

Il primo Gran Premio d'Italia

AISA
Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile



Il primo Gran Premio d'Italia

AISA - Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile
Museo Mille Miglia, Brescia, 10 settembre 2021

- 2 Prefazione
Lorenzo Boscarelli
- 3 Prima del Gran Premio. Le corse bresciane nel primo decennio del Novecento
Alessandro Silva
- 11 Il Gran Premio d'Italia 1921
Sébastien Faurès Fustel de Coulanges
- 27 Dopo il Gran Premio. Le altre corse nel meeting del 1921
Alessandro Silva
- 17 Il creatore dell'autodromo: Arturo Mercanti
Alessandro Silva

MONOGRAFIA AISA 129



Prefazione

Lorenzo Boscarelli

La nascita del Gran Premio d'Italia fu un evento importante, nel 1921, con grande risonanza tra il pubblico e sulla stampa, italiana e straniera. AISA ne celebrò il 75° anniversario, nel 1996, con una conferenza e la conseguente monografia.

Quest'anno AISA ha scelto il manifesto dell'evento di allora come immagine della propria tessera. Un disegno affascinante, pieno di poesia e di vigore, che allude alla velocità delle automobili e alla leggerezza del volo, opera del geniale cartellonista Aldo Mazza.

Perché riprendere l'argomento, a 25 anni di distanza dalla conferenza del 1996? Per la rilevanza dell'evento sportivo e tecnico e perché da allora nuovi studi e ricerche sulle vetture che disputarono il Gran Premio, sulle gare di contorno e sui principali attori hanno apportato molti nuovi elementi di conoscenza, spesso ignoti anche agli appassionati più attenti.

Questa monografia è ricca di contenuti per merito dei due autori, Sébastien Faurès Fustel de Coulanges e Alessandro Silva, profondi e documentatissimi specialisti delle competizioni, della tecnica, dei piloti e in generale dell'ambiente delle corse di allora. A loro va anche il merito di aver reperito una grande quantità di immagini, spesso inedite e di grande qualità, che illustrano bene le condizioni di gara, le persone, la tecnica delle vetture.

Il Gran Premio del 1921 e le gare e manifestazioni che lo accompagnarono crearono non solo un evento sportivo e uno stimolo allo sviluppo delle soluzioni progettuali delle automobili, ma furono un'occasione di festa per tutti coloro che vi presero parte.

Un evento gioioso che ora rivive in queste pagine, per il piacere di tutti noi appassionati, e suscita stupore per ciò che con i mezzi di allora si riuscì a realizzare e ammirazione per chi ne fu protagonista.

Prima del Gran Premio

Le corse bresciane nel primo decennio del Novecento

Alessandro Silva

Verso il Gran Premio

Genesi e organizzazione

Già negli anni 1913 e 1914 era stata ventilata, da parte di comitati e singole autorità locali, la proposta di realizzare un circuito automobilistico tra Brescia e Montichiari, la cui realizzazione fu però sospesa dalla guerra. A queste iniziative, **Arturo Mercanti**¹ non fece mancare il suo appoggio fattivo. L'idea fu ripresa nel 1920, e la sua validità fu riscontrata anche dal successo di una manifestazione motociclistica nazionale. La proposta, comprendente un meeting con gare internazionali di auto ed aerei, doveva passare per l'inserimento, non scontato, nel calendario internazionale di un Gran Premio della massima classe di vetture da corsa unito ad una gara per *voiturettes* ed una per aeroplani. L'approvazione dell'inserimento nel calendario nazionale di altre corse automobilistiche e motociclistiche nello stesso meeting, appariva invece sicura. Una volta ottenuta l'approvazione sportiva, doveva avere successo una campagna di raccolta di risorse finanziarie.

Le note capacità di Arturo Mercanti furono necessarie per condurre in porto la realizzazione. Egli, infatti, era ben conosciuto negli ambienti bresciani per avere organizzato le corse del 1907 e la famosa manifestazione aereonautica del 1909 ed era, tra molte cariche che ricopriva, il segretario dell'AC Milano, che era l'Automobile Club italiano riconosciuto internazionalmente e quindi l'unico che godesse delle credenziali necessarie per richiedere l'inserimento di una manifestazione nel calendario internazionale di corse². Mercanti fu il

rappresentante dell'AC Milano al Congresso degli Automobile Club riconosciuti tenutosi in occasione del Salone di Bruxelles nel dicembre 1920 per la stesura del Calendario Internazionale del 1921. Fra gli altri argomenti fu discussa la proposta, che Mercanti aveva portato a nome dell'AC Milano, per un Gran Premio Nazionale italiano che affiancasse quello dell'Automobile Club de France. La proposta era stata sostenuta dagli AC di Francia e Belgio e fu approvata. Fu così inserita in calendario per il Gran Premio d'Italia la data del 4 di settembre. La Formula prevedeva macchine di non più di tre litri di cilindrata ed un peso minimo a secco di 800 kg, ed era adottata anche dal Grand Prix de l'ACF e dalla 500 Miglia di Indianapolis. Le macchine dovevano anche caricare un meccanico.

Senza por tempo in mezzo, Mercanti arrivò a Brescia il 7 gennaio 1921, recandosi subito nella brughiera di Montichiari per ispezionare il circuito proposto, accompagnato dall'ingegnere **Vittorio Cinque**, capo dell'Ufficio Tecnico della provincia di Brescia e dall'ingegnere **Piero Puricelli** di Milano, titolare della più importante ditta nazionale di costruzioni stradali. Il parere dei tecnici fu presentato lo stesso giorno in un incontro col Commissario Prefettizio di Montichiari (al potere in un periodo di vacanza dell'Amministrazione Comunale) **Giuseppe Mazzoldi**.

I lavori di sistemazione proposti erano imponenti. Essi comprendevano l'allargamento, ove necessario, della sede stradale a un minimo di 8 metri e la sua sistemazione, la costruzione di una bretella per evitare il centro di Montichiari, lunga circa 1.3 km, con estremi presso i due ponti sul fiume Chiese; la costruzione di tribune, la rimozione di ostacoli come paracarri e pali telegrafici, ma soprattutto la rettificazione della curva che costituiva il vertice settentrionale del circuito proposto (bivio Calvisano prospiciente la trattoria Fascia d'Oro). Essa consisteva nella costruzione di una curva a raggio variabile ("parabolica") lunga 422 metri, leggermente sopraelevata (circa un metro e mezzo era l'altezza del bordo esterno sul piano di campagna e mezzo metro il dislivello tra bordo interno ed esterno), su idea di Mercanti e progetto dell'ing. Cinque.

L'11 gennaio 1921 il consiglio direttivo dell'Automobile Club Milano si riuniva, sotto la presidenza del senatore Crespi, per ascoltare la relazione di Mercanti sul Congresso di Bruxelles e l'incontro con il Comune di Montichiari. Approvata la relazione, fu convenuto che il Gran Premio fosse la gara di apertura di un me-

1. Vedere più avanti un suo profilo biografico.

2. Brescia non aveva un Automobile Club e le manifestazioni sportive automobilistiche (ad esempio le prime edizioni del Circuito del Garda) erano frutto della collaborazione tra Comitati Locali e l'AC Milano. L'Automobile Club di Brescia fu fondato solo alla fine del 1924. [Si veda ad es.: Franco Robecchi, *Franco Mazzoldi*, Massetti Rodella Ed., Roccafranca, 2005]

Alessandro Silva. Professore di Matematica in pensione dall'Università di Roma La Sapienza. Ordinario dal 1980. E' stato membro dell'Institute for Advanced Study di Princeton. Ha anche insegnato presso le Università di New York at Stony Brook, San Diego e Parigi. E' socio dell'AISA e della SAH (Society of Automotive Historians).

eting della durata di una settimana che comprendesse anche il Gran Premio internazionale della categoria *Voiturettes*, “[...] *seguendo la crescita speciale dell’automobilismo italiano dovuta alle attuali condizioni economiche generali ed a quelle speciali della penuria e del costo del carburante e nell’intento di divulgare nonostante ciò l’automobilismo pratico, indice un GP Vetturette*”³. Il limite di cilindrata di queste macchine era di 1500 cc di cilindrata. Il meeting doveva anche comprendere una corsa nazionale per vetture senza limite di cilindrata, detta Gran Premio Gentlemen, un circuito aereo, una seconda gara aerea con handicap, e delle gare motonautiche sul Garda. Lo stanziamento necessario fu quantificato in un milione e 300.000 Lire.

Il 9 febbraio 1921, le delegazioni della Città di Brescia, della Società di Aviazione⁴ e dell’AC Milano, si riunirono nella sala della Deputazione Provinciale a Brescia per approntare la convenzione per la realizzazione del progetto⁵. Al Comitato organizzatore milanese si sarebbero aggiunti tre rappresentanti bresciani, con diritto alla vicepresidenza. Il primo atto fu il dettaglio del preventivo di spese da sottoporre al Comune di Montichiari. Il Commissario Mazzoldi si convinse che il Comune avrebbe tratto grandissimo vantaggio dall’evento e si dichiarò disponibile a che il Comune sostenesse le spese di progetto, l’acquisto dei terreni necessari alla costruzione dei nuovi tratti di strada, e, a tal fine, a fornire gratuitamente la terra e la ghiaia al prezzo di estrazione. Sarebbe stato a cura del Comune, infine, il fissaggio della polvere mediante ripetuti innaffiamenti e l’utilizzo del fissatore Fix. L’accordo col Comune prevedeva che la proprietà dei manufatti fosse ripartita al 50% al Comune, e al 25% ciascuno alla Provincia e all’AC Milano. Il costo finale dell’opera superò la cifra preventivata.

La Ditta Puricelli, notissima per la velocità delle sue realizzazioni, si impegnò a eseguire il progetto tra la primavera e l’estate.

Tracciato e programma

Il tracciato, dalla classica forma di triangolo, come quella di molti circuiti degli inizi del secolo, compren-

3. Comunicato dell’AC Milano del 12/1/1921. *La Sentinella di Brescia*, 14 gennaio 1921.

4. La Società Italiana di Aviazione, fondata da Mercanti nel 1921, aveva ripreso il nome dell’Associazione milanese pioniera dell’aviazione con cui non deve essere confusa. Il suo scopo era di ottenere le prime concessioni di esercizio per l’aviazione civile, ed era organizzatrice della parte aeronautica del meeting di Brescia 1921, sempre nella persona di Mercanti.

5. Anna Ravelli-Daris Baratti, *L’Archivio Storico Comunale racconta il Circuito*, in Catalogo della Mostra: Il Circuito Internazionale di Brescia-Montichiari, Montichiari 2021. Fondazione Negri, Brescia 2021.

deva due sezioni dei circuiti delle corse bresciane del 1905 e 1907, confluenti al crocevia di Calvisano, ove fu costruita la curva parabolica, una tribuna da 1000 spettatori, un enorme parcheggio, la sala stampa, il pronto soccorso e la pista e gli hangar per gli aeroplani. Era inizialmente previsto che il circuito fosse percorso in senso antiorario, così che il primo lato portava dal crocevia Calvisano al crocevia di Ghedi (strada Brescia-Calvisano) ove si prendeva a sinistra verso Montichiari, che era raggiunta al ponte sul fiume Chiese, dopo il quale si prendeva ancora a sinistra percorrendo la bretella di circonvallazione dell’abitato di Montichiari per congiungersi, superato l’altro ponte sul Chiese, al rettilineo della Fascia d’Oro, (strada Mantova-Brescia) che riportava al vertice superiore del percorso. Altre tribune, per un totale di tremila spettatori, furono costruite a Montichiari. Lo sviluppo del percorso, come risulta dalla pianta ufficiale dell’AC Milano, era di metri 17.219,93.

Ci si rese conto dopo le prime prove che il percorrere la curva parabolica in senso antiorario eliminava le caratteristiche di velocità e sicurezza previste dalla particolare configurazione prescelta, quindi si deliberò di percorrere il circuito in senso orario per le prove successive e le corse, con una più naturale percorrenza della curva parabolica seguendo il raggio crescente⁶. Il programma completo del meeting, denominato **Circuito di Brescia**, comprendeva:

4 settembre: Gran Premio d’Italia Internazionale Automobili-Aeroplani

7 settembre: chilometro lanciato (rettilineo Fascia D’Oro-bivio Calvisano) utilizzato anche come prova di qualificazione per il Gran Premio Gentlemen, classi fino a 2.000, 3.000, 4.500 cc, oltre 4.500 cc.

8 settembre: Gran Premio Internazionale delle Vetturette

10 settembre: Gran Premio delle Nazioni per motociclette

11 settembre, Gran Premio Gentlemen, cat. A fino a 2.000 cc, cat. B oltre 2.000 cc.

Settimana del 12 settembre: Gare motonautiche sul Garda.

A richiesta dei partecipanti alla categoria A, si spostò la loro corsa al giorno successivo (12 settembre).

6. Il repentino cambiamento del senso di percorrenza del circuito è certificato dalle fotografie e può avere avuto effetto sul risultato del Gran Premio. Nei resoconti della gara si rilevava che i piloti francesi, Goux e Chassagne, si erano distinti nell’affrontare la curva in accelerazione progressiva con grande dolcezza di guida rispetto ai piloti delle Fiat, assai più bruschi, il che ebbe verosimilmente effetto sui consumi degli pneumatici, mentre nel senso di percorrenza originale la curva si sarebbe percorsa a velocità minore, con l’accelerazione effettuata subito prima dell’uscita completa da essa. Del cambiamento di percorrenza non si trova traccia nelle varie “storie”.

Vincenzo Florio, rimasto legato alle corse bresciane dal 1904, mise in palio il trofeo *challenge* **Coppa Florio** in congiunzione col Gran Premio d'Italia.

Perché a Brescia?⁷

Le corse bresciane nel primo decennio del Novecento

Tre corse automobilistiche ebbero luogo in Italia negli anni 1895, '97 e '98, tutte su strade del Piemonte. Tuttavia, lo stato delle strade del vecchio regno sabauda era per lo più inadeguato; era ancora considerato infame nei primi anni Venti del XX secolo. Per la prima vera stagione di corse in Italia, quella del 1899, gli stradoni della pianura padana si rivelarono la sede più adatta. Delle venti gare disputate, infatti, la valle del Po ne ospitò 17, di cui dodici sulla riva sinistra. Privilegiata dall'origine napoleonica e austro-ungarica, la rete stradale lombardo-veneta aveva conservate le buone qualità originali a causa degli interessi strategico-militari dello stato unitario, che aveva bisogno di un rapido accesso alle zone pedemontane.

Brescia era già stata attraversata dalla prima corsa su strada svoltasi in Italia nel 1899, la Verona-Brescia-Mantova-Verona del 14 marzo, con il passaggio dei concorrenti per Porta Venezia. La passione bresciana per i motori era già nata come conseguenza del forte sviluppo industriale della zona, con conseguente interesse all'innovazione tecnica, che trainava il tentativo di creare una città moderna, sportiva, all'avanguardia dell'automobilismo e, in seguito, dell'aviazione.

Non si attese molto, quindi, e il 10/11 settembre di quell'anno fu organizzata la prima edizione delle "**Feste Automobilistiche**", una riunione che comprendeva tre corse. Il 10 settembre ebbero luogo il **Criterium delle moto** sul percorso Brescia (piazzale della Stazione)-Orzinuovi-Brescia di km 56, la **Corsa Automobilistica di Velocità**, di km 6 sulla circonvallazione della città (vinta dal francese Toussaint su vettura Mors) e la **Gara di Resistenza**, sul percorso Brescia-Cremona-Mantova-Verona-Brescia di km 223, con 7000 Lire di premi, il giorno seguente. Questa gara ebbe 36 iscritti, 26 partenti e 17 classificati. Tra di loro due giovanotti chiamati Carlo Maserati ed Ettore Bugatti. **Luigi Storero**⁸ impiegò 4h 41' 19" a 47,6 km/h, su un triciclo **De Dion-Bouton**⁹ per vin-

7. Prendiamo a prestito il titolo della comunicazione di Adolfo Orsi, in *75° anniversario del 1° Gran Premio d'Italia*, AISA, monografia 28, Torino 1996.

8. Luigi Storero (Torino, 18/10/1868-ib. 26/11/1955) futuro pilota ufficiale Fiat e fondatore della prima rete di concessionari di vendita di automobili Fiat. In seguito fu anche costruttore di automobili.

9. Il triciclo De Dion Bouton restò in produzione dal 1897 al 1905 e utilizzò motori monocilindrici da 211cc fino a 955cc, di propria costruzione, montato tra le due ruote po-

tere la gara di resistenza, mentre il miglior tempo fra le auto fu segnato da Giuseppe Alberti su Mors. **Carlo Maserati**¹⁰ vinse la corsa motociclistica, su moto **Carcano**, da lui ideata e costruita.

Due corse ebbero luogo il 9 e 10 settembre del 1900 per la seconda edizione delle "**Feste Automobilistiche**". Il **Record dei 5 chilometri** con partenza da fermo, sul rettilineo Bagnolo Mella-S. Zeno Naviglio tra i chilometri 6,600 e 11,600, con 28 classificati, ebbe luogo il 9. Il miglior tempo fu realizzato dall'emigrato padovano a Parigi, **Louis Soncin**, su un triciclo di sua costruzione in 3' 35.5", davanti a Gasté su triciclo Darracq anch'esso a motore Soncin. L'automobile più veloce, la Panhard&Levassor del barone Franchetti impiegò 4' 40". Il giorno successivo si tenne la seconda edizione della corsa Brescia-Cremona-Mantova-Verona-Brescia (partenza stradale Volta, arrivo Passetto di Porta Venezia). I 32 partenti furono ridotti a 13 all'arrivo. Soncin vinse anche questa prova in 3h 52' 38" per una media di 57,5 km/h, mostrando un eccezionale progresso dall'anno precedente. Alberto Franchetti fece registrare il miglior tempo fra le auto, con 4h 8' 3"¹¹.

La città di Brescia sembrava essere lanciata verso una posizione centrale nell'organizzazione del nascente sport automobilistico italiano, tuttavia per assistere al prossimo meeting si dovette attendere il mese di settembre 1904. L'automobilismo sportivo italiano stava conoscendo un periodo di stasi dovuto principalmente alla necessità di consolidamento dell'industria automobilistica nazionale, partita in ritardo, come le corse, rispetto ai paesi industrialmente più avanzati.

La ripresa fu eccezionale, perché il 4 settembre 1904 a Brescia ebbe luogo la prima gara automobilistica internazionale per vetture da corsa della massima categoria svoltasi in Italia, il **Circuito di Brescia**, su due giri del percorso Brescia-Cremona-Mantova-Brescia di 180 km per le vetture da corsa e su un giro per quelle da turismo.¹² La Fiat inviò la sua squadra uffi-

steriori, con differenziale. I motori De Dion Bouton con accensione elettrica erano caratterizzati dall'alto regime di rotazione, fino a 4/5 volte quella di altre unità coeve. Il telaio dei tricicli era di brevetto Decauville.

10. Carlo Maserati (Voghera, 25/05/1881 - 1910) il primogenito dei fratelli Maserati, morì giovane non senza avere indicato la strada di costruttore di automobili da corsa al fratello Alfieri.

11. Louis Soncin era costruttore di interessanti motori. Una sua unità montata su telaio Perfecta aveva stabilito il record mondiale di velocità a 85 km/h con il pilota Béconnais il 21 settembre 1899.

12. "*Data l'importanza mondiale che ha assunto la corsa, il Ministero dei Lavori Pubblici ha concesso che i concorrenti abbiano la precedenza sui treni ai passaggi a livello. In conseguenza venne studiato un geniale servizio destinato a segnalare mediante telefono l'apparire di*

ziale composta da **Vincenzo Lancia** e **Alessandro Cagno**, con vetture da 75 HP. Gli avversari erano il francese **Georges Teste** e **Felice Nazzaro** (con una macchina di proprietà di Vincenzo Florio) su **Panhard & Levassor** 90 HP, il franco-belga **Arthur Duray** su **Darracq** 100 HP, tutte vetture realizzate per il Trofeo Gordon-Bennett. Partiva inoltre **Vincenzo Florio** su **Mercedes** 60 HP.

Vi era anche la classe delle *voiturettes* con il francese **Victor Hémery** su **Darracq** 40 HP, che risultò vincitore, e due Itala da 24 HP con i gentlemen genovesi **Giovanni Battista Raggio** e **Parodi**. (Vedere in appendice a questa sezione il sommario delle caratteristiche tecniche di queste vetture e dati biografici su alcuni piloti). Il miglior tempo nella categoria Turismo fu segnata da Alberto Gandini, su Fiat 60 HP, a 92,641 km/h di media. I lunghi e piatti rettilinei del circuito favorirono l'altissima media del vincitore, Vincenzo Lancia, con 115,1 km/h. Le velocità massime furono raggiunte dalle Panhard&Levassor di Teste e Nazzaro con 164 km/h. Teste aveva conseguito il miglior tempo finale, ma fu penalizzato di tre minuti per un rifornimento volante di carburante, non autorizzato.

A Lancia fu assegnata anche la Coppa Italia per il primo passaggio ai 300 km (Mantova) e 2.000 Lire di premio.

Con questa organizzazione, Brescia aveva raggiunto la posizione di preminenza nello sport automobilistico italiano, che avrebbe mantenuto fino al 1921 per poi riacquistarla in parallelo con Monza dal 1927 al 1957, grazie alle Mille Miglia. *Magna Pars* dell'organizzazione era stato Enrico Minetti, giornalista bresciano ed in seguito concessionario Lancia a Milano, assecondato dal Conte Orazio Oldofredi, importante figura di dirigente e organizzatore sportivo, dal Conte Martinengo, dal dott. Antonio Riva e da Arturo Mercanti, ancora indicato come Rag. Mercanti, chiamato per la prima volta a far parte del Comitato organizzatore di una manifestazione bresciana, una collaborazione destinata ad avere conseguenze profonde nel futuro. Oltre al Circuito, fu organizzata una mostra statica di autovetture alla Crociera di San Luca¹³. Durante la stessa settimana si svolsero a Brescia e dintorni il primo raduno delle associazioni cicloturistiche Audax e la prima mobilitazione delle nuove associazioni paramilitari di automobilisti, ambedue organizzate da Mercanti¹⁴. La seconda **Settimana Automobilistica di Brescia** ebbe luogo dal 3 al 10 settembre 1905. Il *gentleman driver* palermitano Vincenzo Florio aveva partecipato

ogni concorrente: i treni dovranno fermarsi finché l'apposito incaricato segnali alla distanza di otto chilometri che nessun veicolo sia in vista?. *La Sentinella Bresciana*, 3 settembre 1904.

13. *La Stampa Sportiva*, 11/09/1904.

14. Giuseppe Ciampaglia, *Arturo Mercanti*, I.B.N. Editore, Roma, 2014

alla corsa del 1904 sia come concorrente con le sue macchine che come pilota ed era rimasto molto favorevolmente impressionato dall'organizzazione e dal circuito. Quello con Mercanti fu il primo incontro di due grandi organizzatori che avrebbero avuto un ruolo fondamentale nello sviluppo dell'automobilismo sportivo italiano¹⁵. Florio decise quindi di offrire un Trofeo Challenge, la **Coppa Florio**, per la corsa Automobilistica del 9 settembre 1905 e di contribuire al monte premi con la cospicua somma di 50.000 lire. Egli non si limitò a questo, ma, grazie alle relazioni intessute con l'ambiente automobilistico francese durante i suoi numerosi soggiorni a Parigi, Nizza e Cannes, partecipò direttamente alle trattative di ingaggio delle squadre. Il 9 settembre, dunque, sul percorso Montichiari (Fascia d'Oro), Cremona, Mantova, Montichiari (167,1 km) da ripetersi tre volte, la corsa vide alla partenza 21 macchine della massima classe. Figuravano alla partenza le squadre ufficiali di **Fiat** (con **Lancia**, **Nazzaro**, **Cagno**), con vetture da 110 HP e con **Aldo Weill-Schott** e **Alberto Gandini** con vetture da 75 HP; **de Dietrich** (**Arthur Duray**, **Henri Rougier** e **Fernand Gabriel**, rimpiazzato all'ultimo momento da **Gustave Caillois**) con vetture da 130 HP; **Darracq** (**Victor Hémery** e **Louis Wagner**) con vetture da 85 HP e **Bayard-Clément** con **Albert Clément** e **E. Carlès** su vetture da 125 HP. La nuova marca torinese **Itala** era rappresentata da **Maurice Fabry**, dal costruttore **Matteo Ceirano** e dal patrizio genovese **Giovanni Battista Raggio** con macchine da 112 HP. **Vincenzo Florio** aveva acquistato una Mercedes da corsa da 120 HP e altre macchine della stessa marca erano alla partenza guidate da piloti di secondo piano (Mariaux, Gasteaux e Cortese).

Dopo i primi ritiri e le numerose pannes di pneumatici, la lotta appariva ristretta a Hémery, Rougier e Lancia, anche se i ritardi nel calcolo delle numerose neutralizzazioni rese molto difficile stabilire l'esatta situazione. Fu così con grande sorpresa che verso le sei del pomeriggio, quattro ore dopo la fine della corsa, la Giuria proclamò vincitore G.B. Raggio, un *gentleman driver* alla prima grande corsa, dopo che i dispacci inviati alla stampa francese avevano indicato come vincitore prima Hémery e poi Duray. Il tempo netto di Raggio risultò infatti di quasi 10 minuti inferiore a quello di Duray, secondo classificato, che precedeva di poco Lancia e Hémery, mentre Rougier terminò quinto solo due secondi davanti a Nazzaro,

15. "Arturo Mercanti, l'indimenticabile organizzatore", nel ricordo di Florio, riportato in: Pino Fondi, *Targa Florio, un'epopea del Novecento*, a cura di Gianni Cancellieri, Giorgio Nada Ed. Vimodrone, 2006. Per la genesi della Coppa Florio, si veda anche: Giovanni Canestrini, *La favolosa Targa Florio*, ACI-Libreria dell'Automobile, Roma, 1966, che contiene estratti di una lettera di Florio al riguardo.

ambidue molto attardati da noie di vario genere. La media, al netto delle neutralizzazioni, di Raggio fu di 104,8 km/h, inferiore a quella di Lancia dell'anno precedente, forse anche perché i lunghi rettilinei che confluivano in Brescia erano stati accorciati all'altezza del bivio Calvisano.

Il sorprendente risultato fu determinato dal comportamento degli pneumatici: i primi due classificati, Raggio e Duray, non li dovettero cambiare, mentre i piazzati successivi, Lancia, Hémerly e Rougier furono attardati da numerose soste per la loro sostituzione. Tutte le vetture in corsa montavano gomme Michelin, escluse le Mercedes che avevano le Continental.

La settimana bresciana comprendeva anche una corsa motociclistica (di 100 km) sponsorizzata dalla Gazzetta dello Sport, tenutasi il giorno 3 settembre. Essa fu seguita da una gara motonautica il giovedì 8 settembre, considerata la più riuscita della stagione insieme a quella di Evian sul Lago Lemano¹⁶.

Non possono essere sottaciuti i problemi organizzativi originati dalle dimensioni raggiunte dall'evento. Le difficoltà causate dalla polvere, poiché la lunghezza del circuito aveva reso impossibile usare i fissatori sull'intero tracciato, resero necessaria l'introduzione di neutralizzazioni per distanziare le macchine. Esse venivano fermate a controlli e rilasciate solo quando lo scarto con la vettura precedente era giudicato sufficiente. Tuttavia fu osservato che: *“la mancanza di un servizio di segnalazione e di telefono rende buio lo svolgimento della corsa, e i successivi passaggi [...], non dicono nulla, nulla si sa dei tempi di arresto forzato ai controlli. È questo uno dei maggiori inconvenienti dell'organizzazione, e per quanto sembri debba imputarsene la colpa a un mancato e promesso servizio militare, non possiamo nascondere che il Comitato ha lui stesso guastato l'interesse dello svolgimento della gara, che avendo dovuto essere interrotta da neutralizzazioni, doveva necessariamente e in tempo debito essere corredata di un servizio di segnalazione”*¹⁷.

L'esercito aveva inoltre promesso al Comitato forze sufficienti per il controllo degli spettatori, cosa che non avvenne. Una pausa di riflessione si rendeva quindi necessaria, agevolata anche dal fatto che le autorità non misero a disposizione i numerosi militi necessari a garantire lo svolgimento di un'eventuale prova nel 1906. La vittoria dell'Itala (insieme al secondo e terzo posto della FIAT nella Coppa Gordon Bennett) dimostrava che i costruttori italiani avevano ormai raggiunto quelli francesi nella posizione di preminenza nel massimo livello dello sport, fino ad allora non condivisa.

Nel 1907, l'Automobile Club di Milano subentrò nell'organizzazione ai comitati bresciani. Arturo Mercanti ne divenne così a tutti gli effetti il responsabile

unico. Fu scelto un circuito più breve: Brescia-Castenedolo-Montichiari-Castiglione delle Stiviere-Lonato-Rezzato-Brescia di circa 61 km. Mercanti predispose un servizio d'ordine composto di 1.100 ciclisti degli Audax dell'Italia settentrionale.

Erano in programma due gare: la **Coppa Florio** su 8 giri, la domenica 1 settembre, e la **Coppa della velocità**, l'indomani, ancora su 8 giri, nonostante ne fossero previsti inizialmente 10, per 485,4 km. La “Formula” che reggeva le due gare era differente. La Coppa Florio si doveva disputare secondo la “Formula Kaiserpreis”¹⁸, così chiamata essendo stata introdotta per la corsa omonima, svoltasi alcuni mesi prima nella regione del Taunus, in Germania.

L'intento era di obbligare le vetture concorrenti a uniformarsi ad un modello presente nel catalogo della marca, anche se privato degli accessori. Si imponeva inoltre una cilindrata massima di otto litri e un peso minimo di 1.175 kg. Numerosi altri requisiti, riguardanti le dimensioni della vettura, erano specificati nelle pagine di un regolamento, che come complessità non aveva nulla da invidiare a quelli delle Formule attuali. Anche Vincenzo Florio aveva diramato un regolamento per le prime edizioni della Targa Florio in Sicilia, anch'esso impostato su una Formula “*stock block*” per vetture derivate dalla serie, ma, per la “sua” Coppa, fu preferita la Formula Kaiserpreis.

Tra i costruttori delle vetture concorrenti nella gara della domenica si schierarono le squadre ufficiali della **Benz** (Victor Hémerly, René Hanriot, Fritz Erle), **Darracq** (Giulio Airoldi, Victor Demogeot), **Rochet Schneider** (Viton, Maurice Thieulin), **SPA** (Ernesto Ceirano, Giuseppe Venezia, Bernardo Appendino), **Itala** (Alessandro Cagno, Maurice Fabry, Maurice Fournier), **Bianchi** (Gianferdinando Tommaselli, Carlo Maserati, Felice Bianchi Anderloni), **Isotta Fraschini** (Vincenzo Trucco, Nando Minoia) e la locale **Brixia-Züst** (Enrico Maggioni, D. Conti, Guido De Martino), **Gaggenau** (Otto Hieronimus, Domenico Piccoli, Coni), e ancora **Wolsit, Rapid e Eisenach**.

La corsa della domenica raccolse così un numero di iscrizioni molto più grande di quella dell'indomani riservata alle auto da Gran Premio, cioè la Coppa di Velocità, retta dalla *Formule du GP de l'Automobile Club de France*, la Formula Internazionale per le vetture da corsa dell'epoca.

Minoia dimostrò per tutta la corsa per la Coppa Florio una netta superiorità e vinse facilmente davanti alle due Benz guidate dai forti piloti francesi Hémerly e

16. *La Vie au Grand Air*, 15 Sept. 1905

17. *La Stampa Sportiva*, 17/09/1905.

18. *La Vie Au Grand Air*, 14/09/1907 pubblicò la cronaca della corsa, facendo uso della parola “Formule”, tanto popolare oggi, per indicare le limitazioni imposte alle vetture iscritte alle due diverse gare. Fu questo probabilmente uno dei primi esempi nei quali questa parola fu usata parlando di gare motoristiche, il primo a conoscenza di questo autore.

Hanriot, nonostante fosse costretto a rallentare negli ultimi due giri per problemi agli pneumatici e a marciare per gli ultimi 20 km sul cerchione della ruota anteriore sinistra. Fu l'unico concorrente a percorrere tutta la corsa senza rifornimento alcuno. Minoia fece segnare il tempo più veloce in ciascuno dei primi sei giri sugli otto totali e la differenza tra i tempi fu minima, sempre sotto il minuto, ottenendo il medesimo nel primo e nel quarto giro; la media finale fu di 104 km/h. Il suo "aplomb" fu eccezionale per un giovane di 23 anni, per di più relativamente inesperto in confronto ai suoi concorrenti¹⁹. Minoia guidava una Isotta Fraschini Tipo I che era derivata dalla Tipo B di produzione corrente con passo allungato di pochi centimetri. La cilindrata massima consentita fu ottenuta con le dimensioni di alesaggio x corsa di 145.4 x 120 mm, sviluppando 80 HP a 1800 giri/min. Il motore era a 4 cilindri biblocco, con testata a T. Ciò permise di inserire questo modello nel catalogo generale di vendita al pubblico già a partire dal luglio 1907. Così, la Isotta Fraschini Tipo I rispose strettamente allo spirito del regolamento²⁰. Il giorno successivo, la Coppa di velocità presentava le squadre ufficiali di **Itala (Maurice Fabry, Alessandro Cagno, Henri Fournier), de Dietrich (Henri Rougier, Fernand Gabriel, Arthur Duray), SPA (Ernesto e Matteo Ceirano, Giovanni Battista Raggio), Bayard-Clément (Alézy, Pierre Garcet), e singole Darracq con Victor Demogeot e Diatto-Clément con Carlo Felice Buzio.**

Cagno, ora passato all'Itala, perse otto minuti alla partenza per problemi al magnete. Ma sorpassò tutti per vincere con più di tre minuti sulla Darracq di Demogeot. La sua media fu di 105,262 km/h.

Riunitisi dopo il Grand Prix del 1908, i principali costruttori di vetture da corsa europei formarono un cartello per accordarsi di non produrre vetture da corsa della massima categoria e di conseguenza di non partecipare ufficialmente a corse a partire dal 1909. Ragioni diverse confluirono in questa scelta, non ultima le conseguenze della crisi economica del 1907 e l'interesse volto a privilegiare gli investimenti nella nascente industria aeronautica con la costruzione di motori. La stasi durò fino al 1911, e in Italia fin dopo la guerra mondiale. Nel frattempo la stragrande maggioranza dei principali piloti si dedicò negli anni 1909/1911, in generale con grande successo, all'aviazione.

Però, già nel 1908, Brescia aveva rinunciato a proseguire la fortunata serie di corse. Vincenzo Florio trasferì la gara per la sua Coppa su un circuito vicino a

Bologna, con modesto risultato tecnico e spettacolare.

Notizie su macchine e piloti

1904

Fiat 75 HP. Motore 4 cilindri in linea bi-blocco, alesaggio per corsa 165x165 mm per 14.112 cc, valvole bilaterali, potenza massima 75 HP a 1.200 g/m, doppio albero a camme nel basamento, peso 1.005 kg.

Panhard & Levassor 90 HP. Motore 4 cilindri in linea montati singolarmente sul basamento, unica testa, peso 1.000 kg. Trasmissione cardanica.

Darracq 100 HP. Motore 4 cilindri in linea, doppia accensione, alesaggio per corsa 160x140 mm, 11.259 cc, peso 1.004 kg. Trasmissione cardanica.

Mercedes-Simplex 60 HP: vettura da turismo modificata. Il motore a 4 cilindri in linea bi-blocco con valvole in testa aveva dimensioni 140x151 mm, per 9.293 cc, la potenza massima era sviluppata tra 1.060 e 1.100 g/m. Uno dei due alberi a camme nel basamento azionava le sole valvole di immissione.

Darracq 40 HP vettura da turismo modificata, con motore bi-blocco a 4 cilindri in linea di 6.900 cc.

Itala 24 HP motore 4 cilindri in linea bi-blocco, alesaggio per corsa 110x120 mm, valvole bilaterali, due alberi a camme nel basamento, potenza 35 HP a 1.200 g/m.

Georges **Teste**, pilota-collaudatore Panhard et Levassor dagli inizi al ritiro dalle corse nel 1906, ne era anche agente e vendette la 90 HP a Florio, istruendolo sulle sue caratteristiche.

Arthur **Duray** (Ixelles, Belgio, 9/2/1882 - Parigi, 10/2/1954), pilota di Grand Prix, attivo dal 1898 al 1933, detentore del record mondiale assoluto di velocità più volte fra il 1903 e il 1904. Fu anche aviatore (1909/10).

Victor **Hémery** (Sillé-le-Guillaume, 18/11/1876 - Le Mans, 9/9/1950). Uno degli assi francesi dell'inizio del secolo XX, ha corso tra il 1902 e il 1912 su Darracq, Opel, Benz, Fiat e Lorraine-Dietrich e nel 1922/23 con Rolland-Pilain. Vincitore del Circuit des Ardennes e della Coppa Vanderbilt nel 1905, della Mosca-S. Pietroburgo del 1908 e del GP de France del 1911. Primo uomo a superare i 200 km/h su Terra (Blitzen-Benz, 1909), in circostanze ufficialmente riconosciute dagli organismi internazionali preposti.

1905

Fiat 110 HP. Motore 4 cilindri bi-blocco, alesaggio per corsa 180x150 mm, 15.268 cc. Frizione multidisco. Trasmissione a catene, peso 1.004 kg.

de Dietrich 130 HP. Motore bi-blocco 4 cilindri, alesaggio per corsa 190x150 mm, 17.012 cc, potenza max 130 HP a 1.200 giri, peso in ordine di marcia 1.000 kg. Trasmissione a catena.

Darracq 85 HP; motore bi-blocco 4 cilindri, potenza

19. Alessandro Silva-Ferdinando Minoia, *Nando Minoia o l'Arte della Guida*. Fondazione Negri, Brescia, 2017.

20. Angelo Tito Anselmi, *Isotta-Fraschini*, G. Milani s.a.s. ed., Segrate, 1977

max 80 HP a 1.250 giri, peso 936 kg. Trasmissione cardanica, telaio tubolare, ruote metalliche.

Bayard-Clément da 125 HP. Motore 4 cilindri montati singolarmente sul basamento, unica testa, che sviluppava 120 HP a 1.200 giri. Peso 985 kg in ordine di marcia. Frizione multidisco. Trasmissione cardanica

Itala 112 HP 4 cilindri da 15,5 litri di cilindrata, valvole di ammissione in testa.

I piloti delle Fiat 110 HP, **Lancia**, **Nazzaro**, **Cagno**, costituiscono una delle più forti squadre di sempre nella storia dell'automobilismo sportivo.

Aldo **Weill-Schott** (Milano, 28/4/1876 - Napoli, 1/7/1938), pilota di Grand Prix con la Fiat, era banchiere e consigliere d'amministrazione della Fiat (1904-07). Attivo nelle corse automobilistiche dal 1904 al 1907.

Henri **Rougier** (Marsiglia, 22/10/1876 - ibidem 22/7/1956) fu pilota di Grand Prix con le squadre ufficiali di Turcat-Méry, de Dietrich, Voisin e aviatore rinomato (1909-10). Attivo nelle corse dal 1903 al 1924. Gustave **Caillois** (15/12/1874 - 13/2/1958). Fu tecnico alla Peugeot e pilota ufficiale Serpollet e Brasier (1903-05). In seguito professionista free-lance, guidò per E.R. Thomas (1906 USA), Darracq 1907, Renault 1908, Sunbeam 1912-13. Fu pilota di Grand Prix e corridore ciclista e motociclista.

Albert **Clément** (Parigi, 7/7/1883 - Circuito di Dieppe, 17/5/1907) figlio del costruttore di Gladiator e Clément-Bayard. Pilota assai promettente, morto in prova per il GP dell'ACF.

Louis **Wagner** (Le Pré-Saint-Gervais, 5/2/1882 - Monthéry, 13/3/1960) Uno degli assi francesi dell'inizio del secolo XX. Pilota-collaudatore Darracq (1903-1907), divenne corridore professionista free-lance per i successivi 20 anni, ritirandosi nel 1927. Corse per le squadre ufficiali Fiat, Mercedes Alfa Romeo, Bugatti, Delage, Talbot, Peugeot e Rolland-Pilain e fu anche aviatore rinomato (1910). Vincitore di una Coppa Vanderbilt (1906), di un GP degli USA (1908) e di un GP di Inghilterra (1926).

1907 Coppa Florio

Le vetture partecipanti alla Coppa Florio avevano tutte motori a 4 cilindri in linea. È interessante notare che le case che costruirono macchine per la Formula Kaiserpreis avessero quasi tutte optato per la soluzione del motore superquadro.

Benz 145x120 mm 7.926 cc doppia accensione, valvole di ammissione in testa, un albero a camme nel basamento.

Darracq 150x113 mm 7.987 cc.

Rochet-Schneider 140x128 mm 7.882 cc.

SPA (misure non disponibili) valvole bilaterali, doppio albero a camme nel basamento, trasmissione cardanica.

Itala 145x120 mm 7.926 cc.

Bianchi 145x121 mm 7.992 cc, valvole in testa. Progettista Merosi.

Brixia-Züst 150x113 mm 7.987,5 cc.

Gaggenau 135x139 mm 7.960 cc.

René **Hanriot** (Vaite, Haute Saône, 11/6/1867 - Neuilly, 6/11/1925) Pilota di Gran Premio, per le squadre ufficiali Benz, Darracq, Clément-Bayard e de Dietrich. Aviatore rinomato. Industriale costruttore di aeroplani. Attivo nelle corse dal 1903 al 1912.

Fritz **Erle** (Mannheim, 12/11/1875 - 20/11/1957). Pilota di Gran Premio. Tecnico e collaudatore Benz prima della Grande Guerra. Attivo nelle corse dal 1896 al 1913.

Victor **Demogeot** (Bainville-sur-Madon, Meurthe-et-Moselle, 14/11/1881 - ibidem 8/3/1970). Industriale, già meccanico di Victor Hémerly, 1905-06. Pilota di Gran Premio, per la squadra ufficiale Darracq 1906-08. Vincitore della corsa dell'Avana 1906. Si ritira dalle corse nel 1908.

Giulio **Airoidi** (Palermo, 10/01/1885 - ...) Gentleman driver, amico di Vincenzo Florio. Attivo per lo più in Sicilia dal 1907 al 1909, nel 1912, e nel 1921-22.

Ernesto **Ceirano** (Giovanni detto, Cuneo ... 1889 - Torino, 23/11/1956) Ultimo della dinastia dei Ceirano costruttori di automobili. Due volte vincitore della Targa Florio, nel 1911 e 1914. Pilota attivo dal 1907, abbandona l'automobilismo (industria e sport) dopo il 1926.

Maurice **Fournier** (Le Mans, 30/12/1880 - ibidem, 23/7/1911). Fratello di Henri e Achille, anch'essi piloti. Corridore motociclista di successo, giornalista. Pilota ufficiale Itala. Muore al GP di Francia a Le Mans. Gianferdinando **Tommaselli** (Salò, 29/4/1876 - Selvino, Bergamo, 15/7/1944). Corridore ciclista. Amministratore delegato, Direttore generale S.A. Edoardo Bianchi. Corse su automobili Bianchi nel 1907-08.

Felice **Bianchi Anderloni** (Roma 28/4/1882 - Milano, 3/6/1948) Nel primo dopoguerra, pilota e collaudatore Isotta Fraschini poi Peugeot Italiana. Socio e amministratore della Carrozzeria Touring. Pilota attivo nel 1907 e dal 1921 al 1931 su Isotta Fraschini, Peugeot Italiana, Fiat e Alfa Romeo.

Cav. Enrico **Maggioni**. Agente Züst e Brixia-Züst a Milano. Attivo come pilota nel periodo 1901-1908 su vetture Züst.

Guido **De Martino** (Napoli, 19/4/1885 - Brescia, 1/9/1907). Morto durante la Coppa Florio. Socio finanziatore delle fabbriche di automobili Züst e Junior. Partecipò a due sole gare nel 1907.

Otto **Hieronimus** (Colonia, 28/7/1879 - Graz, 8/5/1922). Tecnico di nazionalità austriaca. Corse su Mercedes per E. Jellinek 1903-05 e per Gaggenau, poi tecnico e pilota ufficiale Laurin-Klement e alla Steyr nel dopoguerra. Morto alla corsa in salita del Riesberg a Graz.

Domenico "Nico" **Piccoli** (Schio, Vicenza, 5/3/1882 - Quinzano, Verona, 29/3/1967). Pioniere del volo aerostatico e dell'aviazione. Comandante di dirigibili durante la Grande Guerra. Corse in macchina dal 1907 al 1909 e dal 1925 al 1929.

1907 Coppa di Velocità

Itala Motore 4 cilindri, alesaggio per corsa 175x155 mm, 14.913 cc, 120 HP. Accensione a magnete a bassa tensione. Cambio a 4 velocità, frizione multidisco, trasmissione cardanica.

de Dietrich Motore 4 cilindri biblocco, alesaggio per corsa 180x170 mm 17.306 cc, 127 HP a 1.100 giri. Pistoni in ghisa. Accensione a magnete a bassa tensione. Cambio a 4 velocità, frizione a ganci. Trasmissione a doppia catena.

Bayard-Clément Motore 4 cilindri montati singolarmente sul basamento, unica testa, alesaggio per corsa 160x160 mm, 12.868 cc. Accensione a magnete ad alta tensione. Cambio a 4 velocità, frizione multidisco, Trasmissione cardanica. Peso 1.020 kg.

Darracq Motore 4 cilindri biblocco, alesaggio per corsa 180x150 mm, 15.268 cc. Accensione a magnete a bassa tensione. Cambio a tre velocità, frizione a cono di cuoio, trasmissione cardanica. Peso 850 kg.

Henri **Fournier** (Le Mans, 14/4/1871 - Neuilly-sur-Seine, 18/12/1919) Fra la fine del XIX e l'inizio del XX secolo, fu campione ciclista e motociclista, meccanico di Fernand Charron e uno dei primi importatori di moto e auto francesi negli USA, passando all'automobilismo sportivo come pilota ufficiale Mors nel 1901. Nel 1904 abbandonò le corse automobilistiche per vendere auto Hotchkiss e Itala, riprendendo brevemente a correre nel 1907-08 per darsi esclusivamente all'aviazione dal 1909.

Fernand **Gabriel** (Parigi, 30/4/1878 - La Garenne-Colombes 9/9/1943). Vincitore della famosa Parigi-Madrid del 1903. Pilota di Grand Prix. Squadre ufficiali: Decauville, Darracq, Mors, de Dietrich, Bayard-Clément, Côte, Th. Schneider, Ariès. Attivo come pilota automobilistico dal 1899 al 1928.

Carlo Felice **Buzio** (Casale Monferrato, 2/3/1886 - Varese...) Pioniere dell'aviazione. Costruttore dei motori di aereo e automobili Rebus (con Restelli). Direttore tecnico alla Macchi. Titolare di garage a Varese. Attivo come pilota automobilistico dal 1906 al 1908 (squadre ufficiali Diatto-Clément e Franco) e dal 1923 al 1933 con un'ultima corsa nel 1938 (con Mathis, Ceirano, GAR, Lancia Lambda, Ford V8, Alfa Romeo 6C 1500 e Fiat 1100 nel 1938).

Il Gran Premio d'Italia 1921

Sébastien Faurès Fustel de Coulanges

Il circuito

Il Gran Premio d'Italia, che si disputò il 4 settembre, fu la corsa inaugurale della settimana di Brescia. Il circuito fu costruito a Montichiari, a 12 km a sud-est di Brescia; era un triangolo-rettangolo, costituito da due strade poste ad angolo retto, collegate per l'occasione, con una lunghezza totale di 17,4 km. Oltre la larghezza del tracciato, mai inferiore a 8 metri, per favorire i sorpassi, colpisce soprattutto il fondo stradale. Al contrario del brecciolo e della polvere che i concorrenti avevano trovato sul circuito di Le Mans, dove un mese prima si era corso il Grand Prix de l'ACF, a Montichiari la strada era perfettamente liscia. Charles Faroux, uno dei grandi giornalisti dell'automobile francesi dell'epoca (futuro creatore della 24 Ore di Le Mans) ne fu molto impressionato: *“L'organizzazione è assolutamente impeccabile anche nei minimi dettagli: il commentatore Mercanti, intelligente ed energico, ne è l'anima. Neppure una nota stonata durante la preparazione. Senza dubbio si è allo stesso livello di Indianapolis, gli italiani meritano complimenti senza riserve”*¹. Il Gran Premio si correrà su 30 giri, per un totale di 522 km.

I concorrenti

All'inizio furono iscritte al Gran Premio 13 vetture: sette italiane, tre Fiat, due Itala, due SCAT; quattro francesi, tre Ballot e una Talbot-Darracq; due Sunbeam inglesi (in realtà le Sunbeam e le Talbot-Darracq erano identiche, in quanto costruite dal Gruppo franco-britannico Sunbeam-Talbot-Darracq). Le Itala, le SCAT e le macchine del Gruppo STD tuttavia non si presentarono e la corsa divenne un duello franco-italiano tra le Fiat e le Ballot, ciascuna con tre macchine. Potrebbe sorgere il dubbio che un Gran Premio disputato da due sole squadre si preannunciasse come poco interessante, ma come vedremo la qualità dei co-

1. *L'Auto*, 3 settembre 1921, pag. 1.

Sébastien Faurès Fustel de Coulanges è ingegnere progettista presso una grande azienda aeronautica europea di base a Tolosa, in Francia. Appassionato di storia dell'automobile, si è specializzato nel periodo tra le due guerre approfondendo sia la parte sportiva sia i risvolti tecnici comuni ad automobilismo, aeronautica, motonautica. Autore di 4 libri (“Fiat en Grand Prix”, “Farman”, “Lorraine-Dietrich” e “Delage Records & Grand Prix”, tutti premiati), e di più di 30 articoli. È uno dei fondatori e attuale segretario dell'associazione Patrimoine & Histoire de l'Automobile en France (PHAF), l'equivalente francese di AISA.

struttori, la sofisticazione delle macchine e la fama dei loro piloti compensò largamente il piccolo numero dei concorrenti. Parliamo ora delle due squadre.

Ballot

Il debutto nelle corse del costruttore parigino Ballot era recente, risalendo al 1919. Prima della Grande Guerra, Ballot² aveva costruito solo motori, fornendoli ai costruttori che non erano in grado di produrli in proprio, come allora Delage. Finita la guerra, il pilota francese René Thomas, che aveva vinto la 500 Miglia di Indianapolis nel 1914, e il tecnico svizzero Ernest Henry³, che aveva progettato le famose Peugeot Grand Prix del periodo 1912-1914, si erano ritrovati, con l'obiettivo di partecipare alla 500 Miglia di Indianapolis del 1919. Henry aveva già abbozzato il progetto di una vettura da corsa, ma occorreva trovare chi la costruisse. Thomas e Henry si rivolsero a Maurice Ballot che, convinto che delle vetture da corsa avrebbero fatto un'eccellente pubblicità ai suoi motori, accettò la loro proposta.

Così nacque la prima Ballot da competizione, che fu anche la prima vettura Ballot: era la 5/8LC di 4,8 litri (8 cilindri in linea, alesaggio e corsa di 74 x 140 mm). Molto ispirata alle Peugeot di Henry, ne riprendeva le caratteristiche principali. Distribuzione a doppio albero a camme in testa, quattro valvole per cilindro, inclinate tra loro di 60°, camere di combustione a tetto, comando della distribuzione a cascata di ingranaggi nella parte anteriore del blocco, fuso in ghisa, albero motore su cinque supporti, con cuscinetti a sfere, cuscinetti lisci sul piede di biella. La novità era il numero dei cilindri: allora quasi tutte le automobili da corsa avevano quattro cilindri, mentre la Ballot ne aveva otto, il che consentiva, avendo delle masse alterne più piccole, dei regimi più elevati. Si può affermare che il motore fosse costituito da due blocchi Peugeot L25 (con alesaggio ridotto di un mm), una macchina che era stata progettata per la Coupe de l'Auto del 1914 (annullata a causa della guerra) e che avrebbe vinto la Targa Florio nel 1919. Il telaio era tradizionale, con longheroni e traverse, balestre semi-ellittiche e freni solo sulle ruote posteriori. A Indianapolis la Ballot

2. Daniel Cabart and Gautam Sen, *Ballot*, Dalton Watson, 2019.

3. Sébastien Faurès Fustel de Coulanges, “Ernest Henry”, *The Automobile*, August 2012.

5/8LC ottenne il miglior tempo in prova, ma il risultato finale fu deludente. In ogni caso, la carriera della 5/8LC fu breve.

Nel 1920 il limite di cilindrata a Indianapolis fu ridotto da 300 a 183 cu. in. (da 4.916 a 2.999 cc). Per adeguarsi a queste norme, Henry progettò una nuova Ballot da corsa, versione in scala ridotta della 5/8LC: la 3/8LC. Adottava tutte le caratteristiche tecniche appena descritte, in un motore di 2.973 cc (65x112 mm); aveva però la frenatura integrale. Non ho trovato documenti dell'epoca che ne dichiarino la potenza, ma nel 1949 Laurence Pomeroy⁴ le attribuì 107 CV a 3.800 g/m, valore adottato da tutti gli autori successivi, incluso Griffith Borgeson⁵. George Wingard⁶, che ha analizzato e ricostruito uno di questi motori, ha concluso che, a causa della debolezza dei cuscinetti di biella, gli 8 cilindri Ballot non potevano oltrepassare quel regime. Peraltro, essendo noto che la 5/8LC dava 150 CV a 2.900 g/m (valore riportato sulla sua Fiche des Mines⁷), 107 CV appaiono un po' eccessivi per la 3/8LC, mentre 103 CV sembrerebbero più realistici. La prima vettura (n. 1005) fu presentata al Service des Mines (l'organo ufficiale francese che emette il documento che autorizza la circolazione di un'automobile) il 16 aprile 1920. Furono costruiti altri tre autotelai 3/8LC: i numeri 1006, 1007, 1008 (ancora riportati sui tre autotelai superstiti).

Tre vetture parteciparono alla 500 Miglia di Indianapolis del 1920, una sola alla 500 Miglia il 30 maggio 1921, ancora tre al Grand Prix de l'ACF sul circuito di Le Mans il 26 luglio 1921. Si giunse poi al Gran Premio d'Italia, il 4 settembre 1921. Ballot iscrisse tre vetture, per i francesi Jean Chassagne e Jules Goux e per l'americano di origine italiana Ralph de Palma. Chassagne⁸ era il pilota che per primo era entrato nella squadra Ballot, nel 1919, per guidare la 5/8LC. De Palma⁹, entrato in Ballot nel 1920, era il pilota più in vista: era straniero, si faceva notare, sapeva comunicare. Aveva ottenuto alcuni buoni risultati negli USA con la 3/8LC, ed era arrivato al secondo posto nel Grand Prix de l'ACF. Infine, Jules Goux aveva avuto una lunga carriera in Peugeot, per la quale aveva corso dal 1906 al 1920, tra l'altro vincendo la 500 Miglia di

4. Laurence Pomeroy, *The Grand Prix Car 1906-1939*, MRP, 1949, pag.140

5. Griffith Borgeson, "Ballot - A new look at a defaced monument", *Automobile Quarterly*, vol. XV n. 2, 2nd Quarter 1977, pag. 184.

6. George F. Wingard, *Pure Henry*, 2020, pagg. 33, 81.

7. Daniel Cabart and Gautam Sen, *Ballot*, op. cit., pag. 757 [La Fiche des Mines era il documento ufficiale francese di omologazione di un autoveicolo (n.d.t.)].

8. Oliver Heal, "Jean Chassagne", *Bulletin of the Vintage Sports-Car Club*, n. 236-237, summer-autumn 2002.

9. Gary D. Doyle, *Ralph de Palma*, Golden Age Books, 2005.

Indianapolis nel 1913. Peugeot aveva abbandonato le corse alla fine del 1920 e Goux entrò buon ultimo nella squadra Ballot. Era arrivato terzo nel Grand Prix de l'ACF al volante di una piccola Ballot 2LS di due litri di cilindrata, mentre tutte le altre concorrenti erano di tre litri.

Con il Gran Premio d'Italia le Ballot conclusero la loro terza stagione di corse e, pur non avendo ottenuto una grande vittoria (bensì solo dei secondi posti, alla 500 Miglia di Indianapolis del 1920 e al Grand Prix de l'ACF del 1921), ovunque si fossero presentate si erano dimostrate le più veloci.

Fiat

A differenza di Ballot, che solo dal 1919 aveva iniziato a prendere parte alle competizioni, Fiat aveva debuttato in corse internazionali molto tempo addietro, addirittura nella Parigi-Madrid del 1903, e vi si era poi sempre distinta, iniziando con la Coppa Gordon Bennett del 1905. Tra il 1905 e il 1912 le Fiat colsero numerose vittorie, in Europa e negli USA. L'azienda italiana era tra le più competitive, anche se nel 1914 aveva subito una cocente sconfitta nel Grand Prix de l'ACF. Per apportare "sangue nuovo" nell'Ufficio Progetti, nell'ottobre del 1914 il gigante torinese assunse il responsabile tecnico del piccolo costruttore Aquila Italiana, che si era fatto notare per la sua creatività: l'ingegner Giulio Cesare Cappa¹⁰.

Durante la Grande Guerra l'ingegner Cappa aveva progettato soprattutto dei motori aeronautici (Fiat A14, A15, A16 e A18) e nel 1919 iniziò il progetto della prima Fiat da corsa del dopoguerra: la 801, dotata del motore 401¹¹, un 3 litri a 4 cilindri, 4 valvole per cilindro e distribuzione desmodromica, destinato a partecipare alla 500 Miglia di Indianapolis del 1920. Purtroppo la messa a punto del motore si rivelò impossibile e la macchina non andò mai negli Stati Uniti. Così, tre mesi dopo la versione desmo, Cappa ridisegnò in gran fretta la distribuzione del 401, con due alberi a camme in testa "classici". In questo modo, essendo un bialbero, 4 valvole, e con albero motore su cuscinetti a sfere, la "seconda versione"¹² del 401 appartiene alla "stirpe Henry". Possedeva però alcune caratteristiche originali: i cilindri erano in acciaio forgiato, circondati da una camicia in lamiera (soluzione ideata in Mercedes e già

10. Sébastien Faurès Fustel de Coulanges, *Fiat en Grand Prix*, ETAI, 2009, pagg. 22-33, 130-137, 160-165

11. Sébastien Faurès Fustel de Coulanges, *Fiat en Grand Prix*, ETAI, 2009, pagg. 36-45.

12. Griffith Borgeson, "Of fingers, mushrooms, and little buckets", *Automobile Quarterly*, vol. 27 n. 2, 2nd Quarter 1989, pagg. 184-185.

CARATTERISTICHE TECNICHE DELLE VETTURE DEL GRAND PRIX

Vettura	Ballot 3/8LC	Fiat 802
Progettista	Ernest Henry	Giulio Cesare Cappa
Data di presentazione	Aprile 1920	Giugno 1921
Motore	3/8LC	402
Struttura	8 cilindri	8 cilindri
Blocco cilindri	2 gruppi di 4, fusi in ghisa	2 gruppi di 4, forgiati e saldati
Cilindrata	2.973 cc	2.973 cc
Alesaggio e Corsa	65 x 112 mm	65 x 112 mm
Distribuzione	Bialbero a camme in testa	Bialbero a camme in testa
Camere di combustione	A tetto	Emisferiche
Valvole per cilindro	4	2
Angolo tra le valvole	60°	102°
Comando della distribuzione	Ingranaggi	3 alberelli a Y
Accensione	Singola	Singola
Cuscinetti di banco	5, a sfere	9, a rulli
Cuscinetti di biella	Lisci	A rulli
Carburatori	2 Claudel	2 Fiat
Potenza	~ 103 CV a 3.800 g/m	~ 109 CV a 4.400 g/m
Sospensioni anteriori/posteriori	Molle a balestra semi-ellittiche, ammortizzatori a frizione	Molle a balestra semi-ellittiche, ammortizzatori a frizione
Freni	4 tamburi	4 tamburi
Passo	2.660 mm	2.750 mm
Carreggiate anteriori/posteriori	1.370 mm	1.400 mm

adottata sui motori aeronautici Fiat; il peso era inferiore al blocco fuso in ghisa di Peugeot e di Ballot, ma la costruzione era più complessa), un cuscinetto di banco tra ogni coppia di cilindri e piedi di biella su cuscinetti a rulli. Due 801 dotate di questo motore parteciparono senza grande successo alla Targa Florio del 1921. Comunque, per Cappa questo motore, che aveva perduto le sue caratteristiche innovative, era solo una soluzione temporanea...

In effetti, già nel secondo semestre del 1920 egli si dedicò a progettare un nuovo motore: il 402¹³. Ispirato dai risultati delle Ballot, Cappa scelse una configurazione a 8 cilindri, con le stesse dimensioni di alesaggio e corsa della Ballot 3/8LC: 2.973 cc (65x112 mm). Le somiglianze però si limitavano a questo, perché per il resto tutto era diverso. Per ottimizzare la combustione le teste erano perfettamente emisferiche, una forma che consentiva di avere solo 2 valvole per cilindro, che Cappa dispose molto inclinate, a 102°, per poterle aumentare al massimo il diametro. Di conseguenza i due alberi a camme erano piuttosto lontani tra di loro; per azionarli Cappa progettò un elegante comando con tre alberelli disposti a Y. Anche per i componenti nella parte bassa del motore le soluzioni furono originali: come nel 401 c'era un cuscinetto di banco tra ogni coppia di cilindri, per ottenere una eccellente

rigidezza, mentre i maggiori attriti erano compensati dai cuscinetti a rulli, così come c'erano cuscinetti a rulli ai piedi di biella, per consentire regimi elevati. Infine, per il blocco cilindri si adottò la soluzione del 401: cilindri forgiati individualmente, raggruppati in due unità di quattro e circondati da una camicia in lamiera saldata.

Il motore iniziò a girare al banco nel mese di maggio del 1921 e subito sviluppò 93 CV a 3.000 g/m e 104,5 CV a 4.000 g/m, mentre il 401 non aveva superato i 90 CV a 4.000 g/m (questi dati sono stati desunti dai quaderni di appunti di Giulio Cesare Cappa). Tuttavia, con i suoi piccoli pistoni e i suoi cuscinetti a rulli "a tutti i livelli", dall'albero motore agli alberi a camme, poteva raggiungere regimi più elevati, fino a 4.400 g/m¹⁴. Se si estrapolano i due valori di potenza del motore 402 citati prima, si ottiene a questo regime una potenza di circa 109 CV. Il motore fu montato sullo chassis 801 e la vettura prese il nome di 802. Durante i primi collaudi, effettuati nella seconda metà di giugno del 1921, raggiunse una velocità massima di 175,5 km/h (come si legge nei quaderni di appunti di Giulio Cesare Cappa).

Due 802 avrebbero dovuto partecipare al Grand Prix de l'ACF il 26 luglio del 1921, ma in seguito ai disordini politico-sociali che l'Italia conobbe in quel periodo,

13. Sébastien Faurès Fustel de Coulanges, *Fiat en Grand Prix*, ETAI, 2009, pagg. 46-55.

14. Angelo Tito Anselmi, *Catalogo Bolaffi delle Fiat*, Giulio Bolaffi, 1970, pagg. 58-59.

Fiat non si presentò. Debuttarono così al Gran Premio d'Italia. Furono costruiti tre esemplari della macchina, così come per le Ballot. Peraltro, pare non sia stato facile reperire i piloti; furono Pietro Bordino¹⁵, che nell'anteguerra era stato meccanico della squadra corse di Fiat e che era salito al rango di pilota, avendo debuttato con la 801 alla Targa Florio, il 29 maggio. Ferdinando Minoia, che alla Targa Florio aveva guidato la seconda 801, non era più in Fiat; avrebbe corso nel Gran Premio Veturlette al volante di una O.M.. La scelta dei due altri piloti fu effettuata nell'imminenza della corsa. La seconda macchina fu affidata a Ugo Sivocci¹⁶, che di solito correva con le Alfa Romeo, con una delle quali era giunto quarto alla Targa Florio. La scelta del terzo pilota fu ancora più sorprendente: Louis Wagner, che aveva partecipato al Grand Prix de l'ACF al volante di una ... Ballot 3/8LC! Era comunque stato pilota ufficiale Fiat dal 1907 al 1912 e senza dubbio aveva lasciato un buon ricordo di sé.

Si potrebbe affermare che – viste dall'esterno – le forze in campo nel Gran Premio fossero equilibrate, con lo stesso numero di macchine per Ballot e per Fiat, e potenze simili, ma in realtà le Ballot erano state “rodiate” in 15 mesi di corse, mentre le Fiat erano al debutto. Riguardo ai piloti, la squadra Ballot era piuttosto omogenea, mentre quella Fiat era abbastanza composita...

La corsa

Domenica 4 settembre, di buon'ora, tutti i concorrenti, di tutte le categorie, sfilarono davanti al re, nella tribuna ufficiale, mentre aerei militari sorvolavano il circuito.

La partenza fu data alle 8, con un minuto di distacco tra un concorrente e l'altro, in quest'ordine: Wagner (Fiat n. 2), De Palma (Ballot n. 4), Bordino (Fiat n. 6), Chassagne (Ballot n. 8), Sivocci (Fiat n. 10), e infine Goux (Ballot n. 11).

Subito Bordino impose un ritmo infernale e al termine del primo giro occupò la prima posizione¹⁷, seguito da Wagner, Chassagne, Goux e De Palma, mentre Sivocci era distaccato di cinque minuti, a causa di un'uscita di strada. Due vetture rosse in testa provocarono l'esultanza del pubblico, tanto più che le Fiat apparivano più veloci delle Ballot. Al terzo giro Wagner forò uno pneumatico (capiterà ancora ...); l'arresto ai box gli costò 30 secondi preziosi, cosicché cedette il secondo posto a Chassagne. Poi De Palma, il cui motore non sembrava sviluppare tutto il suo potenziale,

rientrò ai box per cambiare le candele. Al quinto giro la classifica fu la seguente: Bordino, Goux, Chassagne, Wagner, poi De Palma e Sivocci, distaccati di parecchi minuti. L'ordine rimase invariato fino al tredicesimo giro, quando Bordino, che aveva appena battuto il record sul giro a oltre 150 km/h (!) fu vittima di una foratura e in seguito di un'altra, che gli fecero perdere il primo posto. Pure Wagner subì un'incredibile successione di problemi agli pneumatici (forature, valvole difettose, ...) che lo portarono in coda. Pertanto, al quindicesimo giro, cioè a metà corsa, la classifica fu: Goux, Bordino et Chassagne, e – distaccati – De Palma, Sivocci et Wagner.

Ahimè, al sedicesimo giro accadde il dramma, che portò la costernazione nella squadra Fiat: Bordino rientrò ai box a bassa andatura e dovette ritirarsi: un condotto dell'olio si era rotto, provocando il cedimento di una biella. I dispiaceri per il pubblico italiano non erano però finiti: al diciannovesimo giro anche Sivocci dovette ritirarsi, per la rottura della pompa dell'acqua. Tutte le speranze si appuntarono allora su Wagner, ma erano flebili: al ventesimo giro, a due terzi di gara, le tre vetture azzurre erano in testa, davanti alla sola rossa superstite, in quest'ordine: Goux, Chassagne, De Palma, seguito da Wagner. De Palma abbandonò al ventunesimo giro e fu l'ultimo colpo di scena. Le posizioni non mutarono nell'ultimo terzo della gara che terminò con la vittoria di Goux, a una media di quasi 145 km/h, davanti a Chassagne, seguito da Wagner, con un distacco di circa cinque minuti tra ciascuno dei concorrenti.

Il pubblico fu certamente deluso e le acclamazioni per il vincitore furono meno forti di quelle riservate a Bordino all'inizio della corsa ... Peraltro, i francesi vivevano finalmente la soddisfazione di una ricompensa meritata, dopo tre anni di investimenti nelle competizioni automobilistiche di massimo livello: Ballot aveva vinto una grande gara internazionale! La vittoria per di più era stata conquistata nel migliore dei modi: un primo e secondo posto, con Goux e Chassagne, e, cosa che appariva incredibile, senza essersi fermati ai box una sola volta, né per cambiare gli pneumatici, né per fare rifornimento!

Analisi

Perché il ritorno alle corse di Fiat si concluse con un insuccesso? Chiunque si rende conto che le Ballot erano perfettamente a punto, al termine della loro seconda stagione di corse, mentre le Fiat scendevano in pista per la prima volta. Tuttavia, anche tenendo conto di questa circostanza, i giornalisti si sforzarono di approfondire le cause dell'accaduto. Innanzitutto Bordino, che era stato molto veloce, aveva forse chiesto troppo alla sua macchina, come lo notava Paul Meyan: *“Le vetture Fiat erano certamente più veloci delle Ballot e Bordino, guidando con uno*

15. Pino Fondi, *Il Diavolo Rosso corre ancora...*, Librerie Siciliane, 1983.

16. Donatella Biffignandi, “Sivocci, l'amico di Enzo Ferrari”, *La Manovella*, n. 7, Luglio/Agosto 2003.

17. In base ai tempi sul giro e non alla posizione sul circuito, perché le partenze erano state distanziate.

RISULTATI DEL GRAND PRIX AUTOMOBILISTICO

Pilota	Vettura	Numero di gara	Tempo
Jules Goux	Ballot 3/8LC	11	3 h 35 m 09 s
Jean Chassagne	Ballot 3/8LC	8	3 h 40 m 52 s
Louis Wagner	Fiat 802	2	3 h 45 m 33 s
Ralph De Palma	Ballot 3/8LC	4	Ritirato
Ugo Sivocci	Fiat 802	10	Ritirato
Pietro Bordino	Fiat 802	6	Ritirato

stile "Lancia", cioè imitando quel campione che era noto per l'abitudine di spremere le macchine a fondo, è riuscito a conquistare un bel record, ma forse ha provocato il guasto al circuito di lubrificazione che lo ha fermato al 16° giro"¹⁸. Peraltro, Goux (che aveva già vinto una corsa in Italia 12 anni prima, la 3ª Coppa delle Vetturette, che si era disputata in Sicilia il 26 aprile 1909) ha guidato con la testa, non solo con le mani, avendo cura di non spingere troppo la sua macchina. Riguardo agli pneumatici, per un'ironia della sorte, mentre le Fiat ebbero continui problemi, le Ballot, che non ne hanno avuto alcuno, montavano gli stessi pneumatici Pirelli, italiani! A parere di Charles Faroux, "La Fiat ha perso la corsa perché il loro centro di gravità era più in alto. Tenevano meno bene la strada e hanno sollecitato di più le loro coperture"¹⁹. Le potenze e le velocità delle vetture erano simili (pur se le italiane erano leggermente più veloci), ma le Fiat sembravano un po' "sollevate da terra" e un po' più massicce. Tuttavia, sono queste le vere cause dell'usura insolitamente rapida degli pneumatici delle italiane? Infine, a questo proposito, W. F. Bradley ci rivela il piccolo vantaggio di cui ha goduto Goux e che ha contribuito alla sua vittoria: "Le Ballot montarono i nuovi Pirelli cord, della misura 33"x5", salvo sulle ruote anteriori della macchina di Goux, equipaggiate con Pirelli a tallone 815x105 con tele in tessuto. Con pneumatici più leggeri sulle ruote anteriori la macchina divenne più facile da guidare e più veloce in curva; questo sembra essere stato il piccolo vantaggio che ha consentito a Goux di vincere la gara"²⁰.

È ora il momento di prendere le distanze dagli eventi, sottomettendo quella corsa al giudizio della Storia. Si affrontarono non solo due costruttori, e tramite loro due nazioni, ma più propriamente due scuole tecniche: la francese e l'italiana. La prima stava vivendo i suoi ultimi bagliori in quanto, dopo la 3/8LC, Henry progetterà solo altre due vetture da competizione: nel 1921 la Ballot 2LS e nel 1922 la Sunbeam Grand Prix, poi la stirpe si fermò. Quanto alla seconda ... il giorno dopo la corsa, mentre le Fiat erano state sconfitte, Charles Faroux ne parlava come se avessero vinto,

scrivendo: "La grande marca italiana ha fatto un eccellente ritorno alle corse: il debutto è stato notevole. Ritengo che il progetto del motore sia ammirevole e l'audace soluzione dei cuscinetti di biella su rulli ha avuto successo (...). È un motore che rivedremo e che farà parlare di sé"²¹. Queste parole furono incredibilmente profetiche: come poteva immaginare che dalla Fiat 802 sarebbe scaturita la 804, che vinse nel 1922, e la 805, che avrebbe vinto nel 1923, fungendo a sua volta da "matrice" per l'Alfa Romeo P2 del 1924, che poi avrebbe generato un'ampia discendenza in Alfa Romeo e in seguito in Ferrari? Così, malgrado il risultato deludente per le Fiat, il Gran Premio d'Italia ha un posto fondamentale nella storia delle corse automobilistiche: non solo fu il primo di una serie di gare che ora compiono un secolo, ma soprattutto fu l'atto di nascita di una stirpe di macchine da corsa che non si è mai interrotta fino ad oggi, delle quali la Fiat 802 fu l'antenata!

Il Gran Premio aeronautico

Se ne è quasi completamente perso il ricordo, ma accanto al Gran Premio automobilistico si tenne quello aeronautico. Era disputato sullo stesso circuito, su un percorso complessivo inizialmente previsto di 400 km., e si erano iscritti 22 concorrenti. La lunghezza della prova fu poi ridotta a 280 km e vi presero parte 11 aerei, 8 italiani e 3 francesi: 2 Ansaldo, 2 Fiat, 4 Gabardini da un lato, 2 Spad e un Nieuport-Delage (nessun rapporto con il costruttore di automobili) dall'altro. I piloti erano tutti italiani, salvo quello del Nieuport-Delage.

La Stampa²² ci narra la partenza, che venne data insieme a quella del Gran Premio automobilistico: "E, intanto, contemporaneamente, si susseguono le partenze degli aeroplani delle categorie A e C, che prendono il volo dallo spazio di campo ad essi destinato, davanti alla tribuna reale. L'Ansaldo 300-7, N. 1, pilotato da Stoppani, si leva a volo alle 8; alle 8 e 1' si levano due Gabardini, il 7 e l'8, pilotati da Canzini e da Leonard; poi, alle 8 e 2' il Gabardini 6, di Beghelli; alle 8 e 3' lo Spad 20 di Barattini, e il Gabardini 5 di Zanibelli; alle 8 e 4' l'Ansaldo 300-3, N. 2, di Ferrarin, il vincitore famoso del volo da Roma a Tokio; ed infine lo Spad

18. *Omnia*, ottobre 1921, pagg. 327-329.

19. *L'Auto*, 5 settembre 1921, pag. 1.

20. *The Autocar*, 17 settembre 1921, pagg. 511-514.

21. *L'Auto*, 5 settembre 1921, pag. 1.

22. *La Stampa*, 5 settembre 1921.

RISULTATI DEL GRAN PREMIO AERONAUTICO				
Pilota	Aereo	Motore	Numero	Tempo
Joseph Sadi-Lecoïnte	Nieuport-Delage NiD29V	Hispano-Suiza 8F	16	1h 13' 09"
Francesco Brach Papa	Fiat BR	Fiat A14	14	1h 18' 58"
Roberto Lordi	Fiat BR	Fiat A14	28	1h 28' 41"
Arturo Ferrarin	Ansaldo A300		2	1h 33' 27"
Beghelli	Gabardini		6	1h 40' 11"
Lodovico Zanibelli	Gabardini		5	1h 43' 52"
Giuseppe Barattini	Spad 20	Hispano-Suiza 8F	29	1h 48' 34"
Mario Stoppani	Ansaldo A300		1	1h 55' 15"
Alvaro Leonardi	Gabardini		8	2h 28' 24"
Attilio Canzini	Gabardini		7	Ritirato
Enrico Massi	Spad 34	Le Rhône 7C		Ritirato

34, di Massi. Seguono gli aeroplani delle categorie E ed F. Ma questi, per necessità tecniche, si levano a volo dal campo militare di Gbedi: mentre la loro entrata in gara viene poi registrata al passaggio davanti al controllo centrale, con un minuto di penalità per il compenso della velocità acquistata in volo. Alle 8 e 10' entrano così in gara i due Fiat BR 14 e 28, pilotati rispettivamente da Brach Papa e da Lordi; e ultimo, alle 8 e 12' il Nieuport-Delage – unico apparecchio straniero concorrente, e precisamente francese – pilotato da Sadi-Lecoïnte²³. La corsa non diede luogo a particolari emozioni, se si escludono il ritiro di Massi al sesto giro e di Canzini al dodicesimo. Per alcuni, l'arrivo fu un po' caotico, in particolare per Beghelli: *“Quasi contemporaneamente alla disgrazia di Bordino, un altro accidente avviene nel campo di atterraggio degli aeroplani, davanti alle tribune principali. Atterra un apparecchio Gabardini, il numero «6», pilotato da Beghelli. L'apparecchio ha già preso terra, corre sul campo, è prossimo ad arrestarsi, quando, improvvisamente, una ruota del carrello cede e si sfascia e l'apparecchio stesso sbanda da lato, poi, sospinto anche dal vento in coda, di colpo si capovolge: capota, secondo il termine tecnico. È un momento d'angoscia, per il timore che l'aviatore sia stato preso sotto. Ma, fortunatamente, egli se l'è cavata con un semplice ruzzolone sull'erba”*. Ci fu una classifica per ogni categoria; i tempi realizzati sono illustrati nella tabella a pag. 30.

Il Gran Premio Aeronautico di Brescia non acquisì grande fama, al contrario della Coppa Schneider, della Coppa Gordon Bennett e della Coppa Deutsch de la Meurthe. Questo, nonostante la qualità elevatissima dei concorrenti. Il più veloce, Sadi-Lecoïnte, era uno dei migliori piloti dell'epoca: nel 1920 aveva vinto la Coppa Gordon Bennett e la Coppa Deutsch de la

Meurthe; soprattutto aveva battuto ben quattro volte il record del mondo di velocità per aerei, con il Nieuport-Delage NiD29V²³, a 275, 296, 302 e 313 km/h, record che porterà a 330 km/h tre settimane dopo la corsa di Brescia, e infine a 375 km/h nel mese di febbraio del 1923: niente male... Alcuni degli italiani, Francesco Brach Papa, Attilio Canzini, Arturo Ferrarin, Alvaro Leonardi, Alberto Lordi, Enrico Massi e Mario Stoppani erano noti come assi della Grande Guerra e, nel caso non lo fossero già, erano in procinto di diventare famosi.

Riguardo agli aerei, il Nieuport-Delage che aveva vinto era derivato da un caccia, mentre i Fiat derivavano da aerei da bombardamento. Pertanto, l'impresa di Brach Papa, arrivato a soli cinque minuti di distacco da Sadi-Lecoïnte, fu notevole.

Alla ricerca di aneddoti, si può notare che curiosamente i risultati “sulla terra” e in cielo furono molto simili: le macchine Fiat terminate al terzo e al secondo posto, battute da quelle francesi. Si può inoltre osservare che se il Fiat BR è stato progettato da Celestino Rosatelli, il progettista del suo motore A14 fu Giulio Cesare Cappa, il padre della Fiat 802 da Gran Premio! Infine, a differenza del Gran Premio automobilistico, quello aeronautico non portò alcuna rivoluzione tecnica: tutti gli aerei erano biplani a carrello fisso, il motore Hispano-Suiza vittorioso era stato progettato nel 1915, e il Fiat A14, allora uno dei più potenti al mondo (700 CV), era apparso nel 1917.

23. Jean Liron, “Les Avions Nieuport”, *Aviation Magazine International*, n. 700-703, dal 15 febbraio al 1° aprile 1977

Dopo il Gran Premio

Le altre corse nel meeting del 1921

Alessandro Silva

Il Gran Premio delle vettuette 8 settembre

L'altra corsa internazionale del meeting oltre al Gran Premio d'Italia fu il **Gran Premio Vettuette**. La suddivisione delle macchine da corsa in classi era antica quanto l'automobilismo sportivo. Inizialmente, le vetture venivano classificate tra *Voitures* (o *Grosses Voitures*), *Voitures Légères* e *Voiturettes*, termine, quest'ultimo, nato verso la fine del XIX secolo, con il peso come principale discriminante. L'introduzione del Grand Prix nel 1906 portò con sé la classe delle vetture da Grand Prix, costruite secondo una "Formula" che prese il posto delle *Voitures* e delle *Voitures Légères* per ciò che concerneva le macchine da corsa. La classe delle *Voiturettes* da corsa aveva avuto da tempo uno status indipendente e, con le gare delle Ardennes del 1902, una classificazione secondo la cilindrata. Questa classe ottenne un crescente successo con la serie di corse per la Coupe de l'Auto e divenne una "Seconda Formula" quando l'A.C.F. organizzò la corsa di supporto al Grand Prix del 1908, riservandola alle *voiturettes*. Il limite di cilindrata della classe fu molto variabile, dipendendo dagli organizzatori di ciascuna corsa.

Alla ripresa post-bellica, la prima corsa internazionale per le *voiturettes* fu organizzata a Le Mans nel 1920 con un limite di cilindrata di 1.400 cc e fu dominata dalla Bugatti Tipo 13. Il limite di cilindrata per la corsa di Brescia fu portato a 1.500 cc e questo spinse Bugatti a ripensare i motori usati a Le Mans l'anno precedente. Furono meticolosamente preparati cinque châssis corti, tipo 13 simili a quelli visti a Le Mans, ma dotati di un motore nuovissimo di 1.453 cc (alesaggio x corsa, 68x100 mm). Il motore tipo 13, 4 cilindri ad albero a camme in testa, quattro valvole per cilindro, doppia accensione, era stato quindi rialesato da 66 a 68 mm, ma le vere novità erano un albero a gomiti smontabile in tre pezzi, ruotante su cuscinetti a sfera (utilizzati ancora raramente nell'industria automobilistica) e le bielle (lavorate in due pezzi) montate su cuscinetti a rulli Hoffmann di 11 mm¹.

Quattro delle vetture avrebbero partecipato alla corsa, una essendo tenuta di riserva. I piloti erano **Pierre de Vizcaya**, con meccanico a bordo Etienne, e i mec-

canici collaudatori **Ernest Friderich**, alsaziano, con meccanico a bordo Xavier Rottfrisch, quindicenne, **Michele Baccoli**, italiano, con meccanico a bordo Ernst, e un altro italiano, **Pietro (Pierre) Marco** da poco arrivato a Molsheim, con meccanico a bordo Berchet.

Gli avversari italiani della squadra Bugatti erano la squadra della nuova marca bresciana **O.M.** (fondata nel 1917 dall'assorbimento dello stabilimento Züst di Brescia da parte delle milanesi Officine Meccaniche), con quattro macchine, la torinese **Chiribiri** con tre, mentre con un solo esemplare si presentavano al via la **Restelli** e la **S.-B.**

L'esordio della squadra ufficiale O.M. avvenne dunque alla porta di casa, e la presenza del Direttore tecnico Ingegnere Fuscaldo e di tutto lo staff dirigenziale durante le prove, già il 20 di agosto, testimonia dell'importanza posta sulla partecipazione a questa gara. "Buonissima impressione hanno fatto le O.M. capaci di realizzare una media chilometrica di 120"². Le tre O.M. ufficiali si schierarono dunque alla partenza con **Nando Minoia** (meccanico Gambiani), **Giuseppe Morandi** (meccanico Novoli), **Vincenzo Coffani** e una quarta con l'agente milanese della marca, **Pietro Iliprandi**. Le O.M. erano tutte designate come tipo 465 12/15 HP, come il modello di serie che era in corso di sviluppo, ma in realtà le tre vetture ufficiali avevano un motore 4 cilindri di cilindrata 1.495 cc, per 69x100 mm di alesaggio per corsa, con valvole monolaterali, dotato di doppia accensione e con scarico dalla parte opposta di quello del modello di serie e anche del modello corsa dell'anno successivo.

Questo motore era totalmente differente da quello 12/15 HP, poi tipo 465, di serie, che aveva dimensioni alesaggio per corsa di 65x100 mm, per 1.327 cc, e che rendeva 18 HP. La potenza stimata del motore delle vetture ufficiali di Brescia era invece di circa 34 HP a 3.600 giri. La macchina di Iliprandi era un telaio di serie modificato. Le O.M. ufficiali rendevano circa 200 kg di peso alle Bugatti. Anche le Chiribiri erano specialmente costruite per questa corsa. Sul telaio del tipo 12 HP era montato un motore di dimensioni 75x84,8 mm, per 1.499 cc. I piloti erano **Jack Scales**, inglese, già pilota ufficiale Fiat (meccanico G. Pastore), "**Deo**" Chiribiri (meccanico Lanzzone) e **Maurizio Ramassotto** (meccanico Aghemio).

1. Lettera di Pierre Marco a H.G. Conway del 28.11.1960 riportata da Norbert Steinhauser, *Ettore Bugatti, l'artisan de Molsheim*, Editions Bugatti book Lionel Decrey, Corseau, Suisse, 2008, vol 2, pag. 154.

2. *La Sentinella di Brescia*, 20 agosto 1921.

La **Restelli Tipo R** era un prototipo di vettura sportiva costruita da **Enrico Restelli** presso le Officine Meccaniche Isolabella, da lui dirette. La macchina aveva un motore 4 cilindri monoblocco a valvole in testa, di 66x109 mm di alesaggio per corsa, che nel modello previsto per la serie avrebbe sviluppato 24 HP.

La **S.-B.** era una vetturetta costruita da **Eugenio Silvani** e Alfredo Botta a Milano. Nelle "storie" riguardanti la Settimana di Brescia, molta confusione fu creata dal fatto che Eugenio Silvani nelle gare precedenti aveva utilizzato una Diatto-Bugatti, da lui preparata, a volte chiamata nelle cronache Bugatti-Silvani, con la quale aveva fra l'altro vinto il primo Circuito del Garda pochi mesi prima. La S.-B. aveva invece un motore a doppio albero a camme in testa montato su un basamento di motore Bugatti a 8 valvole. La vettura era guidata da Silvani con Botta a bordo.

Le partenze iniziarono alle sette di mattina, per coppie di vetture. Il pubblico era numeroso e durante la gara vi furono esibizioni acrobatiche degli aeroplani che avevano partecipato al Grand Prix. Dopo cinque giri, con Ramassotto e Restelli già ritirati, Friderich era in testa alla media di 118 km/h, seguito da vicino da de Vizcaya (a 22 secondi) e da Silvani a 37 secondi. Una foratura obbligò Friderich a rallentare durante il decimo giro. Di conseguenza de Vizcaya passò in testa davanti a Silvani, brillantissimo a soli cinque secondi, e a Marco. Friderich passava in quarta posizione. De Vizcaya accelerava, Friderich seguito da Baccoli superava Marco mentre Silvani doveva ritirarsi al tredicesimo giro. Quattro Bugatti si trovavano dunque nelle prime quattro posizioni. Timoroso che la vettura di de Vizcaya, fortemente sollecitata, dovesse ritirarsi come a Le Mans l'anno precedente, Bugatti gli ordinò di fermarsi per alcuni minuti, cosicché Friderich vinse in 2h 59' 18,4", con un minuto e 18" di vantaggio su de Vizcaya, segnando la media stupefacente di 115,8 km/h, in aumento costante durante la corsa. Baccoli era terzo a sei minuti e Marco quarto a 9. Minoia con la prima delle O.M. arrivò quinto a 13 minuti davanti a Morandi, Coffani e Iliprandi. Le vetture delle altre marche si erano tutte ritirate.

Gli châssis Bugatti utilizzati a Brescia erano più di un'evoluzione del tipo 13 e i numerosi cambiamenti nei particolari riguardavano non solo il motore, ma anche trasmissione, telaio, sospensioni. I cinque motori utilizzati a Brescia furono smontati e rimasero in fabbrica, gli chassis rivenduti con motori a 16 valvole normali³. Contrariamente a quanto spesso si legge, con "**tipo Brescia**" si volle denominare un modello che entrò in produzione nel 1923, non subito dopo la corsa. Esso aveva ricevuto l'evoluzione di trasmissione, telaio, sospensioni viste a Brescia, ma il moto-

3. V. lettera di Pierre Marco, a nota 20

re a 16 valvole aveva un alesaggio portato a 69 mm. A differenza di quelli visti a Brescia, l'albero motore (sempre smontabile in tre pezzi) ruotava su due cuscinetti a sfera e una bronzina (sul supporto anteriore). La produzione del tipo 13 a 16 valvole (e suoi derivati tipo 22, 23 etc.), iniziata nel 1920, continuò fino al febbraio 1923 con motori di dimensioni 66, 68 oppure 69x100 mm, con telaio di serie. Questi tipi erano denominati **tipo 13** (22, 23 etc.) **16 valvole**. Pochi di questi esemplari preparati dopo il 1921 per clienti sportivi godettero del suffisso "Brescia" dopo il nome "tipo 13 16 valvole", che era determinato dal tipo di telaio a passo corto⁴. Le difficoltà causate agli storici dalla denominazione variegata e talvolta inconsistente della fabbrica Bugatti nel caso del Tipo 13 sono evidenti. Le vetture portate da Bugatti a Brescia "*simbolizzano un cambiamento d'epoca per Bugatti... [esse] segnano l'inizio di un nuovo periodo tecnologico. Adattato alla produzione in serie nel 1923, questo modello contribuirà molto alla rinomanza della casa Bugatti ed alla diffusione dei prodotti di Molsheim*"⁵.

Va osservato tuttavia che queste erano le ultime serie di un modello che aveva visto la luce nel 1910 e nonostante l'evoluzione ora descritta, aveva degli aspetti idiosincratici tipici del "*Patron*". Egli, a ragione, giudicò tuttavia sufficienti per il successo commerciale i successi sportivi di Le Mans del 1920 e di Brescia del 1921. Infatti la Bugatti non partecipò al Gran Premio Vetturette di Le Mans, poche settimane dopo la corsa di Brescia, vinto dalla Talbot 1500 4 cilindri, che avrebbe dominato la classe 1.500 per alcuni anni a venire. Il successo commerciale portò alla costruzione di quasi 300 esemplari del modello T13 all'anno, di cui 711 Tipo 13 16 valvole tra il 1920 e il 1923 e 1295 Tipo Brescia tra il 1923 e il 1926 (anno in cui però se ne costruirono molte meno).

Le due corse di vetturette del 1920 a Le Mans e del 1921 a Brescia sono considerate l'inizio dell'epopea Bugatti come produttore di macchine da corsa o di alta gamma, suscitando una vastissima pubblicistica storica, che presenta risultati a volte discutibili⁶.

Notizie sui piloti

Pierre **de Vizcaya** (Altorf, Alsazia, 5/7/1894 - Parigi,

4. Steinhauser, op cit. vol. 3 p. 169-171

5. Steinhauser, op cit. vol. 3 p. 163

6. Si veda ad es. Griffith Borgeson, in *75mo anniversario del 1° Gran Premio d'Italia*, AISA, monografia 28, Torino 1996, in cui l'autore vuole trovare una relazione diretta del motore Bugatti Tipo 13 del 1910, con quello dell'Isotta-Fraschini tipo FE del 1908. Sembra un enunciato destinato a *épater les bourgeois*, piuttosto che basato su evidenza storica e tecnica. Egli riprende una teoria nata "*sulla scorta di illazioni assolutamente arbitrarie*" già confutata con chiarezza da A.T. Anselmi op. cit. p. 194.

16/7/1933) figlio di un finanziere di Bugatti ed in quel momento agente parigino della marca. Corse dal 1920 al 1926 anche in Gran Premi, come pilota ufficiale Bugatti.

Ernest **Friderich** (Parigi, 23/10/1886 - Nizza, 22/1/1954). Meccanico capo-collaudatore, uomo di fiducia di Bugatti, fu anche il vincitore della corsa *voiturettes* di Le Mans del 1920. Pilota di Grand Prix.

Michele **Baccoli** (Anfo, Brescia, 27/9/1866 - ...). Meccanico-collaudatore. Riuscì a portare a Milano alcune macchine da Molsheim, allo scoppio della Grande Guerra, nel 1914. Ritornato a Molsheim dopo la guerra rientrò presto a Milano, assumendo per qualche tempo la rappresentanza della marca.

Pietro "Pierre" **Marco** (Colleretto Parrella, Torino, 22/7/1896 - Molsheim, 29/9/1979), buon pilota-collaudatore, entrato in fabbrica nel 1919 assunse sempre maggiore importanza, esercitando una forte influenza su Roland Bugatti, figlio di Ettore, dopo la morte del fratello maggiore Jean. Lasciò la fabbrica nel 1958.

Vincenzo **Coffani** (Castiglione delle Stiviere, Mantova, 21/9/1892 - Brescia, 20/6/1936) era buon pilota e meccanico collaudatore O.M. durante gli anni Venti. Vincitore di una Coppa delle Alpi.

Pietro **Iliprandi** era socio dell'Agenzia di vendita delle Automobili O.M. in Foro Bonaparte a Milano, ed aveva una grande stazione di servizio in viale Monza. J.E. "Jack" **Scales** (Leytonstone, London, 29/1/1886 - Surbiton, Surrey, 23/10/1962). Pilota di Grand Prix. Corse per le Squadre ufficiali Fiat, Eric Campbell, Chiribiri, Talbot.

"**Deo**" (Amedeo Chiribiri, Venezia, 25/12/1897 - Torino, 6/10/1938) figlio del titolare e buon pilota. Molto attivo nelle corse italiane del primo dopoguerra si ritirò nel 1926.

Maurizio **Ramassotto** (Sangano, Torino, 7/11/1887 - Torino, 1/7/1951) Socio e collaudatore della Chiribiri. Pioniere dell'aviazione torinese. Corse in auto tra il 1921 e il 1923 con vetture della marca.

Enrico **Restelli** (Olgiate Olona, Varese, 20/2/1885 - Milano, 17/2/1956) Titolare della fabbrica di motori avio e automobili Rebus 1909 (con Buzio). Capo esperienze alla Bianchi 1909-1919. Direttore Tecnico Società Motori Avio Anzani. Officine meccaniche Isolabella. Corse con la Restelli Tipo R tra il 1920 e il 1922.

Il chilometro lanciato, 7 settembre Il Gran Premio Gentlemen cat. B, 11 settembre, e cat. A, 12 settembre

Il meeting del Gran Premio d'Italia comprese anche una gara di Formula Libera come evento di chiusura che si disputò la domenica successiva al Gran Premio, l'11 settembre.

La corsa, nonostante fosse risultata più scarsa di contenuti tecnico-sportivi del Gran Premio e del Gran

Premio Vetturette, fu tuttavia molto interessante in quanto diede un panorama praticamente completo dei protagonisti, piloti e macchine, dell'automobilismo sportivo nazionale nei primi anni Venti.

La gara si articolava in due prove: una di qualificazione, consistente in un chilometro lanciato, e il Gran Premio Gentlemen vero e proprio, che fu inoltre sdoppiato su richiesta dei piloti della classe 2 litri (cat. A) che ottennero di correre per loro conto l'indomani, 12 settembre. Possiamo descrivere le macchine partecipanti alla gara della categoria B, oltre 2.000 cc, suddividendole in varie categorie basate sulle loro caratteristiche. (La cifra tra parentesi, dopo il nome del pilota, indica il numero di gara della sua vettura).

a. Nuove macchine.

Ceirano CS2 (15-20 HP) Era la versione sportiva del modello C1. Dotata di motore monoblocco 4 cilindri in linea di alesaggio x corsa di 75x130 mm, per 2.297 cc, doppio albero a camme nel basamento, con disposizione delle valvole bilaterale. L'unità forniva 22/25 HP a 1.500/2.000 giri (pilota **Ernesto Ceirano** (22), **Tommaso Saccomanni** (23)).

Alfa Romeo ES (20/30 HP). Fu l'evoluzione sportiva della serie E del modello 20-30 HP, progettata da Merosi nel 1913/14, una costosa vettura da turismo veloce. Dotata di motore monoblocco 4 cilindri in linea di 102x130 mm, per 4.250 cc. Un albero a camme nel basamento, azionato a catena, valvole laterali. Il motore sviluppava 67 HP (Pilota **Maria Antonietta Avanzo** (2), **Franco Caiselli** (4)).

Mercedes 28/95. Vettura da turismo ad alte prestazioni adattata a corsa. 6 cilindri in linea, albero a camme in testa, 105x140 mm, 7.280 cc, 99 HP a 1.800 giri. (Pilota **Mario Galleani** (18)).

b. Vetture del Grand Prix de l'ACF 1914

Mercedes 115 HP. Motore 4 cilindri in linea di alesaggio x corsa 93x165 mm, per 4.483 cc. Potenza max 105 HP a 3.100 giri, 3 candele per cilindro. Un albero a camme in testa. Albero motore su cinque supporti con cuscinetti a frizione di metallo bianco. (Pilota **Giulio Masetti** (1)). La macchina di Masetti aveva partecipato al Grand Prix de l'ACF del 1914.

Alfa Romeo. Motore 4 cilindri in linea di alesaggio x corsa 100x143 mm, 4.490 cc, due alberi a camme in testa. Monoblocco in ghisa, carter in lega. Quattro valvole per cilindro e due carburatori verticali. Rivista nel dopoguerra, forniva 100 HP (1921), rispetto agli 88 originari, ritenuti non sufficienti per il Gran Premio del 1914, a cui quindi non partecipò. (Pilota **Giuseppe Campari** (11)).

Fiat 14B/S57 4 cilindri monoblocco con camere di scoppio emisferiche e due valvole per cilindro. 4.492cc, 135 HP a 3.500 giri. (Pilota **Felice Nazzaro** (12)).

c. Vetture per le 500 miglia di Indianapolis del 1917 (non disputata). Formula dei 300 pollici cubici (4.916 cc) di cilindrata massima

Fiat 14B/S57A. Motore bi-blocco 4 cilindri in linea di alesaggio x corsa 104x143 mm per 4.859 cc, cilindri con camicie d'acciaio saldate. Albero a camme in testa, 4 valvole per cilindro, camere di combustione a tetto, quattro candele per cilindro. Presenta fortissime similarità col motore avio A12, piuttosto che con il motore della macchina Grand Prix 1914. (Piloti **Paolo Carlo Niccolini** (8), **Gastone Brilli Peri** (9))⁷.

d. Vetture con motore d'Aviazione⁸

Isotta Fraschini Speciale. Costruttore Alfieri Maserati. Motore 4 cilindri in linea ottenuto da una bancata di cilindri del motore V8 Hispano Suiza tipo 8. Dimensioni 120x140 mm per una cilindrata totale di 6.333 cc. Telaio Isotta Fraschini, trasmissione cardanica Itala, ponte posteriore Itala, cambio SCAT. Era la macchina che contribuì a far nascere la fama di Alfieri Maserati come pilota-costruttore. (Pilota **Alfieri Maserati** (14)).

M. Costruttore Guido Meregalli. Motore Colombo Avio 110D, 6 cilindri in linea con un albero a camme in testa, 120x160 mm, per 10.857 cc. Montava un singolo carburatore Zenith e aveva doppia accensione con due candele per cilindro e due magneti. Era stato progettato dalle Officine meccaniche Colombo nel 1916. Non si hanno notizie sul telaio, un'ipotesi è che fosse quello della Nazzaro GP in possesso di Meregalli (Pilota **Guido Meregalli** (13)).

Munaron. Costruttore Ramiro Munaron. Motore Fiat Avio A.10, 6 cilindri in linea con camicie d'acciaio saldate, realizzato in tre blocchi di due cilindri che erano imbullonati sul basamento di alluminio, cilindrata di circa 9,5 litri e potenza 100 HP. (Pilota **Ramiro Munaron** (20) non partito).

SCAT 120 HP. Il catalogo SCAT per il 1921 offriva la 120 HP da competizione, dotata di motore quattro cilindri in linea monoblocco di dimensioni 140x150 mm per una cilindrata di 9.236 cc. Erano le dimensioni esatte dell'alesaggio e della corsa e metà della cilindrata del motore V8 Hispano Suiza nella variante 8F che era stata costruita su licenza dalla SCAT durante la guerra. Altre caratteristiche erano una frizione monodisco a secco e la trasmissione cardanica; le sospensioni erano a balestre semiellittiche sulle quattro

7. Si veda Sébastien Faurès Fustel de Coulanges, *Fiat en Grand Prix*, ETAI, 2009, pagg. 33-34.

8. Si veda Alessandro Silva, *Auto italiane con motore aeronautico negli anni Venti* in Monografia AISA 106, Torino, 2014, e, idem, "Italian aero-engined specials of the 1920s", *The Automobile*, Vol 32, #1, March 2014.

ruote, i freni solo sulle ruote posteriori. Il telaio pesava 1.500 kg. (Pilota **Luigi Angelini**, non qualificato).

e. Altre vetture d'anteguerra

Alfa Romeo 40-60 HP. 4 cilindri in linea bi-blocco, 110x160 mm per 6.082 cc, testa fissa con camere di scoppio emisferiche. Potenza max 82 HP a 2.400 g/m due carburatori verticali. (Pilota **Enzo Ferrari** (19) non partito, incidente in prova). Infine, dell'**Itala** di **Emilio Materassi** (21) non si hanno notizie certe. Poiché correva nella classe oltre 4.500 cc, si trattava probabilmente di un modello d'anteguerra.

I numeri di gara indicati si riferiscono al Gran Premio e sono differenti da quelli usati nel chilometro lanciato, il che ha procurato imbarazzanti errori nell'identificazione delle macchine in molte fotografie.

La base del chilometro lanciato fu tracciata sul rettilineo della Fascia d'Oro, e la classifica e la qualificazione per il Gran Premio Gentlemen era ottenuta con la media dei due tempi di percorrenza del chilometro nelle due direzioni. Il risultato migliore fu ottenuto da Carlo Niccolini con 20,3" a 177,3 km/h con la Fiat "Indy" seguito da Gastone Brilli Peri, 21,1", con l'altro esemplare della stessa macchina, da Giulio Masetti con la Mercedes GP, primo della classe 4.500 con 22,3" e da Ramiro Munaron con la sua Speciale in 23,2". La classe 3.000 fu vinta da Ernesto Ceirano con 28" e la 2.000 da Franz Conelli con la Diatto-Bugatti con 30,1". Ettore Bugatti aveva corso *en amateur* fuori classifica con la T13 di riserva con il tempo di 28"2 a 126,8 km/h. Il tempo di Niccolini era il migliore ottenuto da sempre in Italia dopo quello di Franz Hörner sulla Blitz Benz da 20 litri segnato a Vercelli nel 1913, con 18,8".

Angelini e Tonello (su Tonello 2 litri) non si qualificarono mentre la macchina di Meregalli prese fuoco, ma fu ammessa comunque al Gran Premio, come Saccomanni, la cui nuovissima Ceirano arrivò al circuito solo alla vigilia della gara. Enzo Ferrari non partecipò avendo investito in prova una mandria di mucche, distruggendo la macchina, e anche Ramiro Munaron non partì nonostante la buona prova offerta nel chilometro.

La qualità dei piloti alla partenza era assai meno eterogenea di quella delle macchine. Fra essi troviamo futuri vincitori di Gran Premi, come Campari, Brilli Peri e Materassi; piloti di Grand Prix come Masetti, Alfieri Maserati e Meregalli; vincitori di Targhe Florio come Ceirano e ancora Masetti, Materassi e Meregalli; la brillante meteora Niccolini e gentlemen competenti come Saccomanni. Più sporadica fu l'attività sportiva di Caiselli e Galleani, mentre l'attrazione mediatica era fornita da Maria Antonietta Avanzo, esperta e già notissima. Infine uno dei più grandi dell'epoca, Felice Nazzaro, che era molto atteso, arrivò al traguardo fuori tempo massimo.

La gara si sarebbe svolta su 25 giri. La combinazione auto/pilota favorita era quella di Masetti con la Mercedes, ma Niccolini si era dimostrato velocissimo sul chilometro lanciato. Masetti prese infatti la testa per cederla a Niccolini al settimo giro dopo una sosta ai box di tredici minuti per il cambio delle candele, ma Niccolini si ritirò al decimo giro con la macchina in fiamme ai box per un maldestro rifornimento di benzina, cosicché Campari tenne il comando fino al ventesimo. Masetti non riusciva ad avvicinarsi per ripetute noie meccaniche che lo costrinsero ad un'altra fermata seppure più breve, ma al ventesimo giro vi fu l'improvviso rallentamento di Campari che transitò con il vantaggio ridotto a tre minuti e fu superato nel giro successivo per poi ritirarsi a due giri dalla fine. Campari non volle o non seppe regolare la sua andatura sul notevole vantaggio conseguito su Masetti, non risparmiò la macchina e cominciò ad accusare noie meccaniche verso il 19mo giro. Masetti, presa la testa, vinse tranquillamente nonostante problemi di accensione, che lo avevano fatto fermare due volte ai box e il cambio bloccato in presa diretta negli ultimi giri. La percentuale dei ritiri fu enorme. Al decimo giro vi erano ancora dieci concorrenti, ridotti a sei al tredicesimo e quattro all'arrivo. Per metà gara, il circuito apparve semivuoto. Saccomanni arrivò secondo, a un quarto d'ora, dopo una gara regolarissima, su una macchina pressoché di serie e Antonietta Avanzo, terza, anch'essa dopo una prova regolarissima. Il suo meccanico a bordo era un giovanissimo Giulio Ramponi, destinato ad una grande carriera. Maserati fu l'ultimo degli arrivati, in quarta posizione, attardato da noie al motore. La media di Masetti, 115,7 km/h, risultò marginalmente inferiore a quella di Friderich, nella corsa per voiturettes; compì il suo giro più veloce a 139,2 km/h.

La terza sconfitta delle macchine italiane in una settimana non fu digerita dalla stampa, caratterizzata da un alto grado di sciovinismo dovuto alla situazione politica interna ed internazionale.

I commenti riguardo i piloti italiani del Gran Premio Gentlemen furono feroci: *"Non le macchine, e tantomeno le macchine italiane, ma gli uomini salvo rarissime eccezioni [...] sono stati impari al compito. Se l'ultima grande prova [...] è finita come le precedenti con una vittoria straniera la colpa ne va attribuita per la massima parte ai guidatori insufficienti, non tanto nella materiale abilità di guida, quanto in tutta la condotta della corsa [...]. Gentlemen o professionisti, dilettanti o uomini del mestiere [...] sono stati questa volta quasi tutti ugualmente mediocri, deficienti non di impeto non di ardimento, ma di serietà, di cautela, di previdenza, di esperienza. Hanno agito come novizi che si lasciano trasportare dall'ardore del momento o come spensierati, troppo alla leggera e superficialmente"*⁶⁹.

9. *Motori. Aerei. Cicli e Sports*. 14 settembre 1921.

Il giorno successivo, lunedì 12, ebbe luogo la corsa delle vetture fino a due litri. Curiosamente, nessuna delle nove macchine partenti raggiungeva la cilindrata massima. Il gruppo più numeroso era costituito da tre **O.M.** del modello di serie 12/15 HP "adattato corsa" iscritte da privati (piloti **Mario Danieli**, **Piero Iliprandi** e **Luigi Desio**). Vi erano poi una **Bianchi T12** 1.700 cc (4 cilindri monoblocco, valvole monolaterali, albero a camme nel basamento), pilotata da **Giulio Sirtori**, una tedesca **Wanderer W4** 1.300 cc (4 cilindri, valvole in testa, 17 HP a 2.000 giri; pilota **Ferruccio Cercignani**) e due **Ansaldo** Tipo 4, 1.800 cc (4 cilindri, albero a camme in testa, 35 HP a 3.000 giri), con **Filippo Ardizzone** e un non più giovanissimo quasi esordiente proveniente dalla campagna mantovana, chiamato **Tazio Nuvolari**, la cui presenza passò completamente inosservata. Chiudevano il lotto una **Buriani**, vettura speciale costruita a Bologna su meccanica Ansaldo, pilotata da **Carlo Gambetti**, e la macchina più veloce, la **Diatto-Bugatti** di **Franz Conelli**. Un accordo tra l'agente parigino della Diatto, Pabanel, e la fabbrica Bugatti aveva consentito il montaggio di un radiatore Diatto su una piccola serie di telai T22 (passo lungo) con motore di 68x100 mm, 16 valvole. Nei cataloghi Diatto, era designata come Tipo 30, ma non era fabbricata su licenza a Torino, come si trova spesso scritto. La macchina di Conelli montava uno speciale assale anteriore, fuso dalla Diatto. Cornelio **Tonello** infine, non si era qualificato sulla macchina da lui costruita con Guido Merregalli.

Franz Conelli, che era stato assistito da Ettore Bugatti in persona sulla linea di partenza, prese subito la testa per non lasciarla mai per i 20 giri della corsa. Dopo 10 giri erano rimaste in gara, oltre a Conelli, solo le tre O.M. e la speciale di Gambetti, attardata, che si ritirò al 16° giro. Danieli arrivò secondo a sei minuti seguito da Iliprandi, a sua volta staccato di altrettanto dal compagno di squadra, e da Desio. La media di Conelli, 109,1 km/h, gli avrebbe consentito di terminare secondo nel GP Gentlemen.

Notizie sui piloti

Tommaso **Sacomanni** (Verona, 23/7/1883 - Milano, 17/1/1937) Attivo 1920-28, con Ceirano, Amilcar e Bugatti.

Franco **Caiselli**. Udinese, pilota dilettante attivo 1921-22, 1924 e 1927. Acquistò nel 1922 la famosa Packard ex-Avanzo.

Mario **Galleani**, pilota dilettante milanese, attivo con la stessa Mercedes del Gran Premio Gentlemen nel 1921 e 1922.

Paolo Carlo **Niccolini Aman** (Firenze, 27/12/1894 - ivi, 6/2/1961). Pilota dilettante assai promettente, più veloce di Brilli Peri con macchina uguale, fu attivo solo dal 1921 al 1923, operando un brevissimo ritorno nel 1931.

Guido **Meregalli** (Romagnano Sesia, Novara 12/7/1895 - Milano, 22/1/1960). Commerciante. Pilota di primo piano, vinse la Targa Florio nel 1920, oltre a tre edizioni del Circuito del Garda. Pilota ufficiale Diatto nel 1922. Attivo dal 1919 al 1924, con una fugace partecipazione nel 1939.

Ramiro **Munaron** (Padova, 19/1/1885 - Torino 27/11/1955). Commerciante di automobili e industriale. Attivo 1919 - 1921 e poi esclusivamente nella Mille Miglia dal 1927 al 1929 e nel 1932.

Luigi **Angelini**, romano. Pilota dilettante attivo dal 1920 al 1926 su SCAT, Lancia, O.M., Alfa Romeo.

Mario **Danieli**. Industriale siderurgico. Pilota di buona classe, specialista delle corse di lunga distanza. Pilota ufficiale O.M. 1921/1930.

Giulio **Sirtori**. Direttore commerciale della fabbrica Bianchi. Partecipò alla New York-Parigi del 1908 con la Züst.

Ferruccio **Cercignani** (Napoli, 23/7/1883 - San Giovanni Valdarno, Arezzo, 29/6/1924). Fiorentino. Agente Wanderer per Toscana, Marche, Umbria. Morì investito durante una gimcana. Molto attivo su auto Wanderer 1920-24.

Filippo **Ardizzone** (n. a Voghera) Noto meccanico da corsa. Costruttore di vetture speciali. Lavorò a Milano, Firenze, Viareggio e aprì infine un'officina a Torino. Come pilota fu attivo dal 1914 al 1932 su Diatto, Lancia, Ansaldo, Fiat, Aquila Italiana, Maserati e Delage Spl.

Carlo **Gambetti**, bolognese. Pilota dilettante, attivo 1921/27 con Ansaldo e Bugatti.

Franz **Conelli** (Francesco Conelli de' Prosperi, Belgirate, Novara, 26/8/1886 - [1965 vivente]). Negli anni Venti investì per passione in Diatto, FAST, Itala dopo averlo fatto per l'Aquila Italiana prima della guerra. Corse sporadicamente tra il 1914 e il 1922 con Aquila Italiana, Diatto-Bugatti, Fiat 501 e la Ballot Indy 4.9L, poi venduta a Brilli-Peri, con buon successo. Riapparve per una gara nel 1925 al volante della Bugatti T35 del fratello Caberto. Detenne il record di velocità con motoscafo nel 1914, barca "Sciata" con motore Fiat 300 HP, ottenuto nelle acque di Monaco.

Cornelio **Tonello**. Meccanico Capo-officina di una fabbrica di aeroplani. Progettista e costruttore dell'automobile Tonello, finanziata da Meregalli.

Dopo il Gran Premio

Via da Brescia

*"Ed ecco terminato questo meeting di Brescia, di cui la magnifica organizzazione è stata oggetto dell'ammirazione generale. Vi è stato dello sport bello e buono e ognuno porta con sé un eccellente ricordo di questa manifestazione perfetta sotto ogni punto di vista"*¹⁰. Lodatissima dalla stampa internazionale¹¹

10. Charles Faroux, in *L'Auto* del 12 settembre.

11. V. ancora *L'Auto*, 7, 8, 20, Settembre, 1921, Autocar,

l'organizzazione incontrò tuttavia diverse difficoltà, di cui le principali si possono riassumere in alcuni punti. Problemi di afflusso degli spettatori. Stimati a 200.000, ma secondo molte fonti assai di più, gli spettatori si erano riversati sul circuito. Quasi tutte le auto esistenti nella provincia di Brescia e diverse altre dall'Italia settentrionale avevano intasato i parcheggi. *"Nella notte tra il 3 e il 4 pareva proprio che sulla strada Brescia-Montichiari marciasse un pezzo d'Italia [...]. Se le automobili fossero cinquemila o diecimila [...] nessuno si è assunto la mastodontica fatica di contarle: avrebbe dovuto piantarsi all'ingresso della pista alle ore 22 del tre settembre e contare fino alle 10 del quattro"*¹². La stampa, esterrefatta, descrisse l'immane ingorgo al ritorno dopo la fine del Gran Premio, per cui furono necessarie diverse ore per rientrare dal circuito in città. Si tratta senza dubbio del primo ingorgo stradale di grande portata nella storia dei trasporti nazionali. Il Re d'Italia, presente alla corsa, riuscì ad evitarlo, perché seccatissimo per la sconfitta delle vetture italiane lasciò il circuito con anticipo.

Problemi di vigilanza sul tracciato. Buona parte del tracciato non era recintata. Era quindi abbastanza semplice assistere alle gare senza acquistare un biglietto. La lunghezza del circuito aveva bisogno di un numero di tutori dell'ordine elevato, impossibile da ottenere. La scarsa disciplina degli spettatori aveva causato pericolosi attraversamenti, fino a spingere alcuni a torearne davanti alle vetture.

Scarso interesse per la manifestazione aerea. Gli aerei volavano più in alto e più veloci rispetto a quelli della manifestazione del 1909, così erano assai più difficili da seguire. Inoltre la concomitanza con il Gran Premio Automobilistico aveva indotto gli spettatori a scegliere se stare col naso all'insù o seguire la corsa su terra. La formulazione degli handicap per la seconda gara degli aerei, a cura dei militari, fu fortemente criticata e l'eco di essa si spense quasi subito.

Disastro organizzativo delle gare motociclistiche. (*"Una giornata di disorganizzazione sportiva"*¹³). Il comitato aveva demandato l'organizzazione alla Federazione Motociclistica Italiana che a sua volta l'aveva affidata al club locale. Mancarono le segnalazioni, i cronometristi e persino la luce, perché fu sbagliato l'orario di partenza e gli ultimi giri si effettuarono con l'oscurità creando delle difficoltà enormi ai già scarsi cronometristi, che a lume di candela stilirono delle classifiche sicuramente inesatte, dando la stura ad una valanga di reclami. Non si può essere certi dei risultati ufficiali a tutt'oggi. Scrive *L'Auto* del 12 settembre: *"Il comm. Mercanti aveva passato la mano al Moto Club d'Italia, tra il dispiacere generale. Dov'era finito l'ordine e l'armonia che aveva regnato in questi giorni?"*. Si era rivelato impossibile per

17th September, 1921, e *Omnia*, Octobre 1921.

12. *L'Illustrazione Italiana*, 11 settembre 1921.

13. Titolo in la *La Stampa Sportiva*, 18 settembre 1921.

il pubblico seguire l'andamento delle gare, e gli spettatori a poco a poco lasciarono il circuito.

Come conseguenza di tutto ciò, era chiara l'opportunità di avere a disposizione un autodromo permanente. Arturo Mercanti, a nome dell'AC Milano, richiese al Comune di Brescia un'area per costruirlo a proprie spese, a condizione che la gestione fosse loro affidata. La richiesta, articolata in quindici punti ultimativi, vincolava il mantenimento del Gran Premio d'Italia a Brescia alla costruzione dell'autodromo ed alla sua gestione e non fu accettata.

Il circuito di Montichiari non fu subito abbandonato. Il comitato locale si riorganizzò con altre iniziative per fondare l'Ente Sportivo Bresciano che organizzò un meeting di corse automobilistiche dal 29 giugno al 1° luglio 1923. Esso comprendeva il Gran Premio Vetturette (1.500 cc) su 30 giri, il 29 giugno e il Gran Premio Vetture, il 1° luglio, corsa dello stesso tipo del GP Gentlemen di due anni prima. Il Gran Premio Vetturette ebbe un risultato di grande importanza nella storia della tecnica delle vetture da corsa, registrando la prima vittoria di una macchina con motore sovralimentato in un circuito, dopo quella sporadica della Chadwick a Filadelfia nel 1910, e la prima in assoluto in una corsa internazionale. “Alessandro Cagno scrisse la Storia, con la S maiuscola”¹⁴. Il primato fu ottenuto con la FIAT 803 con motore 403 bialbero e con molta faccia tosta pubblicizzata dalla casa come la vittoria di un modello 501S. Cagno registrò una media di 129.3 km/h che va paragonata ai 115.8 di Friderich con la Bugatti di due anni prima. La corsa di Formula Libera fu vinta da Carlo Masetti, il fratello di Giulio, su Bugatti Tipo 30, 8 cilindri 2 litri.

È rimasta poca traccia nella storia dell'automobilismo

14. Sébastien Faurès Fustel de Coulanges, op. cit. p. 90.

dell'impresa della piccola Fiat, oscurata dall'adozione, avvenuta poco tempo dopo, del compressore anche sulle vetture da Gran Premio tipo 805 della stessa Casa, ma della corsa di Formula Libera la traccia si è persa completamente. Questo è sorprendente in quanto il campo dei partenti era praticamente identico a quello delle altre corse nazionali di Formula Libera della stagione (ad es. Cremona, Montenero, Savio, Mugello) che sono sempre ricordate. Inoltre la gara, per la sua lunghezza, era una delle più difficili del calendario nazionale. Benché citata, oramai molto tempo fa, negli almanacchi semi-ufficiali di risultati dell'Automobile Club in lingua italiana¹⁵, la corsa è sparita da quelli molto più diffusi in lingua francese¹⁶ e inglese¹⁷. La vastissima copiatura, soprattutto di questo ultimo, in una miriade di siti Internet, ha fatto sì che questa gara è come se non avesse mai avuto luogo¹⁸.

Le gare di Montichiari del 1923 ebbero una normale risonanza nella stampa nazionale, ma nulla che potesse rivaleggiare con la fortuna mediatica e di pubblico delle prime manifestazioni monzesi e rimasero un tentativo fallito di rivalse bresciana. Uno sbocco positivo fu la costituzione dell'AC Brescia che allevò giovani dirigenti, come Renzo Castagneto, Aymo Maggi e Franco Mazzotti, tre dei quattro padri della Mille Miglia.

15. *Cinquant'anni auto e sport*, ACI, 1948 e Emanuele Alberto Carli, *Settant'anni di corse automobilistiche in Italia*, Ed. de L'Automobile, Roma 1967.

16. Edmond Cohn, *L'Historique de la Course Automobile*, 2ème Ed., Larivière, Paris, 1979.

17. Paul Sheldon with Duncan Rabagliati, Yves de la Gorce, *A Record of Grand Prix and Voiturette racing*, vol. 1, 1900/1925, St. Leonard Press, Bradford, 1987.

18. Si veda per tutti la voce “1923 Grand Prix Season” di Wikipedia.

Il creatore dell'autodromo Arturo Mercanti

Alessandro Silva

Più volte menzionato nelle pagine precedenti, Arturo Mercanti nacque a Milano il 25 aprile 1875 in una famiglia di origini bresciane. Fu una interessante figura di tecnocrate al servizio dell'associazionismo e in seguito del regime. Interpretò con l'azione quel sentimento del tempo permeato dall'idea di progresso originato dalla tecnica e in particolare dai nuovi mezzi di trasporto, occupandosi come loro sostenitore e lobbysta per la relativa industria, e come infaticabile organizzatore delle attività fisiche e sportive ad essi collegate (nuove forme di turismo, ciclismo, automobilismo, aviazione). Di questa cultura interpretò altresì le degenerazioni: arditismo, militarismo, interventismo che sboccarono ineluttabilmente nell'adesione al fascismo.

1895-1900 Impiegato alla Provincia di Brescia. Membro del TCCI (dal 1900 TCI, Touring Club Italiano). Pubblicista.

1898 Fondatore con Pasquale Rocchi della sezione di Brescia dell'Associazione Cicloturistica Audax.

1901 Organizzatore di marce Audax; compie il raid ciclistico Brescia-Ostenda e ritorno, quasi interamente in solitario.

1904 Organizza la gran marcia Audax Brescia-Sempione-Parigi. Organizza il raduno nazionale delle sezioni Audax ciclistiche e la mobilitazione delle nuove associazioni paramilitari ciclistiche, dando attuazione al volontarismo ciclistico a fini militari proposto dal fondatore dei Bersaglieri Ciclisti Luigi Camillo Natali. L'esercitazione dei ciclisti civili con reparti militari di bersaglieri era volta a difesa della sponda occidentale del lago di Garda contro un ipotetico nemico proveniente dalla sponda veronese.

1904 Chiamato a far parte del Comitato Organizzatore della I settimana automobilistica a Brescia. Organizza a latere una mobilitazione paramilitare di automobilisti con marcia sui passi alpini di confine. [I primi battaglioni di volontari ciclisti e automobilisti, riconosciuti dalla legge nel 1908 furono sciolti nel dicembre del 1915].

1905 Comitato organizzatore della II settimana automobilistica di Brescia.

1906 Organizza per il TCI i festeggiamenti del decennio dell'associazione.

1906-1915 È nominato, su proposta del vice-presidente Luigi Bertarelli, Segretario del Touring Club Italiano.

1907 Organizza le gare automobilistiche bresciane.

1908 Servizio volontario per la Croce Rossa al terremoto di Messina.

Mercanti e l'aviazione

1908 Entra nella Società di Aviazione Milano poi Società Italiana di Aviazione. Si schiera a favore dell'aeroplano nella diatriba col dirigibile. Vola con Wilbur Wright per un minuto e mezzo al Camp d'Avours presso Le Mans, il secondo italiano a sollevarsi da terra su un mezzo più pesante dell'aria. Scrive numerosi articoli sulla Rivista Mensile del TCI proponendosi come principale lobbysta dell'aeroplano.

1909-1915 Svolge opera indefessa di lobbysta per la nascente industria aeronautica italiana.

Organizzazione delle prime grandi manifestazioni aeree italiane

1909 Settembre, assume il coordinamento del Comitato Esecutivo e della Commissione Sportiva del I Circuito Aereo Internazionale di Brescia che si rivelerà un grande successo.

1909 Dicembre, partecipa all'organizzazione della Prima Esposizione Italiana di Aviazione patrocinata dalla Gazzetta dello Sport.

1910 Maggio, svolge la preparazione effettiva del Concorso Aereo Internazionale di Verona.

1910 Settembre, dirige in prima persona il Circuito Aereo Internazionale di Milano e organizza parallelamente i tentativi di passaggio aereo delle Alpi (Briga-Sempione-Domodossola) con logistica, preparazione dei campi di volo, collegamenti telefonici.

1911 Maggio, membro del comitato esecutivo del raid aereo Parigi-Roma a tappe e la manifestazione nazionale Torino-Milano-Torino.

1911, 22 novembre, partecipa alla fondazione dell'Aero Club d'Italia di cui diventerà in seguito (1923) presidente.

1913 Agosto, passeggero nel record mondiale per aereo con quattro passeggeri da Milano a Venezia, pilota F. Cevasco.

1913 Ottobre, organizzazione del Circuito dei Laghi, prima gara per idrovolanti in Italia.

Organizzazione di altre manifestazioni sportive

1910 Organizza con altri il raid motonautico Piacenza-Venezia.

1911 Organizza le prime manifestazioni sciistiche allo Spluga, Courmayeur, Roccaraso.

1912 Prima settimana di sport invernali a Ponte di Legno.

1913 Presidente del Consiglio Tecnico Sportivo della Gazzetta dello Sport e membro del comitato direttivo del quotidiano.

1914/15 Organizza le prime competizioni di sci-alpinismo.

1919/20 Ritorna alla Gazzetta dello Sport ed entra nell'AC Milano diventandone presto il direttore operativo.

1921/22 Posizione apicale organizzativa delle Corse bresciane. Conduce una campagna per l'utilizzazione del Parco di Monza per costruirvi l'Autodromo, incontrando forti resistenze locali. Riesce ad ottenere i permessi di costruzione per diretto intervento del governo, dopo diverse modifiche al progetto originale.

Mercanti e la guerra

1912 Parte per la Libia come ufficiale della Croce Rossa per organizzare la logistica delle nuove autoambulanze.

1915-1918 Richiamato come ufficiale dei Bersaglieri. Due volte ferito, due volte decorato con medaglia di bronzo. Distaccato nel 1917 presso il corpo aeronautico dell'Esercito. Consegue il brevetto di pilota nel settembre 1918 e assume il comando di squadriglie di bombardieri del Corpo Aereo Interalleato sul fronte francese.

Mercanti e il fascismo

Fu molto legato ad Attilio Longoni, anch'egli aviatore, fondatore e segretario cittadino del fascio milanese e segretario dei Fasci Italiani di Combattimento, che lo mise in contatto diretto con Mussolini, e ai piloti Locatelli e Finzi, con i quali formò il gruppo dei più stretti collaboratori di Mussolini in tema di aeronautica. Nel maggio 1920 era membro dell'Avanguardia Fascista e fece parte degli squadristi di via S. Marco. Nel 1922 metteva la sua automobile al servizio di Mussolini.

Mercanti organizzatore dell'Aviazione Italiana

1919 L'Ufficio Aviazione Civile del Ministero della Guerra gli affida il comando del "Reparto Sperimentale di Volo per le Comunicazioni Aeree". Compie il primo volo diretto Roma-Milano con passeggeri (30/1/1919), il raid Roma-Costantinopoli e 149 voli postali tra Roma e Napoli. È congedato durante il 1919.

1923/24 Chiamato da Mussolini alla direzione generale del Commissariato all'Aeronautica per le questioni riguardanti l'Aviazione Militare alle dirette dipendenze del vice commissario Finzi, il quale istituisce con decreto l'Arma Aeronautica di cui Mercanti diviene intendente generale, accentrando nelle sue mani tutti i poteri amministrativi, la gestione del personale, i rap-

porti con l'industria, la direzione dei servizi tecnici e logistici e la responsabilità dell'aviazione civile. Caduto in disgrazia Finzi, Mercanti presenta le dimissioni nel luglio 1924 che sono immediatamente accettate.

Il tramonto

1924 Ritorno all'automobilismo. Direttore di gara del GP Italia a Monza. Vicepresidente della CSAI (Commissione sportiva del RACI).

1927-1935 Partecipa a 8 edizioni della Mille Miglia.

1927 Abbandona la direzione generale della SIAS, la società di gestione dell'Autodromo di Monza, e la Commissione Sportiva del RACI. In entrambe viene sostituito da Vincenzo Florio.

1928 Mercanti organizzò una spedizione di ricerca dei superstiti del dirigibile Italia sui ghiacci del Polo Nord, raccogliendo i fondi attraverso l'AC Milano. I naufraghi furono localizzati, ma l'idrovolante di Mercanti (piloti Maddalena e Cagna) non poté ammarare. Successivamente, la durissima contrapposizione fra Nobile ed il governo finisce per coinvolgere Mercanti che aveva sostenuto sul piano organizzativo e finanziario la spedizione. La presenza di Mercanti nell'operazione è cancellata dal rapporto di Maddalena, nonostante egli appaia nelle fotografie che lo accompagnano.

1933 Ai margini della vita pubblica, Mercanti è menzionato in occasione della partecipazione ad un convegno per l'unificazione di norme per la circolazione urbana.

Presiede l'associazione nazionale mitraglieri, per la quale organizza gare di tiro a segno per mitragliatrici.

1935 Diviene per breve periodo membro effettivo italiano alla CSI (la Commissione Sportiva dell'AIACR, l'associazione degli Automobile Club Riconosciuti).

1935 Ultrasessantenne parte volontario per la Guerra di Etiopia. Come tenente-colonnello del corpo delle truppe somale, gli è affidato il comando dell'Autoreparto Caterpillar (il governo aveva dovuto acquistare trattrici Caterpillar americane, perché l'industria nazionale non ne produceva di adatte).

Il **6 luglio 1936** è ucciso in un'imboscata della guerriglia etiopica, durante un trasferimento in treno.

NOTE BIBLIOGRAFICHE

DEI TESTI DI ALESSANDRO SILVA

Sono stati consultati i seguenti giornali e riviste: *La Stampa Sportiva*, *Motori Aerei Cicli e Sports*, *La Stampa*, *La Sentinella* (Brescia), *L'Auto*, *Omnia*, *La Vie au Grand Air*, *The Autocar*, *The Automobile*, *La Vedetta Sportiva* (Brescia), *Revue Automobile*, *L'Illustrazione italiana*.

Per le corse a cavallo dei secoli XIX e XX, oltre ai testi citati in nota, è stato consultato il capolavoro di Gerald Rose, *A record of Motor Racing, 1894-1908*, R.A.C. London, 1909, il più recente Robert Dick, *Mercedes and Auto Racing in the Belle Epoque, 1895-1915*, Mc Farland and Co. Inc. Publishers, Jefferson N.C. and London, 2005, e il sempre attuale William Court, *Power and Glory*, MacDonald, London, 1966.

La letteratura riguardante il primo Gran Premio d'Italia è poco consistente. Per i documenti esistenti presso gli Archivi del Comune di Montichiari, si può vedere l'interessante articolo di Anna Ravelli-Daris Baratti, citato in nota.

Le notizie biografiche riguardanti i piloti sono tratte dal Data-Base compilato negli anni dall'autore e dai volumi di Maurice Louche, *Un siècle de grands pilotes français*, vol. 1,2,3, ACF, Paris, 1995.

Per le caratteristiche tecniche delle vetture, sono stati consultati l'eccellente Faurès Fustel de Coulanges (Fiat), il monumentale Steinhauser (Bugatti), l'O.M. dell'autore e il classico Isotta Fraschini di A.T. Anselmi, citati in nota, gli articoli dell'autore sulle macchine a motore di aviazione

anch'essi citati in nota, il libro di Rose e l'Archivio Daimler-Benz.

La letteratura riguardante la biografia di Arturo Mercanti è molto scarna, al di là delle ovviamente numerose menzioni del suo operato nelle varie storie dell'aviazione italiana e in articoli specialistici al riguardo. Sono stati consultati oltre al libro di Ciampaglia citato in nota, le voci "Arturo Mercanti" in *Dizionario Biografico degli Italiani*, Treccani, Roma, vol. 73, 2009, redatta da Andrea Curami, e in *Enciclopedia Bresciana* di Mons. Antonio Fappani, volume 9, a cura di Fondazione Civiltà Bresciana, ed. Opera Diocesana San Francesco di Sales, Brescia 2018, confuso, ma che fornisce diversi spunti di ricerca.

Le Monografie AISA

- 129 **Il primo Gran Premio d'Italia**
S. Faurès Fustel de Coulanges, A. Silva
Conferenza Aisa, Museo Mille Miglia,
Brescia, 10 settembre 2021
- 128 **Le automobili a vapore**
D. Lorenzone, L. Morello,
P. Meletti Cavallari
Monografia Aisa, settembre 2021
- 127 **Jackie Stewart**
G. Gauld, L. Boscarelli, P. Allievi
Monografia Aisa, febbraio 2021
- 126 **All'ombra dei grandi
De Vecchi e altri pionieri
dell'automobile a Milano**
D. Biffignandi, G. Cancellieri, A. De Vecchi, A. Sannia
Monografia Aisa, ottobre 2020
- 125 **Go-kart**
Evoluzione tecnica e sportiva del Karting dagli esordi agli anni Settanta
Tavola rotonda Aisa, Bologna, Museo del Patrimonio Industriale, 30 novembre 2019
- 124 **I camion italiani
dalle origini agli anni Ottanta**
Massimo Condolo
Conferenza Aisa, Fondazione Negri,
Brescia, 19 ottobre 2019
- 123 **Cars & Strips**
Le auto di Paperino e Topolino
Riccardo Daglia, Aldo Zana
Conferenza Aisa, Milano, 23 marzo 2019
- 122 **Alfetta**
la "vetturessa" che corse con i grandi
Patrick Italiano, Alessandro Silva, Fabio Morlacchi, Lorenzo Ardizio
Conferenza Aisa, Museo Storico Alfa Romeo, Arese (MI), 10 novembre 2018
- 121 **Jim Clark**
Graham Gauld, Gianni Cancellieri
Conferenza Aisa, Museo Nazionale dell'Automobile, Torino, 16 febbraio 2019
- 120 **Riflessioni tecniche sulla Formula 1 dagli anni Ottanta a oggi**
Enrique Scalabrini
Conferenza Aisa, Rocca di Vignola (MO), 24 marzo 2018
- 119 **Riccardo Moncalvo.**
Il fotografo dell'eleganza
L. Boscarelli, E. Moncalvo, P. Giusti, L. Fioravanti, L. Ramaciotti, A. Sannia
Conferenza Aisa, Museo Nazionale della Montagna, Torino, 17 febbraio 2018
- 118 **Fiat 500. I 60 anni del mito**
L. Boscarelli, R. Giolito, L. Morello, A. Sannia, R. Donati, C. Giuliani
Conferenza Aisa, Museo Nazionale dell'Automobile, Torino, 18 novembre 2017
- 117 **Giovanni Savonuzzi**
Il designer dei due mondi
G. Boetto Cohen, A. Silva, A. Sannia
Conferenza Aisa, Museo Nazionale dell'Automobile, Torino, 31 marzo 2017
- 116 **Correre nel dopoguerra.**
La scuderia Milan, 1946-1966
A. Silva, A. Zana, L. Boscarelli
Conferenza Aisa, CMAE, Milano, 3 dicembre 2016
- 115 **Il record assoluto di velocità per motocicli**
A. Colombo
Conferenza Aisa, CMAE, Milano, 5 novembre 2016
- 114 **Leonardo Fioravanti**
rigore progettuale, onestà estetica
Conferenza Aisa, Show-room Fioravanti, Moncalieri, 10 settembre 2016
- 113 **Topolinottanta**
L. Morello, A. Sannia, A. Silva
Conferenza Aisa, Mirafiori Motor Village, Torino, 19 giugno 2016
- 112 **La motorizzazione del Regio Esercito nella Grande Guerra**
A. Saccoman, A. Molinari, F. Cappellano, L. Ceva Valla
Conferenza Aisa, Scuola Militare Teullicè Milano, 5 marzo 2016
- 111 **Scuderia Brescia Corse**
Dino Brunori
Conferenza Aisa, Museo Mille Miglia, Brescia, 7 novembre 2015
- 110 **La motorizzazione del dopoguerra**
L. Boscarelli, A. Colombo, A. Sannia
Conferenza Aisa, CMAE, Milano, 13 giugno 2015
- 109 **Fermo Immagine**
La fotografia e l'automobile - 1900-1940, Tazio Nuvolari e l'obiettivo
G. Cancellieri, G. Calvenzi
Conferenza Aisa, CMAE, Milano, 28 marzo 2015
- 108 **Lancia: uomini, tecnica, vittorie**
Conferenza Aisa in collaborazione con CPAE e Facoltà di Ingegneria di Piacenza (Politecnico di Milano), Castell'Arquato (PC), 9 maggio 2014
- 107 **Giotto Bizzarrini:**
Pingegnere costruttore
a cura di Lorenzo Boscarelli
gennaio 2015
- 106 **Aerospecials - Automobili con motori d'aereo prima e dopo Emilio Materassi**
Conferenza Aisa in collaborazione con Biblioteca Comunale, Pro Loco di San Piero a Sieve (FI) e "Il Paese delle corse", Auditorium di San Piero a Sieve, 28 marzo 2014
- 105 **Passioni & Progetti**
Innovazione e tradizione nelle auto da corsa made in Italy
Conferenza Aisa in collaborazione con CPAE, Politecnico di Milano, Piacenza, 4 e 5 maggio 2013
- 104 **OM - gli uomini, le macchine, le corse**
Presentazione del libro di A. Silva
Museo Mille Miglia, Brescia, 19 ottobre 2013
- 103 **Fermo Immagine**
Ercolo Colombo fotografa la Formula 1
Conferenza Aisa, Milano, 30 novembre 2013
- 102 **Best of British - Storia e tecnica delle vetture inglesi da competizione**
Conferenza Aisa in collaborazione con CPAE e Politecnico di Milano, Castell'Arquato (PC), 6 maggio 2012
- 101 **Velocità e bellezza**
La doppia sfida dei progettisti
F. Lombardi, A. Orsi, M. Forghieri, E. Spada, L. Fioravanti, G. Rosani
Conferenza Aisa in collaborazione con MEF (Museo Casa Enzo Ferrari) e Fondazione Casa Natale Enzo Ferrari, Modena, 16 marzo 2013
- 100 **Bugatti in Italia**
Conferenza Aisa in collaborazione con Historic Club Schio e Bugatti Club Italia, Schio, 12 novembre 2011
- 99 **Gilles Villeneuve visto da vicino**
Le testimonianze di chi l'ha conosciuto
M. Forghieri, P. Scaramelli, S. Stohr, J. Giacobazzi
Modena, 19 maggio 2012
- 98 **Vittorio Ghidella,**
il manager del rilancio Fiat
R. Gaffino Rossi, C. Callieri, P. G. Tronville, F. Zirpoli, L. Morello, M. Coppini
Museo Nazionale dell'Automobile di Torino, 27 ottobre 2012

- 97 **Modena e Motori: gli anni Cinquanta visti da lontano**
K. van Stokkum, G. Gauld
Rocca di Vignola (MO), 4 giugno 2011
- 96 **Sessantacinque anni tra moto e auto**
Sandro Colombo
Milano, 31 marzo 2012
- 95 **Ferrari. Mito, racconti, realtà - Sessant'anni dalla prima vittoria in Formula 1**
L. Boscarelli, F. Lombardi, V. Stradi
Fiorenzuola d'Arda (Piacenza), 8 maggio 2011
- 94 **Forme e creatività dell'automobile cento anni di carrozzeria 1911-2011**
A. Sanna, E. Spada, L. Fioravanti
Museo Nazionale dell'Automobile di Torino, 29 ottobre 2011
- 93 **Materiali e metodologie per la storiografia dell'automobile Giornata in onore di Andrea Curami ed Angelo Tito Anselmi**
Conferenza Aisa,
Milano, 16 aprile 2011
- 92 **L'Alfa Romeo di Ugo Gobbato (1933-1945)**
F. Amatori, E. Borruso, L. Boscarelli, M. Fazio, A. Mantoan, P. Italiano, F. Morlacchi
Conferenza Aisa in collaborazione con Università Commerciale Bocconi, Milano, 2 aprile 2011
- 91 **Giorgio Valentini progettista indipendente eclettico e innovativo**
settembre 2011
- 90 **Abarth: l'uomo e le sue auto**
Conferenza Aisa in collaborazione con CPAE, Fiorenzuola d'Arda (PC), 9 maggio 2010
- 89 **MV Agusta tre cilindri**
Conferenza Aisa in collaborazione con GLSAA-MV
Cascina Costa di Samarate (VA), 22 maggio 2010
- 88 **Il Futurismo, la velocità e l'automobile**
Conferenza Aisa in collaborazione con CMAE, Milano, 21 novembre 2009
- 87 **Mercedes-Benz 300SL Tecnica corse storia**
L. Boscarelli, A. Curami, A. Zana
in collaborazione con CMAE
Milano, 17 ottobre 2009
- 86 **Pier Ugo e Ugo Gobbato, due vite per l'automobile**
con il patrocinio del Comune di Volpago del Montello, Milano, 14 marzo 2009
- 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 (VI), 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 di Verona (VR),
25 novembre 2006
- 71 **1950-1965. Lo stile italiano alla conquista dell'Europa**
Lorenzo Ramaciotti, Palazzo dell'Arte,
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**
A. Colombo, A. Farneti, S. Milani
Conferenza Aisa in collaborazione con CMAE, Milano, 26 novembre 2005
- 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**
E. Aspetti, L. Boscarelli, S. 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'ing. Piero Puricelli e le autostrade**
Francesco Ogliari
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° Gran Premio d'Italia**
Tavola rotonda
Brescia, 5 settembre 1996
- 27 **Ricordo di Ugo Gobbatto 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

- | | | |
|---|---|---|
| <p>8 Teoria e storia del desmodromico Ducati
Fabio Taglioni
Milano, 25 novembre 1989</p> <p>7 Archivi di storia dell'automobile
Convegno
Milano, 27 ottobre 1989</p> <p>6 La progettazione automobilistica prima e dopo l'avvento del computer
Tavola rotonda
Milano, 10 giugno 1989</p> | <p>5 Il rapporto fra estetica e funzionalità nella storia della carrozzeria italiana
Tavola rotonda
Torino, 18 febbraio 1989</p> <p>4 Le moto Guzzi da corsa degli anni Cinquanta: da uno a otto cilindri
Giulio Carcano
Milano, 5 novembre 1988</p> <p>3 Maserati Birdcage, una risposta ai bisogni
Giulio Alfieri
Torino, 30 aprile 1988</p> | <p>2 Alfa Romeo: dalle trazioni anteriori di Satta alla 164
Giuseppe Busso
Milano, 8 ottobre 1987</p> <p>1 I progettisti della Fiat nei primi 40 anni: da Faccioli a Fessia
Dante Giacosa
Torino, 9 luglio 1987</p> |
|---|---|---|

I libri ALSA riservati ai soci

Piloti dell'altro mondo

Come si correva tanto tempo fa
Nuova edizione delle Monografie
Nuvolari (16), Varzi (40), Lurani (10)
a cura di Aldo Zana
Copertina cartonata
Pagine 166
Formato 230 x 280 mm

Come non ci fosse un domani

Stile di corsa e di vita anni Cinquanta
Nuova edizione delle Monografie
Maserati e OSCA (38), Le corse negli
anni '50 (53), Ascari (65)
a cura di Aldo Zana
Copertina cartonata
Pagine 192
Formato 230 x 280 mm

I Saloni dell'Auto

Milano 1901-1947
Giovanni Bossi, Aldo Zana
Copertina cartonata
Pagine 284
Formato 230 x 280 mm



AISA

Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile

AISA (Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile) 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. 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'**AISA** coinvolge protagonisti di primo piano e testimoni privilegiati del mondo dell'auto e della moto. Organizza conferenze e tavole rotonde, il cui contenuto è registrato nelle Monografie distribuite ai soci. La qualità e la quantità delle informazioni e dei documenti della Monografie ne fanno un riferimento unico di grande valore.

AISA ha pubblicato tre libri di oltre 200 pagine dedicati ai grandi piloti italiani e ai Saloni dell'Auto a Milano.

Presidente dell'**AISA** è l'ingegnere Lorenzo Boscarelli, dopo gli ingegneri-progettisti Dante Giacosa e Sandro Colombo.

Per diventare soci è sufficiente compilare l'apposita richiesta sul sito dell'Associazione:

www.aisastoryauto.it

Since 1988 **AISA**, an Italian cultural association, has promoted and published researches and documents about culture, development, and history of the automobile, the motorbike and other means of transportation.

AISA members are individuals, companies, institutions sharing the interest in motoring either as a personal passion or for professional reasons.

AISA founding objective was, and still is today, the preservation of the wealth of personal and corporate experiences and documents of historical value.

AISA organizes conferences, roundtables, and symposia focusing on protagonists and key moments of the automobile and motorbike history. The proceedings are scholarly edited and published in illustrated booklets, the "Monografie", distributed free to members. The booklets create a collection of unique historical documentation.

The form to join **AISA** is in the Association's Website: **www.aisastoryauto.it**



© AISA • Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile (gennaio 2022)

AISA si dichiara disponibile a regolare eventuali spettanze per quelle immagini di cui non sia stato dato reperire la fonte.

Si ringraziano per la collaborazione: Mauro Negri e il Centro Storico Fiat.

Pubblicazione a cura della Società Editrice Il Cammello, Torino


SOCIETÀ EDITRICE
IL CAMMELLO
www.ilcammello.it