

Salvatore Requirez

Memorie dell'Isola

Sono grato a tutti gli amici, appassionati, giornalisti o semplici curiosi che negli anni di redazione di queste note mi hanno offerto idee, pareri, spunti di riflessione o di approfondimento. Ringrazio altresì le agenzie fotografiche che hanno concesso le immagini unitamente a quelle giacenti in archivi privati o postate sul web. Ringrazio Claudio e Alessio Mazza senza la cui passione questo libro non avrebbe visto la luce.

Tutti i diritti riservati

Progetto grafico di Ugo Sepi

© 2021, Nuova Ipsa Editore srl, Palermo
www.nuovaiipsa.com • e-mail: info@nuovaiipsa.it

Finito di stampare nel mese di dicembre 2021
Nuova Ipsa Editore - Palermo

ISBN 978-88-7676-808-4

A Claudio, editore geniale, appassionato vero, amico sincero.

Introduzione

C'è stato un tempo, per gran parte del secolo scorso, in cui la Sicilia, annualmente, ospitava corse dalla forte attrattiva che godevano di date privilegiate nel calendario automobilistico internazionale. Ma la grandezza delle corse di automobili non è data solamente dalla qualità delle macchine che partecipavano o dal livello di validità ricoperto in stagione dall'evento sportivo. Una fetta non secondaria della loro importanza va certamente attribuita alla caratura dei piloti che concorrevano. Le Grandi Corse di Sicilia sono state una quasi secolare passerella di conduttori che hanno scritto la Storia dell'Automobilismo. Quali erano? Pervenire ad una selezione quanto più oggettiva possibile non è operazione semplice. Bisogna avere rispetto per le logiche di contesto generale e determinare l'ambito storico in cui limitare le gare da considerare secondo un'ottica sovranazionale. Per questo bisogna utilizzare criteri di filtro: continuità di organizzazione, validità internazionale, prestigio tecnico, inserimento nei calendari di campionati mondiali, europei o, anche, nazionali ma con forte richiamo partecipativo. Fatti salvi questi principi si può confinare l'elenco delle corse di velocità da prendere in esame alle seguenti: Targa Florio, Coppa Florio, Giro di Sicilia, Gran Premio di Siracusa di Formula 1, Gran Premio del Mediterraneo di Formula 1, di Formula 2, di Formula 3000 (Inter e Euro), Coppa d'Oro di Sicilia, Coppa Vinci (Coppa Messina), Coppa Etna, Coppa Nissena, Circuito della Cravatta ad Enna, Coppa Città di Enna, Cronoscalata Cefalù-Gibilmanna, 10 Ore Notturna Messinese, Cronoscalata Catania-Etna, Cronoscalata Palermo-Monte Pellegrino, Cronoscalata Trapani-Monte Erice. Ognuna di queste corse, con ovvio gradiente di importanza, ha una storia a sé: affascinante, sentita, vissuta e partecipata negli anni, dai primordi fino alla fine. A scriverla sono stati i campioni del volante e la gente, entusiasta, che li applaudiva. Molti hanno lasciato ricordi vivi, che danno la misura del loro spessore umano e sportivo. Forse è stato utile trascriverli per impedire che morissero cadendo nell'oblio legato al tempo che passa... Mi è piaciuto farlo, dedicando tempo ad un collage mosso da una passione non solo mia. Ne è venuta fuori una raccolta di memorie individuali sullo speciale rapporto instauratosi con l'isola da parte di quei giramondo della velocità venuti a correre in un luogo a lungo considerato terra di confine. Una terra dove, nell'ambito della loro arte, si sono impegnati al limite come altri grandi prima di loro, ricevendone non solo plauso ma esaltazione e, talvolta, amore. Sono memorie vendemmiate tra archivi, cronache, appunti, esperienze, scritti, miei e di altri, tra cui molte autobiografie. È il collage di chi crede ancora in quel che Goethe diceva: *chi veda la Sicilia una sola volta la possederà per tutta la vita.*

Prefazione

Risulta quantomeno sorprendente, leggendo quest'opera di Salvatore Requirez, attento cultore dell'Automobilismo Storico, scoprire l'elevato numero di piloti di primissimo livello che hanno partecipato alle Grandi Corse di Sicilia. Per gran parte del secolo scorso e agli inizi di questo, la Sicilia, annualmente, ospitò grandi corse dalla forte attrattiva internazionale. Che la Targa Florio, la gara più antica del mondo che ancora si disputa, fosse per diversi decenni un appuntamento tra i più importanti del calendario mondiale è cosa risaputa. Meno scavare negli annali di corse ritenute minori ma valide per il Campionato Mondiale Marche, per l'europeo Vetture Sport, per il titolo continentale di Formula 2 e 3, oppure di gloriose cronoscalate come di seguitissimi Gran Premi di Formula 1, tirando fuori dall'elenco dei partecipanti nomi altisonanti che hanno scritto la Storia dell'Automobilismo, spesso risultandone vincitori. Ci si accorge, in pratica, che le Grandi Corse di Sicilia sono state una secolare rassegna di conduttori abituati a vincere dovunque e a fregiarsi, in molti casi, di titoli mondiali. L'eletta schiera è lunghissima: è composta da circa 300 piloti dai palmares pesanti impostisi all'attenzione storica degli addetti ai lavori anche quando la loro già notevole carriera veniva stroncata da incidenti fatali. Per raccontarceli Requirez vendemmia nel suo data base vecchio di mezzo secolo cogliendo appunti d'archivio, immagini, stralci di cronaca, aneddoti inediti, autobiografie, interviste esclusive e restituisce al lettore figure nitide di campioni che tali devono rimanere nel tempo. Registro con comprensibile orgoglio che molte delle prestazioni evocate erano (e sono) riconducibili all'Automobile Club Palermo che io presiedo. E siccome Requirez dimostra di essere particolarmente legato alla storia delle corse di velocità aggiungerei che in Sicilia sono passati anche tanti campioni di un'altra specialità, grazie alla Targa Florio in Formula Rally che non solo fino ad oggi vive, ma scoppia di salute, assommando edizioni a edizioni sempre combattutissime e gratificanti non solo per il valore del nome che portano ma per la selettività dei percorsi scelti e per l'impagabile scenario, carico di gloria, che le ospita. Sono quarantaquattro edizioni dove si sono ammirate le macchine più all'avanguardia del settore ma anche conduttori di alto valore sportivo: Carello, Bettega, Pasetti, Ormezzano, Cerrato, Tognana, Vudaferi, Verini, Pinto, Pregliasco, Tabaton, Andruet, Beguin, Capone, Darniche, Biasion, Cunico, Cinotto, Zanussi, Fassina, Toivonen, Blomqvist, Aghini, Bentivogli, Liatti, Deila, Longhi, Galli, Andreucci, Dallavilla, Pianezzola, Travaglia, Basso, Travaglia, Rossetti, Scandola, Navarra, Kopecky, Mikkelsen, Campedelli, Crugnola, Neuville, Veybi e Michelin senza dimenticare i siciliani Riolo, Nucita, Renna, Runfola e Carrotta. Sono certo che questa lista di allungherà molto ancora nel tempo e per questo non difetterà il mio impegno. Anche nella Targa Florio Classica che consentirà a parecchie delle macchine guidate dai campioni raccontati in questo libro di continuare a solcare le strade di Sicilia.

Angelo Pizzuto

Presidente Automobile Club Palermo

Vincenzo Lancia

Se c'è un pilota fedele sin dalla prim'ora alle corse di Florio questo è Vincenzo Lancia. Alla prima edizione cronologica della Coppa Florio che risale all'anno 1900 è già presente. Aveva diciannove anni e una struttura possente. Era figlio di un agiato produttore di carne in scatola e di dadi per brodo. Si fece le ossa nella meccanica automobilistica, prima, nella fabbrica dei fratelli Ceirano e, quindi, in FIAT dove si fece apprezzare per le sue doti di collaudo dei mezzi grazie alla forza e alla resistenza di cui era dotato. Ma era anche veloce e particolarmente coraggioso. Le sue sterzate micidiali mettevano i brividi al solo guardarle: sapeva tenere in strada le macchine affrontando le curve a velocità doppia rispetto a tutti gli altri. Questo dato non sfuggì ai tecnici della casa torinese e ai responsabili della politica aziendale che avevano intuito che la migliore pubblicità ai loro prodotti sarebbe derivata dai successi nelle corse, le prime pionieristiche corse. Cosa poteva importare che il grande Lancia fosse fuori standard ponderale? I mingherlini piloti francesi che dettavano legge fino a quel momento avrebbero imparato a conoscere la sua efficacia. E fu così. Calati dalle Alpi per venire a mietere successi in casa dei cugini italiani se ne tornarono presto con le pive nel sacco a leccarsi le ferite e contare i costi delle inutili trasferte. Vincenzo Lancia avrebbe vinto nel 1902 la Torino Sassi-Superga e la Susa-Moncenisio per bissarne il successo nel 1904. La sua guida ardita e spericolata gli favorì la simpatia del pubblico di ogni lignaggio, elemento non trascurabile, neanche allora, sotto il profilo del marketing. I giornali parlavano di lui e soprattutto di lui. *La Stampa Sportiva*, il settimanale del primo quotidiano torinese, gli regalava pagine dense di entusiastici commenti. Cominciò a convincersi di essere il più forte tra i piloti in giro per l'Italia. Molti lo dicevano, i tecnici lo confermavano... non poteva essere un caso che non perdesse una sola sfida anche con i migliori, involandosi, ovunque, sin dal primo giro. Tuttavia questo gli diede una sicurezza forse eccessiva perché lo



portava a sottovalutare le leggi della fisica in uno sport dove le leggi fisiche sono vangelo. Presto, così, si manifestarono gli effetti derivati dal suo stile: incidenti e ritiri a ripetizione, anche in gare che avrebbe facilmente dominato, che, alla fine, siglava solo per il giro veloce che facilmente compiva. Morale della favola: raccoglieva meno vittorie di quante non fossero realmente alla sua portata. Resterà per anni pilota di punta della squadra ufficiale FIAT costituendo un riferimento di stile e carattere per una intera generazione di conduttori. Nel 1906 avrebbe fondato la casa automobilistica che porta il suo nome. Ma a lasciare la FIAT e le sue auto da corsa non ci pensava lontanamente: troppo importante era il bagaglio di informazioni e di esperienze che poteva ancora trarne. E Giovanni Agnelli non lo avrebbe mai mollato: in primis non temeva la concorrenza di Lancia a livello industriale e, in secundis, non era facile rinunciare alle soluzioni tecniche che era sempre pronto a suggerire ai progettisti. Erano fattori impagabili e, allora, possibili. Per questo Vincenzo Lancia, concorrente torinese nello stesso vocabolo commerciale, fu nominato a capo della spedizione FIAT che partecipava con una macchina alla prima Targa Florio del 6 maggio 1906. Si acquarterò a Termini Imerese, cittadina del palermitano che divenne il centro nevralgico dell'evento. Lì si avviavano le messe a punto dei mezzi meccanici e le prime



Lancia nell'area assistenza di Termini alla Targa Florio del 1907

missioni esplorative di un circuito montano di 148 chilometri dall'altimetria nervosa e che niente lasciava presagire sui consumi di carburante. *Per una corsa di tal guisa ci sarà sufficiente benzina in Sicilia?* avevano tuonato da corso Dante preoccupati dalle notizie arrivate via telegrafo. Erano ancora tempi in cui si guardava alla Trinacria col distacco dovuto alle terre esotiche: avventuroso arrivarci e problematico dimorarci. In effetti le macchine in circolazione dell'isola si contavano a decine non a milioni come oggi. Ma non avevano fatto i conti con la sagacia imprenditoriale di Florio che aveva commissionato un intero cargo solo per la sua manifestazione occupandosi della distribuzione al minuto anche di pneumatici e introvabili pezzi di ricambio. Allora non c'erano distributori per la via. Il carburante si comprava in scatole di latta presso i garage e, udite udite, preso i negozi di generi alimentari. Le scorte erano più che sufficienti anche perché, all'ultimo momento, molti concorrenti non si presentarono all'appuntamento sportivo siciliano perché bloccati alla frontiera con i loro mezzi per improvvise agitazioni aziendali e per uno sciopero al porto di Genova. Erano anni difficili. Per rifornirsi durante le prove Vincenzo scelse il negozio termitano di un certo Palmisano, allungato lungo la via Aurora, nei pressi della stazione ferroviaria. Forse sarebbe me-

glio dire che Lancia fu attratto da quel negozio che emanava un profumo particolare. C'era un laboratorio addetto alla salagione e alla conservazione in scatola delle più belle sardine mai viste fino ad allora. Nella mente di un pilota torinese, amante della buona tavola, l'associazione di idee fu fulminea: aveva già assaggiato la bontà dei carciofi provenienti dalle distese coltivate che fiancheggiavano lunghi tratti del percorso ed era già qualche giorno che pativa il desiderio di una buona bagna cauda che gli ridesse un po' d'aria di casa. Governava una dozzina di addetti ai lavori nel team torinese e gli fu facile allestire una tavolata nel fondaco che fungeva da rimessa per le macchine, al suono delle arie d'opera di un grammofono. Le cose belle, ma soprattutto buone, fanno fatica e rimanere nascoste. La voce si sparse tra i meccanici delle altre squadre e quei posti a tavola crebbero a vista d'occhio. La notizia giunse anche alle orecchie di Vincenzo Florio, quando, la sera della vigilia, cercava Vincenzo Lancia tra gli ospiti della cena di gala: era lui il favorito della corsa, era quella abbinata al suo nome la polizza che dal totalizzatore era stata venduta al più alto prezzo d'asta. Il nobile palermitano che se l'era aggiudicata rise alla motivazione dell'assenza del pilota piemontese e mise ancora una volta mani al portafogli ordinando la spedizione di una cassa di champagne



Vincenzo Lancia su FIAT al Gran Premio di Francia a Dieppe nel 1908

freddo dove il Lancia teneva compagnia ai suoi uomini in vista della battaglia del giorno dopo. Anzi, di poche ore dopo, visto che le vetture erano attese sulla linea di partenza di Buonfornello, lontana una quindicina di chilometri, già alle cinque del mattino e lui sarebbe stato il primo partire. La corsa di Lancia non andò bene: fu perseguitato dalla sfortuna. Già al primo giro accusò due forature consecutive in poco tempo che gli fecero segnare un ritardo sul più giovane torinese Cagno, di circa due minuti. Qualcosa di inaccettabile. Si lanciò al suo inseguimento ma arrivato alle porte di Isnello investì una pecora, andò fuori strada e, aiutato dai contadini, riuscì a rimettere in strada il suo mezzo e a ripartire. Pochi chilometri dopo si accorse che il serbatoio della benzina, perdeva. Il suo meccanico ovviò con una pericolosa opera di

rabbocco bucando latte e versandole a vettura in corsa. Sul finire del secondo giro ruppe due cilindri del motore e fu costretto al ritiro. Aveva subito l'onta del sorpasso di Cagno, avviato alla vittoria, ma la gente che lo ammirava non gli fece mancare applausi. L'indomani, caricate le macchine su un vagone ferroviario con destinazione Palermo dove sarebbero state imbarcate, ebbe una sorpresa. Un telegramma da parte del nobile palermitano che sperava nella sua vittoria. Diceva solo: *Egregio Signor Lancia, grazie comunque per il suo impegno.* Vincenzo Florio, invece, gli fece trovare belle impacchettate in un cassone di legno cinquanta scatole di prelibate sardine sotto sale. Fu per questo che presto cominciarono a piovere a Termini Imerese ordini di quel genere alimentare dal Piemonte? Erano altri tempi...

Vincenzo Lancia nacque a Fobello, in Valsesia, il 24 agosto 1881. Dotato di fisico poderoso e viva intelligenza entrò come meccanico alla Ceirano e quindi alla FIAT dove presto fu associato alla squadra corse. Nel 1900 vinse la Padova-Vicenza-Bassano-Treviso-Padova con una FIAT 6 Hp battendo Ettore Bugatti e fu secondo alla Coppa Florio sul circuito di Brescia. Nel 1902 vince la Torino Sassi-Superga e la Susa-Moncenisio bissandone il successo nel 1904. Si ritirò nel 1903 alla terribile Parigi-Madrid e al circuito delle Ardenne dove era tra i favoriti, mentre nel 1904 vinceva la Coppa Florio a Brescia. Nel 1905 siglava il giro veloce alla Coppa Gordon Bennet, si piazzava terzo alla Coppa Florio e quarto alla Coppa Vanderbilt. Nel 1906 fu secondo alla Coppa Vanderbilt con la FIAT 130 Hp e secondo alla Targa Florio del 1907, anno in cui dominò la prima manche e siglò il primato sul giro al Kaiserpreis vinto da Nazzaro. Nel 1908 fu secondo alla Targa Florio e segnò il record sul giro alla Coppa Florio. Nel 1930 con Gaspare Bona, Battista Farina detto Pinin, Giovanni Battista Devalle, Pietro Monateri e Arrigo De Angeli, diede vita alla Società Anonima Carrozzeria Pinin Farina. Amante della musica e della buona tavola verrà stroncato da un infarto il 15 febbraio 1937 a Torino a soli 55 anni.

Felice Nazzaro



C'è un pilota la cui stella è brillata a lungo, ma tanto lontana da non essere riconosciuta, oggi, nitidamente. C'è stato un tempo in cui il piemontese Felice Nazzaro era considerato il pilota più forte del mondo. Correva l'anno 1907 e lui, unico nella storia, vinceva nella stessa stagione, per i colori della FIAT, il Gran Premio di Francia a Dieppe, il *Kaiserpreis* sul Taunus e, soprattutto, la Targa Florio. Quell'edizione, ricordata come *La Trionfale*, contò al via ben 44 auto e i migliori piloti e fu una specie di campionato del mondo in prova unica. La vittoria siciliana di Nazzaro fece crollare il mondo addosso a chi si sentiva favorito, monsieur Darracq, ma anche sul panorama commerciale europeo. Alexandre Darracq, uno facile ad entusiasarsi sotto il profilo tecnico (fu il primo ad impiegare lamiera stampata per i telai) così come a disamorarsi *tout à coup*, deluso dalle batoste prese, vendette lo stabilimento italiano ad una società di lombardo/partenopei. Nacque così l'ALFA (*Anonima Lombarda Fabbrica Automobili*) che poi aggiunse il nome del napoletano Nicola Romeo al suo marchio. Analogamente in Germania dallo scioglimento della Darracq tedesca nacque la Opel. Poi Alexandre, titolare della 3° forza industriale francese (dopo Renault e Peugeot), decise di mollare tutto (arriverà a dire: *odio andare*

in auto) e di rifugiarsi a Nizza dove gestirà il famoso *Hotel Negresco*. Ne trasse profitto, invece, la FIAT che poche settimane dopo il successo sulle Madonie aprì una filiale a Parigi che oggi compie 115 anni di vita. Felice venne in Sicilia per la prima volta nel 1901. Era meccanico e collaudatore della FIAT: doveva consegnare e mettere in moto due 12 Hp per i fratelli Florio. A quei tempi si usava così. Ignazio Florio lo aveva visto correre con un'auto uguale a Livorno (città in cui era di casa e dove aveva sposato Franca) e surclassare il cavalier Ugobaldo Tonietti, un suo socio nella ELBA di Genova, che gestiva miniere nella zona. Ci rimase a lungo, perché, mentre Ignazio guardava all'auto per quello che era, una carrozza che si muoveva da sola, Vincenzo, appena diciottenne, volle riempirsi l'hangar situato nel cuore della sua villa, di vetture sportive con cui gareggiare. Il suo fiuto lo convinse che non ci poteva essere miglior maestro di quel ventenne piemontese. Vincenzo e Felice passavano intere mattine a girare per i viali di villa Florio all'Olivuzza, tra alberi secolari e serragli di animali esotici fino a quando la madre Giovanna d'Ondes, temendo danni alle piante rarissime provocati dalla coltre di polvere continuamente sollevata, ne promosse il trasferimento al Giardino Inglese, prima, e al parco della Favorita, poi. La coppia era diventata in breve un'attrazione per i palermitani, quando auto ne giravano davvero poche. Molti l'aspettavano al balcone calare da via dei Lolli in via Esposizione a velocità, per i tempi, folle con un rombo che sapeva di avventura, o nei bar del centro o del viale della Libertà, coperta ogni volta d'un soffio scansando cavalli, biciclette e imprecazioni. L'aspettavano anche i cocchieri sotto la statua di Carlo V per la sosta al ristorante *Bologni* nell'omonima piazza. I *gnuri* circondavano con le carrozzelle la macchina per impedire l'accesso a bambini e curiosi, godendosi a cassetta lo spettacolo di un mezzo che sembrava borbottare anche a motore spento. Poi vennero i successi in corsa di entrambi, le coppe Florio e quella Targa



Felice Nazzaro al Gran Premio di Francia del 1922

del 1907. Le quattro vetture FIAT iscritte furono ospitate per qualche giorno all'Olivuzza insieme a piloti e meccanici. Dopo le prove su un circuito ridotto (nel parco era stato eretto, frattanto, il villino del Basile) Vincenzo voleva riprendere il vecchio rito del ristorante *Bologni*, ma Felice gli oppose un rifiuto netto: *io resto con i miei uomini* gli disse. Per loro era previsto un frugale trattamento *en plein air* nel parco, servito dalle cucine economiche che ogni giorno sfornavano una cinquantina di pasti per i bisognosi del quartiere allineati al di là del muro di cinta. Florio arrossì e gli chiese un'ora di tempo. Fece imbandire una tavola con tutti i crismi e curò le integrazioni al menù che ritenne più consone. Anche i poveri ne beneficiarono, tanto che il giorno successivo si presentarono in numero doppio così da essere dirottati alla mensa delle vicine fabbriche di Ceramica Florio di via Serradifalco. Felice, vinta la corsa, non poté sottrar-

si, invece, al *dinner* che Leo d'Alba di *La Sicilia Illustrata* offrì il giorno dopo in suo onore a Villa Igiea con i maggiorenti del *Comitato Panormitan* che organizzava la kermesse e che, stando alle cronache, durò cinque ore! Non mancò, quindi, il tempo di apprezzare la valenza sportiva della prestazione di Nazzaro capace di coprire giri di 148 km ciascuno con tempi record distanti tra loro solo pochi secondi. Anche per questo lo chiamavano il *Cronometro umano*. Ma non bastava a descriverlo. Dotato di notevole coraggio, competenza tecnica, abilità, stile, precisione certissima nella guida, Felice Nazzaro, diventato costruttore, nel 1913 sarà l'unico pilota della storia della Targa Florio a vincere la gara sia con un mezzo di altri che con uno prodotto da sé (la Tipo 2 a quattro cilindri di 4.400 cc.). Fu, insomma, il pilota che irradiò di luce italiana l'era pionieristica dello sport automobilistico. Un precursore da non dimenticare.



Nazzaro al Gran Premio di Francia del 1908

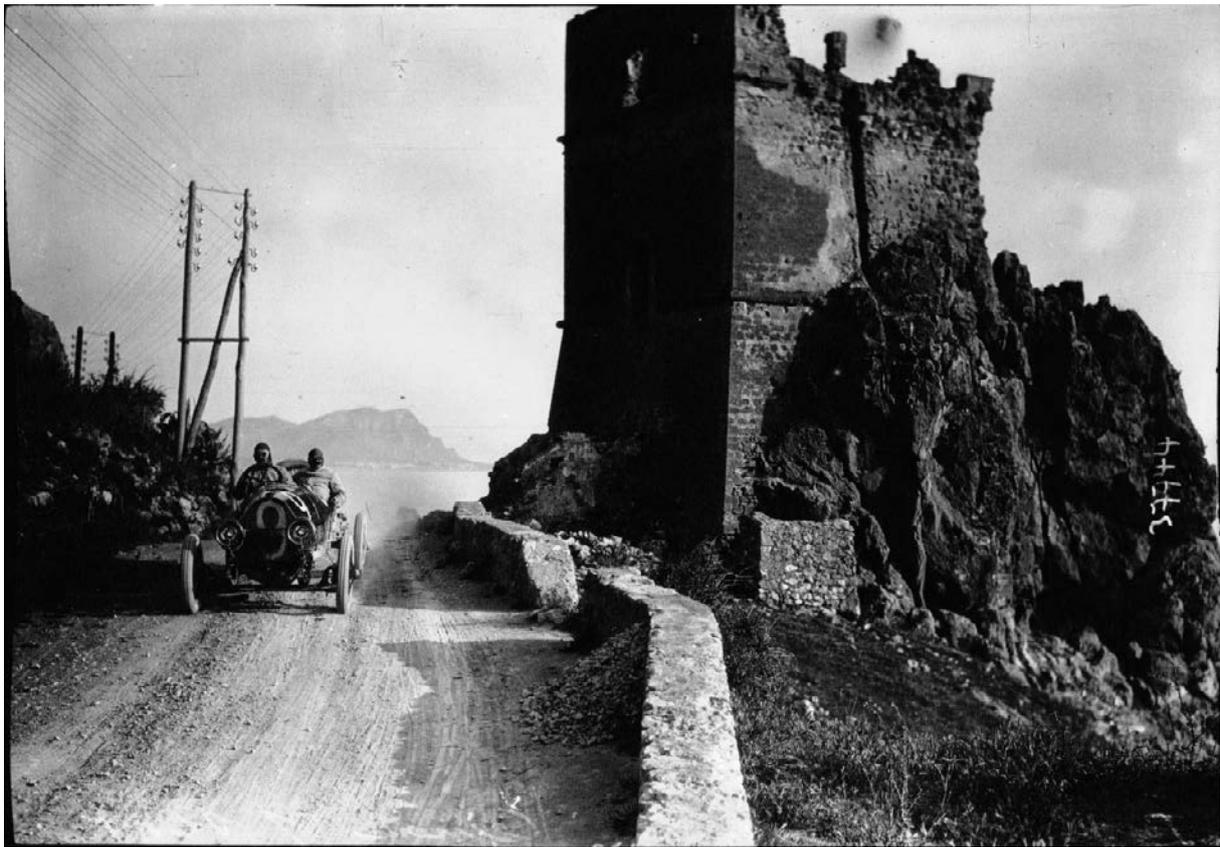
Felice Nazzaro nasce a Monteu da Po a una trentina di chilometri da Torino, il 29 gennaio del 1881. Già apprendista presso la Ceirano automobili fu assunto nel 1899 dalla FIAT entrando a far parte della squadra sportiva affiancando i conterranei Vincenzo Lancia e Alessandro Cagno che vincerà la prima Targa Florio del 1906. Nel 1901 il Comune di Livorno, col sostegno delle famiglie Della Gherardesca e Ginori e quello economico dello sponsor Michelin, organizzò la prima corsa motoristica in Toscana, la Piombino-Livorno sotto l'egida del Touring Club Italiano. Si iscrissero ben 11 vetture sportive e anche il re d'Italia volle intervenire con un (gran) premio in denaro e una medaglia d'oro. Nonostante la presenza prestigiosa di macchine e piloti stranieri la sfida fu ristretta a due competitor toscani che si erano sfidati a parole nei mesi precedenti: il conte Camillo della Gherardesca con una FIAT 12 Hp e il cavalier Ugobaldo Tonietti che conduceva una Panhard Levassor di ben 32 Hp. Il conte chiese al giovane Nazzaro di guidare la sua macchina e questi fu autore di una prestazione eccezionale facendo man bassa dei premi. Ignazio Florio rimase impressionato dall'efficacia della macchina vittoriosa e ne acquistò all'istante due per sé e per il fratello. Quest'ultimo volle che Nazzaro collaudasse di lì a poco tutte le macchine del suo parco sportivo e che gli insegnasse i fondamentali della guida veloce. Nazzaro fu pertanto ospitato a Palermo nel parco Florio all'Olivuzza nei viali del quale si tenevano le comode prove private, in un'area compresa tra le odierne piazza Sacro Cuore, via Dante e via Veneziano. Un'area che, lottizzata, avrebbe poi dato spazio ad un centinaio di edifici, più di mille unità abitative, oltre a magazzini, negozi scuole e case di cure. Il duello Tonietti-Nazzaro si ripropose nella Coppa della Consuma il 14 giugno 1903 sul tortuoso tracciato che da Pontassieve saliva alla Castellaccia. Nazzaro vinse con una Panhard 70 Hp precedendo Luigi Storero e Vincenzo Lancia, entrambi su FIAT 24Hp. Nel 1905 fu secondo alla Coppa Gordon Bennet dietro Thery. Nel 1907 Nazzaro siglava una strepitosa stagione vincendo il GP di Francia, la Targa Florio e il Premio dell'Imperatore sul Circuito del Taunus in Germania. Nel 1908 vinceva la Coppa Florio. In quell'occasione fu il primo a superare la barriera dei 200 km/h. Quindi partecipò con una FIAT al GP degli USA del 1908 a Savannah chiudendo terzo dietro Hemery (Benz), al vincitore Wagner (FIAT), ma battendo il favorito Ralph De Palma (FIAT) autore del giro più veloce. In quell'anno cadde pure la leggendaria sfida di Brooklands contro la Napier di Edge vinta da Nazzaro con la FIAT SB4 dotata di un 4 cilindri da oltre 18 litri di cilindrata e 175 CV a 1.200 giri/minuto da cui deriverà la Mefistofele di Eldridge. Nel 1911, alla guida di una FIAT S76 (300 CV) raggiunse sul rettilineo di Borgone in Val di Susa i 195 km/h. Vinse di nuovo la Targa Florio con la formula del Giro di Sicilia in due tappe nel 1913 e il GP di Francia del 1922 a Strasburgo con la FIAT 804. Fu la vittoria più triste perché in quella gara perse la vita il nipote Biagio Nazzaro, campione nazionale di motociclismo. Pensò al ritiro ma Vincenzo Florio, direttore dell'autodromo di Monza, lo volle quell'anno al via del GP d'Italia dove conquistò la piazza d'onore. Ma la strada del disimpegno era oramai prossima. Felice Nazzaro, pianto da tutto il mondo automobilistico internazionale, si spense nel 1940 dopo una lunga malattia a 59 anni.

Ernesto Ceirano

Costruttori che per primi avevano intuito l'enorme valore sportivo della Targa Florio e la benefica ricaduta di un successo nell'isola sul mercato dei prodotti del marchio vincente furono i fratelli Ceirano. Presenti sin dalla seconda edizione del 1907 con un Ernesto, costretto al ritiro al terzo giro con la Rapid di loro produzione, ritentano l'anno successivo con la SPA 28/40 Hp uscita dalle loro fabbriche; sempre con Ernesto che si piazza terzo a venti minuti dal vincitore Trucco con l'Isotta Fraschini. Dopo le critiche edizioni del 1909 e 1910 i Ceirano tornano in Sicilia con un altro Ernesto (all'anagrafe Giovanni) nipote del primo. Il non ancora ventenne Giovanni Ernesto per disputare la 6° Targa Florio nel maggio del 1911 ha scelto una SCAT (Società Ceirano Automobili Torino) modello 22/32 Hp da 4,4 litri. Gli avversari sono tosti. A partire dall'ALFA, di recente nascita, che schiera il veloce Nino Franchini (con al fianco un meccanico di nome Giuseppe Campari) e Ugo Ronzoni al volante dell'agilissima 24 Hp di 4100 cc. Una SCAT uguale ha il forte Claudio Sandonnino mentre fanno paura la Mercedes di Basilio Soldatenkoff e la Lancia di Mario Cortese. Outsider l'esperto Giuseppe Tamagni, affezionato partecipante alla Targa della prima ora, con una Ford T preparata per le corse. Al via i favoriti si lanciano all'attacco con il piglio delle gare sprint. Il più veloce nella prima tornata è Cortese che, con partenza da fermo, stabilisce il record sul giro ad oltre 50 km/h di media staccando Franchini di appena cinque minuti. Mentre era in corso il secondo giro del circuito di 148 chilometri si scatena un nubifragio che colpisce più punti del tracciato. A farne le spese è Franchini il quale, prima, supera con coraggio la Lancia di Cortese e poi incappa in una uscita di strada presso Caltavuturo a causa della scivolosità del fondo. La lotta si sposta, allora tra Cortese e Ceirano. Questi imprime alla gara un ritmo regolare ma irresistibile per chiunque. Cortese tenta di resistere ma un paio di intraversate con la sua ALFA lo conducono a più miti consigli. Il finale di gara



premia Ceirano, titolare di una guida accorta ed efficace, capace di dosare al meglio la potenza del suo mezzo nei tratti più insidiosi, che precede Cortese di ben 26 minuti e la Mercedes di Soldatenkoff di 50. Nel 1912 la Targa Florio cambia formula e diventa Giro di Sicilia. Ernesto Ceirano si presenta al Palazzo Villarosa di Palermo con una SCAT 25/35 Hp di 4,7 litri ma sarà costretto al ritiro per la rottura della sospensione anteriore. L'onore della casa è comunque salvo perché a vincere è Snipe con identico mezzo con mezz'ora di vantaggio sul secondo. Con la stessa vettura, aggiornata e rinforzata, Ceirano si schiera al Giro di Sicilia del 1913. Al via si lascia trascinare dalla foga dell'inseguimento a Marsaglia e al forte Bordinò involatisi in vetta alla gara. Il mezzo meccanico di Ceirano presenterà il conto al via della seconda tappa impedendo una veloce andatura, prima, e costringendolo al ritiro quando mancavano poche centinaia di chilometri all'arrivo a Palermo. Nel 1914 si corse l'ultima edizione del primo ciclo del Giro di Sicilia, ora sotto l'egida del neonato Automobil Club di Sicilia, sempre con la formula in due tappe ma stavolta con la conclusione della prima a Siracusa per meglio equilibrare le distanze. Nonostante i venti di guerra prossima si schierarono al via ben 30 macchine. Tra i più forti c'erano Nazzaro,



Ernesto Ceirano alla Targa Florio del 1913

Marsaglia, Lopez, Ceirano, Sivocci e l'esordiente Campari, di appena ventidue anni. Si contavano al via ben quattro SCAT 22/32 Hp di 4,4 litri (Ceirano, Snipe, Colombo, Poni), tre Aquila Italiana (Marsaglia, Zeuli e Ruggerone) due De Vecchi 25/35 Hp 5,6 litri di cilindrata (Gloria e Sivocci), tre ALFA 15/20 Hp 2,4 litri (Campari, Fracassi e Franchini), due Nazzaro 4,5 litri per Felice Nazzaro e Mario Cortese. Al muoversi della gara Nazzaro, già due volte vincitore della Targa, applicò una tattica attendista lasciando che Ceirano e Sivocci facessero l'andatura, annientando la resistenza opposta loro da Snipe (primo al traguardo volante di Bagheria) e dal sempre combattivo Marsaglia (primo a giungere a Messina). Nino Franchini a Capo d'Orlando ruppe il supporto del motore della sua ALFA dovendosi arrestare. Arrivato a Siracusa, Ceirano concluse in testa la prima tappa precedendo Sivocci e Nazzaro il quale, secondo personale programma, aveva in mente di rifarsi già dalla ripartenza. Snipe aveva frattanto alzato bandiera bianca per rottura dell'assale della sua SCAT. Dalla città

aretusea ripartivano all'alba in 18 con distacchi di 9 minuti ciascuno secondo l'ordine segnato dalla classifica di tappa. Nazzaro, Ceirano, Sivocci, Marsaglia e Lopez erano pronti a darsi battaglia. Nel corso della seconda tappa, però, Nazzaro, quando aveva già lanciato l'attacco ai due capoclassifica riguadagnando terreno, si dovette ritirare per noie alla trasmissione alle porte di Girgenti. La tattica sparagnina, condotta nella prima frazione di gara, in attesa della neutralizzazione, non diede stavolta i frutti raccolti nella precedente edizione. Anche Sivocci e Marsaglia gettavano la spugna nei pressi di Sciacca: il primo rompeva una balestra mentre il secondo incappava in un incidente disastroso per la sua Aquila Italiana 25/30 Hp sei cilindri di 4 litri finita a bordo strada con le ruote spaccate dopo un forte urto contro la roccia. Solo otto vetture avrebbero concluso la prova entro il tempo imposto (22 ore). Ceirano con la sua SCAT filava come un treno, dando spettacolo di maestria alla guida nei tratti più sinuosi delle litoranee isolate strappando appalusi scroscianti ad ogni attraversamento di paese.



Ernesto Ceirano vincitore della Targa Florio del 1911 si reca alla premiazione. Primo a sinistra: Vincenzo Florio

Ernesto Ceirano rimase senza avversari diretti e condusse la sua SCAT sul velluto giungendo a Palermo in 16.51'31" complessivi e staccando il secondo, Gloria su De Vecchi, di un'ora e 50 minuti. Questi, al secolo Alberto Mariani, migliorava la sua posizione sul podio rispetto all'anno precedente. La media della corsa era ancora salita: 62 km/h! Terzo Lopez su FIAT, che precedeva il quarto, Valentino Colombo su SCAT, di 27" e quinto Cortese su Nazzaro che precedeva la Elka di Lucca, dopo circa venti ore di corsa massacrante, di soli 31 secondi! Avevano concluso il Giro 12 vetture pari al 35% del numero dei partenti. La settimana successiva (31 maggio) Felice Nazzaro ebbe modo di rifarsi andando a vincere la quarta Coppa Florio sulle Madonie chiudendo i tre giri del circuito in 8 ore e 11 minuti, ad una media di 54,5 km/h. Il pluriennale confronto tra i forti piemontesi Nazzaro e Ceirano voleva nuove prove e nuove repliche sulle strade siciliane. Il Giro era finalmente diventato veloce quanto la corsa

sulle Madonie ma si apprestava ad entrare in un letargo lungo 14 anni. Il 28 giugno 1914, infatti, Gavrilo Princip, un giovane rivoluzionario bosniaco di etnia serba, uccideva l'arciduca Francesco Ferdinando erede al trono austro-ungarico e la moglie Sofia mentre attraversavano, in automobile scoperta, le strade del centro di Sarajevo gremite di folla festante per le solennità celebrative di San Vito. Era la scintilla che avrebbe portato allo scoppio della Prima Guerra mondiale. Solo sei giorni dopo si correva, in un clima teso, il GP di Francia a Lione. Avrebbe vinto un tedesco, umiliando, in casa, dopo sette ore di corsa, la grandeur francese. Era Christian Lautenschlager, che già nel 1908 aveva vinto quel GP a Dieppe, e che sarà protagonista in futuro anche nella Targa Florio tornata sulle Madonie. Sul podio di Lione altre due Mercedes, quella di Wagner e di Salzer. Per anni non ci sarebbero state repliche o rivincite sportive. Il confronto tra nazioni avrebbe dato solo voce alle armi.

I fratelli Ceirano attivarono diverse fabbriche di automobili in Piemonte quasi tutte impegnate nei primordi dello sport delle quattro ruote: la Ceirano, la STAR (Società Torinese Automobili Rapid), l'Itala, la SPA (Società Piemontese Automobili) e la SCAT (Società Ceirano Automobili Torino). Su questa produzione si innesta l'attività sportiva di Giovanni (nato a Mondovì il 21 luglio 1889) ma detto Ernesto per distinguerlo dal padre e da uno zio. La sua prima gara su un'autovettura SCAT è dell'8 maggio 1909, nel Record del miglio a Modena, dove si piazza ottavo di categoria. L'8 maggio 1910, a Modena, al Record del Miglio giunge secondo nella sua categoria. Il 23-29 aprile 1911, sempre a Modena, nel Criterium di Regolarità in 5 tappe di km 1.500 si classifica terzo con zero penalità. Il 14 maggio 1911 sul Circuito delle Madonie vince la Targa Florio; è costretto al ritiro nei due Giri di Sicilia per la Targa Florio del 25-26 maggio 1912 e 11-12 maggio 1913. Vince il Giro di Sicilia del 24-25 maggio 1914, mentre si piazza secondo alle spalle di Nazzaro nella Coppa Florio corsa sulle Madonie del 31 maggio seguente. Vince poi la Parma-Poggio di Berceto del 25 giugno. Muore a Torino il 22 novembre 1956.

Georges Boillot



Georges e André Boillot sono due icone sacre dell'automobilismo francese. In una stagione, che potrebbe definirsi di progressivo passaggio dalla fase pionieristica delle corse a quella dell'inizio dell'incalzante evoluzione tecnica orientata allo sport come percorso di ricaduta pratica sui prodotti automobilistici destinati al turismo, i due fratelli vennero spesso a correre in Sicilia rendendosi protagonisti di prestazioni esaltanti e riscuotendo sempre un apprezzabile successo. Il più grande, Georges, era meccanico di professione che nel 1907 fu cooptato dalla Peugeot per sviluppare mezzi da competizione insieme al compaesano Jules Goux. Nel 1907 era morto Éugene Peugeot e i suoi figli Robert, Pierre e Jules, che avevano fondato la società che produceva le vetturette Lion-Peugeot, si aggregarono all'azienda guidata dallo zio Armand dando vita al solidissimo sodalizio che avrebbe segnato la storia dell'automobile per oltre un secolo. Il 29 aprile del 1909 il 25enne Georges si presentò sulle Madonie alla vigilia della Targa per disputare una corsa valida per la Coppa Challenge voluta da Vincenzo Florio sullo stesso scenario della gara principale. Era una manifestazione destinata alle vetturette. Era una corsa che, nelle due edizioni prece-

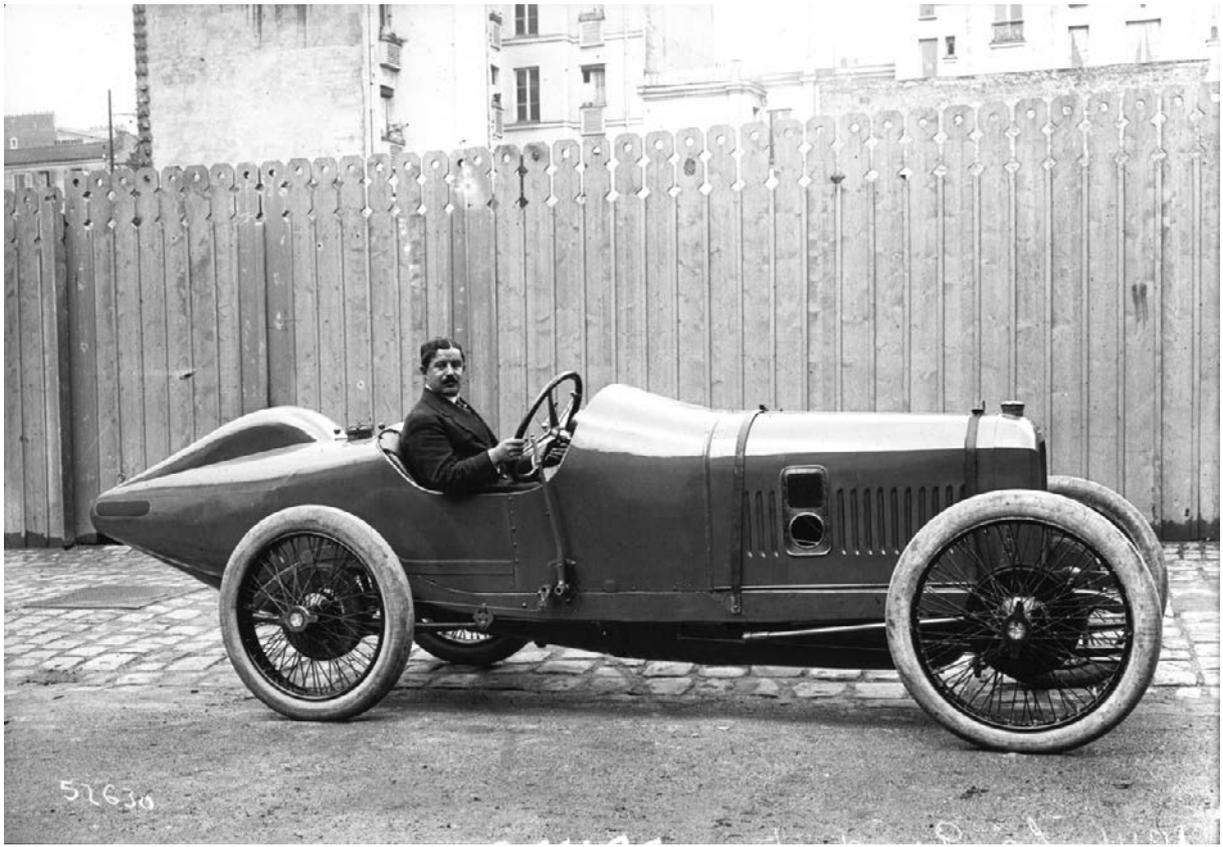
denti, aveva messo in luce altrettanti pionieri dell'automobilismo francese su mezzi che portavano il loro nome: Louis Naudin (1907) e Georges Sizaire (autore del giro più veloce nella edizione 1908 vinta da Giuppone con la Lion-Peugeot). L'esperienza del francese non fu di quelle indimenticabili: sebbene prevista su soli due giri del Circuito Siciliano di 148 chilometri la corsa si rivelò troppo lunga per le previsioni del team che sbagliò i calcoli basandosi su dati di consumo approssimativi. Georges rimase senza carburante a pochi chilometri dal traguardo come pure Giuppone. Questi, a differenza del pilota transalpino, riuscì a reperire quel po' di benzina che gli servì a completare il percorso. Non godendo della stessa fortuna Boillot fu costretto al ritiro. Le cose andarono diversamente l'anno successivo. Georges tornava, dopo aver vinto con le vetturette anche in Normandia, con lo stesso intento di vincere la Coppa Challenge che il 15 maggio 1910 si disputò in simultanea con la Targa Florio, vista la penuria di iscritti alla corsa principale: cinque alla Targa e otto alla Coppa delle Vetturette. Non erano più i tempi di una volta per le finanze di Casa Florio, il livello dei premi e degli ingaggi scemava e lo schieramento si assottigliò ulteriormente a causa del forfait dato dalla squadra De Dion. Questa servì, in pratica, su un piatto d'argento il trofeo alla Lion-Peugeot. Il regolamento, infatti, prevedeva per la sua conquista definitiva la vittoria in tre edizioni di fila: avendola vinta nel 1908 con Giuppone e nel 1909 con Goux e restando, di fatto, l'unica marca in lizza, alla Lion-Peugeot non si profilava certo un'impresa improba, ma... avrebbe dovuto giungere indenne al traguardo completando il percorso. La partenza fu data alle otto e mezzo in punto alla Sigma di De Prosperis. Ad intervalli di 10 minuti si mossero poi: la FIAT di Craviolo, la Lion-Peugeot di Giosuè Giuppone, la SPA del marchese De Seta, la Lancia di Olsen, la Franco di Cariolato e, infine, le altre due Lion di Boillot e Goux. Al primo giro si ritirarono De Seta, rimasto in panne a Castelbuono per problemi mec-



Georges Boillot al Gran Premio di Francia ad Amiens nel 1913 su Peugeot L5

canici, e Craviolo che accusò danni alla trasmissione dalle parti di Caltavuturo. Un dato sportivo emerse subito. I tre piloti delle Lion-Peugeot erano piloti di professione e non tardarono a far prevalere lo loro classe rispetto alle sia pur più potenti vetture sportive affidate alla guida di gentlemen o semplici appassionati. Alle ore 11:37 passò per primo sul traguardo Giuppone, preceduto da un colpo di cannone che ne preannunciava l'arrivo. Senza fermarsi al rifornimento, continuò verso Cerda per il secondo giro. Dopo circa quaranta minuti passò Boillot che, partito per ultimo, migliorò il record sul giro di Sizaire del 1908 ponendosi in testa alla graduatoria provvisoria. Seguivano Cariolato, Goux, De Prosperis e Olsen. Goux e Giuppone, more solito, forzarono il ritmo e la corsa si chiuse al completamento del secondo giro, come sempre e come pure la Targa Florio. Alle 14:20 un colpo di cannone salutò l'arrivo di Giuppone, che aveva percorso i 296 chilometri di gara in 5 ore e 25 minuti. Dopo 35 minuti arrivò Boillot, con un tempo migliore di 5 mi-

nuti rispetto a quello segnato dal compagno di squadra. Terzo fu Goux, che impiegò 5 ore e 31 minuti, attardato sul finale di gara da noie all'alimentazione. Nessuno dei tre concorreva per la Targa Florio riservata alle vetture sportive o da corsa. Tra queste si affermò Cariolato su Franco ma accumulando più di un'ora di ritardo sul tempo di Boillot capace di siglare un'impresa eccezionale. Non sarà la sola. Il 26 giugno del 1912 Georges vinse il Gran Premio di Francia a Dieppe. Visse quel trionfo con soddisfazione dando ben 13 minuti di distacco alla FIAT Louis Wagner dopo 13 ore di corsa! Era alla guida di un modello alla cui nascita aveva partecipato con precise indicazioni circa la telaistica e il sistema di guida, fornite, insieme a Goux e a Paolo Zuccarelli, al team tecnico guidato dall'ingegnere svizzero Ernest Henry che, primo nel mondo, aveva dotato la Peugeot L76 di un motore con due alberi a camme in testa con 4 valvole per cilindro. Georges vinse poi la Coppa de L'Auto nel 1913 e, nello stesso anno, ancora il Gran Premio di Francia ad Amiens con la



Peugeot EX3 precedendo sul traguardo di due minuti e mezzo il compagno Goux. Fu una vittoria amara che solo in parte lo ripagava del dolore patito, pochissime settimane prima, per la morte, sulle stesse strade, del compagno di squadra, l'ingegnere milanese Zuccarelli che, provando la vettura destinata al trionfo, si vide sbarrata la strada da un carro colmo di fieno sbucato all'improvviso da una traversa. Per le sue doti velocistiche (Georges poteva anche non vincere le corse, ma di norma il primato sul giro aveva la sua sigla) era universalmente indicato come uno dei migliori piloti in circolazione. Vinse, sempre nel 1913, la Coppa delle vetturette a Boulogne davanti a Goux. Poi venne la Prima guerra mondiale. Arruolato come autiere fu assegnato alla guida della vettura del capo di stato maggiore dell'esercito il generale Joffre. Non gli piaceva. Chiese di andare al fronte e, soprattutto, di mettere a disposizione della causa dell'aviazione il suo brevetto di pilota di aerei da caccia. Si distinse come pochi altri primeggiando subito per audacia e acume tattico, per anni sperimentati sulle quattro ruote, e ricevendo la Legion d'Onore



Boillot a Le Mans nel 1912

e la Croce di Guerra. Il 21 aprile, da solo, ingaggiò un duello aereo contro cinque Fokker tedeschi. Ne abbatté uno. Lo scontro proseguì e Boillot diresse il suo velivolo, sebbene già raggiunto da proiettili di mitragliatrice, verso altri nemici. Presto il suo mezzo venne ancora colpito dal fuoco incrociato e non poté che precipitare dalle parti di Bar-le-Duc. Georges sopravvisse alle ferite, tenacemente, per qualche settimana. Il 19 maggio spirò nell'ospedale di Vadelaincourt. Un eroe.

Georges Louis Frederic Boillot nacque il 3 agosto 1884 a Valentigney nella Borgogna Franca Contea. Apprendista meccanico con la smania di passare presto al volante delle vetture che curava, sfidò il collaudatore di una casa costruttrice lungo le vie di Parigi e lo seminò suscitando entusiasmo tra i passanti per l'inatteso spettacolo. La notizia fece presto clamore tra i giornalisti e giunse alle orecchie dei maggiorenti della Lion-Peugeot che, incuriositi, chiesero referenze di Georges a Jules Goux, di un anno più giovane, che già correva per la casa dal 1906 e proveniva dalla stessa cittadina. Per questa marca Boillot esordì sulle Madonie nel 1908 alla seconda edizione dello Challenge Coppa Vetturette e si classificò quarto a Dieppe. Ritiratosi ancora in Sicilia e in Catalogna giunse quarto a Boulogne e primo in Normandia nel 1909. Apprezzato in tutta Europa per lo stile di guida coraggioso, nel 1910 vinceva moralmente la Targa Florio e la Coppa delle Vetturette (siglando il giro più veloce) e si piazzava secondo a Ostenda, Caen e nel 1911 a Boulogne. Nel 1912 vinceva il Gran Premio di Francia a Dieppe e replicava nel 1913 ad Amiens dopo aver vinto anche in Provenza e al Mont Ventoux e prima di vincere ancora a Boulogne. Ultima corsa al Gran Premio di Francia di Lione nel 1914, siglando una gara combattiva. Poi la guerra e la sua triste fine.



Georges Boillot al Gran Premio di Francia del 1913

André Boillot

André Boillot non fu solo affezionato concorrente delle grandi corse siciliane a partire dal secondo decennio del Novecento ma fu persona veramente vicina a Florio. I due si incontrarono calorosamente presso la sede de *L'Auto* a Parigi, nel 1918, nonostante il francese fosse stato già sulle Madonie, prima della guerra, accompagnando Georges Boillot in varie edizioni dello Challenge Coppa delle Vetturette, con mansioni di addetto all'assistenza. André, dopo la morte eroica del fratello, strinse una forte amicizia con don Vincenzo che era fresco reduce da un analogo dolore per aver perso due nipoti nella stessa guerra. Boillot capì subito che il positivo clima sentimentale instaurato poteva avere buone ricadute sportive in una terra che prometteva successi. E così fu. André vinse la Targa Florio nel 1919 al suo primo tentativo ma non fu un facile trionfo visti gli avversari: da Campari a Ferrari, da Ascari al connazionale Thomas con la Ballot. Vinse, poi, la Coppa Florio nel 1922 e quella del 1925 pressoché in solitaria. Ritirato alla Targa del 1923, quinto in quella del 1924, terzo in quella del 1925, ritirato nel 1926, quarto nel 1927, segnò proprio nella Coppa Florio del 1922 forse la vittoria tecnicamente più impeccabile e luminosa di un pilota sempre autore di gare maiuscole in Sicilia tanto da diventare uno dei simboli degli Anni Ruggenti delle corse sulle Madonie. La Coppa Florio 1921 si era corsa a Brescia in concomitanza con il primo Gran Premio d'Italia, ma per



l'edizione successiva Vincenzo Florio pensò al ritorno in Sicilia. Il successo che aveva riscosso la ripresa della Targa lungo il nuovo circuito di 108 chilometri lo incoraggiò nella scelta. Decise la ristrutturazione degli edifici che componevano il villaggio dell'Automobil Club Sicilia in prossimità della stazione di Cerda ampliandoli e ammodernandoli. Furono quattro le marche che aderirono presto: Diatto, OM, Peugeot e Sunbeam. Elevato il livello dei piloti coinvolti: Segrave e Chassagne per la Sunbeam, Boillot e Bequet per la Peugeot, Minoia e Lopez per la OM e Arno-



André Boillot alla Coppa Florio 1922



André Boillot alla Coppa Florio 1922

ne, Meregalli e Alfieri Maserati per la Diatto. Nove in tutto ma promettevano spettacolo. I pronostici per la vittoria erano incerti. Contrariamente alle aspettative la mattina della gara si presentò una giornata uggiosa. Vento teso e clima decisamente invernale con minaccia di pioggia diffusa. Il cielo cupo non scoraggiava i concorrenti che si allineavano in fila indiana mezz'ora prima del via. Un colpo d'occhio di notevole effetto cromatico si offriva a chiunque: le rosse macchine italiane si alternavano alle azzurre francesi e alle Sunbeam che avevano preferito il grigio al verde d'ordinanza. Qualche goccia accompagnava la partenza di Chassagne che fu il primo ad avviarsi alle ore 07:30. Poi tutti gli altri, staccati di cinque minuti: Minoia, Becquet, Meregalli, Segrave, Lopez, Boillot, Maserati e in ultimo Arnone alle ore 08:10. Il 28enne milanese Guido Meregalli andava come un fulmine. Già vincitore della Targa Florio del 1920 con una Nazzaro GP, voleva dimostrare al mondo che era l'uomo di punta del suo team, specie sul tracciato siciliano con il quale

mostrava gran confidenza. Era, al momento il più veloce in gara ma la eccessiva sicurezza e il conseguente ardire gli giocarono un brutto scherzo. Passata Cerda, dopo una decina di chilometri, affrontava troppo velocemente una curva e la sua macchina si catapultava. Rimaneva schiacciato sotto la vettura insieme al meccanico. Se la sarebbe cavata con una frattura al braccio. Molto peggio andò al suo compagno Giuseppe Giacchino da Torino che riportava un forte trauma cranico che nel giro di pochi minuti si rivelò fatale. Già all'intermedio di Polizzi, dopo 57 chilometri, le posizioni si delineavano: Boillot aveva impiegato 1.00'05" mentre Chassagne, Minoia e Lopez erano cronometrati a 1.00'20. Poi Maserati ad un secondo, Arnone ad un secondo da lui e Becquet a due. Chiudeva la fila Segrave a nove secondi dal capofila, in considerevole ripresa, dopo aver prestato soccorso a Meregalli. La classifica al primo passaggio vedeva in testa Boillot con 1.43'09" seguito da Chassagne a un minuto e da Becquet a due e mezzo. Inseguivano Minoia (1.46'48"),

Lopez (1.47'37"), Maserati (1.48'18"), Segrave (1.52'32") mentre Arnone, fortemente impressionato dall'incidente del compagno di squadra preferì ritirarsi. All'inizio del secondo giro Chassagne, ricevuto il via libera ai box, scatenava l'attacco al capo classifica. Serrava l'andatura e passava da Polizzi con un minuto di vantaggio su Boillot. Questi reagiva prontamente forzando il ritmo come fanno i campioni: c'era in gioco il prestigio personale oltre che nazionale. Una uscita di strada improvvisa e incontrollabile poneva fine alle speranze di Minoia che con l'avantreno malmesso era costretto a raggiungere i box lentamente. In chiusura di giro Segrave si fermava ai box per noi alle candele come Becquet che doveva riparare un guasto alla ruota anteriore. Al secondo giro concluso, dopo 216 km di corsa, la classifica vedeva al comando Boillot in 3.26'33" davanti a Chassagne con 3.32'12", Maserati con 3.34'40, Becquet con 3.54'43", Segrave con 3.58'53". In coda Minoia con 4.22'36" che però non iniziava il terzo giro. Al comando Boillot aveva concluso il secondo giro in 1.43'23" con, cioè, soli 14 secondi di differenza dal tempo della prima tornata, segno di una regolarità formidabile. Al terzo giro la gara di Chassagne si interrompeva poco dopo Cerda per problemi alla pressione dell'olio. Boillot poteva tirare un respiro di sollievo. Al secondo posto passava Maserati ma la sua corsa diventava da quel punto in poi un calvario: dovette fermarsi, ripetutamente, a Caltavuturo, a Polizzi e poi a Collesano. Perdetta parecchi minuti e la speranza di un posto sul podio che era divenuto molto probabile. A Collesano, essendo rimasto senza lubrificante al motore,

non trovandone a disposizione di più adatto fu costretto ad acquistare una damigiana di olio d'oliva che consentisse al motore di arrivare indenne ai box. Chiuderà il giro non troppo lentamente ma gli sarà consigliato di ritirarsi lasciando in gara, così, solo quattro auto: due Sunbeam e due Peugeot. Boillot compiva il quarto giro in scioltezza: 1 ora e 57 minuti. Segrave invece spingeva a fondo e toglieva a Becquet il secondo posto che aveva, a fatica, agguantato. La pioggia infittitasi incise pesantemente sui tempi di percorrenza rendendo scivolose ampie zone del percorso. Questo consigliava, ancor di più, Boillot alla prudenza, rivivendo, in alcuni tratti divenuti acquitrini fangosi, le difficoltà di transito incontrate all'epoca del suo primo successo sulle stesse strade nella Targa Florio del 1919. Autore anche del giro veloce della giornata con 1.43'09", giungerà al traguardo nettamente primo staccando Segrave di oltre un'ora e, soprattutto, senza la distruttiva spossatezza che aveva caratterizzato il suo arrivo nella Targa del 1919 quando crollò fisicamente non appena sceso dal mezzo. Aveva tagliato contromano il traguardo vittima di un testacoda dovuto alla stanchezza. La direzione gara gli consigliò di ripresentarsi con il giusto verso, pena la squalifica. Fu Ballot, il costruttore transalpino sconfitto quel giorno che, per amor di patria, gli consigliò di raggiungere un'area vicina dove poter fare l'opportuna manovra a U. Purché vincesse un francese! Infatti, superata la linea d'arrivo, André si accasciò al suolo esausto sospirando: *C'est pour la France!* Quel cognome era uso dare la vita per gli ideali. Non voleva essere e non sarebbe stato da meno.

André Boillot nacque a Velentigney l'8 agosto del 1891. Era il fratello minore di Georges e crebbe sull'onda dei suoi successi volendone seguire le orme. Ancora giovanissimo, esordì, senza grande fortuna, sul Circuito di Brooklands. Lo scoppio della Prima guerra mondiale lo coglie 23enne quando aveva già preso a difendere i colori della Peugeot come il fratello. La morte di Georges durante la guerra non blocca la sua passione e, a chiusura del conflitto, riprende le competizioni di primo livello con la macchina del Leone. Il successo eclatante arriva alla Targa Florio del 1919 con la Peugeot L25. Da quel momento sarà sempre protagonista delle corse di don Vincenzo anche in Francia. Per tre volte si schiera alla 500 Miglia di Indianapolis ritirandosi sempre. Nel 1922 vince una strepitosa edizione della Coppa Florio, successo che bisserà nel 1925 attribuendo, momentaneamente, lo Challenge alla casa transalpina. Nuovo successo assoluto nel 1926 a Spa dove si aggiudica la 24 Ore alla guida di una Peugeot 174 S divisa con Louis Rigal. Nella sua ultima corsa rimane vittima di un incidente durante una cronoscalata nei pressi di La Châtre: uscì di strada rovinosamente con una Peugeot 201. Ricoverato in ospedale, spirava, dopo pochi giorni, il 5 giugno 1932.

Jules Goux



Valentigney è una ridente cittadina collinare della Borgogna Franca Contea che sorge a 400 metri sul livello del mare a pochi chilometri dal confine svizzero francese. Conta oggi circa diecimila anime, quante, circa un secolo e mezzo, se ne contavano quando la squadra corse della Lion-Peugeot vi attinse per forgiare l'ossatura della sua squadra corse impegnata in un programma sportivo pluriennale incentrato sullo sviluppo delle vetture, quelle che sarebbero state chiamate più precisamente "auto da turismo". Che si trattasse di una categoria inferiore rispetto alle vetture corsa e sport era, a volte, considerata questione di lana caprina. Le gare tra vetture erano spettacolari, si basavano su interventi tecnici riferibili agli stessi avanzamenti scientifici maturati nelle sperimentazioni delle categorie più impegnative e, in alcuni casi, se in mano a piloti provetti, riuscivano a battere i modelli nati per le corse. Il marchio francese deve molto a questa stagione, compresa tra gli inizi e la seconda decade del Novecento, perché le assicurò, per un certo periodo, una netta supremazia tecnica e, di

converso, una notorietà continentale con benefica ricaduta commerciale. I principali piloti di quella vincente squadra erano Paul Zuccarelli, Giosuè Giuppone, di chiare origini italiane, e i francesi Georges e André Boillot nativi di Valentigney come Jules Goux. I cinque si divisero per anni successi in mezza Europa riempiendo le pagine di cronaca sportiva dei giornali dell'epoca. Nelle loro imprese e nel coinvolgimento di interesse che seppero suscitare tra i lettori, che poterono apprezzare le potenzialità dei mezzi che quotidianamente circolavano nelle città, sta di certo parte del successo che arrise, per tutto il secolo, allo sport dell'automobile. Da questa piccola schiera di piloti destinati ad imprese con vetture turismo uscirono fuori campioni indimenticabili capaci di fregiarsi di vittorie altisonanti nelle corse più famose di ogni tempo. Uno di questi è Jules Goux, uno che riuscirà a stabilire un feeling particolare con le corse di Vincenzo Florio dove riuscirà ad esprimere al meglio la sua tecnica di base, formatasi nelle impervie stradine montane che circondano il sito natio. E questo particolare rapporto trova conferma al primo contatto che avviene il 26 aprile 1909 per la III edizione dello Challenge Coppa delle Vetturine che si disputa sul Circuito Siciliano di 148,823 km da ripetersi per 2 giri. Era una specie di antipasto offerto al mondo sportivo con due giorni di anticipo sulla IV Targa Florio e sostenuto da Vincenzo Florio per conto del *Comitato Panormitan*. Alla gara si iscrissero due case francesi che ne avevano interesse per la conseguente immagine: la Lion-Peugeot e la De Dion-Bouton. La prima schierava Georges Boillot, Giosuè Giuppone e Jules Goux, mentre la seconda si affidava a Norman Olsen (direttore della Ceramiche Florio), Paolo Rovetta e Cesare Craviolo. Sin dalle prime prove Goux si mise in evidenza dando sfoggio delle sue doti e della disinvoltura con cui affrontava la sua, fino ad allora, più impegnativa trasferta. La soddisfazione crebbe quando notò che Georges Boillot, pilota concittadino che aveva voluto indicare ai



maggioventi Peugeot con ottime referenze, era prodigo di consigli avendo avuto modo di saggiare il percorso già l'anno precedente. Era una squadra coesa quella Peugeot di allora, dove i piloti si stimavano reciprocamente e si rispettavano prendendo come oro colato gli indirizzi che uno di loro, Paul Zuccarelli, ingegnere, non mancava di fornire sia a livello di assetto che di gestione del motore. Le cronache coeve narrano che, agli ordini del cronometrista Lucio Tasca, alle 9:30 i concorrenti partirono distanziati l'uno dall'altro di 10 minuti. Il primo fu Norman Olsen accompagnato dal meccanico Li Vigni. Poi si mosse Jules Goux che aveva come coequipier un altro pilota: Marcel Duvernoy. Il terzo fu Clemente Ravetto, meccanico di Vincenzo Florio assistito dal fido Matano. Quarto fu Georges Boillot, affiancato da Gillard. Poi Giosuè Giuppone, il vincitore dell'anno precedente, che si accompagnava a Paul Péan. L'ultimo partente fu Cesare Craviolo, altro chauffeur della scuderia Florio, con il meccanico Poni. La gara nonostante il ridotto numero di concorrenti non fu monotona, riservando, anzi, sprazzi di spettacolo soprattutto per merito dei conduttori francesi che impiegarono poco

a dimostrare tutta la loro classe. In particolare Boillot e Goux diedero un saggio delle loro capacità tecniche che permise loro, nonostante la contenuta potenza dei loro mezzi, di mantenere un ritmo di gara frenetico. Non da meno Giuppone e Ravetto, grazie a una certa dimestichezza col tracciato. Dopo tre ore e mezza dal via Goux terminò il primo giro passando davanti alle tribune senza fermarsi per il rifornimento di carburante. Era una precisa strategia di marketing voluta dalla Peugeot per un chiaro motivo: dimostrare la parsimonia nei consumi dei loro motori. Pochi minuti dopo fu Giosuè Giuppone a tagliare il traguardo del primo giro passando come un bolide e concludendo il giro con il fantastico tempo di 3 ore e 2 minuti, un minuto più lento del record stabilito da Sizaire nella precedente edizione. Da presso si presentò Olsen, che, però si fermò un paio di minuti ai box per risolvere un piccolo guaio tecnico, così come Boillot che riprese la corsa dopo una breve sosta. Craviolo, vittima di numerose pannes ai pneumatici e al carburatore, abbandonò la gara al traguardo del primo giro per un principio d'incendio innescato dal motore. Noie al propulsore costrinsero



Jules Goux in azione sul Piccolo Circuito delle Madonie