



TARGAPEDIA

Libera enciclopedia multimediale della Targa Florio

archivio storico
GIOACCHINO GULLOTTI



AUTO SPRI NT

lire **100**

anno VI - 19 maggio 1966

20

settimanale di automobilismo
sportivo

LORIO



ORMIDABILE!

50^a
targa
florio

LA PORSCHE HA VINTO
(ANCORA AI PUNTI)

ALL' INFERNO E RITORNO

Mairesse e Müller, i ...regolaristi veloci della Casa tedesca, si sono aggiudicati la Targa dei cinquant'anni - Dietro le curve inaffiate d'acqua gli agguati fatali alle Porsche e alle Ferrari ufficiali - Clamoroso "exploit" dell'Alfa TZ: quarta assoluta

DAL NOSTRO INVIATO

CERDA - I regolaristi veloci della « Filipinetti » hanno strabattuto le due « grandi », Ferrari e Porsche, e quel redivivo di Willy Mairesse ha intessuto la sua corsa capolavoro alle spalle dei mancati « eroi » che al limite delle possibilità umane stavano battendosi in quel mare di fango e d'acqua in cui era stato trasformato il circuito della Targa, in circuito infernale.

Mairesse e Müller sono balzati improvvisamente alla ribalta a metà del settimo giro, un drammatico, incredibile, tumultuoso settimo giro che ha segnato i destini di questa edizione cinquantenaria della corsa cancellando dal suo tabellone, nel volgere di pochissimi chilometri, le quattro macchine più titolate per la conquista del titolo: la Ferrari P.3 di Vaccarella e Bandini, la Dino di Scarfiotti e Parkes e le due Porsche, quella a otto cilindri da 2200 cc di Klass - Colin Davis e quella a sei cilindri da 2000 cc di Mitter-Bonnier. Quarta al primo passaggio, quinta al secondo e ancora quarta al terzo, di nuovo quinta allo scambio delle consegne fra Mairesse e Müller, che manteneva negli altri due giri la posizione, questa Porsche del « clan » privato

più forte dell'Europa continentale — alimentata dalla passione e dai franchi svizzeri di Filipinetti e contraddistinta dal numero 148 — è diventata all'improvviso la « vedette » della corsa.

« Visto Mitter fuori strada — ha raccontato poi ai boxes un soddisfattissimo Mairesse — ho poi visto anche la grossa P.3 della Ferrari rovesciata sull'erba; più avanti ancora ho superato Parkes, quando stava sostituendo una ruota e mi sono detto: "Dai, Willy, che stavolta ottieni un buon risultato". Quando sono passato al posto di segnalazione il maestro Ugolini mi ha indicato che ero primo: è stata una segnalazione che ho capito in ritardo di qualche minuto, quando mi sono accorto che anche la macchina di Klass era sull'erba. Solo allora ho capito di aver vinto e ho corso con il cuore in gola per non mandare al diavolo questa mia rivincita sulla malasorte ».

Ecco la sintesi perfetta della corsa: un Mairesse puntuale e preciso, ben coadiuvato da un ottimo Müller, ha corso sempre in posizioni di avanguardia, sempre dietro i più forti, sempre al primo posto fra le vetture non ufficiali, anche se sappiamo che la Porsche ha con-

segnato agli amici elvetici della Filipinetti una macchina in eccellenti condizioni di preparazione. Mairesse è balzato fuori all'improvviso, quale carta a sorpresa di una Targa che la Ferrari e la Porsche hanno buttato al vento quando già entrambe l'avevano vinta per due volte. Perché mai in altre competizioni sono state offerte così evidenti e chiare possibilità di successo all'una e all'altra delle due contendenti, mai condizioni di così estremo vantaggio si erano improvvisamente manifestate per l'una o l'altra delle competitrici regine. Non ha fatto il « miracolo » di una vittoria ferrarista neppure la grossa P.3, spedita in Sicilia l'indomani del successo di Monza nella « 1000 Chilometri ». La P.3 si è però dimostrata, in condizioni atmosferiche così condizionanti, troppo dispersiva e inutilizzabile a potenza massima, cosicché sono apparse eloquenti le indicazioni che Enzo Ferrari aveva tratto nelle settimane passate, quando aveva deciso di inviare in Sicilia, solo ed esclusivamente, le due litri Dino. Una soluzione che il « tobogan » della Targa, con le sue strade trasformate in pantani e in 'uadi' africani, con i suoi ruscelletti lungo il percorso, non ha tardato a indicare sin dal



Sorridono a trentadue denti i vincitori della « Targa » del cinquantenario. Ecco Mairesse e Müller incoronati dal presidente dell'A.C. Palermo, avvocato Sansone

terzo giro, mettendo in luce che la macchina rossa con le maggiori probabilità di successo era proprio la Dino che Scarfiotti e Parkes pilotavano con grande prestigio, ai livelli massimi del termometro della corsa.

Le prime due grosse occasioni le ha avute il « clan » della Ferrari e gli italiani sono stati vicinissimi a un successo clamoroso. Clamoroso con la Dino, prima che Parkes, arrivando lungo a una curva attorno a Cerda, sconfinasse nel prato frantumando un paracarro e sbocconcellando il cerchione posteriore destro con conseguente messa fuori uso della gomma. Quasi dieci minuti ha impiegato Parkes per la sostituzione della ruota, arrivando poi al box con la macchina « dondolante » solo per onor di firma, prima di rinchiuderla nel parco dell'abbandono.

Parkes e Scarfiotti erano stati i più abili in corsa, insediandosi a metà gara in terza posizione e mantenendola solidamente coprendo le spalle alla P.3 che li sopravvanzava di poco e battagliava per l'assoluto con la « rivelazione » Klass. Ancora più entusiasmante, pochi minuti dopo, Bandini. Un Bandini che già accusava un ritardo di tre minuti da Klass e che al sesto gi-

ro aveva ceduto una posizione a Mitter, ma che stava viaggiando a pieno ritmo per riportare la macchina a Vaccarella e consentirgli l'exploit finale. Una corsa giudiziosa e regolare, quella di Bandini, una corsa iniziata con un'impennata violenta, di autorità; e poi mantenutasi su un livello di buona regolarità. L'insidia è venuta da un sorpasso, un sorpasso all'apparenza così innocuo che chi stava per essere doppiato aveva addirittura alzato il braccio in segno di assenso, per indicare al campione italiano la via libera. Ma nel bel mezzo dell'operazione ecco il pilota sorpassato ricredersi, eccolo «lungo» nella parabola, incapace di mantenersi sull'estremo della propria destra, eccolo chiudere Bandini. Marsala darà poi un'interpretazione personalissima a quel suo gesto di mano alzata, che avrebbe voluto significare, in contrasto con tutto il linguaggio a gesti dell'automobilismo, attesa e non via libera. Bandini è volato nel prato ed è un miracolo che sia uscito del tutto illeso da una così brutta avventura.

L'addio delle Ferrari alla Targa è avvenuto dunque così, in maniera violenta, in maniera assurda, un controsenso dopo le velocissime rincorse di Nino Vaccarella e di

Ludovico Scarfiotti, i due veri matatori di una corsa che avrebbero certamente centrato se i loro compagni non fossero stati traditi dalla malasorte senza colpa alcuna. Non hanno ceduto i motori e neppure i tergicristallo; i cuori generosi della Dino e della P.3 hanno battuto a pulsazioni regolarissime. Due incidenti hanno tolto di mezzo i più autorevoli candidati al successo.

Gli altri mancati vincitori sono Klass - Colin Davis, e Mitter - Bonnier. Anch'essi, alla stessa stregua dei ferraristi, hanno avuto la corsa in pugno nella parte centrale: prima Mitter, autore di una cavalcata bellissima quando è riuscito al secondo giro a sopravvanzare Vaccarella che con la P.3 riusciva a malapena a navigare nei torrenti di Cerda, poi Klass che ha voluto strafare nel finale, pagando uno scotto durissimo. Mitter è stato letteralmente buttato fuori da Klass in una lotta intestina e fratricida quando il secondo, nel tentativo di umiliare il primo, lo ha sorpassato e lo ha stretto mandandolo, con una scodata, a mangiar l'erba del prato. Con il « colpo basso » Klass, l'eroe delle prove, ha ritenuto di essersi conquistato anche gli allori della corsa, ma poche centinaia di

50^a targa florio

metri più oltre egli stesso ha pagato la propria esuberanza volando fuori, senza danni per fortuna.

In questo clima è maturata la vittoria dell'Écurie Filipinetti, di Willy Mairesse e di Herbert Müller: trentottenne il primo, ventiseienne il secondo. Mairesse, un pilota di rango internazionale, oggi diventato molto attento e preciso, non più irruento e « scavezzacollo » come per il passato, e Müller, quasi un « ragioniere veloce » del volante, una spalla di grande appoggio. Una giornata di gloria nella Targa cinquantenaria, che è stata la Targa dei « meno abbienti », senza che ciò suoni offensivo per i vincitori che il loro successo hanno costruito lentamente, minuto su minuto, con una progressione entusiasmante. Una Targa senza la presenza americana delle Ford, una Targa con le Porsche e le Ferrari scomparse di sce-

na nel momento della loro consacrazione, una Targa come l'ultima « 24 Ore » di Le Mans, « concessa » ai clienti, sia pure a clienti illustri e titolati.

Alle spalle dei vincitori ecco le uniche due sopravvissute « ufficiali » della Ferrari e della Porsche, prima quella di Guichet e Baghetti, poi quella di Pucci e Arena, due equipaggi che forse sono apparsi un po' chiusi in partenza, che hanno corso una Targa in condizioni infernali come mai avrebbero pensato di correre, che hanno fatto il possibile e l'impossibile per difendere, ultimi paladini delle équipes ufficiali, le loro posizioni concretatesi in un piazzamento largamente onorevole. Sorprendente, nella classifica generale assoluta, la presenza al quarto posto dell'Alfa Romeo TZ 2, di una vettura generosa e valida che si è presentata al via in condizioni di potenza nettamente inferiori a ben quarantaquattro dei settanta partenti. Pinto e Todaro hanno disputato una corsa-capolavoro, conquistando una posizione che suona chiarissima e meritata conferma agli sforzi dell'Alfa Romeo. Sforzi completati dal decimo posto di Bussinello e Bianchi, mentre Zeccoli e « Geki », che avrebbero potuto ben figurare fra i

due nella « generale », si sono « arresi » nel finale, quando « Geki » è uscito di strada.

Anche Alpine e Renault hanno ottenuto un piazzamento di netto rilievo: l'Alpine con De Lageneste e Rosinski e la Renault con Vinatier e Orsini: quattro nomi di Francia abituati a portare i colori blu a tra-guardi di prestigio.

Ai primi posti della classifica generale figurano anche i nomi di altri tre equipaggi privati: Maglioli e Bourillot (il fidanzato di « Angelica » Mercier) Latteri e Capuano, quinti i primi, ottavi i secondi al volante di due Porsche, e Marchesi e Sinibaldi, noni assoluti con la Ferrari Le Mans. Un successo assoluto mancato d'un soffio è quello che non ha afferrato nelle granturismo la Lancia Fulvia HF di Cella e Marzi. Primi assoluti a metà corsa sono stati traditi da un sasso che ha bucato il serbatoio della benzina costringendo i due portacolori della Lancia a fermarsi per fare il pieno ogni due giri. Una vera sfortuna e la vittoria di classe li ripaga solo in parte della bellissima corsa disputata. Così il successo nelle granturismo è andato alla BMC di Makinen, nona assoluta.

ADOLFO ROSSONI

Primo giro di Ludovico Scarfiotti sulle strade infangate della Targa: alle sue spalle l'Alpine di Hanrioud e Piot



UNA MANO HA TRADITO BANDINI

DAL NOSTRO INVIATO

CERDA - È la domanda di tutti, incredula di chi non capisce questo sport automobilistico, angosciata di chi ne valuta solo certe drammatiche conseguenze, eccitata di chi ne vive i palpiti emozionanti come una droga inebriante: cosa li spinge a correre veloci, sempre più veloci? Forse la risposta l'ha data Klass, il piccolo Günther Klass, uno dei piloti tascabili di von Hanstein, sorridente « general manager » di quell'ossessionante squadrone tedesco Porsche che trova nella Targa Florio quasi un suo connaturale circuito di collaudo. Ha detto Klass, appena rientrato al traguardo dopo il « volo » che ha tolto di mezzo anche lui in quel drammatico, rivoluzionario settimo giro della cinquantesima Targa: « È un demone che ci spinge, il demone della velocità. Devo proprio dire così, perché altrimenti non so spiegarmi come non sono riuscito ad andare piano, a rallentare quando avevamo la corsa in mano ».

È stato l'unico momento veramente pericoloso per la Porsche, quando la Casa tedesca ha rischiato di perdere una « Targa » riacciuffata per i capelli da un cliente svizzero: il ricco miliardario Filipinetti che ha dato la Carrera 6 della sua scuderia a Mairesse e Müller. Mitter e Klass, nel giro di sessanta chilometri, sono finiti kaputt. Il demone-jet di Klass l'ha mal consigliato a superare di forza Mitter in una curva stretta. Ne è venuta fuori una mezza collisione tra i due compagni di squadra e a rimetterci le penne è stato il pilota del prototipo 6 cilindri a iniezione « duemila ». Le non certo sorde pareti dei boxes sentiranno poi bene quel che ne ha pensato Mitter di questa « bravata ».

Ma Klass non era ancora contento. Trascinato dal suo impeto, che l'aveva portato in prova a far arrossire Vaccarella col 39'5"7 realizzato al volante della 2200 otto cilindri, ha insistito nel tenere troppo pesante il piede sull'acceleratore. Ed è stato il volo, il volo che ha messo in agitazione il furgone-comando della Porsche quando a catena sono arrivate le affannose notizie del mancato passaggio dei due « n. 1 » ai posti di controllo speciali lungo il percorso, approntati dagli organizzatissimi tedeschi.

Per fortuna che, pressappoco nello stesso momento, già la vorticoso Dino duemila a iniezione, resuscitata dai meccanici Ferrari con 24 ore insonni sabato, era anche essa K.O. per un'altra confidenziale scodata di Parkes, conclusasi con l'irrimediabile rottura del serbatoio. E per buona sorte della Porsche c'è stata la « manina » galeotta, alzata in strano segnale da quell'incauto ventenne pilotino acerbo siciliano, Marsala, a buttare per le terre

Bandini con tutto il P 3 che Vaccarella aspettava al box per l'ultima volata.

Così dal « taboga » a sorpresa del circuito è venuto fuori Mairesse, il giubilato ferrarista belga che con tre anni di ritardo ha riavuto in Sicilia la sua rivincita. Mairesse, un pilota risuscitato, che ha trovato nello svizzero Müller un appoggio sicuro nel tenergli la macchina buona per arrivare in fondo, visto che i maggiori protagonisti avevano avuto tanta jella a finire per le terre una Targa così spaventosa, flagellata dalla pioggia e con un nastro d'asfalto che sembrava saponata nella mistura acqua-fango-olio sulla quale i piloti dovevano cercare di controllare le loro sciabordanti vetture.

La vittoria di Mairesse ha però un piccolo retroscena. Il retroscena indirettamente analogo che forse è costato la vittoria alla Ferrari. Prima della Targa gli organizzatori avevano pregato a mani giunte Filipinetti. Volevano che portasse in Sicilia la Ford GT 4200 presentata a Monza. Avrebbe dovuto essere la macchina per Mairesse - Müller. Gli organizzatori ci tenevano perché di Ford erano quasi a digiuno. Ma Filipinetti, spinto dal maestro Ugolini, ha tenuto duro. Ed ha mandato giù il suo Carrera 6 ormai sport perché dal primo maggio la Porsche ha realizzato i 50 esemplari prescritti per il salto di categoria dai prototipi.

Una testardaggine che ha significato la vittoria. La stessa testardaggine che è costata la sconfitta alla Ferrari e al suo ambizioso pilota Vaccarella. Era stato proprio Ninni che a tutti i costi aveva voluto il 4000. Il saggio mago nicchiava, voleva affidargli un Dino maggiorato speciale. Con 40 cavalli in più era sicuro che sarebbe stato buono per farcela con le Porsche. E lo sarebbe stato davvero visto il tempo abbattutosi sulla Sicilia dal sabato mattina. È stata questa l'ossessione di Vaccarella, dal momento che è salito in macchina e ha visto le nubi gonfiarsi di pioggia. Poi, quando ha finito i primi suoi tre giri (che dovevano rimanere gli ultimi) con rabbia si è sfogato: « È persa, la Targa è persa! Dannato tempo! Non si riesce ad andare con una macchina così potente! »

Era forse presto per dirlo. Magari, se il pilota della GTO Ferrari n. 168 non fosse stato un po' acerbo per una « Targa » così affollata di concorrenti, Vaccarella avrebbe vinto lo stesso. Ma anche le corse hanno una classifica già scritta, prima, nel libro del destino. E quella classifica aveva scelto già la Porsche come accoppiata nuziale per la « Targa » regina dei cinquant'anni!

MARCELLO SABBATINI

50^a targa florio

CERDA INDISCRETA

CERDA - Poche le gare che possono... vantare una vigilia tormentata e burrascosa come quella della cinquantesima edizione della Targa Florio, vigilia caratterizzata da un'interminabile serie di colpi di scena e di «grane», accaduti soprattutto in sede di verifica e punzonatura, protagonisti — diciamo così — i commissari addetti ai rituali controlli tecnici (erano, per la precisione, i zelanti e competentissimi ingegneri Virga, Turri e Caccia) che, applicando rigorosamente e alla lettera i regolamenti ufficiali e quelli speciali della Targa, hanno voluto vedere e... leggere ben chiaro nella posizione di ogni macchina e di ogni pilota prima di convalidarne la definitiva ammissione alla gara. Sono così rimaste a lungo sul... banco degli imputati, e perciò in attesa di giudizio, le Porsche di Capuano-Latteri, Pucci-Arena e Mairesse-Müller, proprio quella dei vincitori, nonché l'Abarth OT 1300 di Buzzetti-Virgilio, omologata tra le sport solo il primo maggio e le cui «fiches» di omologazione non risultavano ancora in possesso dei commissari tecnici; discussioni e grane poi anche circa l'esatta interpretazione, alquanto sibillina, dell'Annesso J (i parafranghi devono ricoprire per intero le coperture delle ruote fino all'altezza della linea che passa per il mozzo della ruota? Le macchine «oltre a possedere i requisiti per circolare su strada» devono essere anche immatricolate, ovvero possedere anche la targa? Il «caso» fuoriuscita delle ruote dai parafranghi ha interessato la squadra Lancia HF, parecchie TZ ed altre vetture; quello immatricolazione riguardava le squadre Porsche e Ferrari con conseguente... alta tensione e nervi a fior di pelle da parte dei piloti soprattutto, convintissimi di essere dalla parte della ragione dal momento che a loro modo di vedere l'esatta interpretazione del succitato e mai sullodato Annesso J era la loro e mai quella dei commissari sportivi delegati dalla CSAI.

A proposito di quel famoso articolo pubblicato sulla rivista «Cristophorus», dal direttore tecnico della Porsche contro presunti sistemi mafiosi, che sarebbero adottati alla Targa (l'articolo in parola è stato riportato integralmente su di un giornale palermitano del mattino, suscitando, com'era logico, nei vari ambienti automobilistici e sportivi vivaci reazioni e vibranti proteste. Sono una cinquantina solo quelle pervenute al vostro cronista!), il barone von Hanstein è stato intervistato a Cefalù alla vigilia della Targa e richiesto di fornire chiarimenti e spiegazioni circa l'articolo in discussione.

Il responsabile della Casa di Stoccarda ha tenuto a precisare di non essere l'autore dell'articolo incriminato pubblicato sulla rivista «Cristophorus», da lui diretta. Ha poi testualmente aggiunto: «Nel testo sono state menzionate tutte le cose che ogni anno accadono alla punzonatura della Targa Florio. Invero in tutte le corse del mondo non incontriamo alcuna difficoltà, ma arrivati alla Targa queste si presentano sempre. È stata la stessa cosa anche oggi, alla punzonatura si sono avute contestazioni per intere ore su delle iniezioni che generalmente non vengono rilevate in nessun'altra corsa del mondo. Queste stesse cose sono state menzionate nell'articolo, ma del tutto amichevolmente giacché amiamo la gente di Sicilia e la Targa. Del resto, se così non fosse, non saremmo tornati qui. Nello stesso tempo vorremmo che le cose fossero più regolari, come altrove. E se in questo articolo del «Cristophorus» si è fatto accenno alla mafia, è stato in maniera molto spassosa, così come scherzosamente fa il mio amico Pucci, quando dice "io sono un mafioso". Così tutto l'articolo in questione non può essere per nulla offensivo verso la Sicilia e i nostri amici siciliani. Il nostro è stato un articolo simpatico, divertente, travisato dalla traduzione».

TEODORO TIPA

Dalla notte-record dei meccanici della Ferrari
al falso annuncio del ritiro di Mairesse

DIECI GIRI IN ALTALENA

DAL NOSTRO INVIATO

CERDA - Il giorno più lungo della Ferrari cominciò venerdì mattina, 6 maggio. Quella mattina i meccanici in tuta marrone si alzarono riposati. Ma non sapevano che avrebbero rivisto il letto soltanto la notte da domenica a lunedì, sul traghetto Palermo-Napoli. Le prove furono la prima causa dei guai. Vaccarella non riuscì a segnare un tempo migliore della Porsche 2200 di Klass (39'57" ma i tedeschi dicevano 38'58") per colpa del cambio che faceva i capricci. Parkes uscì di strada con la Dino a iniezione alla «curva dell'ubriaco». Scarfiotti si dovette consolare girando con la Dino di Baghetti in 39'13" dimostrando che la «baby» c'era eccome.

Così si prospettò una notte senza sonno. C'era da rimettere in sesto il Dino a iniezione col telaio tutto storto, con le sospensioni e gli organi di sterzo e frenatura da cambiare per intero, con la carrozzeria posteriore da saldare. Una faticata da matti che costò un bel mal di gola all'ingegner Forghieri e a un meccanico con tanto di febbre a 40°, da tenerli lontani il giorno della corsa.

Il sabato, per rendere tutto più... allegro, vennero giù dal cielo tonnellate d'acqua, la terra smottò in più punti lungo il percorso, ci volle l'intervento dell'ANAS. Si prospettava un'allegria targa Florio delle nozze d'oro. Al mattino della domenica però tutto sembrò sorridere meglio, con tanto sole in cielo.

Alle 8,15, con un quarto d'ora di ritardo, cominciarono le partenze. Mossieri immancabili autorità e alcuni «grandi» vincitori del passato tra i quali Taruffi, Cortese e Abate. La sarabanda, che doveva trasformarsi in una drammatica ecatombe di uscite di strada, era cominciata.

L'applauditissimo Vaccarella della partenza, quello che i giornali siciliani avevano indicato come l'unico pilota che potesse «salvare la Ferrari dalla sconfitta», era subito in testa al primo controllo. Il suo tempo 41'52"2, la sua media 103,209 orari. Ma la Porsche di Mitter gli era già alle calcagna. Distacco soli 2"9. Poi seguivano Scarfiotti col Dino a iniezione, quindi già Mairesse con la Carrera 6 ormai omologata come sport 50 esemplari

e ancora: Klass (Porsche 2200), Guichet (Dino), Herrmann (Porsche) Arena (Porsche S), Casoni (Dino). Impressionava il tempo della Lancia Flavia coupé di Cella, presentatasi come prima al passaggio con un 46'50"2. Quattro macchine non rispondevano già all'appello. Erano cominciati i primi voli. Per ora senza conseguenze per i piloti.

Secondo giro

Si scatenava Mitter. 40'19" il tempo, Vaccarella staccato di 21". Klass sopravanzava Scarfiotti, seguito da Mairesse e da Guichet. La media era salita a 105,054. Mentre al decimo posto si faceva luce la unica Ford GT 40 in lizza, quella di Greder-Ligier arrivata a punzonare solo il sabato per un incidente di strada al suo camion. Anche nelle altre classi la situazione cominciava a indicare i protagonisti. Nella oltre 1600 lotta in famiglia tra le Lancia HF più veloci anche della MG. A sé la corsa della Porsche GT 1600 di Tarenghi-Pardi, unica in categoria ma che movimenterà la sua gara con una coppia di uscite di strada di cui una nel fango mobile dal quale è stato penoso uscire fuori. Il nostro direttore, Luciano Conti, vedeva bloccato il cambio della sua Ferrari berlinetta 275 GTB (prototipo perché a 12 carburatori) prima di Bonfornello.

Terzo giro

Cominciavano i rifornimenti e i cambi. Ma Vaccarella era punto dall'orgoglio e riduceva il suo distacco da Mitter a 6". Scarfiotti «piantava» il giro record della corsa: 40'15", riportandosi davanti a Klass sceso quinto a 2'13" perché inframmezzava la sua corsa con un rifornimento allo stallo speciale Porsche di Polizzi in maniera da non affollare i cambi a Cerda. La media saliva ancora: 105,275. Ma la pioggia non tardava a farsi presente dalle nubi gonfie. E si scaricava proprio mentre Vaccarella passava la mano a Bandini, Scarfiotti a Parkes, Mitter a Bonnier, Guichet a Baghetti, Arena a Pucci ecc. Vaccarella era spiritato. Buttava via casco e occhiali annunciando: «La Targa è finita! Non si reggono 400 cavalli su questa stradaccia!»

Quarto giro

Ma col maltempo non c'era da stare allegri. I cambi Ferrari più veloci (45" Scarfiotti e Parkes, 1'4" Vaccarella e Bandini)

PIPPO VIRGILIO MIGLIORA

Pippo Virgilio è volato fuori con la sua Abarth 1300 quando, lanciatisimo, stava per concludere sotto le tribune di Cerda il suo terzo giro. Ed era in posizione di netta «avanguardia» avendo creato le premesse per una validissima posizione in classifica finale. Lo elicottero del servizio sanitario l'ha trasportato prima al pronto soccorso delle tribune e poi all'ospedale Villa Sofia di Palermo, e qui i sanitari gli hanno riscontrato uno stato di commozione cerebrale, choc traumatico e ferite al mento ricoverandolo con prognosi di venti giorni. Nella mattinata di lunedì le condizioni di Virgilio sono comunque nettamente migliorate e il pilota è già tornato a casa.

LE CLASSIFICHE DEI MONDIALI

Dopo la Targa Florio ecco le classifiche del Trofeo Internazionale sport-prototipi e del Campionato internazionale Costruttori (sport I, II, III).

PROTOTIPI

Fino a 2000 cc

1. Porsche p. 30; 2. Ferrari-Dino p. 21; 3. Austin p. 5; 4. ASA p. 4.

Oltre 2000 cc

1. Ferrari p. 24; 2. Ford p. 20.

SPORT

Fino a 1300 cc

1. Alpine-Renault p. 24; 2. Fiat-Abarth p. 10; 3. Alfa Romeo p. 4.

Fino a 1600 cc

1. Alfa Romeo p. 30.

Fino a 2000 cc

1. Porsche p. 30.

Oltre 2000 cc

1. Ford p. 27; 2. Ferrari p. 24.

50.a Targa Florio - 8 maggio 1966 - Gara internazionale di velocità, valevole per il campionato marche (FIA) sport II, III; per il Trofeo internazionale sport prototipo (FIA) I, II; per il campionato italiano velocità conduttori categorie gran turismo e gruppo sport classe da oltre 1000 fino a 1300, da oltre 1300 fino a 1600 e da oltre 1600 e gruppo sport prototipi classe da oltre 1000 fino a 2000 e da oltre 2000; per il challenge mondiale di velocità e durata (costruttori) vetture gran turismo, sport e sport prototipi; per il camponato di Francia 1966.

CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Mairesse-Müller (Porsche), in 7.16'32"3, alla media di kmh 98,961; 2. Guichet-Baghetti (Ferrari), 7.25'02"1; 3. Pucci-Arena (Porsche), 7.34'08"8; 4. Pinto-Todaro (Alfa Romeo), 7.45'24"1; 5. Bourillot-Bouchet (Porsche), 7.51'55"5; 6. De Lageneste-Rosinski (Alpine), 7.52'33"4; 7. Vinatier-Orsini (Alpine), 7.55'23"3; 8. Capuano-Latteri (Porsche), 8.00'34"2; 9. Makinen-Rhodes (M.G.B.), 8.02'37"7; 10. Bussinello-Bianchi (Alfa Romeo TZ2), 8.04'44"2; 11. Cella-Marzi (Lancia Fulvia H.F.), 8.28'26"1; 12. Biscaldi-Casoni (Ferrari), 7.07'13"5, a un giro.

CATEGORIA GRAN TURISMO (Gruppo 3 Cat. A)

Classe da 1000 a 1300 cc

1. Cella-Marzi (Lancia H.F.), in 8.28'26"1, alla me-

dia di kmh 84,967; 2. C. Maglioli-Marzi (Lancia H.F.), 7.41'34"9, 9 giri; 3. «Trinacria»-Zerimar (Lancia H.F.), 8.08'33"4, 9 giri; 4. Pietromarchi-Tornielli (Lancia H.F.), 8.14'15"3, 9 giri; 5. Cosentino-Orecchioni (Lancia H.F.), 8.19'32"3, 9 giri; 6. Garofalo-Randazzo (Lancia H.F.), 8.23'02"1, 9 giri.

Classe da 1300 e 1600 cc

1. Tarengi-Pardi (Porsche), in 7.32'20"3, alla media di kmh 66,853, 7 giri.

Classe da oltre 1600 cc

1. Makinen-Rhodes (M.G.), in 8.02'37"7, alla media di kmh 89,512; 2. Hedges-Handley (M.G.), 7'28"1, 5 giri; 3. Ferlaino-Fabbi (Porsche), 7.45'39"9, 5 giri; 4. Marchesi-Sinibaldi (Ferrari), 7.45'52"3, 5 giri; 5. Nicolas-Pellecuer (Porsche), 7.55'55"2, 5 giri.

CATEGORIA SPORT

Classe da 1000 a 1300 (Gruppo 4 Cat. A)

1. De Lageneste-Rosinski (Alpine), in 7.52'33"4, alla media di kmh 91,419; 2. Vinatier-Orsini (Alpine), 7.55'23"3; 3. Thomas-Guillaudin (Alpine), 7.40'42"1, 9 giri; 4. Rizzo-Alongi (Alfa Romeo), 7.46'46"1, 9 giri; 5. «Zio Pepe»-«Sancho» (Alfa Romeo), 7.25' e 02, 8 giri (f.t.m.); 6. Battista-Monaco (Alfa Romeo), 7.26'48"4, 8 giri (f.t.m.); 7. Maggiore-Valenza (Simca Abarth), 7.37'23"3, 8 giri (f.t.m.).

Classe da 1300 a 1600 cc

1. Pinto-Todaro (Alfa Romeo TZ2), in 7.45'24"1, alla

media di kmh 92,823; 2. Bussinello-Bianchi (Alfa Romeo TZ2), 8.04'44"2; 3. Capra-Galli (Alfa Romeo), 7.44'04"1, 9 giri (f.t.m.); 4. Lo Piccolo-Sutera (Alfa Romeo), 7.47'18"3, 9 giri (f.t.m.); 5. «Johnny Walker»-«Joselito» (Alfa Romeo), 7.48'45"1, 9 giri (f.t.m.); 6. Giugno-Parla (Alfa Romeo), 7.45'04"2, 8 giri (f.t.m.).

Classe da 1600 a 2000 cc

1. Mairesse-Müller (Porsche), in 7.16'32"3, alla media di kmh 98,961; 2. Pucci-Arena (Porsche), 7.34'08; 3. Bourillot-U. Maglioli (Porsche), 7.51'55"5; 4. Capuano-Latteri (Porsche), 8.00'34"2.

Classe oltre 2000 cc

1. Ravetto-Starrabba (Ferrari), in 7.22'30"4, alla media di kmh 87,864, 9 giri; 2. Hawkins-Epstein (Ferrari), 7.53'46"9, 9 giri; 3. Reale-Marsala (Ferrari), 7.36'23"8, 8 giri.

CATEGORIA SPORT PROTOTIPI (Gruppo 6 Cat. B)

Classe da 1000 a 2000 cc

1. Guichet-Baghetti (Ferrari), in 7.25'02"2, alla media di kmh 97,071; 2. Biscaldi-Casoni (Dino), 7.07'13" e 1, 9 giri; 3. Baker-Aaltonen (Austin), 7.32'18"9, 9 giri; 4. Semilia-Pinto (ASA), 7.40'32"2, 9 giri; 5. Tagliavina-Termini (Ferrari), 7.15'17"4, 8 giri (f.t.m.).

Classe da oltre 2000 cc

1. Nicodemi-Lessona (Ferrari), in 7.25'29"4, alla media di kmh 87,275, 9 giri.

rimettevano in ballo la situazione anche se ora era Klass al comando con 2'34" su Bandini. La media era scesa a 98,087 orari. Ovunque era una difficoltà. Pezzi asciutti e punti bagnati, grandine e pioggia, pozze d'acqua e fango

Quinto giro

Metà gara e situazione capovolta. Klass si fermava e Bandini era adesso in testa. Poi Parkes col Dino n. 204 rimesso a nuovo in una notte. Poi Mairesse ecc. Ecco comunque la situazione dopo 360 chilometri percorsi: 1. Ferrari 4000 (Vacarella-Bandini) in 3.39'7"2; 2. Porsche 2200 Prototipo, in 3.40'21"1 (a 1'13"4); 3. Dino 2000 (Scarfioffi-Parkes), in 3.40'22" e 4; 4. Porsche Carrera 6 (Mairesse-Müller), in 3.41'19"4 (prima della sport 2000); 5. Porsche 2000 Prototipo (Mitter-Bonnier), in 3.41'34" e 3; 6. Porsche 2000 Prototipo (Herrmann-Glemser) in 3.43'13"3; 7. Dino 2000 (Guichet-Baghetti), in 3.44'4".

Sesto giro

Ma l'entusiasmo con il quale era stato salutato al box il ritorno in testa della rossa P.3 aveva subito una doccia fredda. Ora erano in testa di nuovo i tedeschi, e in coppia: Klass e Mitter nel frattempo entrambi risaliti al volante delle loro Porsche perché von Hanstein accusava Bonnier e Davis di andar piano! Bandini aveva perso circa 2'3"4. Aveva girato in 48'. Pur concedendogli 45" di tempo perso per un rifornimento volante a Polizzi, era sempre troppo. Vacarella smaniava. E poi era in ritardo Parkes. Arriverà lentissimo mon la fiancata di nuovo divelta e i serbatoi tranciati. Un'altra scodata violenta che l'aveva costretto a cambiare anche una gomma scoppiata. Cominciava il dramma.

Settimo giro

Il fatale settimo, quello decisivo. Le brutte notizie arrivavano in serie. Ban-

dini, dov'è Bandini? Mitter, dov'è Mitter? Un elicottero portava le prime informazioni. Si cominciava con Virgilio, il siciliano dell'Abarth 1300 volato un chilometro prima di Cerda per schivare un cane improvvisamente uscito a tagliargli la strada. Macchina distrutta, pilota senza conoscenza, in ospedale, trasfusione sull'elicottero sbalottato dal vento, ma, benché sulle prime si temesse il peggio, in seguito le condizioni del pilota miglioravano. Poi arrivava Bandini. Un taglio al volto e le nocche sbucciate. «Mi hanno buttato fuori. Un giovane siciliano ha alzato la mano in sorpasso e secondo lui voleva dire che dovevo aspettare». Al cippo Masetti, la curva in discesa dove morì l'unico pilota in cinquant'anni di Targa, stava per rubarci anche il campione d'Italia uscito carponi dalla P.3, a ruote in aria nella scarpata. E arrivava Mitter, fuori dalla grazia di Dio. «Klass mi ha stretto e spedito fuori». Ma Klass ora era primo seguito dall'ossessionante Mairesse, da Guichet-Baghetti e da Pucci.

Ottavo giro

Non durerà a lungo. Anche Klass aveva la sua curva predestinata. L'ultima Porsche prototipo in lizza faceva la sua fine in un prato. Dovrà essere quella di un cliente a sostituirla in testa per vincere. Intanto anche la Dino di Biscaldi-Casoni continuerà ad accusare i suoi guai. Prima un tergicristallo, poi due gomme scoppiate in toccatine di paracarri e cambiate da Biscaldi in mezzo al maltempo, che è finito soltanto nella zona delle tribune.

Finalmente riuscivano a segnalare a Mairesse di essere in testa. Il belga quasi non ci credeva, racconterà dopo. Guichet era ormai a 7' e passa, Pucci a oltre un quarto d'ora. Purtroppo i guai erano adesso per la Lancia di Cella, costretta a finire la sua corsa tra frequenti fermate

per una perdita di benzina che le impedirà di piazzarsi meglio in classifica assoluta della più grossa GT di Makinen.

Decimo giro

Emozione in tribuna: annunciavano una improvvisa fermata di Mairesse. Allora Guichet è primo? Si grida. Incredibile! Anche nel '63 Mairesse perse la corsa all'ultimo giro. Ma poi l'informazione veniva corretta. Qualcuno dirà che si è fermato per fare un goccio di benzina, lui diceva di aver rallentato. L'unica cosa certa era che la corsa era conclusa con un'altra vittoria Porsche. Ma in fondo una vittoria di Pirro, ché per la prima volta la Dino vinceva la sua categoria prototipi 2000 portando punti a casa come la Ferrari Le Mans di Nicodemi-Lessona li avrebbe portati per il trofeo assoluto delle oltre 3000. Era l'unico prototipo grosso rimasto e aveva vinto!

Ma per le classifiche giuste ci sarà da attendere. È stata sospesa anche la premiazione, tranne che per Mairesse-Müller. C'è la Ford di Ligier-Greder che chiede giustizia. Secondo i due francesi loro, all'inizio del decimo giro, poco prima che arrivasse Mairesse sul traguardo, erano in testa alle sport oltre 2000 e tra i primissimi assoluti. Poi sono usciti di strada proprio in quel giro finale. Ma chiedono di essere classificati avendo i nove decimi di percorso compiuto. E non gli basta il primo posto di Ravetto-Starrabba nelle sport oltre 2000, vogliono anche il secondo assoluto. Se è così i cronometristi debbono aver combinato un gran macello. E non c'è da meravigliarsi con quello che è stata l'organizzazione della cinquantesima Targa, avvocata in parte anche dall'ACI centrale tra un radoraduno e l'altro.

La CSAI indaga!...

M. S.

A BRABHAM IL G.P. DI LIMBURGO

Jack Brabham ha guidato la sua F.2 azionata da un motore Honda alla conquista della vittoria nel Gran Premio del Limburgo disputatosi sul circuito di Zolder.

Ecco la classifica:

1. Jack Brabham (Brabham-Honda), 39'21"; 2. Denis Hulme (Brabham-Honda); 3. Jochen Rindt (Brabham-Cosworth); 4. Kurt Ahrens (Brabham-Cosworth); 5. Alan Rees (Brabham-Cosworth); 6. Frank Gardner (Lola-Cosworth); 7. Peter Arundell (Lotus-Cosworth); 8. Eric Offenstadt (Lola-BRM); 9. David Prophet (Brabham-Cosworth); 10. Jean-Pierre Jaussaud (Matra-Cosworth); 11. Peter Revson (Lotus-Cosworth); 12. Graham

Hill (Matra-BRM); 13. Trevor Taylor (Alexis-Cosworth); 14. Pascal Ickx (Matra-Cosworth); 15. Pierre Beltoise (Matra-BRM).

Giro più veloce: Jack Brabham (Brabham-Honda), in 1'34"2, alla media di kmh 155,122; nuovo record. Record precedente: Dick Attwood, in 1'40"4, media kmh 149,949 (1964).

CLARK VELOCISSIMO A INDIANAPOLIS

Nel corso delle prime prove della «500 Miglia» di Indianapolis che si disputerà il 30 maggio, il campione del mondo Jim Clark, al volante di una Lotus-Ford, ha segnato il miglior tempo sul giro. Il vincitore dell'ultima edizione

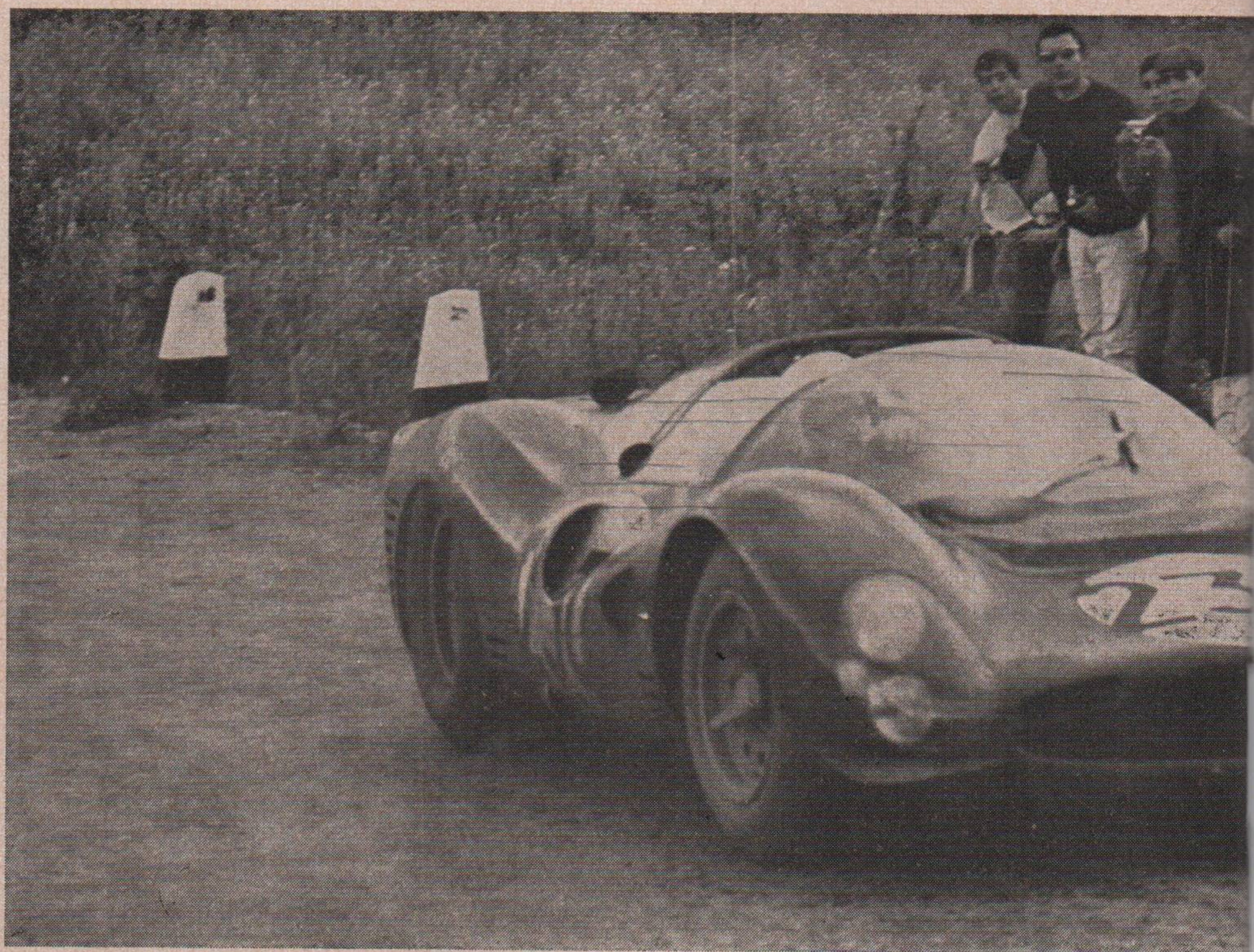
della «classicissima» statunitense ha girato alla media di kmh 254,560.

ORTNER (FIAT-ABARTH) DOMINA NEL «CHALLENGE»

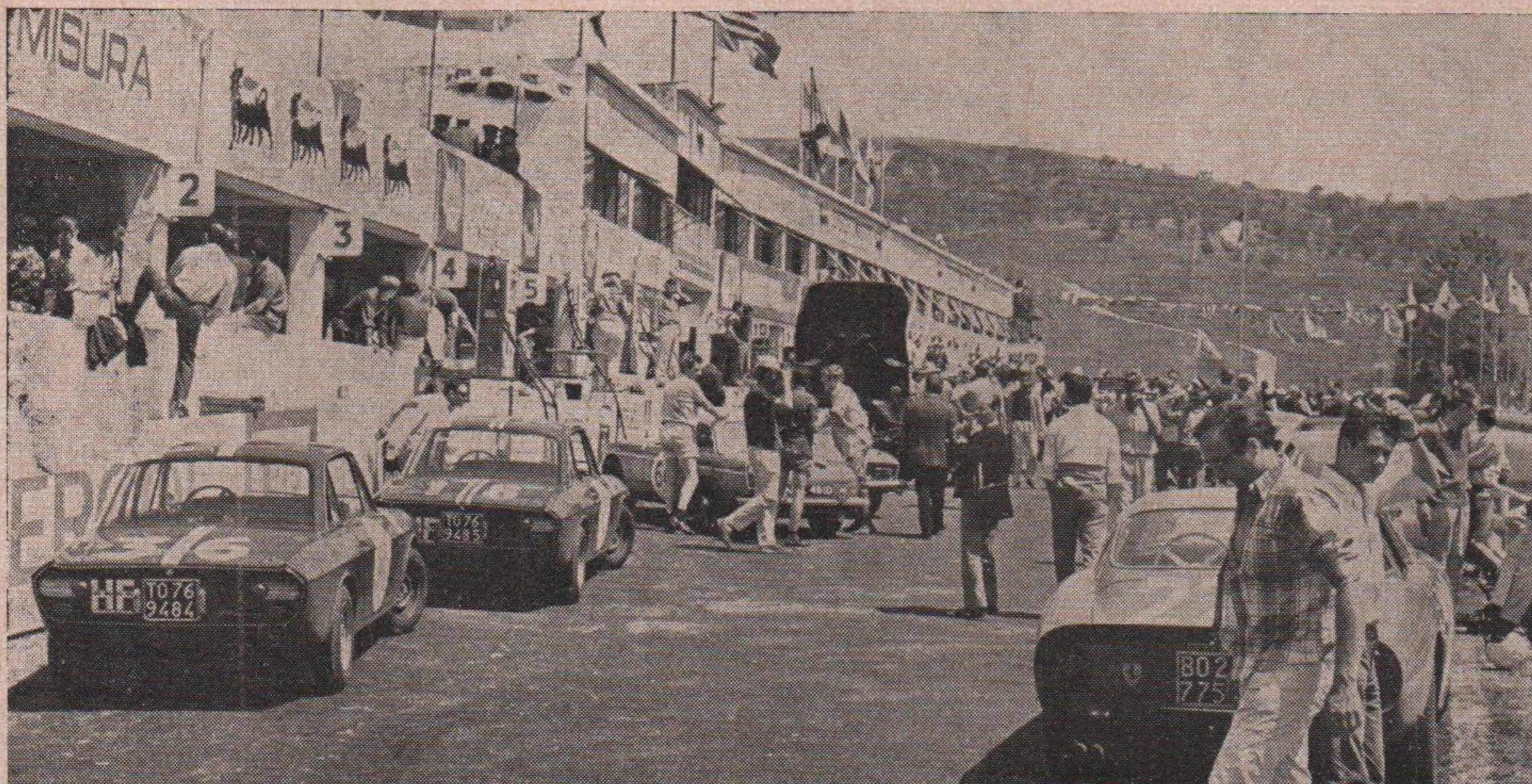
Sempre a Zolder si è disputata la quarta prova del Challenge europeo riservato alle vetture della categoria turismo. La gara è stata dominata dall'Abarth che ha piazzato due sue vetture ai primi due posti della classifica finale. Ortner e Hezerman hanno infatti preceduto Paddy Hopkirk (Morris-Cooper) alle spalle del quale si sono piazzati Mantzel e Steinmetz, pure su Fiat-Abarth 1000 come i primi due. Il sesto posto è toccato a Junkers che guidava una Fiat-Abarth 850 con la quale si è anche aggiudicato il primo posto della relativa classe.

50^a targa florio

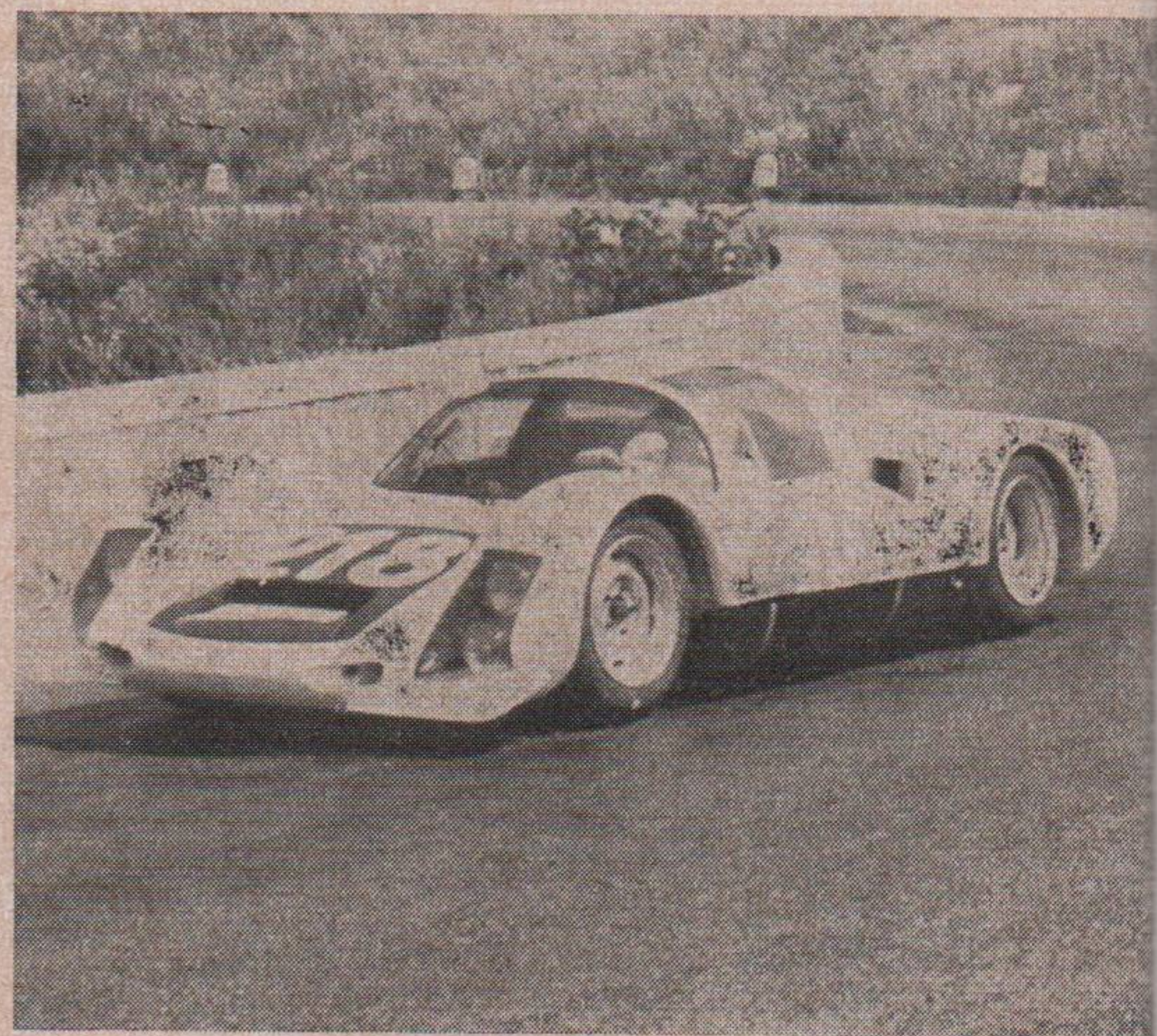
Documentario fotografico della Targa del cinquantenario: Bandini (foto 1) al volante della poderosa P3 mentre si appresta a compiere il settimo giro, fotografato proprio pochi minuti prima del tamponamento che lo toglierà di gara. Una visione dei boxes (foto 2) nella giornata delle prove, con le HF Lancia numerosissime in lizza. Günther Klass (foto 3) durante la prova in cui ha stabilito il record assoluto sul giro. Umberto Maglioli, (foto 4), il preferito da Von Hanstein, sul bagnato, precede una delle Porsche private, quella di Heini Walter. Alla Florio anche un'ospite di eccezione (foto 5): Michèle Mercier, l'indimenticabile interprete di Angelica. La Mercier ha seguito dai boxes la corsa del suo fidanzato, Bourillot, che ha gareggiato facendo equipaggio con Umberto Maglioli



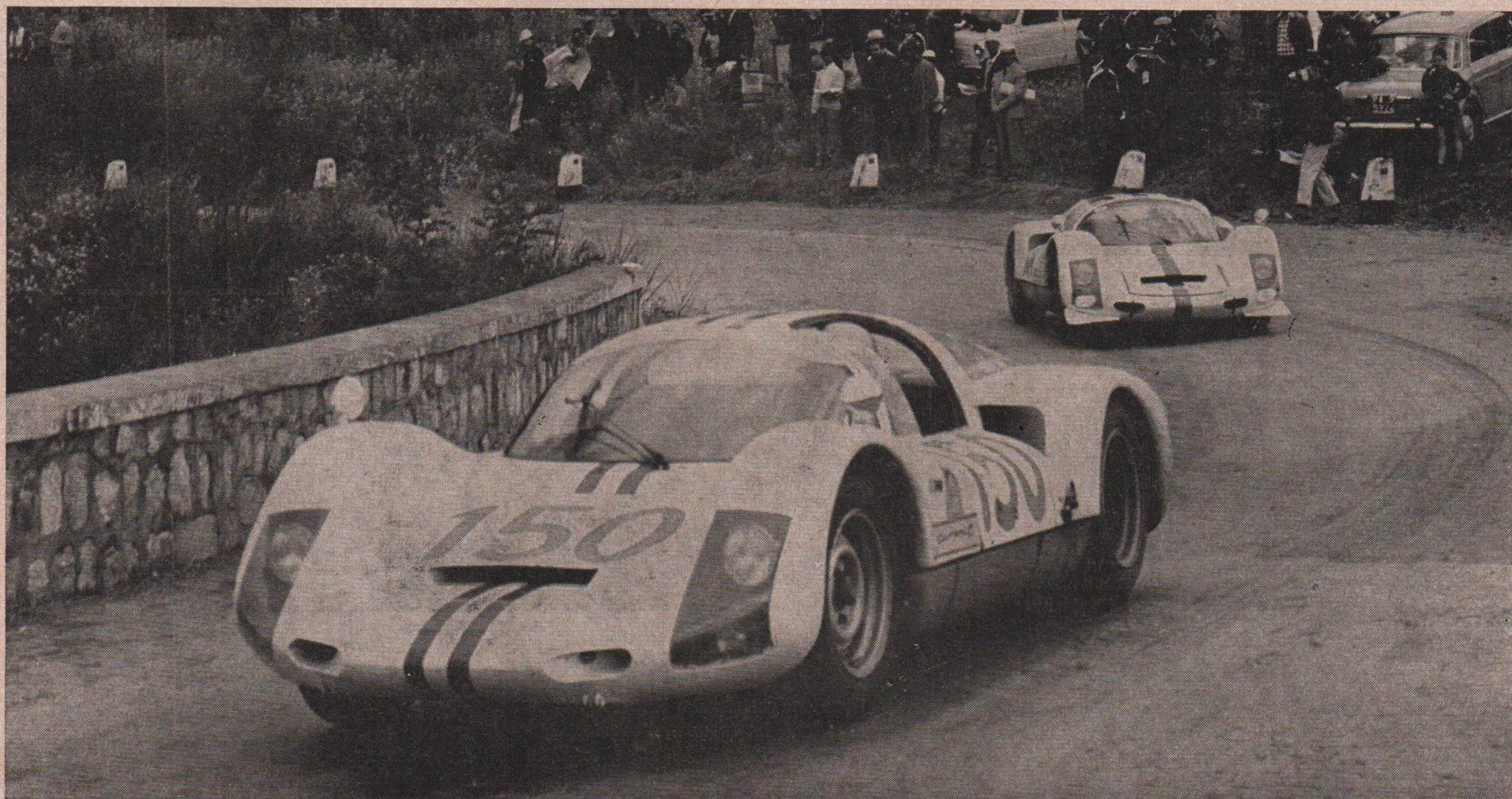
1



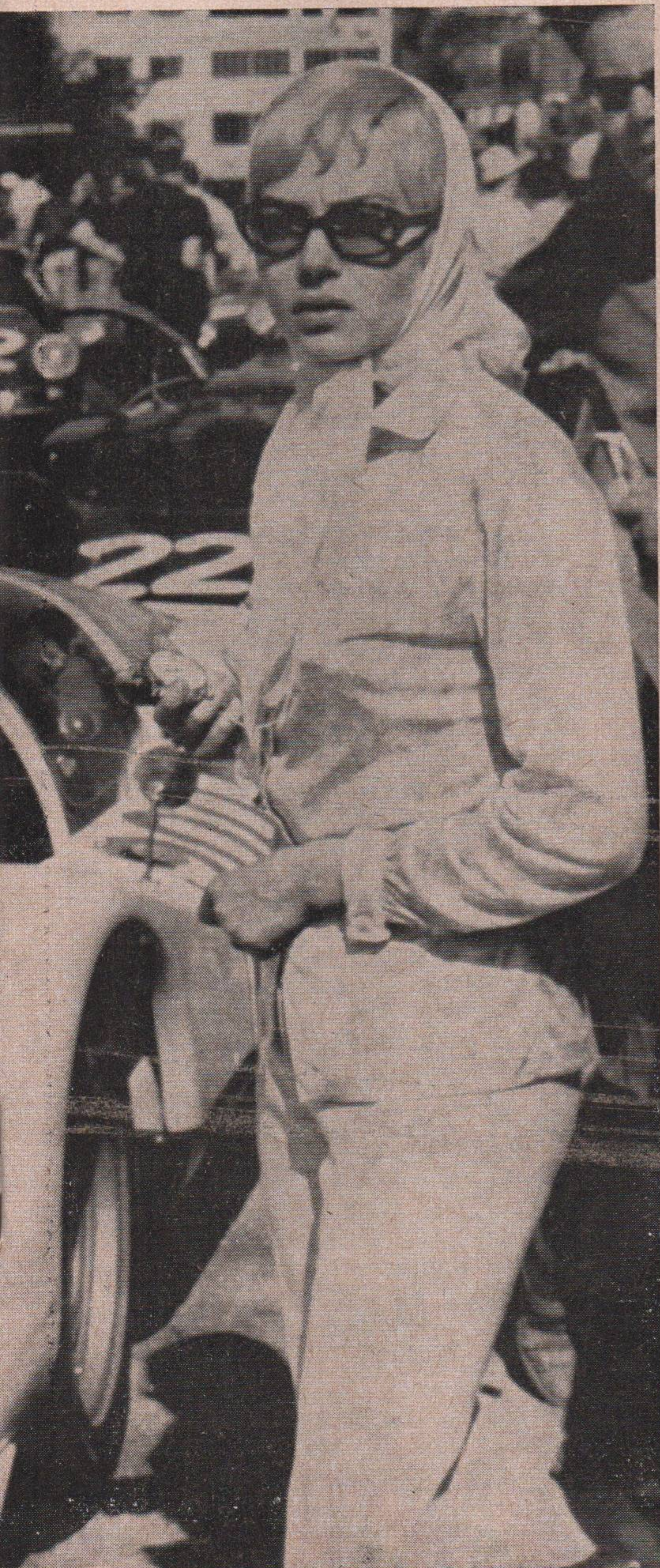
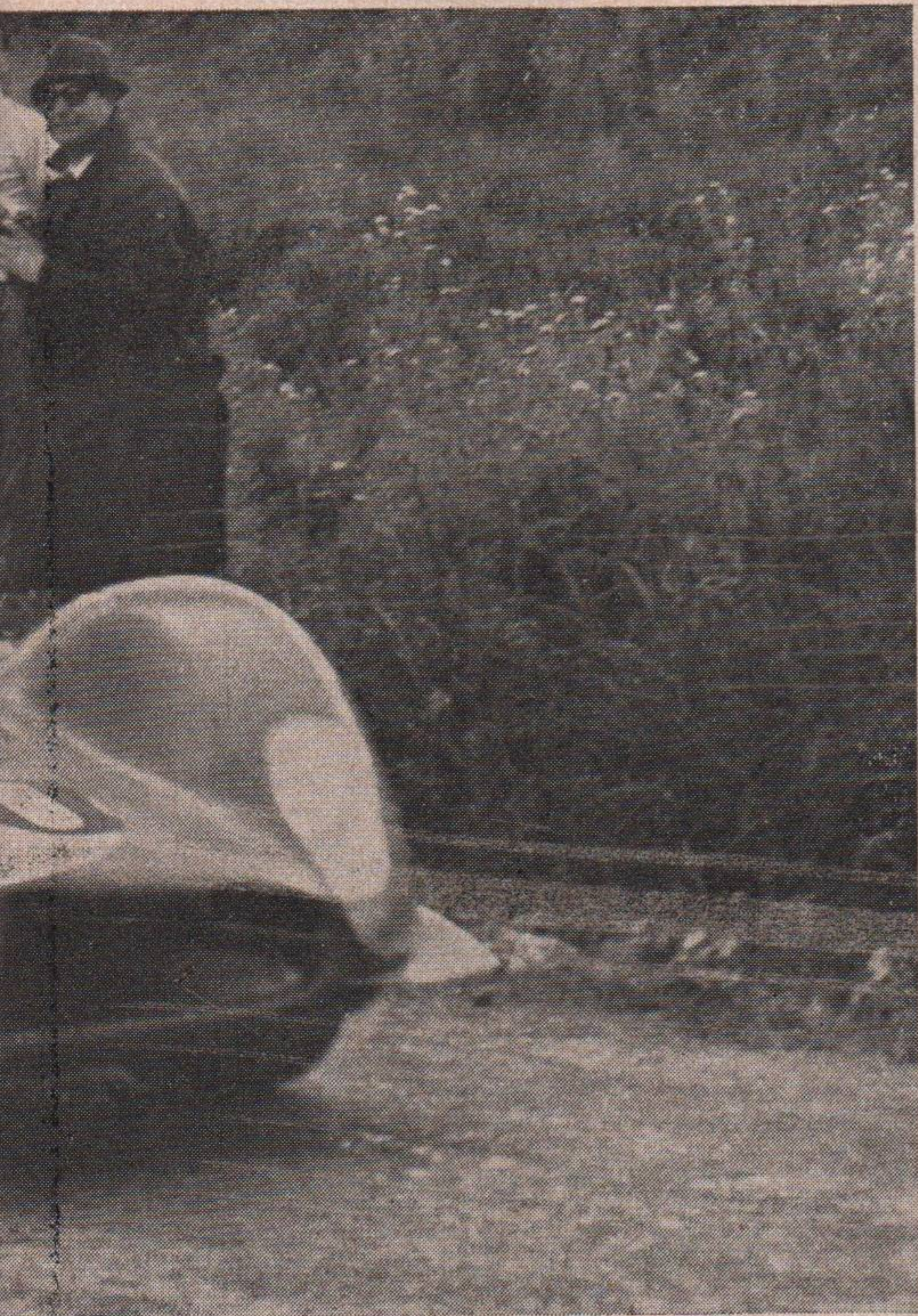
2



3



4



Willy Mairesse : un campione senza patente

CERDA - Quest'anno gli organizzatori volevano mettere in cantiere una edizione della Targa Florio da leggenda, e, in un certo senso, dobbiamo affermare che sono riusciti nell'intento. Hanno invitato notissime personalità, inviati speciali di tutti i giornali del mondo ed era perfino presente quello della famosissima «Pravda». Questi instancabili organizzatori — pochi in pratica anche se abbastanza copioso di nomi era l'elenco dei componenti il comitato organizzatore — si sono trovati a dovere affrontare problemi di non facile soluzione ai quali, per la verità, hanno saputo rimediare soltanto in parte. Non possiamo, negli interessi della manifestazione, ignorare queste pecche di carattere organizzativo che hanno decisamente nuociuto alla complessa gara.

I BRACCIALI

Si voleva evitare che quest'anno nei boxes dilagassero gli appassionati, tutti quelli insomma che affollano i boxes rendendo difficile il lavoro dei meccanici. Nella fase organizzativa della corsa, qualcuno aveva detto: «Facciamo come si fa a Le Mans per la "24 Ore"». Infatti così è andata, ma questi ben pensanti hanno dimenticato che siamo in Italia o per meglio dire in Sicilia. Fatta la legge, trovato l'inganno. Affibbiando il bracciale in una determinata maniera era sempre possibile metterlo al braccio e toglierlo. Anche quest'anno quindi l'efficace sistema non ha funzionato e, vuoi per la pioggia, vuoi per l'insaziabile impulso di curiosità, gli appassionati si sono appollaiati numerosi, forse più che nelle tribune, dentro ai boxes. Ma non fa niente, tanto alla Targa Florio questa situazione non si risolverà mai.

LE VERIFICHE DI MAIRESSE

«Io sono Willy Mairesse, belga, voi mi conoscete, ho vinto un'edizione della Targa e stavo per vincerne un'altra se la pioggia non mi avesse buttato fuori strada. Non ho la patente, nel mio paese per guidare non necessita alcun documento». Con queste parole il pilota belga, che poi doveva vincere, si è ripresentato in forma poco gentile al comitato organizzatore di questa cinquantesima edizione della Targa. I verificatori tecnici gli avevano richiesto la patente e lui aveva risposto con una frase che voleva dire: «Sono un campione quindi la patente mi serve a poco». Ma i regolamenti sono regolamenti e gli organizzatori li hanno applicati alla lettera. «Non si punzona la vettura se Mairesse non attesta che è autorizzato a guidare». Il maestro Ugolini e il suo pilota hanno voltato le spalle e sono andati via, come del resto hanno fatto tanti concorrenti in occasione di questa Targa Florio durante le concitate operazioni di verifica, per via dei soliti con-

tradditori regolamenti della CSAI e della CSI. È andata proprio così: fino all'ultimo, fino al pomeriggio di sabato, fino a quando insomma non è pervenuta al comitato una dichiarazione che attestava il suo permesso a guidare, Mairesse non era stato ammesso a partecipare alla gara. Tutto si è dunque risolto, altrimenti siamo certi che i commissari sportivi sarebbero stati fermi nelle loro posizioni e quest'anno la Targa Florio avrebbe avuto un altro vincitore.

LA TRIBUNA STAMPA

Lo scorso anno tutti i giornalisti si erano lamentati di non avere avuto la possibilità di seguire la competizione nel miglior modo, essendo stati relegati dalla parte delle tribune, lontano cioè dai boxes, punto dal quale un collegamento con i piloti e con i direttori sportivi sarebbe stato più rapido. In occasione dell'ultima Targa si erano presi degli appunti e per ovviare all'inconveniente quest'anno le tribune stampa erano state trasportate dall'altra parte, proprio sopra i boxes costruiti per l'occasione.

Il problema non è però stato risolto. I giornalisti infatti non avevano libero accesso ai boxes e poi da quella tribuna stampa si vedeva ben poco e ancora meno quando, durante la corsa, sono venute a stazionare davanti alle finestre tutte le infinite persone che con i giornalisti non avevano nulla a che fare. Avremmo dovuto scrivere a macchina, ma le poche a disposizione non funzionavano a dovere: si spingeva il tasto di una lettera e ne veniva fuori un'altra, una scriveva con caratteri così piccoli che non si poteva leggere; in un'altra il carrello sfuggiva mentre si scriveva quasi fosse anche lui in gara per questa Targa.

Abbiamo parlato della tribuna stampa ma sull'ufficio stampa — il fantomatico ufficio stampa, come gli stessi incaricati lo hanno definito — non possiamo tralasciare le nostre spiacevoli noterelle. Nelle prime pagine del numero unico sulla Targa Florio, stampato quest'anno dall'ACI, alla voce «Ufficio Stampa» figurano un noto giornalista romano, capo ufficio stampa dell'Automobile Club d'Italia, e un tale, un volonteroso giovane che per la verità si è prodigato in maniera encomiabile ma che non è riuscito a niente, confondendo anzi le idee perché, poveretto, sapeva ben poco di un giornale e ancor meno di corse automobilistiche. I comunicati stampa, o per meglio dire, gli elenchi dei numeri emessi dalla segreteria — che ancora sfogliamo esterrefatti — sono la dimostrazione di una limitata competenza.

Il sipario è calato anche su questa edizione della corsa, una corsa che certamente farà storia anche per queste noterelle.

P. R.