

ALLE ORIGINI DEL MITO

LA PRIMA VOLTA DEL CAVALLINO

La città emiliana, che si sta ancora leccando le ferite della seconda guerra mondiale, è il primo palcoscenico di una vettura costruita da Enzo Ferrari. La sua gara si conclude anzitempo per noie all'alimentazione: "Un insuccesso promettente", dirà il Commendatore. Quindici giorni dopo, a Caracalla, la prima vittoria

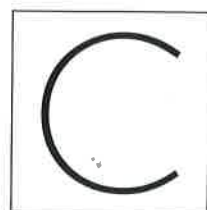
Testo di **Gaetano Derosa** - foto **Archivio CPAE**, per gentile concessione di **Carlo Fioruzzi**





Balle di paglia

Piero Avalle, vincitore della categoria Formula 750, impegnato nel veloce curvone dell'Ospedale Militare. In basso a sinistra, Renzo Castagneto, direttore di gara, sulla Lancia Aprilia che ha terminato il giro di chiusura del percorso. Qui sotto, Nando Righetti sfreccia sullo Stradone Farnese e arriva primo nella categoria Formula 1100. In apertura, la partenza della Ferrari 125 S di Franco Cortese (a sinistra), accanto alla Maserati A6 di Mario Angiolini (al centro) e alla BMW-Veritas 328 di Nino Rovelli.



Come in quasi tutto il Paese, anche a Piacenza nel 1947 sono ancora evidenti i drammatici segni della devastazione della seconda guerra mondiale e i numerosi edifici colpiti dalle bombe mostrano le ferite rosse di mattoni sbriciolati.

In questo scenario apocalittico, in cui la ripresa della vita normale è ancora tentennante, è scampato alla distruzione un luogo destinato a diventare fondamentale nella storia delle corse su quattro ruote: il Fàcsal, cioè il pubblico passeggio della città. Ed è proprio sul Fàcsal, l'11 maggio, che avviene la partenza del Circuito di Piacenza, valida quale prima prova del "Campionato 1947". Che vede il debutto assoluto di una Ferrari, la 125 S, pilotata da Franco Cortese. È il battesimo nelle competizioni della gloriosa storia della Casa automobilistica sportiva più famosa del mondo, che ora vi raccontiamo.

L'Automobile Club della città emiliana, organizzatore dell'evento, mette a punto un circuito cittadino che si snoda attraverso il Fàcsal, il lungo rettilineo dello Stradone Farnese e le curve impegnative nella zona dell'Ospedale Militare, più il "cappio" di via Venturini, per un totale di 3,3 km.

UN PARTERRE DI TUTTO RISPETTO

Complice il fatto che in Italia, allora, non sono ancora pronti gli impianti fissi come quello di Monza, invaso dai mezzi militari accantonati, il richiamo per questa corsa è notevole. Gli organizzatori decidono di offrire il ruolo di direttore di gara a Renzo Castagneto (uno degli ideatori della Mille Miglia, insieme con Aymo Maggi, pure lui presente a Piacenza, Franco Mazzotti e Giovanni Canestrini). Sul rettilineo di partenza sono presenti anche altri personaggi illustri come Antonio Brivio (presidente della Csa), Gioachino Colombo (autore del progetto della nuova Ferrari), Consalvo Sane-

si (pilota collaudatore dell'Alfa Romeo), Alberto Massimino (progettista di motori Maserati), oltre ai migliori piloti del momento, quali Piero Taruffi, Alberto Ascari, Philippe Étancelin, Dorino Serafini e Gigi Villorosi.

La corsa è divisa in tre categorie. Nella prima, quella riservata alla Formula 750, il numero di partecipanti è piuttosto elevato: ben 23 vetture, che poi sono quasi tutte Fiat Topolino elaborate e maggiorate artigianalmente fino a diventare agili barchette, eccezione fatta per l'Urania di Taraschi, equipaggiata con un motore BMW bicilindrico, quello delle motocarrozzette della Wehrmacht. Questa prova verrà in seguito soprannominata "Il debutto dei carrozzieri". Tra i partenti figurano, infatti, due esordienti: Elio Zagato e Nuccio Bertone, anche se nessuno dei due ha fortuna. Per Bertone, in realtà, non si tratta di una prima assoluta, in quanto ad Asti nel 1946 aveva già corso, ma con un pseudonimo, per paura che i genitori potessero scoprirlo. In questa ca-



Quasi pronti per il via

Poco prima del via Franco Cortese (a destra) scambia quattro chiacchiere con Giuseppe Busso (di spalle), coautore della 125 S insieme all'ingegner Gioachino Colombo. Sopra, il vincitore della categoria Formula oltre 1100, Guido Barbieri su Maserati A6, ripreso alla Curva della Farnesiana. Nella pagina accanto, un duello tra Aldo Ranzini (Lancia Aprilia Sport) e Giovanna Maria Cornaggia (Alfa Romeo 6C Sport).



RITORNO ALLE ORIGINI

I preparativi per la rievocazione storica del "Circuito", inserita nel calendario degli eventi Piacenza per Expo, sono a buon punto. L'evento, previsto dall'8 al 10 maggio e curato dal Club Piacentino Automotoveicoli d'Epoca di Fiorenzuola d'Arda (Piacenza), non è il primo della serie. Anche nelle edizioni del 2007 e 2008, infatti, il sodalizio emiliano aveva celebrato il battesimo nelle corse della Ferrari, sempre con la presenza della 125 S del museo della Casa del Cavallino. Per questa edizione il CPAE ha deciso di invitare oltre 30 vetture Sport costruite nel periodo dagli inizi degli anni Trenta fino alla fine degli anni Cinquanta, con una prestigiosa eccezione: sarà presente anche la 159 (la celebre Alfetta), monoposto campione del mondo di Formula 1 nel biennio 1950-51, di Automobilismo Storico Alfa Romeo di Arese. Il programma prevede l'esposizione di alcune vetture l'8 maggio e conferenze sul Circuito di Piacenza nell'ambito di Cultura e Motori, presso la sede piacentina del Politecnico di Milano.

Nei due giorni successivi i bolidi potranno essere ammirati sul passeggio Fàcsal e anche in movimento, grazie a due spettacolari manche previste alle 17.30 di sabato 9 e alle 11 di domenica 10. Per ulteriori informazioni si può consultare il sito del club: www.cpae.it

Déjà-vu

La Ferrari 125 S è già tornata a Piacenza il 17 giugno del 2007, durante la rievocazione storica del "Circuito" organizzata dal CPAE.



→ tegoria vince Piero Avalle, che spinge la sua barchetta sul gradino più alto del podio a 98,835 km/h di media.

Nella seconda categoria, riservata alla Formula 1100, si iscrivono 20 concorrenti; ne partono 18, tutti al volante di Fiat 1100 (numerose anteguerra), sempre elaborate e carrozzate barchetta, la più veloce delle quali risulta quella di Nando Righetti, che vince con una velocità di punta di 110,608 km/h.

Sono 13 i piloti che scattano alla partenza della terza manche (su 16 iscrizioni), quella della Formula oltre 1100. Ci sono le potenti Maserati A6 di Guido Barbieri e Mario Angiolini, c'è Enrico Beltracchini con quell'Auto Avio Costruzioni 815 assemblata da Enzo Ferrari (con materiale Fiat) nel 1940, quando ancora non poteva firmare nulla col proprio nome. Le vetture iscritte a Piacenza dalla Ferrari sono in realtà due: la 125 S, definita da Gioachino Colombo "Ala spessa", in grado di erogare un massimo di 90 CV e affidata a Franco Cortese, e la 125 S Competizione (120 CV), con corpo vettura a sigaro e parafanghi separati, guidata da Nino Farina, che però durante le prove finisce contro un platano e deve rinunciare al-



la corsa. Al via la 125 S di Cortese produce dallo scarico una lunga scia di denso fumo, segno che il motore non è perfettamente a punto. Continua a inanellare giri senza forzare in mezzo al gruppo; sa di non avere la vettura in ordine. Una volta superati i problemi di lubrificazione, parte alla caccia delle "lepri" Angiolini e Barbieri. Le cronache del tempo registrano dai tre ai cinque secon-

di di recupero al giro con Cortese che spinge l'andatura per portarsi in testa alla corsa. Purtroppo a tre giri dal termine è costretto al ritiro causato da un'avaria alla pompa di alimentazione. "Un insuccesso promettente", commenterà Enzo Ferrari: pochi giorni dopo infatti, a Roma, al Circuito di Caracalla, Cortese porterà la 125 S "Tipo Piacenza" alla sua prima vittoria. **R**