

THE GREAT RACE

LA PICCOLA STORIA NELLA GRANDE STORIA



QUESTO OPUSCOLO È STATO CONCEPITO E REDATTO DA JEAN-CLAUDE
QUINEAUD, CHE HA SOSTENUTO IL PROGETTO «THE GREAT RACE» SIN
DAGLI INIZI. GLI ASPETTI STORIOGRAFICI SONO STATI QUINDI SUPPORTATI
DALLA SUA PASSIONE INARRESTABILE!
GRAZIE, JEAN-CLAUDE

ANDRÉ CITROËN,

L'INDUSTRIALE SCOPRITORE DI TALENTI.

NATO il 5 febbraio 1878, MORTO il 3 luglio 1935 a Parigi.

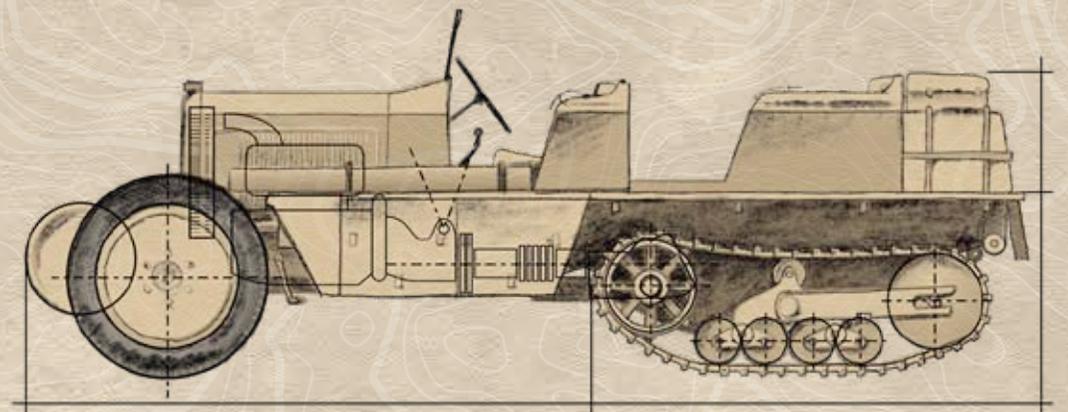
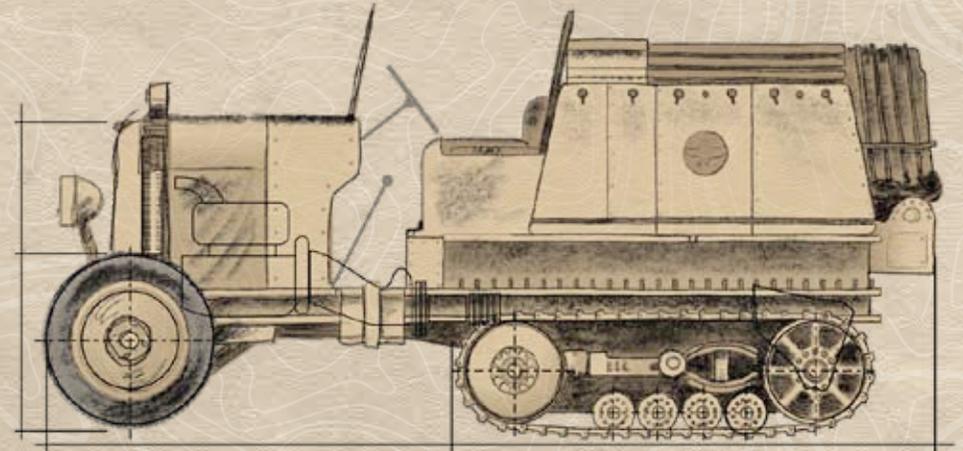


Nel 1900, durante una visita ai propri familiari in Polonia, André Citroën scopre un sistema di ingranaggi con i denti a cuspidi, impiegato nelle imprese molitorie e nei cotonifici della regione. Fino ad allora, gli ingranaggi erano generalmente a denti dritti. Comprende immediatamente che questo sistema permette di moltiplicare notevolmente la potenza generata, limitando l'usura e il deterioramento dei componenti. Acquisita il brevetto e, una volta tornato in Francia, crea la propria impresa di ingranaggi con i denti a cuspidi. Nasce così l'emblema Citroën: la sagoma degli ingranaggi a cuspidi, a forma di due «V» sovrapposte e rovesciate. Nel 1912, in seguito all'acquisizione dell'azienda automobilistica Mors, visita una fabbrica Ford negli Stati Uniti. Qui scopre l'organizzazione della produzione in serie con annessa riduzione dei costi. Applica quindi questi sistemi produttivi nella propria azienda, consentendo alla ditta Mors di passare dai 300 veicoli prodotti nel 1908 agli 800 veicoli nel 1913.



NEL 1914 TRASFORMERÀ ULTERIORMENTE LA PROPRIA AZIENDA, AL FINE DI SUPPORTARE GLI SFORZI BELlici. SFRUTTANDO I PROCESSI PRODUTTIVI FORDISTI, AL TEMPO RIVOLUZIONARI, INIZIERÀ QUINDI LA FORNITURA DI MUNIZIONI. I SUOI METODI, UNITI ALLE SUE CAPACITÀ INTERPERSONALI, LO PORTERANNO A FARE FORTUNA, FACENDO DI LUI UNO DEGLI INDUSTRIALI PRINCIPALI DELLA GRANDE GUERRA. RIUSCIRÀ PERFINO A TESSERE UNA RETE POLITICA DI PRIMARIA IMPORTANZA PER IL PROSIEGUO DELLA SUA CARRIERA. ANDRÉ CITROËN NON È NÉ UN INVENTORE, NÉ UN TECNICO, MA HA UN TALENTO NATURALE NELLA SCOPERTA DI TALENTI. AL TERMINE DEL CONFLITTO, COMPRENDE CHE LA MECCANIZZAZIONE DEGLI ESERCITI SAREBBE DIVENTATA SEMPRE PIÙ RILEVANTE: RISPETTO AI CAVALLI, I VEICOLI SONO IL FUTURO.

A PARTIRE DAL 1917 RIQUALIFICA LA PROPRIA AZIENDA, CHE INIZIA A PRODURRE AUTOMOBILI. NEL 1919 CREA UNA DIVISIONE AZIENDALE DEDICATA AI FUORISTRADA. ASSUME UN INGEGNERE, ADOLPHE KÉGRESSE, CHE AVEVA MESSO A PUNTO UN SISTEMA DI CINQUE FLESSIBILI. INIZIA COSÌ LA PRODUZIONE DI SEMICINGOLATI CITROËN KÉGRESSE.



ANDRÉ CITROËN,

SOGNATORE VISIONARIO

Con l'obiettivo di promuovere il proprio concept aziendale e di eliminare la concorrenza di Louis Renault, André Citroën continua ad innovare. Organizza una rete di concessionarie, inventa il credito al consumo e il servizio post-vendita. Dal 1925 al 1934 utilizzerà la Tour Eiffel come pannello pubblicitario, facendo da apripista alle pubblicità appariscenti dei nostri giorni. Metodico e pragmatico, fa sorgere una fabbrica nel XV arrondissement di Parigi, località Balard: qui, in gran segreto, verranno pianificate, organizzate, strutturate proprio quelle spedizioni destinate a diventare leggen-

da. Le sue famose «Crociera» faranno crescere a dismisura la sua popolarità, ma André non riuscirà ad avere un valido riscontro commerciale di questa pubblicità. Per lui l'importante era brillare, fare sognare, stupire, innovare, concepire nuove idee e orizzonti. Non riesce quindi a concretizzare il suo successo: appena chiude un capitolo, la sua immaginazione lo porta a sognarne un altro. Tutte queste innovazioni hanno un prezzo notevole, e il rendimento dell'azienda inizia a calare. Il fallimento delle strategie di marketing, la passione per la vita mondana, le smisurate avventure industriali con tanto di tecniche rivoluzionarie (come le Crociera), avranno la meglio sull'azienda, che nel 1934 è dichiarata in fallimento e che verrà acquisita da Michelin.

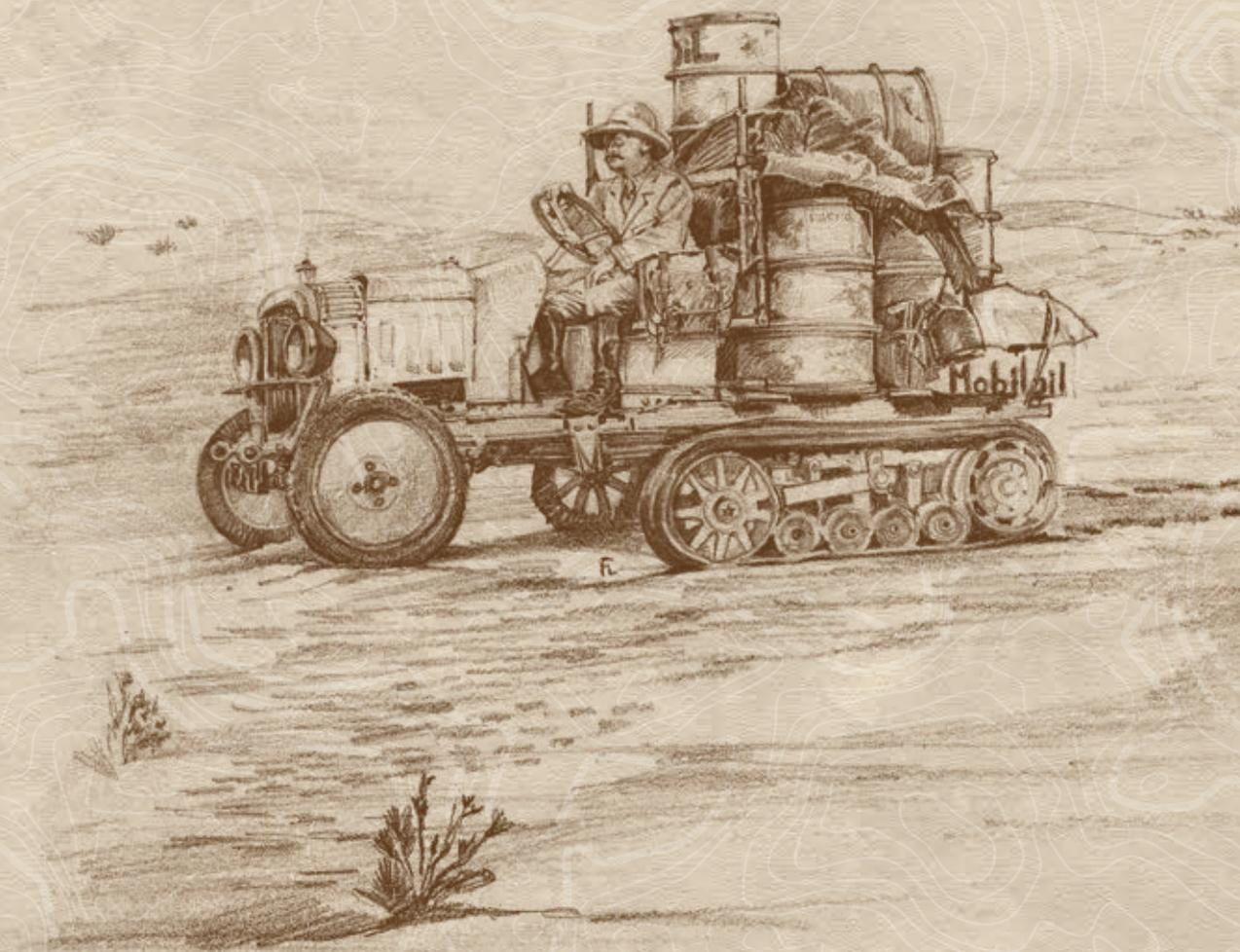


L'EPOPEA DELLE CROCIERE

Nel 1920, fare pubblicità significa marcare la propria presenza sulle reclame dei giornali. Ma André Citroën saprà dare una nuova forma al Marketing.

L'idea delle Crociere Citroën inizia a prendere forma. I veicoli vengono messi sotto la luce dei riflettori: con il pretesto di studi scientifici, culturali e cartografici, le imprese filmano i mezzi Citroën impegnati nelle spedizioni in territori sconosciuti e inaccessibili. In questo modo André Citroën fa conoscere il marchio e il concept aziendale, facendo sognare gli appassionati di meccanica e non solo. Sotto la sua guida verranno organizzate, nel periodo tra il 1923 e il 1934, quattro Crociere. Gli uomini che prendono parte a queste spedizioni vivono delle vere e proprie epopee. L'ultima in ordine cronologico, la Crociera Bianca, avrà però dei risvolti catastrofici, sia sul piano finanziario che su quello umano.

The Great Race ripercorre la seconda Crociera, una delle più celebri, la Crociera Centro-Africana, conosciuta anche come "Crociera Nera". Si tratta della prima traversata continentale effettuata da dei veicoli motorizzati, impegnati su percorsi perlopiù ignoti alla comunità scientifica e agli studiosi di storia e geografia. I pericoli, gli imprevisti e le difficoltà materiali, finanziarie e psicologiche sono parte integrante della spedizione e tutto dovrà essere gestito in maniera ottimale.



CONTESTO STORICO *il tempo delle colonie*

LA FRANCIA È SEMPRE STATA IN COMPETIZIONE CON IL PROPRIO RIVALE STORICO, L'INGHILTERRA. LE COLONIE NON SONO CHE LA PUNTA DELL'ICEBERG DI QUESTA GUERRA ECONOMICA. L'AFRICA È STATA INFATTI UNO DEI GRANDI «CAMPI DI BATTAGLIA» DI QUESTO CONFRONTO TRA LE DUE SUPERPOTENZE EUROPEE. ALTRI PAESI RIUSCIRANNO A RITAGLIARSI UN ANGOLO NEL CONTINENTE AFRICANO. L'ITALIA E MUSSOLINI TENTERANNO L'AVVENTURA COLONIALE SOTTOMETTENDO L'ABISSINIA E METTENDO LE MANI SULLA LIBIA.

I PAESI AFRICANI NON POSSONO COMPETERE NÉ MILITARMENTE NÉ ECONOMICAMENTE CON GLI STATI EUROPEI. LE MATERIE PRIME NON SONO STATE SFRUTTATE A DOVERE E MOLTI TERRITORI TRABOCCANO DI MINERALI, PIETRE PREZIOSE, LEGNI ESOTICI.

L'UTILIZZO DELLA MANODOPERA A BASSO COSTO PERMETTE AGLI EUROPEI UNO SFRUTTAMENTO ESTREMAMENTE PROFITTEVOLE. CI SONO INTERE REGIONI SU CUI COSTRUIRE, E I PAESI COLONIZZATORI USANO E ABUSANO DELLA PROPRIA POTENZA TECNOLOGICA E MILITARE, FACENDO I PROPRI INTERESSI ECONOMICI CON LA SCUSA DI MOTIVAZIONI UMANITARIE E CULTURALI.

-  Possedimenti Francesi
-  Possedimenti Inglese
-  Possedimenti Italiani
-  Possedimenti Belgi
-  Possedimenti Spagnoli
-  Possedimenti Portoghesi

IN SEQUITO ALLA STIPULA DEL TRATTATO DI VERSAILLES, DOPO L'ARMISTIZIO DELL'11 NOVEMBRE 1918, IL TANGANICA (OGGI ZANZIBAR) E IL CAMERUN, POSSEDIMENTI TEDESCHI NELL'ANTEGUERRA, FURONO ASSEGNATI RISPETTIVAMENTE AL REGNO UNITO E ALLA FRANCIA.



LA CROCIERA NERA GENESI di un'epopea

LA CROCIERA NERA È LA SECONDA CROCIERA IN ORDINE DI TEMPO, MA È LA PRIMA SPEDIZIONE AUTOMOBILISTICA TRANSCONTINENTALE IN AFRICA.

A PARTIRE DAL 1920, ANDRÉ CITROËN È DIRETTO CONCORRENTE DI LOUIS RENAULT. GETTA QUINDI IL QUANTO DI SFIDA AI SUOI COMPETITORS E, NEL 1923, ATTRAVERSA IL SAHARA: È QUESTA LA PRIMA CROCIERA. LOUIS RENAULT SI FA QUINDI AVANTI CON LE SUE TORPEDO 10 CV, 6 RUOTE DI CUI 4 MOTRICI. NESSUNO DEI DUE INDUSTRIALI SI DISTINGUE PARTICOLARMENTE: L'OBBIETTIVO ERA DI CARATTERE SPORTIVO, E AVEVA COME SCOPO SECONDARIO LA CREAZIONE DEL PRIMO COLLEGAMENTO AUTOMOBILISTICO TRA L'ALGERIA E I TERRITORI DEL SUDAN. A LUNGO TERMINE SI POTEVA ANCHE PRESAGIRE LA CREAZIONE DI UNA LINEA DI PULLMAN TRA LE DUE AREE: UN MERCATO PROMETTENTE.

ANDRÉ CITROËN, DI SPIRITO AVVENTURIERO E ORGOGLIOSO, DECIDE ALLORA DI ALZARE IL TIRO. POCO INTERESSATO ALLA CREAZIONE DI TRATTE, RICERCA LA PRESENZA SULLA SCENA INTERNAZIONALE, AVERE UN'IMMAGINE PUBBLICA. MENTRE LOUIS RENAULT TENTA DI SVILUPPARE IL CONCETTO DI LINEE STRADALI E COLLEGAMENTI, ANDRÉ CITROËN VEDE IL LATO SPETTACOLARE, SEPPUR A SCAPITO DI UN CERTO PRAGMATISMO.

QUESTA VOLTA, IL CONFRONTO SPORTIVO VIENE RIMPIAZZATO DA UNA CORSA DI RESISTENZA SU 20.000 KM, DALLA DURATA DI 8 MESI, ATTRAVERSO IL CONTINENTE AFRICANO.

DA NORD A SUD, PARTENDO DA COLOMB-BÉCHAR IN ALGERIA, CAMPO BASE DELLA SPEDIZIONE, LA SECONDA CROCIERA CITROËN SI FARÀ STRADA TRA LE DUNE DEL SAHARA PER POI RAGGIUNGERE IL NIGER, IL CIAD, L'UBANQI-SCIARI E SCENDERE QUINDI VERSO IL CONGO BELGA. LA CAROVANA DI SEMICINGOLATI SI SPINGERÀ



poi fino al lago Vittoria e all'Africa australe.

All'epoca tutto ciò era inimmaginabile: così tante avversità, popolazioni sconosciute, flora e fauna mai vista prima, territori inesplorati.

André Citroën è visto come un eroe del suo tempo. La Francia intera seguirà questa corsa epica: il Paese è nuovamente alle luci della ribalta, capace di brillare nel settore tecnologico, industriale, culturale, diplomatico e politico.

L'itinerario subirà spesso delle variazioni, a seconda delle richieste dei Paesi che controllano i territori attraversati. Le élites vedono in questa spedizione la possibilità di fare pubblicità sulla gestione delle proprie colonie.

Per esempio, lo stesso Presidente della Repubblica francese, Gaston Doumergue, esprime il desiderio di posizionare l'arrivo in Madagascar, la più bella delle colonie francesi. Il re belga Alberto I vorrebbe invece che la spedizione raggiunga Stanleyville, la capitale del Congo, passando per Niangara, a nord del fiume Uele. Sono due regioni floride, ma a separarle c'è una folta foresta vergine, senza vie di comunicazione. Il governatore locale avvia immediatamente i lavori per creare una pista di 500 km che consenta al convoglio Citroën di arrivare alla capitale del Congo belga.

Da quel momento, la missione si dividerà in quattro gruppi distinti che, dopo aver visitato Kenya, Tanganica, Nyasaland, Mozambico e l'Africa australe inglese, si ricongiungeranno in Madagascar.

La Crociera Nera assume un risvolto internazionale.

L'ORGANIZZAZIONE

UN CONTO È TRACCIARE UN ITINERARIO SU DI UNA MAPPA, UN ALTRO È ORGANIZZARE SUL CAMPO UNA TRAVERSA-
SATA DI TALE PORTATA. DURANTE TUTTO IL TRAGITTO OCCORRE PIANIFICARE, PREVEDERE LE STAFFETTE, IMMA-
GAZZINARE E GESTIRE LA LOGISTICA DI VIVERI, PEZZI DI RICAMBIO, CARBURANTE, DENARO. SUI 20.000 km di
PERCORSO SARANNO 6 LE MISSIONI DI RIFORNIMENTO CHE IMBASTIRANNO IN TOTALE 30 depositi o STAFFETTE.
SENZA QUESTA PREPARAZIONE FARAONICA LA SPEDIZIONE CITROËN NON AVREBBE MAI COMPIUTO L'exploit di
ATTRAVERSARE QUESTO INTERO CONTINENTE.

DURANTE lo svolgimento di queste missioni, continuano i test a Colomb-Béchar: si conducono veri-
fiche sul materiale, i cingoli sono messi a dura prova sulla hammada pietrosa. Tutto viene annotato,
fotografato. I pezzi difettosi o guasti vengono analizzati e spediti direttamente a Balard, nel XV
arrondissement di Parigi, nella fabbrica top secret di Citroën, creata appositamente per la prepa-
razione delle spedizioni. Da questa mole di informazioni prende vita un modello preciso, il semicin-
colato P2 Croisière Noire 10 CV. Contemporaneamente, André Citroën mette in gioco tutte le
sue conoscenze e le sue reti acquisite in qualità di industriale durante la Grande Guerra: contatti
con il Ministero della Guerra, delle Colonie, dell'Istruzione Pubblica, il sottosegretario di Stato
per l'Aeronautica, il Quai d'Orsay sede del Ministero degli Esteri.

LE ARMI e il materiale da insediamento vengono acquistati a Londra, mentre dal Generale Swintoi
giungono informazioni sulle colonie inglesi. Vengono contattate le autorità spagnole ed etiopi. E la
missione assume quindi la sua dimensione straordinaria. Avendo ricevuto l'incarico da tre Ministeri
diversi e da due associazioni scientifiche, la Société de Géographie e il Museo di Storia Naturale
di Parigi, la spedizione può decisamente rivendicare il titolo di missione economica, umanitaria,
scientifica e culturale. A capo della spedizione ci sono George Marie-Haardt, direttore di una
delle fabbriche Citroën e membro del consiglio di amministrazione, e Audouin-Dubreuil, tenente
pilota aviatore con esperienza nel Sahara. André Citroën finanzia la missione nella sua totalità. Le
autorità pubbliche facilitano le cose, mettono a disposizione delle truppe, ma l'avventura ha una
tale portata che nessun esponente politico o dell'alta finanza vuole impegnarsi in sponsorizzazione.
Ma questo poco importa ad André Citroën dato che per lui "dal momento che un'idea è buona, il
prezzo non ha importanza".



GLI UOMINI DELLA SPEDIZIONE

PER QUESTA IMMINENTE GRANDE CORSA SERVIRANNO UOMINI D'ECCEZIONE, CONCRETI, AUDA-CI, TEMERARI E DAL SANGUE FREDDO.

IL COMANDANTE DELLA FANTERIA COLONIALE BETTENBOURG AVRÀ IL COMPITO DI GARANTIRE LA PROTEZIONE DELLE COLONNE IN MARCIA. PRENDERÀ LA DIREZIONE DI UNA DELLE QUATTRO COLONNE CHE SI FORMERANNO IN SEQUITO ALLA DIVISIONE DEL CORPO CENTRALE DELLA MISSIONE, NEL NORD DELL'UGANDA. L'INGEGNERE CHARES BRULL SARÀ INCARICATO DI TROVARE LE SOLUZIONI PIÙ IDONEE PER FACILITARE IL PASSESAGGIO DEI VEICOLI: SUPERARE O DISTRUGGERE OSTACOLI, COSTRUIRE VIE PERCORRIBILI. ALL'INTERNO DEI TERRITORI SOTTO LA GIURISDIZIONE FRANCESE, BRULL È ANCHE IL RESPONSABILE PER L'INVENTARIO DEI MATERIALI NECESSARI AL CORPO INGEGNERISTICO DELLA MISSIONE.

Aleksandr Yakovlev, grande viaggiatore, pittore ed etnologo, e George Specht, fotografo-operatore accompagnato da Léon Poirier, avranno l'onere di redigere la documentazione etnografica destinata al Museo di Scienze Naturali e alla Société de Géographie.

Il professore Eugène Bergonier è sia uno specialista in malattie tropicali che un imbalsamatore: attuerà delle campagne di vaccinazione di carattere umanitario e porterà in Francia degli esemplari di animali esotici per il Museo di Scienze Naturali.

Infine, Maurice Penaud dirige l'équipe di meccanici disseminati lungo l'itinerario per eseguire la preparazione alle varie tappe, garantire le immancabili riparazioni, ottimizzare il materiale a disposizione e trovare ogni genere di soluzione affinché la missione non si fermi a causa di un problema tecnico.



20.000 km di percorsi sconosciuti, di foreste mai attraversate, di deserti inospitali: tutto ciò attende la spedizione.

Le mappe sono molto approssimative e in agguato ci saranno seri errori di valutazione delle distanze. Le guide sono rare. La bussola di giorno sopperisce a questa mancanza, mentre di notte saranno le stelle che, sestante alla mano, indicheranno la via.

I viveri possono scarseggiare, le condizioni climatiche sono mutevoli e pesanti, se

non insopportabili. I territori attraversati saranno talvolta inospitali, popolati da tribù poco amichevoli con gli stranieri. Fiumi e laghi insuperabili saranno lo sfondo di tappe senza fine, con la costante minaccia di malattie mortali e bestie feroci. Scorre forte in questi uomini la tensione verso l'infinito, verso l'immensità di questa missione. Il 12 ottobre 1924, in Rue des Entrepreneurs a Parigi, alle 2 di notte e in presenza dello stesso André Citroën, risuonano i colpi del martello che chiude le casse con il materiale.

Gli otto semicingolati, con tutto l'equipaggiamento, sono pronti a partire in gran segreto alla volta di Marsiglia, e poi salpare verso Colomb-Béchar.



LA GRANDE CORSA

TUTTO È STATO FATTO IN GRAN SEGRETO. SUL MOLO DEL PORTO DI MARSIGLIA, ECCO ANDRÉ CITROËN, KÉGRESSE E HINSTIN. NESSUN GIORNALISTA È STATO INVITATO, NÉ TANTOMENO AVVISATO. CITROËN, SEBBENE SIA UN FERVENTE SOSTENITORE DEL MARKETING DA COPERTINA, HA AGITO CON UNA DISCREZIONE ASSOLUTA. OCCORRE PERÒ DIRE CHE, APPENA QUALCHE MESE PRIMA, UN PICCOLO SASOLINO ERA FINITO NEL FORMIDABILE INGRANAQGIO DELL'AVVENTURA DI CITROËN.

GEORGES ESTIENNE, ASSO DELL'AVIAZIONE, E SUO FRATELLO, ENTRAMBI MEMBRI DELLA PRIMA CROCIERA TRANSAHARIANA, LO HANNO INFATTI TRADITO. GRAZIE ALLA LORO ESPERIENZA ERANO ENTRATI A FAR PARTE DELL'ORGANIZZAZIONE DI QUESTA SECONDA CAMPAGNA, MA AVEVANO ANCHE DECISO DI UNIRSI ALLA SQUADRA DELLA SPEDIZIONE DI LOUIS RENAULT. CON LE LORO TORPEDO 6x4 RUOTE, LOUIS RENAULT HA INTENZIONE DI MARCARE A VISTA IL PROPRIO CONCORRENTE, E CONTA ADDIRITTURA DI SUPERARLO SUI SENTIERI DELL'AFRICA AUSTRALE, DOVE LE RENAULT SARANNO AVVANTAGGiate.

IN OGNI CASO, L'IMBARCO A MARSIGLIA NON È STATO RESO PUBBLICO. TUTTI I MESSAGGI INERENTI ALLA SPEDIZIONE CITROËN IN AFRICA SONO STATI CRIPATI PER EVITARE PERICOLOSE INTERCETTAZIONI. GEORGE MARIE-HAARDT SI FA CARICO DELLA RICEZIONE DEGLI OTTO SEMICINGOLATI A COLOMB-BÉCHAR. IL 28 OTTOBRE 1924, DALL'ALTO DAL SUO VEICOLO, LO SCARABEO D'ORO, DARÀ AVVIO ALL'IMPRESA. OGNUNO DEGLI ALTRI SETTE SEMICINGOLATI HA RICEVUTO IL PROPRIO NOME: L'ELEFANTE

TURRITO, IL SOLE ITINERANTE, LA LUMACA ALATA, LA MEZZALUNA ARGENTEA, LA COLOMBA, IL CENTAURO E PEGASO.

INIZIA COSÌ LA GRANDE CORSA: TERMINERÀ IL 26 GIUGNO 1925. ABBONDANTEMENTE COPERTA DAI MEZZI D'INFORMAZIONE, METTERÀ IN OMBRA IL PERIPLO DEI VEICOLI RENAULT, SEBBENE QUESTI SIANO PIÙ PERFORMANTI (PER MAGGIORI DETTAGLI TECNICI, VEDI IL PARAGRAFO "MISSIONE GRADIS"). I DIPINTI E LE FOTOGRAFIE REALIZZATI DA YAKOVLEV INONDERANNO, DA PARIGI E MARSIGLIA, MOSTRE E FIERE SULLE COLONIE. UN RESOCONTO PRECISO VIENE FATTO PERVENIRE ANCHE AI MINISTERI COINVOLTI IN QUESTA SPEDIZIONE, FACENDO QUADAGNARE AD ANDRÉ CITROËN RICONOSCIMENTO PUBBLICO E AUTOREVOLEZZA, TANTO NEL SETTORE TECNICO-INDUSTRIALE QUANTO IN QUELLO MONDANO DELLA SCENA PARIGINA.

DATO CHE IL MOTTO DI GEORGES-MARIE HAARDT È « RES, NON VERBA » (FATTI, NON PAROLE), LA CROCIERA NERA NON È CHE IL PRELUDIO A QUALCOSA DI PIÙ GRANDE, DI PIÙ FOLLE.

IL 4 LUGLIO 1925, QUANDO IL TRANSATLANTICO CHAMBORD ABBANDONA LE COSTE DEL MADAGASCAR ALLA VOLTA DELLA FRANCIA, PER RIPORTARE I SEMICINGOLATI E I LORO STENDARDI MALCONCI IN PATRIA, LOUIS AUDOUIN-DUBREUIL E GEORGES-MARIE HAARDT SOGNANO UNA COSA SOLA: RIPARTIRE!





LA MISSIONE GRADIS

LOUIS RENAULT SI È FATTO UN NOME NEL MONDO DELLE CORSE AUTOMOBILISTICHE. LE SUE RICERCHE VERTONO ESSENZIALMENTE SULLA POTENZA, SULLA VELOCITÀ, SULL'EXPLOIT SPORTIVO. ANDRÉ CITROËN, INVECE, È PIÙ CONCENTRATO SU MARKETING, TECNICA E INNOVAZIONE.

PRIMA MISSIONE (CITROËN)

IL GENERALE JEAN BAPTISTE EUGÈNE ESTIENNE E SUO FRATELLO GEORGES ORGANIZZANO, GRAZIE ALLA COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSSAHARIENNE (CGT) FONDATA DA GASTON GRADIS, LA MISSIONE "ALGERIA-NIGER", SUPPORTATA ANCHE DA DIVERSI MINISTERI. IL 9 NOVEMBRE 1923 GEORGES ESTIENNE È ALLA GUIDA DELLA MISSIONE, CHE INCLUDE 4 SEMICINGOLATI CITROËN KÉGRESSE E UN VELIVOLO NIEUPORT CON ALI PIEGHEVOLI E TRASPORTABILE SU RIMORCHIO. PASSATI PER LA CITTÀ DI ADRAR (ALGERIA CENTRALE) IL 17 NOVEMBRE, IN APPENA TRE GIORNI ATTRAVERSANO LA REGIONE SAHARIANA DEL TANEZROUFT, PERCORRENDO UNA NUOVA VIA PARTICOLARMENTE FAVOREVOLE AL PASSAGGIO DEI VEICOLI E ALL'ATTERRAGGIO DEGLI AEREI. ANDRÉ CITROËN, ACCOMPAGNATO DA UN FOLTO GRUPPO DI GIORNALISTI, VA INCONTRO ALLA SPEDIZIONE NEL BEL MEZZO DEL SAHARA: L'AVVENTURA GUIDATA DA ESTIENNE AVRÀ AMPIO RISCONTRO NELLA STAMPA.

SECONDA MISSIONE (RENAULT)

NEL 1924, CON LO SCOPO DI STABILIRE UN COLLEGAMENTO AEREO-STRADALE-FERROVIARIO STABILE TRA IL NORDAFRICA E IL NIGER, VIENE ORGANIZZATA LA "SECONDA MISSIONE GRADIS", A BORDO DI TRE VETTURE RENAULT 6 RUOTE GEMELLATE MODELLO MH 10 CV CON SISTEMA 6x4, RUOTE MOTRICI SU ASSALE POSTERIORE. IL GRUPPO PARTE DAL FORTE DELLA LEGIONE STRANIERA SITUATO A COLOMB-BÉCHAR IL 14 NOVEMBRE 1924. GRADIS E I SUOI COMPAGNI (TRA I PIÙ CELEBRI, SI POSSONO CITARE IL MARESCIALLO LOUIS FRANCHET D'ESPÈREY, I FRATELLI ESTIENNE E LO SCRITTORE HENRI DE KÉRILLIS), SI METTONO IN MARCIA SUL COSIDDETTO "GRANDE ASSE", UN TRACCATO DI OLTRE 1900 KM. A PROTEGGERLI DA EVENTUALI PERICOLI C'È LA SCORTA DI TRE VELIVOLI BREGUET 16 A MOTORE RENAULT 300 CV, POSTA SOTTO LA GUIDA DEL LUOGOTENENTE NOËL PAOLACCI. CON UNA SOLA GIORNATA DI RIPOSO AD ADRAR (ALGERIA), RAGGIUNGONO BOUREM (MALI) IN APPENA 11 GIORNI.

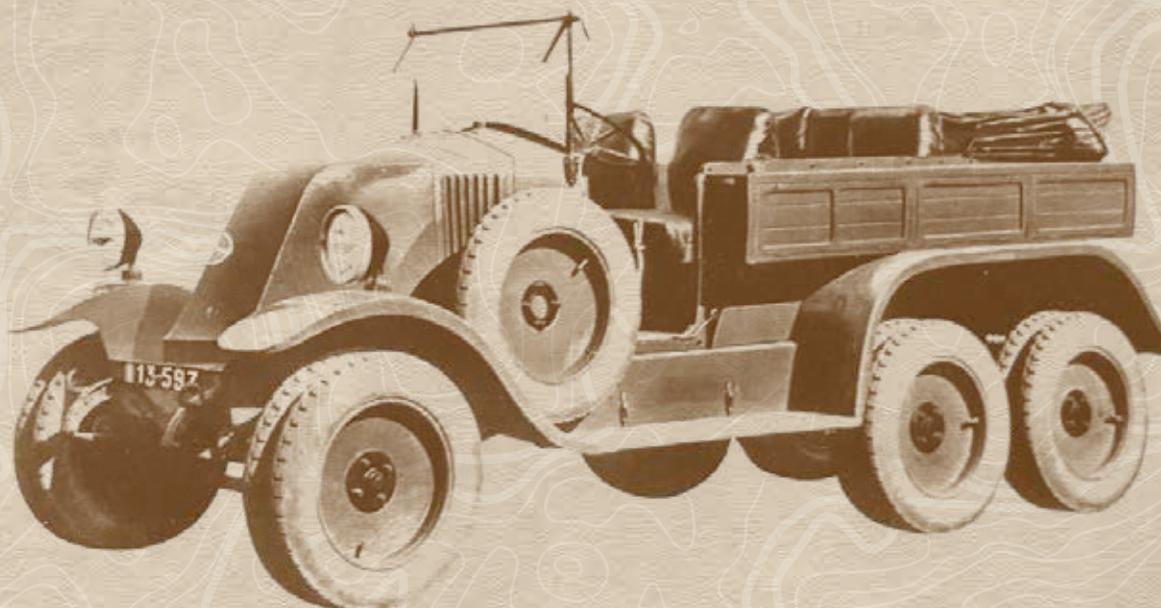
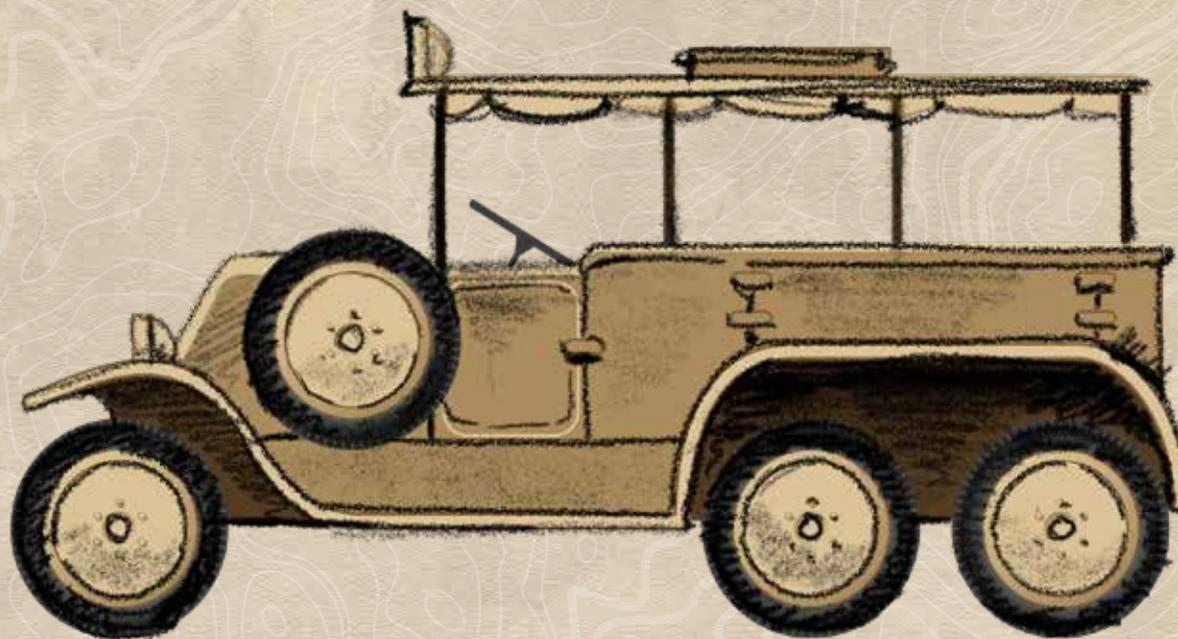
IN SEQUITO, DOPO AVER PERCORSO 700 KM, IL CONVOGLIO ATTRAVERSERÀ IL Fiume NIGER PRESSO LA CITTÀ DI GAYA, PER POI RAGGIUNGERE COTONOU. I MECCANICI-PILOTI SI CHIAMANO LIAUME, LIOCOURT, BONNAURE, E OGNI VETTURA È SCORTATA DA QUATTRO LEGIONARI ARMATI IN GRADO DI GUIDARE.

RAGGIUNTO L'OBIETTIVO PRIMARIO, NEL DICEMBRE 1924 LA MISSIONE FARÀ TAPPA NELLE COLONIE FRANCESI DELL'AFRICA CENTRALE, A 200 KM A SUD DI GAO (SUDAN FRANCESE).

NONOSTANTE TUTTO, LA STORIA FARÀ EMERGERE SOLO LA TRAVERSATA DEL SAHARA E LA CROCIERA NERA DI ANDRÉ CITROËN. LOUIS RENAULT NON HA SAPUTO VENDERE LA PROPRIA IMPRESA SPORTIVA, SEBBENE FOSSE QUALITATIVAMENTE MIGLIORE DELLA TRAVERSATA TRANSSAHARIANA DEGLI AUTOCINGOLATI KÉGRESSE. IL MARKETING HA VINTO SULLA TECNICA E SULL'INGEGNERIA.

LA RENAULT 10CV 1924 TORPÉDO

A LOUIS RENAULT GIUNGE VOCE CHE IL SUO CONCORRENTE, ANDRÉ CITROËN, STA PER LANCIARE UNA TRAVERSATA DEL SAHARA A BORDO DEI SUOI SEMICINGOLATI. LÀ DOVE IL SUO COMPETITOR VEDE UNA TROVATA PUBBLICITARIA, IL BEN PIÙ PRAGMATICO LOUIS RENAULT PREVEDE LA POSSIBILITÀ DI UNA TRATTA STRADALE. DECIDE DI RACCOGLIERE IL QUANTO DI SFIDA. SULLA BASE DELLA RENAULT 10CV FA APPORTARE DELLE MODIFICHE AL TELAIIO CON LO SCOPO DI OTTENERE UN SECONDO ASSALE POSTERIORE. LOUIS RENAULT È SENZA DUBBIO UN SOSTENITORE DELLA PROPULSIONE, TANT'È VERO CHE DI LÌ A QUALCHE MESE AVREBBE LICENZIATO IL SUO INGEGNERE ANDRÉ LEFÈVRE, CHE INSISTE NELLO SVILUPPO DELLA TRAZIONE. PER LA CRONACA, SARÀ PROPRIO ANDRÉ CITROËN AD ASSUMERE QUESTO INGEGNERE CHE, NEL 1934, CREERÀ LA TRAZIONE ANTERIORE, POI LA 2CV E SUCCESSIVAMENTE LA DS! LA TORPÉDO RENAULT SARÀ EQUIPAGGIATA CON 6 RUOTE GEMELLATE PER FAVORIRE LA TENUTA AL TERRENO. GLI PNEUMATICI, A BASSA PRESSIONE, POSSONO ESSERE SGONFIATI PER FACILITARE IL PASSAGGIO SU SABBIA. LA PRIMA SEI-RUOTE, MODELLO MH, ESCE DALL'OFFICINA BILANCOURT IL 1 DICEMBRE 1923. IL VEICOLO È DOTATO DI 4 RUOTE MOTRICI POSTERIORI, INSTALLATE SU DUE



ASSALI PARALLELI.

SEMPRE NEL DICEMBRE '23 VENGO-
NO TESTATI DUE VEICOLI SULLA TRATTA
TOGGOURT-TOZEUR, TRA ALGERIA E
TUNISIA. SUCCESSIVAMENTE, DAL 15
NOVEMBRE 1924 AL 3 DICEMBRE
1924, È IL TURNO DELLA MISSIONE
GRADIS. TRE VEICOLI ATTRAVERSA-
NO IL DESERTO AFRICANO, GUIDATI
DAL MARESCIALLO FRANCHET E DAL
COMANDATE D'ESPÈREY. LA DELE-
GAZIONE PARTE DA COLOMB-BÉ-
CHAR E RAGGIUNGE COTONOU. NEL
1925 SARÀ IL TURNO DELLA MIS-
SIONE DÉLINGETTE, CON L'ATTRAVER-
SAMENTO DELL'AFRICA DA NORD A
SUD, 23.000 KM SENZA ORGANIZ-
ZAZIONE. I VEICOLI RENAULT SONO IN
GRADO DI SUPERARE PENDENZE DEL
60%. DURANTE QUESTA MISSIONE,
PERCORRENDO LA STESSA QUANTITÀ
DI CHILOMETRI DELLA CROCIERA NERA
DI CITROËN, I VEICOLI RENAULT HAN-
NO COPERTO LA DISTANZA IN SOLI 10
GIORNI, MENTRE I SEMICINGOLATI CI-
TROËN HANNO IMPIEGATO 23 GIORNI
PER GIUNGERE ALL'ARRIVO. TUTTAVIA
LA STORIA DARÀ RISALTO ALLA CRO-
CIERA NERA: LA PRIMA VITTORIA DEL
MARKETING. D'ALTRO CANTO, LOUIS
RENAULT FARÀ CIÒ CHE AD ANDRÉ
CITROËN NON RIUSCIVA: CREARE UNA
LINEA STRADALE TRA L'AFRICA SETTEN-
TRIONALE E IL NIGER, CON LA CREA-
ZIONE DELLA COMPAGNIE GÉNÉRALE
TRANSSAHARIENNE E CON IL VEICOLO
10 CV TRASFORMATO IN AUTOBUS.

FIGURA STORICA CHE HA ISPIRATO IL PERSONAGGIO DI
JEAN DELATOUR.



LOUIS AUDOUIN-DUBREUIL (1887-1960)

NASCE A SAINT JEAN D'ANGÉLY IL 2 AGOSTO 1887. DAL 1907 AL 1910 PRESTA SERVIZIO MILITARE NEL 10° REGGIMENTO USSARO, PER POI ENTRARE ALLA SCUOLA DI CAVALLERIA DI SAUMUR. NEL 1911 PRENDE LA DIREZIONE DELL'IMPRESA PATERNA, OPERANTE NEL SETTORE DELL'ACQUAVITE E DEL COGNAC. IL 2 AGOSTO 1914 A LA ROCHELLE VIENE ARRUOLATO AL 10° REGGIMENTO USSARO COME SOTTUFFICIALE DI COLLEGAMENTO. COMBATTERÀ SULLA MARNA, NELLE TRINCEE DI ARRAS, E POI NEL 1915 A FOUR-DE-PARIS NELLE ARGONNE. NEL 1916 SI TROVA NEL BOSCO DI MALANCOURT, SULL'ALA SINISTRA DI VERDUN. QUANDO LA CAVALLERIA VIENE SMANTELLATA, È IN BELGIO. NEL 1917 OTTIENE IL BREVETTO DI PILOTA E SI DIRIGE NELLA TUNISIA MERIDIONALE, DOVE CREA IL CAMPO DI AVIAZIONE DI ZARSIS. PARTECIPA AL CONFLITTO CONTRO I SENUSSI E METTE A PUNTO UN REPARTO DI AUTOBLINDO DOTATI DI MITRAGLIATRICI. NEL 1919 DIRIGE IL REPARTO MOTORIZZATO DELLA MISSIONE MILITARE SAOURA-TIDIKELT NEL SAHARA. NEL 1920 INCONTRA ANDRÉ CITROËN E GEORGES-MARIE HAARDT PER STUDIARE LA PRIMA TRAVERSATA DEL SAHARA, IN CUI EFFETTUERÀ LE RICOGNIZIONI E ORGANIZZERÀ I RIFORNIMENTI. TRA IL DICEMBRE '22 E IL GENNAIO '23 È VICECAPO NELLA PRIMA SPEDIZIONE CITROËN, E SARÀ VICECAPO ANCHE NELLA CROCIERA NERA TRA IL 1924 E IL 1925.



NEL GIOCO

JEAN DELATOUR HA GIÀ PARTECIPATO A UNA PRIMA CAMPAGNA. PROPRIO PER QUESTO CONOSCE GIÀ L'ITINERARIO, AVENDO FATTO PARTE DELLA SPEDIZIONE CHE HA ATTRAVERSATO IL SAHARA. POTRÀ DUNQUE FARE UNA RICOGNIZIONE PER TURNO RIVELANDO 2 NUOVE TESSERE TERRENO SULLA MAPPA.





FIGURA STORICA CHE HA ISPIRATO IL PERSONAGGIO DI **SIR ANDREW WALLEDDGRAVE.**

PERCIVAL «PERCY» HARRISON FAWCETT

NASCE IL 18 AGOSTO 1867 A TORQUAY E MUORE PROBABILMENTE NEL 1925. TENENTE COLONNELLO, CARTOGRAFO, ARCHEOLOGO ED ESPLORATORE, SCOMPARE NELLA GIUNGLA BRASILIANA MENTRE È SULLE TRACCE DI UNA CITTÀ PERDUTA. IL MANCATO RITROVAMENTO DEI SUOI RESTI HA DATO ORIGINE A UNA SERIE DI MITI, STORIE E VOCI: LA SUA SPARIZIONE RIMANE UN ENIGMA. STUDIA AL COLLEGE DI NEWTON ABBOTT PER POI INTRAPRENDERE LA CARRIERA MILITARE. NEL 1886 OTTIENE IL GRADO DI UFFICIALE NELL'ARTIGLIERIA REALE E VIENE ASSEGNATO ALLA GUARNIGIONE DI TRINCOMALEE IN SRI LANKA. NEL 1901 VIENE INVIATO IN UNA MISSIONE SEGRETA NEL MAGHREB, DOVE IMPARA A LEGGERE LE MAPPE TOPOGRAFICHE. CINQUE ANNI PIÙ TARDI ENTRA IN CONTATTO CON LA ROYAL GEOGRAPHICAL SOCIETY DI LONDRA, CHE GLI COMMISSIONA UNA RELAZIONE CARTOGRAFICA SULLE FRONTIERE TRA BRASILE E BOLIVIA. FAWCETT, DURANTE QUESTA SUA ESPLORAZIONE, NELLE SUE NOTE PROVVEDE ALLA MINUZIOSA DESCRIZIONE DI TUTTO CIÒ CHE VEDE: LA GEOGRAFIA DEL TERRENO, GLI ANIMALI ESOTICI (DAI PIRANHA AGLI ANACONDA) E LO STILE DI VITA DEI LAVORATORI CHE FREQUENTANO IL CAMPO (IL TASSO DI MORTALITÀ È DI CIRCA IL 50%). DAL 1906 AL 1913 PARTECIPA A SEI SPEDIZIONI AVVENTI COME OBIETTIVO SIA LA TRASCRIZIONE CARTOGRAFICA DETTAGLIATA DELLA BOLIVIA CHE LA SCOPERTA DI NUOVE REGIONI SCONOSCIUTE. DURANTE UNA DI QUESTE AVVENTURE SCOPRE LE COLLINE DI RICARDO FRANCO, UN ROCCIOSO ALTOPIANO BORDATO DA SCOGLIERE INSORMONTABILI. QUALCHE ANNO PIÙ TARDI UN CERTO SIR ARTHUR CONAN DOYLE, AMICO DI FAWCETT, AMBIENTERÀ IN QUESTI LUOGHI IL PROPRIO ROMANZO "IL MONDO PERDUTO", POPOLATO DA ANIMALI PREISTORICI. NEL 1925, LASCIATA CUIABÀ, LA CAPITALE DEL MATO GROSSO BRASILIANO, SI DIRIGE VERSO LA REGIONE DELL'ALTO XINGU. POI, LA SPEDIZIONE DI FAWCETT NON DARÀ PIÙ SEGNI DI VITA. PRESTO INIZIANO A CIRCOLARE VOCI SUL SUO CONTRO. ALCUNI NATIVI Affermano di averlo visto vivo, accompagnato da una principessa locale. ALTRI SOSTENGONO CHE HA FINALMENTE SCOPERTA LA CITTÀ PERDUTA E HA DECISO DI NON FARE PIÙ RITORNO ALLA CIVILTÀ.

NEL 2005, IL GIORNALISTA NEWYORKESE DAVID GRANN VISITA UN VILLAGGIO KALAPALO, NELLA REGIONE DELL'ALTO XINGU, E SCOPRE CHE UNA LEGGENDA INERENTE A FAWCETT VIENE TUTTORA TRAMANDATA ORALMENTE (SENZA DUBBIO, L'ESPLORATORE INGLESE È STATO UNO DEI PRIMI EUROPEI AD AVVENTURARSI IN QUESTO VILLAGGIO). SECONDO TALE LEGGENDA, FAWCETT E I SUOI COMPAGNI AVREBBERO SOGGIORNATO NEL LORO VILLAGGIO PRIMA DI INCAMMINARSI VERSO EST. I KALAPALO AVREBBERO TENTATO SENZA SUCCESSO DI DISSUADERE GLI ESPLORATORI, AVVERTENDOLI DEL RISCHIO DI ESSERE UCCISI DAI NATIVI ANCORA SELVAGGI CHE ABITAVANO IN QUEI TERRITORI. PER CINQUE GIORNI VIDERO IN CIELO IL FUMO DEGLI ACCAMPAMENTI DEL GEOGRAFO BRITANNICO E DELLA SUA SQUADRA. POI, PIÙ NIENTE: IL FUMO CESSÒ. SECONDO GLI ABITANTI DEL VILLAGGIO, FAWCETT E I SUOI AMICI SONO STATI SENZA DUBBIO UCCISI DAI NATIVI.



NEL GIOCO

Sir Andrew può vantare numerosi contatti all'interno della Royal Navy. Per questo, in caso di difficoltà gli risulta estremamente facile imbarcarsi e partire con battelli e navi. Può risparmiare 50 F per tratta marittima.



FIGURA STORICA CHE HA ISPIRATO IL PERSONAGGIO DI
LEONARD VAN HOTTEN

WAVRIN DE VILLERS-AU-TERTRE

IL MARCHESE (ROBERT) DE WAVRIN DE VILLERS-AU-TERTRE È UN ETNOLOGO ED ESPLORATORE. NASCE IL 29 AGOSTO 1888 A BOTTELARE (FIANDRE ORIENTALI), E MUORE A UCCLÈ IL 29 GIUGNO 1971. DAL 1913 AL 1937 ESPLORA IL SUD AMERICA, STUDIANDO LE POPOLAZIONI AMERINDIE INCONTRATE DURANTE I SUOI VIAGGI, PRINCIPALMENTE EFFETTUATI NEL BACINO DELL'ORINOCO E IN AMAZZONIA. GRAZIE AL PROPRIO PATRIMONIO FAMILIARE FINANZIA INTERAMENTE LE SUE SPEDIZIONI, POTENDO COSÌ BENEFICIARE DI UN'AMPIA LIBERTÀ D'AZIONE NELLE SUE RICERCHE. A PARTIRE DAL 1913, ROBERT DE WAVRIN TRASCORRE DIVERSI ANNI ESPLORANDO LE REGIONI MENO CONOSCIUTE DELL'AMERICA LATINA. RIENTRATO IN EUROPA COME VOLONTARIO DI GUERRA NEL 1917, RIMANE SOTTO LE ARMI FINO AL 1919. RIPRENDE LE SUE ESPLORAZIONI SUBITO DOPO LA SMOBILITAZIONE. PASSA COSÌ 25 ANNI DELLA SUA VITA SOGGIORNANDO REGOLARMENTE IN SUD AMERICA PER REGISTRARE, CON LA SUA CAMERA FOTOGRAFICA O LA CINEPRESA SEMPRE A PORTATA DI MANO, INTERE REGIONI, CULTURE, TRADIZIONI DELLE DIFFERENTI ETNIE IL CUI STILE DI VITA SARÀ POCO A POCO DISTRUTTO DALL'INESORABILE AVANZATA DELLA CIVILTÀ CONTEMPORANEA. PRESTA MOLTA ATTENZIONE ANCHE A FLORA E FAUNA AUTOCTONE, SCOPRENDO ADDIRITTURA DELLE SPECIE FINO AD ALLORA SCOSCIUTE, COME IL PESCE BIOTODOMA WAVRINI, A CUI DÀ IL PROPRIO NOME. RACCOGLIE UNA DOCUMENTAZIONE FONDAMENTALE SULLE TRADIZIONI E I COSTUMI DI MOLTE TRIBÙ. IL VALORE DELLE SUE PELLICOLE È DATO DAL FATTO CHE ESSE CONTENGONO TESTIMONIANZE DI PRIMA MANO IN MERITO A ETNIE CHE OGGI RISULTANO ESSERE DECIMATE O DEL TUTTO SCOMPARSE. COMPLESSIVAMENTE, ROBERT DE WAVRIN COMPONE UNA COLLEZIONE DI OGGETTI E ARTEFATTI DELLE POPOLAZIONI AMERINDIE, REALIZZA QUATTRO LUNGOMETRAGGI E SETTE CORTOMETRAGGI, OLTRE ALLE MIGLIAIA DI FOTOGRAFIE. IL SUO FILM PIÙ CELEBRE È "NEL PAESE DELLO SCALPO" (AU PAYS DU SCALP O, IN INGLESE, THE AMAZON HEAD HUNTERS), DEL 1931, IN CUI VIENE DOCUMENTATA LA TRADIZIONE DELLA TESTE UMANE RIMPICCIOLITE PRESSO GLI SHUARS (NOTI AI PIÙ SOTTO IL NOME DI JIVAROS). DA NON DIMENTICARE ANCHE CHE SCRIVE NUMEROSI LIBRI E ARTICOLI INCENTRATI SULL'AMERICA LATINA.





NEL GIOCO

LÉONARD VAN HOTTEN È UN ABILE AFFARISTA E FINE DIPLOMATICO. OVUNQUE EGLI VADA, VIENE ACCOLTO CORDIALMENTE. LÉONARD PESCA SEMPRE ALMENO DUE CARTE RISORSA QUANDO ENTRA IN UNA CITTÀ.



FIGURA STORICA CHE HA ISPIRATO IL PERSONAGGIO DI
GIANNI MARTINETTI.



FELICE NAZZARO Felice Nazzaro nasce il 4 dicembre 1881 a Monferrato, in provincia di Torino, dove morirà il 21 marzo 1940. Soprannominato "Cronometro umano" per lo stile di guida pulito e costante, o anche «The man who could drive two miles a minute», è il pilota automobilistico italiano che più di tutti si è reso celebre prima della Grande Guerra. E anche dopo: nel 1922, sulla quarantina, a bordo della sua Fiat vince il Grand Prix de l'Automobile Club de France. Entrato in Fiat come semplice apprendista meccanico, già a partire dai 14 anni lavora su uno dei motori della Fratelli Ceirano, e diviene uno dei meccanici integrati di Vincenzo Florio, con il quale partecipa a diverse gare. Una volta diventato pilota a tempo pieno, prende il volante durante la Coppa Automobile Gordon Bennett del 1905. Raccoglie buoni piazzamenti tanta da essere considerato come migliore pilota del mondo nel 1907. Con il fratello adottivo fonda l'azienda Nazzaro & Co. Fabbrica di Automobili a Torino.

Durante il primo conflitto mondiale partecipa allo sforzo bellico producendo camion dotati di motori Anzani 10 cilindri. Di fronte al calo di ordini dal governo si vede costretto a chiudere la propria fabbrica nel 1916.

Muore nel 1940 in seguito a una lunga malattia. Dopo i solenni funerali organizzati dalla Fiat, sarà sepolto nella cripta di famiglia, di fianco alla moglie, nel cimitero di Montiglio Monferrato.



NEL GIOCO

GIANNI MARTINETTI È UN GENIO DELLA MECCANICA. ADORA VEDERE UN MOTORE GIRARE COME UN OROLOGIO SVIZZERO. UNA VOLTA PER TURNO, PUÒ RIPARARE I PROPRI ELEMENTI MECCANICI.





FIGURA STORICA CHE HA ISPIRATO IL PERSONAGGIO DI **LOUIS CHEVY.**

SECONDO DI SETTE FRATELLI, **LOUIS CHEVROLET** VIENE AL MONDO IL 25 DICEMBRE 1878 A LA CHAUX-DE-FONDS, IN SVIZZERA, DOVE SUO PADRE LAVORA NELL'INDUSTRIA OROLOGIERA. NEL 1880, AL TERMINE DELLA CRISI ECONOMICA, IL PADRE, TALENTUOSO OROLOGIAIO, TROVA IMPIEGO NEL PROPRIO PAESE NATALE, BONFOL, MENTRE LA FAMIGLIA RISIEDA NEL PAESE VICINO, BEURNEVÉSIN. NEL 1887 L'INTERA FAMIGLIA SI TRASFERISCE A BEAUNE, IN FRANCIA. LOUIS DIVENTA MECCANICO DI BICICLETTE E PARTECIPA AD ALCUNE COMPETIZIONI CICLISTICHE. A QUESTO PERIODO RISALE L'INCONTRO CON IL MILIARDARIO VANDERBILT, IL QUALE GLI PROPONE DI LAVORARE NEGLI STATI UNITI. NONOSTANTE LA PROPOSTA, LOUIS DECIDE DI PROLUNGARE LA SUA ESPERIENZA FRANCESE PRESSO LE OFFICINE DARRACQ A PARIGI. SOLO IN SEQUITO DECIDERÀ DI PARTIRE ALLA VOLTA DELL'AMERICA : DOPO UN PASSAGGIO IN QUÉBEC, ARRIVA NEL 1900 NEGLI USA, E VIENE ASSUNTO DALLA DE DION-BOUTON AMERICA DI NEW YORK. CINQUE ANNI DOPO LOUIS CHEVROLET INIZIA LA PROPRIA CARRIERA ALLA FIAT, SCUDERIA CON LA QUALE VINCERÀ LA SUA PRIMA CORSA. L'ANNO DOPO BATTE IL "RECORD SUL MIGLIO" AL VOLANTE DI UNA DARRACQ. A WILLIAM DURANT, AMMINISTRATORE DELEGATO DEL GRUPPO BUICK, NON PASSANO INOSSERVATI GLI EXPLOIT DEL GIOVANE SVIZZERO, A CUI OFFRE L'OPPORTUNITÀ DI PARTECIPARE ALLO SVILUPPO E ALLA GUIDA DELLA BUICK BUG. NEL 1909, GRAZIE ALLE VITTORE CONQUISTATE, SI CLASSIFICA COME SECONDO MIGLIOR PILOTA DEL CAMPIONATO AMERICANO.

LA CHEVROLET MOTOR COMPANY OF MICHIGAN VIENE FONDATA IL 3 NOVEMBRE 1911. CON QUESTO MARCHIO ESCE LA CLASSIC SIX, UNA LUSSUOSA BERLINA DI CUI L'AMERICA SI RICORDA COME UN CAPOLAVORO D'INNOVAZIONE DEL SUO TEMPO. LOUIS APPROFITTA DI UN VIAGGIO IN EUROPA PER RITORNARE SULLE TRACCE DELLA SUA INFANZIA. TORNATO NEGLI STATES, A CAUSA DI UN DISACCORDO CEDE AL SUO SOCIO WILLIAM DURANT IL MARCHIO E LE QUOTE AZIENDALI. FEDELE AL SUO MOTTO "NEVER GIVE UP" (MAI ARRENDERSI), NEL 1914 CREA UNA PROPRIA AUTOMOBILE DA CORSA CON IL MARCHIO DELLA SUA SCUDERIA, FRONTENAC. INNOVATIVA PER POTENZA E LEGGEREZZA, GRAZIE ANCHE ALL'UTILIZZO DELL'ALLUMINIO, QUESTO VEICOLO RAGGIUNGE IL CULMINE DEL SUCCESSO, MA CAUSERÀ ANCHE LA MORTE DEL FRATELLO DI LOUIS, GASTON, A CUI VIENE CONFERITO IL TITOLO POSTUMO DI CAMPIONE D'AMERICA. IN SEQUITO AL DECESSO DEL FRATELLO, RITORNA ALLA PASSIONE ORIGINARIA: LE MECCANICA. NEL 1921 FONDERÀ, CON IL FRATELLO ARTHUR, LA "CHEVROLET BROTHERS MANUFACTURING COMPANY", AZIENDA FOCALIZZATA SULLO SVILUPPO DI MOTORI PER IL SETTORE AUTOMOBILISTICO E DELL'AVIAZIONE. CON L'ARRIVO DELLA CRISI DEL '29, LOUIS LASCIA L'AZIENDA NELLE MANI DEL FRATELLO, E SI FA ASSUMERE NELLA FABBRICA CHEVROLET DI DETROIT. LOGORATO DALLA MALATTIA E DALLE PERDITE FAMIGLIARI, SI SPEGNE IL 6 GIUGNO 1941 E VIENE SEPOLTO NEL CIMITERO PUBBLICO DI INDIANAPOLIS, DOVE ANCORA OGGI È POSSIBILE AMMIRARE IL MEMORIALE CHE TESTIMONIA L'IMPRONTA INDELEBILE DI UN UOMO CHE HA SEGNA TO LA STORIA DEGLI STATI UNITI.



NEL GIOCO

Louis Chevy SA COME ATTIRARE gli SPONSOR. VANTA MOLTE CONOSCENZE NEL SETTORE DELLE CORSE AUTOMOBILISTICHE, ANCHE GRAZIE ALLA SUA FAMA DI «SCAVEZZACOLLO». A OGNI TURNO GUADAGNA QUINDI 20 F. QUESTO L'AIUTERÀ SICURAMENTE NEL CAMPO DIPLOMATICO!



FIGURA STORICA CHE HA ISPIRATO IL PERSONAGGIO DI
SIMONE DE FORÊT.



SIMONE LOUISE PINET DE BORDE DES FOREST, CONOSCIUTA COME SIMONE LOUISE DES FOREST o semplicemente SIMONE DES FOREST, È UNA PILOTA FRANCESE. NASCE IL 7 MARZO 1910 A ROYAN, SULL'ATLANTICO FRANCESE, E MUORE IL 15 NOVEMBRE 2004 A VICHY. È UNA DELLE PRIME DONNE AD AVER OTTENUTO LA PATENTE DI GUIDA IN FRANCIA, NEL 1929, E AD AVER PARTECIPATO, A PARTIRE DALL'ANNO SUCCESSIVO, A CORSE AUTOMOBILISTICHE. IL SUO NOME È ALL'ORIGINE DI UNA TIPICA ESPRESSIONE POPOLARE FRANCESE, "EN VOITURE, SIMONE!" (LETTERALMENTE, "SALI A BORDO, SIMONE", TRADUCIBILE CON UN ESORTATIVO "IN CARROZZA!", ndT).

NEL 1930, APPUNTO, PARTECIPA ALLA SUA PRIMA PROVA NEL MONDO DELL'AUTOMOBILISMO SPORTIVO, GAREGGIANDO ALLA COURSE DE CÔTE DE LA BARAQUE, NEI PRESSI DI CLERMONT-FERRAND. INTRAPRENDE QUINDI UNA CARRIERA DA PILOTA PROFESSIONISTA, SGRETOLANDO DI FATTO I PREGIUDIZI DELL'EPOCA E PARTECIPANDO A NUMEROSE GARE E RALLY FINO AL 1957, SENZA AVERE IL MINIMO INCIDENTE IN TUTTO IL SUO PERCORSO SPORTIVO. NEL 1931 È IN GARA PER LA PARIGI-VICHY, CON SUA MADRE IN QUALITÀ DI COPILOTA. NEL 1934 PARTECIPA AL RALLYE AUTOMOBILE DI MONTECARLO CON L'AMICA FERNANDE HUSTINX AL VOLANTE DI UNA PEUGEOT 301.

PARTITE DA BUCAREST IN ROMANIA, LE DUE DONNE RAGGIUNGONO IL PRINCIPATO DI MONACO AL TERMINE DI UNO SPERICOLATO VIAGGIO DI 3.772 KM, RACCONTATO NEL DIARIO DI VIAGGIO REDATTO E ILLUSTRATO DA SIMONE LOUISE DES FOREST. VINCERANNO LA COUPE DES DAMES, PREMIO RIVOLTO ALLE DONNE IN GARA. NEL 1935, ALLO STESSO RALLY DI MONTECARLO, CON LA COPILOTA ODETTE SIKO ARRIVA TERZA ALLA COUPE DES DAMES, ALLA GUIDA DI UNA TRIUMPH (OCCUPA LA 36° POSIZIONE IN CLASSIFICA GENERALE, MA CON UN'AUTO DI CILINDRATA MOLTO INFERIORE RISPETTO ALLE DIRETTE AVVERSARIE: 1.232 CM³ CONTRO GLI OLTRE 3000CM³ DELLE PRIME DUE NELLA COUPE DES DAMES). NEL MAGGIO DEL 1937, SEMPRE AL FIANCO DI ODETTE SIKO, E ACCOMPAGNATA ANCHE DA HELLÉ NICE E CLAIRE DESCOLLAS, EFFETTUA DEI TEST DI VELOCITÀ ALL'AUTODROMO DE MONTLHÉRY CON L'OLIO MOTORE YACCO A FARE DA SPONSOR. SOTTO LA GUIDA DI ODETTE SIKO, E MALGRADO LA TENSIONE DOVUTA ALL'OSTILITÀ DI SIMONE DES FOREST E CLAIRE DESCOLLAS VERSO HELLÉ NICE, IL QUARTETTO STABILISCE 25 RECORD DEL MONDO, ALCUNI DEI QUALI ANCORA IMBATTUTI. DURANTE LA SECONDA GUERRA MONDIALE CONDURRÀ UN CAMION DELLA CROCE ROSSA. IN SEQUITO PARTECIPA AL CAMPIONATO FRANCESE DEGLI AUTOCARRI, IN CUI ARRIVERÀ DECIMA. AMMIRATA DAI PIÙ GRANDI (TRA CUI, SI DICE, FANGIO IN PERSONA), PASSERÀ SUCCESSIVAMENTE ALL'AVIAZIONE CIVILE. SIMONE È, TRA LE ALTRE COSE, UNA DELLE PRIME DONNE AD APRIRE UN AUTOSCUOLA NEL 1950, DOVE LAVORA COME ISTRUTTRICE PER 25 ANNI



NEL GIOCO

SIMONE DE FORÈT E IL SUO EQUIPAGGIO DI SUFFRAGETTES HANNO UNA CAPACITÀ ORGANIZZATIVA INCREDBILE! DURANTE LA FASE BIVACCO, GUADAGNA UNA CARTE AGGIUNTIVA DOPO CHE TUTTI I GIOCATORI HANNO PRESO LA LORO CARTA.



STORIA DELLE SUFFRAGETTES

DURANTE LA PRIMA GUERRA MONDIALE, SUI CAMPI E NELLE OFFICINE LE DONNE HANNO PRESO IL POSTO DEGLI UOMINI, IMPEGNATE AL FRONTE. LE DONNE HANNO NUTRITO L'INTERA POPOLAZIONE, SOLDATI INCLUSI, E HANNO PRODOTTO ARMI E MUNIZIONI. AL TERMINE DEL CONFLITTO, VOGLIONO MANTENERE LA LIBERTÀ D'AZIONE E DI PENSIERO, AVENDO PRESO CONSAPEVOLEZZA DELLA PROPRIA IMPORTANZA NEL CONTESTO SOCIALE. SI FORMANO POLITICAMENTE, CON IL DESIDERIO DI OTTENERE IL DIRITTO DI VOTO PER POTER DIRE LA PROPRIA NELLO SVILUPPO DI UNA SOCIETÀ IN CUI POSSANO EVOLVERSI.

IN INGHILTERRA QUESTA LOTTA SARÀ PARTICOLARMENTE IMPEGNATA, E IL MOVIMENTO PRENDERÀ IL NOME DI "SUFFRAGETTES". E LA SOCIETÀ CAMBIA. LE DONNE INIZIANO A INDOSSARE I PANTALONI E AD AVERE ACCONCIATURE MASCHILE. SI EMANCIPANO ACCEDENDO A SPORT E AD ATTIVITÀ FINO AD ALLORA RISERVATE AGLI UOMINI: MOTORI, AVIAZIONE, ESPLORAZIONI GEOGRAFICHE, E COSÌ VIA. FIGURE COME MARIE MARVINGT E AMÉLIE EARHART SONO UN ESEMPIO DI QUESTA TENDENZA.

LE DONNE OTTENGONO BREVEVETI DI VOLI, PATENTI DI GUIDA (VEDI SIMONE DES FOREST), ASSUMONO LA GUIDA DI INTERE SPEDIZIONI, EMERGONO COME AVVENTURIERE E CINEASTE (ALICE GUY). QUESTA LOTTA PER L'EMANCIPAZIONE PERMETTERÀ ALLE DONNE INGLESI DI OTTENERE IL DIRITTO DI VOTO NEL 1928. LE DONNE FRANCESI POTRANNO VOTARE SOLO A PARTIRE DAL 1944. E SERVIRÀ ATTENDERE FINO AL 13 LUGLIO 1965 PER VEDER GARANTITO ALLE DONNE IL DIRITTO DI APRIRE UN CONTO BANCARIO IN AUTONOMIA, SENZA AVER BISOGNO DEL CONSENSO DEL MARITO. E SOLO NEL 1970 LA NOZIONE DI CAPOFAMIGLIA VERRÀ SOPPRESSA DAL CODICE CIVILE FRANCESE. AL GIORNO D'OGGI QUESTE LOTTE APPAIONO COSÌ IMPROBABILI E ANACRONISTICHE, MA LA CONDIZIONE DELLE DONNE ERA, ED È, LONTANA DALLA PERFEZIONE. ANCORA OGGI, SEBBENE LA NOZIONE DI "SALARIO FEMMINILE" SIA DECADUTA NEL 1945, IN ALCUNE SITUAZIONI OCCUPAZIONALI, A PARITÀ DI MANSIONE LA DONNA È REMUNERATA FINO AL 30% IN MENO RISPETTO AL SUO COLLEGA DI SESSO MASCHILE. IL FILM "LES SUFFRAGETTES" MOSTRA BENE QUEL PERIODO DI LOTTE E SCONVOLGIMENTI SOCIALI.

THE GREAT RACE, INCLUDENDO UN EQUIPAGGIO INTERAMENTE AL FEMMINILE, VUOLE OMAGGIARE QUESTA STORIA DI LOTTE, E VUOLE ALTRESÌ FAR RIFLETTERE SUL FATTO CHE IL RICONOSCIMENTO DEL DIRITTO ALL'AUTODETERMINAZIONE DELLE DONNE NON DEVE ESSERE COSÌ LONTANO. QUESTA LOTTA DURA DALL'INIZIO DEL XX SECOLO.



Illustrations : François Launay
Publication : François-Gilles Ricard

