

Quando negli anni Sessanta e Settanta giungeva la domenica, per me era un dramma. La mia famiglia abita al preciso centro di una rispettabile urbe medieval-borbonica di 40-50 mila abitanti, bagnata dal mare. A sera, i fumatori allo struscio innalzavano un'invisibile cortina tabagifera che acuiava i miei precoci e lancinanti mal di testa. Se uniamo pure il fatto che arrivate le sette-otto non ancora avevo finito di fare i compiti, quello ch'era un dramma assumeva i contorni di una vera e propria tragedia per un bambino e poi adolescente.

Era il pomeriggio, l'inizio dell'incubo

rammentare Nuvolari, Farina, Ascari, Hawthorn... eroi di un mondo marziano, direi bradburiano. Solo uomini, non congegni. Uomini come poteva essere una persona che grazie agli occhiali (l'automobile) vede e vince. E non elementi formali che

più grande de' grandi son venuto a conoscenza solo ora e non prima, e altri come me, e ulteriori adesso, e di ciò dobbiamo dir grazie agli addetti-ai-lavori-so-tutto-io, che invece non hanno mai saputo "un bel niente". Al pari del tipetto che scambia l'*extra time* con i recuperi, o di un secondo che in diretta – pochi mesi fa – parla ancora della Cecoslovacchia o dell'Urss e definisce la Cina, il "paese del sol levante"... stendiamo un velo su queste miserie a 2-3 mila euro il mese ottenuti dopo concorsi vinti alla segreteria del rispettivo partito. Fanno più schifo che ridere.

La saggistica sportiva italiana – come è noto – vanta illustri e antiche tradizioni: dall' "Almanacco Panini" a grandi e serie firme, sia in volume che in monografie sotto forma d'articolo. E in questo panorama s'inserisce il libro di Maurizio De Tullio, *Ralph De Palma. Storia dell'uomo più veloce del mondo che veniva da Foggia*, Agorà, Foggia 2006, 128 pp., 12,00 € (info@ilvademecum.it).

De Tullio non hanno certo bisogno delle mie parole per rendersi conto del grande sforzo di ricerca prima, e della maniera letteraria dopo, nello scrivere il volume in oggetto, che è una pietra miliare nella storia dell'automobilismo internazionale.

Non c'è molto per me da dire: il volume ha avuto due prefatori del calibro dell'ex pilota d'altri tempi Andrea de Adamich e del giornalista Geppe Inserra. Essi, profondi conoscitori dell'auto, hanno saputo analizzare l'immensa qualità di questo libro.

In De Tullio ciò che si apprezza a prima vista, ed in seguito con l'analisi, è la padronanza dello scorrere letterario e delle cifre. Sia il cultore del romanzo o l'appassionato della "storia algoritmica", nel lavoro sanno di trovare ciò che cercano. Il primo detesta i numeri a vantaggio del bello scrivere, ma è soddisfatto a leggerlo – mentre è noto che, invece, coloro che amano i numeri godono anche di ciò ch'è tratteggiato con penna da scrittore. In ciò l'apparato iconografico e statistico del volume sono invidiabili.

Voi sapete che in Italia quando si tratti di produzione saggistica in argomento sportivo o si fa pura letteratura inutile (tutti si credono Gianni Brera) o si cerca d'"insegnare" come diventare Maradona in dieci lezioni. Nei migliori dei casi si esalta solo la gelida cifra, rendendo arido un testo o, quando va bene, trasformandolo in mero strumento di consultazione, alla stregua di un dizionario.

Trovare libri sportivi che concilino arte e ricerca è veramente raro: però Maurizio De Tullio c'è riuscito nel modo più eccellente. Dovrebbe essere cura di ogni sportivo italiano diffondere questo lavoro dedicato a Raffaele De Palma, del quale mi limiterò a tracciare un breve profilo che ci fa capire i suoi ineguagliabili primati.

Raffaele De Palma nacque in un comune di allora quasi 5 mila abitanti (oggi poco più

di 3 mila): a Biccari (Foggia) il 19 dicembre 1882, quando i veicoli con motore a scoppio non ancora esistevano: il primo fu costruito dal tedesco Carl Benz (1844-1929) nel 1886 ed aveva tre ruote. Grande merito di De Tullio è stato pure scoprire l'atto di nascita originale. Infatti sino al 2006 si riteneva erroneamente che De Palma fosse venuto alla luce nella vicina Troia, città d'arte e già patria di Antonio Salandra (1853-1931),

Presidente del Consiglio di guerra dal 21 marzo 1914 al 18 giugno 1916.

De Palma emigrò negli Stati Uniti d'America assieme alla famiglia nel 1892. Nel suo *palmarès* vanta 2.577 vittorie su un totale complessivo di 2.889 gare a cui partecipò dal 1908 al 1933: vale a dire affermazioni pari ad un irraggiungibile 88,51%. Il 2 agosto 1920 diventò cittadino statunitense, perciò tutte le gare vinte prima di quella data sono italiane ad ogni effetto. Non tralasciamo quelle dopo il 1920, poiché ogni conquista di De Palma riscattava la condizione dei nostri immigrati nel Grande Paese. Ma vediamo in breve questi successi, riportati conducendo le più importanti auto dell'epoca: Allen-Kingston, Ballot, Duesenberg, Fiat, Hispano Suiza, Mercedes (De Palma fu il primo ad inaugurare la stella a tre punte), Mercer, Miller, National, Packard, Peugeot, Simplex, Stutz, Vauxhall, Wade e White.

Innanzitutto De Palma si laureò, da italiano, campione nazionale statunitense nel 1912 e nel 1914. In seguito, da americano, "Ralph" vinse il campionato nazionale canadese nel 1929. Ricordo che il mondiale piloti si svolse per la prima volta nel 1950, e i tre suddetti campionati (in più gran premi) erano veri e propri mondiali conduttori. Inoltre il 12 febbraio 1919 a Daytona Beach, stabilì – da italiano – su una Packard 905 V12 (12 cilindri di 9900 cc a 240 cavalli) il record di velocità sul miglio (1,6093 km) a una media di 241,148 km/h; una velocità mai raggiunta a quel tempo nemmeno dal più rapido degli aerei.

Ma la leggenda non scaturì dalle già notevoli imprese sino a qui elencate – essa prese forma vivente nella *Corsa per Eccellenza*: le 500 miglia di Indianapolis, il gran premio più prestigioso e attualmente più antico al mondo. In tre edizioni entrò nella storia: 1912, 1915 e 1920 e tutt'e tre da italiano.

30 maggio 1912. De Palma è in testa dal III al 197esimo dei 200 giri previsti. Al 197esimo la Mercedes iniziò a rallentare per la rottura del fusto di una biella. Si fermò definitivamente al 199esimo giro, mentre il pubblico tifava interamente per lui. De Palma era ancora in testa grazie al cumulo dei doppiaggi che aveva inferto agli avversari.

Fu classificato all'11esimo posto, primo fra i piloti che non avevano completato i 200 giri. A fine gara, alcuni tifosi dell'italiano, raccolsero 12

mila dollari che avrebbero voluto consegnare al campione a titolo di risarcimento morale per quello che gli era capitato; egli li rifiutò affermando di non esserseli guadagnati meritatamente. Provate a pensare che farebbe un pilota (o un calciatore) dei gior-

De Palma a bordo della Packard 905 V12, con la quale stabilì il record di uomo più veloce del mondo



ni nostri...

31 maggio 1915. De Palma, ancora su Mercedes, vince nel *Tempio della Velocità* di fronte a 180.000 spettatori, a una media record di 144,580 km/h (89,840 mg/h), primato che durerà sino al 1922. Unico italiano a trionfare ad Indianapolis. Con questa vittoria De Palma influenzò il diciassettenne Enzo Ferrari a prendere la strada dell'automobilismo. Enzo, alla domanda su che cosa volesse fare da grande rivoltagli dal suo miglior amico, rispose: "Voglio diventare più bravo di De Palma". Nel 1925 a Indianapolis vinse il nipote di Raffaele, Pete De Paolo (1898-1980), superando per la prima volta la media delle 100 miglia all'ora. Pete, nato a Roseland (New Jersey) era figlio di genitori bicaresi, ma di cittadinanza statunitense. Pure Mario Andretti – figlio di genitori istriani, lucchese d'adozione e cittadino statunitense dal 1964 – nel 1969 vinse le 500 miglia di Indianapolis e nel 1978 sarà campione del mondo piloti.

30 maggio 1920. A De Palma, su Ballot, scoppia uno pneumatico prima della partenza. La corsa parte senza di lui, che entrerà con un giro di ritardo dopo aver cambiato le gomme. Però al 60esimo giro l'italiano riprende la testa e ci rimane sin quasi al traguardo. Al 200esimo e ultimo giro il motore brucia, De Palma rallenta e giunge quinto, non prima di aver regalato, per l'ennesima volta, prova di grande coraggio e forti emozioni, tratteggiate magistral-

mente da De Tullio.

In definitiva nelle undici edizioni di Indianapolis a cui De Palma prese parte (11, 12, 13, 15, 16, 19, 20, 21, 22, 23 e 25) vantò il record di giri in testa: 613 su 1.594. Il primato è stato battuto solamente 62 anni dopo da Al Anser Sr. il 24 maggio 1987 però in 22 edizioni (dal 1965 al 1968 e dal 1970 al 1987).

Per la sua gloria imperitura, mietuta sui circuiti d'America e d'Europa, De Palma nel 1946 è divenuto membro della *Automotive Hall of Fame* (Pete entrò nel 1969). De Palma morì il 31 marzo 1956 a South



domenicale: i gran premi automobilistici, che mio padre si vedeva dalla partenza all'arrivo.

In genere, nel Regno delle Due Sicilie, la primavera si annunciava con una calura eccessiva che montava man mano sino alla fine della stagione delle corse. Il rombo dei motori, l'asfalto del circuito, l'afa della mia città, riscaldavano ancor più le valvole dell'antico televisore bombato.

Se fossi scappato sulla terrazza sarebbe stato peggio: avrei trovato il sole a bucarmi il capo; andare un po' a letto voleva dire nuotare nel proprio sudore; uscire significava fondere le suole sulle già cotte pietre laviche del corso. E allora anche io a beararmi di quel rumore assordante che sui rettilinei partoriva l'emigrania che principiava a bus-sarmi da dentro.

Così imparai a odiare l'automobilismo, almeno quello che da allora è diventato oggi. Un Hellraiser di personaggi infernali e strani, di piloti mummificati in bianco, di impomatati "tuttofare" d'ambo i sessi, quali modelli per invidie mediatiche e scaturigini ancor meno sportive di un calciatore ricco sfondato.

Però io sapevo che il gioco delle macchine non era stato sempre così. Avevo sentito

odiernamente salgono su una quattro ruote solo perché si deve fingere che possano servire a qualcosa, mentre – e tutti lo sappiamo! – il mondiale piloti, è principalmente un torneo per costruttori. Che un bolide dei nostri tempi lo guidi un essere umano, o che sia teleportato al pari di un drone in Afghanistan, è la stessa cosa. Ovvio non si può dire. È bene che il sovrano resti ammantato delle proprie vesti invisibili.

Sì va be' – dicevamo – Tazio Nuvolari era mantovano, Giuseppe Farina torinese, Alberto Ascari milanese, Mike Hawthorn inglese. Per trovare qualche eroe dell'automobilismo che "avesse a che fare" con noi borbonici dovevamo rifarci all'argentino Juan Manuel Fangio di genitori abruzzesi. Figuriamoci i ragazzi del Sud appassionati di motori quanto erano lontani dalla storia della velocità, specie in un momento che Vito Taccone (altro abruzzese) faceva miracoli sulle ruote... a pedali. Dal 1961 al 1969 il ciclista mieteva vittorie dal Giro d'Italia (le memorabili cinque tappe del 1963: si piazzò quarto) al Campionato del Mondo (quinto nel 1968, vinse Vittorio Adorni).

E pensare, invece, che a 65 km. in linea d'aria dal balcone di casa mia era nato... Altro che gli autisti asettici d'oggi... Ma del

Pasadena (California).

Nel 1991 è stato insediato nella *International Motorsports Hall of Fame*; nello stesso anno è stato eletto al *National Sprint Car Hall of Fame* (Pete nel 1995); nel 1992 il suo nome è inserito nel *Motorsports Hall of Fame of America* (Pete nel 1995), e nel 1998 le sue *res gestae* a due ruote sono state immortalate nel *Motorcycle Hall of Fame Museum* (per le innumerevoli vittorie ottenute nei maggiori gran premi motociclistici, sui quali non ci siamo potuti intrattenere per questioni di spazio). Gli Italiani d'America li hanno reso onore nella *National Italian American Sports Hall of Fame* (1981) e nella *National Italian American Foundation* (2003).

Attraverso De Tullio e RINASCITA impariamo in Italia a conoscere Raffaele "Ralph" De Palma, che negli Stati Uniti – come abbiamo visto – è ancora osannato a oltre mezzo secolo dalla morte. Ma noi perché ci siamo ridotti al livello di non sapere il nome del più grande di tutti?

La risposta purtroppo è facile e cinica.

Le leggende del volante contemporaneo nascono dalla morte: Castellotti, Musso, Cabianna, Bandini, Scarfiotti, Peterson, Depailler, Paletti, Villeneuve, De Angelis, Ratzemberger, Senna e tanti altri. Ieri bastava vivere... ed i gazzettieri, si sa, amano intingere il pennino nel sangue.