

# LA PRIMA EDIZIONE

A cura dello storico della Targa Florio Dott. Nino Colombo in esclusiva per il sito [Www.Targa-Florio.Net](http://www.Targa-Florio.Net)



**L**O sport automobilistico è nato a Parigi nonostante l'auto non sia nata in Francia. Fu proprio qui che vi fu un proliferare di costruttori. Non a caso nacque il primo Automobile Club, molto dinamico nell'organizzare gare in linea che partivano da Parigi. Qui ha sede "L'Auto", la maggiore rivista sportiva francese. Ed ancora i Florio erano molto noti ed apprezzati dai francesi. Quindi era del tutto naturale, per gli obbiettivi che Vincenzo Florio si proponeva, che l'annuncio della disputa della 1a Targa Florio, 6 maggio 1906, veniva dato a Parigi. Negli ambienti parigini l'iniziativa fu accolta con molto entusiasmo e la stampa transalpina non lesinò sforzi per propagandarla al pari di quella italiana. Tutt'altro che accogliente fu nel resto dell'Europa soprattutto in

Inghilterra. Nonostante i Florio fossero degli imprenditori molto conosciuti per le loro molteplici attività commerciali cui si dedicavano, gli ambienti sportivi non nascondevano le loro perplessità. La collocazione geografica della Sicilia lontana dal centro dell'Europa faceva nascere dubbi sulla capacità organizzativa di una gara automobilistica. Inoltre la Sicilia veniva descritta da qualche fantasioso romanziere di fine ottocento come una "Terra di contadini, pastori e briganti". In tanti si chiedevano se un ambiente così era capace di mettere su una organizzazione rigorosa che una gara richiedeva. Un'amara riflessione: oggi come un secolo fa la nostra bella Sicilia si trascina questo retaggio culturale. Vincenzo Florio in questa sfida ebbe un alleato molto determinato: la stampa francese, che mise ben in risalto la serietà del suo promotore. A poco a poco ciò permise di vincere le iniziali perplessità e tutta l'Europa sportiva puntò gli occhi su il Cavaliere e la Targa Florio. Organizzare ed aver saputo organizzare nel 1906 una gara automobilistica non fu certo facile, ma Vincenzo Florio, da uomo dinamico quale era, non si lasciò travolgere dalle numerose difficoltà e diede il via in maniera impeccabile alla Sua Targa, tant'è che essa sopravvive ancora oggi anche se con diversa formula: rally, e nel medesimo teatro: le Madonie. Florio con i componenti del Comitato Panormitano lavorarono sodo all'organizzazione con riunioni quotidiane che si inoltravano sino a notte fonda non tralasciando nulla al caso poiché volevano fortissimamente dimostrare a tutto il mondo che la Sicilia con i suoi Siciliani sapevano fare le cose con molto impegno e dedizione e non temevano concorrenza alcuna. La sede delle riunioni era al pianterreno di uno stabile dei Florio situato in Via Catania 2. E' proprio in quella sede cominciarono ad arrivare le iscrizioni con molti mesi di anticipo sullo svolgimento della gara. Il comitato approntò i servizi che necessitavano alla corsa e dalle cronache dell'epoca e soprattutto dalla rivista "Rapiditas" edita dallo stesso Florio per narrare, attraverso resoconti e fotografie, le vicende della Targa e non solo, si legge:

<< " Per decreto del 30 aprile 1906 il Prefetto della Provincia di Palermo proibì la circolazione dei veicoli e dei pedoni sulle vie del circuito dal 5 maggio a mezzanotte fino alla fine della corsa. Egli dispose che nei luoghi ove potevano formare agglomerati di persone le vie fossero fiancheggiate da barriere fornite di passerelle per il passaggio del pubblico. Per assicurare l'esecuzione di quest'ordine si mobilitarono 200 carabinieri, un gran numero di agenti di polizia e 3.000 uomini di fanteria di linea schierati lungo il percorso. Una compagnia di ciclisti era incaricata del servizio di staffetta." >>. Uno spiegamento di forze che sembrava una mobilitazione della odierna Protezione Civile in una catastrofe. Tutto ciò serviva non certamente ad imporre la disciplina al pubblico ma soprattutto a tranquillizzare gli sportivi venuti in Sicilia che la gara potesse essere oggetto di azioni di brigantaggio. Ancora leggiamo sull'organizzazione da "Rapiditas" :

“ << Telegrafo - Nel circuito vi sono otto uffici telegrafici nei diversi paesi attraversati dal percorso. Questi otto uffici furono allacciati con un ufficio provvisorio fornito di quattro macchine Morse, installato per l'occasione sul luogo delle tribune per metterle in comunicazione con tutta la linea percorsa dai corridoi.” >> I telefonini a quel tempo non esistevano ne tantomeno radiotelefoni e Don Vincenzo mise su una rete telegrafica modello per avere notizie sullo svolgimento della gara dai vari punti del tracciato. Anche l'assistenza sanitaria non era da meno.

<< “ Posti di soccorso – Lungo tutto il circuito erano disposti 12 posti di soccorso, 9 dei quali erano confidati alla Croce Rossa e tre a quelle dell'Associazione dei Soccorsi d'Urgenza. Ogni posto era composto da un medico, da due infermieri e da un commesso, con tutto il materiale necessario.”>> Florio si preoccupò molto seriamente dei servizi logistici.

Bisognava provvedere al trasporto in massa degli spettatori. Sapeva il Cavaliere quanto importante fosse il pubblico per il successo della gara stessa. Su questo argomento da “ Rapiditas “ :

<< “ Strade Ferrate - La corsa fece accorrere una enorme folla, trasportata dalla ferrovia fino alle tribune, essendo stato stabilito per l'occasione una stazione ferroviaria al punto di partenza della corsa. L'amministrazione delle Ferrovie aveva accordato una riduzione del 75% sul prezzo del biglietto.” >> Anche l'allestimento delle tribune richiese una dedizione non indifferente ecco una descrizione : << Il punto scelto per la partenza è sulla lunga dritta che costeggia il mare e la ferrovia che va da Buonfornello a Campofelice. Il punto è a due chilometri pressappoco, dalla piccola stazione di Buonfornello, a tredici dalla cittadina di Termini Imprese e a cinquanta dalla stazione di Palermo. Sulla sinistra del percorso sono installati le tribune riservate, che occupano 200 metri di lunghezza, riparate da tende inghirlandate di foglie e frutti di limoni ed aranci. Fra le tribune e la via, un vasto spazio è riservato agli assistenti muniti di biglietto di tribuna. Dallo stesso lato vi è l'ufficio totalizzatore ed un ristorante appositamente organizzato, che serve delle ottime colazioni all'aperto a prezzo fisso o alla carta, rinfreschi e bibite di ogni natura >>. Di fronte alle tribune, erano state allestite il palco dei cronometristi e quello dei giudici di gara, della stampa e il grande quadro dei tempi. Il quartiere generale della gara fu fissato a Termini Imprese, paese più vicino al percorso. L'Hotel delle Terme fu la sede logistica del comitato organizzatore, ospitava tutti i concorrenti, tecnici, fornitori di ricambi, giornalisti venuti da ogni parte dell'Europa:

<< Si dovettero allestire letti di fortuna persino nei corridoi poiché le austere camere dell'albergo non erano sufficienti >>. I premi erano molto cospicui per quei tempi. Al vincitore toccarono: 25.000 lire al proprietario della macchina e 5.000 al conduttore; al secondo 8.000 e 2.000 lire; al terzo 4.000 e 1.000; al quarto 3000 e al quinto 2.000, questi ultimi premi solo ai proprietari.

Le adesioni di piloti e costruttori andarono oltre ogni rosea aspettativa, erano trenta e forse qualcuno di più. La flotta Florio garantiva il trasporto gratuito sia dal porto di Marsiglia che da Genova.

Purtroppo un duro colpo si abbatté sulla Targa. Uno sciopero contemporaneo dell'industria francese e dei portuali di Genova falciarono i partecipanti non consentendo a molti dei piloti di arrivare a Palermo. Solamente in tredici arrivarono. Così alla fine la mattina del 6 maggio 1906 i partenti furono dieci, poiché nelle prove tre macchine andarono distrutte. Vincenzo Lancia su Fiat col numero 1, Le Blon su Hotchkiss col numero 2, Cagno su Itala numero 3, Fournier su Bayard Clement n.4, Bablot su Berliet n.5, Pope su Itala n.6, Le Tellier su Bayard Clemente n.7, De Caters su Itala n.8, Rigal su Itala n.9, Graziani su Itala n. 10. Tanta curiosità destò la presenza di una donna al fianco del pilota, cui solitamente era un meccanico, madame Le Blon moglie del pilota Le Blon.

Il favorito era Bablot con la sua Berliet. I francesi lo davano vincitore ed anche al totalizzatore era il più gettonato. Alle sei in punto il cronometrista inglese Gilbert Morley dette il via a Vincenzo Lancia ed a intervalli di tempo a seguire tutti gli altri. Partita la corsa lungo le strade si accendeva una lotta tra Lancia, Le Blon, Cagno e Bablot. Il primo ritirato nella lunga storia della Targa Florio fu Achille Fournier. Sotto Caltavuturo sbandando urtò un paracarro e scivolò fuori strada lungo un pendio fermando la sua corsa contro un albero. A seguire tra Geraci e Castelbuono l'inglese Pope fu costretto al ritiro per aver rotto il motore.

Alla fine del primo giro V.Lancia segnò il tempo di 2h 56' 10" sebbene travagliato da continue fermate per rabbocchi di benzina a causa di una perdita del serbatoio. Secondo transitò Cagno col tempo di 2h 50' 30" con andatura regolare e senza accusare problemi. Era già in testa e quindi poté permettersi di fermare ai box per fare benzina e cambiare i pneumatici cosa che non fece Lancia. Successivamente arrivarono e si fermarono ai box Bablot, Rigal, De Caters. Nel corso del secondo giro V.Lancia, oltre ai problemi di benzina, accusò problemi al motore tanto che arrivato ai box si ritirò. Intanto Cagno e la sua Itala camminavano con molto regolarità senza accusare problemi con circa 15 minuti di vantaggio e giunto ai box sempre in testa rifornì e cambiò pneumatici. Lo squadrone dei francesi marciava abbastanza velocemente e regolare ma era distaccato dall'italiano di oltre 20 minuti. Bablot, il favorito, e Rigal, si fermarono ai box per i soliti rabbocchi di benzina ma imprudentemente i meccanici scambiarono i bidoni con quelli dell'acqua e nel corso del terzo ed ultimo giro furono costretti a rallentare la loro corsa.

Ciò consolidò il vantaggio di Cagno e permise a Graziani con la sua Itala di salire al secondo posto. Quando i telegrafi dal percorso comunicarono questa notizia la folla alle tribune andò in visibilio, perché un italiano su macchina italiana si apprestava a vincere sull'agguerrita squadra francese. Infatti quando al passaggio da Campofelice il cannone sparò un colpo per annunciare che la vettura era sul rettilineo di Buonfornello vi fu un accorrere degli spettatori ai margini della strada per accogliere con tripudio il vincitore. Qualche minuto dopo Italo Cagno su Itala tagliava il traguardo vincendo la 1° Targa Florio col tempo di 9h 32 minuti alla media di 46,800 Km/h.

Subito venne attorniato dai fotografi, giornalisti, dalla folla esultante.

Secondo fu Graziani con l'altra Itala ad oltre 33 minuti, terzo il favoritissimo Bablot su Berliet, accusava un ritardo di oltre 48 minuti, quarto Rigal su Itala distaccato di oltre 53 primi e quinto De Caters su Itala a più di un'ora. Un trionfo di squadra per l'Itala. Ultimi ad arrivare e ultimi in classifica furono i coniugi Le Blon molto applauditi e soprattutto Madame Le Blon fu festeggiata dalle signore ed assediata dai giornalisti. La 1° Targa Florio si concludeva nel tardo pomeriggio con grande soddisfazione del Cavaliere e di tutti i suoi fedeli collaboratori, che riceverono i complimenti di Ms Desgrange e da tutti i giornalisti europei presenti alle tribune. Il giorno dopo ed in quelli successivi sui giornali di tutta Europa si fece un gran parlare della Targa Florio riportandone il successo avuto. Così ebbe inizio quel "Grande Romanzo" chiamato Targa Florio che il Cavaliere intuì, consapevole del successo che avrebbe avuto. Vincenzo Florio e la sua Sicilia dimostrarono al mondo intero che questa terra con i suoi abitanti sapevano fare le cose seriamente ed aprì a tutto il mondo una vetrina sulla Sicilia certamente non quella dei briganti ma quale meta turistica internazionale.

Continua...

#### **BIBLIOGRAFIA:**

Fonte d'informazione e documentazione per la composizione del presente e precedente testo è stata la rivista "Rapiditas" organo ufficiale della Targa Florio dal 1906 al 1930.

*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