



# La Baronessa Volante

Maria Antonietta Avanzo:  
baronessa, campionessa  
e stella della mondanità.  
Ritratto di un personaggio  
unico e senza tempo

testo ed immagini  
di Luca Malin



Quadro di G. AMISANI



RIVISTA DI TUTTI GLI SPORTS

Gennaio-Febbraio 1922

## LIDEL SPoRT



ORGANO UFFICIALE DELLA L.A.N.

Numero doppio - La copia L. 10

**S**ignora Quattropistoni, Baronessa Volante, Corritrice Demoniacca. Forse quest'ultima fu la definizione, ideata dall'amico Gabriele D'Annunzio, che meglio identificò Maria Antonietta Avanzo, nata nel 1889 a Contarina in provincia di Rovigo.

In un'Italia uscita malconcia dalla guerra, in cui era difficile anche solo essere donna, scelse uno sport pericoloso e dominato esclusivamente dagli uomini come l'automobilismo per esprimere tutta l'energia e la passione che la animavano.

La sua fu una carriera straordinaria durata vent'anni, iniziata con il debutto al Circuito del Lazio di Regolarità nel 1920 a bordo di una mastodontica SPA 35/50 di 6000 cc e terminata con la partecipazione al XIII Gran Premio delle Mille Miglia del 1940 a bordo di una Fiat 1100, all'età di cinquantuno anni.

In realtà l'iniziazione ai motori avvenne a Contarina all'età di tredici anni quando un giorno rubò la De Dion Bouton del padre e seminò il panico tra gli animali e gli abitanti del paese, compreso il povero sindaco che rimediò un piede rotto.

La sua era una passione vera e propria, addirittura una esigenza fisiologica.

Appena sbarcata a Sidney nel 1932, dove rimarrà per due anni, ancor prima di cercare un alloggio ebbe a dire: «...come ad un miope occorrono gli occhiali, ad uno zoppo le stampelle, a me necessitava un'automobile perché quando sono due dita più alta da terra ragiono meglio!».

Nel corso della sua lunga carriera ebbe modo di guidare le migliori auto da corsa dell'epoca: Spa, Diatto, Ansaldo, Packard, Maserati e ovviamente Alfa Romeo. Proprio con queste otterrà i migliori risultati: uno su tutti il terzo posto assoluto al Gran Premio Gentlemen l'11 settembre del 1921 in occasione della Settimana di Brescia. A bordo della sua 20/30 ES percorse il tracciato di 17 chilometri in 4.03'28"4/5 alla media di 107 chilometri orari, una prestazione notevole per una principiante, entrata nel mondo delle corse solo l'anno prima!

Quattro giorni prima, il 7 settembre, ottenne sempre con la stessa macchina il 3° posto di classe alla gara del Chilometro lanciato lungo il rettilo Fascia d'Oro-bivio Calvisano. Il risultato le valse la qualificazione per partecipare al Gran Premio Gentlemen.

Alcuni giorni dopo Nicola Romeo in persona, presente anch'egli a Brescia, le inviò una lettera piena di ammirazione e due automobili in regalo, una da turismo e una da corsa! Nell'inverno del '22 lo stesso Romeo, d'accordo con Merosi, forma la squadra ufficiale Alfa Romeo che vede tra gli altri Campari, Sivocci, Ascari, Masetti, Ferrari e la stessa Avanzo.

Il primo appuntamento a cui parteciparono fu la XIII Targa Florio. La gara passò alla storia anche per il famoso episodio che vide protagonista la Avanzo assieme al giovane

Un suggestivo ritratto  
di Maria Antonietta  
Avanzo apparso sulla  
copertina di "Lidel Sport"  
di gennaio-febbraio  
1922.





A bordo della Alfa Romeo 6C 1750 SS in occasione della Coppa Pierazzi del 18 ottobre 1931. Spitley-Zagari Collection.

Enzo. Memore infatti di come erano andate a finite le due gare con cui debuttò nel '20, il Circuito del Lazio e la XI Targa Florio in cui subì in entrambi i casi dei veri e propri sabotaggi da parte degli intolleranti colleghi (nella prima una manomissione dei bulloni di una ruota e nell'altra la foratura del serbatoio), decise di chiedere la protezione di un boss locale per riuscire, almeno questa volta, a vedere la bandiera a scacchi. Don Calogero Vizzini prese con fin troppo zelo l'incarico tranquillizzando la baronessa e assicurandola circa la sua vittoria. La Avanzo raccontò in seguito che dopo ogni suo passaggio vedeva materializzarsi sulla pista chiodi, tronchi, sassi, addirittura pecore, ostacoli che il boss e i suoi scagnozzi gettavano sul tracciato per rallentare gli altri concorrenti. Maria Antonietta, spaventata, tentò di dissuadere il boss dal continuare questi sabotaggi, «...anche perché - disse - Ferrari, durante le prove, si è preso il mio

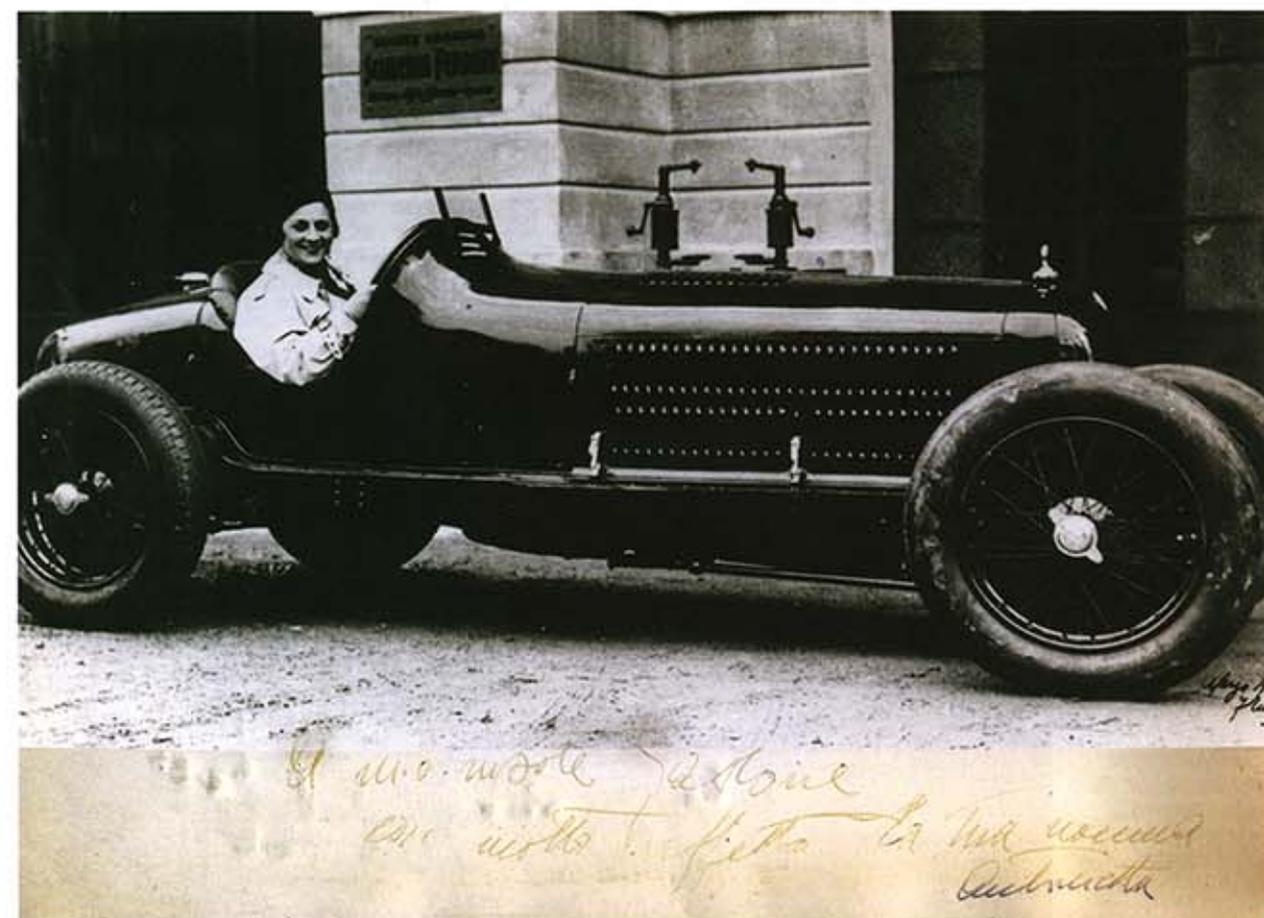
A destra, La vittoria al Circuito di Brescia 1921 vede la scena che il cronista descrive con queste parole: "La baronessa Avanzo con energico gesto rifornisce di benzina dopo 400 chilometri la marcia della sua Alfa Romeo." Per poi concludere con straordinarie e suggestive parole: "La baronessa Avanzo, la prima donna d'Italia e del mondo vincitrice in circuito automobilistico, non mostrava che sul viso sorridente e animoso, i segni della sferzata furiosa del vento sopportata per quattro ore. La macchina, assai meno di un ballo, aveva stancato la toilette."



carburatore che era assai migliore del suo, chiedendomelo in prestito. Poi se l'è tenuto, lasciandomi il suo. Non avrei potuto vincere con quel carburatore difettoso!». Per l'ennesima volta il boss travisò il messaggio e disse: «Siete in mano mia, non vi preoccupate: avrete il vostro carburatore oppure le portiamo il cuore di Ferrari su un piatto!». Al che Maria Antonietta decise di ritirarsi per evitare che si consumasse una vera e propria tragedia.

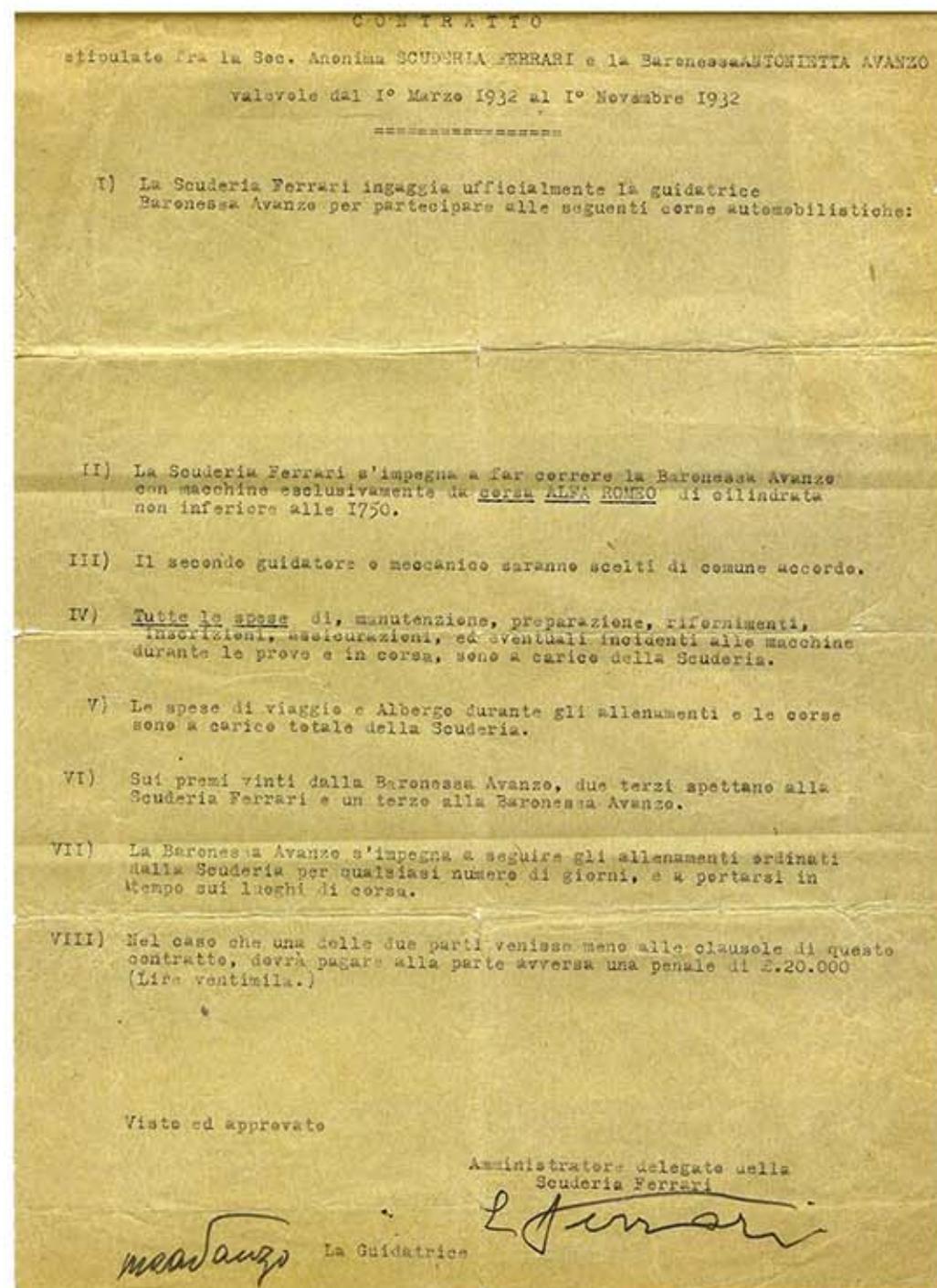
La Avanzo fu anche la prima donna a partecipare, oltre che alla Targa Florio, alla Mille Miglia e lo fece per ben quattro volte: nel '28, nel '29, nel '31 e nel '32.

Dopo la prima partecipazione con una Chrysler, affiancata da Manuel De Tefé, parteci-



pò alla sua seconda Mille Miglia con un'Alfa Romeo 6C 1750 SS con il n.94, assistita dal meccanico Carlo Bruno. Purtroppo sarà costretta al ritiro dopo pochi chilometri dalla partenza in prossimità di Canneto sull'Oglio a causa di un cedimento meccanico. Sempre con un'Alfa Romeo 1750 partecipò nel 1930, in coppia con Francesco Caravita di Sirignano, al Circuito del Sud. Non otterranno un risultato degno di essere ricordato ma, in compenso, Francesco Caravita erediterà, suo malgrado, il soprannome che l'avrebbe accompagnato per tutta la vita. Se nella realtà di tutti i giorni Maria Antonietta era una donna simpatica e disponibile, quando saliva in macchina diventava un tiranno: alla guida doveva infatti esserci sempre e solo lei. E così fu anche in questo caso. A Foggia per il rifornimento un amico si avvicinò a Caravita e vedendolo seduto sul posto del passeggero senza far niente gli chiese: «Ma tu si' pupetto?», intendendo dire

Sull'Alfa 8C 2300 Monza davanti all'ingresso della Scuderia Ferrari a Modena nel marzo del '32. Archivio Kechler.



Il contratto stipulato con la Scuderia Ferrari. Per gentile concessione di Carlo Avanzo.

che gli sembrava un pupazzo... E da quel giorno Caravita divenne per tutti Pupetto. Il 18 ottobre del '31 ottenne il 3° posto assoluto alla III Coppa Pierazzi, sempre a bordo dell'Alfa Romeo 1750 SS. Anche se non ufficialmente a contratto con la Scuderia Ferrari risultò essere iscritta a nome della stessa. Entrata ufficialmente a far parte della scuderia l'1 marzo del 1932 vi rimarrà, come da contratto, fino all'1 novembre dello stesso anno. La scuderia si impegnava a far correre la baronessa «...con macchine esclusivamente da corsa Alfa Romeo di cilindrata non inferiore a 1750 cc». Disputò così la VI Mille Miglia su Alfa Romeo 6C 1750 Spider Touring con il n.109 e la VI Corsa delle Torricelle a Verona nel maggio dello stesso anno, ottenendo un buon 2° posto di categoria.



Dopo la partecipazione al I Circuito di Milano nel giugno del 1936 visse un'intensa stagione nel 1938 partecipando a ben tre competizioni: a luglio la XVII Pontedecimo-Giovi a Genova con una Fiat 1500 spider carrozzata Zagato e preparata Stanguellini, con la quale ottenne un buon settimo posto; il 14 alla Targa Abruzzo sempre con la stessa macchina e il 21 dello stesso mese alla via Corsa dello Stelvio, in cui giunse quinta sempre a bordo della Fiat 1500.

Ultima corsa significativa a cui partecipò prima dell'addio definitivo nel '40 fu la Tobruck-Tripoli del '39: a bordo di una Fiat 1100 MM assistita da Federico Fiorelli giungerà sesta.

Oltre a questa corsa partecipò anche ad altre corse all'estero: su tutte, le gare di velocità a Fano in Danimarca. Non otterrà un risultato di rilievo a causa di un problema di carburazione della sua Packard 299 V12 ma il clamore fu notevole soprattutto per la straordinarietà dell'auto: questa infatti appartenne a Ralph De Palma, che la utilizzò negli USA per battere alcuni record di velocità, ad esempio a Sheepshead Bay a New York nel 1916 e a Chicago nel '18. Giunse poi in Italia all'inizio del '20 importata da alcuni imprenditori milanesi, tra cui molto probabilmente anche Antonio Ascari. Da questi passerà poi a Eugenio Silvani che la utilizzò in occasione di alcune gare quali la Susa-Moncenisio e il Chilometro Lanciato di Gallarate, ma senza ottenere risultati di rilievo. Alla Vermicino-Rocca di Papa del '21 avverrà il colpo di fulmine: vedendo Silvani aggiudicarsi agevolmente la vittoria, la Avanzo, che partecipò anch'essa con la Diatto 4DS con cui giunse terza di categoria, pensò che quel mostro dovesse essere suo al più presto: per la "modi-

In alto, il gruppo di piloti della Scuderia Ferrari prima della Mille Miglia del '32: da sinistra si riconoscono Compagnoni, Augusto e Alfredo Caniato, Mario Gherzi, Ferrari, Siena, Severi, Scarfiotti, Carraroli, Trossi, Taruffi, Comotti, Bottoni, Avanzo; a bordo della 8C 2300 (n. 82) Pietro Gherzi e Giulio Ramponi. Spitley-Zagari Collection. In basso, la baronessa Avanzo sulla Alfa Romeo 20/30 ES alla partenza del Gran Premio Gentlemen a Brescia l'11 settembre 1921. Spitley-Zagari Collection.





Alla partenza della Coppa Gentlemen dell'11 settembre 1921. L'Alfa Romeo ES n.2 di MAA è in testa: il conte Masetti le ha ceduto il passo. Archivio Rossellini.

ca" cifra di 280.000 lire venne trovato rapidamente l'accordo tra i due. Effettuò nel '22 anche dei test con le Bugatti a Le Mans, invitata dalla casa alsaziana, ed ebbe modo di mettersi alla prova anche in Australia nel '25 sul circuito di Penrith alle porte di Sidney, sfidando tutti i più forti piloti australiani dell'epoca, da A.V. Turner a F. Berry.

Fu la prima donna a correre, anche se per alcuni giri di prova, sul mitico catino di Indianapolis nel '32, invitata da Ralph De Palma in persona: per l'occasione fu necessario ottenere un permesso speciale proprio perché allora le donne negli Stati Uniti erano totalmente bandite dalle piste. Non riuscì a qualificarsi per la gara finale a causa dei tempi troppo bassi ma anche perché, ricorda, si spaventò per le condizioni psico-fisiche con cui si mettevano alla guida gli altri piloti che, a quanto pare, erano perennemente ubriachi!

La Avanzo fu sì una grande sportiva ma anche una donna dalle straordinarie doti umane. In occasione di tutti i grandi conflitti che caratterizzarono il ventennio, si mise a disposizione "anima e corpo" per portare assistenza a chi ne aveva bisogno: durante la prima Guerra Mondiale prestò servizio presso la Croce Rossa guidando le ambulanze sul fronte del Tagliamento; con la guerra in Albania nel '39 ottenne dallo stesso Ciano il permesso di prestare servizio di infermiera volontaria in quanto l'ingresso alle donne in quel Paese era proibito; dopo il 25 aprile del '45 partì da Roma con Susanna Agnelli e Vittoria Borghese e attraversò tutta l'Italia con le ambulanze della Croce Rossa fino ad arrivare a Venezia; nel '56 con le rivolte in Ungheria partì in pieno inverno, con le nipoti, a bordo di una jeep messa a disposizione dalla Fiat e, attraverso tutta l'Austria, giunse fino al confine ungherese. Una volta qui, raccontarono le nipoti stesse «...con due stivaloni alti fino alla cintura aiutò i profughi ad attraversare la frontiera... e noi facevamo fatica a tenere il suo passo». E questo all'età di 67 anni!



Maria Antonietta Avanzo esce dal "box" per disputare il Gran Premio Gentlemen a Brescia l'11 settembre 1921. Il primo a sinistra è Ugo Sivocci. Spittley-Zagari Collection.



*Pranzo alla S. de dell'Automobil Club d'Italia  
in onore del due più anziani guidatori italiani  
Baronessa D'Avanzo e Ugo Foscolo Vittori  
sono presenti: Alberto Cavallotti, Guida, Pres. dell'A.C.I. Roma  
Ottavio Maccoracchio, Dir. Gen. A.C.I. Roma  
Giovanni Casarini e Piero Casarini  
Comm. De Benedetti e figlio, Lucidi  
e altri.*

Roma, 1968. Pranzo alla sede dell'Automobile Club d'Italia in onore ai due più anziani guidatori italiani: Baronessa Maria Antonietta D'Avanzo e Ugo Foscolo Vittori, nonno materno dell'attuale Presidente del RIAR Stefano d'Amico. (collezione privata)

Erano talmente fitte e influenti poi le sue relazioni che fu addirittura determinante il suo intervento per ottenere la liberazione di Luchino Visconti, sequestrato dalla famigerata banda di torturatori fascisti di Pietro Koch nell'aprile del '44. Arrivò persino a dare ospitalità nella sua casa a Bruno Buozzi durante il periodo in cui era in fuga da Roma, inseguito dai fascisti dopo l'8 settembre del '43.

Fu anche donna di grande cultura: erano note le sue frequentazioni illustri, da D'Annunzio a Hemingway, da Rossellini a Mascagni. Fu direttrice di alcune riviste, tra cui Lidel Sport e Famiglia Fascista. Trattenne un lungo rapporto epistolare con il quotidiano L'Impero che si concretizzò con la pubblicazione della famosa autobiografia "La mia vita a 100 km l'ora" nel 1928.

Fu sostanzialmente una donna libera, che visse senza farsi opprimere da un destino che sembrava segnato: un matrimonio fallito seguito da una separazione forzata avrebbero potuto stroncare le velleità di chiunque, ma lei seppe "reinventarsi" iniziando una nuova vita, addirittura andando a vivere per due anni dall'altra parte del mondo con i figli.

Una libertà che cercò di trasmettere a tutte le persone che amava e con cui entrava in relazione. Un giornalista, una volta, ebbe a pronunciare una frase che la rappresenta alla perfezione: «In Donna Avanzo la lirica e la pratica di vita, la bellezza e la forza furono una cosa sola».