

testo e foto a cura di Scuderia del Mediterraneo Autostoriche

# Aiello e Giannone profeti in patria

Risulta vincente la formula ideata dagli organizzatori che dal 10 al 16 ottobre sono riusciti ad integrare in maniera ottimale turismo, cultura e buona cucina con l'agonismo della regolarità

Uno dei dilemmi degli organizzatori del Raid dell'Etna è sul numero massimo di autovetture da ammettere alla partenza. Negli anni la manifestazione, giunta quest'anno alla tredicesima edizione, ha continuato a registrare un elevato numero di richieste di partecipazione ma, dopo aver sfiorato le 120 presenze, sei anni fa fu deciso di ammettere non più di 80 equipaggi.

Certamente nessun organizzatore è felice di rifiutare iscrizioni ma la saggezza e la volontà di mantenere un livello qualitativo elevato ha prevalso sul "business": niente attese chilometriche, alta qualità dei servizi, possibilità di ospitare tutti i partecipanti nelle stesse strutture alberghiere (tutte 4 e 5 stelle), custodia garantita delle auto e soprattutto un servizio di catering al seguito che, per quasi tutte le tappe, assicura una elevata qualità della ristorazione offrendo ai partecipanti il meglio della cucina siciliana.

Oggi questa politica si ha dato i suoi frutti ed a testimonianza di ciò si registrano gli entusiastici pareri dei partecipanti che, ancora una volta, hanno lasciato la Sicilia contenti e soddisfatti, prenotando già la loro iscrizione alla edizione del prossimo anno (2-8 ottobre). Evidentemente risulta vincente la formula ideata dagli organizzatori che sono riusciti ad integrare in maniera ot-



timale turismo, cultura e buona cucina con l'agonismo della regolarità.

Il Raid dell'Etna 2010 ha lasciato il segno anche per l'elevato prestigio delle auto presenti: Ferrari Testarossa, Ermini Siluro, Arnolt Bristol Bolide, Fiat 8 V, Lancia Lamb-

da Sport, Healey Silverstone, Bentley T, Lancia Stratos e tante altre, tutte auto ammiratissime e "gustate" dal folto pubblico presente in particolare a Catania e Palermo. Sempre numerosa la partecipazione straniera con equipaggi provenienti dagli Stati





Uniti, dalla Francia, dal Principato di Monaco e dalla Svizzera. L'importanza raggiunta dall'evento è anche testimoniata dalla presenza di due auto "ufficiali", iscritte da Porsche Italia e BMW Italia ed affidate rispettivamente a Francesca Grimaldi (giornalista del TG1) ed Alessandro Aiello (giovane emergente della regolarità auto storiche). Da ricordare il patrocinio concesso dall'AIDO in uno agli altri cinque più importanti eventi italiani riservati alle auto storiche.

Come ormai consuetudine, la concentrazione delle auto partecipanti (quasi tutte trasportate in Sicilia via mare dalla compagnia Grandi Navi Veloci, sponsor dell'evento) è avvenuta domenica 10 ottobre nella storica piazza Verdi di Palermo, nel parco chiuso allestito dinanzi allo splendido teatro Massimo. Verifiche sportive presso il vicino palazzo Francavilla, antica residenza nobiliare del '700 divenuta oggi vero e proprio curatissimo museo colmo di cimeli storici, pregiatissime ceramiche, argenti e cristalli d'epoca, ove i partecipanti sono stati ospitati fino al momento della partenza.

Dinanzi ad un folto pubblico, nel cuore del quale il "Raid dell'Etna" ha ormai sostituito il leggendario "Giro di Sicilia", alle 22,00 le autovetture hanno preso il via salendo sul palco di partenza ed iniziando così una lunga cavalcata di oltre 1.200 chilometri seguendo un itinerario (sempre diverso di anno in anno) alla scoperta dei siti più belli, nascosti ed interessanti dell'isola.

La prima tappa è stata fissata a Cafalà Diana, sconosciuto paesino del palermitano dove i partecipanti hanno visitato le antiche terme arabe ed il castello normanno risalente al 1100. Alla tappa ha fatto seguito quella presso la famosa Valle dei Templi di Agrigento, concludendo la giornata al castello di Falconara, direttamente sul mare e con possibilità di fare un bagno di fine stagione.

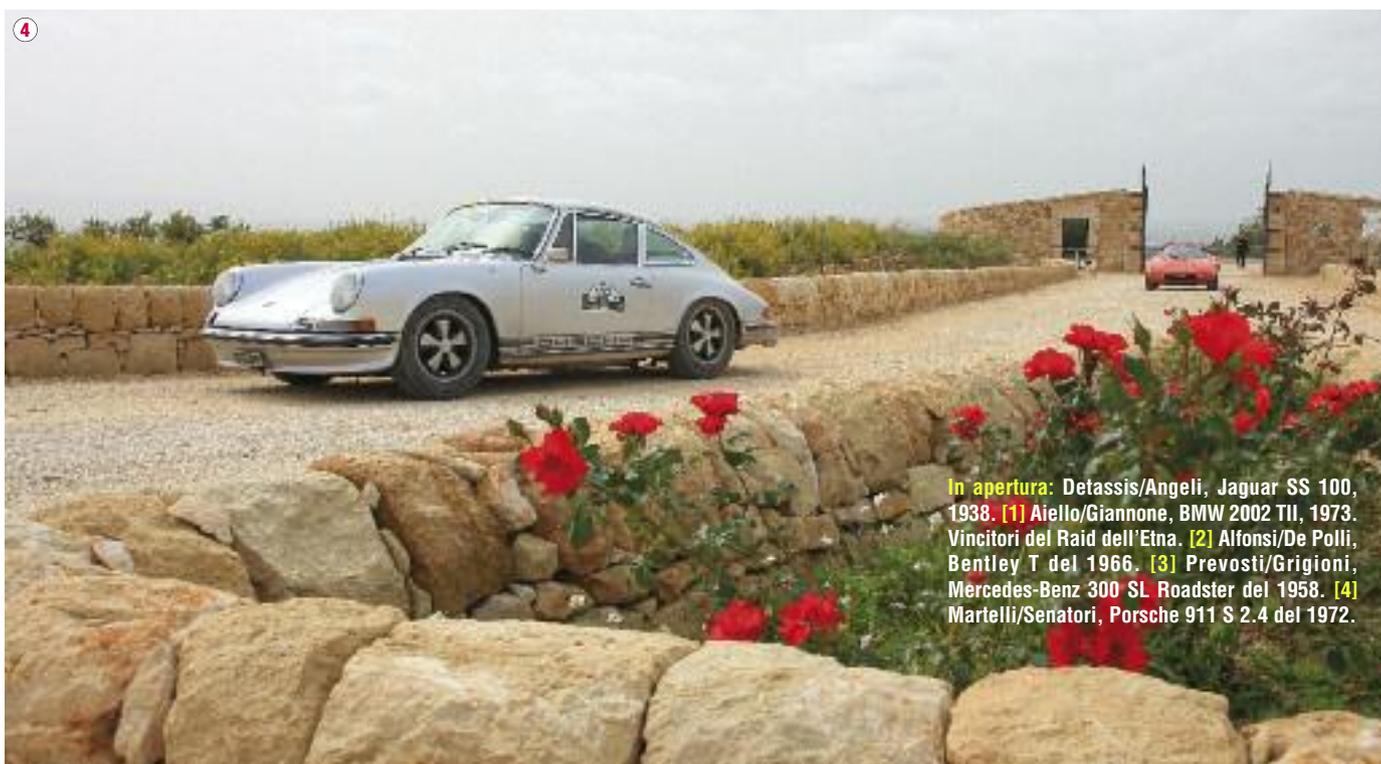
La prima giornata della gara di regolarità registrava inaspettatamente il primo posto della Lancia Fulvia HF di Mario Crugnola che precedeva di 29 centesimi la BMW 2002 di Aiello/Giannone, di 30 la MG A di De Angelis/Spapperi e di 50 la Porsche 911 di Mocchetti/Di Siero. Solamente nona

la Porsche 356 cabrio di Giancarlo Stringhini (che iniziava ad accusare seri problemi alla trasmissione) ed in sedicesima la Giulia spider di Massimo Dalleolle, ambedue vincitori delle ultime precedenti edizioni.

Ed era qui che la BMW di Aiello/Giannone rischiava il ritiro, avendo riportato la rottura di un giunto. Ma i meccanici al seguito riuscivano a fare il miracolo: reperivano il pezzo nuovo presso un rivenditore di Palermo e nottetempo riuscivano a riparare la vettura, consentendo all'equipaggio di presentarsi alla partenza il giorno seguente.

Il giorno seguente gli equipaggi visitavano l'antica cittadina di Butera e successivamente raggiungevano l'autodromo di Pergusa nel quale si svolgeva il Grand Prix Corneliani (articolato su otto prove cronometrate) con successiva prova sul tracciato della storica cronoscalata Coppa Nissena, gara che si svolge ancor oggi pressoché ininterrottamente dal lontano 1922.

Era la volta quindi di Caltanissetta che ospitava entusiasticamente i partecipanti nei saloni dell'antico palazzo dei conti Moncada



**In apertura:** Detassis/Angeli, Jaguar SS 100, 1938. **[1]** Aiello/Giannone, BMW 2002 TII, 1973. **Vincitori del Raid dell'Etna.** **[2]** Alfonsi/De Polli, Bentley T del 1966. **[3]** Prevosti/Grigioni, Mercedes-Benz 300 SL Roadster del 1958. **[4]** Martelli/Senatori, Porsche 911 S 2.4 del 1972.

## EVENTI/Raid dell'Etna

(1600). E dopo la visita del centro storico la carovana faceva ritorno al castello di Falconara per un ulteriore bagno a mare.

La classifica della gara di regolarità alla fine della nuova giornata vedeva ancora in testa la Fulvia HF di Crugnola/De Vitto che precedeva ancora (per soli due centesimi) la BMW 2002 di Aiello/Giannone. Risaliva in terza posizione (a soli 15 centesimi) la Healey Silverstone di Cavalleri/Meini mentre si installava al quarto posto dopo una rimonta la Porsche 356 di Stringhini/Capellini. Risalivano anche Dalleolle/Fantazzini ora in nona posizione.

La terza giornata del raid iniziava con la prova cronometrata sul lungomare di Gela che preludeva all'attesa visita di Scicli, nota per lo splendido barocco dei palazzi e delle sue chiese e che ha fatto da sfondo alla serie televisiva "Il commissario Montalbano".

Dopo aver effettuato la visita delle interessanti cantine Gulfi, dove il Classic Team Eberhard di Mantova è stato premiato con tre magnum di vino per esser presente al Raid con il maggior numero di equipaggi (ben undici), gli equipaggi hanno raggiunto Catania alloggiando in uno splendido albergo sulla costiera ionica e chiudendo così la tappa più lunga del raduno (265 chilometri).

Novità decisive in testa alla classifica della gara di regolarità: il primo posto era ora occupato dalla BMW 2002 di Aiello/Giannone (che non lasceranno più il comando fino alla conclusione della gara) che precedeva di 28 centesimi la Fulvia HF di Crugnola/De Vitto. Si confermava in terza posizione la Healey Silverstone di Cavalleri/Meini mentre raggiungeva la quarta piazza la Giulia spider di Dalleolle/Fantazzini.

Quarta giornata dedicata alla visita di Taormina. Mattinata libera da dedicare allo shopping e pranzo al "Granduca", splendida villa del 1400 con incredibile vista sul mare.

Gli equipaggi rientravano quindi a Catania, raggiungendo la locale concessionaria BMW da dove prendeva il via la prova cronometrata in notturna. Munite di fari di profon-



1



2



3



4



5



6



7



8

[1] Lafond/Roux, Ford Mustang Cabriolet, 1967. [2] Gnutti/Gregorini, Mercedes-Benz 280 SE, 1968. [3] Gallotti/Taiola, Lancia Stratos, 1975. [4] Gambarin/Griese, Lancia Lambda Sport, 1928. [5] Olivi/Iotti, Maserati Ghibli Spider, 1967. [6] Grimaldi/Manes Gravina, Porsche 356 C, 1964. [7] Schoendorf/Spadaro, Arnolt Bristol Bolide, 1954. [8] Barbieri/Perotto, Aston Martin DB3/1, 1951.

dità, spot illuminanti e lampade di ogni genere, le vetture affrontavano la prova giungendo fino al centro storico della città etnea. Eccezionale lo spettacolo offerto dalle auto storiche impegnate in prova cronometrata in piazza dell'Università, sotto le luci soffuse degli antichi candelabri di strada.

Poche le novità in testa alla classifica della gara di regolarità. Nonostante le insidie della "notturna" e qualche sviazione di troppo, i migliori si confermavano nelle loro posizioni mentre la Giulietta spider di Calise/Siervo riusciva a sopravanzare l'analoga vettura di Dalleolle/Fantazzini.

Molto interessante la giornata successiva con la cronoscalata sull'Etna. Il vulcano attendeva i partecipanti con le sue nere di-

stese laviche, i suoi splendidi panorami e con un inconsueto (per il periodo) freddo.

Sulle strade di Piano Provenzana si è quindi svolta la Coppa delle Dame Cuervo y Sobrinos, l'ormai consueta gara di regolarità riservata ad equipaggi femminili ed a cui hanno preso parte ben 19 autovetture.

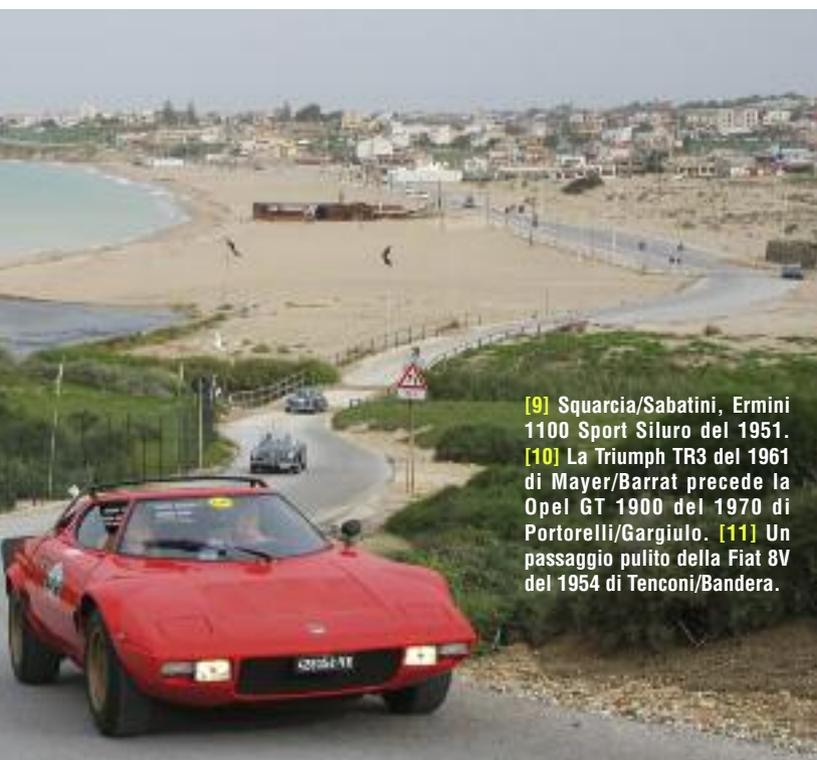
E così sei splendidi orologi messi in palio dalla nota casa di orologeria svizzera Cuervo y Sobrinos venivano assegnati in premio alla coppia vincitrice Meini/Losio (Healey Silverstone) che precedeva di soli otto centesimi Zari/Di Siero (Porsche 911 E) e di ventiquattro l'equipaggio Grimaldi-Manes Gravina (Porsche 356 cabrio).

La serata si concludeva con la cena di gala al castello di Xirumi, sito all'interno di

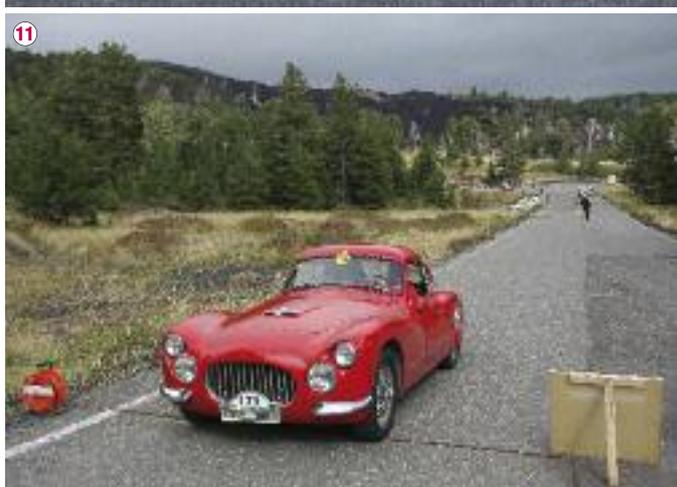
un vastissimo agrumeto di proprietà dei baroni Grimaldi di Serravalle.

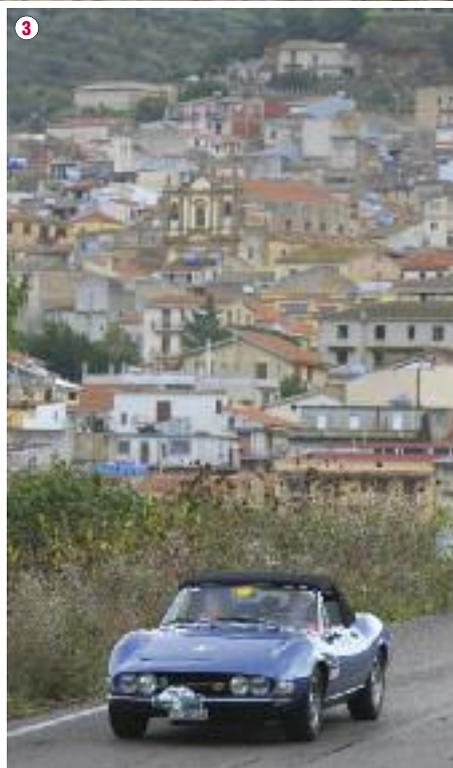
Dopo un eccezionale spettacolo di fuochi di artificio predisposto dagli organizzatori si svolgeva anche la premiazione del Gentlemen Driver Lufthansa, con la consegna di biglietti aerei per rotte internazionali messi in palio dalla compagnia aerea tedesca che ormai da diversi anni associa il proprio brand a quello del Raid dell'Etna.

Il premio è destinato agli equipaggi che nel corso di tutto il raid hanno dato prova di signorilità, correttezza, eleganza, altruismo ed attenzione per la propria auto. Quest'anno lo stesso è stato consegnato all'unanimità all'equipaggio composto da Lucia Gambarin e Joachim Griese (Lancia Lambda



[9] Squarcia/Sabatini, Ermini 1100 Sport Siluro del 1951. [10] La Triumph TR3 del 1961 di Mayer/Barrat precede la Opel GT 1900 del 1970 di Portorelli/Gargiulo. [11] Un passaggio pulito della Fiat 8V del 1954 di Tenconi/Bandera.





Sport del 1928) che ha preceduto quelli dei francesi Lafond/Roux (Ford Mustang cabriolet) e Gandino/Podeschi (Triumph TR 3 A).

Il Grand Prix Cornelianesi, riservato ai vincitori della gara cronometrata svoltasi all'autodromo di Pergusa che si sono aggiudicati tre giacche messe in palio dalla nota casa di alta moda maschile, è stato vinto dall'equipaggio Farina/Bini (Alfa Romeo Giulietta sprint) davanti a Checchi/Franchi (Daimler 250 V8) ed a Patara (Triumph TR 3 A).

Nella giornata conclusiva a Catania tutte le auto hanno partecipato alla sfilata in corso Italia e via Etna, salendo sul podio d'arrivo posto in piazza dell'Università e dove, di fronte ad un folto pubblico di appassionati, spettatori e turisti, sono stati applauditi a conclusione della lunga maratona siciliana, con meritato trionfo per i vincitori.

A seguire si è svolta la visita del seicentesco monastero dei Benedettini e della sua importante biblioteca, luoghi che hanno caratterizzato negli anni la storia della città.

Prima del pranzo, effettuato presso il foyer del teatro Massimo Bellini, gli equipaggi sono stati ricevuti al Palazzo degli Elefanti dal sindaco di Catania, Raffele Stanca-nelli che, dopo aver rivolto un caloroso saluto ed il suo compiacimento per l'importanza e la notorietà raggiunte dalla manifestazione, ha proceduto alla premiazione dei vincitori del Trofeo BMW (gara di regolarità).

Applauditissimi Alessandro Aiello e Vincenzo Giannone che hanno condotto la BMW 2002 Tii ufficiale in vetta alla classifica, precedendo la Lancia Fulvia HF di Crugnola/De Vitto, l'Alfa Romeo Giulietta spider di Calise/Siervo, la Healey Silverstone di Cavalleri/Meini e la Alfa Romeo Giulia spider di Dalleolle/Fantazzini. I cinque equipaggi sono anche risultati vincitori dei relativi raggruppamenti, aggiungendosi così a Detassis/Angeli (vincitori del primo) ed a Bottino/Arcidiacono (vincitori del settimo).

Prima vettura classificata condotta da un equipaggio femminile la Porsche 356 cabrio ufficiale condotta da Francesca Grimaldi ed Ester Manes Gravina, autrici di un'ottima e regolarissima gara che le ha condotte alla conquista del decimo posto assoluto. **SMA**

[1] Giuliano Bensi, Ferrari 250 Testarossa, 1959. [2] Cavalleri/Meini, Healey Silverstone, 1949. [3] Pellegatta/Schneider, Fiat Dino Spider, 1972. [4] Russo/Mannino, Lancia Aurelia B20, 1955. [5] Hoelzl/Fumagalli, Austin Healey 3000 MkIII, 1965. [6] Foto di gruppo a Taormina per gli equipaggi partecipanti.



# Raid dell'Etna

Giro della Sicilia per autostoriche



Con la collaborazione di



Col patrocinio di



*Noi ci abbiamo messo il cuore, Voi la passione  
Grazie a tutti coloro che hanno partecipato  
Grazie agli sponsor che ci hanno sostenuto  
Arrivederci alla prossima edizione  
2 - 8 OTTOBRE 2011*

## Auguri

