

LA PRIMA DI PUCCI E VACCARELLA

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



Per i siciliani assistere alla Targa Florio era un rito da non mancare, partecipare un'ambizione che ci accompagnava da piccoli, vincerla diventava un sogno irreali. Chi ha amato e tutt'ora continua ad amare la Targa Florio ha fatto di tutto per partecipare ad una versione di velocità o ad una moderna, Rally, o rievocativa storica.

Il poter dire "ho partecipato alla Targa Florio" ci rende esclusivi, fortunati di avere respirato quel profumo di

gloria, passione sportiva che sprizza ancora oggi la Targa.

"La Targa Florio non era soltanto una corsa meravigliosa. Era molto di più.

Era una sorta di talismano, di Santo Graal; un miscuglio di fantasia e di intelligenza, di amore del rischio, dell'avventura e di rigore tecnico, di veleno agonistico e di squisito profumo".

Così la definisce il barone Antonio Pucci. Egli, madonita da Castellana Sicula, paese a monte del circuito, è cresciuto con la Targa Florio. Suo padre tenendolo per mano, fin da piccolo lo portava con sé a Floriopoli ad assistere alla gara. Tale era la passione di Don Antonio che nel 1947 fu uno dei promotori affinché la Targa riprendesse a disputarsi.

La 48 edizione della Targa Florio si svolse il 26 aprile del 1964.

Prima della partenza della gara fu scoperto un busto di bronzo in memoria di Vincenzo Florio.

Tutt'oggi è ancora indenne e si trova allocato accanto alla oramai vecchia torre dei cronometristi ed all'altrettanto vecchia tribuna destinata per il pubblico.

La cerimonia fu molto commovente ed a quasi tutti i presenti scesero le lacrime agli occhi nel ricordare la figura del fondatore della Targa Florio. Dopo questo prologo partì la gara. In noi tifosi del Cavallino rampante c'era molta amarezza per la non partecipazione della Ferrari per via di una polemica con gli organi sportivi internazionali. La delusione veniva raddoppiata perché ciò impediva la partecipazione del nostro beniamino Nino Vaccarella.

Naturalmente la Porsche era presente con uno squadrone.

Portò due spider prototipi 2000 con Bonnier-Graham Hill e Maglioli-Barth, tre eleganti Carrera GT 904 coupè con carrozzeria alleggerita guidate da Pucci-Davis, Balzarini-Linge, Klass-Neerpach.

Antagonista per la vittoria fu la Ford Cobra della scuderia "Shelby American" del manager ex corridore Carroll Shelby. Le vetture fecero impressione a tutti noi.

Si presentavano come vetture spider dall'enorme parabrezza su una carrozzeria poco elegante, corta dove all'interno era posizionato un motore di 4700 cm cubici che mal si addicevano alle tortuose strade del circuito madonita. Le vetture erano condotte da piloti esperti quali Phill Hill, Dan Gurney, Masten Gregory, Ines Ireland. Quest'ultimo era molto simpatico, circondato da belle ragazze da sembrare più un divo del Cinema di Hollywood che un signor pilota.

Lo squadrone Ford era arricchito da altri due piloti americani con scarsa esperienza di gare europee, Bob Bondurant e Jerry Grant.

Ad ingrossare le file furono ingaggiati due piloti siciliani per via della loro conoscenza delle strade sicule: Vito Coco ed Enzo Arena.

Come è nello stile americano tutta la squadra si portò in Sicilia con largo anticipo rispetto alla gara, girando e rigirando sul circuito infinite volte, collaudando motori, sospensioni, assetti.

Frequentemente si fermavano a "Carricaturi" per una breve sosta di riposo e venivano circondati da noi tutti per scrutare i particolari di queste tozze vetture.

Tra noi c'era un nostro compaesano maturo di età che parlava l'inglese e fece amicizia con Bob Bondurant. Nei colloqui il pilota americano confessava che le strade delle Madonie avevano affinato il suo stile di guida, ora meno istintivo e meno temerario.

La squadra Ford alloggiava all'Hotel Santa Lucia di Cefalù e nei garage avevano allestito un'officina impressionante per quantità di materiale di ricambio ed attrezzi.

Approfitando di questo nostro amico che conosceva l'inglese più di una volta ci recammo a trovare la squadra Ford a Cefalù.

In particolar modo Bondurant era molto disponibile intrattenendo colloqui svariati. Poiché il nostro compaesano, Gianni Lo Curto, oramai scomparso, aveva un trascorso di pilota di caccia nell'aviazione americana durante la seconda guerra mondiale, spesso con Bondurant si confrontavano sulla temerarietà degli uomini.

Ecco la Targa Florio era anche questa, favoriva rapporti di socializzazione tra persone di mondi diversi con esperienze diversi.

Partita la gara le Porsche di Bonnier e Maglioli presero subito il comando seguite dalla Ferrari Gto private di Guichet e di Gianni Bulgari.

Al secondo giro primo colpo di scena.

Il favorito Bonnier dopo l'abitato di Collesano toccava un terrapieno rompendo un semiasse e fu costretto al ritiro. La testa della corsa venne presa dall'altra Porsche di Maglioli e Barth seguita dalla due Ferrari di Guichet e Bulgari.

Quest'ultimo con una guida molto grintosa incalzava i primi tanto che alla fine del quinto giro era secondo. Naturalmente i box della Porsche avvertivano l'insidia della rimonta della Ferrari di Bulgari e segnarono a Barth di aumentare il passo.

Nel corso del quinto giro il tedesco nella foga di aumentare il ritmo in una doppia curva sotto Caltavuturo urtò col posteriore un paracarro provocando la rottura dell'ammortizzatore e costringendolo al ritiro.

A questo punto della gara la Ferrari con due vetture assumeva il comando seguita dalla Porsche di Davis e Pucci che nel frattempo, alla guida il britannico Davis, aveva realizzato un giro velocissimo tanto da rimanere come il più veloce della giornata consegnando il volante al barone Antonio Pucci per il restante della gara.

Preso il volante in mano Pucci incalzava con una guida veloce ma giudiziosa.

Nel corso del sesto giro la Ferrari perse ogni speranza di vittoria a causa del ritiro una dopo l'altra delle due GTO prima di Bulgari e poi quella di Guichet.

Così nel settimo giro la Porsche Carrera 904 GT di Pucci era la comando della corsa. Ad ogni passaggio da Collesano molto calore e molto entusiasmo veniva tributato al Barone Antonio.

Pucci conosceva molto bene la Targa e sapeva quanto era infida e guidava con raziocinio tanto più che l'altra Porsche Carrera 904 GT di Balzarini e Linge era a dieci minuti di distacco.

Tale era la sua perizia che gli ultimi giri li fece realizzando lo stesso tempo. In uno dei tanti incontri avuto con il barone Pucci e parlando della sua vittoria era solito ricordare che gli ultimi due giri li fece col cuore in gola perché sapeva che la Targa era traditrice.

E quando iniziò la discesa di Collesano nell'ultimo giro, il cuore batteva sempre più forte fin quando tagliato il traguardo si abbandonò sul volante stremato dalla tensione attorniato dall'abbraccio caloroso ed affettuoso del pubblico delle tribune.

Finalmente il barone Pucci che in passato aveva lottato per la ripresa della Targa faceva sua la prestigiosa Targa Florio ed essere il primo siciliano nell'era moderna ha scrivere il proprio nome nell'albo dei vincitori.

Tutte le Madonie gioimmo con il Barone.

Per un giorno le terre delle Madonie assurgevano a capitale del mondo sportivo automobilistico.



Il 1965 vede protagonista ancora una volta un altro siciliano delle Madonie ed in particolare di Collesano: Nino Vaccarella, oramai noto e già nel cuore di noi tutti siciliani.

Figlio di madoniti, Petralia Sottana, sognava da piccolo di partecipare alla mitica Targa Florio e potersi misurare al fianco dei grandi campioni dell'automobilismo.

Nelle partecipazioni degli anni precedenti aveva mostrato tutto il suo talento, senza riverenza per alcun grande campione, a tal punto da sfiorare la vittoria assoluta.

La 49 edizione della Targa Florio ora era a sua portata di mano. Approdato in Ferrari da due anni aveva tutte le credenziali per vincerla. Quell'anno la Ferrari partecipava alla Targa proprio per affermare la sua superiorità verso i rivali e soprattutto sulla Ford.

Proprio la Casa Americana ad inizio di stagione aveva inflitto a Daytona in America una sonora sconfitta alla Ferrari piazzando ai primi quattro posti assoluti le sue nuove vetture le GT40.

Rispetto alla vettura precedente la GT40 nasceva in galleria del vento e mostrava dei lineamenti eleganti. La Ford con molta presunzione partecipava alla Targa con una vettura affidata agli esperti piloti Bob Bondurant ed al prete protestante John Witemore. La Ferrari invece, volendosi rifarsi dell'assenza dell'anno precedente e dalla bruciante sconfitta di inizio campionato, schierava tre vetture prototipi ufficiali sotto la direzione sportiva di Eugenio Dragoni. Le coppie dei piloti erano Vaccarella-Bandini, Scarfiotti-Parkes, Guichet-Baghetti. Le rosse di Maranello erano due 330/P2 e una 275/P2 di 3300cm cubici. Quest'ultima fu condotta in gara proprio da Nino Vaccarella che dopo averla provata sul circuito ne era rimasto molto impressionato.

Finalmente dopo due anni di vicende tormentate coronava il suo sogno di disputare la Targa Florio con una Ferrari. Accanto ai prototipi Ferrari una serie di Gran Turismo private prendevano parte alla gara, dalla 275/GTB alla 250 LM, alle GTO. Naturalmente, come oramai succedeva da diversi anni, la Porsche non mancava all'appuntamento Targa. Si affidava a grandi campioni come Bonnier-Graham Hill, Colin Davis- Bitter, Maglioli-Linge. A loro il compito di condurre vetture collaudate per il circuito delle Madonie, dei prototipi 2000cc.

Una berlinetta GT904 invece fu affidata al vincitore dell'anno precedente il barone Antonio Pucci stavolta in coppia con Gunther Klass. Anche l'Abarth ufficiale prese parte alla gara con un modello nuovo l'OT1600. Era uno spider, molto leggero ed elegante, con motore di 1591cm cubici e 172 cavalli. Fu affidata ad un pilota esperto di Targa e di prototipi quale era Hans Hermann coadiuvato da un giovane promettente Leo Cella. La mattina del 9 maggio 1965 un sole splendente in un cielo azzurro e una folla oceanica sparsa sul circuito, le cronache parlano di 200-250 mila spettatori, facevano da cornice a quello che poi sarà il capolavoro di Nino Vaccarella in coppia con Lorenzo Bandini. E' difficile parlare dell'impresa di Vaccarella senza ricorrere ai termini elogiativi ed il successo dei due giovani corridori italiani ha veramente i requisiti dell'eccezionalità.

Tutti quanti avvertivamo il momento della vittoria che per anni ci era sfuggita ma tutti celavamo per scaramanzia. La Targa Florio riserva sempre delle sorprese. A Collesano eravamo in fermento sin dalle prime luci dell'alba e nervosamente guardavamo l'orologio aspettando le ore otto, ora della partenza della gara. Ci guardavamo negli occhi e nessuno osava dire una parola.

La tensione era altissima. In ognuno di noi covava una gioia da assaporare nel primo pomeriggio ma tenevamo repressa. Sui muri delle case, sull'asfalto appena rifatto spiccava il nome di NINO scritto con il ducotone bianco. La notte per alcuni di noi, i più accaniti, era trascorsa a dipingere il nome di Nino e Ferrari ovunque fosse visibile. Natale Failla era l'autore delle scritte e non voleva che altri lo facessero. Totò Giorgi, Gino Testaiuti erano i registi mentre per noi ragazzi era un privilegio essere al loro fianco e portare le latte di ducotone e i pennelli.

Già in prova Vaccarella aveva strabiliato scendendo per la prima volta nella storia della Targa sotto il muro dei 40 minuti: 39'29". Tutti gli altri concorrenti avevano ottenuto tempi superiori ai 40 minuti. Tutto ciò faceva presagire quale sarebbe stato il leit-motive della gara.

E così fu. Il giovane e ardente Vaccarella ha dato fondo ad ogni sua energia sin dai primissimi chilometri per eliminare ogni dubbio sulla vittoria finale. Compiuto il primo giro in 40'05" ha portato a termine la seconda tornata nel tempo sensazionale di 39'21" accumulando un vantaggio di 50" sulla Ferrari di Scarfiotti, di 3'32" sulla Ferrari di Guichet e di 3'43" sulla unica Ford GT 40 di Bondurant che capeggiava il lotto degli equipaggi stranieri.

La Porsche di già era dietro attardata con oltre quattro minuti e non faceva paura più di tanto. I passaggi della Ferrari n.198 si svolgevano tra due ali di folla in tripudio ed in particolare quelli dall'abitato da Collesano con uno scroscio di battimani da soverchiare il rombo del motore della Ferrari. Poi tutti ritornavamo al silenzio senza commenti aspettando le notizie della radio ed il successivo passaggio. Pirrello, altro personaggio di Collesano legato alla Targa, piazzatosi con un tavolinetto da bar nella piazza di "Carricaturi", segnava il passaggio cronometrico delle vetture sul quadro dei tempi pubblicato dal Giornale di Sicilia.

La partita era chiusa e la Targa era già assegnata nel momento stesso in cui la contesa aveva inizio. Vaccarella effettuava ancora un giro spettacolare in 39'34" e portava il vantaggio sugli immediati inseguitori a quasi 5 minuti consolidando il primato e mettendolo al riparo da ogni attacco.

Contemporaneamente alcune delle vetture inseguitrici si autoeliminavano: Scarfiotti toccava in curva un terrapieno danneggiando ruota e sterzo ritirandosi. Baghetti, salito al volante sostituendo Guichet, risalito al secondo posto assoluto, si fermava più volte sul percorso per noie all'impianto elettrico. In pochi giri la Ferrari perdeva due vetture e tanta trepidazione ci assalì temendo per la terza vettura quella del nostro beniamino Nino Vaccarella. Anche gli avversari dovevano fare i conti con i guai alle loro vetture. Bondurant perdeva una ruota del suo spider Ford, la recuperava, la fissava nuovamente alla vettura ma perdeva 28 minuti scivolando giù in classifica finché una paurosa uscita di strada pose fine alla gara; Bonnier-Graham Hill urtavano un muretto con la Porsche coupè 8 cilindri e perdevano tempo prezioso in riparazioni. Avanzava la Porsche spider 8 cilindri di Colin Davis e Mitter e l'altra Porsche 6 cilindri di Maglioli.

A ridosso dei due prototipi tedeschi un'altra Porsche, la berlinetta 904GT di Pucci e Klass. Per la Casa tedesca si profilava una nuova affermazione complessiva non nuova per la Targa Florio. La Porsche sfiorava anche quell'anno la grande affermazione: sarebbe bastato un guasto o incidente alla Ferrari di Vaccarella per trasformare la vittoria della Ferrari in un trionfo della Porsche. Era comprensibile in noi tifosi e non solo ma anche ai box Ferrari durante gli ultimi giri e soprattutto nell'ultimo. Ma la giudiziosa condotta di gara di Vaccarella, che si è forzato ad andar piano come Egli stesso mi dirà negli anni successivi, ha ridotto al minimo ogni pericolo.

Il passaggio ultimo da Collesano fu un'ovazione. Nell'attraversamento dell'abitato il suo passaggio fu accompagnato da una pioggia di petali di rose rosse provenienti dai balconi. Finalmente il nostro "Ninuzzo" si apprestava a vincere la Targa Florio e noi con lui. Le Madonie s'imponevano al mondo intero quale capitale dell'automobilismo sportivo. I grandi campioni dovevano arrendersi alla supremazia di Nino Vaccarella. La Ferrari si affermava sul colosso Ford e sulla efficienza teutonica. Una vittoria tutta italiana, così titolavano i giornali e le riviste specializzate all'indomani della Targa Florio. Nei resoconti si evidenziavano l'impresa di Vaccarella ed anche di Bandini. Pur non vantando la stessa conoscenza del percorso del "Professore" Nino, e pur non essendo sollecitato da alcuno inseguitore immediato, Bandini non ha abbassato le armi ed ha saputo scegliere la strada della regolarità al alto livello girando sul piede dei 40'41".

Quando al settimo giro, dopo il suo turno di guida di quattro giri, ha ceduto il posto a Vaccarella gli ha consegnato una vettura in perfetta efficienza. Il Professore, nei nostri incontri e quando si rievoca la prima vittoria in Targa, ci dice ed ama sottolineare, che quel giorno era in condizione di girare sul piede dei 38 minuti ad una media di 110 Km/h. Una velocità impensabile per quelle strade delle Madonie. Aggiunge che non c'era stato bisogno di ricorrere a questa possibilità, offerta dal mezzo meccanico, perché quel giorno era fin troppo evidente la superiorità e la voglia di vincere.

Dopo il passaggio da "Carricaturi" tutti insieme, Totò Giorgi, Nello Raimondi, Gino Testaiuti ci portammo dentro il bar sito nella piazza stessa per seguire alla radio gli ultimi chilometri del capolavoro di Vaccarella.

La discesa per Campofelice era il suo tratto preferito, veloce dove poteva dare fondo alle potenzialità sue e della macchina. Stavamo col cuore in gola perché tutto poteva succedere come in passato era successo. Quando il radiocronista cominciò a percepire il rombo ruggente della Ferrari senza ancora aver tagliato il traguardo tutti insieme esplodemmo in una gioia incontenibile con abbracci e strette di mano perché era ormai fatta. Quando la voce del cronista, anche lui gioiando, annunciò il taglio del traguardo una grande ovazione liberatoria si levò che tutto il paese senti. “Finalmente abbiamo vinto” era la voce. Aveva vinto Vaccarella e tutta Collesano, ragazzi, giovani, anziani, aveva vinto con il “nostro Ninuzzo”. Dopo le sfortune degli anni precedenti finalmente il Professore Vaccarella con Bandini e la Ferrari avevano vinto sulle Madonie.

Non sciogliemmo il gruppo di amici che mano a mano passavano le ore si ingrossava sempre di più e Totò Giorgi, vigile urbano di Collesano riceveva strette di mani e auguri per conto di Nino Vaccarella. Ed Egli era ben lieto, assieme agli altri sportivi, di riceverli.

Loro porsero tutti le congratulazioni e gli auguri di tutta Collesano la sera recandosi presso l'albergo il Jolly Hotel di Cefalù e preannunciando che i festeggiamenti per la vittoria sarebbero proseguiti nelle settimane successive. La visita di Giorgi, Raimondi, Testaiuti ed altri amici fu graditissima da Vaccarella e accettò subito l'invito a presenziare ai festeggiamenti.

Furono giorni intensi di preparazione. Noi giovani cominciammo ad approntare i cartelli che inneggiavano a Nino vincitore. L'amministrazione Comunale guidata dal sindaco Cellino si adoperò per il riconoscimento ufficiale della cittadinanza onoraria al Professore. Manifesti di benvenuto e di “Viva Nino” furono appesi sui muri delle case di tutto il paese. Per l'apoteosi della festa si scelse i festeggiamenti della Madonna dei Miracoli, patrona di Collesano, che si venera il 26 maggio di ogni anno. Complice la festa ed il bel tempo tutta ma proprio tutta Collesano si riversò lungo il corso per applaudire e gioire il grande campione dell'automobilismo Nino Vaccarella.

Uno stuolo di ragazzi precedevano il corteo inneggiando cartelli ed applausi. Ricordo ancora lucidamente e immortalato nelle foto il mio amico Enzo Fustaneo sgolarsi innalzando al cielo un cartello con la scritta di tripudio al Campione. Alla fine il corteo fece ingresso in Municipio e su per le scale sino alla Sala Consiliare dove ad attendere c'era il Sindaco dell'epoca Pietro Cellino, la Giunta Municipale, il Consiglio Comunale tutto. La Sala Consiliare si riempì all'inverosimile pigiati uno sull'altro tanto da creare non poche preoccupazioni al Sindaco che raccomandava di sflollare un poco di gente perché temeva per la solidità del solaio.

E moltissima gente rimase fuori dall'aula, mentre altrettanta folla rimase davanti al portone d'ingresso. Per essere visibili a tutti gli istanti sia il Sindaco che il Professore Vaccarella furono costretti a salire sullo scranno dell'aula. Dopo i convenevoli di rito si entrò nel vivo della manifestazione attribuendo la cittadinanza onoraria di Collesano a Nino Vaccarella con in regalo una medaglia d'oro. Tanta commozione scese sui volti di ciascuno di noi presenti e sul Professore Vaccarella che, commosso, ringraziò con parole toccanti rimarcando che la vittoria in Targa era la vittoria della Sicilia intera con cui la divideva e che era molto orgoglioso di ricevere la cittadinanza di Collesano poiché di già si sentiva un figlio naturale di Collesano. Ai lati dello scranno appartato un Totò Giorgi, solitamente dal volto impenetrabile, stavolta faceva trasparire tutta la sua gioia e commozione per quel giovane Siciliano non più promessa ma Grande Campione, figlio della nostra bella, selvaggia, terra di Sicilia.

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.

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