

Lo Specchio

CLUB DI CONVERSAZIONE

ITALIANA DI TOURNAI



*Nuovo logo del club,
creato da Pierrick Mahieu, vincitore del concorso,
con la collaborazione dell'Istituto Saint-Luc
di Ramegnies-Chin (Tournai)*

Aprile 2005 - N° 116

IL CAVALLINO RAMPANTE IL LOGO DELLA FERRARI

«La storia del cavallino rampante e' semplice e affascinante. Il cavallino era dipinto sulla carlinga del caccia di **Francesco Baracca**, l'eroico aviatore caduto sul Montello, l'asso degli assi della Prima Guerra Mondiale.»

«Quando vinsi nel '23 il primo circuito del Savio, che si correva a Ravenna, conobbi il conte Enrico Baracca, padre dell'eroe; da quell'incontro nacque il successivo, con la madre, la contessa Paolina. Fu essa a dirmi, un giorno: — Ferrari, metta sulle sue macchine il cavallino rampante del mio figliolo. Le porterà fortuna. Conservo ancora la fotografia di Baracca, con la dedica dei genitori, in cui mi affidano l'emblema. Il cavallino era ed e' rimasto nero; io aggiunsi il fondo giallo canarino che e' il colore di Modena.»



Enzo Ferrari

La nascita del Mito Ferrari passa anche attraverso questo cavallino... Il cavallino nero figura sulle vetture Ferrari dalla nascita dell'Azienda nel lontano 1947, ma già nel 1935 come Scuderia Ferrari e nel 1940, come Auto Avio Costruzioni, Ferrari lo mise in evidenza sulle sue vetture.



In un' intervista rilasciata nel 1980 allo scrittore Enzo Biagi, Ferrari ebbe a dire riguardo l'idea del cavallino rampante: «Me l'hanno suggerita la contessa Paolina Baracca, madre del grande eroe aviatore Francesco e il marito, il conte Enrico. Acquistavano vetture Alfa Romeo, erano miei clienti e lui era una persona candida fino al punto di dirmi: "Sarei niente, se non fosse morto mio figlio; invece, per questo, mi fanno tanti onori"».

«Come tutti gli episodi riguardanti la Ferrari, anche questo relativo all'origine del Cavallino rampante è stato oggetto di minuziose ricerche e di appassionante discussioni; è uno dei risvolti più studiati della mistica della Ferrari.

Si è giunti addirittura a disturbare illustri legali, per verificare se i genitori dell'Eroe caduto avevano o meno il diritto di affidare l'emblema a Enzo Ferrari. Altri si sono presi la briga di trovare una identità tra il cavallino di Ferrari e quello della Porsche, in quanto entrambi desunti dallo stesso stemma della città di Stoccarda.



Sembra infatti che Francesco Baracca abbia adottato l'emblema del cavallino rampante, per il suo aeroplano e per la sua squadriglia, dopo avere abbattuto sul cielo di Tolmezzo, il 25 Novembre 1916, il suo quinto apparecchio nemico, quasi certamente un Albatros B.II».

«Secondo il rituale bellico-cavalleresco del tempo, la quinta vittima consentiva al pilota da caccia di assumere la qualifica di asso, ed era usanza che, a ricordo dell'avvenimento, venisse adottata come insegna quella dell'ultimo nemico abbattuto. Fu così che Baracca scelse il cavallino, emblema di uno sconosciuto nemico, probabilmente originario di Stoccarda.

Enzo Ferrari, dunque, ebbe affidato dai Conti Baracca il cavallino, che ne avessero o no il diritto, dopo la sua vittoria al Circuito del Savio del 1923. Contrariamente a quello che ci si sarebbe aspettato, specie giudicando dall'orgoglio e dal rispetto che traspare nella descrizione che Enzo Ferrari fa dell'episodio, l'affidamento è poi completamente ignorato ed il cavallino resta in un cassetto per molto tempo ancora.

Vedrò la luce, sulle fiancate delle Alfa Romeo della Scuderia Ferrari, solo in occasione della **24 Ore di Spa**, in Belgio, nel luglio del 1932. Sono passati ben nove anni, da quella ormai lontana vittoria di Ravenna!

La spiegazione, probabilmente, deve essere ricercata al di fuori del mito, in una esigenza molto pratica, come molto pratico, d'altronde, era il comportamento di Ferrari in quegli anni in cui doveva costruirsi la propria immagine. Quasi certamente, all'origine, le cose sono andate proprio come le racconta Ferrari: la Contessa Paolina, donna fragile ed emotiva, deve aver visto nel rude pilota Enzo Ferrari un novello campione cui affidare l'insegna del figlio caduto. Ed Enzo Ferrari, sempre sensibile a questi risvolti romantici, ha accettato con gratitudine l'omaggio. Quel giorno, in fin dei conti, Ferrari celebrava la sua prima vittoria assoluta, ancorché non in una corsa di grande importanza. Ripresa la sua attività, l'episodio è rimasto quello che era: un gesto di stima per la sua vittoria, scivolato quasi subito nell'oblio. Per nove anni appunto».

Valerio Moretti nel libro «Enzo Ferrari Pilota — Corse e vittorie del mago di Maranello»)

L'emblema della Scuderia Ferrari apparve per la prima volta nel 1929 su tutte le pubblicazioni, le insegne e le carte ufficiali della Società, ma non sulle vetture, che erano dell'Alfa Romeo e ne riportavano il simbolo sportivo, un quadrifoglio verde in un triangolo bianco.



L'esordio dello scudetto sulle vetture avvenne il 9 e 10 luglio 1932, alla 24 Ore di Spa. Non poteva esserci occasione più propizia: la gara fu vinta dalla vettura di Taruffi e D'Ippolito seguita da quella di Siena e Brivio. Dopo quella vittoria lo scudetto ha contrassegnato tutte le partecipazioni ufficiali della Scuderia Ferrari negli anni Trenta fino al momento in cui ad essa subentrò il reparto speciale Alfa Corse, diretto da Enzo Ferrari, ma gestito dalla Casa milanese.

Il primo marchio sul cofano di una Ferrari apparve sulla 125 di Franco Cortese nel giorno del debutto della Casa di Maranello in gara, sul circuito di Piacenza l'11 maggio 1947. Disegnato dall'Ufficio Tecnico della Ferrari e realizzato dalle Ditte Castelli e Gerosa di Milano e Cristiglio di Bologna, rimase inalterato fino al 1950.



«La giumenta» di Stoccarda, emblema della Porsche

Ma lasciamo che sia lo stesso **Ferry Porsche**, con un brano tratto dalla sua autobiografia, a raccontarci l'origine dello stemma della Porsche:

«Nel 1952 cominciammo a valutare l'ipotesi di un marchio di fabbrica per le automobili Porsche. Già da tempo Max Hoffman insisteva a questo proposito, e facendo riferimento agli inglesi ed alla bellezza dei loro stemmi,

suggerì di fare qualcosa di simile, poiché lo riteneva importante specialmente per il mercato americano.

Durante una cena a New York disegnai su di un tovagliolo lo stemma del Württemberg ed in mezzo posi quello della città di Stoccarda, il cavallino rampante, e sopra scrissi il nome Porsche.

Mi misi poi il tovagliolo in tasca e, tornato a Stoccarda, lo diedi a Komenda, pregandolo di ridisegnare il progetto. Una volta fatto, andammo al governo del Land ed in Comune, chiedendo l'autorizzazione per questo marchio.

Le autorità non ebbero nulla da ridire e così, a partire dal 1953, la Porsche apparve con un proprio marchio di fabbrica.

Anche la Ferrari usa il cavallino di Stoccarda come marchio e per questo motivo: il Cav. Ferrari aveva un amico che era stato pilota di caccia nella prima guerra mondiale; in un duello aereo aveva abbattuto un pilota tedesco, il cui velivolo portava sul fianco il simbolo della città di Stoccarda.

L'italiano prese questo stemma come trofeo e quando Ferrari fondò la sua scuderia, gli propose di usarlo come marchio.

Ferrari accettò e così lo stemma della città di Stoccarda appare per ben due volte come marchio di un'automobile.»

In base a queste affermazioni di Ferdinand Porsche, lo **Stuttgarter Rössle** (cavallino di Stoccarda) o meglio «la giumenta» di Stoccarda, è stata adottata nel 1953 dalla Porsche, quindi ben 30 anni dopo la consegna materiale nelle mani di Ferrari dello stemma di Francesco Baracca.



Fonti:

<http://redpassion.altervista.org/Cavallino.htm>
<http://www.modelfoxbrianza.it/cavallino.htm>

Parleremo delle stagioni durante la riunione del 6 aprile 2005 e in particolare dell'influenza che esse hanno su di noi. Qual'è la nostra stagione preferita e perché? Come viviamo le stagioni? Potremo dare un parere in base alle nostre esperienze personali... .

La volta scorsa

Ancora una volta i loghi che erano stati elaborati dagli studenti dell'Institut Saint-Luc di Tournai per il nostro club sono stati esposti su una parete. Ma questa volta erano lì per accompagnare la premiazione del logo vincente.



Il presidente con il vincitore Pierrick Mahieu



I professori Willocq e Lenfant di Saint-Luc

Presenti alla cerimonia, oltre ai membri del club, lo studente **Pierrick Mahieu**, vincitore del concorso, i Professori **Willocq**, **Lenfant** e **Hayez** di Saint-Luc che hanno contribuito alla realizzazione di questo bel progetto, l'ospite **Gérard Joly**, disegnatore umoristico, nonché un giornalista del "Nord Eclair". Dopo un breve discorso del nostro Presidente e la proclamazione del vincitore, un cocktail ha concluso la cerimonia.



Occorre segnalare che lo studente **Jonathan Thune**, secondo premiato e che era stato anche lui invitato per la consegna dei premi non ha potuto essere presente perché la macchina con la quale doveva venire è stata incidentata. Ci ha inviato in seguito una mail per scusarsi dell'assenza. Nella mail precisava:

«sono molto molto deluso, visto che non succede tutti i giorni essere riconosciuto da una giuria, di ciò sono molto fiero».

Attività e appuntamenti già previsti

Domenica 3 aprile 2005

Visita della **Galleria d'Arte Etnareff** a Saint-Amand-les-Eaux (Francia) e del **Museo delle Belle Arti** di Valenciennes. Programma in linea di massima:

- 09:45** Partenza dal parcheggio della Casa della Cultura di Tournai.
- 10:30** Visita della Galleria d'Arte Etnareff, 5 rue Henri-Barbusse a Saint-Amand-les-Eaux. Avremo il piacere di scoprire la mostra in corso dedicata alle "Donne di qua e di altrove". Prenderemo un aperitivo nella galleria
- 12:30** Pranzo presso il ristorante " Pizza Paï ", a Petite-Forêt.
- 15:30** Visita guidata del Museo delle Belle Arti di Valenciennes, Boulevard Watteau. Durata della visita: un ora e mezzo. Costo: circa 6,00 € per persona (per la guida).

Sabato 30 aprile 2005

Visita del **birrificio Dupont** a Tourpes (su invito di **Gérard Dedeycker**). La visita comincerà alle **ore 15:00**. Contributo per persona: 3,00 € (incluso l'assaggio di 2 birre diverse). La visita si articolerà in 3 parti:

- Un po' di storia (+/- 10 min) - commento in italiano
- Visita del birrificio con guida in francese (+/- 30 min)
- Degustazione (durata non precisata.....!!!!).

Sabato 4 giugno 2005

Gita a Strépy-Thieu (Ascensore funicolare - Mostra "Le Pays des Génies" - Ascensori del Canal du Centre - Crociera sul canale e pranzo sul battello - Cantine des Italiens)

Prezzo della *Crociera Millenium* : 22,50 € (adulti) - 19,00 € (studenti e pensionati) - 16,00 € (bambini fino a 12 anni) + Pranzo (freddo) servito a bordo : 10,50 €. Le bevande non sono incluse.

Durata completa della visita : 7 ore.

Programma in linea di massima:

- 08:30** Partenza dal parcheggio della Casa della Cultura di Tournai.
09:45 appuntamento all'ascensore n° 3 del canale antico. In trenino visita dell'ascensore moderno di Strépy-Thieu (ascensore funicolare) e del *parcours-spectacle* "Pays des Génies".
12:00 inizio della crociera : salita e discesa con il batello all'ascensore funicolare - Pranzo sul batello - Chiuse e ascensori idraulici - Visita di una sala macchine.
16:30 fine della visita. In macchina, fermata alla *Cantine des Italiens*.

PRENOTAZIONE INDISPENSABILE (posti limitati sul battello). Versare anticipo di **10,00 €** sul conto del club 126-1002099-62 prima del **10 aprile**.

Sabato 18 o domenica 26 giugno (in caso di pioggia il 18)
Gita in bicicletta (percorso da determinare).



Le riunioni del club si svolgono il primo mercoledì di ogni mese al **Collège Notre-Dame, Rue des Augustins, 30 a Tournai** e cominciano **alle 19:30**.

Dominique DOGOT ☎ 069/23.29.40

Arcangelo PETRANTO' ☎ 069/64.97.94

Chi desidera partecipare alle riunioni e ricevere il bollettino del club è invitato ad iscriversi durante le stesse riunioni pagando la quota di **14,00 €**, valida per il ciclo 2004/2005. Si può anche versare la quota tramite banca al n° di conto seguente: **126-1002099-62**.

Indirizzo del sito del club : <http://www.conversazione-italiana.be>