

Richard Williams

L'ULTIMA CORSA SU STRADA

Il Gran Premio Pescara 1957

Prefazioni di
Nicola Mattoscio
Jarno Trulli
Pierluigi Ciocca

PREFAZIONE

"The last Road Race" è un libro che ci avvicina ad una corsa automobilistica di un'epoca lontana, il cui fascino è rimasto intatto nel tempo. L'Autore, Richard Williams, quando sentì parlare del pericoloso circuito di Pescara aveva appena dieci anni. Era il 1957.

In seguito s'interessò al luogo e replicò lo stesso circuito tracciato con un'Alfa Romeo presa in affitto dalla casa di produzione, ripercorrendolo per ben due volte. I ricordi di Williams si combinano con le testimonianze dei quattro piloti intervistati, gli unici attualmente in vita: gli amanti del percorso Moss e Brooks, i detrattori Roy Salvadori e Jack Brabham.

Storie bellissime da leggere e da raccontare, avventure rocambolesche, incidenti e aneddoti su piloti scomparsi, s'intrecciano con la preparazione delle gare, i rapporti tra le case costruttrici e i piloti. L'autore ricostruisce il clima di un'avvincente gara automobilistica del dopoguerra italiano, stimolando riflessioni sulle sostanziali differenze col le manifestazioni attuali divenute un business globale, tra velocità, tecnologia, glamour e grandi sponsor.

Negli ultimi capitoli l'atmosfera si fa più concitata: l'arrivo a Pescara, l'allenamento per memorizzare il lungo circuito, ben 25,5 km (15,8 miglia), il caldo opprimente che fa da padrone. Moss, che era il numero uno, aveva il diritto di provare anche le auto dei compagni di squadra. I piloti dovevano districarsi sui circuiti spesso bloccato dal lento cammino delle greggi che attraversavano le bellezze selvagge e incontaminate del paesaggio abruzzese, a discapito di non pochi rischi. Per i piloti nulla era più importante del gusto per un'emozionante competizione sportiva, di fronte ad un pubblico che contava fino a 250 mila spettatori. L'autore ci accompagna anche nella lettura degli aspetti più personali della vita dei giovani piloti, storie del quotidiano di uomini che, tra un allenamento e l'altro, approfittavano delle attrattive del luogo, tra alberghi e ristoranti, mogli e fidanzate.

Un libro realizzato con amore che appassionerà non solo i cittadini di Pescara, ma anche tutti gli amanti delle corse automobilistiche e dello sport più in generale. Un'esperienza che rimarrà impressa nelle menti per le forti emozioni che suscita, nonché come occasione identitaria per la valorizzazione del territorio che passa anche attraverso il recupero della memoria storica.

Appare, perciò, particolarmente esemplare la ricostruzione di una gara che rappresenta un punto di svolta nell'evoluzione della Formula Uno. Ma lo è anche per la stessa storia di Pescara e del medio Adriatico italiano, sia come significativo esempio delle opportunità perse, sia come ricordo e testimonianza del talento vocazionale alla moderna mobilità, alla cultura della velocità e dell'essere "città aperta".

Sono davvero tanti i personaggi che si incrociano, anche casualmente, con Pescara e subiscono il fascino intrigante coinvolgente del suo ricco sistema relazionale, con il suo ritmo veloce e la sua funzione di piattaforma integrata con il territorio vicino che, al tempo stesso, scavalca guardando oltre, sensibile com'è alle dinamiche del villaggio globale e alle sue dinamiche spesso immateriali.

I campioni internazionali dell'automobilismo percepiscono istintivamente che la velocità è l'anima stessa della Pescara moderna: nello svilupparsi, nell'essere distrutta dai bombardamenti, nel ricostruirsi, nel sognare la propria grandezza e le proprie funzioni strategiche, ma anche nel dimenticarle con sorprendente facilità. Così, nell'anno horribilis dell'insabbiamento del Porto, del declassamento della Stazione Ferroviaria e dello stesso rischio che corre l'Aeroporto, nel celebrare Pescara Città Europea dello Sport e la squadra di calcio che torna in Serie A, capita anche di ricordare solo con un lampo, del tutto casualmente, la sua gloriosa partecipazione alla storia mondiale dell'automobilismo. Meglio ancora se ciò avviene attraverso le sensazioni descritte da un casuale visitatore straniero che, sempre molto velocemente, ci coinvolge nell'appassionante clima che si respirava a bordo o ai bordi della mitica Coppa Acerbo.

*Prof. Nicola Mattoscio
(Presidente Fondazione Pescarabruzzo)*

PREFAZIONE

Ripercorrere una storia così avvincente, come quella del Gran premio Pescara 1957, protagonista del vecchio e memorabile circuito della mia città natale, ma ha fatto provare quasi le stesse emozioni che gli spericolati piloti hanno vissuto nel secolo scorso. Stirling Moss e Fangio dovevano percorrere oltre 25 chilometri per tre ore, sotto il sole scottante di agosto sulla costa Adriatica, fino a quaranta gradi di temperatura, passando tra case, campi, bestiame al pascolo, colline, reticolati, e persino evitando pali del telefono. Un percorso oggi impensabile, quando tutto è controllato dall'alta tecnologia, a cominciare dalle norme di sicurezza. Una gara del genere senz'altro serviva a testare non solo le prestazioni dei motori, delle gomme e dei freni, collaudate dai team di meccanici del posto, ma anche il grado di spericolatezza di uomini arrivati a Pescara per dare il massimo e vincere ad ogni costo, sotto l'applauso di folle di spettatori arrivati da Roma, Torino e Milano. Per i nostri piloti degli anni Cinquanta questo era vero automobilismo.

Ciò che ho trovato di più straordinario nella lettura di questo racconto di storie vere e vissute al massimo, è stata la perfetta diffusione tra le auto, i piloti e la natura. Tra tutti i benefici che si possono certamente trarre da norme di sicurezza e monitoraggio sempre più precisi, una parte del pensiero va verso un fascino che forse non esiste più. L'autore ricorda, infatti, come oggi i piloti arrivino alle competizioni con i propri jet privati, parcheggino nell'aeroporto più vicino e arrivino al circuito scortati in elicottero. Nel Gran Premio Pescara 1957, invece, Moss arrivò in una Fiat 1100 affittata, mentre Brooks giunse da Londra con una Hillman Min x coupè. Oggi il talento conta fino ad un certo punto, perché sono pochi i team che hanno la capacità finanziaria per potersi permettere i piloti più talentuosi, ovvero automobilisti preparati e con buona esperienza, qualità indispensabile per la carriera. Ai piloti giovani, quelli più meritevoli, vanno date possibilità per sviluppare il proprio talento, per quanto possibile, senza farsi guidare nelle scelte esclusivamente da condizioni di interesse economico, che permettono di garantire la partecipazione ai grandi sponsor e, di conseguenza, a pochi aspiranti di grandi titoli.

*Jarno Trulli
(Pilota di Formula Uno)*

PREFAZIONE

Il dono di un amico, questo libro nella originaria versione inglese. Un amico che era stato pilota delle Mille Miglia, Formula 3, anche Formula 1, severo giudice del CSAI. Un dono per me, che egli sapeva nato a Pescara, appassionato di motorismo ed ex dilettante in piccoli rallies.

Quando Elio Pandolfo, da poco scomparso, mi regalò il libro pensai che contenesse una cronaca descrittiva, meramente sportiva, di quel Gran Premio di Pescara del 1957. Corse d'altri tempi a cui avevo e avrei assistito nelle vacanze estive a Pescara, fino all'ultima gara disputata nel 1961, per grosse vetture sport, appannaggio della Ferrari Testa Rossa di Lorenzo Bandini e Giorgio Scarlatti, pressati da un kamikaze come Willy Mairesse e da un rompicollo come "Lucky" Casner.

E invece, oltre alla competizione eccitante fra gli assi del volante, c'era nel libro soprattutto la Pescara di allora. Pescara vista da un osservatore anglosassone attraverso la lente cosmopolita dei giramondo della Formula 1 e del loro pittoresco entourage: team manager, amici, meccanici, compagne, parenti, giornalisti.

Di qui l'idea, nel ricordo di Elio, d'una versione italiana del libro, idea subito accolta da Nicola Mattosco. Il lettore, anche non sportivo, apprezzerà.

Ben oltre le pur bellissime fotografie, c'è il sapore e il colore, di prima impressione, della Pescara anni Cinquanta. Un agosto, pieno sole lucente. L'Adriatico verde, facile, delizioso, dove noi ragazzi raccattavamo a piene mani teline e vongole oltre la prima "secca", e pescavamo cannolicchi persino con le dita dei piedi, visti i due buchini nella sabbia ferma. E il fiume alla foce, profondo e non interrato, dove nuotavamo e scivolavamo lungo il palodella cuccagna insaponato alla festa del santo patrono, per poi accordarci, fare la piramide, arraffare il bottino, spartirlo.

Soprattutto, c'è Pescara che travalica la sua origine di nodo ferroviario e di provincia ancora recente, in una Italia in pieno boom economico. Un agglomerato che diventa città. La città cresce, si scultura, si motorizza, fa sport, si diverte, discute, propone, si propone. Coglie, con sana incoscienza, l'occasione della inattesa cancellazione dei Gran Premi dei Paesi Bassi e osa ospitare la sesta delle sette prove – erano solo sette non una ventina! – su cui si giocò il campionato del mondo di Formula 1 di quell'anno: dopo Buenos Aires (Fangio, Maserati), Monaco (Fangio), Rouen (Fangio), Aintree (Moss-Brooks, Vanwall), Nurburgring (Fangio, ancora!) e prima di Monza (Moss). Scoprono Pescara, in qualche caso vi tornano, Musso (Ferrari), Moss, Lewis Evans e Brooks (Vanwall), Brabham e Salvadori (Cooper), opposti a Fangio, Behra, Schell, Gregory, Scarlatti, Bonnier, Gould, Godia, Piotti, Halford (uno stuolo di Maserati, ufficiali e non)

Fangio – con Rocky Marciano, il più grande degli sportivi "abruzzesi": 50 per cento di vittorie, giri veloci e pole position in Formula 1 (record ineguagliabile!), figlio argentino di Loreto, emigrato più di un secolo fa da Castiglione Messer Marino, e di una fanciulla di Tornareccio – domina il campionato. Lo domina per la quinta volta, ma non vince a Pescara, dove aveva trionfato nel 1950 sfiorando sul dritto punte di 300 all'ora, con quelle ruote strette, in maglietta da tennis. All'ultimo giro di prova aveva dato dieci secondi – su dieci minuti al giro, 160 di media oraria – a Moss, quindici al mio preferito, il povero Luigi Musso, anch'egli primo a Pescara nel 1954. In gara, Fangio è battuto – di ben tre minuti – da un formidabile Stirling Moss, confermando la relativa prudenza con cui l'antico pilota di "carreteras" sudamericane si accostava ormai, a 47 anni, a fine carriera a percorsi stradali come Pescara: un misto difficile da memorizzare, 200mila spettatori ai bordi della pista, pericolosissimo. Per la mia disposizione, Musso è costretto al ritiro al non giro da problemi di lubrificazione alla sua Ferrari, iscritta come "privata" a seguito della tragedia di De Portago e Nelson in quella che sarebbe stata l'ultima Mille Miglia.

Per i meno giovani di allora non s'era spenta – su quegli interminabili rettilinei da chilometro lanciato, sulle strette curve collinari di Cappelle e Spoltore, lungo i 25 chilometri da percorrere diciotto volte per un totale di 465 chilometri – la eco mitica della "Coppa Acerbo" che dal 1924 al 1939 era stata di Ferrari, Campari, Nuvolari, Fagioli, Varzi, Rosemeyer, Caracciola, Biondetti: il Gotha del motorismo pionieristico.

Ricordo un curioso aneddoto. Giacomo Acerbo, all'estero in missione da Ministro, per un disguido non ha prenotazione, nell'albergo affollato dai delegati dei tanti paesi partecipanti alla riunione. Ma – si racconta – la migliore suite è per lui, quando il portiere scopre che... è lui, l'Acerbo della prestigiosissima "Coppa Acerbo"!

Jaro Trulli, un campione moderno, spiega la diversità tecnica dei mezzi di allora e di quelli di oggi, la diversa abilità richiesta per padroneggiare quei bolidi, le diverse tattiche di corsa, l'apporto diversi di meccanici e capisquadra, ma l'identico senso della velocità, del dominio del rischio.

Buona lettura!

Pierluigi Ciocca
(Presidente Fondazione Einaudi)