

Kay Petre

Nata in Canada, ma residente in Inghilterra, Kay Petre divenne molto presto una delle stelle da corsa del circuito di Brooklands. Le gesta di questa “4'10” Speed Queen” ebbero grande risonanza all'epoca, anche se oramai è rimasta una figura relativamente sconosciuta nella storia delle corse.

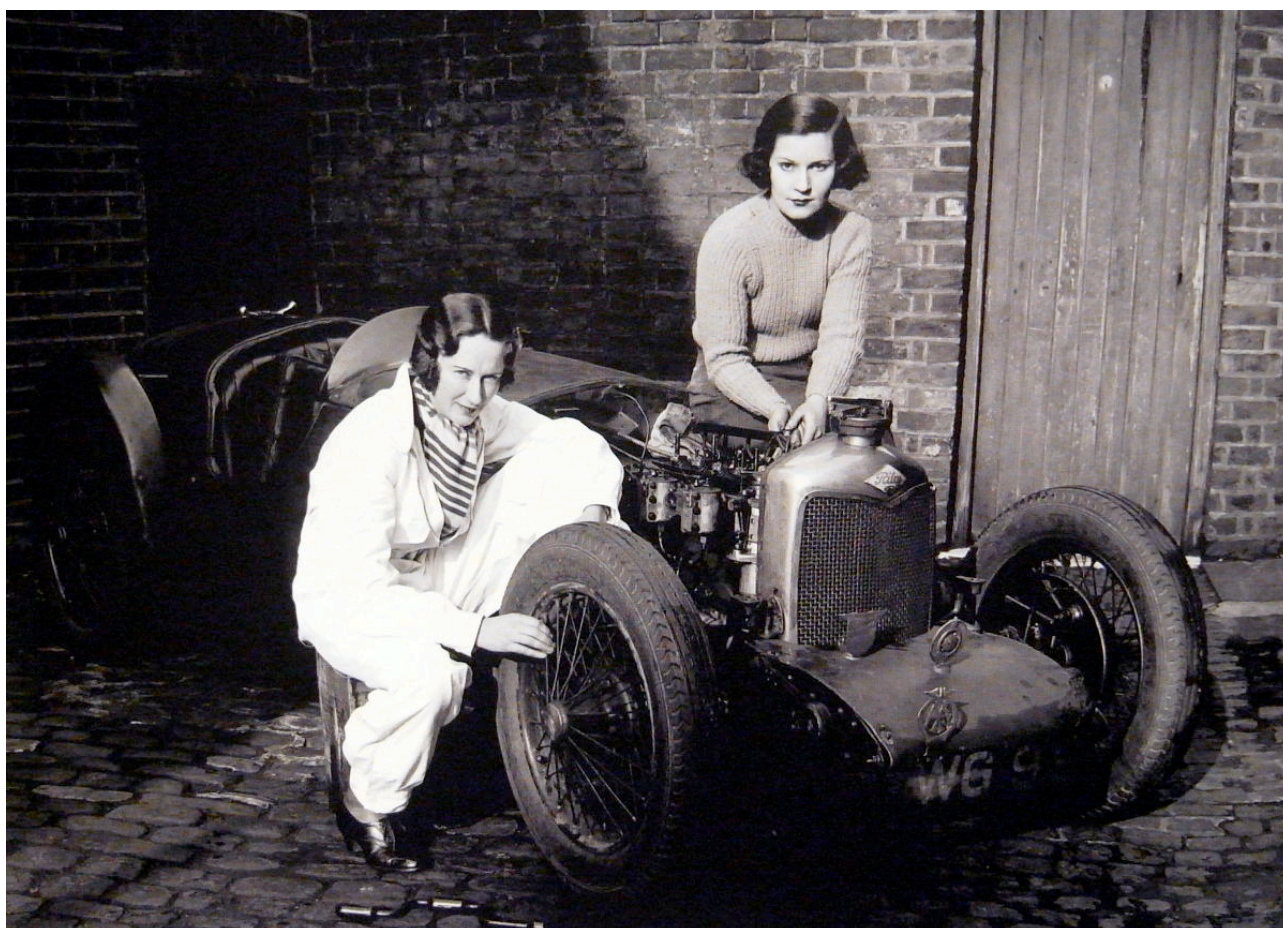


Nata Kathleen Coad Defries nel 1903, si trasferisce in Inghilterra nel 1930, dopo il suo matrimonio con inglese Henry Petre, un appassionato aviatore che utilizzava frequentemente il campo d'aviazione di Brooklands. Molto sportiva e piuttosto competitiva, soprattutto nel pattinaggio su ghiaccio, Kay riceve la sua prima auto dal marito come regalo di compleanno, una Wolseley Hornet Daytona Speciale. Dopo alcune lezioni ricevute da un amico di famiglia, la sua carriera agonistica inizia subito con un terzo e un secondo nelle sue prime due gare disputate.

Per un paio di stagioni continua con la piccola Wolseley, anche se in varie occasioni ha la possibilità di utilizzare in pista anche altre vetture; avvenente e simpatica, non aveva difficoltà ad avere offerte le vetture o ricevere consigli di guida da altri guidatori più esperti.

Nel 1933, Kay acquista la sua prima vera auto da corsa: una Bugatti due litri di cilindrata, adattandosi ad essa piuttosto velocemente e ottenendo lusinghieri risultati nelle corse di regolarità ad handicap svoltesi a Brooklands.

Proprio con questa vettura affronta anche il circuito di Brooklands Mountain, un tracciato più recente e ben più ostico rispetto all'originale ovale. La prima corsa riservata alle Ladies risulta appannaggio della Kay, poiché la vincitrice Rita Don su Riley, pur ignara, venne squalificata per la presenza di un dispositivo illegale, montato dal fratello Freddie Dixon, che consentiva il controllo dell'accelerazione dal sedile del meccanico.



Ottobre 1933: Kay Petre e Joan Richmond accanto ad una Riley

L'inganno e le polemiche sembravano esserle lontane invece, tanto che Kay divenne presto la beniamina dei media che la consideravano del tutto estranea ai fatti.

Nel 1934 fa parte del Light Car Club Relay di Brooklands, dove deve confrontarsi con vetture più potenti utilizzate dagli altri associati.

Rivali acerrimi della squadra Singer sono quelli della MG che nel settore al femminile vanta nomi quali Irene Schwedler, Margaret Allan e Doreen Evans.

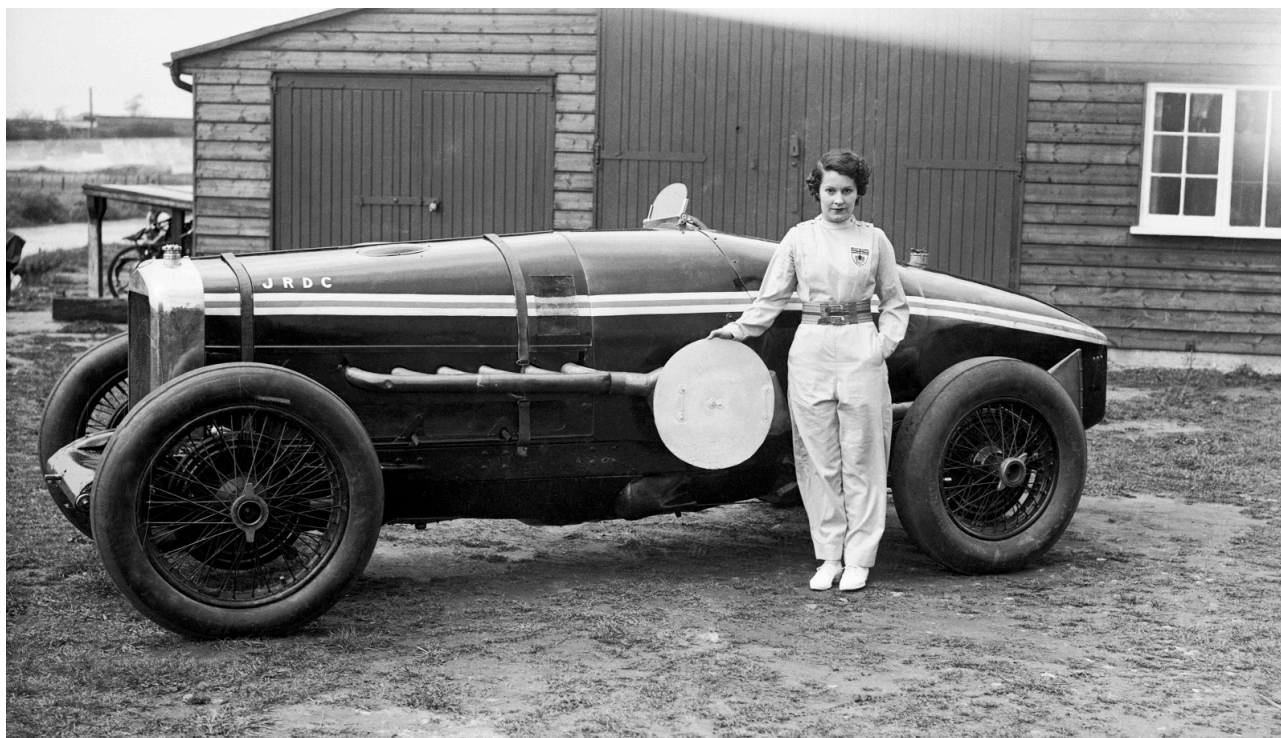
Entrambi i teams sono in competizione per il premio delle "Ladies", che normalmente porta all'ambito invito alla 24 Ore di Le Mans.

I preparativi per la gara erano in corso quando un componente del team Singer trova una copia della strategia di gara e pit note del team MG. Durante la gara, un componente tenne d'occhio quindi il box rivale interpretando con successo tutti i loro segnali, permettendo alla squadra Singer composta, oltre alla Kay, da Sheila Tolhurst e Eileen Ellison, di competere con successo.

Quando però, per una serie di problemi a vetture che ricoprivano le prime posizioni, mutò l'ordine dei piazzamenti della squadra, il team boss rivale Sammy Davis della MG, pensò di approfittare di una lacuna nell'interpretazione del regolamento secondo il quale il Premio delle "Ladies" non potesse essere assegnato ad una equipe finita nei primi tre posti. A questo punto le pilotesse del team Singer furono fatte retrocedere appositamente in modo da terminare al quinto posto, assicurandosi così il Premio delle Dame senza alcuna possibilità di reclamo.

Kay approdò alla Le Mans di quell'anno, al volante di una Riley dell'Ulster, il suo co-pilota era Dorothy Champney, un'altra assidua frequentatrice di Brooklands.

L'edizione di quell'anno si caratterizzò per velocità molto più elevate rispetto al passato e un certo numero di vetture più potenti ebbe problemi, sia di tipo meccanico sia legati ad incidenti. Kay e Dorothy disputarono invece una gara senza inconvenienti, mantenendo una media costante di circa 60 mph, e raggiungendo felicemente il traguardo, consentendo alla squadra di avere un premio speciale per aver portato a termine la corsa con tutte le vetture iscritte.



Una delle foto più belle di Kay la ritrae accanto alla mastodontica Delage 1924 V12, una vettura appartenuta a John Cobb. Per raggiungere i pedali della vettura, questi avevano dei blocchi di legno che sono rimasti installati fino a quando la vettura è stata venduta qualche anno dopo.

Nel frattempo l'attività alla guida comprese anche una serie di tentativi di record riuscendo a segnare alcuni nuovi a Brooklands con una Bugatti appartenente a Dick Shuttleworth e iniziando la sua sfida ai record di velocità femminili sul circuito esterno avendo come principale antagonista Gwenda Stewart.



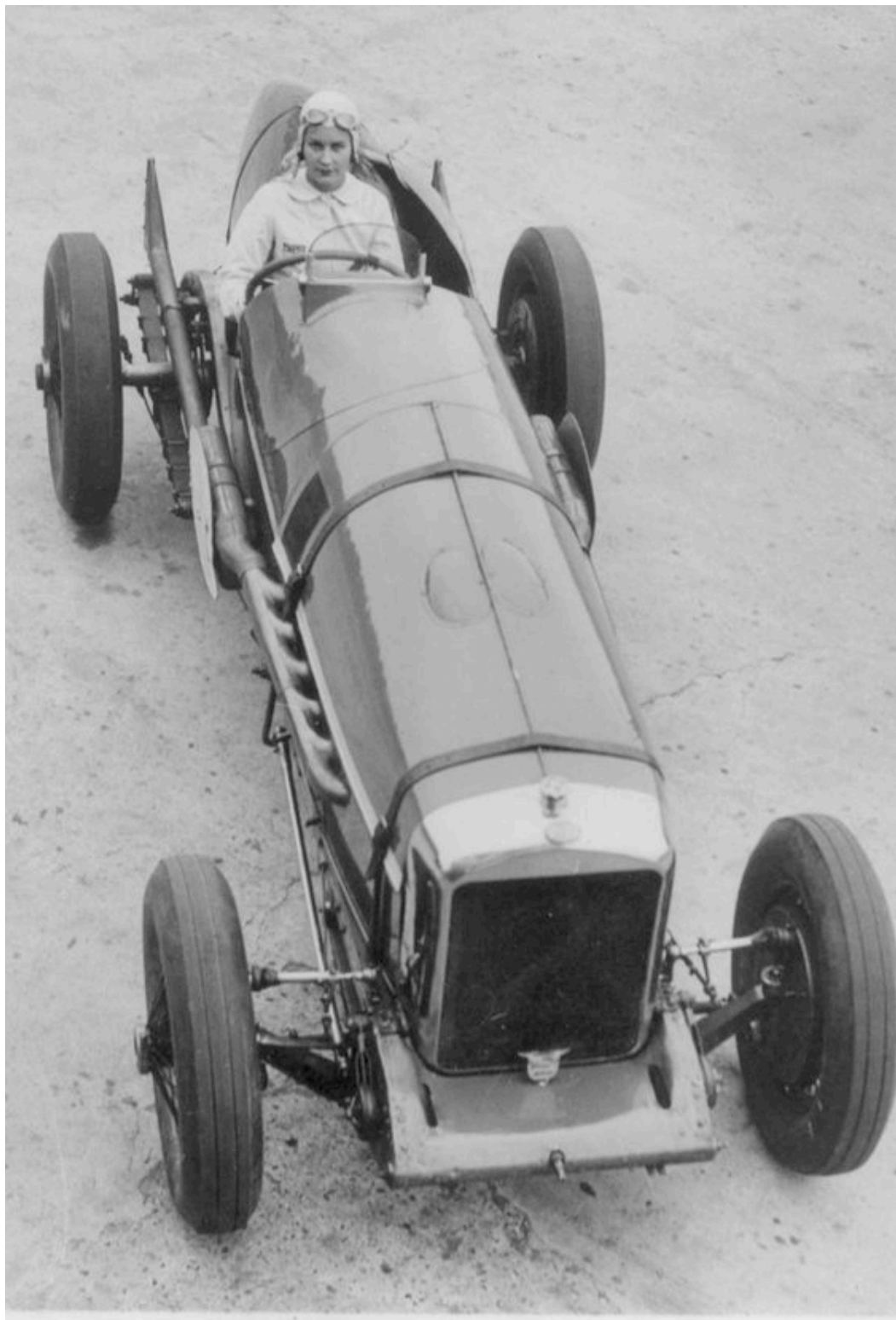
1935 Gwenda Stewart, Doreen Evans, Kay Petre, Elsie Wisdom

Gettò il guanto di sfida agli altri contendenti il 26 ottobre 1934, facendo segnare 129,58 miglia all'ora su un giro lanciato. Il record rimase valido fino all'agosto del 1935, quando Gwenda riuscì a stabilire un nuovo primato leggermente più rapido. Per non essere da meno, Kay Petre balzò immediatamente dentro la sua Delage battendo nuovamente il record quello stesso giorno, fissandolo alla media di 134,75 mph. Questa è stata la prima volta che un pilota donna riuscì a guadagnare il Premio Brooklands per aver fatto segnare un giro oltre le 130 mph.

Tre giorni più tardi la stessa Gwenda, guidando la sua speciale Derby-Miller, si aggiunse a questo esclusivo club, segnando 135,95 mph e fissando un nuovo limite record.

Kay accettò la sconfitta con sportività tornando alle corse più tradizionali. Bisogna tener conto che in quel periodo il record assoluto di Brooklands non era molto più alto; la famosa Napier-Railton era riuscita a segnare una velocità massima di circa 143 mph e detiene tutt'ora tale record.

Anche se la sfida con Gwenda Stewart era terminata sfavorevolmente, Kay ha continuato a battere altri record nel 1935. Registra infatti il nuovo primato per "Ladies" nella corsa in salita Shelsley Walsh, guidando la sua nuova fiammante White Riley. Questa macchina non era più grande e più potente della vettura che utilizzava in precedenza, ma risultò comunque un buon acquisto. Con essa ottenne un buon terzo posto in una gara di montagna e una vittoria sul circuito di Brooklands Mountain l'anno successivo.



1924 Kay Petre nella mastodontica Delage 10.5 V12

Il nuovo tentativo che Kay e Elsie "Bill" Sapienza portarono alla Le Mans di quell'anno, con una Riley, non fu fortunato per la scarsa affidabilità del mezzo. La coppia riuscì a percorrere solamente 38 giri prima che cedesse il motore.

Ebbe una sfortuna analoga alla guida di una Alta 8C, appartenuta precedentemente a Dudley Benjafield, pilota che faceva parte degli eccezionali "Bentley Boys", alla 500 miglia di Brooklands.

Con altre vetture ebbe invece più fortuna: con una Delage conquistò un terzo posto al Meeting di Pentecoste a Brooklands e vinse una corsa ad handicap con una Bugatti.

La stagione 1936 è stata altalenante. Kay non ha potuto concludere il Trofeo Internazionale a Brooklands al volante di una ERA, una macchina che non amava particolarmente.

Concorrendo con Bill Wisdom una 500 miglia subì un altro ritiro, pur con la sua notoriamente affidabile Riley che ebbe invece una avaria ad una valvola; e ancora in un'altra importante gara a Donnington si ruppe un tubo spruzzando pericolosamente olio bollente in giro, per fortuna senza conseguenze per la pilota.

Meno drammatico, ma ancora deludente è stata la sua partecipazione in Irlanda al Tourist Trophy di Ards. L'accordo prevedeva inizialmente di condividere la guida di una BMW con il principe thailandese Bira, che aveva fatto il suo nome. Purtroppo alla fine, i suoi servizi non si rivelarono più necessari e Kay non poté far altro che assistere a bordo pista la gara.

A salvare in qualche modo il bilancio finale della stagione fu la vittoria al Mountain su una White Riley, che le aveva consentito anche un nono posto nel Gran Premio della montagna, a inizio stagione.

1937 è stato un anno senz'altro più emozionante.

E' iniziato con un viaggio in Sud Africa per la locale stagione di Gran Premi, ma la sua Riley 1.5 litri palesò problemi di motore che le impedirono di ben figurare.

La delusione in pista è stata però mitigata dall'emozione di conoscere Bernd Rosemeyer, il leggendario pilota svizzero della Auto Union. La loro amicizia le consentì pure di provare una Auto Union C, un mostruoso e avveniristico mezzo dotato di un poderoso V16 da 6 litri. Naturalmente, tutto questo alimentò le voci di una relazione romantica tra i due. Voci nettamente negate dalla moglie di Rosemeyer, l'aviatrice Elly Beinhorn, che sempre ha parlato bene di Kay.



Kay Petre e la Auto Union

Tornata in Inghilterra, Kay diventa membro del team di Austin guidando questa vettura a valvole laterali di soli 500cc, mostrando tutto il suo coraggio anche contro macchine più potenti.



1937 Kay Petre – Austin 7 del team Petre Hadley & Goodacre

Austin divenne quindi la sua marca abituale, guidandola in varie corse tra le quali Le Mans, dove ha condiviso una Austin Seven Grasshopper con G. Mangan senza però terminare la gara. In altre corse riuscì ad ottenere lusinghieri risultati,

Alla 100 miglia Coronation di Donington fu quinta assoluta e più tardi nella stagione ottenne un altro quinto sulla stessa pista. Ha anche battuto il proprio record del 1935 Shelsley Walsh, in un altro tentativo.

Guida con P. Stephenson alla XVI 12 Ore di Donington, anche se contro auto molto più grandi e potenti, risultando quinta nella classe fino ad un litro.

Torna a Brooklands, correndo una gara e occupando anche il secondo posto, quando il cedimento di un tubo di olio, in maniera del tutto analoga a quanto avvenuto con la Riley l'anno precedente. Anche in questo caso però non ci furono conseguenze fisiche per la pilota. La stagione continua con un altro ritiro dovuto ad un problema al carburatore durante l'Empire Trophy.

Il 1937 è l'anno in cui purtroppo termina la carriera agonistica di Kay.

Durante le prove della 500 Miglia di Brooklands, è coinvolta in un terribile incidente nel quale riesce tuttavia a salvarsi la vita. Reg Parnell che procedeva più in alto sul banking, perse il controllo della sua auto scivolando in basso e urtando l'Austin Seven della anglo-canadese coinvolgendola in una terribile carambola. Kay subisce gravi ferite alla testa con grave pericolo per la sua vita.

Dopo essere stata in coma per un paio di giorni e sottoposta ad un intervento chirurgico alla testa e al viso, riesce a recuperare bene, pur lamentando la paralisi permanente di un lato del viso.



L'incidente di Kay Petre

Dopo il suo recupero, Kay ha fatto una apparizione finale a Brooklands nel 1938, alla guida della White Riley. Che si trattasse di una gara effettiva o, com'è più probabile, soltanto di alcuni giri dimostrativi non è del tutto chiaro ma ricevette gli applausi e l'entusiasmo dalla folla presente che ha sempre continuato a seguirla con affetto.





1938: Il ritorno di Kay

In quel periodo promosse una campagna a favore di Reg Parnell per vedergli restituita la licenza di corsa che le autorità gli avevano revocato ritenendolo colpevole per l'incidente, anche se la stessa Kay non lo aveva mai ritenuto responsabile. Tale campagna ebbe infine successo in quanto Parnell poté nuovamente stringere un volante da corsa.



Dopo il ritiro dalle competizioni su circuito, Kay non poteva comunque lasciare l'automobilismo completamente e difatti prese a partecipare a gare rally, prima come navigatrice per il Team Singer, poi alla guida con le Austin, a volte utilizzando una Grasshopper.



Ha gareggiato in Inghilterra e in Europa, prediligendo più di tutti il Rally Alpino. Uno dei suoi co-piloti è stata la pilota da corsa francese Anne-Cecile Rose-Itier, con la quale ha partecipato al Rally di Monte Carlo.

Infine Kay Petre inizia una seconda carriera come giornalista di automobilismo, che continuò anche dopo la seconda guerra mondiale.

Infine entrò a far parte del team di progettazione della Austin contribuendo alla scelta dei colori per gli interni della Mini e di altri modelli della casa automobilistica inglese. Il marito Henry Petre muore nel 1962. Kay, mai risposatasi, abitò a Londra, dopo un breve soggiorno nel Canada. Rimase sempre interessata di motorsport e partecipò ai meeting motoristici. Morì, all'età di novantuno, nel 1994.

Paolo "Baldi" Baldinotti