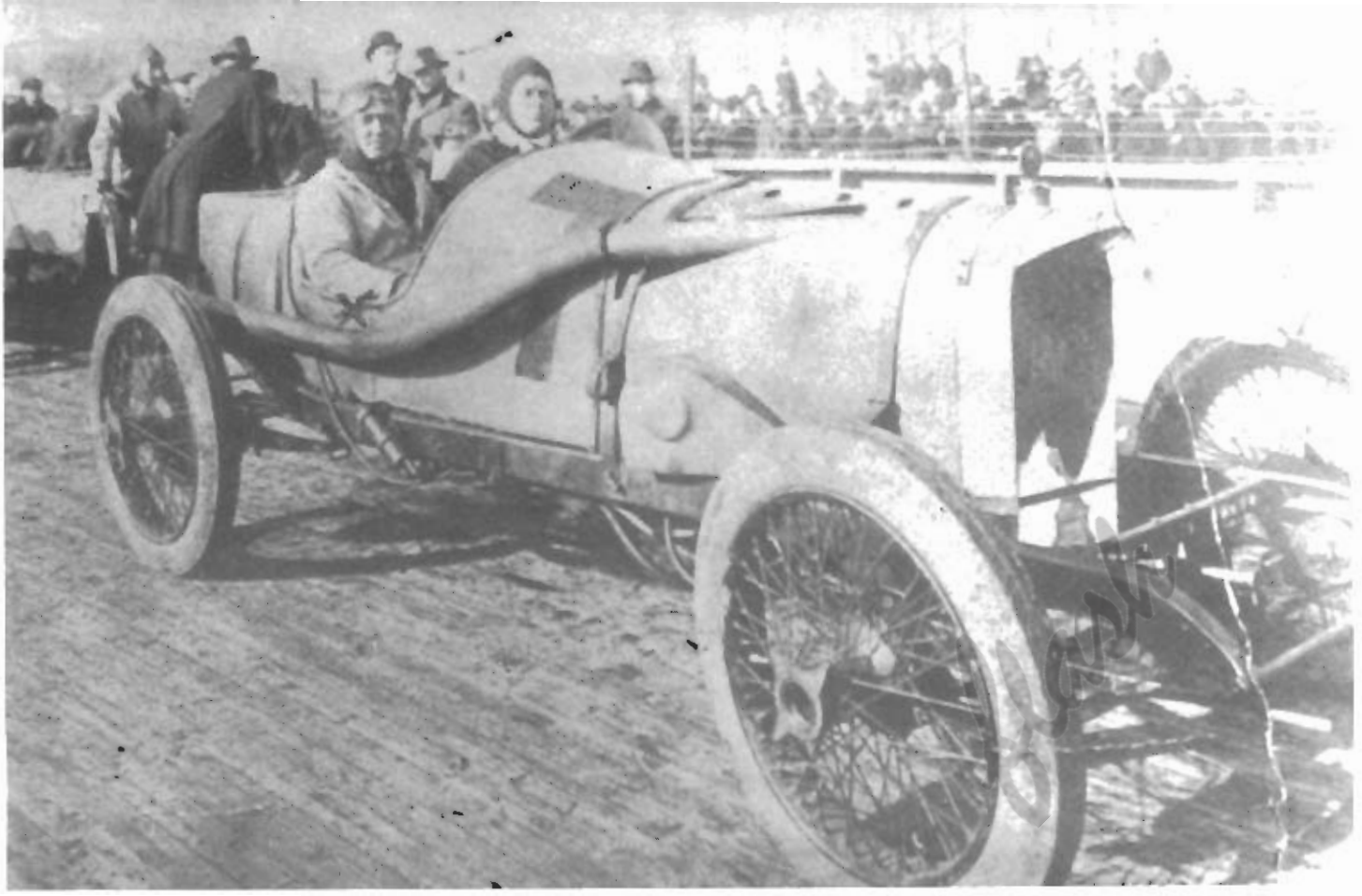

IL PRIMO CORRIDORE D'AUTO DEL PICENO

di Giuseppe Vecchiotti

La foto che pubblichiamo è davvero inedita: è tratta dal libro "Un secolo di storia dell'Automobilismo Piceno" in via di ultimazione. Il documento fotografico proviene dall'album della famiglia dei fratelli Norcini Pala. Nella storia dell'automobilismo della nostra provincia si è oggi appreso che la prima auto venne nel Piceno nel 1898, acquistata dal cav. Ugo De Scrilli. Tre mesi dopo, nel Fermano, la identica De Dion Bouton francese fu fatta venire anche dal marchese Carlo Trevisani e dal conte Bernetti. Il nipote del marchese, dott. Carlo Trevisani, attuale medico a Porto Recanati, ci ha raccontato che suo nonno ebbe una sfida con il conte Bernetti nel 1890 sul tratto in salita fra Porto S. Giorgio e Fermo. Sei chilometri fino a S. Francesco. Le De Dion Bouton erano di tre cavalli e mezzo ed avevano il volante a cloche, sostiuito soltanto due anni dopo. Vinse per pochi metri il marchese Trevisani. Questa la prima corsa, dunque, secondo le ricerche da me effettuate, in circa due anni (un lavoro paziente, improbo, capillare, fatto dal sottoscritto in tutta la provincia, casa per casa). Posso citare un altro esempio delle difficoltà di certe ricerche: le auto, dalla loro nascita e dalla prima corsa in Francia, vinta da una De Dion, poi soppiantata da una Levassor (anche di questa auto ho la foto fornitami dalla famiglia del dott. Carlo Marini di Ascoli) ebbero sempre il magnete, fino al 1914 (dice la Bosh tedesca).

La Marelli, fondata da Ercole Marelli ed Agnelli della Fiat, nacque nel 1919. La prima auto con i fari, dinamo e spinterogeno, è dunque del 1919, con una più perfezionata 501 del 1921. Ma prima non c'erano le candele ed il magnete faceva scoccare la scintilla su dei martelletti al di sopra delle camere di scoppio. Nessuna enciclopedia, dico nessuna, e di nessun genere (anche scientifica ed automobilistica) indica l'epoca dell'entrata in funzione della dinamo, con conseguente distribuzione ed eliminazione del magnete. Per fortuna, sia da Roma che da Milano ho avuto degli aiuti. Da Milano il famoso ing. Alessandro Colombo (e son dovuto andare nella capitale economica d'Italia) già direttore tecnico della Ferrari, della Garelli, della Ossa e consulente tecnico della Marelli, mi è venuto incontro nell'interesse della precisione del libro e nell'interesse dei lettori.

La foto riprodotta ci indica Ernesto Norcini Pala ed è nientemeno del 1914, in una corsa sul circuito in terra battuta, di Uniontown negli Stati Uniti. In quell'epoca si correva con due piloti poichè il compagno di guida doveva provvedere alla pompa della pressione per la benzina azionata a mano. In America c'era già la guida a sinistra, che in Italia fu adottata molto dopo e cioè negli anni '30. L'auto che mostriamo è un siluro, senza freni anteriori, con il tubo di scappamento che esce da sopra il grosso cofano della macchina, di 6882 cc. con 265 cavalli, capace di sviluppare una velocità di 200 km orari (folle per quei tempi non essendoci i freni davanti e soltanto quelli meccanici posteriori).

L'auto, al predetto circuito, arrivò 2°, anche per merito dell'ascolano Ernesto Norcini Pala, fratello di Luigi (poi tornato e morto in Italia ed abitante in Ascoli, come tutti i figli, pur essendo nativo di Arquata del Tronto). Ernesto ha corso poi brillantemente anche, e più volte, ad Indianapolis, la famosa velocissima e pericolosa pista, in legno, internazionale. Ernesto e Luigi partirono insieme al fratello Nazzareno (anch'egli sportivo in diverse specialità atletiche e di canotaggio) il quale divenne un famoso meccanico di auto da corsa. I fratelli