Pilotesse - Il “Gentil sesso” da corsa

GWENDA STEWART

Gwenda portava i capelli con un taglio maschile per mascherare la sua femminilità. E si è sempre cimentata in imprese da “maschiaccio”... Ha iniziato a correre con le moto, passando poi all'automobilismo per finire col navigare per tutto il Mediterraneo. Portò il suo Tricyclecar a record mondiali di velocità e fatto registrare l'ultimo record per Dame sul circuito esterno dell'impianto di Brooklands. corse a Le Mans, ma ha sempre preferito cimentarsi nella ricerca dei records di velocità.

Gwenda Stewart da giovane

Gwenda Stewart nasce nel 1894 come *Gwenda Maria Glubb* a Preston, nel Lancashire. Era figlia di Sir Frederick Manley Glubb, un famoso eroe di guerra insignito della Croce di San Giorgio e della Croce di San Stanislao per gli atti valorosi compiuti guidando coraggiosamente le ambulanze sul fronte orientale durante la Prima Guerra Mondiale. Suo fratello invece era un ufficiale britannico, diventato famoso per essere riuscito a

organizzare e migliorare le forze di polizia del deserto trasformandole in un contingente da combattimento di assoluto prestigio come la Legione Araba, diventato poi il *Jordanian Royal Army*.

Prima di iniziare la sua carriera come pilota, Gwenda Stewart balzò agli onori della cronaca, se si può dire, per essere stata coinvolta indirettamente nella inchiesta istituita da **Wiston Churchill** per esaminare il licenziamento di **Violet Douglas-Pennant**, il capo dei reparti femminili presso la *Royal Air Force*, a causa della sua impopolarità all'interno del servizio militare culminati anche con episodi di insubordinazione. La signorina Douglas-Pennant aveva mosso pesanti accuse, tra cui alcune a sfondo sessuale, all' *Hurst Park Camp* coinvolgendo il comandante del campo, il colonnello **Sam Janson**, e la stessa **Gwenda Glubb**. L'indagine si chiuse con un nulla di fatto, non potendo essere dimostrati i capi di accusa mossi dalla Douglas-Pennant. Gwenda in ogni caso si sposò successivamente, nel 1920, con il comandante Janson che, dopo la guerra divenne pure direttore della casa automobilistica Spyker.

Gwenda nel 1922

E proprio come signora Janson che Gwenda iniziò la sua carriera da corsa, sia pure su motociclette. Nel novembre 1921 guida una strana macchina a due ruote americana chiamata *Ner-a-car*, azionata da un motore monocilindrico e fornita del solo freno

posteriore, facendo registrare nuovi primati della categoria.

Nel 1922, migliora a Brooklands il record sul “doppio 12” ore alla guida di una **JAP Trump** 249 cc con una media di 44,65 miglia all'ora.

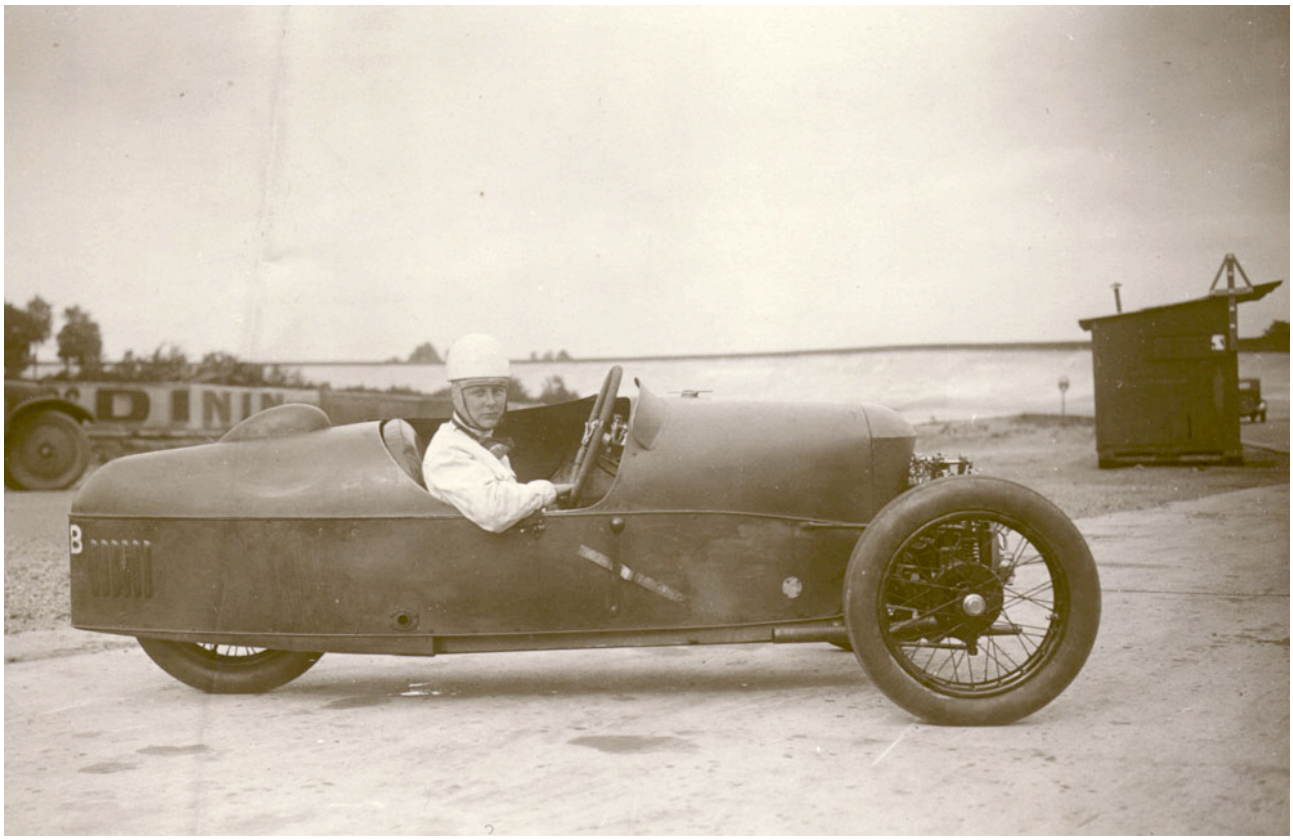
Da precisare che il termine “doppio 12” nasceva dal fatto che i residenti attorno al circuito avevano ottenuto tramite un'ingiunzione il divieto dell'uso della pista nelle ore notturne. Pertanto, qualsiasi corsa fissata su una percorrenza di 24 ore doveva essere effettuata in due sezioni distinte di 12 ore ciascuna da svolgersi esclusivamente nelle ore diurne.

Dopo il divorzio con Sam Janson, avvenuto nel 1923, l'anno successivo si sposò con il tenente colonnello **Neil Stewart**, Amministratore Delegato della *Trump Motorcycle Company*. Amanti della Francia, insieme vi si trasferirono presso la pista di **Montlhéry** di recente apertura appena fuori Parigi.

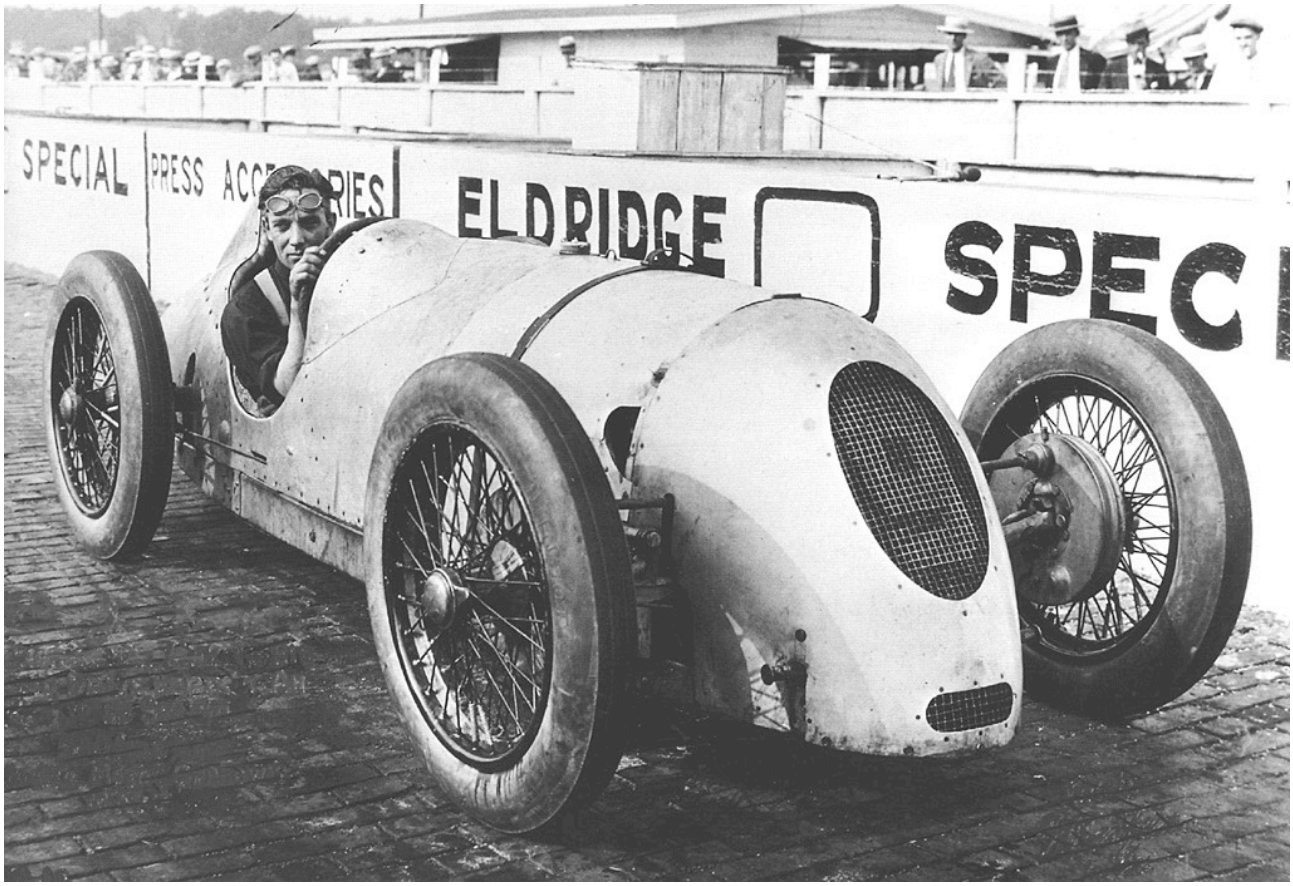
Nel 1925 riuscirono nel tentativo di battere nuovi records sulla lunghezza di 24 ore in sella a una **Rudge 350cc**. Al termine del tentativo avevano infatti infranto ben 21 record di moto sulla lunga distanza e ogni records relativamente alla loro classe di cilindrata.

Nel 1929 Gwenda conosce **Douglas Hawkes**, pilota e talentuoso ingegnere di inglese. Egli aveva preparato una monoposto Morgan speciale che venne utilizzata per conquistare un record mondiale sull'ora a Montlhéry.

Con la **Morgan** tre ruote, utilizzando due differenti motorizzazioni, riesce a battere ben 50 records nella classe J (cyclecars su tre ruote con cilindrata entro i 740 cc) e nella classe K (cyclecars su tre ruote con cilindrata entro i 1100 cc).



1930: Gwenda Stewart a Monthléry sulla Morgan



Douglas Hawkes alla 500 Miglia di Indianapolis del 1926

Ma nel 1929 Dougles Hawkes, dopo aver assistito alla edizione della 500 Miglia di Indianapolis (corsa alla quale aveva partecipato in precedenza nel 1922 e nel 1926), decise di acquistare una *Miller* a trazione anteriore per utilizzarla in Europa. A tale scopo si associò con Gwenda Stewart e suo marito Neil Stewart, per acquistarne un esemplare e la scelta cadde infine su una Miller Tipo 91 da 1500 cc a trazione anteriore già utilizzata dal pilota Phil Shafer.

Ormai obsoleta per le gare statunitensi, poteva invece ben figurare in Europa, venne modificata e impiegata inizialmente in qualche dimostrazione durante i tentativi di record effettuati con la Morgan.

Ma ormai Gwenda è in grado di battere anche i record per automobili, fissandone uno nuovo sulle 10 miglia nel dicembre 1930 con una media di 137 miglia orarie alla guida di questa Miller che era stata ribattezzata **Derby-Miller**.

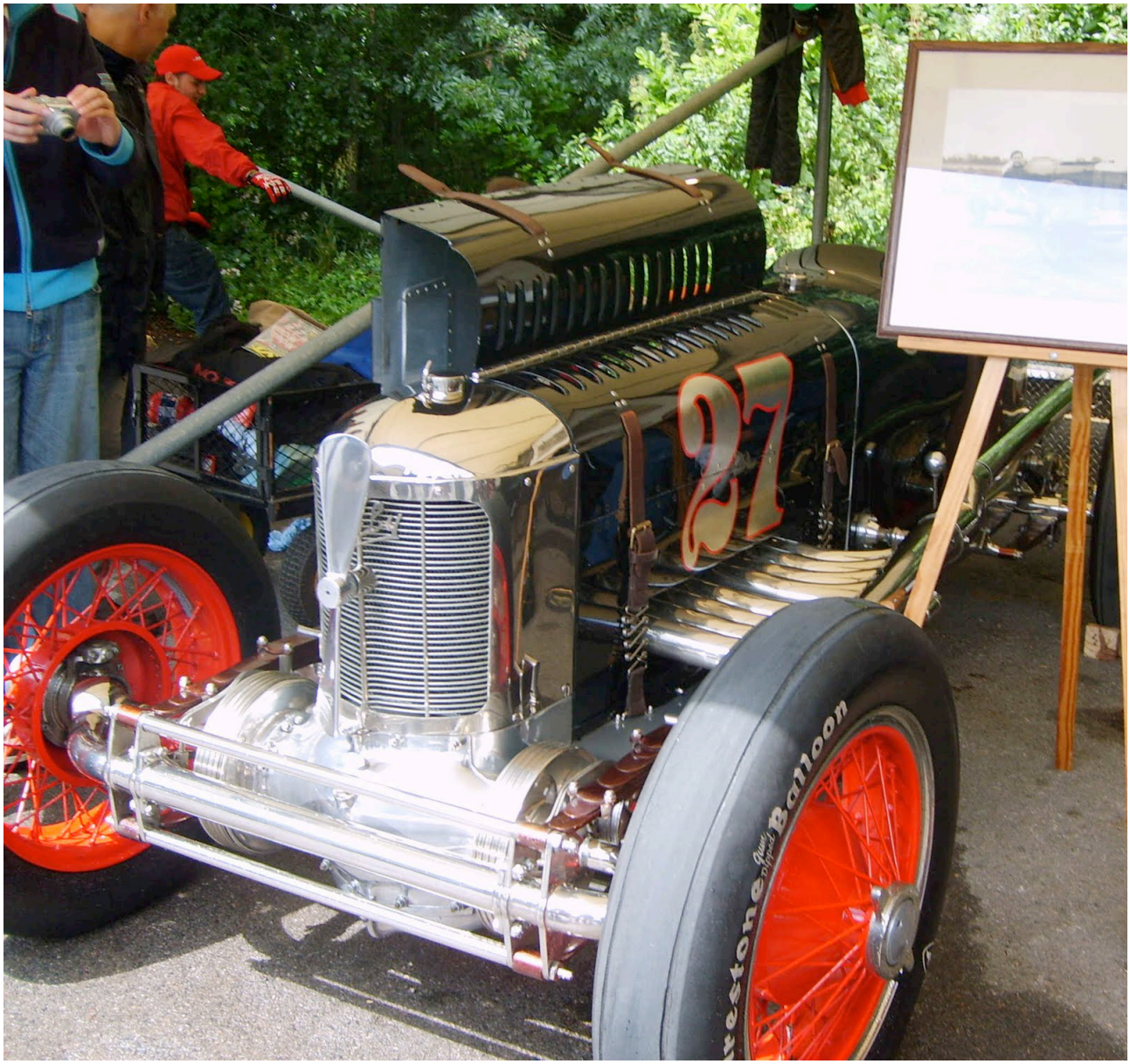
La denominazione di questa vettura è per certi versi controversa, la stessa stampa specializzata dell'epoca ha sempre contestato tale nomenclatura.

Indubbiamente essa aveva anche lo scopo di sfruttare le ottime prestazioni di questo mezzo per fare pubblicità indiretta alla Derby, la casa automobilistica che lo stesso Hawkes aveva rilevato finanziariamente nel 1930 anche con l'aiuto del suo patrigno Charles Kinisson.

Questa casa automobilistica si distinse per una produzione votata alla trazione anteriore, scelta tecnica che caratterizzò la marca in quegli anni. Ma nonostante un discreto carnet di

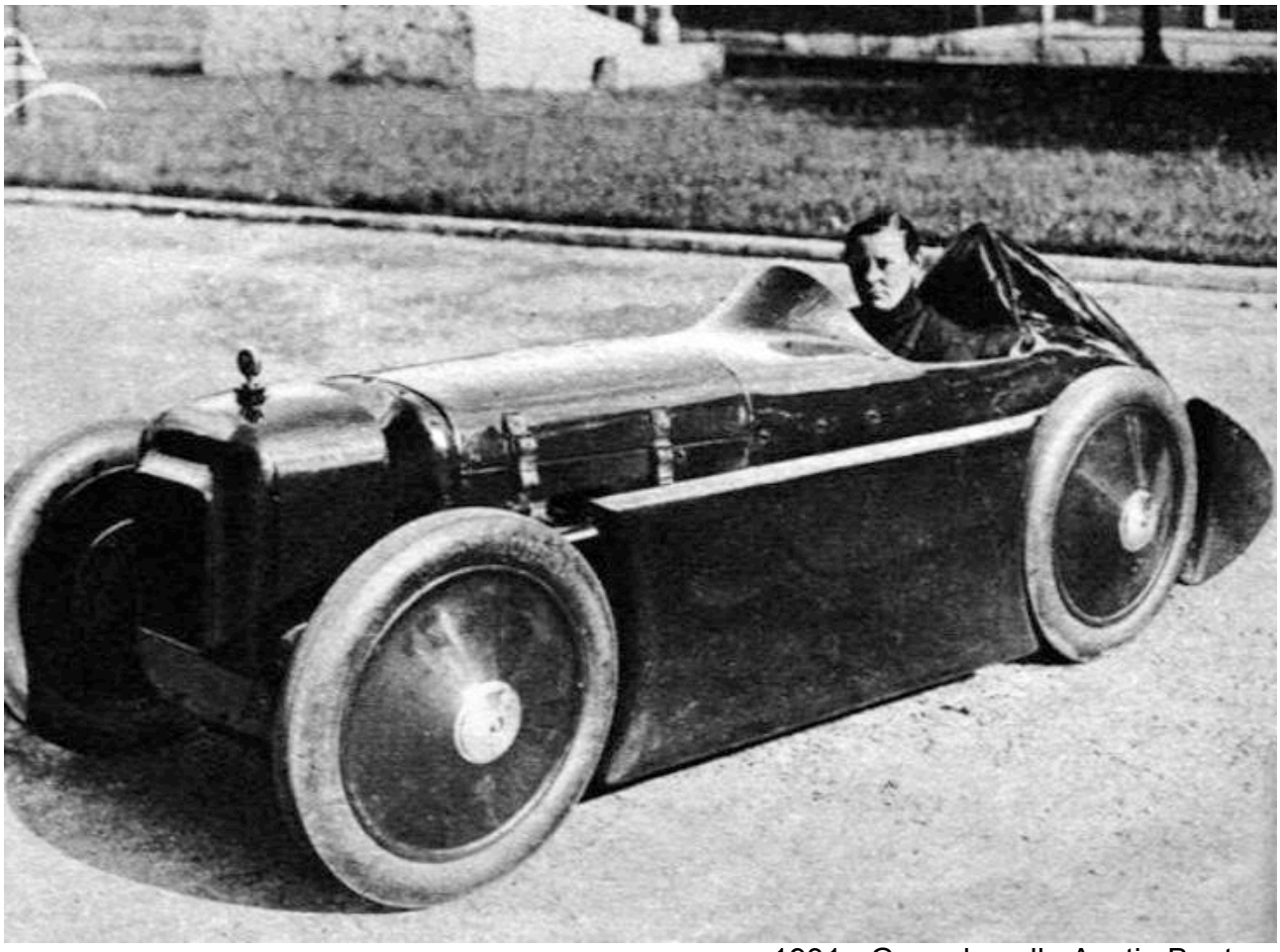
ordinazioni, la Derby ebbe sempre problemi finanziari anche per la volontà di esser presente nelle corse automobilistiche.

Tuttavia c'è anche da dire che a seguito di un incidente la vettura era stata modificata e se ne era stata aumentata anche la cilindrata, portandola a 2000 cc. Le prestazioni di questa vettura furono sicuramente molto migliori rispetto ai tipi originari americani e questo proprio grazie al lavoro di Hawkes in seno alla Derby.



La Derby-Miller

Gwenda venne anche assunta dalla **Austin** con lo scopo di riconquistare il record in classe H che la casa rivale MG era riuscita a registrare a Montlhéry col pilota George Eyston.
Le venne affidata una Austin 7 speciale e con essa si riuscì perfettamente nel tentativo battendo i records sui 5 km con 109,1 mph, sulle 5 miglia con 109,06 mph, sui 10 km con 109,5 mph, sulle 10 miglia con 109,06 mph, sui 50 km con 98.08 ed infine sulle 50 miglia con 98,43 miglia all'ora!



1931 - Gwenda sulla Austin Bantam

Nel 1930 l'ingegner Douglas Hawkes fece costruire dalla Derby una roadster da iscrivere al *Rally di Monte Carlo* da affidare alla Gwenda. Ha anche guidato a *Le Mans* nel 1934 (con Louis Bonne) e il 1935 (con Charles Worth) con una Derby L8 1100cc, non riuscendo tuttavia a terminare la gara in entrambe le occasioni (16 giri pari a 215.872 km nel 1934 e 87 pari a 1173.804 km nel 1935).

La sua attività comprese anche test sperimentali tra le quali una sessione di prove per la valutazione di speciali candele Bosh; in quell'occasione ebbe un pericoloso incidente per la perdita del controllo della auto in piena velocità che cominciò a zigzagare pericolosamente terminando infine la sua corsa impazzita ai piedi dell'anello. L'esito finale fu però fortunato: solo contusioni, lividi e un occhio nero, oltre al grande spavento per essere andata molto vicino alla morte.

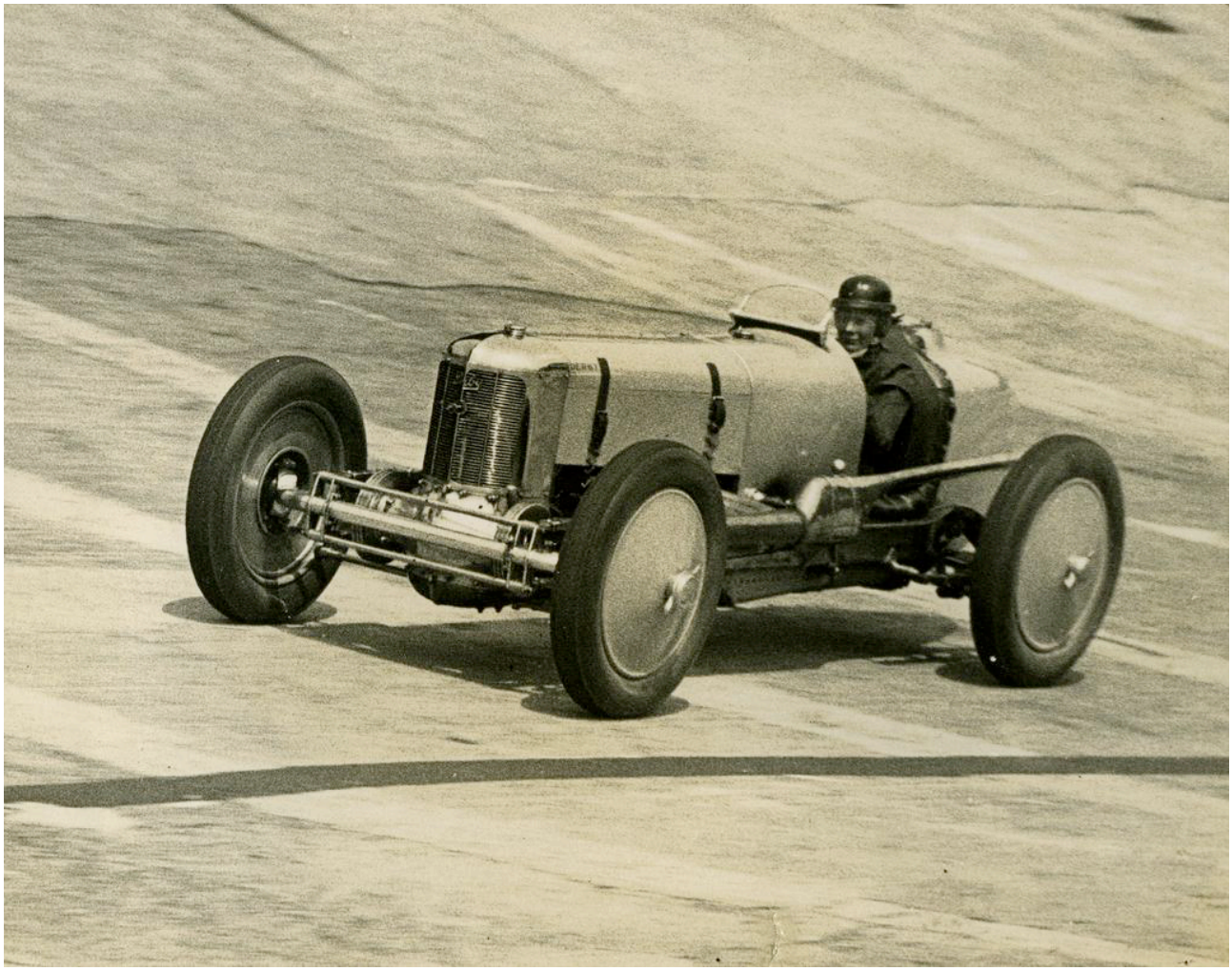
Gwenda tuttavia preferiva cimentarsi sui tentativi di record motoristici sentendo di poter competere ad armi pari in quel genere di sport automobilistico. Ma Hawkes aveva realizzato una **Derby-Maserati** per lei nel 1935 appositamente pensata per l'utilizzo in gare su strada.

Al *Gran Premio de Dieppe* in luglio dello stesso anno si ritirò al primo giro per un problema alla frizione e nel *Prix de Berne* (Voiturette Swiss Grand Prix), nel mese di agosto non riuscì ad ottenere un buon risultato classificandosi in ultima posizione venendo doppiata ben cinque volte in una gara 20 giri.

La Derby Maserati

Nel mese di agosto si tenne a Brooklands la sfida ai records femminili che vide competere Gwenda Stewart con l'altra famosa pilota dell'epoca **Kay Petre**.

Il sabato precedente al giorno della sfida vera e propria Gwenda aveva registrato una media di 130,17 mph (diventando la prima donna ad aver girato a oltre 130 mph) e la sera Kay con la sua Delage era riuscita a migliorare con 134,24 mph. A quel punto i giudici decisero che il lunedi entrambe avrebbero dovuto girare individualmente per aggiudicarsi il premio. Vinse Kay registrando una media di 134.75 miglia orarie mentre Gwenda si fermò a sole 133.67 mph anche a causa di un problema tecnico. Vittoria per Kay Petre quindi.



Gwenda Stewart nel 1935 a Broaklands sulla Derby.jpg

Il giorno dopo però Gwenda riuscì nell'impresa di migliorare ulteriormente il giro record con una velocità di 135,95 mph fissando anche il nuovo record del circuito di Brooklands per la classe E.

Analogamente ha anche ottenuto il record assoluto a Montlhery a 145,94 mph (234,68 kmh), primato che resistette per molti anni ancora.

Gwenda Stewart nel 1935 a Broaklands accanto alla sua Derby

1935 - Gwenda Stewart, Doreen Evans, Kay Petre, Elsie Wisdom

Nel settembre 1935 Gwenda partecipa alla *BRDA 500 di Brooklands* insieme al pilota **George Duller** e la sua Derby-Maserati ma ebbero un problema al cambio causato dal sollevamento delle ruote anteriori che aveva causato un fuorigiri, inoltre la vettura, pur capace di raggiungere le 150 miglia non potè essere messa a punto adeguatamente. La gara venne disputata con la Derby Miller ma anche in questo caso ci fu il ritiro per la rottura di un pistone.

Nel 1936 partecipa ad alcune gare con la Derby-Maserati modificata con un nuovo motore e irrobustimenti al telaio per irrigidirlo ma senza ottenere risultati significativi.

Sempre in quell'anno partecipa a Brooklands al *Drivers British Racing 500* alla guida di una monoposto **Duesenberg** con George Duller riuscendo ad ottenere un significativo settimo posto finale.

Nel frattempo la situazione economica della casa automobilistica Derby era ormai disperata e la società chiuse i battenti definitivamente nel 1936.

1937:Gwenda sulla E.R.A.

Nel 1937 Gwenda corre ancora qualche gara con una **ERA** ma soprattutto sposa Douglas Hawkes ed entrambi lasciano la Francia per tornare in Inghilterra.

Durante la seconda guerra mondiale Douglas e Gwenda lavorano presso la *Brooklands Engineering Company* concentrata nell'attività di produzione bellica con la costruzione di pistoni e valvole per i motori aeronautici; Gwenda inoltre aderisce come ausiliaria al servizio di ambulanze londinese.

Derby Maserati del 1934

Al termine del conflitto mondiale i due acquistano un yawl, battezzato *Elpis*, per raggiungere le isole greche e poi viaggiare a lungo per il Mediterraneo. Douglas Hawkes muore nel 1974 all'età di 81 anni e Gwenda nel 1990, il 27 maggio, all'età di 96 anni.

Paolo “Baldi” Baldinotti

L'UNIVERS AUTOMOBILE

Gwenda Stewart
Après vous, madame

Conductrice d'ambulances sur le front oriental à la fin de la Grande Guerre, pilote de motos, de cyclecars Morgan, d'automobiles, de la Derby-Miller de record, entre autres choses, Gwenda Stewart a vécu comme elle a piloté : à pleins gaz.

Comme son frère sir John Bagot (plus connu sous le nom de Glubb Pacha, chef de la Légion arabe de Jordanie, mort en 1986), Gwenda Stewart a eu une vie aventureuse axée sur autre chose que la guerre : les sports mécaniques.

Les débuts à Brooklands

Gwenda se fait connaître des milieux sportifs anglais en pilotant des motos et des tricycleclecars de record après la Grande Guerre. Gwenda Janson (nom de son premier mari) fait parler d'elle dès 1922 sur l'autodrome de Brooklands, où elle bat, au guidon d'une moto Trump-JAP 250 cm³, le record des deux fois 12 h (il est interdit de tourner la nuit à Brooklands). Devenue Gwenda Stewart par son remariage, elle utilise ensuite des motos Rudge, Terrot et JAP, puis des tricyclecars Morgan préparés par Wallace Douglas Hawkes, patron de la Brooklands Engineering Co, firme spécialisée dans les préparations mécaniques. Hawkes s'installe en France vers 1924 pour profiter des avantages du nouvel autodrome de Montlhéry, praticable à partir de 1925 de jour comme de nuit. Gwenda, qui l'accompagne, bat également des records à Arpajon, avec un Morgan à moteur JAP (189,9 km/h), puis le record de l'heure à Montlhéry avec la même machine (160 km).

Gwenda Stewart, plus connue sous ce nom, celui de son deuxième mari, fit parler d'elle dans les années vingt et trente en battant plusieurs records en moto, en tricycleclecar Morgan et au volant d'une Miller

Un pied en Angleterre...

En 1930, Hawkes, disposant de capitaux, devient le patron de la firme Derby de Courbevoie. La

DES MÉSAVENTURES

En route pour prendre le départ du Monte-Carlo au Portugal le 21 janvier 1934, la Derby V8 de Gwenda Stewart cassa à Chartres et dut revenir à Courbevoie. Enfin prête, elle rejoignit le polat de départ, Valencia del Porto, non sans perdre une roue en Espagne près de Vigo. Pour se faire dépanner, Gwenda Stewart dut parcourir à pied et de nuit 14 km de route espagnole. La voiture n'arriva qu'au matin du 21 janvier, non réparée et trop tard pour prendre le départ. Elle partait à rejoindre Monte-Carlo le jour de l'arrivée... des autres !

GÉO HAM

Artiste illustrateur spécialisé dans l'automobile et l'aviation, Georges Hamel – dit Géo Ham – fut recruté par Louis Villeneuve (qui avait financé la voiture) pour copiloter une des deux Derby V8 engagées aux 24 Heures du Mans 1934. Tenant mieux le crayon que le volant, inexpérimenté, il eut un petit accident aux essais. En course, il ne respecta pas les consignes de Hawkes, roula trop vite, puis trop lentement, et finalement se plaignit de la commande de boîte. Son coéquipier abandonna ensuite, piston cassé.

petite société française, constructeur de cyclecars et de voitures de sport, vient de perdre son patron des suites d'une intervention chirurgicale. Malgré une conjoncture peu favorable (krach boursier de 1929 et mévente des petites automobiles sportives issues des cyclecars), Hawkes investit dans l'affaire avec l'aide d'autres capitalistes britanniques, dont son beau-frère, Charles Knisson. Hawkes a aussi pour associée et pilote Gwenda Stewart. Avec son aide, il développe l'exportation des Derby outre-Manche. Dès lors que Hawkes contrôle Derby, Gwenda Stewart va travailler pour cette entreprise tout

Gwenda Stewart signa ses records les plus spectaculaires au volant d'une Miller 91 (1,5 litre à compresseur), qui servit à promouvoir les Derby à traction avant construites à Paris.

en poursuivant des activités sportives destinées à promouvoir la marque et ses modèles d'avant-garde, notamment les types à traction avant. La pilote achète une 8 cylindres Miller traction avant de 1 500 cm³ avec laquelle, plus tard, elle s'attaquera au record du tour de Brooklands catégorie Dames, qu'elle battra en 1935 à 223 km/h.

...et un autre à Montlhéry

Au début de l'année 1930, sur l'autodrome parisien, Gwenda Stewart signe quelques records avec une Vernon Derby à moteur CIME 6 cylindres 1500 en tournant 24 h à 105 km/h de moyenne. La Miller 91 qu'elle vient d'acheter est ramenée à Courbevoie, où, avec l'aide de l'ingénieur Lepicard, qui met au point pour la marque une nouvelle voiture à traction avant, elle est modifiée et préparée en vue de battre des records sous la marque Derby-Miller. Son moteur est porté à 1 670 cm³ et délivre 200 ch avec compresseur. Afin de parfaire l'analogie, la voiture reçoit un radiateur de Derby qui ne trompe personne et encore moins la presse, qui dénonce la supercherie. Néanmoins, Gwenda Stewart signera jusqu'en 1934 quelques performances spectaculaires, destinées à souligner les qualités de la traction avant, et établit le record du tour à Montlhéry à près de 238 km/h. La production en petite série de la Derby traction avant démarre en 1932 et Gwenda Stewart roule dans un cabriolet carrossé par Henri Chapron.

Intrépide mais modeste, Gwenda Stewart avouait privilégier les records parce qu'ils « ne demandaient pas de grandes qualités de pilotage ». Dans les années quatre-cinq, à plus de 80 ans, elle reliait Athènes (où elle résidait) à Londres par la route au volant d'une 2 CV Citroën.

Monte-Carlo et Le Mans

La Derby traction avant étant sous-motorisée, l'ingénieur Lepicard conçoit une voiture plus ambitieuse, toujours à traction avant mais à moteur V8 de 2 litres. Pour en assurer la promotion, un roadster est engagé à l'édition 1934 du Rallye de Monte-Carlo, piloté par Gwenda Stewart accompagnée du mécanicien Robert Thiéry. Pas prêt le jour du départ, il ne participe pas à la compétition. Deux voitures sont engagées aux 24 Heures du Mans 1934. La n° 16 est confiée à Louis Villeneuve et Géo Ham, la n° 18 à Gwenda Stewart et Louis Bonne, metteur au point chez Derby. Cette n° 18, pilotée par Gwenda, abandonne après 216 km. Cette dernière voiture est de nouveau préparée pour les 24 Heures 1935, où elle court sous le n° 19, copilotée par Gwenda Stewart et Charles Worth. Cette année-là, dix conductrices prennent le départ. Gwenda Stewart, victime d'une casse de moyeu, abandonne après avoir parcouru 1 173 km. ■

LA BAGUE AU DOIGT

Financièrement exsangue, Douglas Hawkes liquida l'affaire Derby en 1936 et rejoignit l'Angleterre avec Gwenda Stewart, qu'il épousa en 1937. Celle-ci fit construire une seconde Derby monoplace avec un moteur Maserati 1500 à compresseur et transmission Derby, avec laquelle elle allait encore battre quelques records à Brooklands.

GPX.it