



FERRARI OPERA OMNIA

Da Hill l'americano al computer Lauda

I FERRARISTI 1961-1978

La Gazzetta dello Sport





Nino Vaccarella

*Apparentemente pacato
e distaccato nei modi,
al volante perdeva
la flemma e scatenava
l'orgoglio siciliano.*

Definito da Enzo Ferrari "un pilota di temperamento... consistentemente veloce", **ANTONINO VACCARELLA**, Nino per tutti e Ninni per gli amici (Antonino si legge soltanto negli annuari Ferrari), può essere considerato a buona ragione il degno erede di Piero Taruffi tra i grandi stradisti dell'automobilismo italiano, nell'epoca in cui – a differenza di adesso – le competizioni maggiori non si riducevano soltanto alla Formula 1. Nato a Palermo il 4 marzo 1933, laureato in legge, Vaccarella divenne famoso come il "preside volante" perché, seguendo l'indirizzo imprenditoriale della famiglia (la madre dirigente della Montessori) divenne presto titolare dell'Istituto Tecnico parificato privato Alfredo Oriani, di cui durante le trasferte corsaiole cedeva la responsabilità alla sorella. In parallelo all'attività professionale, Vaccarella sviluppava la passione per l'automobile e per l'automobilismo, in assoluto ben radicata in Sicilia ed in particolare assai sentita da un giovanotto la cui famiglia era originaria di Collesano, sul percorso di una Targa Florio che diventerà la punta di diamante dei successi del pilota.

Persona gradevolissima nei rapporti umani, apparentemente distaccato, apparentemente flemmatico come un inglese con la sua coppola d'Oltremarica, vero pilota-gentiluomo, Ninni alla guida si trasformava scatenando l'orgoglio e la passionalità tipici della sua terra; ed è inutile dire che **sul tracciato delle Madonie era praticamente imbattibile**, come testimoniano le tre

1 La prima grande vittoria di Vaccarella: la Targa Florio 1965 su Ferrari 275 P2 in coppia con Bandini.

2 Un giovane Vaccarella, che prima di avere corso con la Ferrari si è rivelato con le Maserati.



2

Targhe che illuminano il suo albo d'oro personale. Avendo una certa disponibilità finanziaria, si avventura nel mondo delle corse a 24 anni al volante prima di una Fiat 1100 e poi di una Lancia Aurelia GT con le quali **si mette in luce soprattutto nell'ambito delle cronoscalate siciliane** e successivamente nazionali. Il primo trionfo è del 1958 nella Rigano-Bellolampo mentre si piazza secondo nella 10 Ore di Messina. Nel 1959 guida ad una significativa vittoria nella classica Catania-Etna una monoposto Cooper-Maserati, quindi su una Maserati si aggiudica la torinese Sassi-Superga, la Corsa al Monte Pellegrino, la Trapani-Monte Erice e una prova in pista sul Circuito di Pergusa. Sempre su una Sport del Tridente nel 1960 si impone nella Bolzano-Mendola e partecipa per la prima volta come pilota ufficiale alla Targa Florio numero 44: ormai è guidatore apprezzato a livello internazionale.

Vale la pena di ricordare le straordinarie emozioni di quell'avvenimento descritte dallo stesso Vaccarella in un suo articolo apparso nel numero unico di un'edizione successiva della gara palermitana. "Quando il 14 aprile 1960 ricevetti il telegramma che mi comunicava che ero stato prescelto dalla Maserati per pilotare la nuova vettura sport 2890 in coppia con Umberto Maglioli, già affermato campione, **provai tanta gioia e tante emozioni difficili da descriversi**. Pensate, un pilota agli inizi della propria attività con delle affermazioni sì, ma di carattere nazionale, chiamato a prendere parte ad una manifestazione internazionale, alla gara più sugge-

FORMULA 1

ESORDIO	GP Italia 1961 (Monza)	con la De Tomaso
GP DISPUTATI	4	
GP VINTI	0	
CHILOMETRI IN TESTA	0	
PODI	0	
POLE POSITION	0	
GIRI VELOCI	0	
MONDIALI VINTI	0	
PUNTI CONQUISTATI	0	
ANNO	TEAM	NEL MONDIALE
1961	De Tomaso	-
1962	Lotus	-
1965	Ferrari	-

FERRARI

GP DISPUTATI 1

SPORT

VITTORIE NEL CAMPIONATO DEL MONDO COSTI

Con la Ferrari

1000 Km del Nürburgring 1964 (con Scarfiotti)
 24 Ore di Le Mans 1964 (con Guichet su 275 P2)
 Targa Florio 1965 (con Bandini su 275 P2)
 12 Ore di Sebring 1970 (con Giunti e M. Andretti)

Altre vittorie

Coppa Inter-Europa (Monza) 1964 (su 250 LM)

Altre marche

Coppa Città di Enna 1967 (su Ford GT 40)
 Targa Florio 1971 (con Hezemans su Alfa Romeo)
 Targa Florio 1975 (con Merzario su Alfa Romeo)

Nato
 4 marzo 1933
 Palermo (Italia)

Nazionalità
 Italiana

1 Nino Vaccarella a inizio carriera: è al volante della Maserati con cui corre e vince in salita.



1 2

2 Alla Targa Florio del 1962 arriva terzo in coppia con Jo Bonnier su una Porsche 718 GTR.



Alla Targa Florio del 1960, la prima cui ha partecipato, sfida Jo Bonnier sulla Porsche con tempi da record. È un duello entusiasmante.

stiva, più leggendaria, più veterana del mondo, con una vettura ufficiale ed accoppiato ad un pilota di rango internazionale! **Ciò che avevo sognato fin da ragazzo, si trasformava in realtà**, nella più bella delle realtà... Finalmente giunse il giorno delle prove ufficiali... Iniziai il mio giro di prova con impegno, studiando le reazioni della vettura nelle centinaia di curve dalle diverse caratteristiche ed alla fine fui molto soddisfatto ed il cronometro mi fu amico: avevo ottenuto il secondo miglior tempo dopo lo svedese Bonnier su Porsche, il più diretto e temibile avversario... allora capii che forse anch'io avrei potuto dire la mia parola e intravidi la grande occasione di poter riuscire in una impresa che fino a poco tempo prima sarebbe stato da pazzi soltanto pensare".

“Ed eccoci alla gara – è sempre Vaccarella che racconta -. Inizii Maglioli che seppe mantenere la seconda posizione di partenza e che al quinto giro riuscì addirittura a scavalcare la Porsche di Bonnier che ci aveva preceduto. Poi, Maglioli si era fermato ai box per cedermi il volante. Il pubblico riponeva in me molte speranze ed il suo continuo ed affettuoso incoraggiamento ne furono una prova tangibile. Anche per questo **mi impegnai a fondo, per dare alla mia gente un po' di gioia** e di emozione. Al sesto giro il mio vantaggio su Bonnier saliva a 1'55", al successivo raggiungeva i 3'12" ed ottenevo il miglior tempo con 96,867 chilometri orari di media, migliorando di 2" il tempo

3 Festeggiamenti a Monza dopo la conquista della Coppa Inter-Europa 1964 con la 250 LM.



3 4

4 Vaccarella-Scarfiotti, su Ferrari 250P, vincono la 1000 Km al Nürburgring. Qui precedono il compagno Hill.



ottenuto da Bonnier nel quarto giro. Fu un duello entusiasmante imperniato sulla perfetta regolarità delle due vetture. **La folla si scaldava sempre più al profilarsi di una mia vittoria**, pensate, la vittoria di una macchina italiana con un pilota italiano – e siciliano per giunta, è il caso di aggiungere –. Ma ecco il colpo di scena. All'ottavo giro, quando avevo ormai ben quattro minuti di vantaggio su Bonnier, la mia bianca Maserati si fermava per un'avaria al serbatoio della benzina. Scesi disperato dalla macchina e purtroppo constatai la rottura del serbatoio. Nonostante l'affettuoso accorrere di tanti sportivi perdetti più di venti minuti e finalmente, trovati due fiaschi di benzina, ripartii con la speranza di raggiungere i box. Ma purtroppo in una curva nei pressi di Caltavuturo venne di nuovo a mancare la benzina, il motore si arrestò improvvisamente e la vettura sbandò urtando contro la cunetta. La gara era finita!!! Tutti i miei sogni, i miei sacrifici, le mie speranze si annullavano improvvisamente e lo sconforto più vivo si impossessò di me. Avevo sfiorato la vittoria, una vittoria di valore ineguagliabile che qualunque pilota aspira a conseguire e, purtroppo, tutto era finito nel più banale e sciocco incidente. Ecco la storia della mia 44ª Targa Florio!"

Il titolo dell'articolo era "Come perdetti la Targa": se Vaccarella ha scritto altri articoli sull'argomento, per ben tre volte essi sono stati intitolati "Come vinsi la Targa", e questo successe nel 1965 **in coppia con Lorenzo Bandini su Ferrari ufficiale 275 P2**, nel 1971 con Toine Hezemans e

1 Ancora al Nürburgring, qui nel 1965, con Lorenzo Bandini e la Ferrari Dino 166P (quarti al traguardo).



2 Alla partenza della Targa Florio del 1965, vinta assieme a Bandini ai comandi della Ferrari 275 P2.



2

nel 1975 in coppia con Arturo Merzario, nei due casi su Alfa Romeo ufficiale Autodelta. Un po' per i suoi impegni privati con la scuola, un po' per il suo modo di pensare indipendente, Vaccarella ha sempre preferito non avere legami stretti e duraturi con le Case: e tuttavia ha potuto guidare macchine di vertice, in particolare sport-prototipi, nei lunghi anni importanti della sua carriera. Nel 1962 è terzo nella 1000 Chilometri di Parigi con la Ferrari, quarto nella Targa Florio con la Maserati. **L'anno successivo è ufficiale Ferrari ma si infortuna** durante le prove della 1000 Chilometri del Nürburgring ed è costretto ad un lungo riposo, tornando alle corse nel 1964 sempre con la Ferrari per vincere quella gara di durata tedesca in coppia con Lodovico Scarfiotti sulla 275 P, stessa macchina sulla quale espugna clamorosamente la massacrante, prestigiosissima 24 Ore di Le Mans insieme al francese Jean Guichet; è secondo nella 12 Ore di Sebring con Scarfiotti. Nel 1965 è quarto al Nürburgring con Bandini e settimo a Le Mans con Pedro Rodriguez, sempre su Ferrari.

Successivamente Vaccarella viene ingaggiato dall'Alfa Romeo ma resta a lungo inattivo perché **la Casa milanese è impegnata in una problematica messa a punto della sua 33**. Nel 1970 il preside volante è di nuovo su Ferrari e si aggiudica la prova di Sebring sulla 512 S alternandosi al volante con Mario Andretti e Ignazio Giunti; con lo stesso pilota romano è secondo nella 1000 Chilometri di Monza e terzo nella Florio. Nel 1971 Nino con l'Alfa Romeo è secondo alla 1000

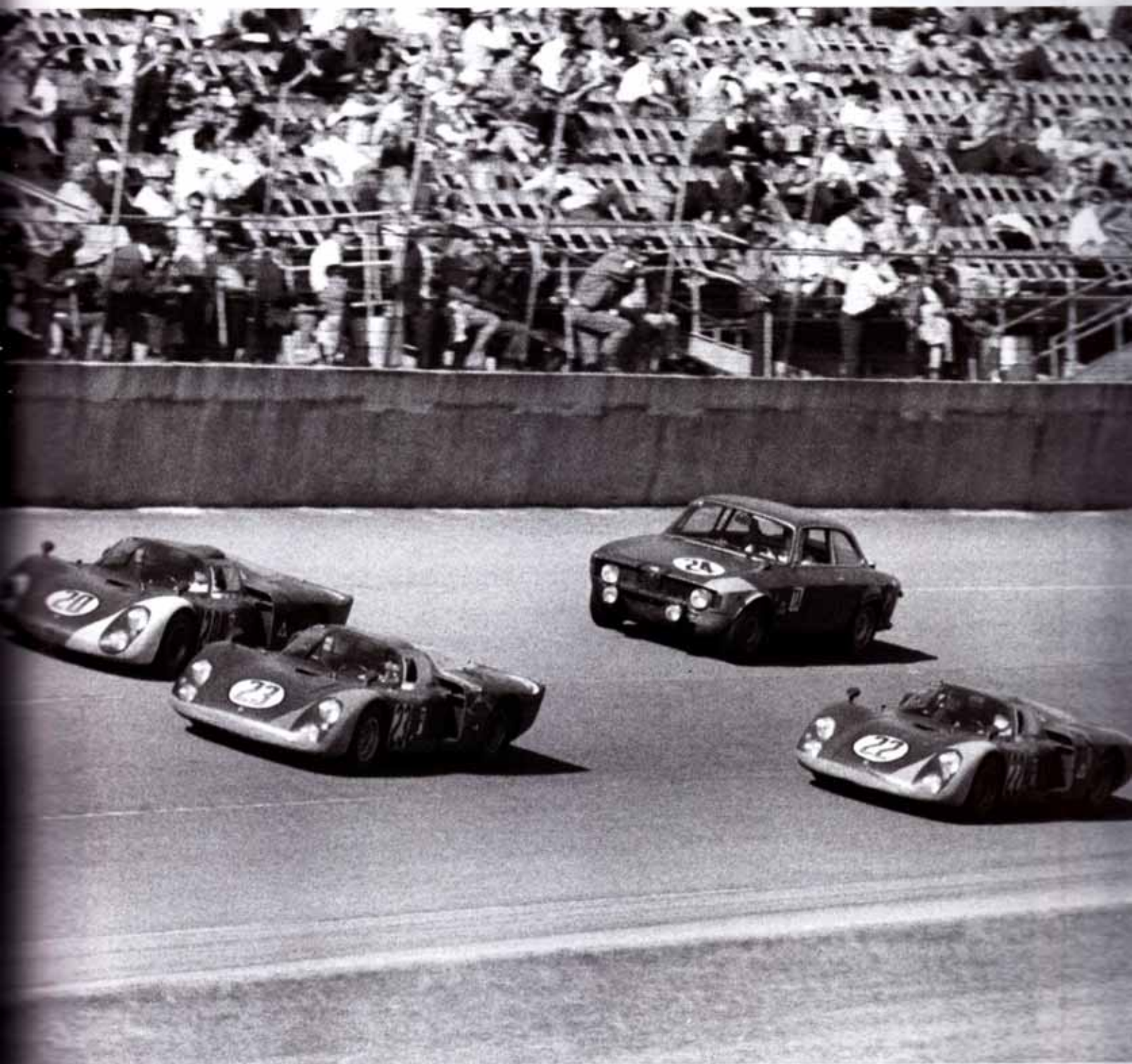
- 1 Alla Targa con il "mostro" Ferrari 330 P3: passa Vaccarella e la gente nei paesi va in delirio.



Chilometri d'Austria con Hezemans e quinto a Monza con l'olandese Stommelen e quinto anche al Nürburgring. Con altri piazzamenti e con la vittoria in Targa, questi risultati valgono a Vaccarella **il titolo di campione italiano assoluto**. Nel 1975 il terzo successo sulle Madonie, in coppia con Arturo Merzario, rappresenta praticamente l'addio alle corse del pilota palermitano; è un'affermazione di enorme spessore che si affianca alla conquista del titolo mondiale Marche-Sport da parte dell'Alfa Romeo, così come nel 1964 e '65 il "preside" aveva brillantemente contribuito ai trionfi iridati della Ferrari in questa categoria.

Grandissimo con le ruote coperte, Vaccarella è stato meno fortunato con le monoposto, anche perché non ha mai potuto mettere le mani su un volante assolutamente pregiato; comunque, è riuscito a schierarsi in quattro grandi premi. Il suo debutto in Formula 1 risale al 1961, a Monza, nella tragica giornata del disastro provocato dalla collisione tra Clark e von Trips. Il 28enne siciliano si qualifica ventesimo su 32, immediatamente prima della Cooper-Maserati di un certo Lorenzo Bandini; la sua macchina era una De Tomaso preparazione Conrero con motore da 1,5 litri di cilindrata secondo il regolamento entrato in vigore quell'anno, un 4 cilindri accreditato di 155 cavalli circa a 7500 giri contro i 190 cavalli a 10500 giri della Ferrari 156 mattatrice della stagione. Il motore detomasiano si rompe nel quindicesimo giro. **Vaccarella non si dà per vinto** e l'anno dopo lo vediamo al via del Gran Premio di Germania sul terribile Nürburgring: stavolta ha scelto un

2 Alla 24 Ore di Daytona del 1968: il siciliano corre con l'Alfa e vince in coppia con Schutz nella classe 2 litri.





- 1 Vaccarella era noto agli appassionati di automobilismo anche con il soprannome di "preside volante".
- 2 Impegnato con la Ferrari 512M dello spagnolo José María Juncadella alla 24 Ore di Le Mans del 1971.

- 3 Un intenso primo piano di Vaccarella a Monza. L'auto è, naturalmente, una Ferrari Sport.



2 3

prodotto locale, una Porsche, che insieme alle sue qualità di stradista sui 22,7 chilometri del vecchio percorso dell'Eifel gli permette di qualificarsi quindicesimo su 26, a non più di 45" dal caposquadra Dan Gurney; quindicesimo anche al traguardo, sia pure ad un giro. **Sei settimane dopo è ancora a Monza, alla guida di una Lotus-Climax** della scuderia BRP: si qualifica quattordicesimo con lo stesso tempo del ferrarista Phil Hill campione in carica e quasi un secondo sull'altro "cavalino" Bandini; arriva nono a due giri da Graham Hill su BRM e con una guida accorta porta al traguardo l'unica Lotus-Climax scampata ai ritiri.

Nel 1965 finalmente la Ferrari affianca Vaccarella ai piloti titolari Surtees e Bandini per il Gran Premio d'Italia a Monza, affidandogli una 158 in cui le prime due cifre stanno per la cilindrata di 1.5 litri e la terza indica il frazionamento a 8; elegante monoposto che però quell'anno non prese palla contro Lotus e BRM. L'uomo venuto dalle Madonie si qualifica quindicesimo su 23 e nell'ordine d'arrivo viene classificato dodicesimo a 16 giri dal vincitore Clark, malgrado il ritiro nel 59° dei 76 giri in programma per cedimento del motore. **Vaccarella non sfiderà più l'ostica Formula 1** ma avrà altri dieci anni per mietere successi con le ruote coperte, prima di tornare a fare il preside a tempo pieno dell'Alfredo Oriani, e divertirsi con i vecchi amici nelle rievocazioni della gara sua per eccellenza, la Targa Florio.

Nel 1965 corre per la Ferrari anche in Formula 1 e affianca Bandini e Surtees al Gran Premio d'Italia sulla pista di Monza. Con la 158 arriva 12°.