

È TRAGICA LA STORIA DELL'AUTOMOBILISMO SPORTIVO

Dalla morte del marchese Montaignac nel 1898 a quella di Bandini nella «chicane» di Montecarlo

In sette decenni di gare, uno spaventoso elenco di vittime - Il primo incidente in una corsa su strada a Périgueux, il 1° maggio 1898: muore il francese Montaignac - Louis Renault cade nella tragica Parigi-Madrid del 1903 - Scompare il torinese Lampiano, Materassi a Monza, Pietro Bordino ad Alessandria - Poi è la volta di Antonio Ascari (Lione 1924) - Nel dopoguerra tocca ad Achille Varzi, a Luigi Fagioli - Nel '55 muore Alberto Ascari - A Le Mans, l'auto del francese Levegh causa oltre 100 morti - E se ne vanno i giovani Eugenio Castellotti e Luigi Musso

IN NOME DELLA VELOCITÀ SEMPRE PIÙ SPINTA

Sulle piste si continua a morire (e si fa in fretta a dimenticare)



Bandini, 32 anni, l'ultima vittima dell'automobilismo sportivo. Montecarlo, 10 maggio 1967

La spaventosa sciagura di Montecarlo ha riportato per l'ennesima volta di attualità un problema che puntualmente riaffiora all'indomani di quei troppo frequenti drammi umani che costellano da quasi settant'anni lo sport automobilistico, destando ogni volta nell'opinione pubblica vive reazioni emotive. Il guaio è che si fa sempre in fretta a dimenticare, che di fronte agli ammonimenti della storia ci si infastidisce, e ricordi spiacevoli si preferisce soffocarli, quasi bastasse questo a cambiare la verità.

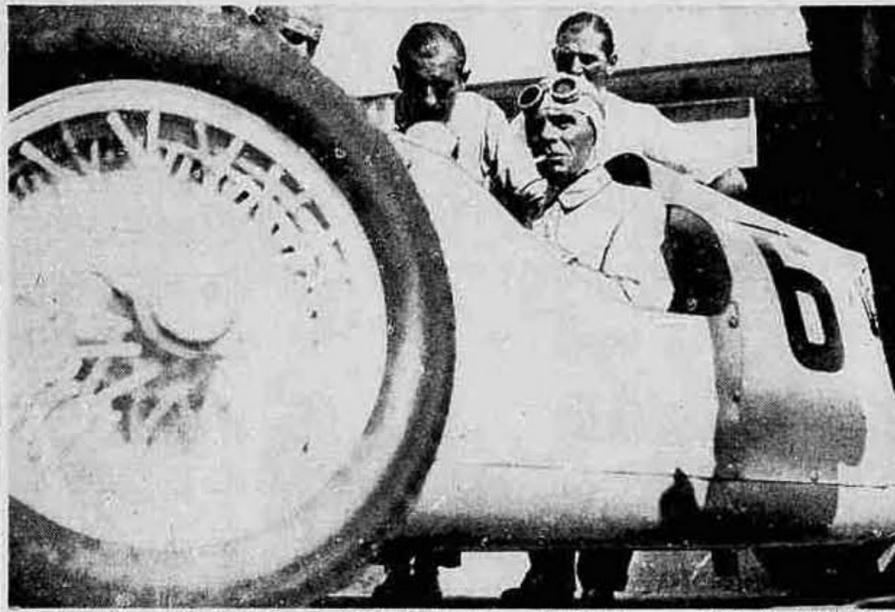
Si dice: ma i piloti danno i rischi che corrono, eppure non si tirano indietro, hanno scelto questa professione, sono i cavalieri moderni di un ideale antico quanto il mondo, l'ancorale spirituale agonistico dell'uomo; è grazie a gente come questa se oggi godiamo i frutti della civiltà. Già, la civiltà delle macchine, del confort, delle distanze divorate in un batter di ciglia, non quella dello spirito, degli autentici valori umani. E così si confondono le idee, si perpetua il grosso equivoco, si chiudono gli occhi di fronte a quello che veramente conta.

Del primo incidente mortale nella storia italiana...

Le corse automobilistiche rimase vittima, il primo maggio 1898, il marchese Montaignac, francese, durante una gara su strada a Périgueux, suscitando enorme emozione. Allora il veicolo a motore era un ordigno pressoché sconosciuto, di cui si ignorava la pericolosità; ma è storicamente esatto dire che agli inizi della locomozione su strada e nei primi decenni del secolo, le corse ebbero una importante funzione di stimolo all'evoluzione tecnica dell'automobile, e anche un significato propagandistico per le ancor piccole industrie che cercavano nelle competizioni un motivo di espansione.

Ma, ieri come oggi, si continua. E l'elenco si allunga. Ricordiamo tra i tanti la tragica fine di Evasio Lampiano, torinese; del conte Masetti; di Brilli-Peri, un fiorentino che diceva di non temere neppure il diavolo; di Materassi a Monza in uno spaventoso incidente che costò la vita a decine di spettatori (alla macchina del pilota, in pieno rettilineo, si sfilò una ruota, che scalcò le tribune). Poi Pietro Bordino, grandissimo corridore torinese già della Fiat, che con la sua «Bugatti» uscì di strada durante gli allenamenti per il circuito di Alessandria; Antonio Ascari a Lione nel '24; Campari, Borzacchini e Ciaikoski a Monza nel '33; Bernd Rosemeyer (uno dei più grandi piloti tedeschi dell'anteguerra); Seaman, lord Birkin; Siena, Guy Mol.

E arrivarono al secondo dopoguerra. Si infittiscono le gare, si moltiplicano gli incidenti. Achille Varzi, uno dei più grandi corridori di tutti i tempi, il pilota che non aveva mai avuto incidenti, Varzi il freddo, il calcolatore, tra il destino in agguato sul circuito di Berna, un pomeriggio di estate del 1948. Il francese Jean Pierre Wimille, campione di statura internazionale, muore sul circuito di Buenos Aires il 28 gennaio 1949; Raymond Sommer sul circuito di Cadours il 10 settembre 1950; Luigi Fagioli nel '52 per una ferita riportata nelle prove di Montecarlo; nel '54 Guy Mairesse a Montlhéry e Onofre Marimon al Nürburgring.



Il 2 luglio 1948, sul circuito di Berna, un tragico incidente stronca la vita del novarese Achille Varzi (nella foto)

L'automobilismo ha avuto, nel dopoguerra, un tragico elenco di vittime. Queste le principali tragedie dal 1948 ad oggi: anno 1948 - 2 luglio: Achille Varzi sul circuito di Berna; anno 1949 - 28 gennaio: Jean Pierre Wimille (Francia) sul circuito di Palermo a Buenos Aires; anno 1950 - 10 settembre: Raymond Sommer (Francia) a Cadours; anno 1952 - 28 giugno: Luigi Fagioli (Italia) in seguito alle ferite riportate durante le prove del Gran Premio di Monaco; anno 1954 - 24 aprile: Guy Mieresse (Francia) in prova sul circuito di Montlhéry; anno 1955 - 25 maggio: Alberto Ascari (Italia) a Monza nel corso di un allenamento. Quattro giorni prima il celebre pilota era sfuggito miracolosamente alla morte durante il G. P. di Monaco: la sua vettura era finita in mare; 30 maggio: Bill Vukovich (Usa) sul circuito di Indianapolis durante la 500 miglia; 11 giugno: Pierre Levegh

(Francia) durante la «24 Ore» di Le Mans; An sulle tribune uccidendo 80 persone e ferendone numerose altre; anno 1956 - 7 ottobre: Louis Rosier (Francia) a Montlhéry durante la Coppa del Salone; anno 1957 - 14 marzo: Eugenio Castellotti (Italia) a Modena in allenamento; 12 maggio: Alfonso De Portago (Spagna) nei pressi di Mantova a 30 km dall'arrivo della Mille Miglia uccidendo anche il personale e ferendone sei; anno 1958 - 8 luglio: Luigi Musso (Italia) a Reims durante il Gran Premio; 31 agosto: Peter Collins (Gran Bretagna) sul circuito del Nürburgring durante il G. P. di Germania; anno 1959 - 7 febbraio: Claude Storz (Francia) a Reims durante il Rallye delle strade del Nord; 1° agosto: Ivor Bueb (Gran Bretagna) muore in seguito alle ferite riportate cinque giorni prima sul circuito di Avus, a Clermont-Ferrand; 2 agosto: Jean Behra (Francia) sul circuito dell'Avus in Germania; anno 1960 - 13 maggio: Harry Schell (Usa) a Silverstone in allenamento; anno 1961 - 10 settembre: Wolfgang Von Trips (Germania) a Monza durante il G. P. Italia: l'auto piomba tra la folla uccidendo 11 spettatori e ferendone 30; anno 1962 - 7 ottobre: Henry Oreiller (Francia) a Montlhéry; 3 novembre: Ricardo Rodriguez (Messico) durante il G. P. del Messico; anno 1964 - 25 febbraio: Tim Mayer (Usa) durante il G. P. di Longford (Irlanda); 30 maggio: Eddie Sachs (Usa) a Indianapolis, due ore dopo la partenza della 500 miglia; 2 agosto: Carel Godin de Beaufort (Olanda) in seguito alle ferite riportate alcuni giorni prima durante il G. P. di Germania; anno 1965 - 19 aprile: Lucky Casner (Usa) a Le Mans durante le prove preliminari della «24 Ore»; anno 1966 - 7 aprile: Walter Hansgen (Usa) a Le Mans in seguito alle ferite riportate cinque giorni prima durante le prove preliminari della «24 Ore»; 11 agosto: Ken Miles (Usa) a Riverside; anno 1967 - 10 maggio: Lorenzo Bandini (Italia) a Montecarlo in seguito alle ferite riportate tre giorni prima durante il G. P. di Monaco.

tro giorni dopo a Monza, provando la vettura di Castellotti. Sempre nel 1955, Bill Vukovich rimane carbonizzato sulla sua macchina in fiamme a Indianapolis (un circuito che probabilmente detiene il triste primato degli incidenti mortali). Pochi giorni dopo, l'11 giugno, avviene il più grave disastro della storia: durante la «24 ore» di Le Mans, la macchina del francese Pierre Levegh esce di strada sul rettilineo delle tribune e finisce tra il pubblico, uccidendo più di cento persone; anche Levegh muore sul colpo.

Quel 1955 sembra dare un colpo irreparabile all'automobilismo agonistico; per la prima volta si parla seriamente di mettere fine alle corse, ma poi tutto continua come prima. Nel '56 è la volta di Louis Rosier, un anziano corridore alla fine della carriera, che cade sulla pista di Montlhéry, e l'anno seguente è ancora un pilota italiano, Eugenio Castellotti, a perdere la vita mentre si allena sull'aerodromo di Modena. Poi, la tragedia della Mille Miglia: a poche decine di chilometri dall'arrivo, Alfonso De Portago esce di strada uccidendosi sul colpo e travolgendo un gruppo di spettatori: 11 morti e sei feriti.

Il 16 luglio 1958, durante il Gran Premio di Francia a Reims, perde la vita Luigi Musso, e neppure due mesi dopo, al Nürburgring, Peter Collins. Il 1° agosto 1959 muore in conseguenza delle ferite riportate sul circuito dell'Auvergne l'inglese Ivor Bueb: il giorno dopo si uccide all'Avus il francese Jean Behra. Nel maggio del '60 cade l'americano Harry Schell a Silverstone.

Di nuovo è coinvolto anche il pubblico a Monza, il 10 settembre 1961, quando il tedesco Wolfgang Von Trips vola contro una rete di protezione e con lui perdono la vita 11 persone; altre 20 rimangono ferite.

Ma — occorre ripeterlo? — si va avanti come se nulla fosse. Muoiono il francese Oreiller, Ricardo Rodriguez, Tim Mayer, Eddie Sachs, Godin de Beaufort, Casner, Hansgen, Ken Miles. E Lorenzo Bandini, ultimo di una serie allucinante. E questi non sono che i grandi piloti, quelli di cui tutti sentono parlare. Ma quanti gli sconosciuti, i dilettanti della domeni-

Ma esiste il pericolo di cadere a nostra volta in quella retorica che rimproveriamo agli altri. Freddamente, obiettivamente, chiediamoci se tutto questo serve al progresso, quel progresso che le nostre generazioni identificano nelle cose che sono diventate l'essenza, lo scopo, i miti della vita moderna: il confort, la velocità, il desiderio di potenza, le sensazioni violente. E a cui inevitabilmente si accompagna una sorta di cinico egoismo, di indifferenza per altri valori umani, per la stessa vita altrui. Per questo le corse automobilistiche non si fermeranno mai, il raccapriccio per la terribile morte del povero Bandini svanirà prima che non crediamo. Sono verità amare. Ma se proprio si vuole che lo sport del volante sia necessario, si ammetta francamente che esso è soprattutto uno di quegli spettacoli che piacciono al pubblico proprio per quel tanto di brivido che offrono, senza tirare in causa il progresso ed altre cortine fumogene. E anche senza eccitare oltremisura certe emozioni, neppure troppo nobili, con gare che per il circuito in cui si svolgono diventano disumane. Ferruccio Bernabè

Le vittime delle corse

L'automobilismo ha avuto, nel dopoguerra, un tragico elenco di vittime. Queste le principali tragedie dal 1948 ad oggi: anno 1948 - 2 luglio: Achille Varzi sul circuito di Berna; anno 1949 - 28 gennaio: Jean Pierre Wimille (Francia) sul circuito di Palermo a Buenos Aires; anno 1950 - 10 settembre: Raymond Sommer (Francia) a Cadours; anno 1952 - 28 giugno: Luigi Fagioli (Italia) in seguito alle ferite riportate durante le prove del Gran Premio di Monaco; anno 1954 - 24 aprile: Guy Mieresse (Francia) in prova sul circuito di Montlhéry; anno 1955 - 25 maggio: Alberto Ascari (Italia) a Monza nel corso di un allenamento. Quattro giorni prima il celebre pilota era sfuggito miracolosamente alla morte durante il G. P. di Monaco: la sua vettura era finita in mare; 30 maggio: Bill Vukovich (Usa) sul circuito di Indianapolis durante la 500 miglia; 11 giugno: Pierre Levegh

(Francia) durante la «24 Ore» di Le Mans; An sulle tribune uccidendo 80 persone e ferendone numerose altre; anno 1956 - 7 ottobre: Louis Rosier (Francia) a Montlhéry durante la Coppa del Salone; anno 1957 - 14 marzo: Eugenio Castellotti (Italia) a Modena in allenamento; 12 maggio: Alfonso De Portago (Spagna) nei pressi di Mantova a 30 km dall'arrivo della Mille Miglia uccidendo anche il personale e ferendone sei; anno 1958 - 8 luglio: Luigi Musso (Italia) a Reims durante il Gran Premio; 31 agosto: Peter Collins (Gran Bretagna) sul circuito del Nürburgring durante il G. P. di Germania; anno 1959 - 7 febbraio: Claude Storz (Francia) a Reims durante il Rallye delle strade del Nord; 1° agosto: Ivor Bueb (Gran Bretagna) muore in seguito alle ferite riportate cinque giorni prima sul circuito di Avus, a Clermont-Ferrand; 2 agosto: Jean Behra (Francia) sul circuito dell'Avus in Germania; anno 1960 - 13 maggio: Harry Schell (Usa) a Silverstone in allenamento; anno 1961 - 10 settembre: Wolfgang Von Trips (Germania) a Monza durante il G. P. Italia: l'auto piomba tra la folla uccidendo 11 spettatori e ferendone 30; anno 1962 - 7 ottobre: Henry Oreiller (Francia) a Montlhéry; 3 novembre: Ricardo Rodriguez (Messico) durante il G. P. del Messico; anno 1964 - 25 febbraio: Tim Mayer (Usa) durante il G. P. di Longford (Irlanda); 30 maggio: Eddie Sachs (Usa) a Indianapolis, due ore dopo la partenza della 500 miglia; 2 agosto: Carel Godin de Beaufort (Olanda) in seguito alle ferite riportate alcuni giorni prima durante il G. P. di Germania; anno 1965 - 19 aprile: Lucky Casner (Usa) a Le Mans durante le prove preliminari della «24 Ore»; anno 1966 - 7 aprile: Walter Hansgen (Usa) a Le Mans in seguito alle ferite riportate cinque giorni prima durante le prove preliminari della «24 Ore»; 11 agosto: Ken Miles (Usa) a Riverside; anno 1967 - 10 maggio: Lorenzo Bandini (Italia) a Montecarlo in seguito alle ferite riportate tre giorni prima durante il G. P. di Monaco.



Eugenio Castellotti periva il 14 marzo 1957 mentre si stava allenando sulla pista dell'aerodromo di Modena

ATTENZIONE! E' INIZIATA IN VIA SALBERTRAND 41 ANGOLO VIA ASINARI DI BERNEZZO PER SOLO 5 GIORNI SARANNO VENDUTI AL PUBBLICO 218 LOTTI DI MERCE DELLE MIGLIORI MARCHE A PREZZI FALLIMENTARI ALCUNI ESEMPLI: Pantaloni uomo lino, terital L. 1.000 Vestiti uomo notissime marche L. 10.000 L. 12.000 Giacche uomo migliori marche L. 4.000 Federe per cuscini confezionate L. 100 Lenzuola 1 piazza linizzata L. 500 Sottovesti in nylon L. 300 E MIGLIAIA DI ALTRI ARTICOLI A PREZZI FALLIMENTARI PER UOMO, DONNA E L'ARREDAMENTO DELLA CASA RICORDATE E APPROPFITATENE OCCASIONE UNICA TRAM 4-6 - AUTOBUS 65 - FILOBUS 34 ASTA ORE 21,15 di REPERTI ARCHEOLOGICI MARM - PIETRE - VETRI - FERRECOTTE DAL SECOLO VII a.C. AL SECOLO IV d.C. Via Della Rocca, 33 Tel. 877.906; 885.994