Documentation Internationale Contemporaine dell'Università di Nanterre ne conserva una copia.
- Su Jacques Doriot (vedi Nota Aggiuntiva) si veda Gilbert Allardyce, *"The Political Transitions of Jacques Doriot."* *Journal of Contemporary History*. 1 (1966) e Philippe Burrin *"La dérive fasciste. Doriot, Déat, Berger 1933-1944"* Paris, 1986.
- Su François Sommer si veda *"François Sommer-1904-1973"* Fondation François et Pierre Sommer, Edition Aldo Pedroni, Charleville-Mézières, senza data.

- Sulla famiglia di Cric Wimille Gignoux si trova molto, ovviamente. Quasi nulla, invece, su di lei dopo la morte di Jean-Pierre e assolutamente nulla sul loro figlio François e sul secondo marito, invariabilmente chiamato dr. Gignoux. Il patrigno di Cric, Maurice Petsche è considerato il primo politico a aver proposto la Banca Europea: *"Petsche Plan: a European bank for industry"* sul quotidiano olandese De Volkskrant (7 luglio 1950) quando era Ministro delle Finanze. La madre di Cric, Simone fu anche sindaco del villaggio della loro residenza estiva vicino a Briançon, negli anni Cinquanta. Si veda: Conseil General des Hautes-Alpes *"Quelques personnages marquants des Hautes-Alpes"* 2007.
- Oltre alla stampa periodica del dopoguerra già menzionata, per il rapporto tra Gordini e Wimille e le corse con la Simca-Gordini si veda il classico di C. Huet *"Gordini un sorcier une equipe"* 1984.
- La lista delle Grandes Épreuves del periodo 1922-1949 è stata ricostruita sulla base dei resoconti ufficiali delle sedute della Commission Sportive Internationale (CSI) dell'AIACR (oggi FIA) che si tenevano a Parigi nell'autunno di ogni anno in occasione del Salone, e in cui, fra l'altro, si stilava il calendario delle corse dell'anno successivo. Questi resoconti erano pubblicati da *L'Auto* e, nel dopoguerra, da *L'Equipe*.
- Notizie sulla Wimille GT sono facilmente reperibili sulla stampa specializzata non solo francese dal 1946 al 1952, con ampi servizi fotografici in occasione delle presentazioni dei vari prototipi e del Salone dell'Automobile a Parigi.

Note aggiuntive

Stella Tayssedre

L'esistenza di una figlia naturale di Wimille era un segreto di Pulcinella nell'ambiente delle corse francesi della seconda metà del secolo scorso. Saward afferma che la madre fu niente altri che Stella Tayssedre, che era incinta quando fu arrestata. Questa potrebbe essere stata una delle cause delle tensioni nel gruppo di Benoist. Caricata sullo stesso treno di Cric, Stella stette malissimo e fu trasferita su un vagone per prigionieri malati che non fece in tempo a lasciare Parigi. La bambina fu partorita nel dicembre 1944. L'autore non ha trovato prove di questa vox populi.

Jacques Doriot

Jacques Doriot (1898-1945) era un ex-giovane prodigio del Partito Comunista Francese, dal quale venne espulso nel 1934. Doriot continuò un'attività politica di ispirazione anticapitalista e populista, ma perse presto l'appoggio dei settori operai che vi avevano inizialmente aderito, non venendo rieletto alle elezioni del 1936, che portarono il Fronte Popolare al governo. Accettò allora il finanziamento del banchiere Leroy-

Ladurie, rappresentante di diverse grandi industrie, per fondare un movimento politico, il Partito Popolare Francese, PPF, con lo scopo di contribuire a rovesciare il fronte popolare. Caratterizzato nella sua attività politica da una dose sconcertante di opportunismo, Doriot concepì il suo movimento dapprima come forza di sinistra progressista e anticapitalista, ma ferocemente contraria al PCF. Gli scioperi del giugno 1936 e la paura che generarono verso la sinistra comunista gli procurarono ulteriore appoggio materiale dal padronato e il sostegno di alcuni giornali di destra. Il PPF lasciò quindi sfumare la sua posizione anticapitalista ed iniziò lo slittamento verso destra, posizionandosi dapprima come cerniera tra la destra moderata e la destra estrema. Perso l'appoggio popolare, Doriot imprese un'accelerazione alla fascistizzazione del PPF. Un progetto di totalitarismo fascista si impose e il nazionalismo venne presentato quale dottrina fondante del partito. Nel 1938, fu presentata una Carta del Lavoro che riprendeva il modello mussoliniano insieme a prese di posizione antisemite, xenofobe e razziste.

Finanziamenti cominciarono a fluire dall'Italia prima e poi dalla Germania. La mancanza di presa su un elettorato francese fondamentalmente anti-fascista obbligò Doriot all'ennesima giravolta, dando al movimento una dimensione tradizionalista basata sui valori di patria e famiglia. Nel 1939, l'esperienza del PPF poteva essere considerata un fallimento. L'unico filo coerente era stato un generico pacifismo, posizione assunta da Doriot contro i comunisti e i liberali descritti come i partiti a favo-re della guerra. Lo scoppio della seconda guerra mondiale lo mise una volta di più in difficoltà. Dopo la disfatta, Doriot si rivolse al regime di Vichy cercando invano un posto di governo, il suo radicalismo essendo di imbarazzo per-sino per i collaborazionisti. Ritornò quindi a Parigi dove cercò di rimettere in piedi il PPF sulla originale base popolare, riannodando i suoi legami con i nazisti.

Il partito non riuscì a decollare e Doriot ne accentuò le posizioni collaborazioniste e razziste teorizzando l'ineluttabilità della vittoria nazista. Nell'estate del 1941, dopo l'invasione tedesca dell'Unione Sovietica, Doriot, insieme ad altri politici filo-nazisti, organizzò una "Legione di Volontari Francesi" che combatté sul fronte russo con divisa tedesca confluendo poi nel battaglione delle SS francesi "Charlemagne", unità che si coprì di misfatti.

Dopo lo sbarco alleato nel giugno 1944, Doriot fuggì in Germania dove fu confinato a Sigmaringen insieme a tutta la nebulosa collaborazionista. L'attivismo politico di Doriot continuò nell'esilio cercando di stabilire un Comitato di Liberazione Nazionale da opporre a quello gollista al momento delle trattative, progetto che espose di persona a Hitler nel dicembre 1944.

Diventato probabilmente troppo ingombrante sia per

gli Alleati che per la Gestapo, Doriot venne mitragliato da un aereo sconosciuto durante un trasferimento nel febbraio 1945. Troviamo diversi ex-dirigenti del PPF nel Front National di Jean-Marie Le Pen dai suoi albori fino agli anni Ottanta.

La poesia di Dario Zanasi

Nel primo numero dell'Annuario Ferrari "1949 Victoires-Affermazioni-Victories" compare una lunga poesia scritta da Dario Zanasi che si intitola semplicemente "Jean-Pierre Wimille".

Wimille non aveva nulla a che fare con la Ferrari se non come avversario, ma era tale la figura dell'uomo che la sua memoria si ritrova estesamente in questo documento.

Il fatto che un giornalista modenese del Resto del Carlino, amico personale di Enzo Ferrari e inventore del nomignolo "Drake"⁽¹⁹⁾, si sentisse spinto a scrivere questi versi testimonia la statura che era riconosciuta a Wimille.

Jean-Pierre Wimille

*I cieli le brughiere le lande
s'incurvavano come archi di salice verde
e persino il tempo pareva fermo e timido
quando urlando gli ordinavi di stare discosto.
Ogni lembo di terra si fletteva contro il tuo sterno
anche le regioni anche i continenti smisurati:
tutto cedeva all'assalto del tuo rombo
perché tu eri l'impeto e l'ebbrezza
perché tu eri il Moloch veloce
che sbriciolava le strade che non hanno mai fine.*

*Il cuore dell'uomo, Wimille, è un oceano
un deserto di ossa antiche imbiancate dalla polvere
un bolide che illumina e scavalca il cielo
per poi precipitare nel pozzo del silenzio
da cui gli indifferenti non attingono mai acqua.
Tutto questo tu lo sapevi bene, Wimille
perché era il tuo sillabario
la tua Bibbia miniata coi colori di tante prodezze
l'arcobaleno che partiva dal tuo cofano rovente
rosso come l'orifiamma di Saint-Denis
per allacciare popoli strani e diversi
che non s'erano mai guardati negli occhi.*

*Eppure saresti dovuto fermarti, Wimille
non saresti dovuto accasciarti sulla squallida terra*

*per dire che eri stanco
con un rametto di sangue in bocca
stanco di giocare con uno spettro
che compariva e scompariva
acquattandosi dietro la folla
e chi ti applaudiva per ingannarti
per ghermirti meglio
quando gli avessi fatto capire con un cenno che era l'ora.*

*Anche i bolidi si spengono così, Jean-Pierre
così perdono le ali di fuoco
quando il blu del cielo si fa più duro di una corazza
e persino le anime si trovano chiuse in una prigione.*

*Dove volevi dunque andare Wimille
col tuo cuore impossibile
dove mai dunque, o Druido della velocità
col tuo celtico altare
con le tue ruote di gomma bagnate di scintille?*

*Ti avevo visto sfolgorare implacabile ma senza ansia
i boschi e le praterie della vecchia Europa
i paesaggi d'Italia dilettoni di luci
le scure selve d'Elvezia
le foreste di Francia gremite di statue gigantesche
e le strade e le curve e i crocicchi
dove sostano gli angeli di latta appesi a un filo
arrugginiti come le tue labbra appiattite dal vento.
E così gli ex voto della vittoria
ti ballavano tintinnando sul petto massiccio
suonavano come conchiglie
ricordando i vigneti bassi e lanosi della Sciampagna
e i pini del Bremgarten
e i cervi e i cocchi di Monza
e gli oceani e i porti neri di alberi e di antracite
dove le gru si chinano per cercarvi un diamante.*

*Poi, d'un tratto, ti sei sentito stanco
lo scirocco pampero ti ha asciugato il cuore
lo ha tramutato in un frutto secco d'argilla
e anche gli indi accosciati come cammelli
ai margini della metropoli
si sono levati con un grido
con un grido si sono levati per asciugarsi il volto
e per sputare lontano l'amara radice dell'ignavia.*

*Ma forse tu hai voluto insegnare la saggezza a noi pavidi
insegnare un dignitoso commiato a chi resta
a chi muore ora per ora, miserabilmente e senza speranza.*

19. Comunicazione di Gianni Cancellieri all'autore.

LE MONOGRAFIE AISA

- 85 **Jean-Pierre Wimille
il più grande prima del mondiale**
Alessandro Silva
in collaborazione con Alfa Blue Team
Milano, 24 gennaio 2009
- 84 **Strumento o sogno. Il messaggio pubblicitario dell'automobile in Europa e Usa 1888-1970**
Aldo Zana
in collaborazione con CMAE
Milano, 29 novembre 2008
- 83 **La Formula Junior cinquanta anni dopo 1958-2008**
Andrea Curami
Monza, 7 giugno 2008
- 82 **Alle radici del mito. Giuseppe Merosi, l'Alfa Romeo e il Portello**
Conferenza Aisa-Cpae
Piacenza, 11 maggio 2008
- 81 **I primi veicoli in Italia 1882-1899**
Conferenza Aisa-Historic Club Schio
Vicenza, 29 marzo 2008
- 80 **Automobili made in Italy. Più di un secolo tra miti e rarità**
Tavola rotonda
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar
Romano d'Ezzelino, 1 marzo 2008
- 79 **Aisa 20 anni 1988-2008**
Riedizione della Monografia 1
I progettisti della Fiat nei primi 40 anni: da Faccioli a Fessia
di Dante Giacosa
Milano, 15 marzo 2008
- 78 **Vittorio Valletta e la Fiat**
Tavola rotonda Aisa-Fiat
Torino, 1 dicembre 2007
- 77 **Dalla Bianchi alla Bianchina**
Alessandro Colombo
Milano, 16 settembre 2007
- 76 **60 anni dal Circuito di Piacenza, debutto della Ferrari**
Tavola rotonda Aisa-Cpae
Palazzo Farnese,
Piacenza, 16 giugno 2007
- 75 **Giuseppe Luraghi nella storia dell'industria automobilistica italiana**
Tavola rotonda Aisa-Ise Università Bocconi
Università Bocconi, Milano, 26 maggio 2007
- 74 **La Pechino-Parigi degli altri**
Antonio Amadelli
Palazzo Turati, Milano, 24 marzo 2007
- 73 **Laverda, le moto, le corse**
Tavola rotonda
Università di Vicenza, 3 marzo 2007
- 72 **100 anni di Lancia**
Tavola rotonda
Museo Nicolis, Villafranca, 25 novembre 2006
- 71 **1950-1965. Lo stile italiano alla conquista dell'Europa**
Lorenzo Ramaciotti
Milano, 14 ottobre 2006
- 70 **Fiat 124 Sport Spider, 40 anni tra attualità e storia**
Tavola Rotonda
Torino, 21 maggio 2006
- 69 **L'evoluzione della tecnica motociclistica in 120 anni**
Alessandro Colombo
Milano, 25 marzo 2006
- 68 **Dalle corse alla serie: l'esperienza Pirelli nelle competizioni**
Mario Mezzanotte
Milano, 25 febbraio 2006
- 67 **Giulio Carcano, il grande progettista della Moto Guzzi**
Alessandro Colombo, Augusto Farneti,
Stefano Milani
Milano, 26 novembre 2005
(con la collaborazione del CMAE)
- 66 **Corse Grand Prix e Formule Libre 1945-1949**
Alessandro Silva
Torino, 22 ottobre 2005
- 65 **Ascari. Un mito italiano**
Tavola rotonda
Milano, 28 maggio 2005
- 64 **Itala, splendore e declino di una marca prestigiosa**
Donatella Biffignandi
Milano, 12 marzo 2005
- 63 **Piloti italiani: gli anni del boom**
Tavola Rotonda
Autodromo di Monza,
29 gennaio 2005
- 62 **Autodelta, dieci anni di successi**
Tavola rotonda
Arese, Museo Alfa Romeo,
23 ottobre 2004
- 61 **Carlo Felice Bianchi Anderloni: l'uomo e l'opera**
Tavola rotonda
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar
Romano d'Ezzelino, 8 maggio 2004
- 60 **I mille giorni di Bernd Rosemeyer**
Aldo Zana
Milano, 20 marzo 2004
- 59 **Moto e corse: gli anni Settanta**
Tavola rotonda
Milano, 29 novembre 2003
- 58 **Le automobili che hanno fatto la storia della Fiat. Progressi della motorizzazione e società italiana.**
Giorgio Valentini, Lorenzo Boscarelli
Milano, 7 giugno 2003
- 57 **Dalla carrozza all'automobile**
Aspetti, Boscarelli, Pronti
Piacenza, 22 marzo 2003
- 56 **Le moto pluricilindriche**
Stefano Milani
Milano, 30 novembre 2002
- 55 **Carrozzeria Bertone 1912 - 2002**
Tavola rotonda
Torino, 30 ottobre 2002
- 54 **L'ingegner Piero Puricelli e le autostrade**
Francesco Ogliaresi
Milano, 18 maggio 2002
- 53 **Come correavamo negli anni Cinquanta**
Tavola rotonda
Milano, 12 gennaio 2002
- 52 **L'evoluzione dell'auto fra tecnica e design**
Sandro Colombo
Verona, 8 ottobre 2001
- 51 **Quarant'anni di evoluzione delle monoposto di formula**
Giampaolo Dallara
Milano, 8 maggio 2001
- 50 **Carrozzeria Ghia - Design a tutto campo**
Tavola rotonda
Milano, 24 marzo 2001
- 49 **Moto e Piloti Italiani Campioni del Mondo 1950**
Alessandro Colombo
Milano, 2 dicembre 2000
- 48 **1950: le nuove proposte Alfa Romeo 1900, Fiat 1400, Lancia Aurelia**
Giorgio Valentini
Milano, 8 ottobre 2000
- 47 **Come nasce un'automobile negli anni 2000**
Tavola rotonda
Torino, 23 settembre 2000
- 46 **Maserati 3500 GT una svolta aperta al mondo**
The Maserati 3500 GT (English text)
Giulio Alfieri
Milano, 12 aprile 2000
- 45 **Lancia Stratos**
Pierugo Gobbatto
Milano, 11 marzo 2000
- 44 **Il record assoluto di velocità su terra**
Gli anni d'oro: 1927-1939
Ugo Fadini
Milano, 21 ottobre 1999
- 43 **L'aerodinamica negli anni Venti e Trenta**
Teorie e sperimentazioni
Franz Engler
Milano, 4 giugno 1999
- 42 **Adalberto Garelli e le sue rivoluzionarie due tempi**
Augusto Farneti
Milano, 17 aprile 1999
- 41 **La Carrozzeria Zagato vista da...**
Tavola rotonda
Trieste, 13 settembre 1998
- 40 **Tenni e Varzi nel cinquantenario della loro scomparsa**
Convegno
Milano, 7 ottobre 1998
- 39 **Il futurismo e l'automobile**
Convegno
Milano, 16 maggio 1998
- 38 **I fratelli Maserati e la OSCA**
Tavola rotonda
Genova, 22 febbraio 1998
- 37 **Enzo Ferrari a cento anni dalla nascita**
Tavola rotonda
Milano, 18 aprile 1998
- 36 **La Carrozzeria Pininfarina vista da...**
Tavola rotonda
Trieste, 14 settembre 1997

- 35 **Passato e presente dell'auto elettrica**
Tavola rotonda
Milano, 26 maggio 1997
- 34 **Gli archivi di disegni automobilistici**
Tavola rotonda
Milano, 19 aprile 1997
- 33 **D'Annunzio e l'automobile**
Tavola rotonda
Milano, 22 marzo 1997
- 32 **Lancia - evoluzione e tradizione**
Vittorio Fano
Milano, 30 novembre 1996
- 31 **Gli aerei della Coppa Schneider**
Ermanno Bazzocchi
Milano, 26 ottobre 1996
- 30 **I motori degli anni d'oro Ferrari**
Mauro Forghieri
Milano, 24 settembre 1996
- 29 **La Carrozzeria Touring vista da...**
Tavola rotonda
Trieste, 15 settembre 1996
- 28 **75-esimo Anniversario del 1° GranPremio d'Italia**
Tavola rotonda
Brescia, 5 settembre 1996
- 27 **Ricordo di Ugo Gobbato 1945-1995**
Duccio Bigazzi
Milano, 25 novembre 1995
- 26 **Intensamente Cisitalia**
Nino Balestra
Milano, 28 ottobre 1995
- 25 **Cesare Bossaglia: ricordi e testimonianze a dieci anni dalla scomparsa**
Tavola rotonda
Milano, 21 ottobre 1995
- 24 **Moto Guzzi e Gilera: due tecniche a confronto**
Alessandro Colombo
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar
Romano d'Ezzelino, 7 giugno 1995
- 23 **Le Benelli bialbero (1931-1951)**
Augusto Farneti
Milano, 18 febbraio 1995
- 22 **Tecniche e tecnologie innovative nelle vetture Itala**
Carlo Otto Brambilla
Milano, 8 ottobre 1994
- 21 **I record italiani: la stagione di Abarth**
Tavola rotonda
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar
Romano d'Ezzelino, 16 aprile 1994
- 20 **Lancia Aurelia**
Francesco De Virgilio
Milano, 26 marzo 1994
- 19 **Battista Pininfarina 1893-1993**
Tavola rotonda
Torino, 29 ottobre 1993
- 18 **Antonio Chiribiri, pioniere del motorismo italiano**
Giovanni Chiribiri
Milano, 27 marzo 1993
- 17 **Gilera 4 - Tecnica e storia**
Sandro Colombo
Milano, 13 febbraio 1993
- 16 **Tazio Nuvolari tra storia e leggenda**
Tavola rotonda
Milano, 17 ottobre 1992
- 15 **La vocazione automobilistica di Torino: l'industria, il Salone, il Museo, il design**
Alberto Bersani
Milano, 21 settembre 1992
- 14 **Pubblicità auto sui quotidiani (1919-1940)**
Enrico Portalupi
Milano, 28 marzo 1992
- 13 **La nascita dell'Alfasud**
Rudolf Hruska e Domenico Chirico
Milano, 13 giugno 1991
- 12 **Tre vetture da competizione: esperienze di un progettista indipendente**
Giorgio Valentini
Milano, 20 aprile 1991
- 11 **Aspetti meno noti delle produzioni Alfa Romeo: i veicoli industriali**
Carlo F. Zampini Salazar
Milano, 24 novembre 1990
- 10 **Mezzo secolo di corse automobilistiche nei ricordi di un pilota**
Giovanni Lurani-Cernuschi
Milano, 20 giugno 1990
- 9 **L'evoluzione del concetto di sicurezza nella storia dell'automobile**
Tavola rotonda
Torino, 28 aprile 1990
- 8 **Teoria e storia del desmodromico Ducati**
Fabio Taglioni
Milano, 25 novembre 1989
- 7 **Archivi di storia dell'automobile**
Convegno
Milano, 27 ottobre 1989
- 6 **La progettazione automobilistica prima e dopo l'avvento del computer**
Tavola rotonda
Milano, 10 giugno 1989
- 5 **Il rapporto fra estetica e funzionalità nella storia della carrozzeria italiana**
Tavola rotonda
Torino, 18 febbraio 1989
- 4 **Le moto Guzzi da corsa degli anni Cinquanta: da uno a otto cilindri**
Giulio Carcano
Milano, 5 novembre 1988
- 3 **Maserati Birdcage, una risposta ai bisogni**
Giulio Alfieri
Torino, 30 aprile 1988
- 2 **Alfa Romeo: dalle trazioni anteriori di Satta alla 164**
Giuseppe Busso
Milano, 8 ottobre 1987
- 1 **I progettisti della Fiat nei primi 40anni: da Faccioli a Fessia**
Dante Giacosa
Torino, 9 luglio 1987

AISA

Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile

Aisa è l'associazione culturale che dal 1988 promuove studi e ricerche sulla storia e sulla cultura dell'automobile, della moto e di altri mezzi di trasporto. I suoi soci sono persone, enti, associazioni o società che condividono questo interesse per passione o ragioni professionali.

L'obiettivo fondante dell'Aisa è la salvaguardia di un patrimonio di irripetibili esperienze vissute e di documenti di grande interesse storico.

Nella sua attività, l'Associazione ha coinvolto protagonisti di primo piano e testimoni privilegiati del mondo dell'auto e della moto: sono state organizzate conferenze e tavole rotonde, il cui contenuto è registrato nelle Monografie distribuite ai soci. La qualità e quantità delle informazioni e dei documenti delle Monografie ne fanno un riferimento di grande valore.

Per diventare soci è sufficiente compilare l'apposita richiesta sul sito dell'Associazione: **www.aisastoryauto.it**



© AISA • Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile (maggio 2009)

Si ringraziano per la collaborazione:

Automobilismo Storico Alfa Romeo- Centro Documentazione Arese; Giovanni Bossi; Angelo Ruffini; Gippo Salvetti; Aldo Zana

Pubblicazione a cura della Società Editrice Il Cammello, Torino

ASSOCIAZIONE ITALIANA PER LA STORIA DELL'AUTOMOBILE

ASSOCIAZIONE
ITALIANA
PER LA STORIA
DELL'AUTOMOBILE



AISA • Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile
C.so di Porta Vigentina, 32 - 20122 Milano - www.aisastoryauto.it