

La folla all'arrivo della XXXII^a Targa a Palermo.

Riflessi e rilievi del Giro di Sicilia

La Vittoriosa affermazione della due litri Ferrari

Con il Giro di Sicilia si è ripresa la attività siciliana, un tempo imperniata sulla Targa Florio (naturalmente la classica, quella del Circuito delle Madonie) ed è tornato alla ribalta Vincenzo Florio se non proprio come protagonista della organizzazione, indubbiamente come animatore o, se volete, come catalizzatore di una situazione locale piuttosto delicata e spiacevole.

Come sempre la passione sportiva ha finito per prevalere ed il Giro si è fatto, e si è fatto bene, talune posizioni sono state ammorbidite, taluni spigoli sono stati arrotondati, ma non bisogna credere che l'ambiente palermitano automobilistico abbia definitivamente superato la sua crisi, che è tuttora latente. Anche perchè proprio gli uomini più in vista dell'automobilismo palermitano sembrano trascurare un fatto di noaveo li mortanzac e cioè che alla trascurare un fatto di notevole importanza cioè che alla organizzazione della bella manifestazione hanno attivissimamente ed entusiasticamente collaborato tutti gli altri Automobile Clubs, siciliani, assicurando quella impeccabile organizzazione lungo i 1080 km. del percorso che i corridori tutti hanno elogiato ed ammirato.

Il "Giro di Sicilia" non è dunque solamente un successo del gruppo di sportivi palermitani capeggiato da Raimondo Lanza, ma è autentico successo di tutti gli A. C. della Sicilia, oltre che delle autorità e degli enti locali. Se mai proprio agli organizzatori palermitani si potrebbero rimproverare alcune manchevolezze dovute ad inesperienza, ed a superficialità, che neppure Castagneto, che era il direttore di corsa, riuscì ad eliminare.

Sappiamo che gli organizzatori palermitani hanno mal

sopportato talune critiche loro mosse dopo la corsa, ma anche questo loro stato d'animo è un indice di inesperienza e di ingiustificato risentimento. Chè alla fine le critiche si fanno e si debbono fare proprio per migliorare e valorizzare una manifestazione, come questa, che porta un nome glorioso dell'automobilismo italiano e che tutti gli sportivi italiani desiderano vedere rinnovata.

Soprattutto noi vorremmo che finalmente l'A. C. di Pa-



Arrivi a Palermo per il «Giro»: da sinistra, la contessa Lurani, Ascari, Villoresi e Serafini.



Due presidenti alla Targa: Ajmo Maggi dell'Asai e Arnaldo Trevisani dell'A. C. di Torino.

lermo trovasse la sua sistemazione definitiva e tranquilla, fondendo tutte le energie locali e riprendendo la sua luminosa tradizione. Vincenzo Florio vorrebbe tornare alla sua "targa" sul circuito delle Madonie ma noi pensiamo che lo sport siciliano sia così vivo e vitale da potere alimentare non soltanto le Madonie, ma anche il Giro; tanto più dopo quanto hanno dimostrato di saper fare tutti gli altri Automobile Clubs siciliani. E se alla fine lo sportivissimo ed entusiasta sindaco di Palermo, riuscirà a realizzare l'autodromo permanente della Favorita, ben venga anche questa ardita iniziativa. Ma intanto conserviamo e valorizziamo questo "Giro" che, come s'è visto, ha una funzione tecnica, sportiva, turistica economica, innegabile.

Grazie al "Giro" non pochi chilometri di strade e di attraversamenti comunali furono rifatti e sistemati; l'attenzione dei turisti italiani ed esteri venne richiamata nuovamente e clamorosamente sulla Sicilia, sulle sue bellezze, sulle sue attrattive; non poche dannose dicerie sono state fugate specialmente per quanto riguarda la sicurezza e disciplina stradale.

Tecnicamente e sportivamente poi il successo è stato pieno e significativo. Il tanto atteso duello Ferrari-Maserati che si svolse a quadri completi e con i migliori piloti delle due case modenesi, anche se non ci combattè fino alla fine, si è concluso per lo meno per quanto riguarda la due litri Ferrari in maniera del tutto convincente confermando in modo indiscutibile la vittoria della casa modenese nel G. P. di Torino dell'anno scorso. In realtà neppure le due litri Ferrari andarono esenti da inconvenienti, e la stessa coppia vincitrice giunse alla fine con un motore irregolarmente funzionante, ma la causa è ora nota, e fu la stessa per tutte le Ferrari in corsa. Il direttore di corsa della Scuderia Inter è infatti incorso in un imperdonabile errore, che poteva costare la vittoria a Biondetti e Troubetzkoi, faticosamente giunti al traguardo, usando nella miscela carburante ternaria dell'alcool etilico a 90° invece che a 99,9° e provocando l'irregolare funzionamento e l'avaria della pompa della benzina che mise fuori gara Cortese e che attardò anche Besana e Sterzi. Nessuna avaria quindi al cambio della macchina di Cortese, il quale probabilmente fu lui stesso a dare questa versione per non accusare la avaria del motore, che forse giudicava più grave e comunque inspiegabile.

La precisazione degli inconvenienti avuti dai due litri Ferrari è importante perchè lascia ormai tranquilli sul grado di efficienza di queste vetture e di ogni loro organo.

Il motore 166 Sport montato sulle Ferrari partecipanti al Giro di Sicilia, al banco, aveva dato, secondo la curva che dobbiamo alla cortesia di Enzo Ferrari: 116 cavalli a 6000 giri. Il che significa 9,6 CV. a 1000 giri e cioè 134 CV. a 7000 giri e 145 CV. a 7500 giri, regimi che il motore può agevolmente toccare. Questo motore montava batterie e magneti Marelli ST. 25 DAS.

Le due litri Maserati di Villorese e di Ascari hanno perduto la partita in questa titanica prova di piloti, ma non si può affermare che la loro sconfitta sia persuasiva e comunque tale da potere emettere un verdetto di condanna. Al contrario: chè stando alla parte iniziale della gara bisognerebbe rilevare che sia Ascari che Villorese avevano preso nettamente la testa. E se non bisogna trascurare in questa fase iniziale il fattore pilota che giocava certamente in favore della Maserati, non si può neppure non rilevare che specialmente Ascari, aveva con relativa facilità raggiunto gli avversari, al momento nel quale, poche decine di chilometri dopo la partenza, è uscito di strada per una sua distrazione o comunque per una sua imprudenza.

Gigi Villorese prima di dovere allentare la sua azione, era in testa con un minuto di vantaggio su Biondetti Troubetzkoi. Successivamente dovette cedere per un inconveniente di lubrificazione che è identificato e che sarà certamente eliminato in avvenire.

Solamente dopo una prova di appello il giudizio sulla Maserati — nei confronti dell'avversaria diretta — potrà essere emesso. E potrebbe la Mille Miglia permettere questo confronto a breve scadenza, o comunque il prossimo circuito di Bari, appunto riservato alle vetture della formula N. 2. Che la Maserati del giovane Ammendola ab-

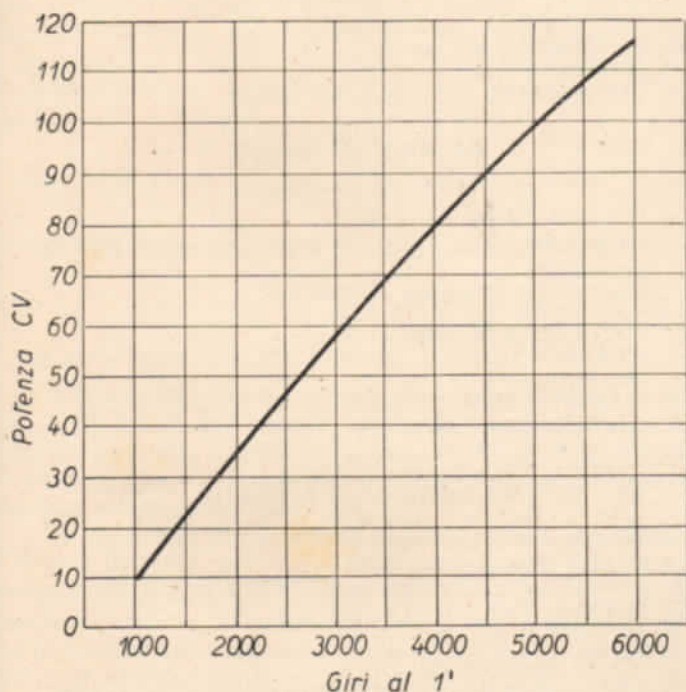


Vittorio Emanuele Orlando e Renzo Castagneto non parlano di politica.

bia terminato brillantemente il "giro" precedendo Besana e Sterzi è d'altra parte significativo e indicativo.

L'altro rilievo di carattere tecnico al quale ha dato luogo questa combattuta e severissima prova è la affermazione collettiva della Cisitalia 1100 sport, che ha piazzato, con Taruffi e Macchieraldo due vetture al secondo e terzo posto, alla media di quasi 87 all'ora, portando in fondo anche le macchine di La Motta, Carena e De Pasquali. Il solo Capelli con la sua Fiat 1100 Sport è riuscito ad inframmettersi tra le Cisitalia confermando le doti di tenuta e di maneggevolezza di questo tipo derivato dal miracoloso 1100 di serie.

Altrettanto spettacolosa va considerata la prova del redivivo Bracco al volante di una Aprilia di serie normale, il quale ha concluso i 1080 km. del triangolo alla bellissima media di 79,234 km. orari, conquistando il primato assoluto della categoria internazionale vetture da turismo di serie, davanti alla inglese Healy due litri della maggiore classe, guidata da Lurani e Serafini.



Curva di potenza del motore 166 Sport due litri di Ferrari.

Se una considerazione si può fare sulla prova di queste vetture è quella che non è facile superare le nostre vetture sulle nostre strade, a parte ogni considerazione sulla abilità e sul valore dei piloti.

In questa categoria vi sono stati tre concorrenti tolti dalla classifica perchè i motori delle loro vetture avevano un alesaggio eccedente le tolleranze previste. Se ricordiamo le molte evasioni regolamentari lamentate alla Mille Miglia, alla Coppa delle Dolomiti ed alla Stella Alpina dello scorso anno, dobbiamo constatare che un gran passo in avanti si è fatto anche in questo campo verso la normalità e verso la... onestà dei concorrenti.

Tutti ormai dovrebbero essere convinti che non soltanto è possibile, ai commissari tecnici, rilevare qualsiasi irregolarità o trucco, ma che è anche altrettanto certo che la CSAI applica e fa applicare scrupolosamente i regolamenti. Dovrebbero comprenderlo soprattutto alcuni commissari tecnici inguaribilmente tolleranti o passivi.

Per chiudere ricordiamo la prova indubbiamente degna di menzione della Urania di Taraschi, classificatosi primo alla media di 68,400 nella 750 sport, e quelle di De Maria, Piccinini, Minneci, Segre e Martignoni, Gurgo Salice e Vaudano, Lietti, Mucera e Bianchetti vincitore della classe oltre 2000 cmc.

GIOVANNI CANESTRINI.



Il vincitore Biondetti appena arrivato espone le sue impressioni sul « Giro » al nostro Direttore. Nella foto da sinistra: Rodolfo Mugnai, Giovanni Canestrini e Clemente Biondetti.

CATEGORIA SPORT E TURISMO CLASSIFICA ASSOLUTA

1. « PRINCIPE IGOR »-BIONDETTI CLEMENTE (Ferrari), ore 12.12' alla media oraria di km. 88.866.
2. TARUFFI PIERO - RABBIA DOMENICO (Cisitalia), ore 12.26'14"2, alla media oraria di km. 86.834;
3. MACCHIERALDO ADOLFO - SAVIO ANTONIO (Cisitalia) ore 12.30'51"2;
4. CAPELLI OVIDIO (Fiat), ore 12.44'43"3;
5. AMMENDOLA SALVATORE - PINZERO GUGLIELMO (Maserati) ore 12.54'50"3;
6. BESANA SOAVE - BRUNI (Ferrari), ore 13.25'01"4;
7. LA MOTTA STEFANO - ALTERO G. (Cisitalia), ore 13 e 35'30"1;
8. BRACCO GIOVANNI - MAGLIOLI U. (Lancia-Aprilia), ore 13.37'49"3;



Assi, briscole e scartine al « Giro di Sicilia ». - Da destra a sinistra: Romano, Villoresi, Lanza, Taruffi, La Motta, Rosa e Lurani.



Bracco e Maglio vincitori assoluti su Lancia della categoria turismo.

9. CARENA FRANCESCO - MARITANO M. (Cisitalia); ore 13.43'07".
10. DE PASQUALI - WETHER TRACCHI (Cisitalia) ore 13 e 48'00";
11. LIETTI MARIO - X. (Fiat), ore 13.55.48"4;
12. BIANCHETTI GIANPIERO - CEROLLI (Alfa) ore 13 e 57'57"4;
13. LURANI GIOVANNI - SERAFINI DORINO (Healy), ore 14.00'34"1;
14. MUCERA PIETRO - OLIVERI V. (Fiat) ore 14.08'01"1;
15. BILLOTTI MARIO - AVVENTURIERI E. (Alfa N. D.), ore 14.09'00"1;
16. PICCININI FRANCO - MARZOTTO (Lancia-Aprilia), ore 14.42'00"1;
17. BALLO - RAFFAELLI F. (Fiat), ore 14.54'12"1;
18. GURGO SALICE ERMANN - VAUDANO (Lancia-Aprilia), ore 14.55'31"1;
19. MINNECI - DIESSE (Fiat), ore 14.57'28"2;
20. SEGRE LUIGI - MARTIGNONI B. (Fiat), ore 14.59'23"4;
21. CHIAREGATO ADINO - VOLPINI P. (Cisitalia) ore 15 e 16'47"4;
22. TOSTO GIUSEPPE - COCO P. (Alfa R.), ore 15.22'37"7;
23. MUCERA GIACOMO - X. (Fiat), ore 15.35'35"7;
24. ROSSI DI SCHIO - CAPUZZO D. (Lancia-Aprilia), ore 15 e 38'03"4;
25. SUTERA - GELFI P. (Fiat), ore 15.44'47"1;
26. MUCERA GIUSEPPE - X. (Fiat), ore 15.45'47"4;



Da sinistra a destra: Banti, Lanza e Villorosi alla verifica della XXXII Targa Florio.

27. TARASCHI BERARDO - CIARELLI M. (Urania), ore 15 e 46'37"7;
28. D'AGATA NINO - GUZZARDI G. (Fiat), ore 16.10'09"7;
29. GAROFANO FRANCESCO - BARBAGALLO F. (Fiat), ore 16.33'09"2;
30. BAIETTI - FOLLI CESARE (Fiat), ore 17.26'54"1;
31. DE MARIA - X. (Fiat), ore 17.51'18"4;
32. LA MOTTA SALVATORE - SEMINARA B. (Fiat), ore 18 e 31'41"4;
33. CERNIGLIARO - BALLATORE (Fiat), ore 20.03'50"4.

CATEGORIA TURISMO

Classifica generale

1. BRACCO GIOVANNI (Lancia-Aprilia), ore 13.37'49" alla media oraria di km. 79.234.
2. LURANI GIOVANNI (Healy), ore 14.00'34"1/5, alla media oraria di km. 77,088;
3. PICCININI FRANCO (Lancia-Aprilia), ore 14.42'00" 1/10;
4. GURGO SALICE ERMANN (Lancia-Aprilia), ore 14 e 55'31"1;
5. MINNECI (Fiat), ore 14.57'28"2;
6. SEGRE LUIGI (Fiat), ore 14.59'23"4;
7. ROSSI DI SCHIO (Lancia-Aprilia), ore 15.38'03"4;
8. D'AGATA (Fiat), ore 16.10'09"7;
9. BAIETTI (Fiat), ore 17.26'54"1;
10. DE MARIA (Fiat), ore 17.51'18"4;
11. LA MOTTA (Fiat), ore 18.31'41"4;
12. CERNIGLIARO (Fiat), ore 20.03'50"4.

CATEGORIA SPORT

Classifica per classi

Classe fino a 750 cmc.:

1. TARASCHI (Urania), ore 15.46'37", alla media oraria di km. 68,408;
2. GAROFANO (Fiat), ore 16.33'09"2;

Classe fino a 1100 cmc.:

1. TARUFFI (Cisitalia), ore 12.26'14"2, alla media oraria di km. 86,834;
2. MACCHIERALDO (Cisitalia), ore 12.30'51"2;
3. CAPELLI (Fiat), ore 12.44'43"7;
4. LA MOTTA (Cisitalia), ore 13.35'30"1;
5. CARENA (Cisitalia), ore 13.43'07"7;
6. DE PASQUALI (Cisitalia), ore 13.48'00"8;
7. LIETTI (Fiat), ore 13.55'48"4;
8. MUCERA P. (Fiat), ore 14.08'01"1;
9. BALLO (Fiat), ore 14.54'12"1;
10. CHIAREGATO (Cisitalia), ore 15.16'47"4;
11. SUTERA (Fiat), ore 15.44'47"1;
12. MUCERA (Fiat), ore 15.45'47"4;

Classe fino a 2000 cmc.:

1. «PRINCIPE IGOR»-BIONDETTI (Ferrari), ore 12.12'00", alla media oraria di km. 88,866;
2. AMMENDOLA (Maserati), ore 12.54'50"3;
3. BESANA SOAVE (Ferrari), ore 13.25'01"4;
4. TOSTO (Alfa), ore 15.22'37"7;
5. MUCERA G. (Fiat), ore 15.35'35"7.

Classe oltre 2000 cmc.:

1. BIANCHETTI (Alfa) ore 13.57'57"4, alla media oraria di km. 77,330;
2. BILLOTTI (Alfa N. D.), ore 14.09'00"1.

CATEGORIA TURISMO

Classifica per classi

Classe fino a 750 cmc.:

1. DE MARIA (Fiat), ore 17.51'18"4, alla media oraria di km. 60,487;
2. LA MOTTA (Fiat), ore 18.31'41"4;
3. CERNIGLIARO (Fiat), ore 20.03'50"4;

Classe fino a 1100 cmc.:

1. MINNECI (Fiat), in ore 14.57'28", alla media oraria di km. 72,202;
2. SEGRE (Fiat), ore 14.59'23"4;
3. D'AGATA (Fiat), ore 16.10'09"7;
4. BAIETTI (Fiat), ore 17.26'54"1.

Classe fino a 1500 cmc.:

1. BRACCO (Lancia-Aprilia), ore 13.37'49", alla media oraria di km. 79,234;
2. PICCININI (Lancia-Aprilia), ore 14.42'00"1;
3. GURGO SALICE (Lancia-Aprilia), ore 14.55'31"1;
4. ROSSI DI SCHIO (Lancia-Aprilia), ore 15.38'03"4.

Classe oltre 1500 cmc.:

1. LURANI (Healy) ore 14.00'34"1, alla media oraria di chilometri 77,088.