

Profondo giallo

La magica epopea della scuderia di Bruxelles che schierava le vetture del Cavallino rampante con la livrea color del sole è la storia del suo fondatore Jacques Swaters, che di recente ha compiuto 80 anni. In mezzo a tanti trionfi brucia il successo mancato per un soffio alla 24 di Le Mans del 1965...



L'Ecurie Francorchamps ha scritto pagine importanti nella storia dell'automobilismo. Nella foto grande la Ferrari 275 GTB di Mairesse-Bourlys a Le Mans nel 1964. Nella pagina a fianco, Jacques Swaters, "anima" della scuderia belga, che ha da poco compiuto 80 anni.

DI **DANILO CASTELLARIN**

■ La sua prima gara fu la 24 Ore di Spa Francorchamps del 1948, su una stagionata MG, in coppia con Paul Frère, belga pure lui. «Fu in quell'occasione che sentii per la prima volta la sintonia di una "166" 12 cilindri e decisi che quel motore sarebbe stato la colonna sonora della mia vita» dice oggi Jacques Swaters, 80 anni, fondatore dell'Ecurie Francorchamps. Nel 1950, insieme a Charles de Tornaco, André Pilette e Roger Laurent, acquista una Talbot 4500 e fonda l'Ecurie Belgique. Ma l'Automobile Club oppone seccate rimostranze. E lui cambia nome con la nuova ragione sociale "Ecurie Francorchamps". L'anno dopo, il 1952, compra una 500 F2 da Enzo Ferrari. La dipinge di giallo e vince il Gran Premio di Germania sul circuito dell'Avus, il 12 luglio 1953. «Ricordo che mi sorprese molto vedere tutti quei tedeschi applaudire me, fino a pochi anni prima partigiano

della Resistenza belga. Allora mi avrebbero certamente impallinato, altro che applaudito...». Swaters conserva ancora nel suo studio il berretto e le tessere del suo passato di combattente della Resistenza del suo paese che fu invaso dalle armate naziste nel maggio 1940.

Un canale privilegiato

Negli Anni Cinquanta l'Ecurie schierò Ferrari 166, 625, 375, 750 Monza, 500 Testarossa, 250 GT, 250 LWB. Poi, nei Sessanta, entrarono in scena le 250 SWB e le mitiche GTO. Era, l'Ecurie Francorchamps, una squadra d'appoggio della scuderia Ferrari. Insieme alla Nart (North American Racing Team di Chinetti), la britannica Maranello Concessionaires del colonnello Hoara (che festeggiò il quarantennale nel 2000) e la svizzera Filipinetti. Un canale privilegiato per far arrivare all'ambito volante delle granturismo e dei prototipi di Maranello (all'epoca più





contesi e prestigiosi delle Formula 1) piloti che chiamare di serie B sarebbe forse ingiusto ma che tuttavia, diciamo francamente, non avrebbero avuto molte speranze di condurre le vetture ufficiali, quelle con la livrea rossa e non gialla.

Gentleman da brivido

A parte alcuni nomi di spicco (Willy Mairesse, Paul Frère, Olivier Gendebien, persino un giovanissimo Jackie Ickx all'inizio della sua carriera...) gli altri conduttori dell'Ecurie belga erano meno famosi. Citiamo a caso Herzet, Roosdorp, Claes, Laurent, Noblet, Ringoir, De Changy, Gautier, Dernier, "Beurllys", D'Haveloose, Berchem, Van de Haute, Langlois, De Montaigu. Personaggi capaci

di prestazioni anche convincenti, a volte perfino eccezionali. Ma che mai avrebbero potuto aspirare - e forse nemmeno lo volevano - al ritmo infernale di Maranello. Scandito dagli ordini perentori del Drake, dalle improvvise sturiate del direttore tecnico Mauro Forghieri e dalle diaboliche strategie del direttore sportivo Eugenio Dragoni. No, questi erano perlopiù "gentlemen drivers". Molti avevano professioni importanti o aziende redditizie. E amavano il brivido. Ad alto livello. L'Ecurie belga dava loro questa opportunità. Perché un giro su una GTO valeva più di un bilancio semestrale in attivo e una vittoria in una gara minore d'endurance su una SWB contava più di un buon affare concluso con il mercato orientale.

Immagini di una storia pluridecennale. Sopra da sinistra, Olivier Gendebien al Gran Premio del Belgio di F1 a Spa nel 1961 e la Ferrari 500 TR di Frère-Milhoux a Monza nel 1955. Sotto, la Ferrari 365 GTB4/C di Andruet-Bond durante l'edizione 1973 della 24 Ore di Le Mans.





Sopra, da sinistra, la Ferrari 250 LM di Frank a Spa nel 1966 e quella di Noblet-Dermier senza il cofano posteriore durante la bagnata 1.000 chilometri di Monza del 1966. Sotto, la Ferrari 512 S di Bell-De Fierlant sulla pista di Spa Francorchamps nella stagione 1970.

Le manovre del Drake

Lavorare con Enzo Ferrari non era facile, nemmeno per le scuderie amiche, quelle della coalizione. Le affermazioni delle quattro squadre d'appoggio (Francorchamps, Nart, Filipinetti e Maranello Concessionaires) dovevano essere misurate. Le loro vetture dovevano brillare sì, ma non fare mai ombra ai trionfi di quelle ufficiali. Per non indispettare il Commendatore. Che dal suo nido d'aquila di Maranello manovrava a distanza la politica della Casa, la scelta dei piloti, le graziose concessioni di aggiornamenti per i nuovi modelli, senza i quali il gap sarebbe stato insormontabile rispetto alle "ufficiali". Per non parlare delle providenziali ricadute commerciali sul mercato delle gran turismo in caso di vittoria di un pilota belga, piuttosto che americano, svizzero o inglese.

L'ecatombe Ferrari

Si può dunque immaginare quale fu, con tali premesse, lo stato d'animo a Maranello il mattino di domenica 11 giugno 1965 quando a condurre la gara più attesa dell'anno, la 33ª edizione della 24 Ore di Le Mans, passò la gialla Ferrari LM dell'Ecurie Francorchamps affidata a Dumay-Gosselin, quasi un'auto di riserva. Le altre, le più potenti quattro litri di Maranello guidate da Surtees-Scarfiotti, Parkes-Guichet, Bandini-Biscaldi, Bonnier-Piper erano state costrette al ritiro una dopo l'altra. Si disse per colpa dei freni. I dischi erano di tipo alleggerito, con forature radiali tra parete e parete, per favorire il raffreddamento. Sollecitati dai piloti che volevano resistere all'offensiva in grande stile delle Ford sette litri, i di-

schì subirono gravi deformazioni, incrinandosi. E i conduttori, rimasti senza freni, erano ricorsi al freno motore. Con scalate decise e motori imballati che urlavano nella notte di Le Mans. Conseguenza: dopo i freni, cedettero anche le frizioni e qualche propulsore dodici cilindri.

La gialla è davanti

I box Ferrari che sembravano parcheggi a Milano nell'ora di punta. Tutte le vetture ufficiali (tranne quella di Vaccarella-Rodriguez, settimi assoluti) si ritirarono. Confermando la profezia sinistra materializzata con l'arresto della prima Ferrari ufficiale, la Dino 206 di Giancarlo Baghetti, rientrata dopo appena due giri ai box con il motore a pezzi. Mario Casoni, coequipier di Baghetti, non fece nemmeno in tempo a salirvi sopra. La zampata della Ferrari gialla graffiò la squadra rossa alla diciassettesima ora. Erano da poco passate le nove del mattino e la 250 LM dell'Ecurie Francorchamps, telaio n. 6313GT, si presentò a giri pieni in testa alla 24 Ore di Le Mans con due piloti, Pierre Dumay e Taf Gosselin non certo all'altezza dei vari Surtees, Bandini, Parkes, Scarfiotti e Rodriguez. Intanto, dietro, risaliva un'altra Ferrari Le Mans, la numero 21 della Nart affidata all'austriaco Jochen Rindt (futuro Campione del mondo di F1 su Lotus, nel 1970) ed all'americano Masten Gregory. Ma Dumay e Gosselin resistevano. E mentre il patron della scuderia belga, Jacques Swaters, già pregustava il dolce sapore dello champagne Veuve Cliquot Madame Ponsardin che avrebbe bagnato quell'inaspettato trionfo, Mauro Forghieri dirigeva il traffico dei ritiri.



Il sogno scoppia

Ma per la Francorchamps fu sogno breve, illusione fugace. Il pneumatico posteriore destro della Le Mans belga, esplose. Non è chiaro se lo scoppio fu conseguenza di un dechappamento per usura e surriscaldamento o invece conseguenza di un'imbarcata troppo allegra, che spingendo la lamiera contro la gomma, l'aveva poi fatta afflosciare. Sta di fatto che alle 13, ad appena tre ore dalla fine, con un vantaggio incolmabile sull'altra Ferrari Le Mans che la seguiva, quella della Nart, la gialla numero 26 rientrò ai box per far sostituire la ruota. Una prima riparazione era già stata effettuata da Dumay. Ma la ruota di scorta era del tipo anteriore, più piccola. E montata dietro, costringeva la Ferrari a un'andatura sbilenco. Il tempo per le due sostituzioni fu determinante. Passò in testa la Ferrari di Rindt-Gregory, che vinse. Dumay e Gosselin dovettero invece accontentarsi del secondo posto. E la Francorchamps vide svanire come neve al sole quel sogno di gloria sulla pista della Sarthe.

In due sul podio

In ogni caso l'onore fu salvo. Perché la Ferrari s'impose sullo squadrone Ford. E perché la Francorchamps non solo si aggiudicò la piazza d'onore, il secondo posto, ma anche il terzo con una 275 GTB, telaio n. 6885GT, affidata a Willy Mairesse e "Beurlys", pseudonimo di Jean Bleton, padre di Catherine, futura sposa di un altro belga famoso: Jackie Ickx. La GTB della Francorchamps terza classificata, raggiungeva i 300 cavalli grazie a un motore potenziato. La carrozzeria era stata alleggerita. Il suo propulsore era anche dotato di lubrificazione a carter secco mentre il serbatoio della benzina conteneva 140 litri, quasi cinquanta in più rispetto ai consueti 94. Willy, come tradizione, guidò questa bella granturismo con grande perizia, assistito, pur se in tono minore, dalla regolarità di "Beurlys". L'elevato ritmo imposto da Mairesse (che morirà suicida pochi anni dopo...) aveva prodotto un preoccupante surriscaldamento. E vista la débâcle delle grosse quattro litri, ai box Francorchamps temettero la stessa sorte per la gialla 275 GTB.

A Monza in topless

Fu proprio Jacques Swaters a ordinare a un meccanico dell'Ecurie una soluzione radicale. Con un'affilata cesoia venne tagliato l'alluminio e praticata una grossa apertura rettangolare sul muso della Ferrari numero 24 per favorire l'ingresso di un generoso flusso d'aria e aumentare così il raffreddamento. Ancora una volta Swaters dimostrò di conoscere bene le creature del Drake. E Mairesse



conquistò la terza posizione. Soluzioni estemporanee come questa non erano rare negli Anni Sessanta. Doviziosamente documentate nel bel libro "Ferrari Ecurie Francorchamps" di Gianni Rogliatti (Nada editore) la cui lettura consigliamo a quanti volessero approfondire l'argomento. L'anno dopo, il 1966, alla gialla Ferrari 250 Le Mans della Francorchamps condotta da Noblet-Dernier (numero di telaio 6023GT) ed impegnata in una delle più piovose edizioni della Mille Chilometri di Monza, venne addirittura asportato il grande cofano posteriore e la vettura, a motore completamente scoperto, proseguì la sua corsa in versione "topless".

Gioie e delusioni

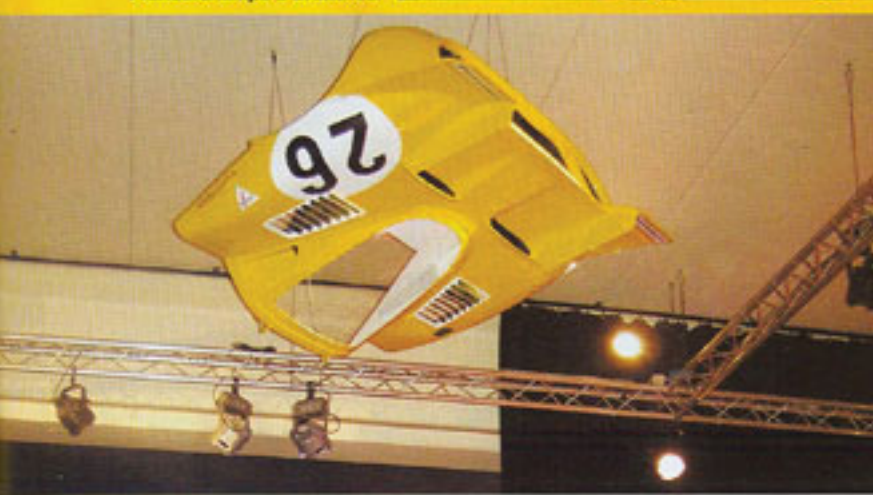
Sempre nel 1966 la Ferrari consegnò a Swaters una grossa 365 P2. Questa vettura era stata dismessa da Maranello dopo un massiccio utilizzo agonistico nel corso del 1965 ed era contrassegnata dal numero 0828. Mentre la Ferrari schie-

Sopra, la Ferrari 275 GTB di Mairesse-"Beurlys" con la grande apertura sul cofano per favorire il raffreddamento affronta la curva di Mulsanne a Le Mans nel 1965 dove finì al terzo posto. Sotto Jacques Swaters, sulla sinistra, discute con il suo pilota Willy Mairesse.





Sopra, una Ferrari 250 GT con i colori della scuderia belga impegnata in una gara per auto storiche. A fianco Jacques Swaters in un'immagine recente con la figlia Florence. Sotto, il cofano posteriore di una Ferrari 512 S che fa bella mostra di sé sul soffitto della sede attuale dell'Ecurie Francorchamps a Bruxelles.



rava le splendide P3, anticipazione progettuale delle P4 del 1967, la Francorchamps affidò la 365 P2 a Bianchi-Langlois per disputare la 24 Ore di Daytona del 5 febbraio 1966. I due abili drivers non conclusero però la gara. L'onore di condurre la prima Ferrari P4 gialla (numero 0850) della Francorchamps (con cerchi azzurri) toccò ancora una volta a Mairesse-"Beurlys" alla Mille Chilometri di Spa del 1° maggio 1967, con il numero di gara 11. Poca fortuna anche quella volta, con ritiro per noie meccaniche. Lo stesso equipaggio ebbe invece più fortuna classificandosi terzo alla 24 Ore di Le Mans del 1967, vinta per il secondo anno consecutivo dalla Ford. "Beurlys" conquistò un brillante secondo posto, stavolta in coppia con Bianchi, alla Mille Chilometri di Parigi del 15 ottobre 1967, sempre sulla P4 n. 0850, la stessa che l'aveva lasciato a piedi a Spa. Con questa vettura il pilota belga corse diverse gare minori anche nel 1968. Nel 1969 una delle vetture più utilizzate dalla Francorchamps fu la Dino 206.

Gli ultimi fuochi

Nel 1970 comparvero le grosse 512S Francorchamps affidate a Bell, De Fierlant e Walker. Nel 1971 il barone De Fierlant (che a volte correva con De Cadenet) vinse la "Coupe du Benelux" proprio con una Ferrari 512M della Francorchamps. Nel 1972 e 1973, gli anni in cui la Casa di Maranello schierava le magiche 312 PB vincendo il Mondiale nel 1972, la scuderia belga dovette accontentarsi delle Ferrari Daytona con Bell, Pilette, Bond, Andruet, De Fierlant. Nel 1975 fu il momento della potente 512 BB (Pilette-"Beurlys"). La berlinetta boxer da competizione fu una delle ultime 12 cilindri Ferrari portata in corsa dall'Ecurie Francorchamps. Sfiava i 470 cavalli, ma pesava 1.100 chilogrammi (troppo) nonostante porte e cofani fossero in alluminio e i vetri laterali in plexiglass. La veste aerodinamica era stata modificata con l'aggiunta di un alettone posteriore, minigonne lungo le fiancate ed uno spoiler anteriore di maggiori dimensioni.

Un'epoca che si chiude

Ma ormai l'orologio del tempo aveva segnato inesorabilmente le sue stagioni. E oggi, finiti i grandi duelli che nelle corse di durata Anni Cinquanta contrapposero la Ferrari all'Aston Martin, la Lancia, la Jaguar, la Mercedes e poi, nei Sessanta e Settanta, alla Ford, la Porsche e la Matra, non resta che il dolce ricordo di un'epoca che fu resa memorabile anche dalle cosiddette scuderie d'appoggio, come l'Ecurie Francorchamps di rue de la Brasserie, Bruxelles, Belgio.