

affermarsi i valori di un indovinatissimo rapporto peso-potenza e di un perfetto assetto generale di una vettura, anche all'infuori della potenza assoluta.

Cabianca è stato un protagonista di primo piano ed il suo magnifico record sul giro è assai significativo. Franco Cortese, in annata particolarmente sfortunata, ha visto la sicura vittoria sfuggirgli all'ultimo giro, dopo una corsa in cui la sua classe ed il suo mestiere avevano potuto dimostrarsi in pieno, assieme alle innegabili doti della sua Frazer Nash, per una fortuita rottura di un fusello.

Bonetto ha, con maggiore fortuna, ripetuto all'arrivo la emozionante e

patetica scena che già moltissimi anni or sono, aveva veduto Antonio Ascari perdere la Targa a pochi metri dall'arrivo. E' per altro un'apparente incongruenza del regolamento, il fatto che mentre è assolutamente proibito ai terzi di spingere una vettura sul traguardo, sia altrettanto ammesso che i terzi aiutino questa stessa vettura lungo il percorso a rifornirsi di carburante da un'altra macchina infortunata, senza incorrere in penalità.

La Targa Florio è passata e dobbiamo pensare assieme all'amico Vincenzo Florio all'avvenire della sua corsa che nel suo nome è divenuta patrimonio indispensabile della grande tradizione automobilistica mondiale.

G. L.

Le impressioni sulla 26^a Targa Florio

Un dramma ed un trionfo sono la conclusione di questa arroventata 36. Targa Florio che si è svolta nell'atmosfera infocata di una moltitudine di spettatori ed ancor più infocata da un sole veramente estivo ed implacabile.

Il dramma fu quello di Cabianca e la sua O.S.C.A.; di Cortese e della sua Frazer Nash; il trionfo quello di Bonetto e dei suoi due compagni Valenzano e Anselmi che componevano la squadra ufficiale della Lancia. Ma perchè questa clamorosa vittoria dei tre piloti della Casa torinese si concretasse e assumesse la misura e le proporzioni trionfali indicate dalla classifica, quale lotta e quale tremenda corsa hanno dovuto superare i tre magnifici alfiere della Lancia!

Mai, forse, nella ormai pur lunga storia, la Targa Florio ha registrato una serie di sorprese e di colpi di scena così eccitanti, quante quelle che hanno resa elettrizzante questa trentaseiesima edizione. Si sapeva che la competizione avrebbe avuto una fisionomia di allietante incertezza e che un gruppo di favoriti si imponeva per

qualità meccaniche e per valore di piloti. Questa incertezza per altro assunse aspetti impreveduti e di grande commozione nel finale della durissima battaglia nel momento in cui la folla si affrettava a salutare con una calorosa ovazione la vittoria di Felice Bonetto. A poco più di cinquanta metri dalla linea bianca dell'arrivo, la Aurelia due litri si fermava ed a nulla valevano gli sforzi e le manovre del pilota, perchè la macchina riprendesse la marcia e superare il breve tratto in salita della pista per tagliare il traguardo. Gli incitamenti assordanti della folla, lo spasimo dei meccanici e dei tecnici della Lancia, esprimevano allo sfortunato ed estenuato Bonetto l'appassionato desiderio di tutti perchè il motore riprendesse a battere i suoi colpi e bruciasse il breve tratto che, come è noto è in salita. Si ebbe subito la sensazione che nel serbatoio della Aurelia si era esaurita l'ultima goccia di carburante e fu allora che Bonetto, sospinto ed incitato dalla folla e da quanti gli si erano fatti vicini, tentò di spingere

a braccia la macchina che, però, raggiunse la linea di traguardo soltanto a colpi di messa in moto elettrica, tra un delirio impressionante.

Tutto questo doveva costare all'alfiere della Lancia cinque preziosi minuti, mentre Cortese era lanciato nel disperato tentativo di inseguire il pilota di punta della Lancia. Ma il ritardo nel vincitore della Targa Florio 1951, irrimediabilmente fermo al 27. chilometro (bivio a Caltavuturo)



Una simpatica espressione del Comm. Vincenzo Florio, l'intramontabile animatore dell'automobilismo siciliano. A lui si deve la rinascita della Targa Florio, la fascinosa prova che attraverso le due prime edizioni va avviandosi a riprendere quel posto che giustamente le compete nel quadro dello sport automobilistico internazionale.

per la rottura del fusello della ruota anteriore destra, tolse a Bonetto l'incubo della sconfitta, ed il trionfo in questa combattuta « Targa » lo ripagò per quei minuti così paurosi e così drammatici vissuti poco prima.

Ho descritto l'incandescente finale della corsa perchè nell'episodio, che ricorda quello di Antonio Ascari nel 1924, si inquadra tutta la movimentata giornata. E di episodi elettrizzanti la corsa siciliana del 29 Giugno ne fu ricca e ne offri, si può dire, giro per giro. Ma siccome la « Targa » per tradizione, ma soprattutto per il percorso, designa il pilota e la macchina vittoriosa solo allo scadere dell'ultimo giro, era logico che anche nella edizione del 1952 la consuetudine venisse rispettata.

Il Circuito delle Madonie, in fondo non ha detto nulla di nuovo anzi ha nettamente dimostrato che questa corsa ritornata, per l'energia decisa di Vincenzo Florio ed aggiungo pure, a furor di popolo, sul suo naturale percorso del circuito delle Madonie, va considerato fra le più estenuanti e le più impegnative che esistano.

Chi la disputa per la prima volta e



Il villaggio di « Floriopoli » che ha sostituito quello di Cerda costituendo un nuovo caratteristico motivo nel paesaggio della zona.

giunge in fondo ne rimane sbalordito e sbigottito ma, subito sente il bisogno di dichiararsi lieto e di manifestare la propria soddisfazione per avere superata una Targa Florio.

Quali le cause dei ritiri di Bracco di Levegh di Cortese e di Cabianca che erano considerati tra i favoriti della vigilia? Senza dubbio ha avuto una eccessiva influenza per il biellese e per il francese la strapotenza delle loro vetture in rapporto al tracciato delle Nazioni. Tanto la Ferrari 4100 cmc. quanto la Talbot 4500 cmc. con la loro esuberante potenza hanno rivelato in questa loro esuberanza il loro punto debole sulle strade della Targa. Tenere a bada gli eccessivi cavalli di queste macchine non era facile impresa per i piloti e diventava sovrumana nelle accelerazioni, nella tenuta della strada e nelle sollecitazioni. Si deve pure aggiungere per Bracco, che prese il via in non perfette condizioni fisiche.

Per Cabianca invece, che per sei giri tenne il comando conducendo con impareggiabile impeto e con vigoroso slancio la O.S.C.A. 1350 cmc., il dramma si profilò improvviso quasi al termine del sesto giro, a Bonfornello, a causa della rottura di un semiasse. Tanto è stata impreveduta questa eliminazione del valoroso pilota che sembrava trovarsi con la macchina a suo agio sul terreno delle Madonie quanto è apparsa bella la gara di Felice Bonetto, costruita con la macchina, con la esperienza e con la autorità di un grande campione. Il pilota che ha scritto il suo nome nel dorato libro della Targa Florio, ha indubbiamente conquistato la più bella vittoria della sua carriera, dimostrando di aver saputo dosare il complesso funzionale della *Aurelia*. Significativa anche la conquista del nuovo primato poichè infatti egli è riuscito a battere quel magnifico record di Nuvolari che resisteva dal 1932 (7 ore 15'50"6 media Km. 79,335).

Allo sfortunato Cabianca invece meraviglioso protagonista per cinque giri, rimaneva la non trascurabile soddisfazione di conquistare il record sul giro con il tempo di 51'17"4 alla stesura media di Km. 84,226 orari.

Della grande prova portata a compimento da Valenzano e Anselmi non saprei cosa dire, tanto appariscente per perizia e per tattica è stata la gara da loro compiuta e che, appunto anche per loro merito, completa la fortunata e trionfale giornata della *Lancia*. Questa entusiasmante e sbalorditiva vittoria colta alla terza Florio dalla casa torinese di Gianni Lancia, con l'ormai notissimo modello creato da quei maghi che sono Vittorio Jano e Franco Di Virgilio, non stupisce nè meraviglia, quando si pensò alla collana di fulgidi successi ed alle ripetute dimostrazioni di superiorità offerte dalle *Aurelia* nel corso delle gare della attuale stagione, sia in Italia che all'Estero.

In questa Targa si è ripetuta per merito della *Lancia*, quello che era riuscito solo a Bugatti nel 1926. Allora i primi tre posti vennero conquistati, nell'ordine da Costantini, Minoia e



Felice Bonetto, ancora ansimante per lo sforzo sostenuto spingendo la vettura negli ultimi metri, ha già dimenticato la disavventura e, pipa fra i denti, e tradizionale mazzo di fiori in braccio si sottopone lietamente agli obiettivi dei fotografi mentre attorno a lui i tifosi siciliani lo festeggiano.

Goux. Oggi, invece, l'exploit è stato compiuto dai tre moschettieri della Lancia.

Nel giusto rilievo devesi mettere la classifica del lucchese Terigi il quale pilotando una 1100 preparata da Ermini ha brillantemente e con una condotta di gara coraggiosa ed esperta, superato il non indifferente collaudo del circuito delle Madonie. Della eccellente prova di Olivo Capelli, non sappiamo se elogiare più il pilota o la macchina, tanto hanno impressionato l'uno e l'altra cioè quel gioiello che va dimostrandosi la *Fiat 8 V*.

L'inglese Mathieson ha finito la corsa con una saggia tattica e con un intelligente impiego della sua *Ferrari*. Tra i siciliani è balzato alla luce il Barone Luigi Bordonaro. La sua è stata una corsa fuori del comune quando si considera che il presidente della C. S. dell'A. C. di Palermo ha compiuto alcuni giri con l'olio bollente che gli gocciolava sulla gamba e con fitture dolorosissime facilmente immaginabili. Durante la corsa è stato poi costretto a fermate di oltre venti minuti onde eliminare alcune avarie che accusava la sua *Ferrari*.

Pure da segnalare le prove rimarchevoli di Siracusa con una 1100 *Stanguellini*, dell'americano Cole e di Musso classificatosi al 12. posto con una minuscola 750 *Stanguellini*.

In conseguenza delle magnifiche condizioni stradali trasformate in verità, per le imponenti opere attuate, le gomme si sono comportate egregiamente e non crearono quelle che erano le generali preoccupazioni della vigilia.

Non si può infine non rilevare, in una corsa come la Targa Florio, le de-

fezioni e le sconfitte di Case che hanno una tradizione e un prestigio da difendere in campo sportivo e che tanto la tradizione quanto il prestigio sembrano, ormai, fortemente minacciati, soprattutto dalla Industria straniera come confermano i risultati delle più recenti manifestazioni. Ma al di fuori di queste considerazioni, la Targa ha offerto lo spettacolo del suo incessante progredire verso le sue gloriose posizioni e della sua intatta vitalità che si è manifestata anche tra le pieghe di una organizzazione difficile, complessa, accurata e meticolosa.

La regia di Vincenzo Florio traspariva da ogni particolare e tutto, a «Floriopoli» riedificata, recava il segno dell'autorevole pioniere dello sport automobilistico, che ha avuto nell'Avv. Di Pietro, nel Dr. Marasa i fedeli collaboratori.

L'Ing. Di Macco e Oscar Marsoln, ancora una volta cronometrici precisi e tempestivi.

La gara seguita da 'Floriopoli'

«Floriopoli» sotto il caldo sole di Giugno ha vissuto la sua grande giornata ed è riapparsa, come per incanto, simile alle gloriose adunate di folla dei tempi del maggior fulgore. Festoso brulichio alle tribune colme e ravvivate dalla elegante femminilità siciliana. Dei 55 iscritti, 47 si presentavano al traguardo per il via dato dall'On. D'Angelo, Assessore per il Turismo della regione siciliana. Campo nutrito quindi di partecipanti così suddivisi: undici macchine da 750 cmc. diciassette da 1100 cmc., dodici da 2000 cmc. e sette oltre due litri.

Le partenze si susseguono ogni 45° e

le macchine sfrecciano veloci sulla grande curva che è stata sopraelevata. Al termine del primo giro si annunzia il miglioramento del record ottenuto lo scorso anno da Bracco.

E' lo stesso biellese che compie il primo giro in 52' netti alla media di Km. 83,066; lievemente distanziati, sulla linea dei tempi impiegati Cabianca, Bonetto, Valenzano, Cortese, Levegh. La prima fermata ai boxes è quella della grossa *Talbot* del francese che denota il surriscaldamento del motore. Si apprenderà dopo che Levegh si è fermato al bivio di Coltavuturo. Poco prima di ultimare il secondo giro anche Bracco abbandona la corsa e si dirige lentamente a Termini.

Al secondo giro, frattanto la corsa si delineava netta, velocissima con l'*Osca* di Cabianca in testa, mentre le *Aurelia* si facevano sotto minacciose e Cortese si inseriva nel vivo della lotta con pochi secondi di distacco da Bonetto. Le posizioni al 2. giro erano le seguenti: Cabianca 1.44'16". Bonetto, 1.47'4". Cortese 1.48'51". Valenzano 1.49'22". Giletti 1.49'57". Anselmi 1. e 50'34"; Terigi 1.50'59". Dietro questi uomini si fanno luce Mathieson, Bordonaro, Capelli che conduce con precisa regolarità la *Fiat* 8. V..

Al terzo giro il ritmo si fa più convulso e Cabianca fa registrare il miglior tempo sul giro realizzando la più alta media della Targa Florio, cioè Km. 84,226 orari. La situazione al 3. giro si è così delineata: Cabianca in 2.35'33"; Cortese in 2.42'26"; Valenzano in 2.43'52"; Bonetto 2.44'16"; Terigi 2.45'40"; Giletti 2.45'53". In questo giro. Bonetto è in ritardo, per aver dovuto cambiare lungo il percorso una gomma perdendo circa 3'. Nella classifica è scavalcato da Cortese e dal compagno di squadra Valenzano. Ai boxes si ferma l'*Osca* di Cabianca che

si rifornisce di carburante. Per noie meccaniche si ritirano Mauthe e Donato. Anche Brandi si ferma al bivio di Coltavuturo. Subito dopo le Tribune, per effetto di una sbandata si capovolge la vettura di Montalbano che, per fortuna, se la cava con contusioni di poca entità.

A metà corsa (4° giro - Km. 288) la situazione è la seguente: Primo è Cabianca che ha sempre 7' di vantaggio su Cortese; dopo 3 ore 30'14" la media del pilota dell'*Osca* è sempre elevata: Km. 82,189; secondo è Cortese in ore 3.37'17"; terzo Bonetto in ore 3.37'36"; quarto Valenzano in 3.38' e 27"; segue in quinta posizione la *Ermini* di Terigi che lotta da pari a pari con le macchine di maggiore potenza. Seguono l'inglese Mathieson, Giletti, Anselmi, Capelli, Rossi, Bordonaro.

Al quinto giro Bonetto balza al secondo posto a 7'51" da Cabianca il quale ha impiegato 4 ore 22'9" (media oraria Km. 82,395) terzo è Cortese a 50" da Bonetto, quindi Valenzano e Anselmi che è rinvenuto fortissimo. Seguono Mathieson, Capelli, Terigi, Giletti, Bordonaro, Rossi e Cole. Ai rifornimenti si fermano Cortese, Capelli e Cabianca i quali sostano poco meno di 1' e ripartono velocissimi.

Al sesto giro il leader della corsa ha un po' rallentato il suo ritmo e difatti la media risulta di Km. 81,684 orari; il tempo impiegato da Cabianca al 6° giro è di ore 5.17'59"; Bonetto che insegue rabbiosamente ha frattanto ridotto il distacco portandolo a 4' e 49". In terza posizione segue Cortese a 2'15", poi Valenzano, Anselmi, Mathieson, Terigi, Giletti, Rossi e Capelli.

Sul rettilineo di Baufoanello, sul tratto più veloce del Circuito, a 6 chilometri dalle Tribune, Cabianca rompe un semiasse e la sua generosa corsa viene stroncata irrimediabilmente. Passa in testa Bonetto che ha compiuto sette

giri in ore 6.14'47" alla media oraria di Km. 80,684. Distaccato di 2'27" segue Cortese che distacca di oltre 4' Valenzano. Segue Anselmi, poi nell'ordine Terigi, Mathieson, Capelli che con la *Fiat* 8. V. ha avuto una spettacolosa ripresa, infine Rossi, Bornigia. L'ultimo giro registra lo sfortunato ritiro di Cortese ed il sensazionale arrivo del vincitore Bonetto.

VINCENZO GARGOTTA

Foto (Randazzi e Cappellani)

La classifica generale:

1. Felice Bonetto (*Lancia Aurelia* 2000) che impiega ore 7.11'52" a percorrere i Km. 576 — nuovo record. (record precedente detenuto da Tazio Nuvolari dal 1932 col tempo di ore 7. e 15'50"3) alla media di Km./h. 80,025;
2. Valenzano Luigi (*Lancia Aurelia* 2000) in 7.14'32"1;
3. Anselmi Enrico (*Lancia Aurelia* 2000) in 7.24'00"2;
4. Terigi Aldo (*Ermini* 1100) in 7.35'51"3, media 75,795;
5. Capelli Ovidio (*Fiat* 8. V) in 7.35'59"4;
6. Mathieson T.A. S.O. (*Ferrari* 2300) in 7.36'18"3;
7. Rossi Giuseppe (*Stanguellini* 1100) in 7.37'20" e 4;
8. Siracusa Francesco (*Stanguellini* 1100) in 7.51'58"3;
9. Bornigia Mario (*Alfa Romeo* 2.500) in 7.52'34"3;
10. Bordonaro Luigi (*Ferrari* 2500) in 7. e 58'11"3;
11. Cole Thomas (*Ferrari* 2500) in 8.01'56"3;
12. Musso Giuseppe (*Stanguellini* 750) in 8.12'05"4 alla media di Km./h. 70,230;
13. Pedini Aldo (*Maserati* 2000) in 8.17'55"3.
14. Consiglio Ignazio (*SIATA* 1400) in 8.33'32" e 4;
15. Sapienza Giuseppe (*Fiat-Roselli* 1100) in 8.38'49"3;
16. Falco (*Fiat* 1100) in 8.43'10"3 F.T.M.;
17. Brandi Attilio (*Fiat* 1100) in 8.52'47"3 F.T.M.;
18. Casales Giovanni (*Cisitalia* 1100) in 9.21'35" F. T. M..

Giro più veloce il 3° di Cabianca (*Osca*) in 51'17"2 alla media oraria di Km. 84,226.

La "Ferrari" agli amici e collaboratori

Col cavallino rampante e la marca «Ferrari» in copertina e con la dedica di cui sopra in frontispizio si annuncia il bell'album che nella prima pagina elenca le 54 vittorie riportate nel 1951 in Italia ed in una quindicina di nazioni sparse su tutta la superficie del globo. 54 vittorie riportate da 54 piloti che se si riunissero tutti assieme costituirebbero la più bella espressione della fraternità sportiva mondiale... ed anche una riproduzione della biblica Torre di Babele.

Seguono poi poche righe di ringraziamento e di saluto agli amici e collaboratori vicini e lontani nelle quali Enzo Ferrari ribadisce quanto ebbe a dichiarare il 22 dicembre u.s. nella premiazione dei campioni del volante:

«Affermammo quel giorno che lo Sport, così come l'Arte, non dovrebbe conoscere confini, nè soggiacere, per essere vitale, a un costante vincitore. Precisammo che non i regolamenti determinano le vittorie nelle competizio-

ni, ma il binomio pilota-macchina».

Con affettuoso e commovente pensiero, il volume che passa in rassegna fotografica e descrittiva tutti i vittoriosi dell'annata, si apre con un loro esaltatore, con una rievocazione del nostro indimenticabile Direttore, di Corrado Filippini che «durante un trentennio lavorò per tener alto il prestigio dell'automobilismo italiano: come giornalista, come tecnico, come organizzatore, come consigliere; e con una spiccata onestà che mantiene candido il Suo ritratto».

Ed ecco la rombante teoria dei vittoriosi, cominciando da Villoresi, Ascari, Taruffi, Serafini, Gonzales, Chinetti, i Marzotto, Fischer, Scotti, la coppia Pagnibon-Barraquet, i fantastici vittoriosi del Giro di Francia dello scorso anno; Stagnoli, Raffaelli, Parnell, Cortese, la coppia Peron-Lucas vincitori del gigantesco Rallye del Marocco, De Oliveira, Whitehead, M.me Simon, Roosdorp, Bracco, Ammendola, Landi, Castoldi, ecc.

E poi gli artefici del mezzo vittorioso, il Cav. Bazzi, Lampredi, il capo della produzione Galletti col suo stacco maggiore; poi ancora un grande disegno sezionato della 2 litri, un grande grafico planisferico rievocante le 87 gare disputate con 54 vittorie, 37 secondi e 24 terzi; le 189 vetture vetture allestite ed i 148.750 km. percorsi.

Infine i grafici dei percorsi con i ritratti degli organizzatori: Le Mans, Monza, Mille Miglia, San Remo, Siracusa, Bari, Napoli, Pau, Silvestone, Pescara, Spa, Marsiglia, Peña Rhin, Reims, Nurburgring, Berna, Zandvoort, Genova, Firenze.

Chiude il volume l'organizzazione commerciale in Italia, Svizzera, Francia, Gran Bretagna, Irlanda, Belgio, Algeria, Marocco, Portogallo, Stati Uniti, Uruguay, Brasile e Australia. Nell'ultima pagina le riproduzioni dei due telegrammi inviati alla Ferrari dagli Ambasciatori dell'Italia nell'Argentina e nel Messico per le vittorie di Gonzales, di Taruffi e di Ascari.