

GRAN PREMIO D'ITALIA

Monza '22, i misteri della prima volta

I problemi della costruzione della pista nel Parco Reale dopo il tentativo dell'anno precedente a Montichiari - Come un "giallo" la storia del primo Gran Premio organizzato dall'Acì Milano e vinto dalla Fiat di Bordino su quella di Nazzaro

di Donatella Biffignandi

È il 30 settembre 1922: centomila spettatori stanno seguendo il 2° Gran Premio d'Italia. Sulla sinistra è possibile vedere le tribune in legno e cemento costruite per il pubblico sul rettilineo principale.



A questo punto la gara non aveva praticamente più senso, talmente scontata la superiorità della casa torinese.

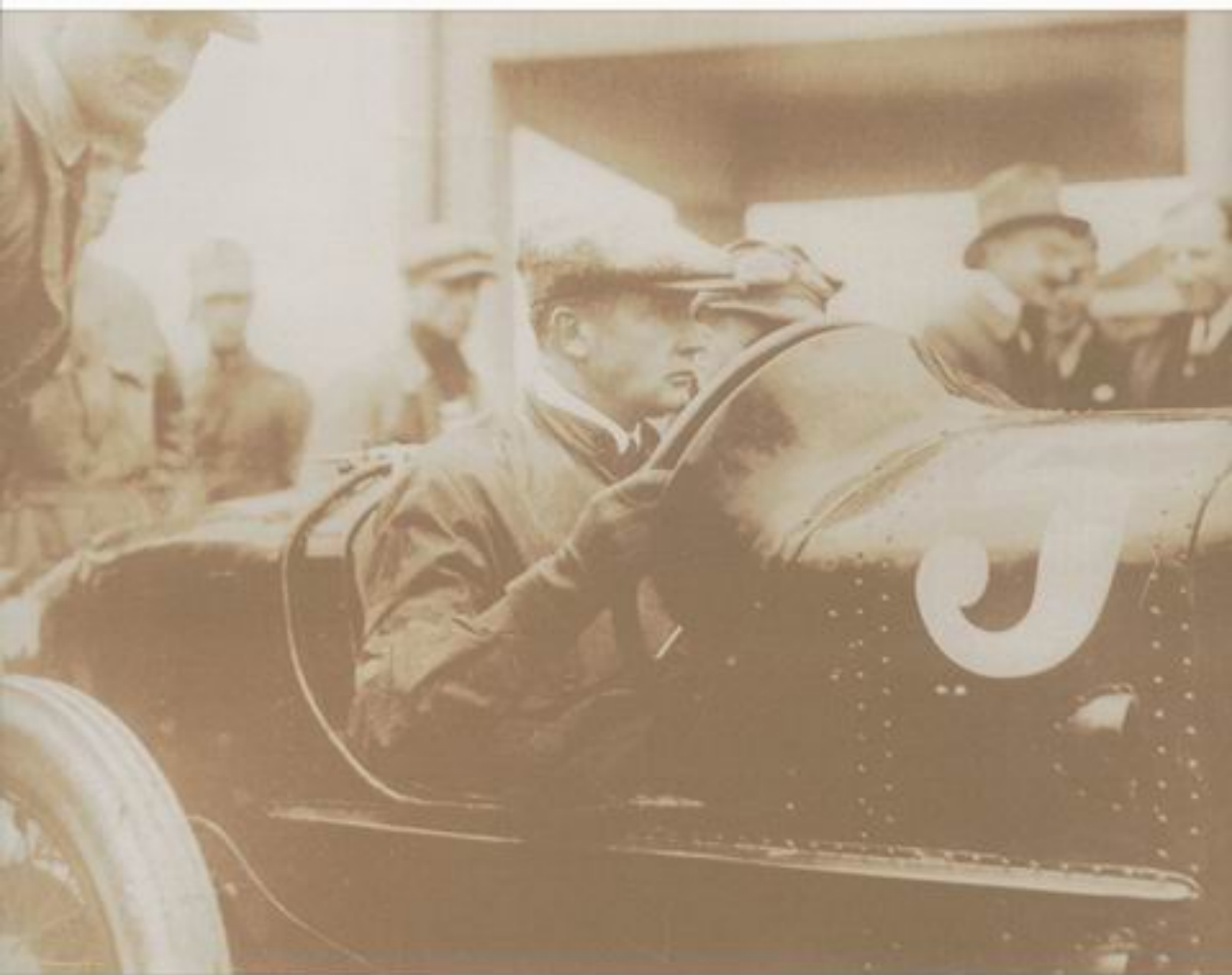
"Si proclama a perdifiato che i nostri circuiti, i nostri impianti per il Gran Premio la nostra organizzazione di corsa sono superlativi, incomparabili, mai visti, eppoi all'atto pratico mentre i concorrenti non si fanno pregare per intervenire ad Indianapolis, a Strasburgo, alla Targa Florio divengono ostinatamente recalcitranti a mantenere fede alle loro iscrizioni, a veni-

re in Italia; e gli organizzatori sono costretti ad ogni specie di atti, ad arrivare ai più inverosimili estremi per condurre qualcuno alla partenza" scriveva desolata la stampa dell'indomani.

Una ragione era sicuramente l'eccessiva vicinanza al Gran Premio di Francia, più blasonato; certo la defezione di trenta concorrenti su trentotto aveva svuotato la gara di qualsiasi significato, riducendola ad una partita tra Nazzaro e Bordino (vinse quest'ultimo), i piloti di punta della Fiat, che essendo compagni di squa-

Sopra, la griglia di partenza del Gran Premio era così composta (da sinistra a destra): la Fiat 501 numero 18 di Pietro Bordino, la Bugatti numero 16 di Pierre de Viccaya, la Diatto numero 9 di Guido Meregalli. Sullo sfondo, la Diatto numero 22 di Alfieri Maserati. A destra, Felice Nazzaro al box durante un rifornimento.





dra si guardarono bene dal darsi battaglia. Parve anzi agli spettatori che il fattore umano, stavolta, avesse contato ben poco; che a vincere fosse stata soprattutto la macchina, la formidabile 804, più che il pilota, e anche questo può contribuire a togliere mordente e suspense ad una gara.

Vi fu anche un piccolo giallo riguardo alla partecipazione della Bugatti. Alle otto del mattino una comunicazione ufficiale annunciava il suo ritiro dalla gara "per riconosciuta inferiorità di fronte alle vetture italiane". Neanche dieci minuti dopo, una seconda comunicazione avvertiva della partenza ritardata di mezz'ora, per dar tempo ad una Bugatti, guidata da De Vizcaya, di montare le ruote imprestatele da un concorrente e presentarsi sulla griglia. Si trattava allora di una partecipazione privata (che il regolamento escludeva)? Dal verbale dei Commissari Sportivi:

"Il concorrente Bugatti avendo fatto richiedere mezz'ora di ritardo della partenza per presentarsi, i Commissari Sportivi, dietro consentimento unanime dei sopraddetti concorrenti, hanno concessa la richiesta mezz'ora di ritardo". Il giorno successivo alla gara, però, anche Bugatti diramò una comunicazione ufficiale, in cui diceva di essere stato forzato a correre contro alla sua volontà da alcune persone, da lui non conosciute (quindi estranee all'organizzazione della corsa), che si erano recate da lui alle sette del mattino, impegnandosi a far ritardare di mezz'ora la partenza e a fargli cedere quattro ruote complete di gomme dalla Fiat.

Ma da quando un concorrente cede ad un avversario parte del proprio materiale, per metterlo in condizione di gareggiare? Chi erano queste persone, e con quale autorità intervenivano sui costruttori e sui piloti? E che significato ebbe, in questa vicenda,



un fatto che la Commissione Sportiva considerò trascurabile ma che invece, alla luce di questi fatti, riveste un'importanza diversa? Stiamo parlando del terzo pilota della squadra Fiat, Giaccone, che non riuscì a partire. Il resoconto CSAI diceva: "...i quali (elenco dei concorrenti) sono tutti partiti salvo il n. 29 Fiat, Giaccone, rimasto al traguardo per guasto al veicolo". Un guasto strano, per la verità, mai spiegato plausibilmente. La vettura non ebbe un sussulto, una fiammata, niente di niente: non si mosse, al via, e subito ne discesero pilota e meccanico, già convinti che non vi fosse nulla da fare. Ed immediatamente si decise di consegnare le cinque gomme della vettura di Giaccone alla Bugatti di Viscaya, come treno di riserva.

E veniamo all'arrivo. Recita il resoconto CSAI: "Dopo l'arrivo delle due Fiat, con la Bugatti ancora in pista, la folla ha straripato dagli sbarramenti ingombrando la pista alle estremità Ovest della Curva Sud. I C.S. hanno allora ritenuto pericoloso per i concorrenti e per il pubblico lasciar continuare la corsa e valendosi del disposto dell'art. 5... hanno fermata la corsa prima dello scadere del tempo massimo fissato in un'ora e mezza dall'arrivo dal primo. Nessun reclamo essendo stato presentato... la classifica viene stabilita come segue: 1° n. 18 Fiat, Bordino, km 800 in ore 5.43'13", media km 139.848; 2° n. 5 Fiat, Nazzaro, km 800 in ore 5.51'35", media km 136.525; 3° n. 16 Bugatti, De Viscaya, km 760 in ore 6.1'43" alla media di km 126.064".

A sinistra, Felice Nazzaro fotografato durante la verifica al peso della vettura. In alto, lo schieramento al via del Gran Premio d'Italia 1923. A fianco, in quell'anno, la squadra Alfa Romeo. Da sinistra Antonio Ascari al volante, in piedi Enzo Ferrari e l'ingegner Rimini, Ugo Livocci e Guatta, sulla 17 e infine Luigi Bazzi e Giuseppe Campari sulla vettura n. 12.





In realtà la Bugatti avrebbe dovuto essere esclusa dalla classifica, proprio perché le mancavano quattro giri alla fine della corsa. Un comportamento come quello dei commissari sarebbe stato ineccepibile se il tempo massimo fosse coinciso con quello del vincitore. Se la cosa finisce nel momento in cui qualcuno arriva per primo al traguardo, è giusto che tutti gli altri concorrenti siano inseriti in classifica a seconda della loro posizione in quel momento. Ma per un regolamento che prevede un tempo massimo, retaggio delle partenze scalate, tutti devono percorrere lo stesso numero di giri, in questo caso ottanta. Chi non lo fa, merita la squalifica. Dunque sono già tre le irregolarità. Trattative svolte e pressioni esercitate sui concorrenti da persone estranee all'organizzazione della corsa prima della corsa stessa. Ritardo della partenza di mezz'ora e partenza forzata di un concorrente contro l'espressa volontà del costruttore, mancata partenza di un altro concorrente per ragioni non chiarite. Invasione della pista da parte del pubblico, arresto della corsa e dei concorrenti ancora in gara, i quali però vengono ugualmente con-

templati nella classifica. Ma non basta ancora. Qualche giorno dopo la gara, la casa francese Ballot diramò uno sconcertante comunicato, che diceva: "Noi teniamo a protestare contro ciò che i nostri amici italiani hanno voluto presentare come una diserzione...non è il caso di parlare di forfait da parte nostra per la buona ragione che noi non abbiamo mai mandato alcuna iscrizione e neppure fatto alcuna promessa verbale per la corsa in questione. Al contrario fin dal principio dell'anno gli organizzatori erano avvertiti della nostra non partecipazione e tutte le manovre e tutte le offerte più allettanti...non sono mai riuscite a farci cambiare di decisione. Noi ci eravamo astenuti dal protestare contro questa iscrizione d'ufficio per riguardo ad una personalità dirigente italiana che ci aveva amichevolmente pregato di non sconfessarlo. Ma dopo i fatti accaduti a Monza non crediamo di essere più obbligati al silenzio...". Dunque, da una parte gli organizzatori del Gran Premio hanno dato la Casa Ballot regolarmente iscritta con due vetture, hanno annunciato i due guidatori nelle persone di Goux e Foresti,