

Remo Tomassini

BORZACCHINI

L'UOMO, IL PILOTA, IL SUO TEMPO



A.C.I. Terni

CINQUANTENARIO BORZACCHINI

10 - 9 - 1933

10 - 9 - 1983

**Mostra e Pubblicazione
Terni, 17 - 11 - 1983**

Comitato d'onore

Giacomo Porraccini Sindaco del Comune di Terni
Bruno Capponi Presidente dell'Amministrazione Provinciale
Germano Marri Presidente della Giunta Regionale Umbra
Federico De Marinis Prefetto di Terni
Mons. Franco Gualdrini Vescovo di Terni
Gabriele Moreni Presidente E.N.I.T.
Franco Borzacchini
Filippo Carpi De Resmini Presidente SARA Assicurazioni
Rosario Alessi Presidente Automobile Club d'Italia
Ettore Santilli Presidente Automobile Club Terni
Renzo Nicolini Presidente CONI Provinciale
Gianni Tommasi Presidente AACST del Ternano
Massimo Mazzi Presidente Automobile Club Perugia
Fabrizio Serena Presidente CSAI (Comm. Sport.) Auto Italiana
Domenico Barbaro Presidente UNIVES
Alfredo Pellegrini Presidente Scuderia Borzacchini

Comitato Organizzatore

Automobile Club Terni
Regione dell'Umbria
Comune di Terni
Provincia di Terni
E.N.I.T.
UNVS
CONI Provinciale
Club Umbro Veicoli d'Epoca
Scuderia Borzacchini
Azienda Autonoma di Cura Soggiorno e Turismo del Ternano
CESTRES

Ricerche e Redazione

Tina Moretti Antonucci

Design, Grafica, Allestimento

Luisa Capua e Annalisa Foà

Riproduzioni fotografiche

Alberto Caporali

Fotocomposizione

Compuservice - Terni

Stampa

Tipolitografia Visconti

Segreteria

Emilio Ferri, Paolo Lausi, Tina Moretti Antonucci

Coordinamento generale a cura dell'Automobile Club Terni
Realizzazione della Mostra e della Pubblicazione
a cura del CESTRES (Centro Studi Ricerche economiche e sociali)

Remo Tomassini

BORZACCHINI

L'UOMO, IL PILOTA, IL SUO TEMPO

A.C.I. Terni
CESTRES

Centro Studi e Ricerche economiche e sociali

Ha collaborato alla stesura dell'opera la dottoressa Patrizia Liberati

1^a Edizione novembre 1983

Redazione Tina Moretti Antonucci

Copertina Annalisa Foà

Planimetrie Bruno Tomassini

Fotocomposizione Compuservice-Terni; *Stampa Tipolitografia* Visconti

A mio padre

PREMESSA

L'Automobile Club di Terni accogliendo una simpatica richiesta pervenutagli da più parti ed in particolare dai Veterani Sportivi di Terni, si è fatto promotore di una doverosa celebrazione: quella del cinquantenario della morte di Mario Umberto (Baconin) Borzacchini, cittadino ternano, indimenticato e valoroso campione del volante.

All'iniziativa dell'A.C.I. hanno aderito: la Regione dell'Umbria, l'Amministrazione Provinciale di Terni, il Comune di Terni, l'Azienda Autonoma di Soggiorno e Turismo del ternano, il Coni, l'Unione Nazionale Veterani Sportivi, la Scuderia Borzacchini, i concessionari ternani delle principali industrie automobilistiche e la SARA Assicurazioni S.p.A., che insieme si sono costituiti in un comitato organizzatore per la predisposizione e l'attuazione del programma.

Il programma prevede, oltre a questa pubblicazione, una mostra sulla vicenda umana e sportiva di Borzacchini, un concorso tra gli studenti delle scuole medie di Terni sul tema «Borzacchini campione. Il valore dello sport come fattore di educazione e di formazione», una sfilata di auto d'epoca e sportive e le celebrazioni ufficiali del cinquantenario, compresa quella della intitolazione del Salone delle Conferenze dell'Automobile Club di Terni a M.U. Borzacchini.

L'insieme di queste iniziative rappresenta un degno quanto doveroso omaggio di Terni ad uno dei suoi più illustri concittadini che, con le sue memorabili imprese sportive, portò in alto lo sport ternano e contribuì alla conoscenza ed al prestigio di Terni nel mondo.

È significativo che Terni, città industriale per eccellenza, famosa per la produzione dell'energia elettrica e dell'acciaio, abbia espresso due grandi campioni dello sport motoristico quali sono stati M.U. Borzacchini e Libero Liberati, che ci piace accomunare in questo nostro ricordo e nella considerazione degli sportivi e dell'intera cittadinanza ternana.

Il libro, che rappresenta uno dei momenti più alti delle celebrazioni del cinquantenario della morte di Borzacchini, si caratterizza come un'importante documentazione della vicenda umana e sportiva di questo campione. Servirà a perpetuare il ricordo del personaggio e le sue gesta in quanti lo conobbero, e a farlo conoscere soprattutto alle nuove generazioni. Inoltre rimarrà come testimonianza scritta della memoria storica di Terni, e ciò anche nel quadro delle celebrazioni del centenario della nascita della "Soc. Terni per l'industria e l'elettricità", che ricorre nel 1984.

L'Automobile Club di Terni rivolge un sentito ringraziamento all'autore del libro, Remo Tomassini, e a quanti hanno collaborato alla realizzazione dell'intero programma: il CE.ST.R.E.S. (Centro Studi Ricerche economiche e sociali) incaricato di curare tale pubblicazione e l'allestimento della mostra, il Sig. Franco Borzacchini, figlio del campione, che gentilmente ha fornito cimeli, documenti e testimonianze, i Veterani Sportivi di Terni, il Comitato organizzatore, e tutti i cittadini che hanno fornito documenti dell'epoca.

MARIO ANDREA BARTOLINI

I CAPITOLO

1913 - 1915

Me ne tornavo frettolosamente a casa già pregustando il tepore che vi avrei trovato: non sarei certamente uscito in quella serata fredda e uggiosa, se non fosse stato per la riunione indetta al fine di programmare adeguate manifestazioni, nella ricorrenza del cinquantesimo anno della morte del "nostro" grande pilota Borzacchini. Il programma era risultato piuttosto nutrito e tra le varie attività si era anche pensato di raccogliere in un libretto qualche annotazione, qualche testimonianza diretta del buon Baconin. Certo, mi sarebbe piaciuto molto fissare, rivivere i miei ricordi di bambino, quei ricordi che ho conservato così gelosamente da sembrare ancora oggi integri e freschi a dispetto del lungo tempo trascorso. Me ne andavo rimuginando tutto questo, ripetendo a me stesso che scrivere di qualcuno è sempre impresa assai difficile, quando, quasi sperduto nel cuore della vecchia Terni, mi sono trovato d'improvviso avvolto in quella nebbiolina soffice e compatta tanto frequente nella nostra città quando ero bambino e così rara oggi. Le cose andavano perdendo i loro contorni, avvolte in quello strano manto plumbeo; anche le mie elucubrazioni perdevano nitidezza e andavano sfumando, quasi dissolvendosi in quell'atmosfera irrealistica dove lo spazio e il tempo sembravano perdere la loro umana dimensione. E mentre la nebbia entrava lentamente nei miei pensieri, i ricordi di ieri si fondevano con le sensazioni di oggi. La luce del giorno avrebbe ridato sicuramente alle cose la giusta dimensione; intanto però ricordare mi sembrava più facile, e scrivere del mio eroe di un tempo diventava un impegno dell'uomo di oggi, carico di nostalgie e rimpianti per un attimo di vita passato troppo velocemente.

L'amore e la passione per i motori e per le auto, per l'odore di benzina e per il rombo assordante, credo siano nate con me, hanno con me vissuto, mi hanno accompagnato lungo tutto il corso della mia vita, tanto che ancora oggi mi rivedo giovane, quando nello specchio i miei capelli e i baffi ormai bianchi appaiono rinverditi da nere striature di grasso.

Mi ricordo che da bambino non avevo una tuta bella come oggi, ricordo

anzi che quando, curioso e avido di apprendere, mi affacciavo all'officina di papà vestito da "signorino bene" primi novecento, dovevo fare i conti con mia madre sempre solerte e piuttosto severa.

In quell'officina di Via Aminale, che mio padre aveva aperto più per passione che per professione, nasceva una pagina di storia della quale io ero, seppure inconsapevolmente, tuttavia vigile e attento testimone.

In quegli anni infatti la scritta Tomassini troneggiava sulla porta di una officina meccanica dove, col pretesto di noleggiare e riparare macchine, si offriva a mio padre, patito di motori, la possibilità di dare libero sfogo a questa innata passione.

Figurarsi quindi la sua gioia quando trovò un "ragazzo di bottega" pronto a dividere con lui le sue stesse emozioni, al quale poter insegnare i trucchi del mestiere, la padronanza della guida, fino a vederlo superare di gran lunga il maestro e diventare uno dei più temerari assi del volante.

Borzacchini, allora Baconin, o Bacò come lo chiamava papà, era nato sul finire dell'800, e precisamente il 28 settembre 1898, a Terni da Remo Borzacchini e Laudomia Ristei. Il padre esercitava l'attività di "corriere" fra Terni e Roma ed era un uomo gentile, aperto, disponibile verso tutti: convinto sostenitore di idee socialiste, all'avvento del fascismo, fu "schedato" come sovversivo e spesso "controllato" dalla polizia. Era rimasto affascinato dalla propaganda marxista svolta da Michele Bakunin, esule in Italia nel 1875, tanto da imporre il nome di Baconin al suo unico figlio. Questo nome pesò non poco sulla carriera del nostro pilota tanto che fu costretto a cambiarlo in uno meno "sovversivo" e meno condizionante, soprattutto per la stampa.

Della sua infanzia poco ci rimane, ma, considerato il carattere tranquillo e docile che dimostrò nella sua giovinezza, si può presumere che essa sia stata del tutto normale. Frequentò la scuola fino alla quinta elementare; poi, come la maggior parte dei giovani di allora, per necessità familiari (il padre era stato privato della licenza di corriere) dovette cercare una occupazione. Era un ragazzo prestante, volenteroso, buono e timido, di grande umanità e modestia, doti che avrebbe conservato anche quando la gloria lo avrebbe abbracciato per non lasciarlo più.

Colpiva talmente per la sua cortesia e gentilezza che Giovanni Canestrini, uno dei nomi più prestigiosi del giornalismo di quei tempi, il quale aveva avuto modo di conoscerlo fin dalle prime competizioni cui prese parte, così scriveva di lui: *«Baconin Borzacchini non era solo un ragazzo serio che sentiva di potersi aprire una strada nella vita grazie alla attività automobilistica; egli sapeva anche rendersi simpatico per la bontà, per il sorriso sempre pronto, per la semplicità»*(1).

Ma non erano certo queste le qualità che gli avrebbero permesso di uscire dall'anonimato, di "sfondare" nel mondo delle corse automobilistiche, sua dichiarata passione. A quei tempi, la strada per arrivare a farsi un nome era proibitiva se si doveva fare esclusivo affidamento sulle proprie possibilità.

(1) Giovanni Canestrini: "La Favolosa Targa Florio". L'Editrice dell'automobile, 1966.

Oggi, per i giovani desiderosi di intraprendere la carriera di pilota da corsa, si aprono varie strade: si può partecipare, con poca spesa, ai Campionati Nazionali e Internazionali di Go-Cart, forse uno dei più importanti "test" per mostrare attitudine alla guida sportiva; si può quindi passare attraverso la trafila della Formula 3 e della Formula 2; o ci si può mettere in luce nelle competizioni cosiddette "di marca" con vetture quasi di serie (ma con l'assistenza delle ditte costruttrici), magari dopo aver "fuso" varie volte la macchina di papà, truccandola nel migliore o peggiore dei modi.

Ai tempi di Borzacchini, Nuvolari, Varzi, Fagioli ecc. vi erano solo due strade: o si avevano possibilità economiche tali da consentire l'acquisto di una vettura direttamente dalla Casa Costruttrice, cosa che avveniva di rado, oppure ci si procurava l'auto di seconda mano, quando il primo acquirente decideva di sostituirla con una nuova o di rinunciare alle corse. Tutti gli altri corridori erano normalmente scelti dalle stesse Case Costruttrici tra i loro meccanici, in quanto erano gli unici a dare affidamento per esperienza, collaudata capacità e perfetta conoscenza del mezzo che loro stessi avevano, seppure solo materialmente, approntato.

A Borzacchini, come a pochi altri corridori di allora, capitò di percorrere un'altra strada: si era infatti conquistato la fiducia, la stima e anche l'affetto di mio padre, uno dei pionieri dell'automobilismo ternano.

Per non essere tacciato di eccessivo orgoglio filiale, riporto quanto dice Carlo Giulivi, insigne e nobile figura di sportivo ternano, al quale dobbiamo peraltro una storia completa sulle discipline sportive praticate da atleti ternani dagli anni trenta al 1970: «... *Baconin, appena quattordicenne si occupa in un garage, dove, con la passione, l'intelligenza e l'assiduità si guadagna presto la fiducia e l'affetto di quello che sarà poi il suo maestro, la sua guida: il Sig. Amerigo Tomassini, questo vero e unico pioniere dell'automobilismo ternano. Rimasto alle sue dipendenze finché la guerra non chiamò entrambi a più alti doveri, rilevò poi quel "garage", che il Sig. Tomassini lasciava per passare ad altre attività...*». Sullo stesso tenore e con lo stesso entusiasmo, il giornalista concittadino Mario Donatelli sul "Corriere di Terni" (n. 19 del 23/9/1933).

Per mio padre, "il pioniere", l'avventura con il motore era iniziata già nel 1905 con l'acquisto di una De Dion-Buron "Populaire", con la quale fece le sue prime esperienze insieme al cognato Ezio Conti che aveva un naturale talento per la meccanica. Penetrati rapidamente i segreti della vettura, le sue conoscenze vennero in seguito migliorate con l'acquisto di altre auto come la "Rapid" dei Fratelli Ceirano, Giovanni ed Ernesto, del 1907, l'Alpha 24 cv, del 1910, la "Scat" sempre dei Fratelli Ceirano del 1913, la "Fiat tipo 2" del 1914, la "Clement-Bayard" Coupé de Ville del 1908, vettura di lusso con interni di velluto rosso, pizzo San Gallo sulla spalliera del sedile posteriore, telefono per comunicare con l'autista, porta profumo e portafiori, strapuntini girevoli e piccolo buffet! Dopo essersi fatte le ossa con queste vetture, delle quali conservo ancora molte fotografie, i due "aspiranti meccanici" decidevano di trasferirsi dal giardino di casa, al centro della città. Così, nel 1913, aprivano in Via Aminale la già ricordata officina per riparazioni di auto e moto, con Scuola Guida e noleggio di rimessa. Ancora oggi, malgrado i settanta anni trascorsi, si

intravede sopra il grande portone, semicancellato dall'ingiuria del tempo, la scritta Tomassini, coperta in parte dal nome di Borzacchini il quale rilevò l'officina quando, tra il 1927 ed il 1928 mio padre fu nominato Direttore dell'Ufficio Provinciale R.A.C.I. (Reale Automobile Club d'Italia) e Conservatore del P.R.A. (Pubblico Registro Automobilistico): in quell'occasione Baconin, fece scrivere il suo cognome sopra quello di Tomassini, con lo stesso colore e senza cancellare il primo, quasi a voler ribadire e testimoniare una sorta di continuità, un perpetuarsi del lavoro iniziato e non ancora concluso.

Quel garage era il mio paradiso proibito... entrare nelle macchine, fare lunghi affascinanti viaggi... con la fantasia, suonare la tromba "a pera" di gomma o il "clackson" a pressione, rubare un martello e, divertimento più ambito, piantare chiodi nella soglia di legno del garage. Questa ultima prodezza mi faceva guadagnare qualche scappellotto da mio padre perché come "carpentiere" ero davvero una frana; le teste dei chiodi mal ribattute sporgevano dal legno e costituivano un grave pericolo per le gomme delle macchine. Quante volte il buon Bacò mi ha salvato!!!

Ma torniamo al mio eroe. In quello stesso 1913 fu ufficialmente assunto nell'officina come apprendista. Mio padre fu ben lieto di ingaggiare quel bravo ragazzo di cui aveva potuto accertare ed apprezzare l'ottimo carattere, la buona educazione e la grande passione per la meccanica.

Fu una collaborazione positiva per entrambi: mio padre aveva un carattere forte e deciso, spirito d'avventura e capacità organizzative; Borzacchini aveva la classe, ma aveva anche bisogno di qualcuno che lo guidasse e consigliasse, altrimenti la sua timidezza e la mancanza di iniziativa non gli avrebbero permesso di realizzare i suoi sogni.

L'officina lavorava a pieno ritmo, dal momento che la concorrenza a quei tempi era molto limitata e, così, insieme a Bacò vennero assunti altri due ragazzi: Cafiero Nobili e Giovanni Biagioli. Il primo, che fece da meccanico a Borzacchini in qualche competizione (quando non era disponibile il suo "secondo" e grandissimo amico Peppe Pegoraro), rimase poi vittima del bombardamento subito da Terni il 14 ottobre 1944; l'altro, il Biagioli, diventò in seguito ottimo calciatore titolare di una delle prime squadre di calcio formatesi a Terni.

Già nel 1914 Baconin era in grado di alleggerire di molto il lavoro dell'officina occupandosi della Scuola Guida(2), della conduzione della vettura a noleggio di rimessa e delle riparazioni meccaniche. Così, a sedici anni, guidava agevolmente... e, senza patente. Si mise in regola al ritorno dal servizio militare quando gli fu sostituito il patentino di autiere con la regolare patente civile.

Anche l'autoscuola andava a gonfie vele: Amerigo insegnava la teoria utilizzando il "Manuale pratico dell'automobile"(3), mentre Baconin, era al tempo stesso istruttore e autista della macchina a noleggio.

(2) Una fotografia del 1914 riproduce la vettura della Scuola Guida, una Storero del 1910, con Baconin al volante. Archivio Tomassini.

(3) Questo manuale, che conservo gelosamente, è miracolosamente scampato a mille vicissitudini unicamente a qualche fotografia dal 1910 in poi; il manuale è stato stampato a

Quando alla vecchia "Storero" del 1910, a quattro "baquets", attrezzata a scuola guida con i doppi comandi (obbligatori a quell'epoca) e carrozzata in maniera alquanto spartana, venne affiancata una Fiat Tipo Zero da adibirsi a noleggio di rimessa, per Baconin fu come se fosse arrivata la befana. La famosa Fiat Zero era una vettura moderna e molto veloce per quei tempi, e su di essa il buon Bacò sfogava giornalmente la sua passione per la guida.

Per non parlare poi della sentita partecipazione con la quale assolveva l'incarico di provare su strada le macchine che i clienti avevano affidato all'officina per la riparazione: si trattava certamente di un vero "collaudo"!

Donatelli ricorda a questo proposito: «Aveva iniziato come "garzone" di officina ma era già un provetto guidatore di auto, che dopo le riparazioni, passava a collaudare ed il suo "record", in quei tempi lontani, era quello di coprire la distanza Terni-Roma, tra Ponte Romana e Ponte Milvio, distanza esatta di 100 Km., in un'ora e 59 minuti, stabilito su una Fiat "0" sulla vecchia Flaminia, strada tortuosa, inghiaata, polverosa, con rapidi saliscendi, con attraversamenti angusti di abitati... Terni-Leonessa veniva coperta in poco più di un'ora...»(4).

Altro suo importante campo di sfogo era il piazzale antistante il Duomo di Terni, a meno di duecento metri dall'officina. Lì Borzacchini si esibiva con le macchine della Scuola Guida in uno "show" alla "Stunt-car", eseguendo "sbandate controllate", "testa-coda" ecc., evoluzioni favorite dal fondo stradale sterrato e ricoperto da breccino. Naturalmente queste esibizioni non erano affatto gradite a mio padre che pensava ai costi del carburante e delle gomme ed al verificarsi di possibili incidenti. Non lesinava pertanto rimproveri e "finti" scappellotti, minacciando anche di rifarsi sulla "settimana" che pagava a Baconin.

In realtà non poteva fare a meno di ammirare la precisione delle evoluzioni, l'eccezionale abilità, la rapidità delle manovre, la perfetta coordinazione e scelta di tempo nell'uso dello sterzo, del freno, del cambio e dell'acceleratore: ottimo pilota ed esperto conoscitore di vetture difficili da controllare, sapeva benissimo che giocare in tal modo con quei "carri armati" non era cosa da poco!! A questo proposito mi piace riportare quanto dice John Eason Gibson parlando di Nuvolari su "Grandi Piloti di Ieri" nella raccolta curata da David Hodges, Edizione "L'Editrice dell'Automobile" 1967: «La poca memoria del passato tende a farci ritenere che molte cose siano state scoperte solo di recente, ma questo non è affatto vero: fu Tazio, infatti ad impiegare, per superare le curve, il metodo detto "a dente di sega" che migliorava la tecnica in uso nei primi anni fra il '20 e il '30; fu lui a scoprire per primo il "derapage" sulle quattro ruote...» orbene è indubbio che tali affermazioni siano a dir poco azzardate, poiché tutti quelli che ho finora ricordato, avevano scoperto

Milano dalla Stamperia Editrice Lombarda di L. Mondaini nel 1913, la vendita era affidata alle editrici G.B. Paravia & C. di Milano e ai Fratelli Treves di Napoli; ne è autore il Prof. Attilio Seniga, e a quei tempi era giunto al XIV migliaio; è un manuale di 235 pagine, molto approfondito e di grande chiarezza.

(4) Mario Donatelli da "Leonessa e il suo Santo" Bimestrale di vita Leonessana. N. 66, Anno XII - 1975.

già dal 1909/1910, guidando macchine la cui tenuta di strada era un pio desiderio, che per correggere lo sbandamento in curva, anziché rimanere passivi con lo sterzo, ed andare sempre più fuori strada, era necessario spezzare la curva stessa in tanti settori in linea retta, cioè "richiamare" la vettura con movimenti dello sterzo più o meno rapidi a seconda della velocità e della entità della sbandata. Questo accorgimento lo chiamavano allora "setaccio" o "setacciare" che rendeva perfettamente il movimento delle massaie quando con il setaccio separavano la farina dalla crusca, mentre il "derapage" sulle quattro ruote, lo chiamavano "passo del granchio" o "pattinare" o fare una curva "per traverso", ed era questo, con le macchine di allora, una cosa del tutto naturale, come naturale veniva la "controsterzata".

Chissà quanti altri piloti a quei tempi ed anche molto prima, hanno scoperto da soli questa tecnica! Attribuirlo a Nuvolari è una imprecisione inutile e gratuita in quanto, da grande ed indiscusso campione quale è stato, non aveva certo bisogno di simili "sviolinate".

L'allenamento di Borzacchini veniva quindi completato da frequenti gare di velocità effettuate a spese della solita Fiat "0"; e con l'approvazione e l'incoraggiamento, se mai ce ne fosse stato bisogno, dell'amico Giuseppe (Peppe) Pegoraro, il quale si premurava anche di lanciare sfide ad altri aspiranti corridori: normale pista di gara era una strada in salita con svolgimento molto tortuoso in località "La Macchia di Bussone", nella immediata periferia di Terni.

Naturalmente vincevano sempre loro (Cfr. C. Giulivi: Appunti sullo sport a Terni: Automobilismo). L'amico e compagno di gara Peppe Pegoraro partecipò in seguito, in qualità di meccanico, alle prime gare effettuate da Baconin con la Salmson 1100 CC: ma fu anche valentissimo avversario quando poté disporre di una Bugatti tipo "Brescia" di proprietà del suo amico Magalotti. È vero che Tomassini e Conti insegnarono a guidare l'automobile a Baconin, ma è anche vero che Borzacchini corridore si è fatto da sé; egli possedeva, oltre ad una smisurata passione per la guida, uno spiccato talento naturale, ed innate qualità psico-fisiche che distinguono un corridore da un "buon" guidatore: coraggio, colpo d'occhio, riflessi rapidi. Uomo calmo, difficilmente irritabile, con frequenza cardiaca al di sotto della norma, quando si infilava al posto di guida, prima di un allenamento o di una gara, esprimeva la sua vera natura e tutta la sua grinta: aveva al volante un senso intuitivo della guida.

Con il passare del tempo e comunque fino al Conflitto Mondiale del 1915-1918, la Scuola Guida diventava sempre più frequentata e la "Storerò", con quella carrozzeria troppo spartana e troppo esposta alle intemperie, veniva sostituita con una "Scat" tipo "torpedo" con sportelli e "capote"; molto più leggera, più moderna e più affidabile. Era stata costruita nel 1913 dai vulcanici fratelli Ceirano, autentici fuori classe della meccanica, che tra il 1904 ed 1930, fondarono varie società per la costruzione di autovetture, alcune delle quali di ottima classe. (Rapid - Itala - Scat - Spa - Ceirano).

Ma il 24 Maggio 1915 l'Italia entrava in guerra; e mentre Tomassini riusciva a salvare dalle requisizioni alcune macchine, Borzacchini, ancora diciassettenne, veniva assunto dalla locale Fabbrica d'Armi del R. Esercito; ove rimaneva fino all'anno seguente, quando veniva chiamato alle armi e dislocato presso lo Stato Maggiore di un Reparto Motorizzato.

II CAPITOLO

1919 - 1933

Finita la guerra Tomassini e Borzacchini si ritrovarono nel garage di Via Aminale. Era tutto da rifare: la Clément-Bayard fu riparata ma quella sua carrozzeria "Coupé-de-Ville" non era proprio adatta né per la scuola guida né, tanto meno, per il noleggio di rimessa. Se si aggiunge poi il momento difficile che attraversava l'Europa tutta a causa delle agitazioni operaie mortificate dalla disoccupazione, non era proprio il caso di ostentare automobili in genere e quelle di lusso in particolare. Fu quindi deciso di venderla, con mio sommo dispiacere; era stata la macchina dei miei "sogni proibiti". Anche la "Scat" doveva subire la stessa sorte, e questo dispiacque a mia madre poiché con quella vettura aveva imparato a guidare. Prima di venderle però si decise di fare un ultimo viaggio con una delle due per andare a Trevi dove i miei fratelli si trovavano ancora in collegio. Fu scelta la "Clément" ma questa, forse offesa dalla decisione che era già stata presa nei suoi confronti, ci fece un grosso dispetto: quando ci trovammo sul punto più ripido della "Somma" (parlo della vecchia strada che attraversa ancora l'abitato di Strettura) fece i capricci e mio padre e Baconin dovettero adattarsi, con loro grande disappunto, a chiedere aiuto ai buoi del contadino che abitava poco lontano. La stizza che ci aveva procurato l'inconveniente e più ancora l'evidente soddisfazione del contadino per la rivincita avuta contro l'automobile, fu un poco mitigata dalla sincera ilarità che prese mia madre e Baconin quando il contadino stesso, alla vista di quel grosso motore (un biblocco da circa 3.500 c.c. di cilindrata) esclamò: «Bé, è gròssu e minchione!!» Mio padre invece riuscì soltanto a tirar fuori un sorrisetto a mezza bocca, ed io, toccato dall'offesa portata alla mia "preferita", provai un forte risentimento sia contro l'arguto contadino, sia contro la macchina colpevole di tanta umiliazione!!

Al di là di questi ed altri miei ricordi di bambino, veniamo ora all'attività agonistica di Borzacchini.

Per quanto attiene ai primi due anni, purtroppo non mi è stato possibile

rintracciare fonti scritte relative a tutte le gare alle quali partecipò specie di quelle svoltesi in casa nostra. Anche facendo appello ai molti ricordi dei contemporanei, cinquanta anni sono sempre molti per chi oggi ne ha 70-80. Inoltre, alla naturale confusione mentale dell'età c'è da aggiungere la guerra con i 108 bombardamenti subiti da Terni, gli sfollamenti, i trasferimenti, le ruberie in danno della cittadinanza che hanno causato la perdita di documenti che oggi sarebbero stati di grande aiuto per arricchire di particolari interessanti questo racconto.

Qualche breve articolo apparso sulla stampa locale ad opera di un giornalista nostro concittadino ed amico di Borzacchini, Mario Donatelli, non mi ha aiutato molto; mentre ho potuto trarre interessanti indicazioni dagli scritti, mai purtroppo pubblicati, dell'unico storiografo dello sport ternano: Carlo Giulivi. Ma anche le sue informazioni, spesso mancanti di precisi e concreti riferimenti, riguardano soltanto l'attività svolta fino al 1931, accennando appena o tacendo sul periodo avventuroso e non meno interessante dell'esordio nella categoria minore. Le sue note senza dubbio sono attendibili per chi ricorda gli avvenimenti descritti per averli vissuti direttamente o indirettamente attraverso la viva voce del protagonista, ovvero ancora per averli letti sulla stampa contemporanea, ma rimangono pur sempre delle memorie non confortate dalla cronaca ufficiale. Rimangono così senza la necessaria documentazione oltre dieci risultati utili su altrettante gare alle quali partecipò tra il 1924 ed il 1933.

Quindi, senza tralasciare i ricordi dei concittadini che vissero l'epopea Borzacchini, dei familiari e di coloro che scrissero di lui, quando posso disporre di articoli di stampa o pubblicazioni specifiche, ne citerò la fonte trascrivendo la notizia per intero o riassumendola.

Dalla pubblicazione di E.A. Carli: "Settant'anni di gare automobilistiche in Italia" ho tratto i resoconti di moltissime gare disputate da Borzacchini, anche se spesso manca qualche precisazione importante per il mio racconto; nel commentare, ad esempio, la vittoria di Borzacchini alla "Coppa di Camaiore" non riporta i tempi e, in nota aggiunge: «Le fonti consultate non hanno fornito altre notizie». Le piccole cilindrate non facevano notizia come i grossi calibri ed i relativi resoconti venivano elaborati con poche parole per puro dovere di cronaca. Parlando poi della corsa "Terni - Passo della Somma" in nota precisa che la gara fu disputata in diverse edizioni a partire dal 1924 in poi, e nulla dice dell'edizione del 1927 che fu vinta da Borzacchini su Maserati 1500 cc.; né ricorda la "Spoleto - Forca di Cerro", svoltasi per almeno due edizioni tra il 1925 ed il 1926. Tuttavia alcuni risultati di queste gare sono stati rintracciati sulla stampa dell'epoca dopo accurate ricerche come dirò in seguito; le difficoltà incontrate per reperire queste poche notizie mi hanno fatto apprezzare in pieno il lavoro da "certosino" del Carli per elaborare il suo libro!

I nostri Carlo Giulivi e Mario Donatelli riferiscono che «nelle stagioni dal 1925 al 1927 Borzacchini partecipò alle seguenti gare: Messina, Catania, Frascati, Livorno, Padova, Pescara, Firenze, Viareggio, Camaiore, Montenero, Bologna, Roma - Norcia, Collina Pistoiese e "molte altre" con vittorie di categoria ed assolute; fu il dominatore delle piccole cilindrate,

specie nelle gare in salita, conquistando circa quaranta primi posti nelle classifiche". Di molte di queste gare ho potuto rintracciare una precisa documentazione e le riporto con i relativi particolari; di quelle non confortate da sicure cronache ufficiali, mi limito a nominarle a titolo di cronaca ma sicuro della loro autenticità. Ancora più ricco di contenuto è un articolo di Mario Donatelli apparso sul "Corriere di Terni" il 23 settembre 1933 - XI - pag. 3 scritto nei momenti dolorosi immediatamente successivi alla sciagura di Monza, con la memoria ancora fresca di esaltanti e indelebili ricordi. In "Appendice" riporto l'intero testo dell'articolo che sarà utile anche come riassunto di questo racconto.

Prima di cominciare comunque la cronistoria dell'attività agonistica di Borzacchini, ritengo utile tracciare un breve profilo dell'ambiente nel quale si accingeva ad entrare.

Il nostro Baconin infatti dovette vedersela non solo con piloti di chiara fama e con innumerevoli vittorie alle spalle, ma anche con la politica, il nazionalismo ed i problemi economici.

Per superare queste difficoltà usò soltanto la sua perizia, il suo coraggio e la caparbia volontà di arrivare ad emulare i "mostri sacri", di correre e vincere.

Il nome sovversivo che gli aveva imposto il padre faceva arricciare il naso ai "puri" ad oltranza. Già da tempo da ogni parte veniva sollecitato a cambiare quel nome così "ostico" ai gusti dell'Era Fascista, ma aveva sempre risposto, con quel suo sorrisetto scanzonato, che "l'abito non fa il monaco". Ci voleva solo una eccezionale occasione come quella capitagli il 15 settembre 1930 sulla pista di Monza: infatti quel giorno l'Ing. Jano, che conosceva molto bene l'uomo ed il pilota, aveva scelto proprio lui, con quel nome poco rassicurante per i "cacciatori di streghe" di allora, per far provare il brivido della velocità all'allora Principe Ereditario Umberto di Savoia ed alla sua Consorte Principessa Maria José del Belgio; solo dopo questo incontro decise di cambiare il nome Baconin in Mario Umberto in ricordo ed in omaggio ai Regali Personaggi. I cronisti e più ancora i Gerarchi del Partito Nazionale Fascista tirarono un sospiro di sollievo perché potevano finalmente scrivere e pronunciare il suo nome ora regale e legale senza rischiare critiche dall'Alto.

Correre con una vettura francese aveva il suo peso nella impopolarità di un pilota: chi non ricorda infatti lo slogan che ci hanno ammannito in mille modi: "Preferite i prodotti nazionali».

Per di più gli italiani, quando si tratta di sport, sia esso calcio o ciclismo, motociclismo, automobilismo ecc. sono assaliti da un nazionalismo esasperato e neppure il "Duce" sfuggiva a questo complesso: moltissime infatti furono le sue dittatoriali intromissioni nello sport con l'approvazione pedissequa dei suoi Gerarchi. Lo stesso Varzi, grandissimo ammirato ed osannato campione da molti, in occasione del Gran Premio d'Italia a Monza, disputato il 6/9/1931 fu fischiato dalla folla e fu fatto segno a grida di "venduto, traditore" perché gareggiava e... vinceva con una Bugatti. «*Correre con una macchina francese sembrava un delitto di "lesa patria"*»(5). E le Bugatti erano pur sempre frutto del genio italiano.

(5) Giovanni Canestrini: "Storia illustrata dell'Auto Italiana".

In quanto ai problemi economici erano così... affezionati al povero Bacchin che se ne preoccupava appena non ne aveva.

Per gli altri invece era diverso. Nuvolari ad esempio, oltre che appartenere a famiglia di proprietari terrieri, quando passò dalle corse in motocicletta alle automobili, si era già guadagnato un bel gruzzoletto con le sue innumerevoli vittorie; questo gli permise di acquistare una Bugatti con la quale ottenne i suoi primi successi importanti al Gran Premio Roma nel 1927, al Circuito di Alessandria ed al Gr. Premio di Tripoli nel 1928.

Varzi, figlio di un industriale galliatese, poteva contare sul borsellino del padre oltre che attingere al frutto della sua attività motociclistica; Matarassi negli anni venti era già un veterano e proprietario di una scuderia di vetture da corsa; Campari aveva iniziato la sua carriera nel 1913; Minoia lo vediamo già correre nel 1907 alla Targa Florio, e così Balestrero, Chiron, Arcangeli, Morandi oltre ai "Gentlemen" Aymo Maggi, Trossi, Masetti, Castelbarco, Antonelli, De Sterlich, Brilli-Peri che vinse il Campionato del Mondo nel 1925 a Monza.

Questi erano alcuni dei corridori con i quali doveva vedersela Borzacchini, forte di capacità e volontà, ma terribilmente debole di risorse economiche; era un semplice oscuro meccanico di un piccolo centro non ancora Provincia, e pressoché sconosciuto a molti, nonostante la "Cascata delle Marmore" "Le Acciaierie" "Gli Alti Forni" e "L'Industria elettrica" che permetteva a buona parte della "Capitale" di risparmiare petrolio per l'illuminazione.

1923

Da Mario Donatelli apprendiamo che Borzacchini ebbe il suo primo impatto con le competizioni automobilistiche, partecipando alla corsa della "Mengara" nel 1923 con una Ansaldo da turismo di mio padre: arrivò primo nella classe "Turismo" e secondo assoluto(6).

La corsa fu vinta da Belli Rigoletto su Fiat "50l S" (Vedi archivio fotografico famiglia Belli).

1924

I COPPA DELLA PERUGINA - 18/5

Di questa prima edizione della corsa riporto alcune note apparse su "Il Messaggero" del 5/4/1924 che preannunciavano lo svolgimento della gara per il giorno 18 del mese successivo. Il percorso era tracciato su strada chiusa al traffico della lunghezza di Km. 16,400 da ripetersi quindici volte: con partenza da Piano di Massiano toccava le località di San Sisto,

(6) M. Donatelli: *Corriere di Terni* citato.

Strozzacapone, Ellera, Olmo, Ferro di Cavallo per ripassare a Piano di Massiano.

La tassa di iscrizione era di L. 300; i premi erano di L. 10.000 - 3.000 - 2.000 - 1.500 - 1.000 rispettivamente per il primo assoluto fino al quinto; al primo e secondo di categoria venivano garantiti un premio minimo di L. 1.000 e L. 500.

Anche in questa corsa Borzacchini partecipa con una Ansaldo 4CS, carrozzata "quattro baquets" di proprietà di mio padre, che fin dal 1920 ne aveva ottenuta la rappresentanza. La vettura era il primo prodotto della Casa Torinese messo in commercio nel 1919 a seguito della forzata riconversione dell'industria di guerra: era un'ottima vettura con motore a valvole in testa comandate da aste e bilancieri e testata smontabile; caratteristiche queste che distinguevano allora le vetture sportive. Era di media cilindrata intonata ai tempi: di quasi 2000 cc. in luogo dei 1800 del tipo normale, che a 3.500 giri per minuto erogava una potenza di 48 CV. cioè 24 CV. per litro; un risultato più che buono per una vettura di serie. Raggiungeva la velocità di quasi 120 Km/h dopo aver subito qualche intervento sulla testata, sulla carburazione e sulla fasatura: si inseriva così tra le vetture più veloci di allora a parità di cilindrata. Per l'occasione fu alleggerita al massimo togliendo anche i due "baquets" posteriori.

È interessante ricordare che anche Nuvolari, forse al suo esordio con le quattro ruote, partecipò al Circuito del Garda nel 1922 con una Ansaldo Sport.

Del risultato ottenuto da Borzacchini alla I Coppa della Perugina posso solo dire che si comportò in maniera incoraggiante, come mi riferirono mio padre e lo stesso Baconin quando, terminata la gara, vennero a salutarmi a Trevi.

Certamente il "test" fu soddisfacente perché l'anno seguente si lanciarono decisamente nell'avventura delle corse acquistando da un corridore una Salmson Gr. Prix.

I CORSA IN SALITA TERNI - PASSO DELLA SOMMA - 19/6

Dopo l'esordio alla "Mengara" dell'anno precedente ed alla prima Coppa della Perugina, Baconin partecipò alla corsa di "casa" ancora con l'Ansaldo, ma solo perché pressato dai suoi tifosi: il valico della Somma era conosciutissimo per le sue "rampate" con forte dislivello, molto più impegnativa della Mengara, e l'Ansaldo normale di cui disponeva al momento (la 4CS era stata venduta) non era affatto competitiva; per di più, non essendo prevista la categoria turismo, doveva partecipare nella categoria Sport; tuttavia considerato che il numero dei partecipanti a questa prima edizione era esiguo, riuscì a fare una bella gara, tenuto conto dello svantaggio del mezzo a disposizione.

Dopo approfondite indagini su quotidiani dell'epoca ho potuto rintracciare una sola scarna notizia apparsa su "Il Messaggero" del 19/6/1924 ove, tra i risultati di altre manifestazioni, si legge che la gara fu vinta da Borghi.

1925

I CORSA IN SALITA SPOLETO - FORCA DI CERRO - 22/9

Ancora da "Il Messaggero" del 22/9/1925 riporto la cronaca di questa gara: questo il titolo a grossi caratteri:

«Borzacchini di Terni e Arnaldo Tortima di Roma conquistano il primato nella corsa in salita di Forca di Cerro».

CAT. TURISMO 2000 CC.:

1° Tortima Arnaldo su Austro-Daimler in 9'10" e 2/5 alla media di Kmh. 59,523

2° Conte Dino Spera su Alfa Romeo in 10'11" e 4/5.

CAT. CORSA 1100 CC.:

1° assoluto Borzacchini Baconin su Salmson Gr. Prix in 8'29" alla media di Kmh. 64,361

2° Danesi Renato su Salmson in 9'25" e 3/5

3° Ricci Alessandro su Amilcar in 10'32"

Commenta il cronista de "Il Messaggero": «*Ed abbiamo così apprezzato il valore di Mario Benigni, perugino, già vincitore di categoria alla corsa della Mengara, e di Borzacchini di Terni che con la sua Salmson ha ottenuto il primato assoluto nella categoria "Corsa" e che già si distinse alla Mengara ed alla Coppa della Perugina.*».

Tra i ritirati il bravo Rabitti, spoletino, sfortunato con la sua "Fiat 501" con Superculasse Silvani.

Ma si rifarà nella seconda edizione della Corsa come dirò in seguito. Segue sempre la cronaca con l'elenco delle personalità presenti alla manifestazione: *On/le Romeo Gallenga Stuart Presidente dell'A.C. Roma, Marchesa della Genga, Contessa Falchi Vici, Marchesa Marignoli, Contessa Toni-Catenacci, Marchesa Gavotti, Contessa Spetia, Contessa Arroni, Contessa Bandini, Contessa Campi, Marchesa de Garron, Contessa Mongalli, Principessa Del Drago... e grazio i miei lettori del lungo elenco dei "Titolati" maschi!... ».*

In occasione della corsa spoletina un folto gruppo di ternani - fra cui io stesso - che, come d'abitudine, seguiva Baconin in quasi tutte le gare che si tenevano nelle vicinanze, andò a Spoleto a tifare per lui. In una bellissima giornata di ottobre, le strade della città erano gremite di tifosi (quasi come oggi nel periodo del magnifico "Festival dei Due Mondi"); lungo tutto il percorso i pochi tratti liberi fuori della carreggiata della

strada, erano stati occupati molte ore prima della chiusura del campo di gara. Terminata la corsa, vinta da Baconin, tornando a Terni attraversammo l'affollatissima piazza della Libertà; ad un tratto attirò la mia attenzione una testa rossa che riconobbi subito per quella di un mio compagno di Collegio dell'anno precedente. Mi alzai dal sedile della macchina e cercai di attirare l'attenzione dell'amico Del Bello facendo cenni con le braccia a *mano aperta*; ma lui non mi riconobbe e interpretando forse il gesticolare di un ternano come uno "sfottò" per lo sfortunato Rabitti che non era riuscito a battere Borzacchini nella loro corsa, mi rispose agitando anche lui il braccio destro... ma a *mano chiusa*!

II COPPA DELLA PERUGINA - 26/5

Nella seconda edizione la corsa acquista importanza per la partecipazione di piloti di classe: tra i Commissari di Gara ed Organizzatori figurano i nomi dell'On.le Gallenga Stuart, del Gr. Uff. Tullio Leonardi, Vittorio Savonetti, Comm. Hansemberger, Comm. Filippo Schlosser ecc. Questi i risultati:

CAT. OLTRE 2000:

- 1° ass. Brilli-Peri - Ballot in 2.46'14" M. 106,540
- 2° ass. Materassi Emilio - Itala 2.49'21" M. 104.589
- 3° ass. Cesaroni Anselmo - Mercedes 3.1'55".

CAT. FINO A 1100:

- 1° Clerici Abele - Salmson S.S. 3.30'19" M. 84.214
- 2° Borzacchini Baconin - Salmson 3.42'24"
- 3° Fagioli Luigi - Salmson 3.47'11"

Clerici, Borzacchini e Fagioli cominciano a darsi battaglia per il primato nella categoria, finché non arriverà Zampieri che con la magnifica Amilcar sei cilindri metterà tutti d'accordo!!!(7).

II CORSA IN SALITA TERNI - PASSO DELLA SOMMA - 16/6

Anche di questa seconda edizione poche sono le notizie riportate da "Il Messaggero" del 16 giugno 1925: la gara era per Auto e Moto; primo assoluto risultò Guido Canestrari nelle auto, e terzo il nostro indimenticabile Belli Rigoletto su "Fiat 509 Sport"; nelle moto arrivò terzo il bravo concittadino Otello Rapanelli su "Indian".

(7) Abele Clerici era già pilota affermato avendo iniziato la sua carriera alla guida di vetture "Bugatti"; lo vediamo primo di categoria alla "Parma - Poggio di Berceto" il 4/10/1919; alla "Consuma" del 1922 è secondo di categoria sempre su Bugatti 1500 cc. Luigi Fagioli invece è all'inizio della attività agonistica, e come Borzacchini diventerà pilota di fama internazionale.

Borzacchini aveva appena acquistato una "Salmson Gr. Prix" usata che stava restaurando e non ritenne opportuno competere ancora con l'Ansaldo, troppo svantaggiata rispetto alle altre concorrenti.

VI CRITERIUM ROMA - 29/9

La gara si svolgeva sul percorso "Vermicino-Rocca di Papa" di 14 chilometri. Borzacchini con la Salmson 1100 conquista il primo posto nella sua categoria in 11'33" ed è secondo assoluto dopo Carlo Masetti(8) su Bugatti 2000 cc. che compie il percorso in 10'23"(9).

Quando Borzacchini disputò questa gara io mi trovavo a Roma e, è ovvio, mi aggregai alla numerosa colonia di ternani che seguiva il nostro corridore nelle sue trasferte. C'era naturalmente anche Pegoraro, il simpaticissimo "Peppe" grande amico di Baconin ed ottimo pilota anche lui, quella volta nella sua abituale veste di meccanico. La classe 1100 cc. partiva prima delle maggiori cilindrato, e all'arrivo, Peppe si improvvisa cronometrista e prende i tempi di quei corridori che avrebbero potuto insidiare la loro posizione in classifica. Il minor tempo di Masetti era scontato in partenza sia per la perizia del pilota che per la maggiore potenza della sua Bugatti. Ma quando tagliò il traguardo Croce, anche lui su Bugatti e ottimo pilota, Pegoraro si precipitò verso Baconin brandendo il cronometro con la mano alzata e gridando: "Bacuni, si primu de Croce!". Inutile dire che i presenti, ternani e non, furono invasi da grande ilarità per questa esclamazione in schietto vernacolo.

A proposito della II Coppa della Perugia io frequentavo ancora il Collegio di Trevi e nello stesso giorno in cui si svolse la gara, mio padre e Baconin, tornando da Perugia passarono per salutarmi (come l'anno precedente) a farmi una sorpresa; e ci riuscirono in pieno perché questa volta vennero con la Salmson che io non avevo ancora vista. Fu certamente la visita più eccitante che ricevetti nei quattro anni trascorsi lì. Guardavo affascinato quella macchina con il tubo di scarico esterno rivestito di corda di amianto, la ruota di scorta sulla fiancata, le gomme di ricambio sulla coda tronca legate con cinghie di cuoio(10), e l'abitacolo ridottissimo, e mi chiedevo a prezzo di quali contorsioni mio padre riuscisse ad infilarsi a fianco del pilota; era più adatto a me che alle sue lunghissime gambe! Baconin, indovinando cosa mi passava per la mente, mi fece salire in macchina e mi portò a fare una volata lungo il rettilineo della "passeggiata" di Trevi. Rimasi senza fiato per l'emozione, ma più ancora a causa dell'aria che mi entrava nelle narici, poiché la vettura aveva un solo vetrino davanti al guidatore, I miei compagni mi videro passare a bordo

(8) Carlo Masetti era in piena attività agonistica fin dal 1922 quando alla corsa della "Consuma" arrivò primo di categoria su Bugatti 1500 cc. e primo assoluto al Premio di Brescia disputato il 1/8/1923. Nel 1925 vinse il Gr. Premio Roma sempre su Bugatti.

(9) E.A. Carli: 70 anni di corse automobilistiche in Italia, Editrice dell'Automobile.

(10) In un articolo rievocativo della carriera di Borzacchini apparso su "Il Tempo" del 9/2/60 è riprodotta una fotografia di Borzacchini e Pegoraro accanto a questa vettura.

della macchina in quanto la strada costeggiava il cortile di ricreazione dell'Istituto. Inutile dire che da quel giorno le mie "quotazioni" salirono alle stelle!

Sono andato spesso in macchina con lui quando non era ancora un corridore ma ricordo che provavo sempre una grande gioia quando nel periodo estivo ci accompagnava in campagna.

Nel 1926 andai con lui a Teramo e Popoli per riscuotere un premio speciale messo in palio in occasione di una gara disputata a Popoli; si trattava di duemila lire che a quei tempi giustificavano ampiamente il viaggio. Andammo con la Fiat "509" da noleggiare; (questa vettura, unitamente ad una Fiat "501" aveva sostituito le vecchie "Tipo Zero" e "Scat", ancora efficienti ma obsolete). Partimmo all'alba e tornammo a tarda sera; avevo allora sedici anni e già mi aveva insegnato a portare la macchina. Il suo modo di guidare era fluido, sicuro, la sua cambiata senza sussulti; con la sua calma e precisione dava un assoluto senso di sicurezza; era l'unico pilota al quale mio padre affidava la guida per schiacciare un pisolino quando era stanco o per trasferire mia madre e noi ragazzi in campagna o al mare.

Mi dimostrò come si potevano scalare le marce senza l'uso della frizione: ad orecchio riusciva a rapportare i giri del motore alla velocità della vettura e la marcia veniva letteralmente "succhiata" nel cambio; mi raccomandò però di non farlo mai prima di aver raggiunto una lunga esperienza di guida, se non volevo far saltare qualche ingranaggio. Mi insegnò invece a scalare le marce senza togliere il piede dell'acceleratore nell'eguire la indispensabile "doppietta". Un movimento rapidissimo e fluido, non difficile ma di molto effetto ed utilissimo nella guida sportiva in cui l'economia del tempo e la ripresa rapida sono fattori essenziali. Oggi il movimento si è affinato con il "punta e tacco", reso possibile dalla diversa sistemazione della pedaliera. Mi esortava: *"non aver mai troppa fretta in macchina, tieni sempre una velocità costante, favorisci i sorpassi, evita le provocazioni alla lizza, usa più spesso il cambio in luogo del freno, non frenare mai dentro la curva, specie se senti la macchina "partire dietro", ma devi arrivarci decelerando per tempo, e se non basta rallentare frena prima della curva o scala la marcia; riaccelera gradualmente quando si riapre la visuale. Ricorda, mi ripeteva sempre: la prudenza non è mai troppa, non è sufficiente essere prudenti per se stessi ma anche per... l'imprudenza degli altri; non distrarti mai, evita conversazioni accese con i tuoi passeggeri, non pensare alla ragazza né a problemi di algebra; guarda la strada e ascolta il motore"*. Tutti consigli, validissimi ancora oggi ma da troppi spesso disattesi, che io ascoltavo con la massima attenzione e che ho assimilato fin da allora: in quasi sessanta anni di guida e cinquantacinque di patente non ho mai avuto il benché minimo incidente per mia colpa, e pronuncio i debiti scongiuri per l'avvenire!

Certi ricordi non si cancellano tanto facilmente dalla mente di un ragazzo, e infatti sono rimasti ancora vivi e freschi nella mia memoria. Sto raccontando fatti avvenuti tanti anni fa, ma non li ho dimenticati perché sono tornato spesso indietro con la memoria, parlandone in famiglia, guardando la raccolta di fotografie di quei tempi, leggendo libri e trattati

su argomenti automobilistici, spolverando una coppa d'argento(11) o un servizio da scrittoio che Baconin mi regalò quando mi diplomai e in occasione di un mio compleanno.

1926

XVII TARGA FLORIO - 25/4

Incoraggiato dai lusinghieri successi della passata stagione e cosciente delle proprie possibilità, Borzacchini cominciò a cimentarsi in gare di importanza internazionale. Partecipò alla celeberrima corsa siciliana, che in quella edizione si svolgeva sul tormentato percorso medio del "Circuito delle Madonie", lungo 108 Km. da ripetersi per tre volte. Arriva primo nella Classe di 1100 cc. impiegando cinque ore, quattordici minuti quaranta secondi e 2/5 a percorrere i 324 Km. alla media di Km/h 61,670. Il secondo arrivato, Rallo, anche lui su Salmson impiegò ben diciannove minuti primi di più. Correre per oltre cinque ore percorrendo 324 Km, di strade micidiali con buche e avvallamenti ricoperti con grossi ciottoli che venivano schizzati via fin dal primo dei tre giri che dovevano percorrere le cilindrate minori, con cunette e ponticelli che se presi in velocità spezzavano le balestre o facevano decollare la vettura, con sospensioni e ammortizzatori che brutalizzavano l'equipaggio, era una gara che oggi si chiamerebbe "Safari". Solo negli anni seguenti Vincenzo Florio riuscì ad asfaltare completamente il percorso e così cessarono, in parte, gli innumerevoli ritiri di concorrenti per incidenti vari. In questa corsa apparve la prima "nomination" di Borzacchini: "... nella classe 1100 cc. vinse Borzacchini su Salmson alla media di Km/h. 61,670. Oltre questa vittoria di uno dei futuri grandi nomi del nostro automobilismo ... »(12).

A proposito della Targa Florio così si esprimeva il costruttore Ettore Bugatti in una lettera inviata al Comm. Vincenzo Florio:

«... un costruttore il quale segue regolarmente la Targa Florio può dunque attingervi una serie di insegnamenti, che gli sarebbe impossibile di ottenere altrimenti sia pure attraverso prove e collaudi su pista o in laboratorio... Per correre bene in Sicilia è assolutamente indispensabile possedere tutto ciò che il cliente deve esigere da una vettura... È necessario infine un frenaggio sicuro e costante, e la Targa Florio in particolare ha permesso costantemente il miglioramento di queste qualità così importanti per la sicurezza del conduttore. È insomma impossibile enumerare tutti gli insegnamenti che se ne possono tirare».

II COPPA DELL'ETNA - 8/5

Due settimane dopo l'affermazione alla Targa Florio Baconin partecipò alla corsa di Catania arrivando ancora primo di categoria e settimo assoluto

(11) Trattasi della Coppa James Tagliavia che veniva assegnata al corridore che compiva il giro più veloce alla Targa Florio.

(12) G. Canestrini: "La Favolosa Targa Florio"; l'Editrice dell'Automobile, 1966.

("Tutti gli Sport" n° 20 - III - Napoli 16/5/1926). Alle ventimila lire guadagnate a Palermo, aggiunse quindi altre ottomila lire per questo secondo successo. Mica male nel breve giro di quindici giorni!

III COPPA DELLA PERUGINA - 30/5

Dalle cronache de "Il Messaggero" apparse in data 29, 30 e 31 maggio si rilevano solo l'annuncio della gara e le prove effettuate il giorno precedente, ma non l'esito della gara stessa. A dimostrazione che la corsa aveva suscitato l'interesse delle Case e dei piloti, trascrivo i nomi di alcuni dei partecipanti più quotati di quel tempo ed anche significativi per le varie estrazioni sociali: Materassi E. (Itala) - Maserati A. (Maserati) - Croce P. (Bugatti) - Bona G. (Bugatti) - Rabitti L. (Fiat-Silvani) - Principe del Drago (Amilcar) - Clerici A. (Salmson) - Borzacchini B. (Salm) Fagioli L. (Salmson) - Baronessa d'Avanzo (Mercedes) - Conte Antonelli (Bugatti) - Conte Brilli-Peri (Ballot) - Pesenti B. (Alfa Romeo) - Aymini G. (Diatto) - Marchese De Sterlich (Diatto) ecc.

Per quanto riguarda Borzacchini bisogna ricorrere ancora alla memoria che lo colloca al secondo posto di categoria dietro Clerici Abele, come l'anno precedente.

Dopo questa gara nel "Clan Borzacchini Tomassini Pegoraro" si danno forti pugni sul... bancone dell'officina e viene deciso alla unanimità che, o si acquista il "Tipo S. Sebastiano" come la vettura di Clerici, o si smette di correre.

I CIRCUITO DI PADOVA - 20/6

A Padova ottenne ancora un grosso successo arrivando primo di categoria e secondo assoluto. Terzo Abele Clerici su Salmson. Questa volta Baconin la spuntò sul diretto avversario A. Clerici. Primo assoluto risultò Alberto Ancillotto su Bugatti 2000 cc. che impiegò solo tre minuti meno di Baconin(13).

VII CIRCUITO DEL MUGELLO - 27/6

Una settimana dopo, Baconin si trasferì in Toscana per partecipare al Circuito del Mugello che in quella edizione si correva sul "Circuito delle Cascine". Arrivò primo di categoria e secondo assoluto in due ore, quattordici minuti e quarantacinque secondi dopo il grande Materassi con la sua Itala "speciale". Terzo, sempre su Salmson a venticinque minuti, Fagioli(14).

In questa gara Materassi, colpito dalla perizia e dal "fegataccio di Baconin", lui che di coraggio ne aveva da vendere, gli regalò una sua fotografia

(13) E.A. Carli o.c.

(14) E.A. Carli o.c.

con la seguente dedica: *Al leoncello ternano in attesa che diventi grande.* (Archivio famiglia Borzacchini).

In quel periodo Materassi correva con la sua "Italona": così la chiama Canestrini nel suo libro "Storia illustrata dell'Auto Italiana" riferendosi al motore di quella vettura che le indiscrezioni dell'epoca, certamente fondate, descrivevano come un mostro della potenza di oltre cinquecento cavalli, uscito dal reparto aeronautico della "Itala" e sistemato da Materassi su un normale "chassis", Con questa macchina il corridore toscano vinse innumerevoli gare dal 1924 al 1927.

III CORSA IN SALITA TERNI - PASSO DELLA SOMMA

Nessuna notizia ufficiale su questa edizione; sappiamo però che Baconin disserterà la gara di "casa" perché interessato a competizioni molto più importanti e più remunerative: infatti andò in Sicilia per partecipare alla XVII Targa Florio il 25/4 e alla Coppa dell'Etna 1'8/5, poi il 20/6 ha corso a Padova e il 27/6 al Mugello, come abbiamo già visto. La nostra memoria, quella dei concittadini e gli archivi fotografici delle famiglie Borzacchini e Tomassini, attestano che la gara fu vinta da Diego De Sterlich su "Diano".

I CIRCUITO DI FRASCATI - 4/7

Nella edizione del 4/7/1926 il Circuito di Frascati prese il nome di "I Coppa Tuscolana". Si svolgeva su un percorso di 8200 m. da ripetersi venti volte. Baconin arrivò primo assoluto in due ore e quattro decimi, alla rispettabile media di Km. 81,745. Ottimo secondo assoluto il fedele amico Peppe Pegoraro su Bugatti 1500 cc. prestatagli dal ternano Magalotti. Pegoraro ebbe così la possibilità di dimostrare a quelli che lo conoscevano solo come meccanico che era anche un ottimo pilota. Infatti tra lui e Baconin si registrò un solo minuto di scarto sebbene attardato da una foratura. Baconin si aggiudicò anche il giro più veloce alla media di Km. 86,619 e la cronaca della gara fu riportata su "Il Messaggero dello Sport". Tra i concorrenti figuravano: Vagni e Protti su Salmson; Rabitti su Fiat 501, Tattini su Peugeot, Silvestro su Bugatti terzo assoluto, Anselmi su OM, Cavatorta, Carboni e Lugari su Fiat 509 Sport mentre il Comitato era formato dall'On.le Conte Romeo Callenga, e dal Gr. Uff. Tullio Leonardi.

I COPPA DI CAMAIORE - 18/7

Ancora un primato assoluto per Baconin con la Salmson. Questa volta meccanico era Cafiero Nobili, come risulta da una fotografia scattata al termine della brillante affermazione. (Archivio Tomassini)(15).

(15) E.A. Carli o.c.

COPPA ACERBO - 7/8

Borzacchini e Pegoraro parteciparono alla Coppa Acerbo, tentando un'accoppiata; ma le speranze furono deluse dalla solita mala sorte del buon Peppe: Borzacchini su Salmson arrivò primo di categoria, mentre Pegoraro su Bugatti fu costretto al ritiro per avarie meccaniche ("La Nazione" 8/8/1926).

VI CIRCUITO DI MONTENERO - 16/8

Ancora una corsa con la Salmson S. Sebastiano nella quale ottenne il primo posto di categoria e il terzo assoluto a circa 8 minuti dal vincitore Materassi su Itala ("La Nazione" 17/8/1926).

VII CRITERIUM ROMA - 26/9

Anche questa edizione del "Criterium" venne disputata sul tratto "Vermicino - Rocca di Papa" sempre sulla distanza di quattordici chilometri. Baconin, questa volta con la Salmson S. Sebastiano bissò il risultato dell'anno precedente arrivando primo di categoria in 10'46" e 6 decimi e secondo assoluto dopo Domenico Antonelli su Bugatti 2000 cc. che impiegò 10'30" e 2 decimi; soltanto sedici secondi meno di Borzacchini, che, a sua volta, migliora di ben 47 secondi il tempo da lui impiegato nella edizione precedente(16).

II CORSA IN SALITA SPOLETO - FORCA DI CERRO - 3/10

La seconda edizione della Spoleto - Forca di Cerro si disputò il 3 ottobre. Borzacchini aveva partecipato al Criterium Roma la settimana precedente vincendo nella sua categoria oltre ad essere secondo assoluto; come era sua abitudine, salvo casi eccezionali, tra una gara e l'altra sottoponeva la sua "preziosissima" vettura ad una accurata revisione; pertanto non partecipò a questa seconda edizione della corsa di Spoleto; tuttavia, mi piace ricordare l'avvenimento perché ebbe un ottimo successo, e perché vi parteciparono nostri concittadini che occuparono un posto di rilievo nella storia delle competizioni automobilistiche umbre e infine perché lo spoletino Rabitti ebbe la soddisfazione di aggiudicarsi la vittoria dopo averla inseguita da tempo con grande impegno e bravura.

Dalla cronaca apparsa su "Il Messaggero" del 3/10/1926 si rileva che *«nelle macchine da turismo Belli Rigoletto è primo nella classe 1100 con Fiat "509"; nelle vetture da corsa, classe 1100 è primo Aquino Tommaso con Salmson, secondo Fagioli con Salmson; nella categoria 1500 è primo*

(16) E.A. Carli o.c.

assoluto Rabitti Luigi in 8'30" e 3/5 alla media di Km. 64,160 rasentando il record di Borzacchini stabilito l'anno precedente; secondo assoluto arriva il nostro Pegoraro Giuseppe con Bugatti in 9'3".

La Salmson acquistata nel 1925 era una vettura dotata di un ottimo motore; non altrettanto si poteva dire del telaio e della trasmissione che era senza differenziale. Nel 1931 acquistai anch'io una Salmson Gr. Prix alla quale un estroso meccanico di Orvieto aveva dato un aspetto farsesco carrozzandola "monoposto". Non era dell'aspetto pretenzioso in cui era stata ridotta la vettura dopo anni di serio ed onorato servizio che ci si poteva lamentare, bensì del primitivo sistema di frizione a cono di cuoio rovesciato, con la molla spirale reggi-spinta terribilmente dura per impedire lo slittamento; richiedeva uno sforzo notevole per disinnescarla; scalando le marce mi era letteralmente impossibile eseguire una rapida manovra nella "doppietta". La mancanza di differenziale poi rendeva vana sulle strade non ancora asfaltate ogni buona intenzione di abbordare le curve in maniera decente anche usando la tecnica più raffinata, perché la ruota interna, girando alla stessa velocità di quella esterna "buttava" naturalmente fuori strada; il molleggio era affidato a balestre semiellittiche all'avantreno e mezzi balestrini posteriori, e gli ammortizzatori a frizione che non assorbivano affatto le asperità del fondo stradale, scuotevano la vettura in tutti i sensi procurando movimenti incontrollabili chiamati allora "schimmy" e "beccheggio", e non parliamo dei freni che raramente mi facevano la gradevole sorpresa di... frenare. Questa inefficienza per Baconin non aveva molta importanza dal momento che in corsa li usava molto raramente, se non per fermarsi, ma per me invece era una grossa preoccupazione. A proposito di freni, tra i tanti "reportages" sulla nefasta giornata del 10 settembre 1933 a Monza, risulta che in quella corsa, per alleggerire le macchine, Campari e Borzacchini avevano tolto i tamburi dei freni anteriori. Tornando alla mia macchina, la mia ammirazione per Baconin e per tutti quei piloti che ebbero a che fare con quelle vetture crebbe a dismisura. Di tutt'altra classe era invece il Tipo "S. Sebastiano" come dirò in seguito.

Si diedero allora un gran da fare per sensibilizzare ancora di più la tifoseria ternana, indirizzandosi in modo particolare verso gli ambienti che contavano. Avevano notato che l'abitudine di inviare telegrammi al termine delle gare al Circolo dell'Automobil Club era risultata quanto mai opportuna e proficua. I soci erano persone appartenenti alla borghesia di allora: industriali, commercianti, professionisti, ecc. Molti di loro erano clienti dell'officina dove lavorava Borzacchini ed avevano imparato a conoscere la sua competenza, la sua cortesia e la sua modestia. Sempre pronto a rimediare i guai che spesso combinavano quei nuovi piloti, di cui moltissimi non più giovani. A molti aveva insegnato a guidare, a qualcuno faceva da autista nei viaggi più impegnativi. Quei telegrammi certo avevano uno scopo subdolo, interessato; ma *"tant'è - diceva Baconin - se m'aiutano a comprà la S. Sebastiano, je lustro anche le scarpe!"*.

Escogitarono altri sistemi come ad esempio quello di mettere in esposizione la Salmson in un punto strategicamente idoneo come davanti alla rinomata e conosciutissima pasticceria Pazzaglia, al centro di Terni; lo stesso proprietario, Spartaco Pazzaglia, uomo generoso, liberale, era suo sincero amico oltre che ottimo cliente. Mettevano sulla vettura qualche fotografia con dedica al nostro pilota rilasciate da corridori di chiara fama(17), fino ad arrivare ad una manifestazione degna del miglior regista cinematografico: in occasione di una delle tante gare che si svolgevano a Terni sulla pista in cemento delle Acciaierie per biciclette e moto, invitarono l'allora campione italiano di motociclismo Italo Faraglia che gareggiava con le Harley-Davidson di 1100 cc.

Su quella pista assolutamente inadatta per una vettura ed anche per la potente "Harley-Davidson", inventarono una gara tanto spettacolare quanto impossibile. La vettura di Baconin partiva dalla metà della pista davanti alla Tribuna Centrale, e la moto dalla metà opposta; dovevano percorrere dieci giri ad "inseguimento". Per chi ha presente le curve in cemento, sopraelevate di questa nostra "Indianapolis" in scala ridottissima, si rende facilmente conto che sui brevi rettilinei di circa 150 metri ciascuno, Baconin poteva raggiungere, in terza, una velocità anche di novanta chilometri l'ora, poi si trovava all'imbocco della curva che, anche se sopraelevata, è quasi ad angolo retto e, per non decollare al di là della pista, doveva frenare per ridurre la velocità almeno della metà; per la moto il problema era evidentemente assai minore; ed infatti all'ottavo giro Baconin fu raggiunto. Ma, anche se perdente, lo spettacolo ci fu ed i ternani, da buoni competenti e sportivi, gradirono molto la novità ed acclamarono con lo stesso calore i due contendenti. Tutti contenti e soddisfatti, eccetto mio padre quando si accorse che le due gomme di destra, "nuove"; si erano consumate fino alla tela.

Certamente tutte queste idee, anche se un poco istrioniche, giovarono a Borzacchini: fu aiutato in molte maniere per alleggerire le pesanti spese assorbite dalle corse.

A tal proposito forse è utile ricordare quale fosse la situazione economica in quel tempo, nel settore automobilistico.

Una "Alfa-Romeo" 1750 cc. 6 cilindri Spyder Sport con compressore, carrozzata da Zagato, costava L. 70.000; una Fiat "520" sei cilindri torpedo L. 25.000; tra le macchine "utilitarie" la Fiat 509 4 cilindri di 990 cc. Spyder costava L. 14.500; una berlina L. 19.500; la celebre "Balilla" il prodotto Fiat più economico (dell'anno 1932), un quattro cilindri di 995 cc. costava dalle L. 10.500 alle L. 11.000 secondo il tipo.

A fronte di questi costi, l'italiano disponeva dei seguenti introiti: un operaio specializzato o un impiegato con titolo di studio al suo primo impiego guadagnava dalle L. 6.000 alle L. 8.000 annue; le rateizzazioni non erano ancora in uso, quindi per acquistare una automobile di piccola cilindrata doveva sborsare più del suo stipendio annuo. Mentre negli Stati Uniti d'America, paese che ha occupato in passato i sogni di molti

(17) Tra le fotografie ve ne sono di Materassi, Brilli-Peri, Campari, ecc.

italiani, un operaio guadagnava circa 1.800 dollari l'anno e poteva acquistare una vettura "Ford" o altra simile a 300 dollari, con rateazioni triennali; quindi con la sesta parte del suo stipendio annuo o la 18^a se acquistava a rate(18).

I ternani reagirono positivamente alle iniziative del nostro campione con agevolazioni varie: la Salmson acquistata l'anno precedente aveva la carrozzeria fatiscente e mio fratello Aldo, che aveva lavorato a Parigi nel reparto "Progettazioni" della Renault, collaborò con il carrozziere Biagioli Luigino (Braciulinu) alla ricostruzione totale della scocca; naturalmente solo l'artigiano pretese un giusto, modesto compenso; il ciclista Filippi Leonida registrava le ruote a razze della vettura "*gratis et amore Dei*"; l'elettrauto Giovanni Vicario pretendeva solo prezzi "stracciati"; il concessionario della Pirelli aveva ottenuto dalla Casa prezzi fortemente scontati per il pilota ternano, Micacchi Alfredo concessionario dell'Agip lo agevolava nel rifornimento di carburanti e lubrificanti. Fecero sacrifici e risparmiarono soldi; Baconin fu l'unica persona che riuscì ad indurre Tomassini al risparmio.

Le corse allora costavano, come oggi, come sempre, e la figura dello "Sponsor" non era stata ancora inventata; tuttavia, quando si vinceva, i premi erano molto soddisfacenti: *«alla Targa Florio del 1926 il Monte Premi era di L. 400.000 così distribuite: L. 150.000 al 1 assoluto, L. 50.000 al secondo e L. 20.000 al terzo. Agli isolati spettavano L. 30.000, L. 20.000 e L. 10.000 rispettivamente al primo, secondo e terzo; L. 20.000 e L. 10.000 ai primi due delle rispettive quattro categorie previste»*. E non era poco a quei tempi in cui la lira valeva veramente una lira!

Certamente non sempre Borzacchini riusciva a portarsi a casa un premio, ma i risultati utili da lui ottenuti furono tanti ed hanno tutti lasciato un segno indelebile. Anche gli abbandoni dovuti ad incidenti meccanici o altro, venivano sinceramente comunicati con il solito telegramma ma non rimanevano impressi nella mente dei tifosi, i quali avrebbero voluto il loro pilota sempre cinto di alloro. In realtà per Baconin e mio padre non vincere era ancora più doloroso. A tal proposito è sintomatico quanto racconta Carlo Giulivi in merito ad una corsa che non andò per il verso giusto: le spese non poterono essere coperte dal premio e Tomassini fu costretto a far salire il "Sacro Monte" al suo orologio d'oro.

Tra le spese più pesanti un capitolo importante era costituito dai trasferimenti nella località ove si svolgeva la gara, e quindi il viaggio veniva effettuato con criteri di rigida economia: andavano su strada con la Salmson; acquistare o noleggiare un mezzo idoneo per il trasporto era infatti una soluzione soltanto sognata. Palermo, Messina, Catania, Pescara, Napoli, Firenze, Torino, Bologna, Cremona, Padova, ecc. erano le località dove andavano a gareggiare. Quando arrivavano sul posto a sera erano già stanchi, stressati dal caldo, dal freddo, dalla pioggia e dalle strade d'allora che erano ben diverse dalle nostre. Il mattino seguente dovevano

(18) Canestrini: "Storia illustrata dell'Automobile Italiana".

alzarsi presto per sostituire le gomme che usavano durante i trasferimenti, con quelle "buone" adatte per quella determinata gara; sostituire le candele, mettere "a punto" la carburazione e rivedere la fase onde adattarla al percorso della gara; era poi indispensabile almeno una ricognizione del percorso se non lo avevano mai fatto o quanto meno accertarsi che non avesse subito variazioni rispetto all'anno precedente. Al termine della manifestazione, appena riscosso, quando andava bene, il premio ripartivano immediatamente, sempre in macchina, dopo avere rimontato le vecchie gomme e le candele e aver riportata la fasatura a valori meno esasperati, più adatta ad una velocità di crociera. Dormivano in macchina, a turno, per risparmiare i soldi dell'albergo.

Quei fortunati corridori che oggi si recano sul luogo della corsa con carrello e comoda motrice, o con "Campers" o con camioncini bene attrezzati, provino ad immaginare una vetturetta da corsa di allora, scoperta, con due ruote complete di gomme applicate sulle fiancate ed altre due gomme "legate" con cinghie o corde nella parte posteriore della carrozzeria, con l'interno del "siluro"⁽¹⁹⁾ letteralmente stipato di roba: cassetta dei ferri, qualche ricambio più usuale, valigetta per indumenti e sacchetta per provviste. Però questi sacrifici non furono inutili; infatti al termine della stagione 1926 il bilancio dell'attività era più che soddisfacente: tre primati, quattro secondi e un settimo assoluti; sei primati di categoria e un secondo posto, in altrettante gare: una dimostrazione più che convincente delle possibilità del nostro pilota; e siccome l'appetito viene mangiando, Baconin sognava l'ultimo tipo della Salmson: il "San Sebastiano", e lo meritava.

Fu così che, con i risparmi accantonati, con il ricavato dalla vendita della Salmson Gr. Prix, con la munificenza di qualche mecenate ternano, in special modo del Comm. Felice Bosco, titolare delle omonime "Officine Meccaniche Bosco", del fratello Adolfo, dei Sigg. Alfredo Micacchi, Giulio Pallotta, Ubaldo De Angelis, Amleto Longarini, Favorino Ciucci, Oscar Lufrani ed altri che non ricordo, Baconin ottenne la sua Salmson "San Sebastiano".

Questa era una vettura eccezionale per quei tempi, con accorgimenti d'avanguardia se riferiti a macchine che venivano chiamate "vetturette". Fu il miglior prodotto della Fabbrica di Billancourt e il capolavoro dell'Ing. Emile Petit fino a quel momento⁽²⁰⁾. Il tipo S. Sebastiano⁽²¹⁾ acquistato da Baconin aveva motore a doppio albero a cammes in testa come la Gr. Prix, ma la cilindrata era stata leggermente maggiorata (1.193 cc.) e aveva bielle tubolari con circolazione dell'olio all'interno, bronzine a rulli, pistoni in alluminio, compressore "Cozette" e doppia accensione. Questo

(19) Siluro o sigaro o barchetta veniva chiamata la parte posteriore delle vetture da corsa o sport, perché richiamavano quelle forme.

(20) Qualche tempo dopo lo stesso Ing. Petit, per contrastare lo strapotere della magnifica Amilcar sei cilindri, antagonista diretta della Salmson, costruì un motore ad otto cilindri sempre di 1100 cc. capace di prestazioni eccezionali.

(21) La vettura fu chiamata S. Sebastiano dopo il trionfo nel "Gr. Premio delle Vetturette" disputato nella città Basca di S. Sebastiano, località climatica della costa atlantica.

piccolo animale feroce raggiungeva facilmente i 5.000 giri, cosa veramente eccezionale per un motore a corsa lunga (62 x 90), sviluppando una potenza vicina ai 60 CV. ed una velocità superiore ai 160 Km/h. Anche il telaio era stato migliorato nelle sospensioni, nella carreggiata, nel baricentro ed aveva freni "Perrots" sulle quattro ruote, quanto di meglio offriva la tecnica di allora; il peso della vettura non sorpassava i 350 Kg, Purtroppo era ancora senza differenziale ma aveva adottata una frizione monodisco a secco al posto del terribile cono rovesciato; il cambio era a quattro marce più retromarcia.

1927

XVIII TARGA FLORIO - 25/4

Baconin e l'inseparabile Pegoraro, per il secondo anno consecutivo ritentarono la magnifica terribile avventura siciliana. Con la nuova Salmson Tipo S. Sebastiano ripeté il successo dell'anno precedente migliorando sensibilmente la media. Infatti arrivò primo di categoria compiendo i soliti 324 Km. in quattro ore, cinquantanove primi e tre secondi alla media di Km/h. 65,003 contro i 61,670 dell'anno precedente. Secondo Fagioli su Salmson in cinque ore, dieci minuti e trentasei secondi. Così Canestrini commenta la vittoria di Borzacchini: *«il segaligno Borzacchini non aveva difficoltà a distanziare gli avversari... e trionfava nella classe 1100 cc.»*(22).

COPPA DI MESSINA - 9/5

Appena quindici giorni dopo la vittoria alla Targa Florio, Borzacchini partecipò alla Coppa di Messina ancora su Salmson: giunse primo di categoria incamerando così altri due buoni premi in due settimane.

«Borzacchini, reduce dai trionfi della Targa Florio non poteva smentire la sua fama e la sua classe». ("Gazzetta dello Sport").

Nelle due gare precedenti Borzacchini si era imposto all'attenzione dell'ambiente automobilistico. In particolare ad Alfieri Maserati, il costruttore bolognese che da qualche tempo, unitamente ai suoi 5 fratelli, aveva lanciato nel mondo delle corse vetture di buona classe(23) e competitive.

IV COPPA DELLA PERUGINA - 31/5

In questa edizione disputata il 31/5 Borzacchini con la nuova vettura

(22) G. Canestrini: "La Favolosa Targa Florio".

(23) Alfieri Maserati, ancora prima di fondare la Ditta che costruiva candele di accensione, era stato valente ed apprezzato pilota fin dal 1920 a bordo di vetture Isotta Fraschini e Diatto; era quindi un esperto ed un intenditore.

Tipo S. Sebastiano, iniziò la corsa ad andatura molto sostenuta giocando il tutto per tutto: per la prima volta aveva la possibilità di competere ad armi pari contro l'avversario di sempre: Abele Clerici. Fu una lotta entusiasmante che avvinse gli spettatori e in particolare noi ternani, ma sia Baconin che Clerici questa volta dovevano fare i conti con l'Amilcar sei cilindri di Zampieri contro la quale le Salmson S.S. avevano ben poche possibilità; infatti l'andatura forsennata cui furono costretti li mise entrambi fuori combattimento per avarie al motore; vinse la categoria Zampieri ad una media di poco inferiore a quella ottenuta dalle vetture di 1500 cc.

La classifica generale fu riportata da *"Il Messaggero"* del 31/5:

CAT. OLTRE 1500 CORSA: PER 20 GIRI PARI A KM. 328

- 1° assoluto Materassi Emilio - Itala in 2'57"8 M. 111,108
- 2° assoluto Balestrero Renato - Bugatti 3'01"15
- 3° assoluto Pugno Umberto - Bugatti 3'02"16

CAT. FINO A 1500 CORSA:

- 1° Tonini Carlo - Maserati 3'13"51 M. 101,546
- 2° De Sterlich Diego - Maserati 3'16"07
- 3° Nuvolari Tazio - Bugatti 3'17"14

CAT. FINO A 1100 CORSA: PER 16 GIRI PARI A KM. 262,400

- 1° Zampieri Alfonso - Amilcar 6c. 2'38"01 M. 99,926
- 2° Fagioli Luigi - Salmson 55 2'43"49
- 3° Brivio Federico - Derby 2'50"31
- 5° Belli Rigoletto - Fiat 509 3'08"55

Vediamo ancora il bravo Rigoletto che riusciva non solo a portare a termine le sue gare, ma ad ottenere anche ottime medie con una Fiat "509" che a quei tempi i meccanici chiamavano scherzosamente "cinquecento-noie"!

Il nostro Baconin, che con tanti sacrifici aveva realizzato il sogno di correre con la Salmson S. Sebastiano, si trovò di fronte l'Amilcar contro la quale non bastava la sola bravura: questa vettura che raggiungeva i 180 Km/h. darà filo da torcere anche a vetture di maggior cilindrata.

GR. PREMIO MONZA - 27/6

In questo Gr. Premio partecipò con la Salmson arrivando quarto a un quinto di secondo da Clerici terzo classificato. Nella classe 1500 parteci-

pò con la Bugatti arrivando secondo a due quinti. (Nota: La Nazione 28/6/1927).

IV CORSA IN SALITA TERNI - PASSO DELLA SOMMA - 10/7

Finalmente siamo arrivati al gran giorno in cui i ternani possono applaudire il loro "Baconinne": grazie alla simpatia che suscitò il nostro campione in Alfieri Maserati ed alla fiducia nelle sue qualità di pilota, ebbe la fortuna di partecipare a questa quarta edizione con una "Maserati" di 1500 cc. Da parte nostra abbiamo la fortuna di poter contare sulla cronaca completa della gara, che riporto "pari pari" da *"Il Messaggero"* del 12/7/1927: questo il titolo a grossi caratteri:

«*Terni - Passo della Somma vinta da Borzacchini alla media di Km. 80.833 - De Sterlich, Pegoraro, Pintacuda e Berretta vincitori di categoria*». Ed ecco le classifiche:

CAT. FINO A 1500 - SPORT:

1° Belli Rigoletto su Fiat 509 Sport in 12'13" alla media di Km.67,766

CAT. CORSA FINO A 1100 CC.:

1° Pegoraro Giuseppe su Salmson SS in 10'34" alla media 75,893

2° Fagioli Luigi su Salmson Gr. Prix 11'5"

3° Biondetti Clemente su Salmson Gr. Prix 11'16"(24).

CAT. CORSA DA 1100 A 1500 CC.:

1° assoluto Borzacchini B. - Maserati 1500 in 10'14" alla media di Km. 80,833

2° cat. Toti Raffaello - Chiribiri in 11'20"

3° cat. Petrucci Alberto - Bugatti in 12'1"

CAT. CORSA OLTRE 1500:

1° cat. e 2° asso. Marchese Diego De Sterlich su Maserati in 10'23" alla media di 79,602

2° cat. Sansoni Adolfo su Bugatti in 10'59"

Tra i concorrenti ritirati figurano: Rabitti, Ciri, Anselmi. Ottima l'organizzazione curata dal Presidente del R.A.C.I. di Terni Comm. Felice Bosco unitamente ai Sigg. Ubaldo De Angelis, Alfredo Micacchi, Bastioni, Marrani, Napolitano.

(24) Anche Clemente Biondetti inizia la sua splendida carriera con la "Salmson", fu l'unico a vincere tre "Mille Miglia" come pilota titolare.

Anche se evidenti, non posso fare a meno di sottolineare i risultati ottenuti da Baconin a confronto diretto con Diego De Sterlich, considerato a ragione specialista delle corse in salita; inoltre in questa gara aveva una Maserati di maggior cilindrata perché il numero uno della Casa era proprio lui, avendo già vinto, l'anno precedente, la "Vermicino - Rocca di Papa", la corsa in salita "Vittorio - Cansiglio", la "Trento - Monte Bondone", sempre con la Maserati; Borzacchini era invece alla sua prima esperienza nelle maggiori cilindrate; per di più De Sterlich aveva vinto l'edizione precedente della Terni - Somma e sappiamo che ogni corridore ambisce aggiudicarsi più di una volta la stessa gara. Ma trovò un Borzacchini che voleva dimostrare ai suoi concittadini che con vetture competitive non era da meno degli altri piloti: infatti scalò la sua Somma con la grinta delle sue migliori giornate.

Né posso tacere la magnifica corsa di Pegoraro, il bravissimo Peppe, che con la Salmson di Baconin si piazzò al terzo posto assoluto consolidando la sua fama di ottimo pilota; rimango anche sbalordito dalla media raggiunta dall'ottimo Rigoletto con la Fiat 509 Sport. Mi domando ancora oggi come abbia fatto!

Alla Targa Florio del 25 aprile Alfieri Maserati pilotava una sua vettura di 1500 cc. Nei primi tre giri della gara sia le piccole che le grosse cilindrate correvano contemporaneamente; confrontando i tempi impiegati nel giro da Borzacchini con quelli di Maserati, desunti da cronache dell'epoca, si vede che Maserati girava in un tempo superiore a quello di Baconin. Ora, anche ammettendo una maggiore prudenza da parte di Maserati che doveva fare cinque giri anziché tre come Borzacchini, rimane sempre il fatto che il nostro pilota andava veramente forte. Dopo la gara siciliana infatti iniziarono i primi approcci di Baconin con la Casa Maserati.

V COPPA DELLA COLLINA PISTOIESE - 21/7

Ancora con Maserati 1500 cc. arrivò primo assoluto in 12'14" e 8 decimi alla media di 76,021 Km/h. Secondo Alfieri Maserati su Maserati 2000 cc. in 12'24" e 2 decimi(25).

VII COPPA MONTENERO - 14/8

In questa edizione della Coppa Montenero ottenne ancora la terza piazza come l'anno precedente, ma con la Maserati 1500 si dovette accontentare della seconda piazza nella propria categoria: vinse ancora Materassi su Bugatti che arrivò tredici minuti prima di lui e primo di categoria fu Marano su Bugatti che impiegò sette secondi meno di Borzacchini; tuttavia Baconin si aggiudicò il giro più veloce della categoria alla media di

(25) E.A. Cadi: 70 anni di gare automobilistiche in Italia.

Kmh. 79,285 contro gli 81,488 del giro più veloce di Materassi. Nella graduatoria assoluta seguono Borzacchini: Nuvolari (Bugatti), Cortese (Itala), Zampieri (Amilcar), Romano (Bugatti) ecc. (La Nazione 15/8/1927)(26).

1928

IV CIRCUITO DI TRIPOLI - 11/3

Borzacchini aprì la stagione al Circuito della Mellaha a bordo ancora della Maserati 1500 cc. Questa magnifica vettura, che in seguito, con opportune modifiche dettate dall'esperienza, si dimostrò una vera "fuori classe", era ancora in fase di rodaggio; tuttavia arrivò primo di categoria percorrendo i Km. 366,800 del percorso alla media di 105 Kmh. stabilendo anche il record della categoria(27).

XIX TARGA FLORIO - 6/5

In questa edizione Baconin non ebbe fortuna: dopo tre giri fu costretto al ritiro per rottura di una balestra(28).

COPPA DI MESSINA

Quest'anno la Sicilia che lo aveva visto sempre vincitore con la Salmson, non porta fortuna a Baconin; il quale fu costretto ancora al ritiro per incidenti insieme a tutte le altre Maserati(29).

III COPPA DELL'ETNA - 20/5

A Catania Baconin si prese però una bella rivincita sulla mala sorte e su tutti i concorrenti: arrivò primo assoluto sempre con la Maserati 1500, stabilendo la media di Kmh. 97,497, superiore di circa otto chilometri a quella ottenuta dal Conte Aymo Maggi nella edizione precedente. Fece anche il giro più veloce alla media di Kmh. 105,280. (Vecchio record di Maggi Kmh. 94,907 su Bugatti)(30).

Un articolo apparso sulla Gazzetta dello Sport così commentava la vittoria di Borzacchini: «*Basta pensare solo che la media ottenuta sull'intero percorso da Borzacchini supera di quasi tre chilometri quella allora stabi-*

(26) Mario Donatelli. "Il Corriere di Terni", o.c,

(27) G. Canestrini: "Storia illustrata dell'Automobile Italiana", o.c,

(28) G. Canestrini: "La Favolosa Targa Florio", o.c,

(29) G. Canestrini: "Storia illustrata dell'Automobile Italiana", o.c,

(30) E.A. Carli: 70 anni di gare automobilistiche in Italia, o.c,

lita dal Conte Maggi nel giro più veloce e i lettori possono farsi un'idea della velocità con cui è stata condotta la gara che ha appassionato fin dall'inizio gli spettatori». Ogni ulteriore commento è superfluo.

VIII CIRCUITO DEL MUGELLO - 3/6

In questa edizione del Mugello nel quale tante soddisfazioni ebbe Baconin con la Salmson, arrivò settimo assoluto dopo una serie di soste ai box. Le altre due Maserati partecipanti furono invece costrette al ritiro.

XI CORSA IN SALITA COLLI TORINESI - 8/7

Per questa gara ottenne una Maserati 2000 cc. e giunse secondo a soli nove secondi da Campari; terzo Alfieri Maserati a un minuto primo(31).

GRAN PREMIO D'EUROPA - MONZA 9/9

Durante lo svolgimento di questo Gran Premio, Baconin si trovò coinvolto in una paurosa avventura nella quale dimostrò tutto il suo coraggio e la sua alta professionalità; (altri la chiamarono incoscienza perché incapaci di mettersi nei panni di un "Pilota" con la "P" maiuscola!). In quella gara perse la vita il grande Materassi; davanti alla Tribuna principale, per una causa mai potuta appurare, la sua vettura uscì di pista quando era lanciata a 200 all'ora: falciò trentotto spettatori e lo stesso pilota rimase ucciso sul colpo. Aveva trentaquattro anni. Borzacchini e Materassi erano amici: avevano corso insieme per oltre tre anni e il nostro pilota aveva imparato molto da quell'uomo buono e leale.

IX CRITERIUM ROMA - 21/10

Il nostro pilota, con una Maserati 2000 volò sulla strada che era quasi di casa e che conosceva metro per metro: la "Vermicino - Rocca di Papa". Arrivò primo assoluto in 8'52" e 2 decimi battendo il record di Diego De Sterlich stabilito l'anno precedente in 10'06" e 6 decimi e portò la media da Kmh. 85,459 a Kmh. 97,407. Batté per la seconda volta quel De Sterlich, che tanto lo aveva amareggiato a Terni quando non disponeva di macchine competitive. Secondo si classificò Tonini Carlo su Bugatti 2000 cc. in 9'45"; terzo Fagioli Luigi su Maserati 2000 cc. in 9'47" e 4(32). Dagli "Appunti" di Carlo Giulivi riprendo un articolo apparso su "Il Littoriale" in quella occasione *«una macchina rossa saetta sul rettilineo, trasvola, docile strumento della volontà che la dirige, verso la curva che*

(31) E.A. Carli: 70 anni di gare automobilistiche in Italia, o.c,

(32) E.A. Carli: 70 anni di gare automobilistiche in Italia, o.c,

non le diminuirà lo slancio. Ma ecco uno schianto, uno stridor di metalli, un urlo angoscioso di mille e mille persone. Lo sguardo intravede la macchina rossa sbandare improvvisamente ribelle, piegarsi su un fianco, attraversare la pista e il rettilineo del circuito stradale, fermarsi contro un muro di riparo a una tribunetta interna che il pubblico in un baleno aveva sgomberata.

Dopo l'urlo ricade il silenzio che è fatto di angoscia e di dolore e gli occhi di chi ha veduto sembrano riflettere ciò che l'anima sente e la bocca non osa proferire. Secondi che sono una eternità. Dalla macchina ferita a morte esce un piccolo uomo vestito di bianco; si regge in piedi, si tocca, si leva gli occhiali, si guarda come trasognato d'attorno, s'avvia verso i boxes dove pare sia passato il soffio di una nuova sciagura.

A noi che siamo lontani, nell'impeto del sentire e della gioia che dà l'incolumità dopo il pericolo, quel piccolo uomo biancovestito che torna a passi lenti, che è vivo perché si muove, che è un poco la vendetta della buona fortuna, contro la cieca crudeltà del caso, pare il simbolo dell'ardimento, che si rinnova e si supera e si perpetua nelle gesta di uomini che non passano invano. Pochi minuti di sosta. Il piccolo uomo biancovestito che un miracolo pare aver voluto preservare, sale ancora in macchina a dare il cambio ad un compagno che la fatica ha fiaccato. Ed eccolo ripassare davanti alla folla che l'ardimento ha avvinta, sicuro e forte e più audace che mai.

Pazzia? Incoscienza? Niente di tutto questo. Baconin Borzacchini, corridore automobilista aveva voluto «togliersi l'impressione. Questo è l'uomo e il corridore».

BORZACCHINI INGAGGIATO DALLA MASERATI

Per Baconin si apre un nuovo capitolo della sua carriera. Fece bene ad accettare l'offerta dei Maserati? Fece male? Questi interrogativi fecero le spese delle facili critiche del "senno di poi". Certamente il nostro corridore trovò una soluzione ai problemi giornalieri, che incombevano assillanti su un corridore isolato. Il rischio, l'incognita, lo "stress", la manutenzione della vettura ecc. erano tutti impegni che doveva risolvere da solo; per di più doveva pensare alla famiglia e la sicurezza di un ingaggio fisso, sicuro, anche se economicamente modesto non era cosa da trascurare. Non possedeva uno spirito avventuroso, e il futuro per un corridore era ed è una incognita che può risolversi a breve scadenza. Quindi, anche se la Maserati aveva già dimostrato di avere grandi possibilità, al momento era una industria poco più che artigianale, diretta da tecnici di indiscusso valore e di grande genialità, ma era ancora in fase di assestamento bisognosa di ulteriori collaudi per i suoi motori e affermazioni che le avessero procurato l'indispensabile affidabilità e credibilità. Doveva competere con colossi come l'Alfa, la Bugatti, la Mercedes, la Talbot, tutte al passo con le tecniche più avanzate, affinate attraverso continue competizioni su tutti i campi di gara e doveva battersi con i migliori piloti del momento.

Fu un binomio di collaborazione altamente proficua per entrambi: la Maserati ebbe un ottimo pilota, che, in quel momento non poteva avere le pretese economiche di un Nuvolari, un Campari, un Varzi ecc. (Vedremo

in seguito che questi ed altri piloti preferirono le Maserati alle altre vetture più quotate). Borzacchini doveva prendere al volo l'occasione che gli si presentava se voleva uscire dal giro delle vetturette che mai gli avrebbero permesso di competere alla pari con i migliori piloti del momento.

Se avesse avuto timori o dubbi, chissà quanto altro tempo avrebbe dovuto aspettare nella speranza di entrare in qualche altra squadra importante.

I risultati ambiti e sperati vennero presto e Baconin ne fu certo uno dei maggiori artefici con una serie di gare nelle quali mise tutto il suo impegno e la sua serietà professionale. La stagione 1928 fu per il nostro pilota e per la Maserati un periodo di rodaggio e di esperienze; ottennero qualche buon successo ma anche molte delusioni tanto da far sospettare che sia il pilota, sia la vettura non ce l'avrebbero mai fatta! Avevano un grande bisogno di affermazioni e questa necessità a volte fece accantonare la prudenza, ma non la volontà, dimostrata dai successi che vennero puntuali in seguito.

Analogo interrogativo fu sollevato quando Baconin fu ingaggiato dall'Alfa-Romeo: tutti erano concordi nel giudicare totalmente conveniente l'abbandono della Maserati da parte di Baconin, e questo perché in quel momento l'Alfa era la trionfatrice indiscussa, e la Maserati si trovava in difficoltà economiche a causa delle forti spese che aveva sostenute e sosteneva per perfezionare le proprie vetture. Ma è anche vero che tra gli anni 1930/1931, poco dopo il passaggio di Baconin all'Alfa, la Maserati gettò sui campi di gara vetture altamente competitive che strapparono molte vittorie alle altre Marche più quotate, compresa l'Alfa. Nuvolari, Varzi, Fagioli ed altri alla guida di vetture Maserati, resero dura la vita a tutte le altre Marche: scrive Canestrini: *le competizioni del 1930 furono improntate dalla definitiva affermazione della Maserati, l'unica Casa che negli ultimi tempi avesse messo in campo macchine nuove: la 1700 nel '28, la 16 cilindri nel '29, e la 2500 nell'anno in corso... oltre una magnifica 1100 che stroncò l'annosa egemonia delle Amilcar e delle Salmson sul campo delle minori cilindrato. Questa rapida ascesa convincerà la Bugatti e l'Alfa-Romeo che non era possibile potenziare ulteriormente i vecchi tipi "35" e "PI2" e occorreva battere vie nuove per parare la minaccia portata da giovani forze».*

Per chiudere questo importante capitolo sulla svolta nella carriera di Borzacchini mi piace ricordare il comportamento di mio padre quando Baconin gli chiese il suo parere sul passo che stava facendo. Mio padre si sentiva già un po' responsabile di averlo aiutato a realizzare il suo sogno di diventare corridore; ma avevano cominciato per puro spirito di avventura spinti dalla grande passione per le automobili, che avevano in comune. Ma ora il "ragazzo" stava facendo sul serio; non si trattava più di giocare con la Salmson da soli 150 chilometri l'ora; ora si trattava di dominare bestie da oltre 200/250 chilometri l'ora. La cosa cambiava completamente aspetto e decidere se proseguire aumentando fortemente il rischio era un problema che riguardava solo lui. Mio padre non ha mai plagiato il suo allievo, ma si era limitato ad aiutarlo a raggiungere quello che era il suo più grande desiderio, correre in automobile, senza mai

spronarlo oltre i limiti delle sue possibilità. Baconin nei due anni che ha gareggiato sotto la guida di mio padre non ha mai avuto il benché minimo incidente; in proposito mi sono sempre chiesto: se questo fosse accaduto, se Baconin avesse avuto anche un solo incidente, pur senza conseguenze gravi, avrebbe avuto ancora il "placet" di mio padre a correre in automobile? La risposta è stata sempre "no" ben conoscendo quanto mio padre, nonostante il suo forte carattere, mal sopportasse il solo pensiero che potesse capitare una disgrazia ad altri. Lo so per esperienza personale: prima di poter disporre a mio piacimento di una moto o di una macchina, ho dovuto aspettare una completa autosufficienza economica. Baconin mi insegnò a guidare all'insaputa di mio padre sulla Fiat "501" fin da quando avevo 14 anni; ma la patente di guida l'ho conseguita a Frosinone quando ero impiegato presso la Filiale di una Banca Romana: avevo allora 18 anni! Quindi la risposta di mio padre alla richiesta di Baconin non poteva essere che una: se voleva proseguire a correre come professionista, se voleva veramente farsi un nome, se voleva liberarsi delle preoccupazioni morali ed economiche che assillano il corridore isolato, doveva accettare, come primo passo, l'offerta della Maserati, e senza timori perché aveva tutte le doti necessarie per sfondare anche con le grosse cilindrate, e contro i migliori corridori: doveva però prendere da sé con coraggio e consapevolezza una decisione che avrebbe influito profondamente sul suo futuro.

1929

V CIRCUITO DI TRIPOLI - 24/3

Borzacchini con la Maserati 1700 cc. arrivò secondo ad un minuto da Gastone Brilli-Peri dopo una aspra e magnifica lotta. Terzo fu Nuvolari su Bugatti 2000 cc. a sei minuti da Borzacchini. Il nostro sfortunato campione aveva bisogno di questa affermazione che gli rialzasse il morale dopo tante amarezze. *«Brilli-Peri ha preceduto di poco l'alfiere di casa Maserati Baconin Borzacchini, su Maserati 1700 cc. (G. Canestrini: Storia illustrata...).*

A proposito di questa. corsa rileviamo da "Auto-Moto": *«La prova di Borzacchini si può definire semplicemente meravigliosa. La scorsa stagione il pilota di Maserati ci ha, gara per gara, abituati alle sue "performances" ma crediamo che nessuno alla vigilia vedesse in lui il sicuro candidato alla vittoria lasciando, la carta, piuttosto in ombra le sue possibilità di fronte alle "chances" che vantano Varzi, Nuvolari e Arcangeli. Borzacchini ha dimostrato invece quanto possano la sua abilità e il suo ardimento al servizio di una macchina che però ci sembra più adatta ai circuiti misti che ai lunghi percorsi di velocità pura a somiglianza di quello tripolino.*

Non sappiamo se Brilli-Peri avrebbe potuto farsi sotto al corridore della Casa Bolognese e passarlo così facilmente se una cattiva carburazione non fosse sopravvenuta a molestare Borzacchini proprio agli ultimi giri, quando cioè si trattava di difendere il primo posto conquistato approfittando

tando di una sosta piuttosto lunghetta di Brilli-Peri e di Nuvolari ai rispettivi boxes. L'incidente ha affrettato la capitolazione di Borzacchini di fronte al vero dominatore della gara, altrimenti non solo il finale sarebbe stato più bello ma avrebbe assunto carattere di assoluta incertezza. La Maserati, a parte questo suo finale, può vantarsi di aver disputato una corsa superiore ad ogni elogio, dimostrandosi all'altezza delle Marche attualmente più quotate».

III MILLE MIGLIA - 13-14/4

Baconin Borzacchini ed Ernesto Maserati sulla spettacolosa 1700 cc. arrivarono a pochi chilometri da Terni dopo una incredibile galoppata, battendo tutti i records parziali delle edizioni precedenti! Suscitarono un incredibile entusiasmo tra gli spettatori che gremivano le strade lungo tutto il percorso e grande rammarico fra noi ternani che lo aspettavamo a Terni per acclamarlo: un guasto meccanico lo privò di una delle più ambite affermazioni di tutti i corridori dell'epoca! Su questa edizione della Mille Miglia la stampa spese più parole di quante io ne abbia lette in "reportages" anche di grande rilievo, neppure quando, nella VI edizione, riuscì ad accaparrarsi questa prestigiosa gara. In appendice riporto alcuni dei numerosi articoli e racconti riguardanti questa edizione apparsi su quotidiani sportivi, riviste e libri di argomento automobilistico.

VI CIRCUITO DI ALESSANDRIA - 21/ 4

Ancora con Maserati 1700 cc. il nostro campione conquista un significativo posto dietro a Varzi, su Alfa Romeo 2000 cc. Terzo fu Ernesto Maserati su Maserati 2000 cc. a sette minuti(33).

IL GRAN PREMIO MONZA - 15/9

Sempre su Maserati 1700 rosicchiò un secondo posto in batteria, ma la sua vettura non poteva competere con macchine troppo superiori e in finale arrivò settimo assoluto. Ernesto Maserati, con la potente 16 cilindri fu sesto(34).

La stagione di corse dell'anno 1929 diede a Baconin molte delusioni, anche se interrotte da un eccezionale avvenimento, come dirò in seguito.

Alla Targa Florio fu costretto al ritiro per incidenti vari dopo una gara iniziata da grande campione: *«È un peccato che Borzacchini non possa raccogliere il premio della sua bella gara».* (*Gazzetta dello Sport - 6/5/29*). Anche le altre tre Maserati in gara non riuscirono a piazzarsi.

(33) E.A. Carli: 70 anni di gare automobilistiche in Italia, o.c.

(34) G. Canestrini: "Storia illustrata dell'Automobile Italiana", o.c.

Al Gran Premio Roma disputato sul Circuito delle "Tre Fontane" dopo un'aspra battaglia con Hans Stuk, Varzi e Nuvolari, la sua Maserati dovette ritirarsi per un banale incidente. Una sola Maserati, quella di Nenzioni si classificò quinta. (*Tutti gli Sports n° 22 del 29 giugno 1929*).

Al Mugello, una delle gare che più sentiva, Baconin fu costretto al ritiro per guasti meccanici. Le altre Maserati con Ernesto Maserati, De Sterlich e Ruggeri arrivarono rispettivamente undicesima, tredicesima e sedicesima.

A Montenero abbandonò per noie alla carburazione; Ernesto Maserati giunse tredicesimo.

Abbiamo visto che Borzacchini alla terza Mille Miglia fu il dominatore della gara per i primi 700 chilometri polverizzando tutti i records precedenti fino a Narni. Ma la gemma più bella della sua collana la ebbe il 28/9/1929 a Cremona quando conquistò il "Record Mondiale di velocità sui dieci chilometri lanciati". Con una Maserati 16 cilindri migliorò di ben 20 chilometri il precedente record mondiale stabilito dall'inglese Eldrige su Fiat: mi affido ancora alla competenza di Giovanni Canestrini che così descrive l'eccezionale avvenimento: «*Il Circuito di Cremona, famoso per le sue alte velocità che vi si attingevano e per aver segnato l'inizio del luminoso periodo delle P/2 Alfa Romeo, fu teatro, il 29/9/1929 di una manifestazione di velocità (prove di record sui dieci chilometri lanciati) disputata sul magnifico rettilineo incorporato nel circuito vero e proprio. Erano iscritte alla gara due veterane P2 alla guida di Brilli-Peri e Varzi, una Bugatti due litri con Nuvolari e la Maserati 16 cilindri che aveva debuttato con scarsa fortuna al Gr. Premio di Monza corsosi il 15/9 alla guida di Ernesto Maserati. La nuova creazione della giovane Casa Bolognese, con al volante Baconin Borzacchini ottenne un trionfo memorabile battendo di oltre venti chilometri il precedente record mondiale sulla distanza: 247,933 Kmh all'andata e 244,233 Kmh nel ritorno: media complessiva 246,069 Kmh. E non si trattava di una macchina preparata appositamente per il record in quanto la stessa vettura era iscritta alla corsa delle 200 miglia che si sarebbe disputata il giorno dopo, su cinque giri dell'intero circuito. La sedici cilindri Maserati risultava dall'accoppiamento di due motori ad otto cilindri in linea con doppio albero a cammes in testa; totalizzava esattamente 3960 cc. era quindi una quattro litri (62 x 82) e a 5300 g/m erogava una potenza utile di 250 CV. alla quale andavano aggiunti una quarantina di cavalli forniti da due compressori. Due erano anche i carburatori e il motore era alimentato da una miscela di benzina, benzolo ed etere, preparata dallo stesso Alfieri Maserati».*

La descrizione sopra riportata è accompagnata da bellissime fotografie di Borzacchini al volante della macchina. Per una migliore valutazione del record sui 10 chilometri ritengo opportuno descrivere, per sommi capi, la vettura che deteneva il primato precedente: era una Fiat munita di un mostruoso motore d'aviazione di 21,7 litri di cilindrata (contro i 3,960 della Maserati) sviluppava 320 CV. a 1800 giri/m. Era stata costruita appositamente per questa prova, limitata al "chilometro lanciato". Fu chiamata "Fiat Mefistofele" forse per la eccezionale potenza e per il diffi-

cile controllo. Sarebbe interessante raccontare le avventurose vicissitudini di questa eccezionale vettura, ma non è questa la sede.

Tornando alla Maserati del record aggiungo che se la macchina fosse stata predisposta per quello scopo operando determinati accorgimenti come ad esempio un migliore profilo della carrozzeria, una messa a punto più appropriata, un miglior rapporto peso-potenza, gomme di maggior sezione, rapporti al ponte più lunghi si sarebbe ottenuto certamente qualche chilometro in più.

Ancora a questo proposito riporto quanto dice il nostro Carlo Giulivi nei suoi appunti più volte ricordati:

«Per poter valutare le imprese sportive degli assi del volante di oltre quaranta anni fa (queste note sono state scritte nel 1972: nota dell'autore) basterà soffermarsi su qualche particolare: quello cioè delle macchine dell'epoca. Pensare alla Maserati sedici cilindri lanciata a duecentocinquanta Kmh, con freni meccanici, sospensioni rigide, pneumatici stretti che non avevano raggiunto la perfezione odierna, motori solidamente legati, cioè uniti allo chassis e quindi vibrazioni che influivano enormemente sulla sicurezza di guida, per rendersi conto della impresa di Borzacchini, il quale, in questo suo riuscito tentativo, transitando tra due lunghi ed alti fabbricati agricoli che costeggiano ancora la strada del record e precisamente sul bivio della strada per Pessina Cremonese che porta a Brescia, l'aria violentemente compressa dal suo velocissimo bolide, che transitava tra i due fabbricati, faceva sollevare la macchina le cui ruote, per vari istanti non toccavano terra e l'audace pilota, avvertendo il sollevamento, proseguiva imperterrita verso la conquista del Record».

Queste sono le impressioni che riferiva Baconin quando gli si chiedeva cosa avesse provato in quei pochi istanti di corsa. Gli chiedevamo se avesse avuto paura: *«Lì per lì no - rispondeva - perché non c'è tempo di avere paura; si è troppo concentrati e solo preoccupati a guardare la strada che si chiude a "V" davanti agli occhi ed a tenere la macchina al centro; ma all'arrivo di ciascuna delle due tornate ho dovuto fare uno sforzo terribile a rallentare e fermarmi perché mi sentivo i muscoli delle gambe irrigiditi e le dita delle mani rattappite sul volante!».*

Baconin aveva un coraggio che rasentava la temerarietà; quando era al volante di una macchina la "spremeva" fino al massimo delle sue possibilità perché era quello che si richiedeva da lui e dalla vettura; risparmiarsi voleva dire falsare i risultati e deludere le aspettative; per un professionista serio e cosciente come lui venire meno a questo obbligo era contrario all'etica professionale.

Per la cronaca riporto i risultati completi della gara di Cremona:

CREMONA - DIECI CHILOMETRI LANCIATI

Il 30/9, Borzacchini conquista il suo prestigioso record mondiale sulla distanza che gli darà fama internazionale: i dieci chilometri venivano percorsi due volte nei due sensi; questi i risultati:

1° Borzacchini Baconin su Maserati 16 cilindri di 3960 cc.
Andata in 2'25"00 - Kmh. 247.933

- Ritorno in 2'27"40 - Kmh. 244.233 M. 246,069
 2° Brilli-Peri Gastone su Alfa Romeo P/2
 Andata in 2'42"20
 Ritorno in 2'40"20 - M. 223.325
 3° Varzi Achille su Alfa Romeo P/2
 Andata in 2'42"20
 Ritorno in 2'40"80 - M. 222.910
 4° Nuvolari Tazio su Bugatti 3000

Anche se non strettamente pertinente al soggetto di questo racconto, qui trova naturale collocazione il motociclismo con due titoli iridati conquistati dai nostri concittadini: l'indimenticabile Libero Liberati Campione del Mondo nella classe 500 cc. su Gilera quattro cilindri nel 1957, Paolo Pileri Campione del Mondo su Morbidelli nella classe 125 nel 1975. Numerosi altri concittadini si distinsero sia nell'automobilismo che nel motociclismo; ma di questi l'indimenticabile Carlo Giulivi parla con maggiore competenza e con dovizia di particolari nelle sue "Memorie sullo Sport ternano". È una carrellata di nomi che raggiunsero ambiti traguardi nelle più svariate discipline sportive; atletica leggera, pallacanestro, calcio, scherma, tennis, nuoto, sci, alpinismo, ciclismo, boxe, ecc. Queste interessantissime "Memorie" rappresentano l'unica raccolta organica e completa di una parte della storia di Terni e quindi degna di essere portata a conoscenza dei ternani.

1930

VI GRAN PREMIO DI TRIPOLI - 23/3

Per questo Gr. Premio Maserati diede ancora fiducia a Borzacchini molto opportunamente, e gli affidò la potente sedici cilindri che Baconin sapeva domare da par suo. Fu primo assoluto e batté tutti i records precedenti; nella finale impiegò 42'54" e 6 a coprire i 104 Km. e 800 m. alla media di 146,539; si aggiudicò anche il giro più veloce a 150,189 Kmh. di media. Secondo arrivò Arcangeli in 43'25" e 4. Terzo Biondetti in 44'44" e 4(35).

Di questa vittoria di Borzacchini questo è il commento apparso su: "Il Littoriale": *«Si può affermare quindi che mai vittoria fu tanto completa e meritata. La Maserati 16 cilindri, ha superato magnificamente la prova su questo circuito abbastanza veloce e adatto alle sue qualità. Borzacchini ha corso da grande campione. Ha preso la testa al primo giro tanto in batteria quanto in finale, e durante questi due primi giri segnava i suoi tempi migliori, che erano anche nuovi records. Egli ha condotto poi la gara con perizia e accorgimento grandissimi, aumentando progressiva-*

(35) E.A. Carli Q.C.

mente il suo vantaggio, pure risparmiando la vettura che rispondeva docile con i suoi 250 cavalli a tutte le esigenze del conduttore. Crediamo anche che un ordine di scuderia imponesse questa tattica ai guidatori delle Maserati; infatti Borzacchini ha tenuto sempre la testa senza forzare e Arcangeli lo ha seguito con la più grande facilità staccando spesso il motore lungo i rettilinei del circuito».

Altri interessanti articoli apparvero sulla "Gazzetta dello Sport" e, naturalmente, su tutta la stampa locale⁽³⁶⁾.

GRAN PREMIO DI MONACO - 6/4

La Maserati di Borzacchini ruppe un tamburo dei freni e fu costretta al ritiro. *«Dopo una giudiziosa gara di attesa, Borzacchini è costretto al ritiro» ("Il Littoriale")*. Le gare di attesa non erano la specialità di Baconin.

IV MILLE MIGLIA - 13/4

La Maserati non ha vetture pronte per questa gara.

XXI TARGA FLORIO - 4/5

Delle quattro Maserati schierate alla partenza, soltanto Ernesto Maserati arrivò 8° e Borzacchini 11°.

«Il primo a passare dopo il primo giro davanti alle Tribune di Gerda è Borzacchini che però non forza. Al terzo giro Borzacchini è in ritardo per incidenti» (Gazzetta dello Sport 5/5/1930).

CORSA DI INDIANAPOLIS • 10/5

Borzacchini e Maserati partirono per Indianapolis con le sedici cilindri su invito degli organizzatori della prestigiosa corsa americana.

In questa particolarissima gara nella Maserati 16 cilindri si accentuarono i difetti. Il "Catino di Indianapolis" richiedeva, e tutt'ora richiede, vetture costruite espressamente per quel tipo di corsa, oltre ad un approfondito allenamento del pilota. Per gli europei questa gara è sempre stata una delusione: bisogna risalire al lontano 1913 per vedere un pilota francese vincere ad Indianapolis (vedi Appendice).

(36) Questa edizione del Gr. Premio di Tripoli va ricordata anche perché, durante le prove, vi perse la vita quel magnifico pilota che fu Gastone Brilli-Peri; aveva 37 anni.

Baconin ne fu molto scosso perché era diventato amico del corridore toscano fin dalle prime competizioni alla "Coppa della Consuma". Il 9/9/1928 era morto a Monza, sotto i suoi occhi, l'altro suo sincero amico Emilio Materassi, toscano anche lui.

CORSA IN SALITA VITTORIO-CANSIGLIO - 14/7

Tra giugno e luglio c'è un vuoto di notizie; ho potuto solo rintracciare su *"Il Littoriale"* che alla Vittorio - Cansiglio Borzacchini arrivò primo della classe 1100 cc. su Maserati.

X CIRCUITO DI MONTENERO - 3/8

Borzacchini poco dopo l'avventura di "Indianapolis" venne ingaggiato dalla "Alfa-Romeo" e, con questa Marca fa il suo esordio con una 1750 cc. Sport. Fu primo di categoria e 4° assoluto(37).

IV COPPA ACERBO - 17/8

A Pescara, primo Varzi su Maserati, secondo Maserati su Maserati, terzo Borzacchini su Alfa, quarto Brivio su Talbot, quinto Nuvolari su Alfa(38).

VII CORSA IN SALITA PONTEDECIMO - GIOVI - 24/8

Finalmente una corsa in salita dove l'ordine di arrivo non poteva essere programmato. Borzacchini arrivò primo assoluto su Alfa 1750, alla media di Km/h. 82,033 su cinquanta concorrenti battendo tutti i records precedenti.

«Il record di Clemente Biondetti su Bugatti 2000 dello scorso anno che parve ben difficile da superarsi è crollato ai ben 15" ad opera del recordman mondiale dei 10 Km, lanciati». ("Gazzetta dello Sport 25/8/30").

III GRAN PREMIO DI MONZA - 7/9

Le Alfa, tradite dalle gomme, devono ancora cedere le armi contro le Maserati che si piazzano al primo, secondo terzo e quinto posto con Varzi, Arcangeli, Maserati e Fagioli.

Il 15 dello stesso mese, sulla pista di Monza si verificò un avvenimento che rimarrà impresso nella mente di Borzacchini e degli italiani che lo appresero da tutta la stampa nazionale e buona parte di quella estera: segnò anche una svolta quasi politica per il nostro pilota che "finalmente" normalizzò il suo nome "sovversivo" in quello più "regale" di Mario Um-

(37) G. Canestrini: "Storia illustrata dell'Automobile Italiana", o.c.

(38) E.A. Carli: 70 anni di gare automobilistiche in Italia, o.c.

berto in omaggio agli augusti personaggi Umberto di Piemonte e Mario José del Belgio con i quali venne a stretto contatto in quella occasione. Ma voglio far parlare lo stesso protagonista riportando la descrizione dell'avvenimento con parole semplici perfettamente intonate alla modestia del nostro pilota in un articolo apparso su un giornale dell'epoca:

A 160 ALL'ORA, ALTEZZA!

Il signor Jano, il progettista e il tecnico della nostra Casa, l'altra mattina mi chiamò, e mi disse: - S.A.R. il Principe di Piemonte vuol girare a Monza su una macchina da corsa. Si tenga pronto.

Lo stesso discorso venne tenuto a Marinoni, altro pilota nonché collaudatore dell'Alfa-Romeo.

Tutt'e due ci guardammo negli occhi, sorpresi e - perché non confessarlo? - preoccupati. Ognuno di noi meditò, immediatamente, sulle responsabilità che gli toccavano. Ma poi io mi tranquillizzai pensando che i Principi avrebbero sì girato sulle vetture da corsa, tanto per vedere che effetto fa, ma non ci avrebbero richiesto velocità eccessive. L'on. Gianferrari ci disse, anche: - Mi raccomando. Il gen. Clerici ha detto di non andare a più di 20 all'ora! - Venti all'ora è una velocità... che non si può fare sulle vetture da corsa, ma le cose, ad ogni modo, si mettevano bene.

Essendo già state imbarcate le P2 per Brno, dove il 28 corr. disputeremo il Premio del Presidente della Repubblica Cecoslovacca, preparammo due 1750, una del tipo Mille Miglia e l'altra da corsa. Si tratta di macchine capaci di velocità varianti dai 150 ai 170 all'ora. Quella affidata a me è carrozzata da corsa, cioè con la coda a fuso, niente para-brise e niente sportelli; l'altra, di cui prese il volante Marinoni, ha le due ruote di ricambio sulla coda mozza, gli sportelli e il parabrise.

Anche la velocità è un po' inferiore.

Giunti all'Autodromo nel pomeriggio, facemmo alcuni giri di prova - proprio come se ci preparassimo a una corsa - e poi attendemmo l'arrivo dei Principi. Questi giunsero alle cinque e mezzo, e il Principe disse, con un bel sorriso: - Non disturbiamo, vero? - L'on. Gianferrari gli chiese su quale delle due macchine preferisse salire. Umberto di Savoia rispose: - Scelga mia moglie.

La Principessa non esitò: - Preferisco la macchina più veloce. - Allora mi feci avanti io. La Principessa non aveva in capo che una piccola toque bleu: il meccanico Siena le prestò gli occhiali, che ora custodisce gelosamente.

Una seggiola venne avanzata per dar modo a S.A. di issarsi in macchina. Intanto il Principe era salito sull'altra macchina, senza occhiali e a capo scoperto.

La Principessa mi domandò, con un fine sorriso: - Le gomme scoppiano facilmente?

Io le spiegai che l'ecatombe di gomme, a cui Ella aveva assistito durante il Gran Premio, era un fatto straordinario, in ogni caso prodotto da velocità superiori a quelle a noi consentite. Ad ogni modo, le nostre gomme erano nuovissime.

Attraversando il rettilineo della pista, mi slanciai sul circuito stradale. Da quel momento non potei occuparmi troppo dell'Augusta Passeggera; non avevo occhi che per la strada e il volante. Il circuito, tante volte percorso, mi appariva sotto una luce nuova; la mia stessa vita, tante volte arri-schiata, mi sembrò acquistare un valore decuplo. Feci percorrere alla Principessa un giro completo del vecchio circuito, poi un altro del nuovo, ed infine un giro della sola pista. Uscendo dal sottopassaggio, la Princi-pessa avvertì il rombo di un motore alle spalle: era la vettura che portava il Principe, che correva sopra di noi, sulla grande curva della pista.

Quando ci arrivammo anche noi, io ritenni prudente rallentare, e la Prin-cipessa mi osservò: - Su una curva così bella si frena? - Andiamo già troppo forte, Altezza - dovetti rispondere.

Maria di Savoia comprese... il mio dramma, di cui il primo atto si chiuse con la fermata al box. La Principessa scese di macchina, mi ringraziò, e poi disse che le sarebbe piaciuto fare il giro di tutta l'Italia su una mac-china da corsa. Il comm. Castagneto si affrettò a farle presente che la macchina su cui aveva girato, aveva percorso a 100 all'ora mezza Italia, vincendo la "Mille Miglia".

Intanto era arrivato il Principe e la piccola folla si strinse intorno a lui. Principe e Principessa vollero che la Principessa Romanoff salisse sulla mia vettura. La Principessa, a vero dire, non ne aveva troppa voglia, ma Maria di Savoia la rassicurò ordinandomi di girare piano. Io mi incam-minai lentamente, ma da quel momento la mia ospite, presa dall'ebbrezza della corsa, non fece che dirmi: - Plus vite, plus vite! - Così i presenti mi videro passare sul rettilineo a 150 all'ora perlomeno!

Terminati i due giri, la Principessa Romanoff ricevette le più vive con-gratulazioni. Intanto Marinoni aveva fatto girare il Principe Romanoff.

L'eccezionale giornata pareva chiusa, quand'ecco il Principe di Piemonte manifestare il desiderio di girare sulla vettura più veloce, cioè sulla mia!

Era un onore grandissimo, ma quali oneri vi si accompagnavano!

Partimmo.

Il principe si era accomodato abbastanza bene sull'angusto seggiolino, tenendosi un po' obliquamente, e col capo lievemente reclinato. E gli occhi, quei suoi occhi che mi davano soggezione, li teneva fissi, come conficcati sul contachilometri. Alla partenza, il cronometrista Turba, ca-pitato all'Autodromo per far prendere un po' di sole ai suoi bambini, era stato invitato a prendere il tempo. La Principessa voleva sapere a quale velocità avrebbe girato il Principe!

Era come invitarmi a spingere a fondo, ed infatti, come i giornali hanno stampato, io feci fare al Principe due giri della sola pista a circa 160 all'ora!

Furono circa quattro minuti di corsa che resteranno perennemente im-pressi nella mia mente. Il Principe conservò un contegno straordinaria-mente fermo, solo sbandando leggermente verso di me nelle curve, ciò che necessariamente avviene.

Terminati i giri, Maria di Savoia fu la prima a congratularsi col suo sposo. Mi parve di sorprendere nei suoi occhi una certa ansia che ora si dileguava.

I presenti si fecero incontro al Principe dicendogli: - Centosessanta all'ora. Altezza.

Umberto di Savoia, il volto lievemente arrossato, commentò: - Perbacco! Io pensai una volta ancora ai 20 chilometri all'ora del generale Clerici.

CIRCUITO DI MASARICK - 28/9

Si correva a *Brno* in Cecoslovacchia; questo circuito è stato sempre la "bestia nera" di Nuvolari; è uno dei pochi Gr. Premi che non ha mai vinto! In questa edizione, a causa di difettosa carburazione dovette ritirarsi e prese la macchina di Borzacchini, che, con una corsa intelligente, sebbene attardato da incidenti vari anche lui, era progressivamente risalito al quarto posto. Ma Nuvolari, nell'inseguimento indiatto, surriscaldò il motore e fu costretto a fermarsi varie volte per il rabbocco dell'acqua; arrivò terzo con un ritardo di trenta minuti(39).

Inoltre da *"La Gazzetta dello Sport"*: «Borzacchini, che al quinto giro era al nono posto con tattica meravigliosa e regolarità cronometrica, compie giri su giri superando avversari su avversari riuscendo a portarsi al quarto posto».

E ancora *"La Gazzetta dello Sport"* riporta un articolo del giornale "Lidové Novotny": «Non so perché auguravo la vittoria a questi due italiani, a Nuvolari e Borzacchini. Forse mi spingeva a questo augurio il bel colore rosso scuro delle loro terribili macchine, o forse il nome sonante di esse: Alfa Romeo, ma anche, e questa sarà forse la vera ragione, i miei auguri erano provocati dallo spavento che ci prendeva tutti, quando, ammassati lungo la pericolosa serpentina di Ostravice, guardavamo come questi due coraggiosi affrontavano la terribile "S" in cemento armato. Lo spettatore sdraiato sull'orlo della strada, con la testa riparata da un paracarro e con la macchina fotografica in vista, che poteva vedere i loro slittamenti intenzionali a un solo millimetro dal ciglio della strada, e qualche volta anche oltre la estremità stessa, con una ruota in aria, solo lui poteva misurare la differenza tra la corsa di questi due italiani, e la corsa degli altri, anche dei migliori. Quegli altri correvano così che lo spettatore vedendoli passare in curva si diceva: «L'ha presa bene!». Ma quando passavano questi, tutti vedevano che essi correvano per la vita e per la morte, e tutti allora trattenevano il respiro».

3/8 - BORZACCHINI INGAGGIATO DALL'ALFA ROMEO.

«Baconin correrà oggi per l'Alfa Romeo. La grande casa automobilistica ha voluto arricchire la sua eletta e poderosa schiera di piloti di quest'altro asso, conosciuto in tutto il mondo e particolarmente caro alle folle roma-

(39) Jean Francois Lejcko, da "La Manovella" n° 4 - 1982 Ed. Usvardi - Verona.

ne. L'entrata di Borzacchini nell'Alfa Romeo è ufficiale. Il campione del mondo correrà per i colori della sua nuova Casa nel Gran Premio di Monza e con tutta probabilità si allineerà con i compagni di squadra Varzi, Nuvolari, Campari nella Coppa Acerbo che quest'anno è assurta alla più grande importanza.

Fare la presentazione di Borzacchini ci sembra piuttosto superflua. Chi meglio degli sportivi romani conosce le incomparabili doti di questo campione, vanto dell'automobilismo italiano? Egli non è mai mancato a nessuna competizione romana e in quelle dove era esagerato pretendere l'adesione dei grandi nomi, il suo non è mancato, tanta è stata sempre la sua simpatia e la sua affezione per tutte le prove automobilistiche della Capitale. Borzacchini ha indubbiamente scritto a Roma alcune delle pagine più belle della sua gloriosa carriera. Chi non ricorda il miracoloso scalatore della Vermicino - Rocca di Papa e l'indiavolato protagonista dei primi circuiti dove con macchina di piccola cilindrata, grazie alle sue eccelse virtù di pilota e al suo grande sangue freddo, ha varie volte minacciato seriamente, con altissima media, i piloti delle cilindrature maggiori?

Brescia, Monza, Tripoli e tutti gli altri circuiti che Borzacchini ha consacrato alla sua fama crescente, dicono che il prodigioso pilota dei nostri primi circuiti è giunto oggi al pieno meriggio della sua potenza.

Quelli di ieri erano i sicuri annunci.

La sua grande figura di pilota si delineava nello sbocciare dello stile, nel fiorire delle doti eccelse. Dopo il più meraviglioso ciclo di volontà di passione e di conseguente evoluzione, Borzacchini entra nella grande Casa automobilistica milanese che prosegue una gloriosa e trionfale tradizione che portarvi il suo contributo. Un contributo di cui non si può fissare la misura perché ha purissima sostanza di dedizione e altissimo spirito di sacrificio per le maggiori vittorie». (Da "Il Messaggero" 3/8/1930).

Raffaello Guzman sul "Mezzogiorno Sportivo" definisce Borzacchini "... il campione della nuova generazione".

1931

V MILLE MIGLIA - 11-12/4

In questa Mille Miglia i piloti italiani hanno combattuto una gara che, per certi suoi risvolti, si può definire drammatica: era in palio il nome dell'intera industria automobilistica italiana e... fascista, oltre che dei piloti: l'estro inventivo e imprevedibile degli italiani contro la metodica teutonica. I tedeschi erano scesi in forza in Italia per vincere ed hanno vinto con la loro *strapotente Mercedes* sei cilindri di 7 litri sovralimentata, con un Caracciola, ceduto con molta liberalità dall'Alfa con la quale aveva un regolare contratto per quella stagione. I nostri piloti, per il 50% hanno perduto a causa delle gomme che attardarono Nuvolari, Borzacchini, Campari e Arcangeli innumerevoli volte. Caracciola, sul tratto a lui favorevole, Brescia-Bologna, si avvantaggia su Nuvolari, Campari e Borzac-

chini: a Roma i nostri annullano quasi completamente lo svantaggio nonostante ripetute avarie alle gomme. *«A Terni arrivava primo Borzacchini dopo aver percorso il tratto da Roma alla sua città, in un tempo spettacoloso e mantenne la testa fino a Perugia; cedeva poi il primo posto a Campari che resisteva accanitamente fino ad Ancona. Ma Caracciola trovava ancora le strade adatte alla sua Mercedes e, a Treviso, con uno spettacoloso balzo da primato si porta ancora in testa sfiorando i 110 orari»*(40).

Caracciola e Sebastian arrivano a Brescia con circa undici minuti di vantaggio su Campari - Marinoni alla media record di Km. 101,147.

Arcangeli andò fuori strada a Verona; Borzacchini dopo aver cambiato undici gomme (Nuvolari ne cambiò quattordici) dovette arrestarsi a sessanta chilometri dall'arrivo per la rottura di un freno.

Da una nota del R.A.C.1. *«Borzacchini prosegue indomabile anche dopo la rottura dei freni finché rimasto anche senza gomme di ricambio, continua la sua marcia sui cerchioni fino a quando la macchina può rotolare sulla strada spingendo con la sua audacia generosa...»*.

XII TARGA FLORIO - 10/5

Questa edizione venne disputata sul Circuito delle Grandi Madonie, lungo 146 chilometri da ripetersi per quattro volte, in tutto Km. 584. Borzacchini partecipò con l'Alfa 1750 arrivando primo di categoria e secondo assoluto a soli due minuti da Nuvolari su Alfa 2300 cc. Terzo Varzi su Bugatti 2300 cc. a cinque minuti da Baconin; quarto Campari a sei minuti. In questa corsa dalle 2000 curve Borzacchini dimostrò, anche se non ce n'era bisogno, che poteva competere con i migliori sebbene avesse un mezzo inferiore(41).

IX GRAN PREMIO ITALIA - MONZA - 24/5

Questo Gr. Premio si svolgeva sulla distanza dei dieci chilometri per dieci ore continue; naturalmente i piloti erano due che si davano il cambio. Le coppie risultate vincenti erano formate da: Campari-Nuvolari; Minoia-Borzacchini tutti su Alfa; Divo-Bouriat e Wimille-Gaupillat su Bugatti, con i seguenti chilometri percorsi:

Campari-Nuvolari con 1557 chilometri e 750 metri.

Minoia-Borzacchini con 1535 chilometri e 87 metri.

Divo-Bouriat con 1525 chilometri e 319 metri(42).

GRAN PREMIO DI FRANCIA - MONTLERY - 21/6

Anche questa gara veniva disputata sulle dieci ore a coppie: la Bugatti si

(40) G. Canestrini: "La Mille Miglia", o.c.,

(41) E.A. Cadi o.c.

(42) G. Canestrini: "Storia illustrata dell'Automobile Italiana", o.c.

prese la rivincita arrivando prima con la coppia Varzi-Chiron, secondi Campari-Borzacchini, sestimi Minoia-Zehender: undicesimi Nuvolari-Minozzi tutti su Alfa Romeo. «... Borzacchini... arriva in ritardo sui primi, di 43" ma Borzacchini ha dovuto perdere venti minuti primi per il cambio di un freno e questi venti primi sarebbero stati più che sufficienti a colmare la distanza». (Nota del R.A.C.I.). Ancora la sfortuna privò il nostro pilota di un Gran Premio che aveva stravinto!

VIII CORSA IN SALITA PONTEDECIMO - GIOVI - 28/6

Lo "Scalatore" della Macchia di Bussane, libero di "affondare" a suo piacimento, con l'Alfetta 1750 arrivò primo di categoria e secondo assoluto dietro Nuvolari alla guida di una Alfa 2300 cc. e Ghersi su Maserati 2500 cc. che risultarono primi a pari tempo. Il distacco di Baconin dai primi fu di soli quattro secondi. Questo dimostra a quale livello di classe fossero quei piloti(43).

«Borzacchini sale come un bolide in 6'57" facendo crollare di colpo il record assoluto che egli stesso deteneva con 7' e 8". Questo brillante successo di Borzacchini determina grande entusiasmo nella folla» (Cronaca del R.A.C.I.).

IV CIRCUITO PRINCIPE DI PIEMONTE - AVELLINO - 19/7

Ad Avellino, su diciannove concorrenti, Baconin la fece da padrone e vinse con l'Alfa Romeo 2000 alla media di Km/h. 88 battendo il record precedente. *«Borzacchini, dopo essersi assicurato un vantaggio iniziale, pur continuando ad avvantaggiarsi tanto da potersi permettere un prolungato arresto di molti minuti ai box per la regolazione dei freni, ha sempre marciato con veloce e cronometrica regolarità senza mai impegnarsi a fondo, preferendo, con quella saggia tattica di corsa che gli deriva dalle innumerevoli affermazioni, conquistare la vittoria senza inutilmente azzardarsi».* (Cronaca del R.A.C.I.).

GRAN PREMIO DEL TURISMO - (TOURIST TROPHY - BELFAST) 23/8

A costo di sembrare monotono, non posso fare a meno di giudicare anche questa, un'altra delle più belle vittorie di Borzacchini. Da qualche tempo il nostro campione stava crescendo gara per gara, anche se mortificato dalle inesorabili leggi degli interessi di squadra. La competizione con i grandi campioni e le vittorie conseguite, avevano giovato certamen-

(43) E.A. Carli o.c.,

te a migliorare il suo stile, la sua condotta di gara ed il suo morale. Lo avevano reso cosciente dei suoi mezzi e gli permettevano di gareggiare senza timore reverenziale verso i nomi più "blasonati" del suo.

Questa corsa ad "handicap" che raccoglieva il fior fiore dell'automobilismo europeo, considerato anche il vistoso premio, ebbe nel 1931 due soli incontrastati protagonisti: Borzacchini e l'Alfa 2300 cc. Carlo Giulivi ebbe la possibilità di raccogliere chiare documentazioni di questa gara sulla stampa locale: *«Iniziata quasi in ombra la sua corsa che sembrava, specie per gli esagerati pronostici della vigilia, non avere altri protagonisti oltre i due suoi compagni d'équipe Nuvolari e Campari, soltanto a circa due terzi del percorso, avuto ordine di accelerare. Borzacchini si fa luce con impeto terrificante, come dice la cronaca di un giornale irlandese, e si lancia al disperato inseguimento della vettura inglese "Midget" montata superbamente da Black che era partito con ben 100 Km. di vantaggio, quanti cioè il suo "handicap" gliene aveva assegnati. Le strade asfaltate umide di pioggia, provocano slittamenti paurosi, ma tutto cede, avversari e ostacoli innanzi alla foga di questo italiano dal freddo inesauribile coraggio. Caracciola è eclissato!»*(44).

Conquista il primo posto nelle grosse cilindrato, il record sul giro e sul circuito, battendo di ben sette miglia all'ora il record di Caracciola su Mercedes dell'anno precedente!

IX GRAN PREMIO MONZA - 6/9

Una corsa a batterie ad eliminatorie: fu vinta da Fagioli su Maserati in una ora 32 minuti, 30 secondi e 12/5;
secondo Borzacchini su Alfa a un minuto, 11 secondi e 115;
terzo Varzi su Bugatti a un minuto, 40" e 1/5;
quarto Nuvolari su Alfa a quattro minuti 28" e 3/5(45).

GRAN PREMIO DI BRNO - CECOSLOVACCHIA - 27/9

Una gara sfortunata per la coppia Nuvolari-Borzacchini che furono messi in difficoltà a causa di un grave incidente accaduto a Fagioli e che coinvolse gli immediati inseguitori: Fagioli urtò contro una passerella che scavalcava la pista e la sua vettura si trovò sulla traiettoria dell'Alfa guidata in quel momento da Nuvolari. L'urto inevitabile danneggiò seriamente la vettura di Tazio. Questi allora prese la macchina di Borzacchini ma nel furioso inseguimento il motore si surriscaldò e fu costretto al ritiro. Per la seconda volta anche a Borzacchini sfuggiva la possibilità di aggiudicarsi questa importante gara(46).

(44) Dal: *Saturday Night Belfast*, 24/8.

(45) E.A. Carli: 70 anni di gare automobilistiche in Italia.

(46) Jean Francois Lejko: o.c.

CORSA DELLA CONSUMA - 4/10

Anche in questa corsa si ripete l'intelligente manovra economica del cumulo dei premi: primo, è Nuvolari su Alfa Corsa, secondo Borzacchini su Alfa Sport; terzo Biondetti, quarto Maserati entrambi su Maserati(47).

GRAN PREMIO DEL BELGIO - SPA

Un'altra gara sulle 10 ore a "coppie" vincono Williams-Conelli su Bugatti 4990 cc. - secondi Nuvolari-Borzacchini su Alfa Romeo 2300 cc.(48)
L'Alfa Romeo, dopo questa gara è costretta ad un momento di riflessione perché le 2300 cc. non sono più in grado di contrastare la potenza delle nuove Bugatti 4990 cc. e delle nuove Maserati.

1932

VI MILLE MIGLIA - 9-10/4

Molti corridori, anche di ottima levatura e con mezzi competitivi, hanno partecipato a molte edizioni della Mille Miglia prima di vincerne una o non vincerla mai; pochi grandissimi piloti se la sono aggiudicata più di una volta. Considerando l'importanza che davano a questa corsa Marche e Piloti, era già titolo di merito parteciparvi e arrivare fino al traguardo; qualificarsi voleva dire salire qualche gradino sulla scala dei valori della fama internazionale; vincerla significava la conquista di un posto sicuro tra i "Grandi". A pochi toccò la sorte di vincere quella che fu giudicata la più bella, la più massacrante, la più significativa corsa del mondo.

Mario Umberto Borzacchini in coppia con Bignami Amedeo, vinse la VI Mille Miglia su Alfa Romeo 2300 cc. in 14h,55',19" alla fantastica media di Km/h. 109,884, migliorando di quasi otto chilometri la media generale stabilita da Caracciola l'anno precedente, in 16h,10',10" con una Mercedes sovralimentata di 7000 cc.

All'arrivo a Brescia il nostro pilota trovò i Commissari di corsa, e Cronometristi ancora indaffarati a preparare le loro "schede" e le Forze dell'Ordine correre per far sgombrare le strade dalla folla che passeggiava tranquillamente. Per una incomprensibile concomitanza di fattori estranei, dai vari avamposti dislocati lungo il percorso, le segnalazioni avevano subito un ritardo che mai si era verificato nelle edizioni precedenti: inoltre nessuno poteva prevedere che Borzacchini sarebbe arrivato un'ora prima del previsto.

(47) G. Canestrini: "Storia illustrata dell'Automobile Italiana", o.c.

(48) G. Canestrini: "Storia illustrata dell'Automobile Italiana", o.c.

I cronisti dell'epoca, esagerando un poco, si sbizzarrirono a descrivere l'affanno del personale addetto alle operazioni sulla linea del traguardo nel raggiungere i loro posti quando già dalla periferia di Brescia arrivava l'urlo del motore dell'Alfa Romeo di Borzacchini che sopraggiungeva con grande stridore di gomme a velocità proibitiva, ormai sicuro di avercela fatta.

Per la cronaca, secondo arrivò la coppia Trossi-Brivio su Alfa Romeo 2300 cc. in 15 ore 10 primi e 59 secondi; terzi Scarfiotti-D'Ippolito su Alfa Romeo 1750 cc. in 15 ore 44 primi 41 secondi e 6 decimi; quarti Minoia-Balestrero in 16 ore 54 primi, 37 secondi e 4 decimi.

XXIII TARGA FLORIO - 8/5

Questa edizione della Targa si svolgeva sul Piccolo Circuito delle Madonie di 72 chilometri da ripetersi otto volte per un totale di 576 chilometri.

Si ripete l'accoppiata Nuvolari-Borzacchini come al solito:

- 1° Nuvolari Tazio su Alfa Romeo 2300 in 7 ore 15'50"3/5
- 2° Borzacchini su Alfa Romeo 1750 in 7 ore 21'29"4/5
- 3° Chiron-Varzi su Bugatti 2300 in 7 ore 35'20"3/5

Fu una gara molto combattuta e drammatica per il caldo soffocante che fiaccò la resistenza di molti corridori. Infatti Varzi e Chiron si alternarono alla guida della macchina perché bisognosi di riposo(49).

X GRAN PREMIO D'ITALIA - 5/6

Gara di cinque ore sulla distanza di dieci chilometri:

- 1° Nuvolari Tazio su Alfa P/3 - 2700 - 8 cil. con 837,608 Km. media 167,521 Kmh.
- 2° Fagioli Luigi su Maserati 12 cil. 2800 con 829,878 Km. media 165,975 Kmh,
- 3° Borzacchini M.U. su Alfa R. 2300 cc. con 827,549 Km. media 165,509(50)

IX CORSA IN SALITA PONTEDECIMO - GIOVI - 19/6

Il nostro "Scalatore" vinse la gara su Alfa 2300 cc. in 8'09" e 2 decimi alla media di 71,723 - Secondo, Battaglia su Alfa 1750 cc. in 8'21" e 8 decimi - Terzo, Nuvolari su Alfa 2300 cc. in 8'25"(51)

(49) G. Canestrini: "La Favolosa Targa Florio", o.c.,

(50) G. Canestrini e E.A. Carli: oo.cc.,

(51) E.A. Cadi: 70 anni di gare automobilistiche in Italia, O.C.

Per la seconda volta Borzacchini si aggiudicò questa gara.

GRAN PREMIO DI FRANCIA - REIMS - 3/7

I "fratellini" si aggiudicarono ancora una volta le prime due piazze: Gara sulle cinque ore:

- 1° Nuvolari Tazio su Alfa P/3 con Km. 743,843 - M. 148,658
- 2° Borzacchini M.U. su Alfa P3 - M. 148,488
- 3° Caracciola Rudolf su Alfa P3 - M. 148,317(52)

XII CIRCUITO DI MONTENERO - COPPA CIANO - 31/7

Un circuito di 20 chilometri da ripetersi 8 volte per un totale di 160 chilometri:

- 1° Nuvolari Tazio su Alfa P/3 in 2 ore 18'19" M. 86,753
- 2° Borzacchini M.U. su Alfa 2300 in 2 ore 18'45"
- 3° Campari Giuseppe su Alfa 2300 in 2 ore 20'38"(53)

VIII CIRCUITO DI PESCARA - COPPA ACERBO - 14/8

Circuito di Km. 25.500 da ripetersi quattro volte per un totale di Km.102:

- 1° Nuvolari Tazio su Alfa P/3
- Borzacchini ritirato al 10° giro per noie all'accensione

V GRAN PREMIO MONZA - 11/9

La corsa si svolgeva per batterie: tre di 100 Km., una di recupero di 50 Km., una finale di 200 chilometri. Le batterie erano tirate a sorte. Borzacchini al solito non ebbe fortuna e capitò con la batteria più agguerrita; fu costretto al recupero e per qualificarsi "tirò il collo" alla sua Alfa P/3. In finale riuscì a conquistare la 4^a posizione.

- 1° Caracciola Rudolf Alfa P/3 percorre 200 Km in 1h 7'15"
2/5 M. 178,402
- 2° Fagioli Luigi Maserati 16 cil. in 1h8'54" 1/5
- 3° Nuvolari Tazio Alfa P/3 in 1h 9'9" 2/5
- 4° Borzacchini M.D. Alfa P/3 in 1h 9'23" 4/5
- 5° Varzi Achille Bugatti 4990 in 1h 10'5" 4/5(54)

(52) G. Canestrini: "Storia illustrata dell'Automobile Italiana", o.c.

(53) E.A. Carli: 70 anni di gare automobilistiche in Italia, o.c.

(54) G. Canestrini: "Storia illustrata dell'Automobile Italiana". o.c.

1933

In questo anno l'Alfa Romeo sospese la partecipazione diretta all'attività agonistica e cedette il parco macchine ad Enzo Ferrari che arricchì la sua scuderia con vetture di varie Marche. Si accaparrò subito i piloti che l'Alfa Romeo lasciava liberi, tra i quali Nuvolari e Borzacchini, mentre Campari passò alla Maserati. In appendice preciserò meglio anche questa importante svolta nella vita di Borzacchini, aiutato dalla precisa e meticolosa cronaca di Giovanni Canestrini.

GRAN PREMIO DI TUNISI - MARZO:

1° Nuvolari Tazio su Alfa Romeo

2° Borzacchini M.U. su Alfa Romeo

I soliti "fratellini" ricominciano con la ormai monotona "accoppiata" (Canestrini).

XXIV TARGA FLORIO - 28/3

Per questa edizione Vincenzo Florio scelse il "Piccolo Circuito delle Madonie" perché quello usuale, a causa di torrenziali piogge primaverili, era impraticabile in più punti. I 72 chilometri del percorso dovevano essere ripetuti sette volte per un totale di 504 chilometri. Ma anche questo percorso non era rimasto completamente indenne, infatti Borzacchini, dopo tre giri dovette ritirarsi per rottura di una balestra. Per il nostro pilota quella fu l'ultima occasione per vincere una corsa alla quale teneva molto: un traguardo che rincorreva da molti anni e che la mala sorte non gli fece mai raggiungere. Si aggiudicò il giro più veloce, il primo, con partenza da fermo alla media di Km/h. 79,729, che rimarrà imbattuto fino a quando venne abbandonato quel percorso(55).

GRAN PREMIO DI MONACO

Altra corsa che non riuscì mai a vincere: arrivò secondo, dopo Varzi e dietro di lui Dreyfuss e Chiron lo specialista della gara monegasca(56).

VII MILLE MIGLIA - 9-10/4

In questa edizione rivediamo Borzacchini vecchio stile: sembra che si butti allo sbaraglio in maniera niente affatto accorta e ragionata come richie-

(55) G. Canestrini: "La Favolosa Targa Florio", o.c.

(56) D. Hodges: "Grandi piloti di ieri".

sto da una gara così dura e lunga. Forse Canestrini ce ne dà una spiegazione logica: «*Nuvolari partì ultimo ed ebbe la possibilità di controllare i suoi stessi compagni della Scuderia Ferrari e in particolare il suo grande ammiratore e amico Borzacchini. Questo ultimo tirò la corsa "secondo i piani" seguito sempre attentamente da Nuvolari. Tagliò il traguardo di Roma con dieci minuti di vantaggio sul record dell'anno prima di Caracciola-Bonini, ma dovette ritirarsi per bruciatura della guarnizione della testata*».

Dalla pubblicazione "8^a Coppa della Mille Miglia" dell'8 aprile 1934, a cura del RACI di Brescia a firma Aldo Mor riporto un brano di un interessante articolo: «*Borzacchini intenzionato a ripetere il successo dell'anno precedente tenne il comando con l'Alfa Romeo 2300 cc. per 700 chilometri infilando records parziali come passerì allo spiedo, ma a Narni dovette abbandonare, ed allora il suo compagno Nuvolari restò padrone della corsa*».

Vinse Nuvolari alla media di 108,572 ma non riuscì a battere il record di Borzacchini dell'anno precedente (Kmh. 109,884) rimasto poi imbattuto in quanto nel 1934 il percorso fu corretto e modificato.

La cronaca del VII Gr. Premio di Tripoli disputato il 7/5/1933 è riportata in appendice col titolo "Lotteria di Tripoli abbinata al Gr. Premio".

GRAN PREMIO DELL'AVUS - GERMANIA - 21/5

Gara a coppie; i nostri rappresentanti, Nuvolari e Borzacchini correvano con le solite Alfa 2300 cc. Varzi e Czaykosky con le nuove Bugatti 4990 cc. che avevano migliorato il record mondiale di velocità sull'ora portandolo a Kmh. 213,800.

- 1° Varzi-Czaykosky su Bugatti 4990 alla media di Kmh. 207
- 2° Nuvolari-Borzacchini su Alfa 2300 cc. a cinque minuti(57)

CORSA IN SALITA PONTEDECIMO - GIOVI - 18/6

Ancora una corsa in salita, a cronometro, quelle che preferiva il nostro pilota. Arrivò secondo a soli due decimi di secondo dal Conte Trossi, anche lui su Alfa 2600 cc. Trossi era già un ottimo e apprezzato corridore e tecnico; negli anni a venire figurerà nelle classifiche mondiali degli avvenimenti automobilistici.

- 1° Trossi Carlo Felice - Alfa R. 2600 in 6'40" netti - M. 86,850
- 2° Borzacchini M.U. - Alfa R. 2600 in 6'40"2
- 3° Fagioli Luigi - Maserati 3000 6'44"4(58).

(57) Enciclopedia dell'Automobile: F.lli Fabbri Editori,

(58) E.A. Carli: 70 anni di gare automobilistiche in Italia, o.c.

XIII CORSA IN SALITA DEI COLLI TORINESI - SUSA - MONCENISIO 2/7

Borzacchini corse col sangue agli occhi sia perché gli bruciava il secondo posto ottenuto a Pontedecimo con uno scarto minimo, sia perché questa volta aveva di fronte Achille Varzi. Fece una corsa travolgente battendo Varzi e il record stabilito da Varzi stesso l'anno precedente in 16'25"2 alla media di Km/h. 80,753.

- 1° Borzacchini M.U. su Alfa in 15'51"2 - Media Km/h. 83,641
- 2° Varzi Achille su Bugatti in 16'06"8
- 3° Ferrari Girolamo su Bugatti in 16'27" netti(59)

E questo è l'ultima vittoria di Borzacchini.

(59) E.A. Carli: 70 anni di gare automobilistiche in Italia, o.c.

III CAPITOLO

Morte di Borzacchini

**GRAN PREMIO D'ITALIA E GRAN PREMIO DI MONZA
10 SETTEMBRE 1933**

In quel piovoso giorno di settembre si disputavano due Gran Premi: il mattino il "Gran Premio d'Italia" nel pomeriggio il "Gran Premio di Monza".

Borzacchini non corre il Gran Premio d'Italia al quale dà il "Via" l'On.le Starace con un quarto d'ora di ritardo sull'orario stabilito dal programma. Partono 19 vetture con alla guida i migliori piloti del momento: sono in gara dieci Alfa Romeo con Fagioli, Lehoux, Siena, Castelbarco, Gherisi, Moll, Balestrero, Pellegrini, Chiron e Brivio; cinque Maserati con Nuvolari, Zehender, Straight, Taruffi e Biondetti; tre Bugatti con Brunet, Lord Hove, Gaupillat; una M.B.P. con Premoli.

Dopo alterne vicende tra Nuvolari e Fagioli, vince questo ultimo con pochi secondi su Nuvolari attardato da un cambio di gomme all'ultimo giro. Il Gr. Premio d'Italia vede le vetture italiane ai primi nove posti. Per il momento l'Italia proletaria e fascista è salva!

Nel pomeriggio si disputa il Gr. Premio di Monza in tre batterie di 14 giri ciascuna della pista di Km. 4 e 500 m. per un totale di 63 chilometri. I primi quattro classificati di ogni batteria disputeranno la finale su 22 giri pari a Km. 99. Otto concorrenti prendono il via alle 14,10 "mossiere" l'On.le Starace: Nuvolari non parte, demoralizzato per lo sfortunato andamento della gara disputata il mattino. Partono Trossi con una Duesenberg, Premoli con la M.B.P., Straight con la Maserati, Moll, Pages e Bonetto con le Alfa Romeo, Czaikosky e Battilana con la Bugatti. Vince la batteria Czaikosky su Bugatti alla media di 181,555 Km/h. Il giro più veloce è di Moll su Alfa Romeo alla fantastica media di 196,601 Km/h.

Bisogna tener presente che sulla pista di Monza in quel momento, i tecnici giudicavano estremamente pericolosa la media dei 200 Km/h.(60).

Tutti i "reportages" su ciò che avvenne in quel funesto 10 settembre, si equivalgono quasi fossero stati scritti dalla stessa penna: ho scelto quello apparso su "l'Auto Italiana" del 20 settembre 1933, a firma Roberto degli Uberti perché molto particolareggiato, vissuto e "inteso" dallo stesso autore:

«...Alle 14,30 giunge nell'Autodromo S.A.R. il Principe Umberto, vivamente acclamato e prende posto sulla Tribuna d'Onore.

Una vettura chiusa si avvia sul percorso con una lunga scopa sporgente dal finestrino. Sapremo poi che è andata a spazzare l'olio uscito dalla Dusemberg di Trossi ed a spargerai sabbia. Provvedimento insufficiente perché, come tutti sanno, l'olio non va via con la scopa e la sabbia diminuisce ancora l'aderenza sulla pista.

Poco prima delle 15 si svolge il consueto corteo dei concorrenti che vengono ad allinearsi al traguardo per la seconda batteria: Campari e Borzacchini sono molto applauditi insieme alla Signorina Helle Nice. Partono pure Balestrero, Barbieri, Castelbarco e Pellegrini. Sono sette in tutti essendosi ritirato Zehender, Jellen e Gaupillat, Campari, a detta di quanti lo avvicinarono, confessava di non essersi ancora ristabilito dall'incidente occorsogli a Pescara nel quale aveva dovuto la salvezza alla sua robusta corpulenza. I concorrenti erano informati dell'olio sparso ma asserivano, primo Borzacchini, che non v'era da curarsene.

Alle 15 precise S.E. Starace dà il "Via". Balzano in testa Campari, Borzacchini e Barbieri. Spariscono rombando dalla curva Nord ed il pubblico si volge dall'altro lato aspettandosi di vederli comparire pochi istanti dopo dalla curva Sud. Invece passa qualche secondo in più ed appare il solo Balestrero, seguito da Pellegrini e poco dopo M. Helle Nice. E poi... più nessuno! Attesa spasmodica di un altro minuto e poco più e Balestrero ripassa e dopo di lui gli altri due facendo il segno di qualcuno che si è rovesciato. Dall'alto della tribuna stampa vediamo gli addetti al posto di soccorso alla curvetta del circuito stradale avviarsi correndo verso la curva Sud della pista. Da altre parti, lontano, sui prati, accorrono militi ed anche spettatori. Balestrero ripassa per la terza volta e quasi si ferma davanti alla cabina dei cronometristi. Lo vediamo gestire vivamente e poi ripartire facendo un gesto di deprecazione; rallenta poi ancora davanti ai boxes evidentemente per dare notizie. Ed i tre superstiti continuano regolarmente a passare per compiere, come schiavi alla catena, i loro 14 giri e tra essi la imperturbabile Mlle Nice che, immobile al volante come una statua, accumula giri su giri, passando ripassando per la tragica curva ove, come sappiamo subito tutti, hanno trovato la morte due tra i migliori e più amati nostri campioni; uno che già andava verso il tramonto sportivo ma che pure poche settimane or sono aveva saputo far vibrare in terra di Francia l'animo delle folle, il popolarissimo Campari deceduto

(60) In allenamento Borzacchini aveva raggiunto la media di 213 Km/h!! M. Donatelli: Corriere di Terni.

sul colpo; l'altro nel pieno fulgore della gloria, il più veloce dei nostri velocissimi assi, Borzacchini, morto venti minuti dopo all'Ospedale di Monza. Mentre il pubblico fischia e smania per avere notizie e l'alto parlante con una colossale mancanza di tatto si affanna per far interessare la folla alle sorte del settenne Tognasso, prima sperduto poi ritrovato dagli amati genitori con la consueta anonima rapidità miracolosa in fatti consimili, ognuno apprende la tristissima verità e, mentre l'alto parlante senza dare notizie precise si affannava ancora per invitare il pubblico a non credere alle voci correnti non autorizzate, i giornalisti, recatisi sul posto della catastrofe, controllavano l'esatta rispondenza dell'accaduto a quanto si era saputo fin da pochi istanti dopo che gli amati campioni non erano apparsi allo sbocco della curva fatale.

Ecco che cosa era successo: I corridori, appena dopo la partenza si erano quasi divisi in due gruppi. In testa Campari e Borzacchini vicinissimi, seguiti da Castelbarco e poi da Barbieri. Dopo, gli altri tre. La gara si svolgeva sulla pista che è costituita da due rettilinei congiunti da due ampie curve rialzate, la prima a Nord appena finito il rettilineo del traguardo, la seconda a Sud terminante sullo stesso rettilineo. Appena all'inizio della curva Sud, presso a poco dove era sparso il famoso olio della Dusemberg, Campari, che era sulla destra, si sarebbe portato sulla sinistra verso il rialzo della curva, forse un po' troppo, avrebbe tentato di riprendersi anche per non investire il semaforo n° 15 ma avrebbe invece percorso un buon tratto proprio sull'orlo e demolito un blocco di cemento e sarebbe precipitato dalla scarpata nel fossato retrostante. Borzacchini che, per tentare di sorpassare Campari doveva naturalmente tenersi verso la sinistra, vistosi chiudere la strada avrà frenato e quindi, alla enorme velocità a cui andava, si sarà imbarcato partendo per la tangente e volato nel tratto dietro la scarpata, e lo stesso deve essere accaduto a Castelbarco che sopraggiungeva. Il quarto, Barbieri, che aveva visto nell'avvicinarsi, svolgersi l'immane tragedia, pur trovando la pista sgombra ma supponendo che fosse accaduto pel maledetto olio si sarà tenuto troppo a destra ed avrà perduto per un istante, e ne aveva ben donde, la padronanza di se stesso uscendo di strada meno catastroficamente essendo da quel lato il prato allo stesso livello della pista e cavandosela solo con la paura... Intanto gli accorsi trovavano il povero Campari schiacciato sotto la macchina capovolta: certamente la sua fine deve essere stata istantanea.

La macchina di Borzacchini invece era ritornata in posizione normale e il pilota era nel prato a breve distanza; svenuto ma ancora vivo purtroppo in condizioni disperate per schiacciamento del torace, frattura della colonna vertebrale ed emorragia interna.

Portato immediatamente all'Ospedale di Monza recuperava i sensi tanto da poter rivolgere ai figli il supremo pensiero raccomandandoli ai presenti e spirava quando un'ora non era ancora trascorsa dal momento in cui lo avevano veduto avviarsi al traguardo di partenza. All'Ospedale erano subito accorsi S.A.R. il Principe di Piemonte Umberto e S.E. Starace».

Come detto dal cronista Baconin ebbe per i figli il suo ultimo pensiero. Li raccomandò al Principe di Piemonte il quale gli promise il suo interessa-

mento. Il Principe mantenne la promessa ed i due ragazzi entrarono all'Accademia Militare di Modena, che lasciarono però dopo un paio di anni per tornare con la propria madre e con i nonni. In aggiunta alla cronaca ufficiale del doloroso avvenimento, ecco il racconto inedito dei miei ricordi integrati da altri particolari recepiti in seguito dalla moglie e dal figlio Franco.

In agosto Baconin si era concesso un po' di riposo trascorrendo qualche giorno con la famiglia in vacanza a Miramare. Si trattenne più a lungo del previsto sottraendo qualche ora agli allenamenti. Senza una ragione apparente per la prima volta nella sua carriera di corridore non sentiva il richiamo della pista. La moglie stessa, vedendolo preoccupato, lo esortava a non andare. Nel tentativo di sollevargli il morale, per distrarlo, lo convinse a partecipare ad una "Gimkana" motociclistica che si svolgeva tra Miramare e Riccione, in coppia con Piero Taruffi, anche lui prossimo a partire per Monza. Taruffi, già ottimo motociclista, in seguito detentore di vari records su moto "Guzzi" da lui stesso allestite con carenature speciali, era naturalmente conduttore e Baconin passeggero. Ovviamente fecero ottima figura e gli spettatori non lesinarono gli applausi.

A tagliare la testa al toro, arrivò a Baconin un telegramma da Monza, contenente una "raccomandazione" da parte dell'On.le Starace a non disertare la corsa perché era in palio l'onore dell'Italia automobilistica in lotta contro le Bugatti. In quei momenti non era igienico non tenere nel giusto conto anche una semplice "raccomandazione" del Segretario Generale del Partito Nazionale Fascista!

Baconin parti e, poco dopo Rimini un gatto nero gli traversò la strada! Se qualcuno degli eventuali lettori di questo racconto sta ora sorridendo, non è automobilista.

Come ogni volta che Baconin partecipava a gare radiotrasmesse, io ero inchiodato in ascolto davanti alla radio. Quella domenica invece di andare al Circolo dell'Automobile Club come di consueto, ero rimasto in casa perché pioveva e il cielo plumbeo faceva prevedere un temporale. Terminata la gara della prima batteria mi apprestavo a gustare la corsa di Baconin...

Quando l'annunciatore alla radio comunicò che al primo passaggio non erano transitati Campari e Borzacchini, sentii dentro di me un gran vuoto. Che cosa poteva essere accaduto?... Un guasto meccanico?... Ma a tutti e due?... Allora una toccatina... senza gravi conseguenze, naturalmente... Forse una sbandata per colpa delle gomme, che tanto fastidio avevano dato a Nuvolari nella gara del mattino... o il terreno viscido per la pioggia... Ma a tutti e due?... La radio si limitava ad accennare ad un grave incidente che alla curva Sud aveva coinvolto le vetture di Campari e Borzacchini, senza precisare la gravità dell'accaduto. Poi tacque per lungo tempo. Cominciai allora a trafficare con le manopole della radio alla ricerca di una emittente che avesse trasmesso la cronaca della gara; dal momento che partecipavano anche le Bugatti, mi sintonizzai su Radio Tolosa ed infatti captai la notizia che Campari era rimasto ucciso sotto la vettura e Borzacchini sbalzato fuori dalla macchina era rimasto gravemente ferito ed era stato subito trasportato all'Ospedale di Monza.

Mi infilai l'impermeabile e corsi verso il Circolo, per dare la notizia, non bella ma certamente non catastrofica. Intanto lungo la strada assicuravo

tutte le persone che mi chiedevano notizie di Borzacchini. Entrai nella saletta della radio e vidi gli amici di Baconin seri, muti; avevo il cuore in gola per la lunga corsa e aspettai di riprendere fiato prima di riferire ciò che avevo inteso dalla radio di Tolosa; quando l'amico Napolitano, uno dei giovani che più ammiravano il nostro campione, si volse verso di me e mi gelò con la "sua" notizia che la radio italiana aveva trasmesso mentre correvo verso il Circolo: "A Ré, Baconin è morto!" Non riuscii a dire una parola, mi avvicinai alla finestra per nascondere la mia emozione; c'era anche Marrani, un commerciante all'ingrosso di legna e carbone molto amico e sostenitore di Baconin; guardando fisso fuori della finestra la pioggia che cadeva copiosa, fitta, esclamò: "Anche lu celu piagne!" Lo guardai e vidi che quell'uomo forte, rude, aveva gli occhi lucidi! Anche lui, e non solo lui!

Tre giorni dopo vi furono le esequie: intervenne tutta la cittadinanza con le Autorità al completo; una folla immensa, una partecipazione così sentita e numerosa da superare qualunque previsione, gli amici di Baconin, quelli che gli stavano più vicini, sapevano che le sue imprese avevano acceso l'entusiasmo di un gran numero di concittadini, ma non di tutti: e di tutti invece si trattava perché le strade e le piazze erano gremite di gente che voleva rendere l'ultimo affettuoso saluto al loro grande concittadino. La salma, chiusa nella bara, era stata collocata in una Camera ardente allestita nella Navata Centrale della Cattedrale, fin dal pomeriggio del giorno precedente. La bara aveva un piccolo vetro all'altezza del volto e se ne potevano vedere i lineamenti, distesi, sereni, quasi naturali. Un turno di Giovani Fascisti in anni lo avevano vegliato per tutta la notte; un tricolore copriva il feretro; tutto intorno addobbi floreali, gagliardetti, labari ed orifiamma(61).

La S. Messa fu celebrata dal Vescovo di Terni Mons. Boccoleri; solenne, suggestiva, davanti ad una folla che traboccava dai portali della Cattedrale fino a colmare il pur ampio piazzale antistante. Quello stesso piazzale dove, non ancora ventenne, Baconin si esercitava alla guida sportiva di automobili, sua prima ed ultima passione; e ancora una volta, il giorno precedente, aveva attraversato quello stesso piazzale, sopra una automobile nera solenne, con decorazioni in oro, con tanti fiori, silenziosa, nella sua esasperante lentezza.

Al termine della Cerimonia religiosa alla quale parteciparono come ho già detto tutte le Autorità cittadine e le personalità civili e politiche intervenute da varie città d'Italia, quelli che lo conobbero e lo stimarono come uomo e come corridore, l'Ing. Jano dell'Alfa Romeo, Nuvolari, Balestrello, Ernesto Maserati, e tanti altri illustri piloti oltre ad una rappresentanza di maestranze e meccanici dell'Alfa Romeo e della Maserati tra i quali Bignami e Lucchi che accompagnarono il nostro pilota in due Mille Miglia; i giornalisti che avevano scritto di lui e delle sue imprese come Ca-

(61) Una fotografia della Camera ardente certifica con esattezza quanto sopra descritto. (Archivio Tomassini).

nestrini, Colombo, Pozzi, ecc. Il Celebrante pronunciò poche ma commoventi parole che suscitarono generale emozione.

Una chiara dimostrazione di quanto la cittadinanza ternana amasse questo suo celebre concittadino è data dalla cerimonia che si svolse l'anno seguente in occasione della inaugurazione di un busto marmoreo posto sulla tomba di Baconin: fu la ripetizione del grande spettacolo offerto dai ternani l'anno precedente. Di questo secondo avvenimento ne rende fede un articolo apparso in "Rassegna di vita cittadina" del 1934, alle pagg. 55 e 56 che riporto fedelmente per intero; numerose fotografie ricordano i due avvenimenti:

31 Marzo. Terni onora degnamente la memoria del concittadino Mario Umberto Borzacchini, morto durante lo svolgimento del Gran Premio Automobilistico di Monza il pomeriggio del 10 settembre 1933.

Alle onoranze intervengono tutte le Autorità della Provincia e numerose personalità del Regime e dello sport automobilistico.

Alle 9 della mattina un lunghissimo corteo di auto e di moto parte da Piazza Tacito e si porta al Cimitero dove ha luogo l'inaugurazione del monumento funebre eretto in memoria dello scomparso, opera pregevole dello scultore Mario Minocchi.

Il Vescovo di Terni, impartita la benedizione, pronuncia brevi e commosse parole esaltando i valori ideali, religiosi ed umani del rito che si compie e sciogliendo un inno alle virtù dell'uomo sorretto e sospinto dalla Divina Potenza da cui proviene ogni grandezza umana. Alle ore 12, al Politeama, stipato, ha luogo la cerimonia commemorativa.

Il Podestà porta per primo l'espressione del sentimento della città con le seguenti parole:

«Eccellenze, Camerati, Signori!

Le onoranze che oggi Terni, attraverso l'iniziativa del R.A.C.I., rende alla memoria di Mario Umberto Borzacchini, attestano non soltanto l'affetto dei suoi concittadini, ma l'entusiasmo e l'ammirazione del nostro popolo fascista sempre sensibile per tutto ciò che è valore, ardimento, lotta.

La figura di questo figlio, libera da ogni contatto terreno, resta nel cuore del popolo Ternano e di tutte le folle sportive italiane, simbolo di quelle alte virtù umane che si alimentano col rischio della vita e il calore di una luce ideale. Luce ideale che non può essere rappresentata dalla semplice passione sportiva, ma da una più nobile e feconda espressione di vita: l'amore per la propria terra; per la propria Patria!

Con questi sentimenti che fondono l'anima di Terni con quella di tutte le Città d'Italia, qui largamente rappresentate, noi oggi esaltiamo lo spirito di Mario Umberto Borzacchini.

A tutte le Autorità qui convenute, a tutti coloro che hanno voluto partecipare a questo rito, a quelli che lo seguono da lontano, io porgo il ringraziamento e il saluto fascista della città».

Segue l'Ing. Paganelli - Sub Commissario del R.A.C.I. - che dà notizia delle maggiori personalità intervenute o che hanno aderito, fra le quali: S.E. il Principe Borghese in rappresentanza di S.A.R. il Duca Aimone Savoia Aosta, Presidente del Reale Auto Club d'Italia, il generale Vacca-

ro per S.E. Starace, per il CONI il principe Del Drago, il gr. uff. Mercanti, l'Ing. Jano, il conte Perotti, il comm. Filippini segretario del Sindacato Nazionale corridori, l'Ing. Canestrini, Garettoni a capo di 500 motociclisti di quasi tutte le regioni d'Italia, il seniore Lufrani per il console Leonardi comandante la Milizia stradale, l'ing. Gabbato, il Colonnello Cottica e Pratesi per la Pirelli, i rappresentanti dell'Associazione "Alfredo Oriani" di Torino, i Sigg. Vicentini, Battistoni, Melchiorri; i Sub Commissari ed i direttori delle Sedi Provinciali del R.A.C.I.

Il Comm. Filippini Segretario della Sezione Fascista Corridori Automobilisti, tiene quindi il discorso ufficiale - molto applaudito - nel quale con elevate parole rievoca la vita e la carriera sportiva di M.U.B. illustrandone la faticosa ascesa fino al sacrificio supremo.

APPENDICE

Cronaca - curiosità - spigolature

Chi conosceva bene Baconin e la sua capacità di pilota, il suo sangue freddo, i riflessi fulminei, non avrebbe mai ipotizzato la eventualità di un mortale incidente per un suo errore di manovra. Sia alla guida di una normale macchina da turismo, sia in corsa a velocità vertiginosa era sempre lucido, preciso, calmo come fosse privo di nervi. Fu un professionista serio, sempre ligio all'etica professionale: mai che abbia dato motivo ad altri corridori di protestare per scorretto comportamento in gara. La cronaca di quei tempi è piena di esasperate rivalità, litigi e scambievoli scorrettezze anche tra i più vecchi ed esperti corridori che andavano per la maggiore. Basti ricordare la irriducibile rivalità sportiva fra Nuvolari e Varzi che divise in due campi la "tifoseria" di allora; ed anche quella un poco meno sportiva fra Caracciola e Fagioli come viene ricordato anche da Rodney Walkerley in una sua monografia sul pilota marchigiano. Ma anche fra molti altri piloti esistevano larvate invidie e rancori che si manifestavano però solo in gara. Baconin è sempre stato amico di tutti ed ha riscosso sempre stima e simpatia da parte di tutti e non poteva essere altrimenti, con quel suo carattere allegro, gioviale ed aperto. Fu grande amico di Materassi, di Balestrero il quale era a sua volta unito da amicizia fraterna a Peppe Pegoraro, l'indivisibile compagno di avventure nelle prime competizioni con la Salmson. A Nuvolari poi Baconin aveva concesso la sua amicizia incondizionata al punto che venivano chiamati i "fratellini", gli "inseparabili", la "solita coppia"!

L'Enciclopedia Mille Ruote De Agostini riporta un ottimo profilo del nostro corridore, come uomo e come pilota.

Esiste peraltro un articolo del nostro Mario Donatelli apparso su "Leo-

nessa e il suo Santo" (Rivista bimestrale di vita leonessana); n° 66, Anno XII luglio - agosto - settembre 1975, che qui riportiamo:

**UN ASSO INDIMENTICABILE DELL'AUTOMOBILISMO:
MARIO UMBERTO BORZACCHINI**

Veniva spesso a Leonessa e vi mandava la famiglia a villeggiare.

L'avevo conosciuto nel lontano 1919, nell'officina di mio padre, trasformata, appena dopo la prima grande mondiale, da industria di guerra ad industria di pace: la riparazione degli automezzi che rientravano dal fronte, per essere riparati o riutilizzati... Erano i famosi 15 Ter. Tra gli operai addetti alle riparazioni c'era anche il giovanissimo Borzacchini, il cui nome di battesimo era Baconin, omaggio del padre, Remo, al rivoluzionario russo Bakunin...

Il nostro Baconin doveva diventare un "asso" dell'automobilismo mondiale, un "astro" che doveva brillare e contendere le vittorie ai Nuvolari, Varzi, Campari, Minoia, Taruffi, Maggi, Maserati, Ruggeri, Materassi, Ghersi, Brilli Peri, Fagioli ecc. tutti nomi altisonanti dell'automobilismo nostrano per non aggiungere quelli in campo internazionale come: i Caracciola, Hans, Blak, Lewis, Stainland, Eyton, Crabter, Etancilin, Chiron, Zheender, ecc. ecc.

Aveva iniziato come "garzone" di officina ma era già un provetto guidatore di auto, che dopo le riparazioni, passava a collaudare ed il suo "record", in quei tempi lontani, era quello di coprire la distanza Terni-Roma, tra Ponte Romano e Ponte Milvio, distanza esatta di 100 Km. in un'ora e 59 minuti, stabilito con una Fiat 0, sulla vecchia Flaminia, strada tortuosa, inghiaiaata, polverosa, con rapidi saliscendi, con attraversamenti angusti di abitati... Terni-Leonessa veniva coperta in poco più di un'ora ...

E prometteva bene, quel giovane che cresceva alla scuola di Amerigo Tomassini, altro ternano che veniva spesso a Leonessa, che sarà poi il "suo" maestro, direttore sportivo, che lo seguirà specialmente alle prime armi, in tutte le competizioni alle quali Baconin partecipava, dandogli preziosi consigli, insegnandogli un "mestiere", quello del corridore, che lo avrebbe portato poi a diventare un autentico campione, dividendo con lui, e con l'indimenticabile provetto meccanico, Peppe Pegoraro, glorie ed onori, ma anche oneri e sacrifici...

Scrivevo di Borzacchini, in una rievocazione e ricordo, nel lontano 1935, dopo la sua tragica fine sulla pista di Monza, quando anche io avevo superato molte e molte probanti prove nel campo del giornalismo sportivo, scrivevo: «campioni ci si nasce e non ci si diventa... e Borzacchini era nato campione...».

Proprio così: Borzacchini era nato per essere un campione. Lo dimostrano le sue prime corse, le sue prime battaglie, le sue prime vittorie. Con un "mezzo" che non poteva offrire molto, che non era all'altezza di poter gli dare quelle soddisfazioni che meritava, insufficiente a poter ripagare i suoi tanti e tanti sacrifici, Borzacchini si lancia nelle gare in salita, sui

circuiti misti, sulle piste con ardore giovanile, con entusiasmo ed un gagliardire veramente eccezionali. E vince, supera e s'impone con una metodicità, con una progressione crescente che non può sfuggire alla risonanza e alla gloria. La sua piccola "Salmson" si trova dappertutto, dà battaglia anche là dove forse non era necessario, tanta era la sua superiorità sugli avversari, rimonta contendenti anche con "mezzi" superiori e più potenti e vince con quella spavalderia da cavaliere antico, come quasi in una leggenda...

E dopo le vittorie, con il suo fido Pegoraro, ritornava nel "garagione" di via Aminale, vicino al Duomo, e sotto a rimettere a punto la macchina, per affrontare altre gare, per cimentarsi in altri circuiti, per inseguire e conseguire altre vittorie!

Il "campione", che aveva nel sangue questo "virus" del correre e del rischio insieme, non sapeva perdersi d'animo anche quando la sfortuna delle volte lo perseguitava e perseguitarlo significava anche mancato guadagno, perché non vincendo, molte volte si trovava anche in difficoltà, perché non vincendo, molte volte non riusciva a coprire le spese... Tempi duri in cui il "lottatore" dimostrava il suo carattere, la sua volontà, la sua immancabile reazione... E non si gettava allo sbaraglio: era un freddo, quasi cinico calcolatore, che si lanciava nella lotta per vincere, perché voleva vincere, perché doveva vincere. Non era accasato, come si dice, era un isolato: doveva pensare a tutto, in tutto e per tutto, da lui solo... Non c'erano i "mecenati", ad eccezione di Felice ed Adolfo Bosco, altri due ternani che dividevano le ferie tra Leonessa e Monteleone, che cercavano di andargli incontro nel miglior modo possibile..., che potessero in qualche modo dargli una... mano. All'infuori delle belle, infuocate parole, delle benevole critiche degli esperti, che seguivano le sue corse, dei commenti più o meno favorevoli, dei giornali sportivi, Borzacchini non aveva altro che la soddisfazione di correre, di vincere, di prepararsi di nuovo e per vincere ancora!

Il "campione" nato si era forgiato nella durezza delle difficoltà, si era forgiato con il "maglio" delle Acciaierie ternane, che forgiavano l'acciaio per le corazze delle corazzate, per i cannoni prolungati della Marina... Sembrava che le difficoltà delle volte lo incoraggiassero a proseguire il cammino intrapreso, come la strada giusta, sulla quale non poteva mancare il successo. E Borzacchini, in questa strada, ha proseguito perché sentiva che un giorno, non lontano, avrebbe potuto essere soddisfatto, fiero del cammino percorso, della mèta raggiunta!

Quante volte, andando ai giardini pubblici e passando dalla tetra via Ludovico Aminale, il ternano che fece parte dei "tredici" della disfida di Barletta, mi sono soffermato nell'ampio ed alto garage, prima della Piazza del Duomo, per seguire l'indaffarato campione, che, con l'inseparabile Pegoraro, stava mettendo a punto la "Salmson" per correre la domenica successiva... E mi fermavo non solo per salutare il giovane amico, purtuttavia già molto illustre, per scambiare con lui qualche impressione, ma anche per rileggermi le targhette in ottone lucidato, applicate sulla piccola macchina, sul cofano, sulle quali erano riportate, come tappe di un glorioso cammino percorso, le varie corse a cui aveva partecipato, natu-

ralmente, vincendo... Me le ricordo perché erano sempre lucide, brillanti, tutte bene allineate e inchiodate, in ordine cronologico... Dalla prima vittoria, via via sempre avanti, come tappe di un percorso appena intrapreso, che poi doveva diventare un lungo e glorioso cammino... Chi possederà, ora, questa macchina, con tutti questi trofei?

Di queste targhette mi è rimasto sempre un ricordo incancellabile, forse perché risaltavano bene sul grigio della carrozzeria...

Mi ricordo che nel garage, e precisamente nel suo "ufficietto" aveva una fotografia del Grande Materassi, che molte volte lo aveva avuto avversario tenace, arrivandogli perfino alle calcagna, con una dedica: "Al leoncetto ternano con tanto affetto..."

Aveva cominciato con una "Ansaldo Sport" nel 1923, si era affermato con la piccola "Salmson" poi un fugace tentativo con la "Bugatti" quindi con la "Maserati"... con la quale vince, travolge, s'impone... Basterebbe menzionare quel record sui 10 chilometri lanciati su strada, sui rettilinei di Cremona, 29 settembre 1929, alla fantastica media di Km. 246.069 - credo che tale primato sia rimasto ancora imbattuto... - e Giovanni Canestrini doveva scrivere su "La Gazzetta dello Sport" sotto il titolo "spettacolo record!": «La vettura di Borzacchini era preparata per una corsa di 200 miglia, non per soli 10 Km. lanciati. Se dovesse ripetere la prova, con una messa a punto più appropriata, darebbe certamente di più. Qualche chilometro potrebbe guadagnarsi con un miglior studio della carrozzeria. Il nuovo record del mondo lo dobbiamo ad Alfieri Maserati e al suo moschettiere Baconin Borzacchini, che ha profuso in questo audace tentativo, le sue straordinarie energie e tutto il suo raro entusiasmo». Penso che questo sia stato il record più prestigioso che ha dato lustro al campione, anche se collezionò numerosissime vittorie, come a Tripoli, anche se va ad Indianapolis, dove la velocissima Maserati 16 cilindri, si dimostrò inadatta a quella pista, anche se al Turist trophy, a Belfast in Irlanda, dà una dimostrazione della sua valentia. Così scriveva il "Saturday Night Belfast": «Con impeto terrificante si lancia al disperato inseguimento - dai boxs aveva l'ordine di forzare - della vettura inglese "Midget" montata superbamente da Black, il vincitore, che era partito con ben 100 Km. di vantaggio, quanti cioè il suo handicap gliene aveva assegnati. Le strade asfaltate, umide di pioggia, provocavano slittamenti paurosi, ma tutto cede, avversari e ostacoli, innanzi alla foga di questo italiano dal freddo inesauribile coraggio...». Aveva, in questa occasione, "eclissato Caracciola" battendo il suo record sul giro di oltre 7 miglia all'ora...

Raffaello Guzman su "Il Mezzogiorno Sportivo", quando il grande asso passò all'Alfa Romeo, lo definiva: «il campione della nuova generazione».

Borzacchini fu un corridore completo: raggiunse i massimi traguardi con la sua capacità e volontà, indifferentemente con macchine di limitata potenza, e con quelle più veloci di allora; vinceva nelle corse in salita facendo sempre meglio degli altri, nelle corse su strada a lungo percorso e su autodromi. Le sue affermazioni utili le ha conseguite nel breve volgere di

appena due lustri; se la sua carriera fosse durata venti o trenta anni come quelle di Nuvolari, Chiron, Campari, Varzi, Fagioli, Biondetti, Caracciola, ecc. avrebbe certamente raggiunto e forse superato anche lui i vertici toccati dai più grandi corridori.

I suoi più grandi difetti sono stati: la eccessiva modestia, e l'assoluta mancanza di quella aggressività indispensabile in un ambiente di esasperata competitività.

TAZIO NUVOLARI

Chi era Nuvolari? Un grandissimo Campione, dotato di grande agonismo e volontà d'acciaio, di una straordinaria capacità e di grande fascino; la sua carriera, sulle due e sulle quattro ruote, spaziò per oltre trenta anni e le sue gesta sono ammantate dalla leggenda. «... *Fierissimo di temperamento... Nuvolari si dimostrò sempre disposto ad aiutare, più di qualsiasi altro campione del volante, quanti desideravano migliorare la loro capacità di guida, né gli importava se erano soltanto degli aspiranti piloti o dei piloti già in parte affermatosi... Forse una storia, spesso riferita, illustra perfettamente come gli altri seppero capire ed apprezzare il suo atteggiamento: Caracciola dice di esserlo, Rosemeyer, è ovvio, lo pensa: ma è Nuvolari che sa di essere il più grande pilota del mondo!*»(62).

Come qualche altro pilota Nuvolari non intendeva sottostare alla disciplina di squadra; non riteneva affatto che i direttori sportivi potessero conoscere il "mestiere" meglio di lui! La sua corsa poteva programmarla soltanto lui, e in molte occasioni dimostrò che era disposto anche a rinnegare un preciso impegno preso prima di una gara. Ne ho riportato un esempio a proposito del Gran Premio della Lotteria di Tripoli (vedi: Lotteria di Tripoli abbinata al Gr. Premio); un'altra volta, al Tourist Trophy, nell'Ulster, il direttore di corsa, dopo snervanti tentativi riuscì a far accettare a Nuvolari un ordine di arrivo che prevedeva prima Campari, secondo Varzi e terzo Nuvolari, con la facoltà di lasciare via libera a Nuvolari qualora fosse piovuto. Le cose andarono bene fin quasi alla fine della gara e già il direttore di corsa pensava che tutto sarebbe andato per il meglio, quando vede Nuvolari spingere a fondo e all'ultimo giro piombare per primo sul traguardo, non lasciando ai "compagni" il tempo di reagire. Ai box il buon Campari, il fierissimo Varzi e il seccatissimo direttore di corsa assalirono il "piccoletto" chiedendogli spiegazione di quel tradimento; Nuvolari si sbracciava per far osservare il suo maglione bagnato a dimostrazione che era piovuto e lui era stato ai patti: ma fu impietosamente smentito dal tappo del radiatore, che, essendosi allentato aveva fatto traboccare un po' d'acqua.

E, per completare il profilo di Nuvolari, riporto quanto racconta G. Canestrini a proposito del mancato accordo tra Enzo Ferrari e lo stesso Nuvolari, quando l'Alfa Romeo decise di abbandonare l'attività "ufficiale" del Reparto "Corse", cedendo il "parco macchine" a Ferrari. Questi, come tutti sanno, aveva già fondato una sua Scuderia fin dal 1931; ora, diciamo, eredita l'Alfa Corse. Già alla VII Mille Miglia i piloti dell'Alfa:

(62) David Hodges: "I grandi piloti di ieri", o.c.

Nuvolari, Borzacchini, Taruffi, Brivio ecc. avevano gareggiato con la "Scuderia Ferrari"; ma, come racconta Canestrini nella sua Storia illustrata dell'Automobile Italiana, «... tre mesi dopo questa Mille Miglia, Nuvolari e Borzacchini lasciarono la "Scuderia Ferrari". Il mantovano si era messo in testa di non dover rendere conto a nessuno dei suoi progetti, della sua attività, delle sue fantasie, ed aveva niente meno, posto Ferrari davanti al dilemma: o la Scuderia cambia nome o io me ne vado. E quale nome? Pare abbia risposto Ferrari. "Scuderia Nuvolari", ribatté Tazio, il quale dopo lunga discussione avrebbe accettato anche la denominazione "Nuvolari - Ferrari". Non se ne fece niente ed il "divorzio" venne decretato... per incompatibilità di carattere».

Su questo argomento, Nuvolari fu molto polemico anche a mezzo della stampa con articoli che firmò anche a Borzacchini.

Ancora una volta il povero Baconin deve prendere una decisione per il suo immediato futuro: ma ora è un pilota consacrato da affermazioni di alto livello; può scegliere liberamente fra due possibilità certamente buone ma che devono essere esaminate e ben ponderate nelle loro eventuali prospettive. Si trovò quindi ad un bivio angoscioso: Ferrari era un nome ed una personalità di grande prestigio, sia come tecnico che come organizzatore; ma Baconin aveva una grandissima stima ed ammirazione per Nuvolari. Quando Baconin passò all'Alfa si trovò in continuo contatto con Nuvolari, il quale, a sua volta, dimostrò di gradire la compagnia di Borzacchini e, per un uomo come lui poco disponibile alle simpatie, era una cosa fuori del normale. E il buon Baconin ascoltò la voce dell'amicizia.

Ma Nuvolari, perché si alleò con Borzacchini? Forse per simpatia? Forse per le sue qualità di pilota? Per il suo carattere mite addolcito ancora di più dall'amicizia? O forse per averlo "con" lui anziché "contro" di lui? Mi astengo dal dare una risposta univoca a queste domande perché potrebbe essere considerata troppo "di parte".

Conosciamo il seguito della storia della Scuderia Nuvolari e della Scuderia Ferrari. Su quest'ultima non ho nulla da aggiungere oltre quello che gli italiani ed il mondo già sanno perfettamente.

LOTTERIA DI TRIPOLI ABBINATA AL GRAN PREMIO

In questa edizione del Gr. Premio di Tripoli Baconin non riuscì a ripetere lo strepitoso successo del 1930 perché fu costretto al ritiro a tre quarti di gara per rottura del cambio; tuttavia incassò più di quanto aveva guadagnato in tutta la sua carriera.

Per spiegare questa che sembrerebbe una contraddizione in termini, riporto per intero il resoconto dell'avvenimento scritto da Giovanni Canestrini, che è certamente interessante e divertente:

«Lanciata la Lotteria, questa, manco a dirlo ebbe un successo vertiginoso e fruttò 15 milioni di lire (pari a poco più di un miliardo e mezzo di oggi 1962), di cui L. 1.200.000 andavano all'A.C. di Tripoli, sei milioni andavano ai tre possessori dei biglietti accoppiati ai primi tre corridori clas-

sificati, e 550.000 costituivano i premi per i piloti (il resto ossia circa la metà, andava ovviamente allo Stato che, allora come oggi, in veste di "Croupier" faceva ottimi affari.

... Poche ore prima della partenza, Varzi propose che, qualora la corsa si fosse delineata a favore proprio, di Nuvolari o di Borzacchini, non si "facesse lotta in famiglia" ma si tirasse praticamente a sorte il nome del vincitore. La sorte, sotto forma di una moneta buttata in aria da Canestrini, designò Varzi; lì per lì Nuvolari sembrò rassegnarsi alla designazione.

La corsa prese il via su un ritmo indiatolato, come era del resto intuibile; gli altri corridori, tra cui Birkin, Fagioli, Campari, Biondetti, erano più che decisi a far "sudare i tre convenzionati". I primi giri si svolsero condotti da un Campari forsennato, sui 172 di media ed ebbero il risultato di costringere al ritiro Borzacchini per la rottura del cambio e a rallentare Varzi la cui Bugatti, per noie ad una candela girava a sette... Intanto si corre, la media è sempre molto alta e succede quello che deve succedere.

Campari, che è in testa, è costretto a ritirarsi. Ora conduce Nuvolari seguito da Birkin, ma quando questi si ferma per rifornirsi, Varzi scatta e si butta all'inseguimento di Nuvolari; dopo venti giri è solo a 18 secondi dal mantovano anche lui presto obbligato a sostare per il rifornimento.

Varzi è in testa.

In forza del responso della moneta, egli rallenta l'andatura; la corsa è ormai sua. Anche lui ha esaurito la benzina del serbatoio normale e apre un serbatoio supplementare che aveva avuto l'accortezza di applicare all'insaputa di tutti. Il rubinetto però non funziona; Nuvolari vede il compagno-rivale in difficoltà, non gli par vero, e si lancia a tutta birra per sorpassarlo. Lo ha quasi raggiunto, quando Varzi finalmente riesce ad aprire il suo serbatoio a sorpresa. Le due macchine, impazzite, corrono affiancate, con i piloti che gesticolano, uno per chiedere giustificazioni e l'altro per non darle. Le curve vengono infilate per miracolo e all'imbocco del rettilineo d'arrivo Nuvolari passa in testa; Varzi si fa succhiare per un chilometro, poi, vista un'apertura, passa di prepotenza superando Tazio di una lunghezza sulla linea del traguardo! Altro che accordo!».

I QUATTRO GRANDI

A dimostrazione della stima di cui ormai godeva Borzacchini nella stessa cerchia dei grandi piloti, riporto un episodio certamente inedito, e che io stesso non conoscevo a dimostrazione della grande modestia del nostro campione: mi è stato riferito dal figlio Franco, il quale, a sua volta, lo ha appreso da quel Bignami che fece da meccanico a Borzacchini alla VI Mille Miglia da loro vinta nel 1932: dopo uno dei tanti allenamenti e collaudi cui erano sottoposti i piloti e le macchine a Monza, si ritrovarono a cena gli "accasati" delle maggiori Marche Automobilistiche. Parlando del più e del meno, di macchine, di motori, di piloti e di piccole scherzose maldicenze come avviene in questi casi, Nuvolari, sicuro del fatto suo, lanciò la proposta che lì, seduta stante, si facesse una votazio-

ne, a scrutinio segreto, per stabilire quale fosse il miglior pilota del momento. La proposta fu democraticamente accettata, e la votazione diede il seguente risultato: a maggioranza di voti, manco a dirlo, risultò primo Nuvolari, secondo Varzi, terzo Campari, quarto il nostro Baconin! Questo responso scaturito all'improvviso, per noi ternani è motivo di grande orgoglio, perché dato dagli stessi interessati in un momento in cui Borzacchini era detentore del record mondiale dei dieci chilometri, aveva vinto una Mille Miglia, ed aveva al suo attivo altre "performances" di grande rilievo, ma se la sorte maligna non avesse troncato la sua carriera l'anno seguente, se avesse potuto disputare ancora altre gare, forse la votazione avrebbe dato un altro risultato: la carriera di Borzacchini è durata meno di dieci anni, contro i 20 anni di Varzi, 25 di Nuvolari, 26 di Fagioli e Caracciola, 30 di Chiron.

TARGA FLORIO

Vincenzo Florio: una forte personalità, grande sportivo, pioniere dell'automobilismo, fin da giovane età fu preso da grande entusiasmo per l'automobile; entusiasmo che è una delle precipue caratteristiche della gente del sud. Generoso, munifico forse anche troppo, fu anche grande organizzatore con idee chiare, ampie; fin dal 1905 a Brescia, considerata la capitale italiana dell'automobilismo, unitamente agli sportivi bresciani organizzò una riuscitissima corsa automobilistica mettendo in palio la celeberrima "Coppa Florio" con un primo premio in contanti di L. 50.000!!!! (Anche a Bologna fu disputata la "Coppa Florio"); poi "inventò" la sua "Targa Florio" da disputarsi nella terra della "Trinacria" e che è considerata la più vecchia corsa automobilistica nel suo genere.

Infatti la prima "Targa Florio" fu disputata il 6/5/1906 con un premio di L. 25.000. Inventò la celebre "Primavera Siciliana"; nello stesso anno creò la rivista "Rapiditas", a soggetto automobilistico, redatta in inglese, francese e tedesco. Le multiformi iniziative del "Cavalliruzzu" richiamarono sulla magnifica terra della "Sicilia dei Florio" l'attenzione e l'attrattiva di tutto il mondo.

Oltre al fondo stradale, percorso per tutto l'anno da carri agricoli, trattori, trebbiatrici ecc., altra grossa difficoltà incontravano i corridori negli attraversamenti di villaggi e paesi, ove la curiosità dei grandi e dei bambini, l'indifferenza degli animali e la caparbia degli "sciccareddi"⁽⁶³⁾ erano elementi di grande preoccupazione per i piloti e per gli organizzatori.

Non era raro il caso che qualche pastore cui era stato ucciso il proprio cane da caccia da una vettura in corsa, avesse scaricata la sua doppietta sul pilota, fortunatamente senza giungere mai a gravi conseguenze. Gli organizzatori, ben conoscendo il carattere impulsivo dei siciliani, e allo scopo di impedire il verificarsi di questi fatti incresciosi, oltre a "catechizzare" i corridori, fin da qualche giorno prima della corsa, mandavano

(63) Asini.

staffette e banditori lungo tutto il percorso per raccomandare prudenza. Quasi in ogni edizione della Targa venivano emessi "numeri unici" che descrivevano il percorso, le località attraversate, gli eventuali punti dove si richiedeva maggior prudenza ecc. In una di queste pubblicazioni, la XXXIII per esattezza, vi è disegnata una vignetta con un "banditore" che "getta il bando" in dialetto siciliano: «*Diminica ci sunnu i cursi d'automobili. Tinitivi attaccati e 'ncasa i cani, i porci, i gaddini, i picciriddi. Cu mori, mori a cuntu suo e lu sinnacu sa scuotola*».

In un'altra pubblicazione è disegnato un Parroco che, dal Sagrato della Parrocchia ammannisce ai suoi parrocchiani un discorsetto invitandoli alla prudenza per salvare la pelle e... l'anima! «U jornu sidici si curri a Targa Floriu e io cunsigghiu fimminiddi, masculiddi e picciriddi di starisi alla larga pirchè si na machina vi pigghia 'iu piettu e vi rumpi la cucuzza un haiu tiempu d'arrivari pi putirivi cunfissari, si nun isciti di li casi, viditivilla du balconi, e si siti nnu stratuni va viriti da muntagna. Tinitivi 'ntanati i cani, i porci, i puddastreddi, i puddicini e i picurieddi s'un vuliti c'a finiscinu ammazzati. C'u Signuri v'accumpagna!»(64).

Un originale sistema in vigore per qualche anno alla Targa Florio per stabilire l'ordine di partenza nella gara, era l'asta dei corridori che si teneva al Grand Hotel di Palermo; le offerte venivano fatte dalle Signore; chi riceveva la maggiore offerta partiva per primo.

Ne "La Favolosa Targa Florio" di Giovanni Canestrini, dal quale ho tratto molte delle notizie che ho riportato, si ammirano moltissime fotografie, disegni, pitture e scenette, paesaggi e fasi delle varie edizioni che fanno un quadro vivo e molto interessante di questa gara alla quale l'attributo di "Favolosa" è perfettamente appropriato. Di Borzacchini riporta tra le altre, una fotografia a bordo della Salmson mentre attraversa l'abitato di Polizzi Generosa; la stessa fotografia è stata scelta da David Hodges come sopracopertina del suo libro "I grandi piloti di ieri" edito dalla Editrice dell'Automobile 1967. Però nel libro non parla affatto di Borzacchini.

LA MILLE MIGLIA

Universalmente qualificata come la più bella, la più suggestiva e la più spettacolare corsa del mondo: per l'impegno che richiedeva, per la varietà del percorso, per il magnifico spettacolo della folla lungo tutti i 1600 Km. Per le Marche ed i piloti che vi partecipavano, per l'organizzazione capillare che richiedeva, e, cosa importantissima, l'esperienza che ne traevano le Case costruttrici, per affinare la tecnica delle costruzioni, migliorare la resistenza dei materiali sottoposti a 14 o 15 ore di continuo terribile tormento, delle gomme, delle sospensioni, dei freni ecc. Alle Mille Miglia dobbiamo il miglioramento di migliaia di chilometri di strade, la eliminazione di attraversamenti urbani, con la costruzione, là dove era necessario, di circumvallazioni, sottopassaggi, ecc.

(64) G. Canestrini: "La Favolosa Targa Florio", o.c.

La prima Mille Miglia fu vinta dalla Casa Bresciana "O.M." organizzatore fu l'Automobil Club di Brescia, i creatori furono quelli che sono passati alla storia come i "Quattro moschettieri della Mille Miglia": Franco Mazzotti, Aymo Maggi, Giovanni Canestrini, Renzo Castagneto». Quattro uomini, quattro forti personalità che, messe insieme, riuscirono ad inventare nel momento giusto una delle più belle, spettacolari e significative competizioni di tutti i tempi.

Scrivendo Canestrini alla vigilia della I Mille Miglia: *«Non v'è prova automobilistica in cui non si abusi del significato della parola "collaudo", e non v'è curva o pendenza in un circuito, cui non si assegni un ruolo spesso esagerato in rapporto allo sforzo ed alle sollecitazioni esercitate sui vari organi dell'autoveicolo. In questa Mille Miglia io non vi parlerò di difficoltà di percorso, di strade massacranti, di curve difficili di pendenze demolitrici di motori e di telai. Vi dirò semplicemente che il collaudo è il più semplice che voi possiate immaginare: quello della strada, anzi quello delle strade d'Italia sulle quali noi dobbiamo usare le nostre automobili.*

È il collaudo più espressivo e più chiaro, anche per il profano che non sa di riprese, di freni, di regimi, di sollecitazioni dinamiche e termiche. In questa semplicità e praticità della competizione per la Mille Miglia sta tutto il valore propagandistico da essa assunto, e perfettamente compreso dalle Case costruttrici».

Come detto sopra, la prima Mille Miglia ripagò in maniera esaltante gli organizzatori, l'A.C. di Brescia e la casa Bresciana che piazzò ai primi tre posti tre magnifiche vetture pilotate dalle coppie Minoia-Morandi; Danieli-Balestrero; Danieli M.-Rosa che percorsero 1628 Km. e 180 metri in 21 ore, 4 minuti, 48 secondi e 1/5 alla media di Km. 77,238. L'ultima edizione disputata nel 1957 fu vinta da Piero Taruffi su Ferrari per Km. 1596,997 in 10 ore, 27 minuti e 45 secondi alla fantastica media di Km/h, 152,632!!! La Mille Miglia, unitamente alla Targa Florio, sono le gare che più hanno contribuito a dare al normale utente della strada macchine sempre più idonee, sicure, affidabili, resistenti.

Varzi, altri corridori ed i tecnici in genere, consideravano la Mille Miglia la gara più indicativa per valutare un vero guidatore... *«è anche per questo che, dopo la I Mille Miglia si cominciò a tenere la statistica di coloro che alla corsa avevano partecipato» (G. Canestrini).*

Borzacchini partecipò alla Mille Miglia nelle edizioni del 1929 - 1931 - 1932 e 1933. In quella del 1929 partì da Brescia alle ore 13.05 ed arrivò a Roma dopo una galoppata memorabile con la Maserati 1700 cc. Alle ore 19,28 alla media record di Km/h. 92,087. I ternani lo hanno aspettato invano a Terni rinunciando alla cena; ma le pizzerie ed i fornai della città avevano provveduto a distribuire pizze ai tifosi che aspettavano nella Piazza Vittorio Emanuele (oggi Piazza del Popolo), dove doveva transitare la corsa. Una simpaticissima e caratteristica figura di ternano "verace": Merelli ex bersagliere, noleggiatore "di piazza" con motocarozzetta, con la sua tromba d'ordinanza piazzato in posizione strategica presso la "torre Barbarasa", in stretta collaborazione con un fiasco di buon vino di Stroncone, con acuti squilli di tromba avvertiva del prossimo passaggio di un concorrente. Vecchi, piacevoli ricordi ancora oggi bene impres-

si nella mente dei... sopravvissuti! Quando Baconin vinse l'edizione del 1932, pochi andammo a dormire prima della fine della corsa e quando, per telefono, ci venne confermata la vittoria, fu come se Terni avesse conquistata... la serie "A".

Scrivere Canestrini a proposito della corsa del 1929: *«I pronostici della vigilia non includevano nemmeno come eventuale sorpresa questa vettura nella rosa dei favoriti; e in un certo senso i pronostici furono rispettati: la Maserati dovette ritirarsi a Terni, dopo quasi 700 Km. di corsa per guasto irrimediabile al cambio.*

... Per Campari era stato previsto che lo sforzo massimo venisse compiuto sulla Bologna-Roma, forse il tratto più arduo, che presentava però il vantaggio di venire percorso nelle ore di luce. (Quindi Campari correva al meglio delle sue possibilità). Senonché intervenne immediatamente la Maserati 1700 di Baconin Borzacchini e Ernesto Maserati, a rompere le uova nel paniere, e non soltanto al favorito Campari e ai suoi piani. Per il ternano Borzacchini questa Mille Miglia (la prima per lui) costituiva la opportunità, forse insperata, di superare la "barriera delle 1100" la classe cioè nella quale egli aveva corso fino a quel giorno, distinguendosi, tra lotte e polemiche, con Luigi Fagioli e l'anziano Abele Clerici»(65).

IL CATINO DI INDIANAPOLIS

Vi si correva la "500 Miglia".

Le marche europee hanno avuto buon gioco solo sulle prime 9 edizioni, tra il 1913 ed il 1922; la Maserati 8CTF ha vinto in due edizioni consecutive (1939-1940) pilotata dall'americano Wilbur Shaw; i piloti europei hanno vinto cinque volte; hanno partecipato, oltre a Borzacchini nel 1930 su Maserati 16 cilindri, Chiron su Delage nel 1929 arrivando settimo assoluto; *Gigi Villorosi su Maserati 3000 cc. settimo, e Varzi su Maserati, ritirato*; Jack Brabham nel 1961; Alberto Ascari nel 1952 con Ferrari V/12, ritirato per rottura della ruota posteriore destra; Nino Farina nel 1956 con Bardahl-Ferrari non qualificato(66).

Raccontò Baconin a proposito della sua corsa che il tempo a disposizione, circa una settimana, non poteva essere sufficiente per prepararsi con l'intenzione di fare qualche cosa di buono. Le macchine in gara sono "preparate" per quella occasione e non solo il motore deve avere eccellenti doti di accelerazione, ma in particolare sono curati i telai, le ruote, le gomme, il rapporto peso-potenza; vari accorgimenti che ogni pilota escogita per la "sua vettura" frutto di innumerevoli prove: si corre in senso antiorario ed è facile pensare quale tremenda spinta debbono sopportare le ruote, le gomme, le sospensioni e il pilota, nelle curve, sempre esercitata sulla parte destra della vettura a quelle velocità. E una gara che non si

(65) G. Canestrini: "La Mille Miglia", o.c.

(66) Enciclopedia dell'Automobile: F.lli Fabbri Editori.

può prendere con animo leggero alla "garibaldina"! È frutto di approfonditi studi e di allenamenti! «*Fin dai primi giri di prova, raccontava ancora Baconin, non riuscivo a concentrarmi perché quando piombavo sulle curve mi tornava alla mente la divertente gara disputata pochi anni prima con Faraglia sulla pista in cemento delle Acciaierie di Terni*».

CURIOSITÀ DELL'EPOCA

Prima del conflitto mondiale 1915-1918 a Terni ancora non erano stati installati distributori di carburante. In farmacia o dallo speziale si poteva acquistare benzina o gasoline "lampo" da un "gallone"; questi piccoli recipienti si portavano di scorta nei viaggi lunghi (per quei tempi da Terni a Roma era già un viaggio lungo), perché anche sulle strade di maggior traffico era estremamente difficile trovare posti di rifornimento; queste lattine venivano sistemate su apposite gabbie fissate sulle pedane delle vetture.

L'Auto-Garage Moroni Ernesto, nella sua prima sede in fondo a via Roma, prima della "barriera di Porta Romana"⁽⁶⁷⁾, vendeva benzina "SHELL" in latte di circa quattro galloni. Mi raccontava poco tempo fa Manlio Moroni, nipote di Ernesto, che effettuavano servizio notturno per la vendita di carburanti e olii, affidato alla guardia notturna Mattioli Righetto allora quattordicenne. Gli automobilisti che utilizzavano questo servizio, maggiormente cacciatori, per non svegliare quel povero ragazzo che dormiva saporitamente e che del resto non si sarebbe svegliato neppure con le cannonate, prendevano le latte di cui avevano bisogno dalla piramide già sistemata e lasciavano il danaro sotto le latte vuote! Incredibile oggi una cosa del genere!! Indubbiamente erano altri tempi, altri ternani!! O tempora, o mores!!

Bisogna far risalire la nostra memoria agli anni 1919-1920 per trovare i primi distributori meccanici impiantati da Moroni e Allegretti. Il primo distribuiva benzina "SHELL" con apparecchio a due vasi trasparenti da cinque litri ciascuno a riempimento alternato a mezzo di pompa a mano. Il secondo vendeva benzina "ESSO" con distributore a colonnina laterale graduata. Il prezzo era di L. 1,72 il litro per la "Shell" mentre con la "Esso" (la solita concorrenza!) si risparmiavano ben due centesimi per litro!

Per l'acquisto di olii lubrificanti: "Oleoblitz" o "Mobiloil" si doveva ricorrere alle Officine più importanti che acquistavano all'ingrosso dalle Società Petrolifere "fusti" da 100/200 "pound troy" (un pound troy corrisponde a gr. 373,242). Per i motori da corsa si usava olio di ricino che si acquistava in farmacia o dal solito "speziale".

I rivenditori di pneumatici, ai "garagisti" o "noleggiatori" che acquistava-

(67) Trattasi della vecchia Barriera del Dazio con grossi cancelli in ferro che la notte venivano chiusi; per entrare in città bisognava chiamare i "Dazieri" che pernottavano nelle "Garitte". Il garage si trasferì poi in fondo alla via del Cassero davanti al vecchio "Ponte Romano" distrutto durante l'ultimo conflitto mondiale e sostituito dall'attuale passerella.

no un "treno" di gomme 4.00.17, adatte per "FIAT BALILLA", davano "in omaggio" quattro ruote a raggi tangenti marca "FERGAT".

★★★

Assetto di guida: volanti di grande raggio, sedile basso sul pianale, spalliera dritta, volante quasi sullo stomaco, braccia e gambe piegate con angolo di circa 120 gradi.

★★★

Nel 1932 la "Commissione sportiva del R.A.C.I." pubblicò un elenco dei corridori "esperti".

«Borzacchini, Biondetti, Campari, Conelli, Clerici, Fagioli, Ferrari E., Gheri P., Gazzabini, Maggi, Mazzotti, Maserati A., Maserati E., Minoia, Marinoni, Morandi, Minozzi, Nazaro, Nuvolari, Premoli, Ramponi, Rosa, Ruggeri, Salamano, Strazza, Varzi».

★★★

Monte premi guadagnati dai corridori più qualificati:

1930: Varzi L. 340.650 - Arcangeli L. 296.950 - Nuvolari L. 215.000
- Fagioli L. 189.500 - Campari L. 122.700 - Borzacchini
L. 97.000 - Maserati Ernesto L. 90.000 - Rosa L. 69.000 - Ca-
flish L. 64.500 - Strazza L. 60.000 - Biondetti L. 51.000.
Tra gli stranieri; Chiron L. 76.000 . Von Morgen L. 50.000 -
Caracciola L. 41.300 - Etancelin L. 40.000.

Da questa statistica erano esclusi i premi incassati nelle corse all'Estero. Erano anche esclusi i premi speciali di eventuali ingaggi. Oltre ai "sotto-banco" di fabbricanti di gomme, accessori per auto, carburanti ecc. Sono anche esclusi i premi della "Lotteria di Tripoli" che fece guadagnare un bel gruzzoletto a Nuvolari, Varzi e Borzacchini(68).

(68) G. Canestrini: OO.CC.

Riepilogo competizioni e relativi risultati

- Anno 1925 : 2° di Categoria 1100 - II Coppa della Perugina
: 1° assoluto - Salmson 1100 - I Spoleto Forca di Cerro
: 1° di Categoria 1100 - 2° assoluto - VI Criterium Roma
- Anno 1926 : 1° di Categoria 1100 - XVII Targa Florio
: 1° di Categoria - 1100 - 7° assoluto - II Coppa dell'Etna
: 2° di Categoria 1100 - II Coppa della Perugina
: 1° di Categoria 1100 - 2° assoluto - I Circuito di Padova
: 1° di Categoria 1100 - 2° assoluto - VII Circuito di Mugello
: 1° assoluto - I Circuito di Frascati
: 1° di Categoria 1100 - II Coppa Acerbo
: 1° assoluto - I Coppa di Camaiore
: 1° di Categoria 1100 - 2° assoluto - VII Criterium Roma
: 1° di Categoria e 3° assoluto 1100 - III Circuito Montenero
- Anno 1927 : 1° di Categoria 1100 - XVIII Targa Florio
: 1° di Categoria 1100 - Coppa di Messina
: 1° assoluto 1500 Maserati - Terni - Passo della Somma
: 1° assoluto 1500 Maserati - Coppa della Collina Pistoiese
: 2° di Categoria 1100 - 3° assoluto - VII Circuito di Montenero
- Anno 1928 : 1° di Categoria 1500 Maserati - IV Circuito di Tripoli
: 1° assoluto - III Coppa dell'Etna
: 7° assoluto - VIII Circuito del Mugello
: 2° assoluto - X Corsa Colli Torinesi
: 1° assoluto - IX Criterium Roma
- Anno 1929 : 2° assoluto - V Circuito di Tripoli
: 2° assoluto - VI Circuito di Alessandria
: 7° assoluto - II Gr. Premio di Monza
: 1° assoluto - Record mondiale 10 Km. lanciati
- Anno 1930 : 1° assoluto - VI Gr. Premio di Tripoli
: 11° assoluto - XXI Targa Florio
: 1° di Categoria 1750 - 4° assoluto - Circuito di Montenero
: 3° assoluto - IV Coppa Acerbo
: 1° assoluto - VII Pontedecimo - Giovi
: 1° di Categoria Maserati 1100 - Vittorio Cansiglio
- Anno 1931 : 1° di Categoria 1750 - 2° assoluto - XXII Targa Florio
: 2° assoluto - IX Gr. Premio Italia (Borzacchini - Minoia)
: 2° assoluto - Gr. Premio Francia (Borzacchini - Campari)
: 1° di Categoria 1750 - 2° assoluto - VIII Pontedecimo - Giovi
: 1° assoluto - Circ. Principe di Piemonte - Avellino

- : 1° di Categoria oltre 1100 - 2° assoluto - Gr. Premio del Turismo (handicap - Belfast)
- : 2° assoluto - IX Gr. Premio di Monza
- : 1° di Categoria 1750 - 2° assoluto - Corsa della Consuma
- : 2° assoluto - Gr. Premio del Belgio - Spa
- Anno 1932 : 1° assoluto - VI Mille Miglia
- : 2° assoluto - XXIII Targa Florio
- : 3° assoluto - X Gr. Premio Italia
- : 1° assoluto - IX Pontedecimo - Giovi
- : 2° assoluto - XII Circuito di Montenero
- : 4° assoluto - V Gr. Premio di Monza
- : 2° assoluto - Gr. Premio di Francia
- Anno 1933 : 2° assoluto - Gr. Premio di Tunisi
- : 2° assoluto - Gr. Premio di Monaco
- : 2° assoluto - Gr. Premio dell'Avus - Germania (Nuvolari - Borzacchini)
- : 2° assoluto - X Pontedecimo - Giovi
- : 1° assoluto - XIII Colli Torinesi

Bibliografia

- CANESTRINI Giovanni: *"La Favolosa Targa Florio"*. L'Editrice dell'Automobile - 1966.
"La Mille Miglia". L'Editrice dell'Automobile - 1967.
"Storia illustrata dell'Auto Italiana". Edizioni GIUMAR, I e II volume - 1962.
- ENCICLOPEDIA DELL'AUTOMOBILE: F.lli Fabbri Editori - 1967.
- ENCICLOPEDIA: MILLE RUOTE: Ed. De Agostini,
CARLI Emanuele Alberto: *"Settanta anni di gare automobilistiche in Italia"*. L'Editrice dell'Automobile.
- HODGES David: *"Piloti di ieri"*. L'Editrice dell'Automobile - 1967.
- NICHOLSON T.R.: *"Auto degli anni '20"*, L'Editrice dell'Automobile - 1968.
- CASUCCI Piero: *"Guida alle automobili d'oro"*. Arnoldo Mondadori Editore - 1978.
- LEJCKO Jean François: *"La Manovella"* n° 4 ASI - 1982 - Ed. Giancarlo Usvardi - Verona.
- GIULIVI Carlo: *Appunti sullo Sport a Terni, 1925 - 1931*.
- DONATELLI Mario: *"Leonessa"* - Bimestrale di vita leonessana - n° 66 - Tip, Attilio Millefiorini - Norcia - "Il Corriere di Terni" n° 19 23/9/1933 - XI, pag. 3.
- Quotidiani e mensili: *"Rassegna mensile del Comune di Terni"* - Anno 1934, pagg. 55-56 - *"Gazzetta dello Sport"* - *"Il Littoriale"* - *"Il Messaggero Sportivo"* - *"Tutti gli Sport"* - *"Il Secolo illustrato"* - *"L'Auto Italiana"* 20/9/1933 - *"Il Tempo"* 9/2/1960 - A. XVII n° 40 - *"8ª Mille Miglia"*: 8/4/1934 - Organizzazione Reale Auto mobile Club d'Italia R.A.C.I. - Sede Provinciale di Brescia.

L'autore ringrazia:

Il Cestres e tutto il personale la cui esperienza ha reso possibile la realizzazione della pubblicazione, in particolare Tina Moretti Antonucci, che grazie alla sua competenza specifica mi ha consigliato e guidato in un lavoro per me del tutto nuovo, e Fulvia Pennella per le ricerche alla Biblioteca Nazionale di Roma.

Il Dott. Antonio Giardullo e la D.ssa Gabriella Tomassini della Biblioteca Nazionale di Firenze, e il Sig. Antonio Cesaretti del "Corriere della Sera" per le loro ricerche sulla stampa d'epoca.

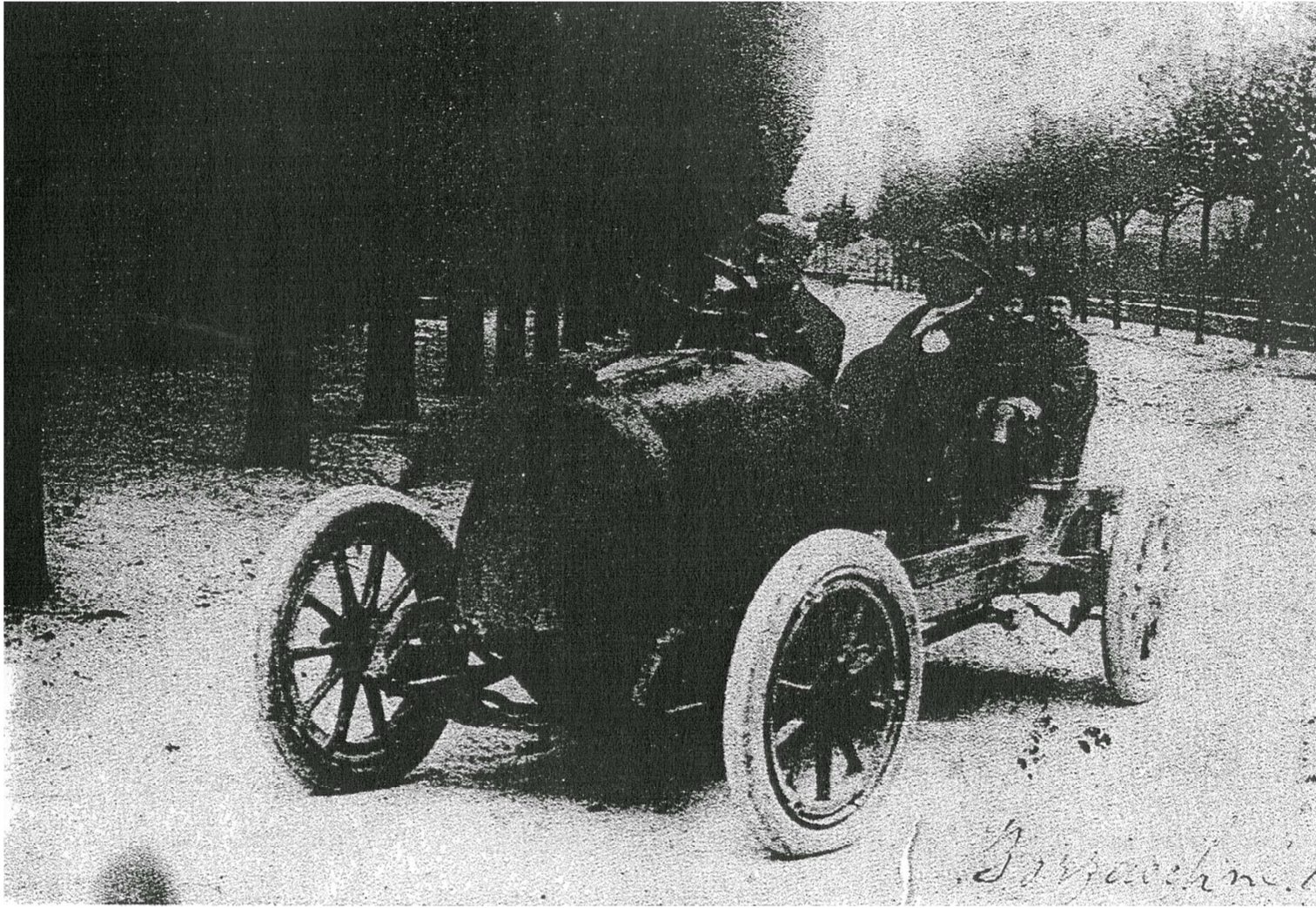
Franco Borzacchini per aver messo a disposizione l'archivio di famiglia, i cimeli, gli articoli di stampa ed i suoi ricordi personali.

Le famiglie Pegoraro e Conti.

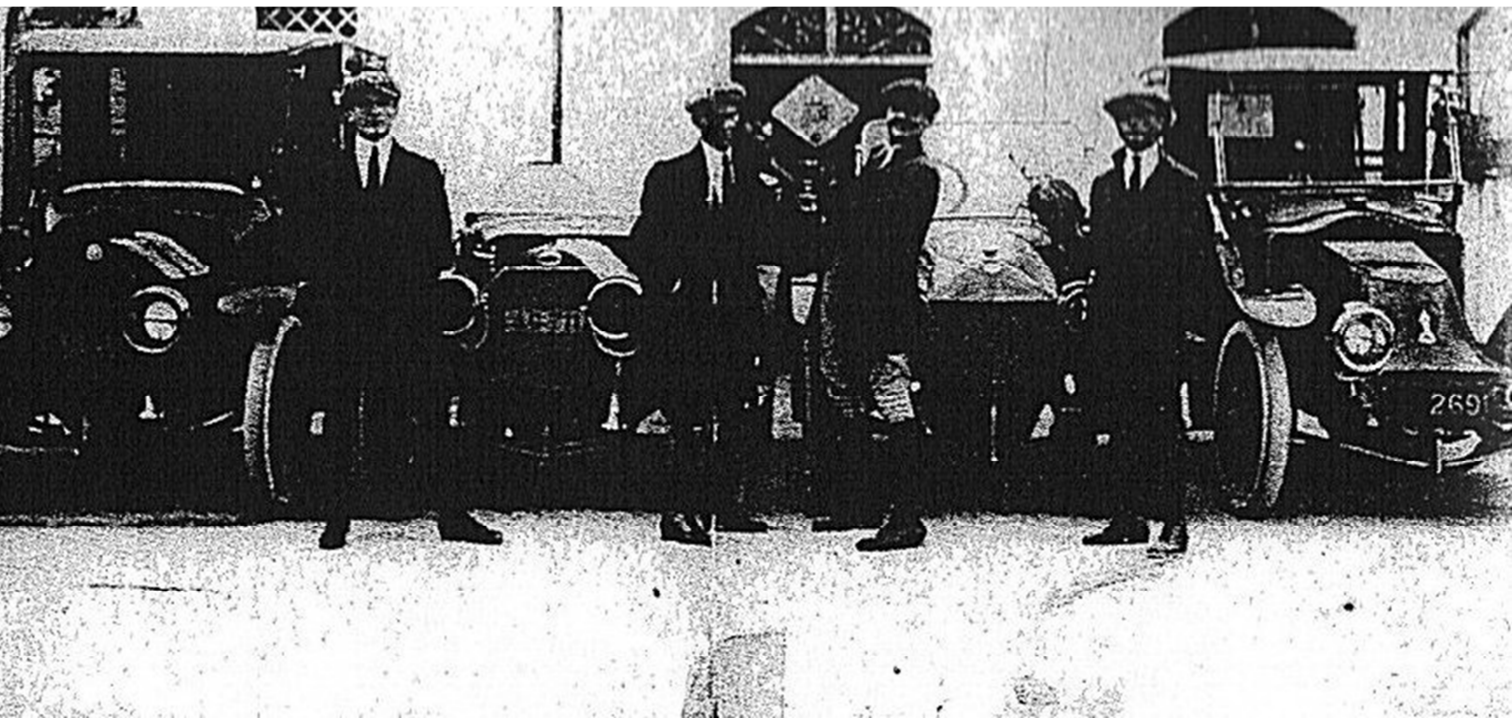
Il Sig. Manlio Moroni.

I Sigg. Barbato e Braconi dell'Unione Nazionale Veterani dello Sport di Terni.

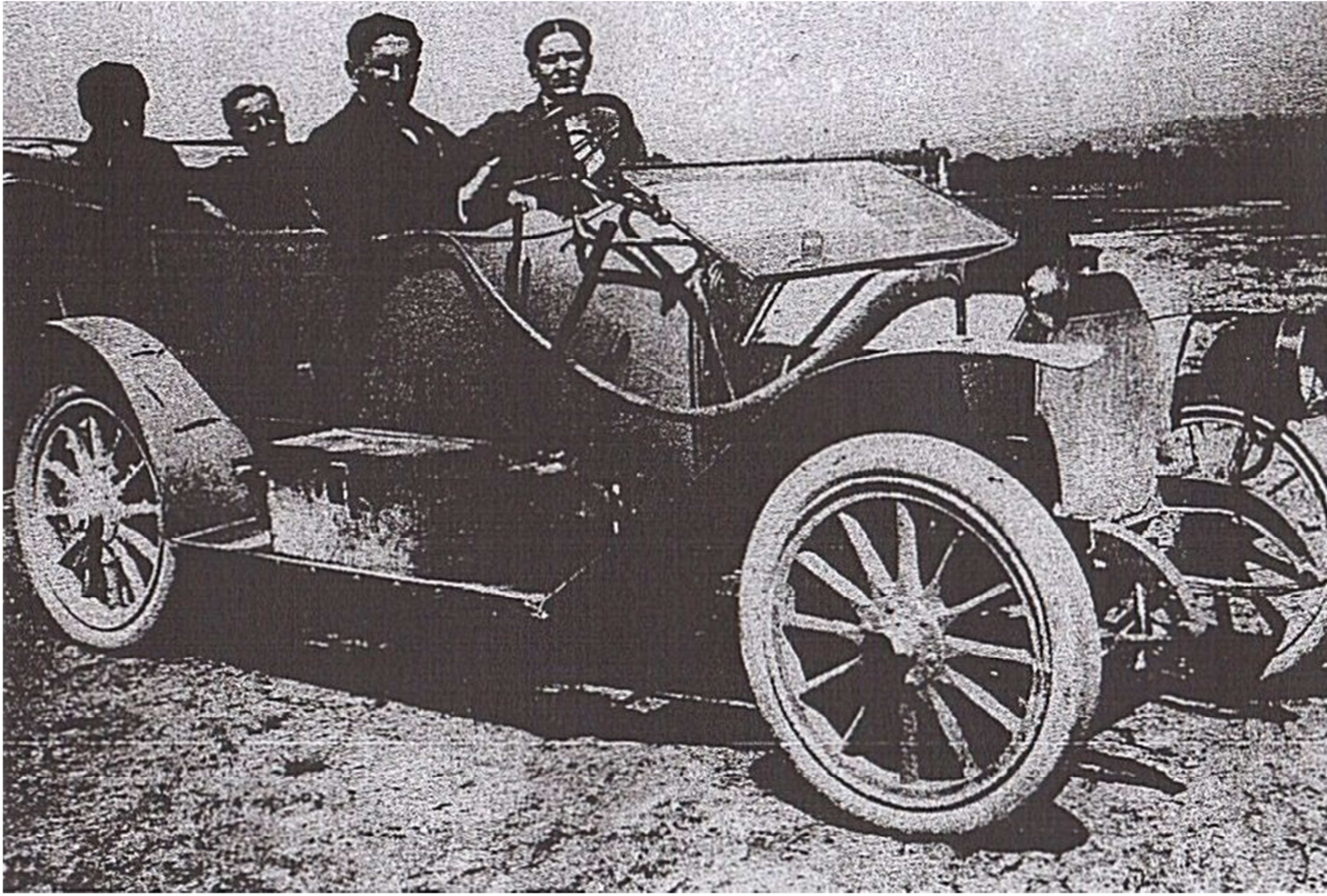
Tutti i concittadini che con rare fotografie, gelosamente conservate per tanti anni, e con i loro ricordi hanno contribuito alla realizzazione del libro e della mostra.



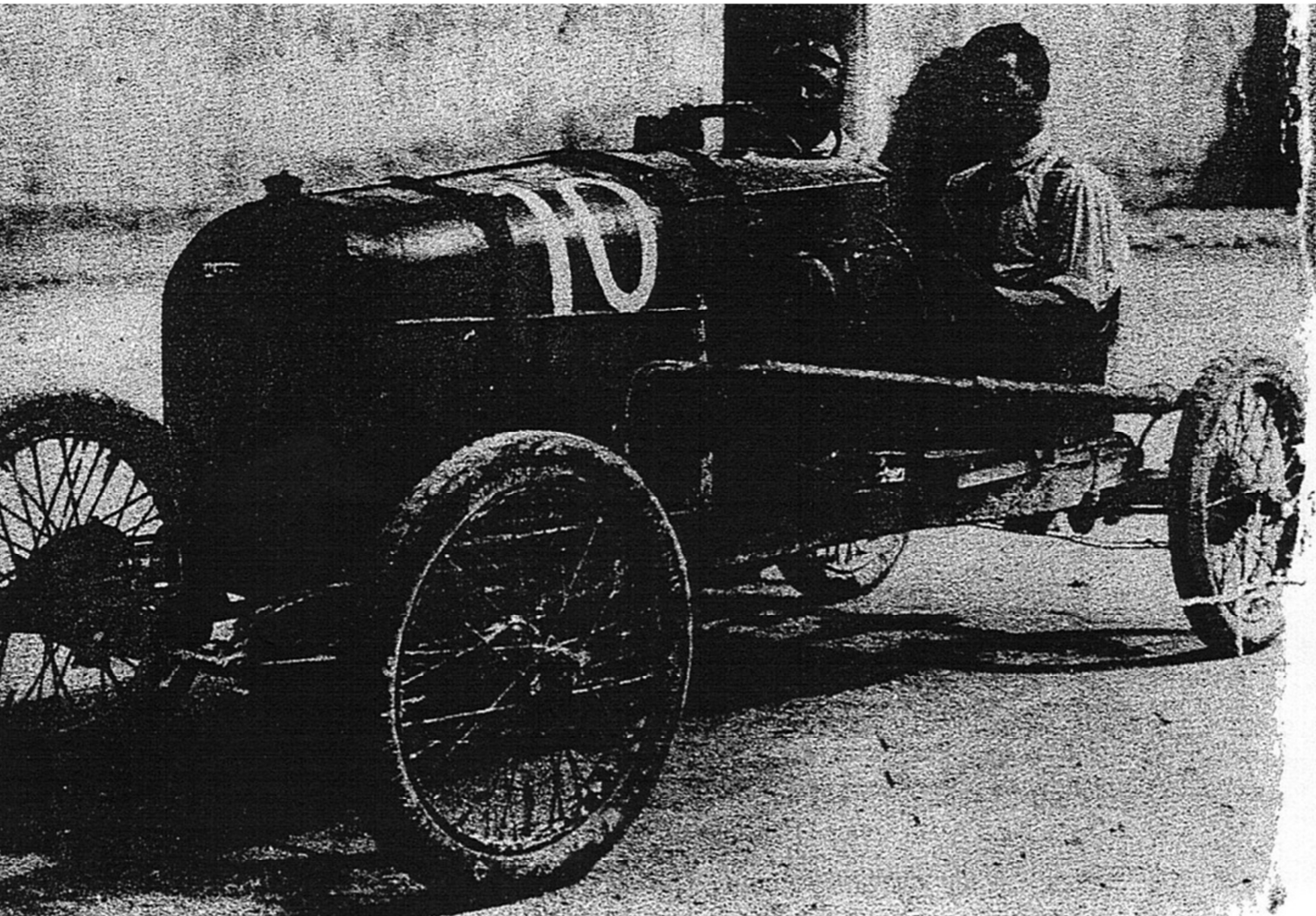
Borzacchini su Storero con Tomassini e figli



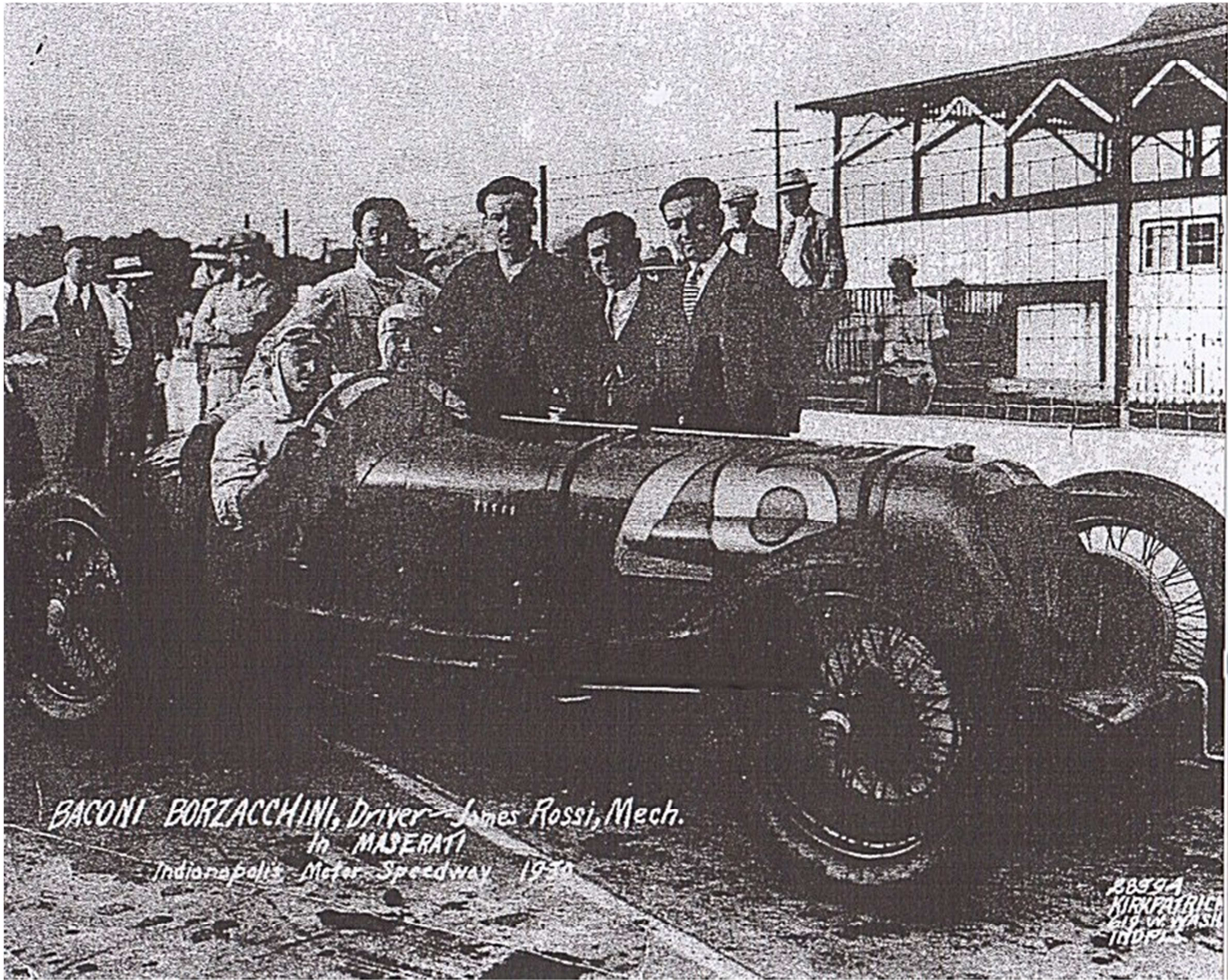
Subito dopo la guerra 15-18, primo contatto con le macchine



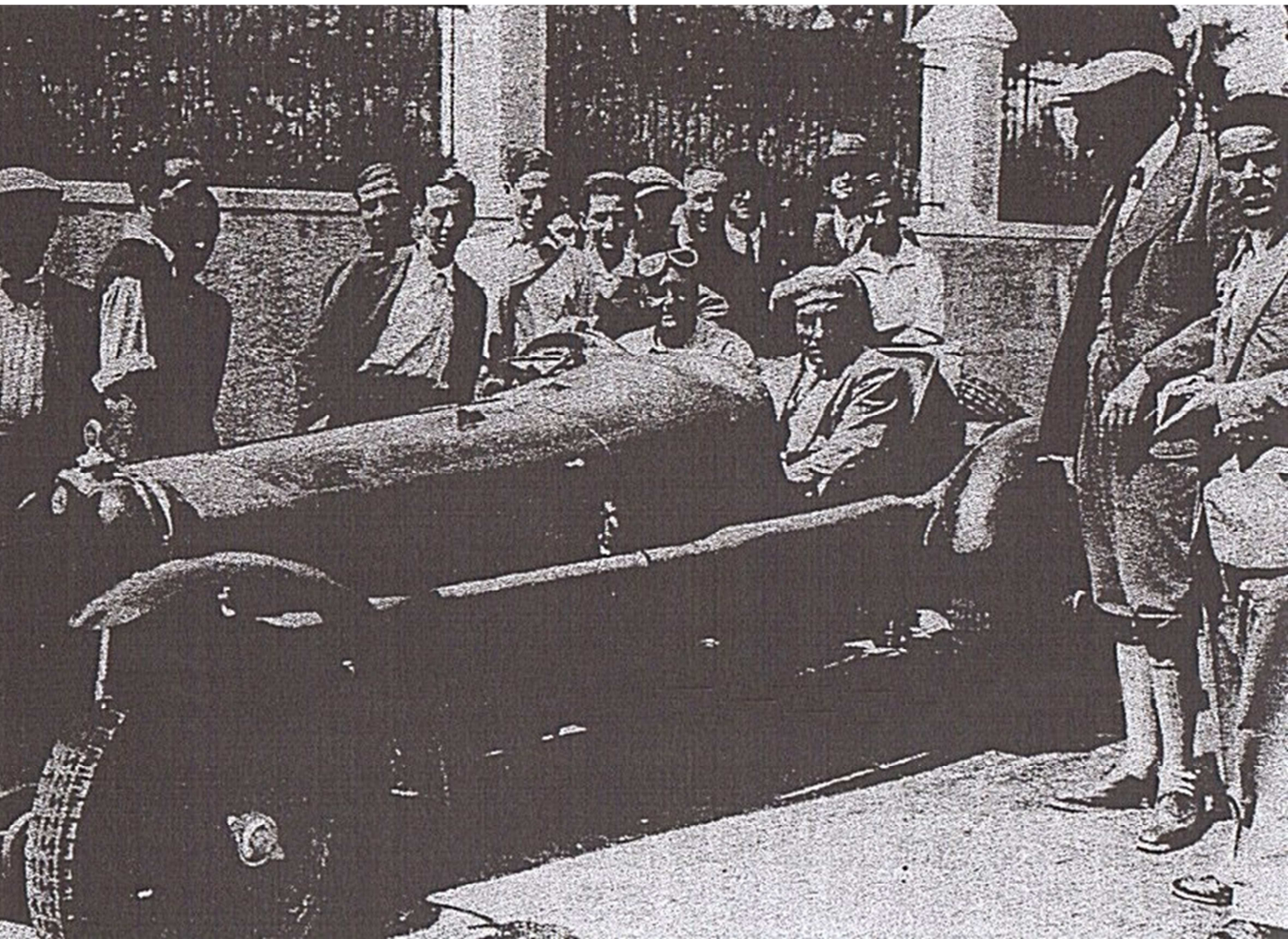
Borzacchini e Tomassini sulla Rapid



Borzacchini alle prime armi



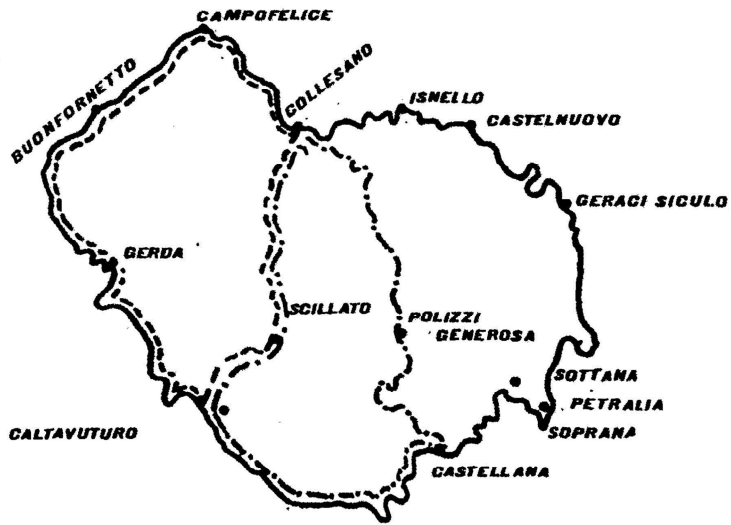
« 500 Miglia di Indianapolis'' 1930, con la Maserati 16 cilindri.



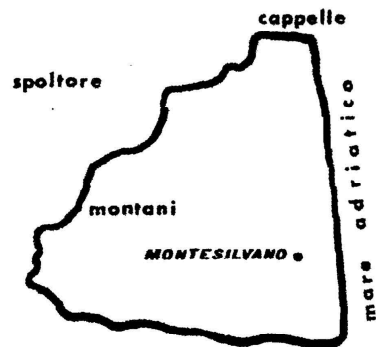
A Modena in allenamento - 1930

CIRCUITO DELLE MADONIE

—————	circuito grande	km. 148
- - - - -	" medio	km. 108
· · · · ·	" piccolo	km. 72



CIRCUITO DI PESCARA

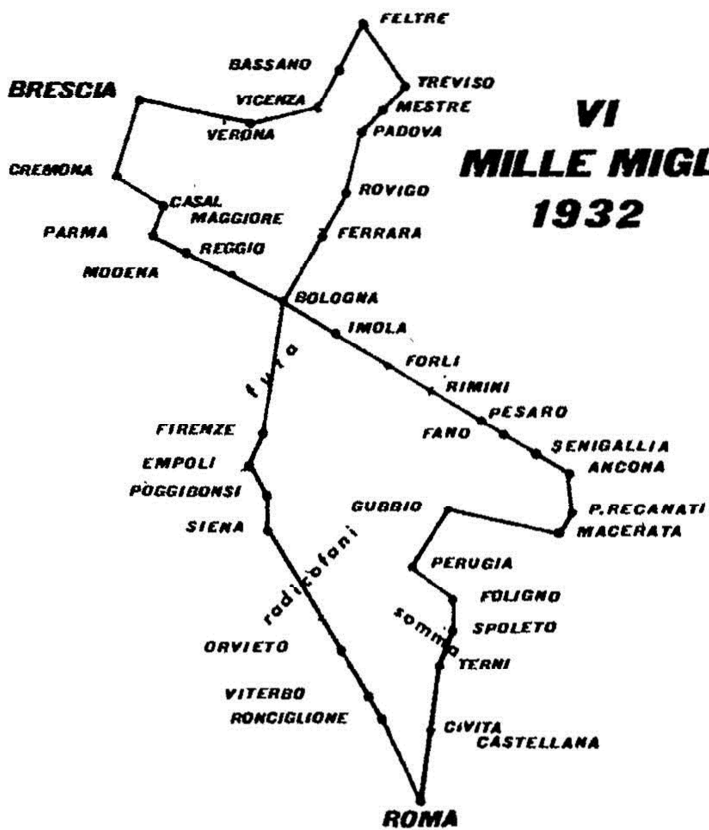


TRIPOLI

CIRCUITO DELLA MELLAHA

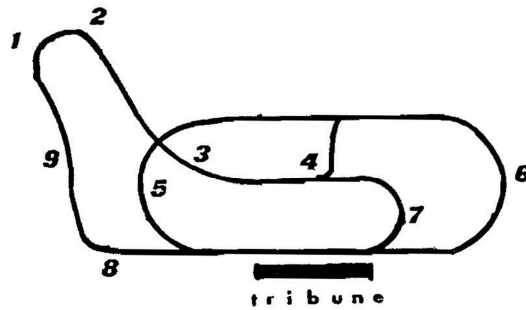


VI MILLE MIGLIA 1932



M O N Z A

1933



- 1 - CURVA DELLE QUERCE
- 2 - " DI LESMO
- 3 - " DEL SERRAGLIO
- 4 - " DEL VIALONE
- 5 - " NORD
- 6 - " SUD
- 7 - CURVETTA DI RACCORDO
- 8 - CURVA GRANDE
- 9 - " DELLA ROGGIA

INDICE

7	Premessa
9	I CAPITOLO - 1913-1915
15	II CAPITOLO - 1919-1933
61	III CAPITOLO - Morte di Borzacchini
69	APPENDICE - cronaca, curiosità, spigolature
85	BIBLIOGRAFIA

