

# L'ultimo eroe

**C'È STATO UN PERIODO IN CUI** i piloti correvano per divertirsi; un periodo in cui alcuni di loro erano personaggi di grande spessore.

Quel tempo si è definitivamente chiuso il 27 agosto scorso, con la morte a 94 anni di Hans Ruesch. Era l'ultimo rimasto dei pionieri della Formula 1, ultimo testimone degli anni '30 in cui Nuolari, Varzi, Caracciola, Rosemeyer, Seaman e altri grandi campioni si sfidavano in gare epiche.

Il suo nome dirà molto a pochi qualcosa ad alcuni, nulla ai più. Questo perché, della sua lunga vita romanzesca, molta parte, l'ultima, l'ha condotta lottando contro la pratica della vivisezione. Una battaglia che la società non gli ha perdonato, esiliandolo e abbandonandolo in un immeritato dimenticatoio.

Tuttavia il suo nome, più ancora che per le gesta di valido pilota (vinse parecchi Gran Premi quando il Campionato del Mondo di F1 ancora non esisteva), è rimasto vivo grazie all'attività di scrittore. Uno scrittore di successo, con oltre 4 milioni di copie dei suoi romanzi vendute nel mondo e l'interesse di Hollywood, che a quei romanzi ispirò alcuni film di successo.

La scrittura e le corse si sono anche intrecciati, nella vita di Ruesch, per un breve periodo. Nacque così il romanzo noto in Italia con il titolo di "Numero uno", che recentemente è stato oggetto di una bella riedizione da parte della Casa Editrice Fucina. In essa, in appendice, c'è una lunga e bella intervista di Luca Delli Carri, realizzata pochi mesi fa, quando Ruesch era già malato da tempo.

Ne esce un ritratto di uomo particolare fin dalla nascita, nato a Napoli da genitori svizzeri. Un uomo, forse proprio grazie a questa miscela geografica, curioso, appassionato, elegante ma insieme rigoroso, con se stesso prima che con gli altri. E dal piede pesante. Un uomo perfetto per gli anni '30, forse fin troppo brillante per la nostra epoca, dove la misura spinta ai confini della mediocrità spesso merita più del talento.

Ricordiamo qui, grazie ad alcuni passi, liberamente riportati, dell'intervista di Delli Carri, la figura di Hans Ruesch, pilota-scrittore e amante della vita.

Con la speranza così di farlo conoscere anche ai più giovani.

DI FRANCESCO PELIZZARI



## ► MERCOLEDÌ. 14 MARZO 2007.

Ruesch è solo. E' seduto alla scrivania.

Hans Ruesch è uno scrittore. Un grande scrittore. Ma soprattutto uno scrittore dimenticato. Non qualcuno che è stato semplicemente dimenticato. Qualcuno che si è voluto dimenticare, come si fa con le persone scomode.

(...) Lui è stato cancellato. Perché Hans Ruesch a un certo punto della sua vita ha smesso di fare il romanziere e si è dedicato alla lotta contro la vivisezione.

(...) Mi aspettavo un uomo pesante, ingombrante. Un grande vecchio, saggio e serio. Ma Ruesch non è un uomo pesante. E' leggero come sono leggere le persone ironiche. Nonostante il suo corpo stia andando apparentemente in pezzi, penso a Ruesch e mi sento ottimista. Perché lui ha cavalcato la vita, è stato protagonista, ha vissuto all'altezza delle avventurose storie che ha scritto, e se adesso deve morire, be', almeno tutto ha avuto un minimo di senso e deve essere stato in parte anche molto divertente. Giacché non è stato con le mani in mano Ruesch. Decisamente no.

(...) "Lei voleva parlare delle corse. E' per questo che l'ho fatta venire, per parlare delle corse", mi ha detto.

"Io mi sento uno scrittore nato, la mia natura è sempre stata scrivere. Quando ho cominciato a fare le corse si passava un sacco di tempo ad aspettare, ore e ore. La più parte della giornata di un pilota era attesa. Mentre ero nei box che aspettavo mi sono messo a scrivere un romanzo.

(...) Il Numero Uno lo scrissi in tedesco nel 1937. venne pubblicato in Svizzera, a Berna, perché ero stato campione svizzero di automobilismo e perciò avevo trovato un editore abbastanza coraggioso da pubblicarlo".

(...) Mi racconta la sua vita di pilota?

"Lei sa che io ho corso. Quello che lei forse non sa è che io a volte ho corso anche per la Scuderia Ferrari. Anche se la macchina era la mia, se l'avevo pagata io, mi hanno inserito nel loro bollettino e hanno sfruttato le mie vittorie per farsi pubblicità, quindi posso dire di aver corso per loro (...) La mia prima macchina è stata la MG. La trovai in strada a Zurigo. La comprai e

### SEI ANNI DI GARE, 27 VITTORIE

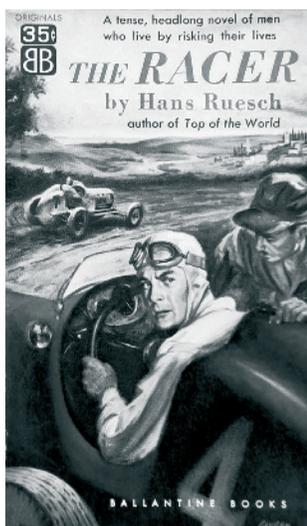
Hans Ruesch in tuta da pilota. Tra il 1932 e il '37 disputò oltre cento gare in Europa, con 27 vittorie. La più prestigiosa in Inghilterra nel '36: era considerata un vero e proprio GP di Gran Bretagna, benché la titolazione fosse GP di Donington. Una legge vietava le gare sul suolo britannico: quella era la sola consentita perché disputata in un parco privato. Nella pagina a fianco, la copertina de "Il Numero Uno" edito da Fucina.





### BOICOTTATO

*Un ritratto di Ruesch negli anni '70: stava studiando a fondo la vivisezione. Nel '76 pubblica Imperatrice nuda, libro-accusa che gli causa boicottaggi e persecuzioni.*



### PRIVATO FERRARI

*A sinistra, l'edizione USA di Numero Uno. Sotto, Ruesch protagonista nel bollettino Ferrari del novembre '36.*



HANS RUESCH il giovane pilota italo-svizzero, che, al volante della nuova Alfa Romeo 8 c., ha brillantemente conclusa la stagione sportiva 1936 vincendo il Gran Premio di Berna, quello di Donington in Inghilterra e stabilendo i nuovi primati assoluti alla Côte Lapize di Monthlery e nella corsa in salita dell'Hermashator a Budapest. Classificandosi infine secondo assoluto a Brookland e primo di classe a Gyon ha stabilito il miglior tempo della giornata.

cominciai a correre. L'industria automobilistica allora era agli inizi, e anche quella delle corse. Quando uno si iscriveva a una gara doveva mandare il palmarès per trattare l'ingaggio. L'ingaggio dipendeva dal palmarès”.

Ruesch ha corso tra il 1932 e il 1937. Nel 1938 il nuovo regolamento per i Gran Premi ammette motori sovralimentati di massimo tre litri, escludendo molte auto della vecchia formula, tra cui la Alfa Romeo Tipo C 8C-35 che Ruesch aveva acquistato dalla Scuderia Ferrari. Per questo, per il degenerare della politica europea e anche perché capisce che non riuscirà mai ad avere l'auto ufficiale di una Casa, decide di smettere di correre e termina il suo romanzo.

“Ho interrotto le corse perché è cominciata la guerra. Ma c'è anche un'altra ragione. Io ero molto appassionato di corse, però mi rodeva il fatto che non potevo avere una macchina ufficiale. Era una sofferenza terribile. Ed è la ragione per cui io a un certo punto arrivai a disprezzare le corse, perché le corse dipendono unicamente dal mezzo meccanico”.

(...) Ho detto: Donington è la sua vittoria più importante, vero?

“Ancora oggi ricevo lettere di appassionati per la mia vittoria a Donington. Corsi con Seaman, e lei deve sapere perché. Lei non ha idea di quanto si imbroglino in Inghilterra, delle truffe che fanno. Conoscevo il manager di Seaman. Seaman era il migliore pilota inglese, e lì erano tutti amatori. Seaman stava vincendo il campionato inglese. Il suo rivale era un siamese, niente meno che il figlio del re del Siam, il principe Birabongse. Il manager di Seaman, che era mio amico, mi disse: “Tu in Inghilterra non potrai mai vincere una corsa, perché non te la faranno vincere. Però se tu ti iscrivi tramite un Inglese non ti fermeranno. Seaman rischia di perdere contro Bira, e noi non vogliamo che un cinese vinca il campionato inglese. L'unico modo per far vincere Seaman è che io ti iscriva a nome suo e facciamo la corsa con la tua macchina”. Io allora possedevo un'Alfa Romeo otto cilindri, un'auto potente ma strausata già quando l'avevo acquistata, poco prima, dalla Scuderia Ferrari”.

Donington, 1936. Molto tempo fa. Ruesch ha ventitré anni, quanti il suo compagno di corsa: Richard John Beattie Seaman, detto Dick.

Giovane e bello, Seaman è il più talentuoso pilota inglese della sua era. A posteriori, il più grande fra i britannici ante Hawthorn, Collins e Moss, ragazzi degli anni Cinquanta.

Ruesch e Seaman vincono insieme quella corsa.

Un anno dopo: Donington, 1937. Primo Bernd Rosemeyer su Auto Union.

Rosemeyer è l'asso pigliatutto tedesco. E' il cocco del regime, e l'incubo dei suoi avversari. Un diavolo.

Ruesch, Seaman, Rosemeyer.

Rosemeyer, di quattro anni più giovane dei compagni, il 28 gennaio 1938 sta tentando un record di velocità sull'autostrada Francoforte-Darmstadt. Per causa imprecisate, forse un colpo di vento, la sua Auto Union sbanda a una velocità presunta di 430 km/h. Il pilota muore.

Seaman viene assunto dalla Mercedes, la grande rivale del-

l'Auto Union.

Nel 1938 vince il Gran Premio di Germania davanti a Hitler, indisponendolo al punto che quello non guarderà più una corsa.

Il 25 giugno 1939 a Spa-Francorchamps, mentre è al comando della gara, sotto la pioggia esce di pista e si schianta contro un albero. Ha ventisei anni. Sul letto di morte, in ospedale, dice: "E' colpa mia, stavo semplicemente andando troppo forte. Mi dispiace".

Rosemeyer e Seaman sono morti da quasi settant'anni, e Ruesch è ancora qui. Pensarlo mi dà un brivido. Che cos'ha quest'uomo per resistere così al tempo?

(...) Sabato. 17 marzo 2007. Lui è a letto.

"Lei non se lo aspettava che io lottavo contro la vivisezione, ma non poteva immaginarsi che lottando contro la vivisezione io abbia avuto più di dieci anni di processi. E da chi? Dallo Stato. Dalle case farmaceutiche attraverso lo Stato. Le aziende farmaceutiche sovvenzionano le campagne elettorali di molti Paesi. Oggi l'enorme guadagno sono i medicinali, che sono una credenza idiota, come la religione. L'uomo è continuamente soggetto a illusioni".

(...) Hanno venduto molto i suoi libri?

"Paese dalle ombre lunghe ha venduto due milioni e mezzo di copie. Paese dalle ombre corte oltre tre milioni."

Quando ha deciso di occuparsi della vivisezione sapeva che rischiava di perdere tutto?

"Certo. Nella guerra alla vivisezione mi sono giocato tutto".

Però doveva farlo.

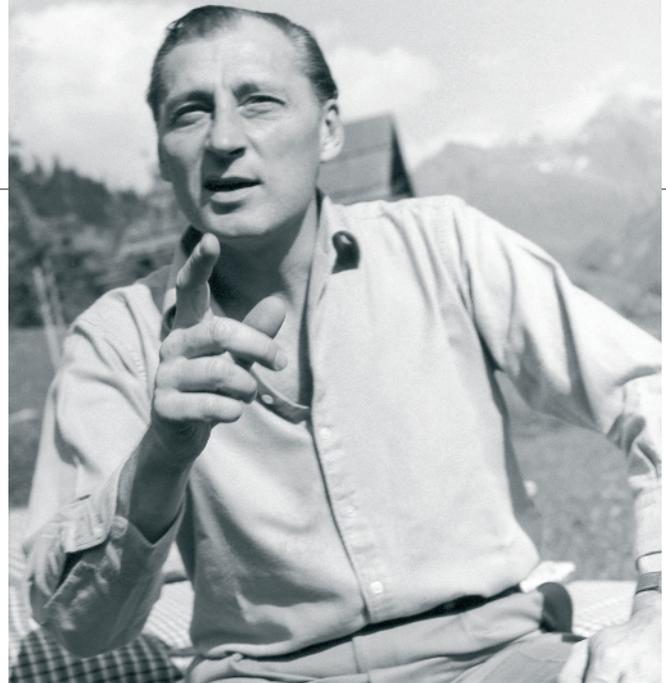
"Eh, sì. Nella ristampa che ho pubblicato personalmente di Imperatrice nuda ho raccontato minuziosamente come Rizzoli ha sabotato e soppresso il libro".

Sull'impegno di Ruesch contro la vivisezione animale c'è il libro-intervista di Marco Mamone Capria, *La medicina smascherata*. Traggio dal libro queste parole di Ruesch: "Non ho mai pensato alla vivisezione fino a quel giorno a Roma, quando avevo già oltrepassato i cinquant'anni, in cui ho visto quel gattino coperto di cicatrici, che poco tempo dopo è morto. E' solo allora che, emozionalmente o intuitivamente, ho capito che c'era qualcosa che non andava in una sedicente scienza che aveva cominciato a basarsi su esperienze fatte a quel modo su animali".

(...) Si dice di un pugile che se va al tappeto è perché vuole andare al tappeto. Ruesch non ha mai voluto andare al tappeto, e non ha nessuna intenzione di andarci. Il gusto della battaglia gli ha dato e ancora gli dà una tremenda voglia di combattere e quindi di vivere.

(...) "Seaman è morto pochissimi anni dopo la corsa di Donington, in una Mercedes della ditta. La Mercedes, come la Auto Union, correva allora con motori di sei litri. Capisce? Sei litri! Anche Rosemeyer è morto. Lui era mio grande amico. Allora si moriva, oggi giocano. E' chiaro che questo toglie fascino alla cosa. Eravamo tutti ragazzi: Seaman, Rosemeyer, io. Ci guardavamo in faccia ed eravamo ragazzi".

*Testo intervista e immagini di questo servizio sono per gentile concessione di Fucina Editore.*



### AFFASCINANTE CODA LUNGA

*Tra gli anni '50 e '60 Ruesch è romanziere a tempo pieno. Sotto, in corsa con l'Alfa Romeo 8C-35 e alla Mille Miglia del 1934 con l'Alfa 8C 2300 Monza. In basso, Dick Seaman di fianco alla macchina di Ruesch che i due condivisero a Donington.*

