



Nino Vaccarella al volante della « Maserati-Cooper 2000 » ha vinto la corsa delle 1000 curve.

Duecento battuti da

L'alto cono dell'Etna, in questo prolungarsi delle belle giornate estive sino alla soglia dell'autunno, ha preziosi colori e sfumature delicate; sembra strano, ma a mirarlo l'arcigno Mongibello promana e impone serenità. Sotto il tepido sole del mattino inoltrato questa lava, che cinge come una cintura di ferro i fianchi imponenti del vulcano sino a lambire i paesini, sembra persino brillare. Inutile sofisticarci sopra: in quest'angolo del mondo così fuori del traffico moderno, la pace è qualcosa di reale e tangibile, anche se tra poco, a interrompere questa serenità, sarà il rombo delle macchine lanciate in corsa sulla serpeggiante strada che da Catania si inerpica sino a raggiungere la quota 1692 dell'Etna.

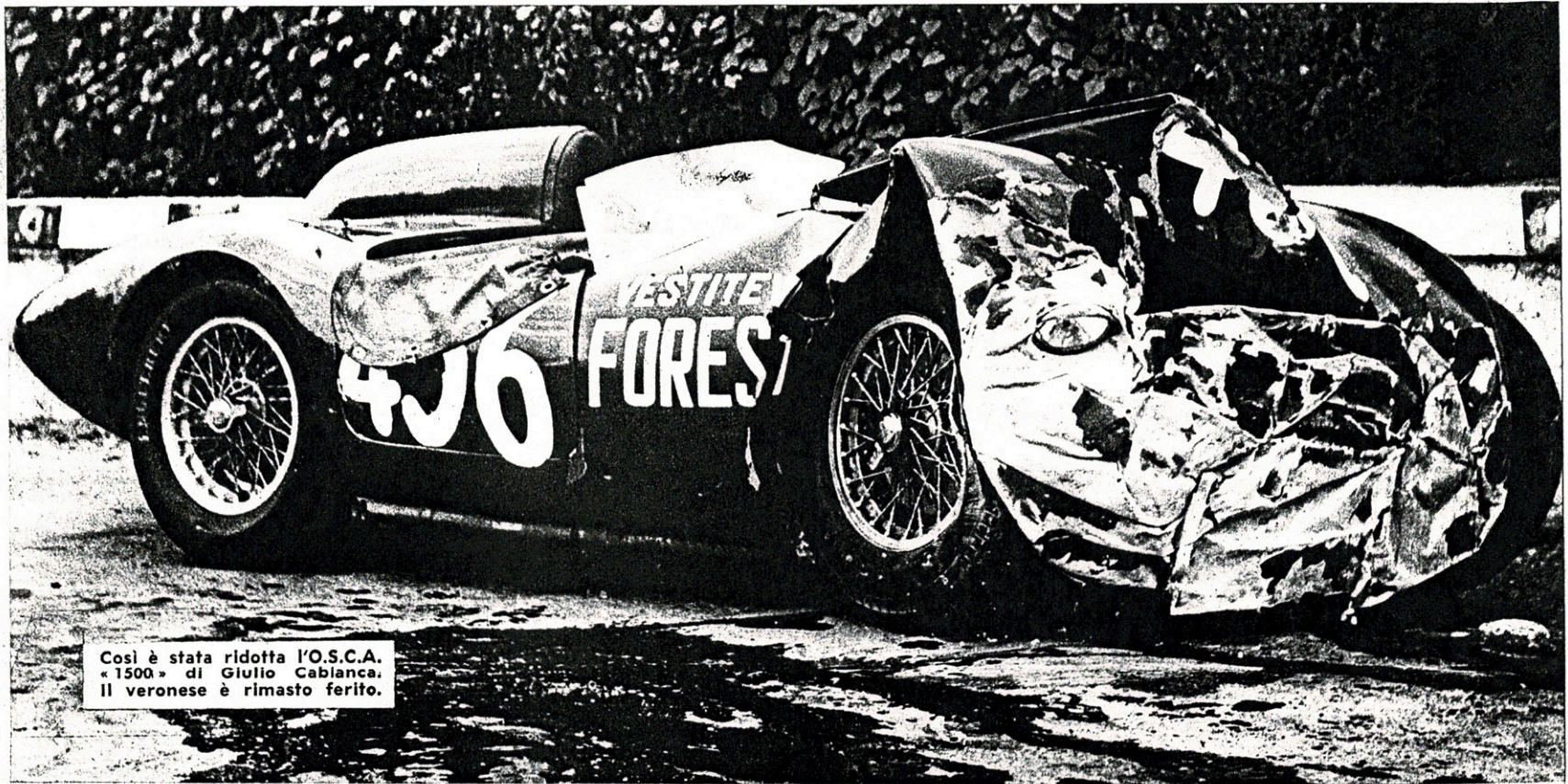
Le duecento macchine cioè della dodicesima edizione della Catania-Etna il cui percorso di km. 33 si snoda dalla Barriera del Bosco, attraverso S. Agata Li Battiati, circonvallazione S. Giovanni La Punta, Trecastragni, Pedara, Nicolosi, fino alla quota 1692 della casa Cantoniera.

La vigilia di questa tradizionale competizione catanese, ripresa dopo due anni di interruzione, non è certo trascorsa tranquilla per coloro che l'avevano allestita con serietà ed impegno. Dopo che erano andate a gambe all'aria tutte insieme le prospettive di una gara di alto valore sportivo, essendo venuti a mancare all'ultimo momento Collin Davis, Lualdi, Govoni, Bellucci e Drogo, l'ambiente della manifestazione si è surriscaldato in se-

guito ad una situazione in chiave polemica registratasi nella mattinata di sabato. Resasi disponibile a Modena la Maserati-Cooper tipo « Monaco » a motivo della perseverante riluttanza di Collin Davis per le corse in salita, la scuderia Centro-Sud venne nella determinazione di avviare delle trattative con Vaccarella onde affidargli l'efficientissimo mezzo meccanico per la competizione catanese. Trattative risoltesi, come era da prevedersi, con il pieno accordo intervenuto tra la Centro-Sud e il pilota palermitano. Dalché ebbero inizio le vivaci discussioni e i nervosismi della vigilia con le previste, conseguenti prese di posizione dei dirigenti la scuderia Monte Pellegrino trincerati nel proposito di non mollare il proprio « poulain ».

Ambiente eccitato, dunque, e grattacapi per gli organizzatori. Infine è prevalso il buon senso, cosicché la sportività delle opposte... schiere diede luogo al raggiungimento dell'auspicato accordo.

Tutto questo trambusto dopo tutto è servito a rendere più eccitante la gara ed a creare l'ambiente favorevole per una attesa che si manifestò morbosa soprattutto per le migliaia e migliaia di spettatori che, lungo i 33 chilometri del percorso, composero lo impressionante quadro di questa dodicesima Catania-Etna. Successo spettacolare, dunque, ma anche successo sportivo e tecnico dato il ragguardevole numero di concorrenti e dato anche che molti records, compreso



Così è stata ridotta l'O.S.C.A. « 1500 » di Giulio Cabianca. Il veronese è rimasto ferito.

sull'Etna

Vaccarella

quello assoluto, sono stati portati a ben più alti livelli.

Nino Vaccarella ha fatto ancora una volta da « mattatore » chiudendo in tal modo in bellezza questa sua eccezionale stagione che lo ha senz'altro portato alla ribalta dell'automobilismo sportivo nazionale. E ancora una volta ha vinto raggiungendo il traguardo d'arrivo con la conquista di un altro record. Il parlemitano che, come abbiamo sopra accennato, disponeva in questa occasione della Maserati-Cooper tipo « Monaco », ha fatto registrare al cronometro il tempo di 17'56"2/10, con una media di 110,390 km/h. Quello precedente apparteneva a Maria T. De Filippis (Maserati 2000) con 106,508 km/h.

Vaccarella, a noi che lo abbiamo seguito durante le sue trionfali prove di questa stagione, ci è apparso oggi più cresciuto in stile e in esperienza. Al volante di una vettura che pilotava per la prima volta e la cui potenza ed efficienza gli si dovevano rivelare assai diverse dalla sua Maserati 2000, Nino Vaccarella ha condotto una gara superlativa per coraggio e maturità. Badate bene: noi non abbiamo la pretesa di imporre alla attenzione degli intenditori e degli appassionati di automobilismo sportivo, il complesso delle qualità che, oggi come oggi, distinguono il valore e le promesse del pilota cosiddetto « del giorno ». Fedelmente ed obiettivamente abbiamo riferito quel che è riuscito ad esprimere la misura del valore di questo ormai sperimentato pilota. Oggi, sulle aspre rampe dell'Etna ha dato spettacolo raccogliendo ammirazione ed applausi per quel suo spavaldo modo di lottare, per quel suo eccezionale adattamento nel clima della corsa, per quel suo coraggio a volte freddo a volte nervoso ma, comunque, sempre controllato. La Maserati-Cooper, sul conto della quale è superfluo intrattenersi, è apparsa in tutta la sua potenza, un mezzo efficientissimo per stabilità, tenuta e sicurezza nelle curve.

L'andamento della corsa ha messo anche in evidenza il piazzamento di Mennato Boffa al secondo posto assoluto. Il combattivo pilota di Napoli ancorato, si può pensare, alla tattica di Vaccarella non poté, in definitiva, che battersi per il posto d'onore. Del resto anche Boffa ha con bravura superato il record della De Filippis e ciò indica che la lotta è stata vivace contro il cronometro giudice infallibile.

Al terzo posto della classifica generale il catanese Le Pira con la Ferrari « 250 G.T. ». Per noi questo giovane pilota è stato una autentica rivelazione. Partito praticamente handicappato nel mezzo meccanico in quanto non poteva competere con le più leggere e maneggevoli vetture dei due avversari che l'hanno preceduto, Totò Le Pira ha sfoggiato dell'ottimo stile e una spericolata combattività. Alotta, il bolognese Breviglieri (che correva con lo pseudonimo di Wal-Ever), e Ada Pace, hanno anche loro conquistati preziosi piazzamenti, frutto di eccellenti prestazioni.

Spettacolare deve considerarsi la gara della Pace che con l'Osca « 1100 », nella sua classe, è apparsa irresistibile contro i temutissimi avversari Umberto Bini e Attilio Brandi, agglu-

dicandosi altresì il Trofeo della Montagna.

Dando una rapida occhiata ai vari vincitori di classe troviamo nella Turismo le belle affermazioni di Zagame, Bonaccorsi, Susino e Pernice, mentre nella Gran Turismo Bertazzi, « Kim » e Le Pira, l'hanno fatta da padroni nelle rispettive classi.

Sesto Leonardi, uno dei più anziani campioni del volante, nella Sport 750, l'ha spuntata con la consueta bravura, vincendo il confronto sui forti avversari Giancarlo Rigamonti e Ilario Bandini.

Una superba e spettacolare prestazione di massa hanno offerta le piccole « Junior », sottoposte ad un duro lavoro in un percorso di montagna così severo e così impegnativo quale questo della Catania-Etna: nove partite, nove arrivate al traguardo della casa Cantoniera. Lorenzo Bandini (Volpini), ha ottenuto il miglior tempo — km/h 95,054 — strappando nell'ultimo tratto la vittoria a Bino Heins attardato per effetto di difettosa carburazione della sua piccola Moretti.

A Nicolosi — km. 15 dalla partenza, m. 700 — dove ci siamo recati per cronometrare i passaggi, le posizioni di testa nelle varie classi facevano registrare, per l'irruenza dei favoriti, il violento attacco sferrato contro i records. Il che in definitiva si ebbe a verificare anche se il più duro e arduo tracciato del successivo settore — Nicolosi, Casa Cantoniera km. 18 — sottoponeva le macchine ad un impiego poderoso.

Giulio Cabianca, ancora una volta, nel corso di questa ormai conclusa stagione, non è stato fortunato. Partito con un visibile nervosismo e consapevole che la battaglia contro il suo temuto avversario Vaccarella sarebbe stata senza esclusioni di colpi, Cabianca è andato subito fortissimo, con impeto audace. Tattica che poteva far correre l'alea di una brutta avventura. Il veronese, infatti, dopo appena quattro chilometri dalla partenza in una curva nei pressi del ristorante Nord-Ovest è stato protagonista di un pauroso e spettacolare incidente. Arrivato fortissimo, il bravo e sfortunato pilota dell'Osca è uscito di curva sbandando. Senza controllo e senza più tenere la strada, la macchina è andata a urtare violentemente con la parte anteriore destra contro un muretto di protezione. Trasportato d'urgenza, in stato di choc, all'ospedale, gli venivano riscontrate delle escoriazioni al viso e qualche contusione qua e là e, fortunatamente, niente altro.

L'organizzazione, sotto alcuni aspetti, ha mostrato qualche lieve sfasatura nei suoi congegni. Più che altro s'è lamentata una certa insufficienza nei collegamenti tra le due zone di partenza e di arrivo. Ciò nulla toglie ai meriti del cav. Scaccianoce e del dottor Sciascia, direttori, rispettivamente, degli Automobile Clubs di Catania e di Palermo che si sono prodigati per dare consistenza e vigore alla impegnativa organizzazione di questa suggestiva gara catanese. Merita di essere anche sottolineato l'operato vigilante del cav. Coppola, commissario della C.S.A.I.

VINCENZO GARGOTTA



I primi tre classificati della corsa sicula: da sinistra Totò Le Pira - Nino Vaccarella - Mennato Boffa.



Ottima prova quella di Ada Pace al volante dell'OSCA: la torinese ha vinto il Trofeo della montagna.