

L'EGEMONIA DELLA PORSCHE

A cura dello storico della Targa Florio Dott. Nino Colombo in esclusiva per il sito www.Targa-Florio.Net

1 - Le nozze della Targa Florio



Vaccarella-Bandini su ferrari 330P3

Archiviata la sbornia di gioia della vittoria tutta italiana Vaccarella-Bandini-Ferrari noi tifosi guardavamo all'edizioni a venire certi della ripetizione del successo del binomio Vaccarella-Ferrari. Il 1966 è l'anno delle nozze d'oro della Targa Florio.

Infatti quella che si disputa l'8 maggio è la 50^a edizione. L'Automobile Club Palermo celebrerà l'evento in grande stile. Rifà il look alle tribune di Floriopoli. Ingrandisce la Sala Stampa, la Direzione Gara viene dotata di un balconcino chiuso, prospiciente i box per meglio permettere al Direttore di gara una visione completa di tutto quanto avviene nella zona box. Si allestisce una sfilata di vetture che avevano partecipato sin dal 1906 alla Targa.

Compiranno un giro del Grande Circuito delle Madonie,

partendo dalle tribune di Floriopoli qualche ora prima dell'inizio delle prove ufficiali del venerdì. Grande meraviglia e tanto stupore suscitò in me e in tutti i tifosi la vista di queste "nonne" vetture degli anni precedenti. Era la prima volta che una sfilata di queste vetture si verificava sulle Madonie. Arrivarono a Collesano da Isnello e dovettero fermarsi al bivio Polizzi poiché erano in corso le prove ufficiali ed attesero la fine per completare il giro. Scrutammo da cima a fondo nei minimi particolari queste stupende vetture che avevano scritto la storia della Targa Florio e dell'Automobile.

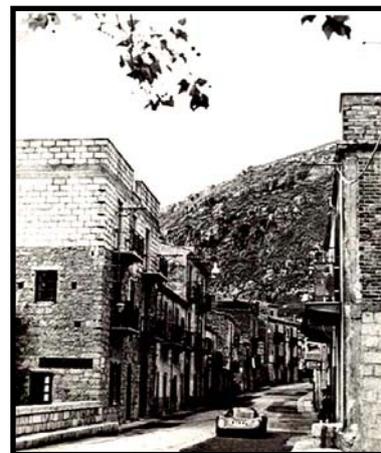
Tanto fummo presi dal fascino che ci dimenticammo delle Prove Ufficiali. Queste, come era nelle previsioni, furono una conferma della supremazia del binomio Vaccarella-Ferrari. Infatti il "Presidente Volante", come affettuosamente la stampa battezzò Vaccarella, ottenne il miglior tempo con molto margine su gli avversari.

Alla 50 edizione della Targa Florio la Ferrari e la Porsche erano presenti in gran numero sia come vetture ufficiali che private. La Ferrari schierava una sport la 330/P3 con Vaccarella e Bandini e due Dino 196/S affidate a Baghetti-Guichet e Parkes-Scarfiotti. Una terza Dino privata era guidata da Casoni-Biscaldi. Vaccarella, come egli stesso più volte ha riferito ai giorni nostri, ha faticato non poco a convincere Enzo Ferrari a mandare in Targa la 330/P3 ritenendola poco adatta al circuito delle Madonie. Vaccarella convinse e venne accontentato e già dalle prove ufficiali dimostrava l'adattabilità della vettura in Targa. A sua volta la Porsche scendeva in campo con quattro macchine: l'inedita 8 cilindri da 2200 cm³, due Carrera 6 col motore ad iniezione e una Carrera 6 normale.

Si profilava, come era oramai consuetudine alla Targa, un duello agguerrito tra le due Case e tra i piloti stessi. Le tifoserie dei vari paesi attraversati dalla gara si preparavano con molto entusiasmo e con animo diverso rispetto agli anni precedenti, poiché era stato infranto il muro della sfortuna che si accaniva sul nostro amato pilota Nino Vaccarella. A Collesano tutti noi facevamo sempre riferimento a Totò Giorgi, vigile urbano del paese, primo tifoso del "Presidente Volante". Era lui che suggeriva a Natale Failla dove scrivere, sui muri, sull'asfalto, sui paracarri, "W NINO", "W FERRARI", che a distanza di decenni ancora oggi, seppur sbiaditi, campeggiano ricordandoci la passione di quei tempi.

Nella parete della casa che costeggia bivio Polizzi erano tante le scritte da sembrare un quadro di alto pregio pittorico, tanto da essere immortalato attraverso fotografie, pubblicate in tutte le riviste specializzate e non di tutto il mondo.

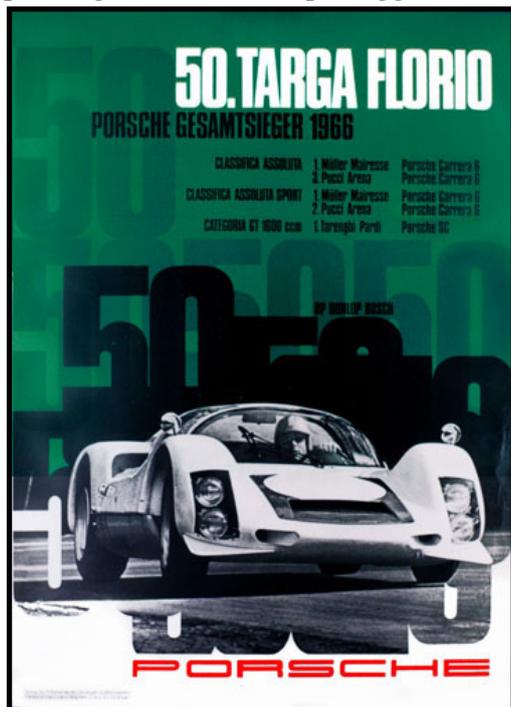
Tanta era la passione del proprietario che mai ebbe a lamentarsi di quelle scritte anzi ne era orgoglioso. Trascorremmo la vigilia sereni con ottimismo certi di raccogliere la vittoria l'indomani. Nel pomeriggio Giorgi, Nello Raimondi e Testaiuti erano stati a trovare il Professore Vaccarella ed era molto sereno così come tutta la squadra Ferrari. Disse loro che i tempi dell'anno precedente sarebbero stati frantumati se smetteva di piovere e la strada asciugava. Questo fu il motivo di discussione della serata. Infatti il sabato era iniziato col sole ma già verso la fine della mattina il cielo si era coperto. Si pensava ad un acquazzone primaverile invece piovve con forza tutto il giorno ed anche la notte. Andammo a letto dormicchiando con l'orecchio teso ai tuoni ed al rumore della pioggia che cadeva. La mattina di buon'ora ci radunammo a "Carricatori" intorno a Totò Giorgi che già dall'alba era lì e, avendo di già preso l'ennesimo caffè con la sigaretta tra le dita, scrutava il cielo. Per fortuna aveva smesso di piovere e ci sentimmo tutti rincorati sebbene la strada rimanesse bagnata e piena di fanghiglia che l'acqua aveva trascinato sull'asfalto.



Guichet - Baghetti su Ferrari Dino 206 S

Un timido sole cominciava a farsi largo tra le nuvole. Speravamo che asciugasse in fretta anche se gli innumerevoli rigagnoli era praticamente impossibile che scomparissero. Più si avvicinava la lancetta alle ore otto, orario di partenza della gara, e più la nostra tensione saliva chiedendoci ripetutamente: riuscirà Vaccarella a domare questa grossa Ferrari P3 con questo asfalto bagnato e pieno di fanghiglia?

Partita la gara puntuale la nostra attenzione si concentrerà sui tempi di passaggio da Collesano, avendo come riferimento quelli delle prove ufficiali. Subito Vaccarella andava forte ma con molta cautela, tanto da essere in testa e quando in lontananza sentimmo ruggire la grossa Ferrari 4 litri capimmo subito che il Professore aveva attaccato sin dai primi metri. Sempre con il naso in su a scrutare il tempo e con il sole che a poco a poco scacciava le nuvole, ci accostammo alle transenne per meglio osservare il passaggio che avvenne in un tripudio di applausi indescrivibili.



Il Professore, entusiasmante, aveva portato in testa la Ferrari 4 litri, le Porsche erano dietro staccate, mescolate alle Dino, 58" secondi su Scarfiotti e 1'20" su Mitter. La battaglia si era scatenata e non si poteva dire decisa, ma certamente la quattro litri di Maranello era una lepre impendibile ai cacciatori tedeschi. Guidarla, era impresa da supercampioni, impresa che Vaccarella compiva con eccezionale bravura. Anche Scarfiotti e Parkes con le Dino compivano prodezze memorabili tanto da essere tra i primi. Lo squadrone Porsche attuava una mossa tattica attendista. Il pilota più veloce era Gunther Klass con la nuova 8 cilindri, rifiutata da Bonnier affidandosi alla già collaudata 6 cilindri.

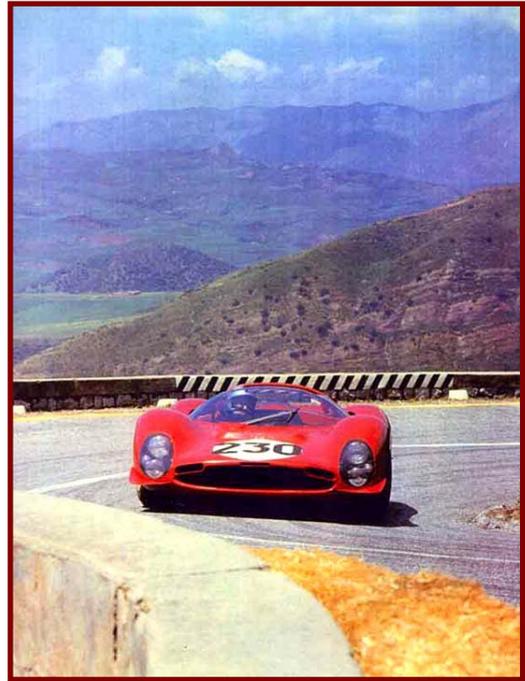
A Campofelice di Roccella il tifo era diviso tra ferraristi e porschisti. Il dottor Pasquale Fatta capitanava la tifoseria tedesca, mentre i tifosi ferrari facevano capo alla guardia municipale Ernesto Venturella e al Sig. Masino Venturella. Quest'ultimo aveva stretto una forte amicizia con l'allora direttore sportivo della Ferrari Eugenio Dragoni. A tutt'oggi questa amicizia continua.

I commenti sulla supremazia della Ferrari P4 si sprecavano tra i tifosi in attesa del secondo passaggio. E nel corso del secondo giro la pioggia ricominciava con alcuni scrosci.

La strada si bagnò e sciolse le croste fangose, tanto che l'asfalto divenne sapone e l'impresa di guidare velocemente divenne un'arte da acrobazia. La paura prese tutti noi. Tememmo per la tenuta di strada della grossa Ferrari P4 e lo sconforto che una ripetizione della vittoria ci sfuggisse ci assalì in pieno. Al secondo passaggio da Collesano Vaccarella transitò con prudenza. La Dino di Biscaldi intanto si fermava ai box col tergicristalli rotto, Guichet era ritardato dallo stesso problema. Mitter con la Porsche passava a guidare la corsa con un leggero vantaggio di pochi secondi su Vaccarella, ma nel giro successivo usciva di strada dopo aver compiuto un testa coda. Anche Glemser con l'altra Porsche, dopo aver sostituito Hermann usciva di strada. Restava la Porsche di Gunther Klass e Colin Davis e la Carrera 6 normale di Pucci-Arena.

Parkes con la Dino, tradito dal fondo stradale scivoloso, toccava un muretto ed usciva di strada definitivamente. Durante le prove ufficiali del venerdì si era reso protagonista di un pauroso incidente nella discesa che da Collesano porta a Campofelice Roccella. Nella curva detta "dell'ubriaco", cento metri prima del bivio RoccaVuoni, usciva di strada abbattendo un alberello, due paracarri e si era fermato con la macchina tutta attorcigliata attorno ad un albero robusto, che aveva impedito la discesa della Dino nella scarpata ripida e lunga. I meccanici Ferrari fecero miracoli, lavorando incessantemente notte e giorno di sabato, per rimettere in strada la Ferrari e solo così Parkes poté prendere il via la domenica mattina. In ogni pilota c'era la volontà di dare il tutto e per tutto, di forzare sempre pure nelle condizioni proibitive della corsa. E gli uomini si sono superati, fornendo una prova magnifica di agonismo, che per tutti noi tifosi è stata la cosa più bella di questa gara.

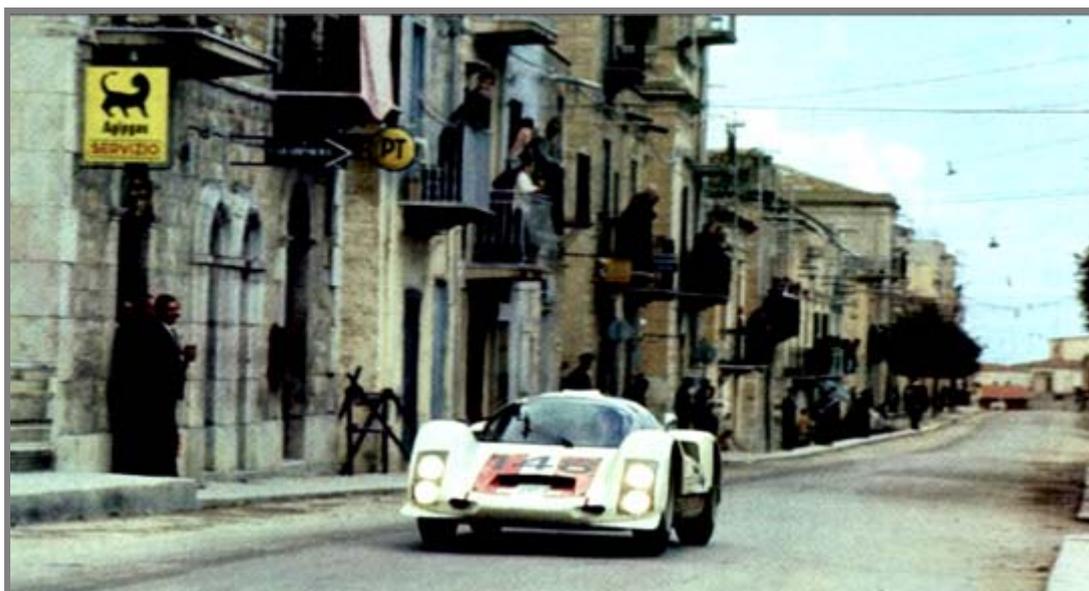
L'eliminazione progressiva dei protagonisti era stata terribile. Le condizioni della strada hanno avuto un ruolo determinante, naturalmente, ma c'è stata la meravigliosa combattività degli uomini a influenzare gli avvenimenti. Giunti al settimo giro, in noi l'idea della vittoria diventava più concreta, quando la sfortuna irruppe nella corsa della Ferrari P3. Sfortuna che è stata funzione del carattere stesso della Targa Florio. Assieme a piloti esperti ed allenati corrono piloti entusiasti, appassionati, ma che non hanno le abitudini dei professionisti. E' stato uno di questi piloti, senza colpa, a determinare la successiva decisiva svolta, quella che tolse di mezzo la Ferrari guidata da Bandini che aveva sostituito Vaccarella. Il pilota, di nome Marsala, al volante di una Ferrari GTO numero 168, raggiunto dalla Ferrari di Bandini ha voluto essere corretto e per segnalare che si era accorto della presenza alle sue spalle ha alzato una mano, volendo significare che aveva visto e che pregava di attendere un istante prima di lasciare libero il passaggio. C'era una curva a destra e si è allargato a sinistra per impostarla.



Vaccarella Bandini su ferrari 330 P3



Vaccarella Bandini su ferrari 330 P3



H.Muller e la Porsche 906

Bandini ha interpretato il gesto e la mossa come avrebbe interpretato un qualunque pilota professionista, abituato al gergo muto della pista, cioè l'altro gli lasciava il passaggio e si spostava per favorirlo.

Così si è infilato nel passaggio avendo a sinistra la macchina da superare e a destra il ciglio della strada. In quel momento, quando Bandini aveva quasi compiuto il sorpasso, Marsala ha piegato a destra ed il muso della GTO ha urtato la fiancata sinistra della P3, spingendola fuori strada, cappottando.

Fortunatamente Bandini se l'è cavata molto bene, uscendo dalla macchina capovolta dopo aver sfondato con i pugni i vetri laterali. Il pilota Marsala si accostò al ciglio della strada e prestò aiuto a Bandini e lo portò con sé in vettura ai box. La notizia si sparse dal luogo dell'incidente, sotto Caltavuturo nei pressi del "cippo Masetti", con un tran-tran che in poco tempo arrivò alle nostre orecchie prima che la radio desse notizie dell'accaduto.

Non volevamo credere a quelle notizie ed insistentemente con molto nervosismo guardavamo le lancette dell'orologio aspettando i minuti presunti teorici di passaggio. Il tempo trascorse vano. Il rombo della Ferrari P3 non si udiva in lontananza quando ci accorgemmo del passaggio da "Carricaturi" della numero 168 Ferrari GTO con due piloti a bordo, uno guidava, Marsala, ed accanto il povero Lorenzo Bandini.

Finivano le speranze della Ferrari e finiva in noi la certezza della vittoria. A quel punto lo sconforto prese ognuno di noi, come tutti i tifosi presenti sul circuito, chiudendoci in un mutismo mentre qualche altro imprecaava contro l'accanimento della sfortuna.

Mestamente seguimmo le ultime fasi della gara. La Porsche con la sua gara attendista prendeva il comando con la 8 cilindri di Klass, ma anche questa si fermò per una rottura della sospensione posteriore. Il comando venne preso dalla Porsche Carrera 6 n.148 di Mairesse e Muller, che aveva progressivamente guadagnato posizioni su posizioni per il semplice fatto della eliminazione di chi li precedeva.

Seguiva la Ferrari Dino di Guichet-Baghetti ma era tanto il distacco, circa otto minuti, che oramai la speranza di un'impresa impossibile era sepolta del tutto. La Porsche di Mairesse-Muller vinsero la 50 Targa Florio. Tornammo a casa melanconici.

L'episodio nelle settimane successive tenne banco nella stampa specializzata e tra di noi tifosi. Vaccarella, quando era libero da impegni faceva sempre una capatina a Collesano e parlò spesso dell'episodio. Dalle sue parole traspariva tutta l'amarezza di aver visto sfuggire una Targa Florio persa per una banale incomprensione tra i piloti.

Alla fine di ogni discorso si rimandava all'edizione prossima la speranza di vittoria.

2 - La grande delusione



Vaccarella-Scarfiotti su Ferrari 330 P4

Il 1967 vedeva ancora Vaccarella in squadra ufficiale Ferrari. La Casa di Maranello aveva apportato delle innovazioni alla 330 P3, rifacendo la linea, il motore, ancora più potente, 3989 cm³ che erogava 450 cavalli. Una splendida vettura. A mio parere, e non solo, la più bella sport di tutta l'era Ferrari. L'ing. Forghieri aveva progettato e costruito un vero gioiello. Il campionato Mondiale Marche si era aperto con una bella vittoria a Daytona con le tre vetture Ferrari in parata tagliare il traguardo. A Collesano questa

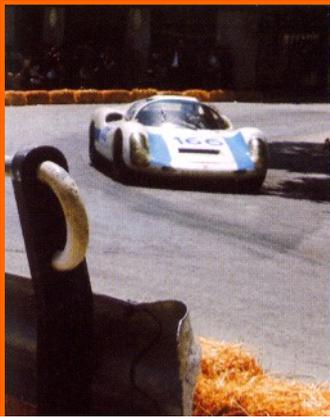
notizia ci esaltava come tifosi ma ci poneva un dubbio: Ferrari con questa grossa vettura avrebbe partecipato alla Targa Florio dalle strade poco adatte alla P4? Vaccarella anche questa volta convinse il Commendatore Ferrari a partecipare con la P4 alla Targa Florio. Gli venne affidata una Dino GT per le ricognizioni nei mesi che precedevano la gara. Naturalmente si fermava a Collesano e tra un sorso e l'altro di aranciata ci parlava della meraviglia della P4 e ai nostri dubbi ci rassicurava che avrebbe staccato tempi eccezionali, fatto record e stracciato gli avversari. Quell'anno il campionato mondiale marche vedeva la partecipazione di altre marche, oltre Porsche e Ford GT 40, la Chapparral 2F. Una vettura di sette litri di cilindrata, dotata di trasmissione semiautomatica ed un alettone iposostentatore. Quando venne in Targa per le prove libere catalizzò tutta l'attenzione nostra e di tutta la stampa. Questo mostro era in grado di correre agevolmente nelle strade della Targa Florio?

Il costruttore Carroll Shelby l'affidò a due piloti esperti di cui uno di provata esperienza in Targa, Phill Hill e Spence. Anche l'Alfa Romeo debuttava con cinque vetture 33/2000. La Porsche si presentava con le sue nuove vetture 907/2000 e 910/1977 cm³. La Ferrari con la P4 affidata a Vaccarella e Scarfiotti. Nei tifosi, data l'esperienza dell'anno precedente, subentrò una magistrale prudenza.

Nessuno parlava di vittoria ma tutti eravamo consapevoli della superiorità e solo la sfortuna poteva cambiare corso alla vittoria finale. Sui muri di bivio Polizzi, sopra Scillato, all'uscita del tornante a sinistra, una formula matematica dipinta con vernice bianca NINO+LULU' / P4 = V racchiudeva tutta la speranza, la certezza, la potenza del trinomio Vaccarella-Scarfiotti-Ferrari. Ancora oggi, anche se sbiadita dal tempo, chi transita da quella strada può ancora leggerla. Nei giorni che precedettero le prove ufficiali si ripeté il solito rito di ripassare tutte le scritte sui muri, paracarri, sull'asfalto.

Di "W NINO", "W FERRARI" era piena Collesano ed i tratti di strada prima e dopo il paese. Nel corso delle prove ufficiali Vaccarella aveva fatto fermare i cronometri in uno straordinario 37'12" nonostante la faticosa guida della P4. Era una performance formidabile. Non c'era storia. Sabato, vigilia della gara, tutto il circuito si riempì di migliaia e migliaia di spettatori.

Collesano si riempì di numerosissimi tifosi giunti da ogni angolo della Sicilia ed oltre Stretto. Cercavano un posto di osservazione piazzando roulotte, camper, tende. Il tifo passionale dei Collesanesi per Vaccarella e la Ferrari, decantato dalle cronache dei giornali, aveva richiamato migliaia di spettatori per vivere, da un posto privilegiato quale era Collesano, l'emozionante Targa Florio. Centinaia di giornalisti, cine-operatori, fotografi, scelsero Collesano per immortalare immagini dei vari passaggi e i sentimenti degli sportivi Collesanesi. Tra i tanti una cospicua rappresentanza giapponese con i loro teleobiettivi che colpirono la nostra curiosità. Con questa stupenda cornice lungo tutto il circuito delle Madonie la mattina del 14 maggio 1967 si svolse la 51 Targa Florio.



V. Elford - Neerpasch su Porsche 910

La Porsche ,ormai di casa in Targa, partecipava numerosa con tre vetture 8 cilindri 2200 cm3 condotte da Mitter- Davis, Hawkins-Stammelen, Siffert-Hermann; tre 6 cilindri con Neerpasch – Elford, Cella- Biscaldi, Maglioli- Schutz.

La Scuderia svizzera Filipinetti con una Ferrari P3 affidata a Mueller-Guichet. Come al solito il nostro punto di osservazione era la piazza di “Carricaturi” dove attendavamo il passaggio delle macchine ed il buon amico, oggi scomparso Nello Raimondo, per sfatare la tensione e l’attesa, ci deliziava di aneddoti di vita reale vissuta da lui.

Erano talmente reali da sembrare delle vere e proprie barzellette. Totò Giorgi fumava nervosamente una sigaretta dietro l’altra. Scoccata l’ora della partenza della gara aspettavamo di sentire il rombo dei motori delle prime vetture in lontananza. Ci avvicinammo a ridosso delle

transenne per assistere al passaggio ed ognuno di noi con l’orecchio teso verso il “Monte”, cercavamo di individuare di quale macchina si trattasse. Al passaggio della prima vettura, una berlinetta, l’entusiasmo nella folla si alzò di tono e ognuno a modo suo annunciava qualcosa. Quando il rumore dei motori diventava più assordante cominciarono a transitare le vetture sport. Tutti i tifosi entrammo in palpitazioni perché doveva arrivare il nostro beniamino Vaccarella. Ad un certo momento sentimmo volteggiare sopra di noi l’elicottero con a bordo l’operatore Rai che seguiva il giro della Ferrari di Vaccarella per riprendere il sorpasso alla Chapparral. Ed infatti il rumore cupo della grossa Ferrari da lontano si mischiava a quello delle pale dell’elicottero sovrastandolo. Ed ecco che il rombo diventava sempre più assordante a mano a mano che si avvicinava, quando lo vedemmo sbucare dalla curva a destra che immette su “Carricaturi”. Un grande boato di applausi, di grida di gioia, di urla, si levò dalla folla mischiandosi al rombo del motore e a quello dell’elicottero. Dai rilievi cronometrici effettuati da alcuni di noi Vaccarella al passaggio da Collesano era già in testa con un margine netto di vantaggio: Mitter e la sua Porsche erano a 1’6”, Siffert con l’altra Porsche a 1’12”.

La Ferrari di Muller a 1’51”. Completato il primo giro con uno strepitoso 37’12” Vaccarella iniziava il secondo ancora veloce e tutti gli altri più distanziati.

L’entusiasmo della folla lungo il circuito era alle stelle e già si diceva forte: “oggi non c’è storia, la seconda vittoria del Professore e già in tasca”.

Tutti quanti presi dall’entusiasmo incontenibile dimenticavamo ancora una volta che la Targa, è si gara fatta di minuti e secondi, ma è soprattutto sorpresa. E la sorpresa era già in agguato. E di quelle amare, difficili da digerire anche a distanza di molti anni. Tra due ali di folla esultante Vaccarella con la Ferrari P4 pennellava le curve, facendo presagire un tempone.

A Collesano aspettavamo il secondo passaggio e scrutavamo le lancette dei minuti e dei secondi che ci separavano dal sentire il rombo della Ferrari in lontananza. Diventava una lotta contro il tempo. Non ci curavamo degli avversari ormai molto distaccati. Un accenno di sorriso misto ad una leggera tensione traspariva dai nostri occhi. Quando ad un tratto Totò Giorgi gridò “ C’è”.

Rivolgemmo le nostre orecchie verso il “Monte” ed udimmo tenuemente il rombo del motore del Ferrarone. Ed a mano a mano che i secondi passavano si fece sempre più forte e cupo. Un caratteristico tifoso collesanese, Pirrello, con il quadro dei tempi aperto sul tavolinetto da bar, accompagnava con gli occhi lo scorrere delle lancette dell’orologio, borbottando con il suo linguaggio pittoresco ed a volte colorito.



P.Hill-Sharp su Chaparral 2F



Frattanto Vaccarella affrontava la discesa della “Croce” ed il suono del motore si mescolava all’entusiasmo dei spettatori. Quando entrò nell’abitato di Collesano, subito dopo il campo sportivo, un forte boato di esultanza si levò nell’aria da giungere alle nostre orecchie distanti un chilometro. I balconi d’un colpo si riempirono di gente per vedere il passaggio. Ci accostammo sempre più alle transenne e con l’udito seguivamo la guida del Professore con il rombo del motore. Dalla successione delle scalate di marce capivamo dove esattamente si trovasse e quale curva stesse per fare.

La Ferrari divorò la via d’ingresso a Collesano, Via Montegrappa, e con una successione di scalate di marce affrontò la curva di “Santa Maria di Gesù”, curvando accompagnato dalla gioia incontenibile dei tifosi presenti a migliaia. Dopo la curva a destra seguiva un breve tratto

di 400 metri rettilineo dove gran parte della potenza del Ferrari si scaricava.

Il rombo del motore, talmente assordante, fece tremare i vetri delle finestre.

Vaccarella si apprestava alla fine di questo tratto ad affrontare il tornante a sinistra di “Bivio Isnello”. Una curva ad U costeggiata da un cordolo in pietra.

Da “Carricaturi”, distante cento metri, ad orecchio seguivamo la guida del Professore. Dopo aver udito il rumore pieno del motore Ferrari in velocità aspettavamo che diminuisse d’intensità e la successione delle marce più basse per curvare a sinistra. Ed infatti il rombo del motore calò d’intensità, una prima scalata, una seconda mista ad un tonfo e poi il silenzio più totale.

Sia di motore che di spettatori. Per un secondo ci mancò il respiro, sbiancammo in viso nell’attesa di risentire il motore e la gioia dei spettatori. Poi un gran vociare di grida, ci guardammo negli occhi ed in un istante Giorgi, Raimondi, Testaiuti e noi dietro a loro scavalcammo le transenne e lungo lo stradale corremmo verso “Bivio Isnello”.

Le forze dell’ordine, Carabinieri, Poliziotti, presenti non riuscirono a contenere la nostra disperata corsa. Tutta la gente dietro di noi. La scena che apparve ai nostri occhi fu tremenda.

La Ferrari P4 era intraversata con la ruota destra sgonfia e storta incrinata per la sospensione rotta. Circondammo la vettura nel tentativo di sostituire la ruota e farlo ripartire. Vaccarella che nel frattempo era sceso dalla vettura sfilandosi il casco ci disse con molta amarezza che non c’era più niente da fare e che bisognava togliere dalla strada la macchina.

Eseguimmo le sue indicazioni mentre Carabinieri e Polizia tornarono ad essere padroni dell’ordine. Vaccarella malinconico osservava il danno e si sfogò con un gesto di stizza e di rabbia.

Tutti i fotografi, giornalisti, cine-operatori presenti a Collesano accorsero sul luogo dell’incidente. Migliaia di flash lampeggiarono in pochissimo tempo riprendendo tutto. Un giornalista di “Auto Italiana” a caccia di notizie sulla dinamica dell’incidente, intervista gli spettatori presenti.

Un mio compaesano, Franco Barbera, riferì che Vaccarella aveva alzato la mano per salutare il suo pubblico amico. Per il giornalista fu lo scoop. Ne seguì una polemica sui giornali sportivi ed in casa Ferrari. Tanto che quando Vaccarella, almeno così ci ha raccontato, si recò dopo la corsa in Ferrari, il Commendatore Enzo Ferrari “raccomandò di non salutare quando era alla guida delle sue vetture”. Il Professore Vaccarella smentì decisamente quanto era stato pubblicato dal giornalista e Ferrari di rimando rispose “che a dirlo erano i suoi compaesani”.

Il Professore precisò che era un’invenzione di uno sprovveduto spettatore e raccolta dalla stampa, tanto da sfidare chiunque a pubblicare una foto che lo ritraesse mentre alzava la mano salutando.



L’incidente di Vaccarella



Maglioli-Schitz su Porsche 910 attraversa "Carricaturi" a Collesano

Nè subito, né dopo, anche a distanza di anni, nessuno, stampa, filmati, fotografi amatoriali, ha mai prodotto la prova del saluto.

Appena due anni fa, mentre il sottoscritto e l'amico Giacinto Gargano e il Professore Vaccarella passeggiavamo nel corso principale di Collesano, un signore anziano si avvicinò a noi e facendosi riconoscere con nome e cognome si scusò col Professore Vaccarella per aver detto al giornalista che in quell'incidente col P4 aveva alzato la mano per salutare senza essere vero.

Vaccarella ,dopo aver ascoltato, col sorriso tra le labbra disse: "Finalmente la verità è venuta alla luce, ero certo che non potevo salutare, come non ho salutato, preso dall'impegno di guidare con tutte e due le mani, una sul volante e l'altra sulla leva del cambio a scalare le marce. Perché l'ha detto?"

La risposta: “Per farmi bello col giornalista”. La verità invece, come Vaccarella riferì al Commendatore Ferrari, ed ancora oggi va ripetendo ogni qualvolta si ritorna su questo episodio, è che “al tornante era arrivato lungo e poiché aveva di già la corsa del pedale del freno lunga per via della fatica dei freni, tanto da meditare di far spurgare i freni appena rientrato ai box per il cambio gomme e pilota, la macchina, con la ruota destra sul brecciolino presente scivolò sul cordolo scomponendosi”.

Quando si dice il fato. Proprio a Collesano e nel cuore del paese che lo amava, lo acclamava e che lo aveva onorato della cittadinanza, doveva succedere l'incidente. Una beffa del destino. Scuri in volto accompagnammo Vaccarella a casa di un nostro compaesano, Potestio Gandolfo.

Da qui il Professore telefonò alla direzione gara delle tribune perché voleva parlare con la sig.ra Maria, sua moglie, per tranquillizzarla sulle sue condizioni di salute. Dall'altro capo del telefono chi prese la cornetta e sentì che si presentava come Vaccarella, esclamò molto ironicamente che non poteva essere perché il vero Vaccarella era sulla macchina impegnato nel suo turno di gara.

All'insistenza del Professore l'interlocutore credette alle parole e passò la cornetta al direttore di gara affinché predisponesse il recupero del pilota tramite l'elicottero. Trascorremmo l'attesa nel salotto di casa di questo sportivo col Professore sprofondato in poltrona, crucciato e scuro in volto, in silenzio ascetico dove nessuno osava dire parola, fin quando sentimmo il rumore dell'elicottero. Ci avviammo fuori ed a “Carricaturì” Vaccarella agitava il casco per farsi notare dall'equipaggio dell'elicottero e facilitare il recupero. Individuato e attraverso comunicazioni radio con i Carabinieri sul posto, fù consigliato di portarci al campo sportivo dove era possibile atterrare.

Accompagnammo Vaccarella in corteo alla postazione attraverso la campagna. Salito sull'elicottero commosso ci salutò con le lacrime agli occhi, anche i nostri occhi erano umidi.

Per Collesano e per tutti i tifosi la Targa era finita. Invece la gara continuava. Anche la Ferrari P3 della scuderia Filipinetti di Muller-Guichet, passata nel frattempo al comando della gara, si ritirò per noi meccaniche. Al comando balzò la Porsche 907 di 2200 cm³ di Stommelen e l'australiano Hawkins. Al secondo posto l'altra Porsche 910 degli italiani Cella e Biscaldi ed al terzo Elford e Neerpaasch. L'attesissima Chaparral 2F continuava la sua regolare corsa tanto da essere in sesta posizione quando al nono giro dopo qualche chilometro dopo Collesano, all'inizio della discesa per Campofelice, bucò la gomma posteriore destra e fu costretta al ritiro poiché a bordo, per ragioni di spazio, non aveva una di scorta. Le Alfa Romeo 33/2000 ad una ad una si ritirano incredibilmente per lo stesso guasto all'impianto di lubrificazione.

Ancora una volta la Porsche vinceva la Targa Florio con la sua condotta attendista quando, all'inizio della gara, non c'era velleità di vittoria.

La Ferrari magramente con la Dino 206S privata di Venturi e Williams si piazzò al quarto posto.

La Ford GT 40 di Greder e Giorgi con andatura regolare e senza noie si classificò ad un onorevole quinto posto davanti all'equipaggio ufficiale Porsche: Siffert e Hermann, attardati da noie meccaniche.

Calava così il sipario sulla 51 Targa Florio.

BIBLIOGRAFIA:

Fonte d'informazione e documentazione per la composizione del presente testo è stata la rivista “Rapiditas” organo ufficiale della Targa Florio dal 1906 al 1930 e le storie raccontate dal Dott. Antonino Colombo.

Ed inoltre le riviste:

“Auto Italiana” - Roma, “Autosprint” - Bologna, “Motor” - Roma.

Ed inoltre sono stati consultati i libri:

“La Favolosa Targa Florio” di Giovanni Canestrini - Ed. LEA - 1965

“Targa Florio” di W.F. Bradley - Ed. GT Foulis & C. Ltd. - Londra 1965

“La Targa Florio” di Alvarez Garcia - Ed. Novecento - 1986

“La Leggendaria Targa Florio” di Pino Fondi - Ed. Nada Editore - 1989

“Alfa Romeo” di David Owen - Ed. Acanthus - 1985