

# GRAND PRIX

aprile 1972

# SICILIA

una medaglia  
con troppe facce



Mai si è visto un rally nascere più volutamente o sfortunatamente sfortunato. Tutti gli stessi piloti ufficiali, ante gara, si erano dichiarati quanto meno scettici sull'effettuazione di alcune Prove Speciali i cui fondi stradali erano talmente dissestati da non far sperare in nulla di buono. E così è stato, per i percorsi. Poi ci si è messo di tutto per fare di questo 1° Rally di Sicilia uno di quei rallies da dimenticare presto. O quanto meno, c'è da lavorare sodo per una più seria e migliore edizione 1973. Vi erano già state tutte le premesse per la bagarre, dopo la compilazione del regolamento, delle sue prime bozze, gli organizzatori, l'Automobile Club di Palermo, avevano chiesto l'intervento della CSAI e della Fiat

per la necessaria supervisione. E così fu fatto.

Trombotto era sceso in Sicilia ed aveva cercato di smussare, di addolcire alcune parti del tracciato tanto da renderlo più consono allo spirito dei rallies senza esagerare in alcun senso. Buono per gli ufficiali e non male per i privati. Da percorrere "da destra a sinistra e non dall'alto in basso!".

Poi venne la CSAI, venne Salvay, suo rappresentante qualificato che, come è nel gioco delle cose, modificò di nuovo quasi tutto e definitivamente, senza o quasi possibilità di appello. Così in questa altalena, furono presi in mezzo gli organizzatori che hanno mancato di polso ascoltando troppi, tanti suggerimenti,

e non sempre dettati con disinteresse. E' successo di tutto in questo rally: prima, durante e dopo.

Prima il percorso e il regolamento, poi la pioggia, la neve, gli innumerevoli prevedibili smottamenti, la contestazione dei piloti verso alcune prove speciali, tra loro, tra Fiat, Lancia, organizzatori e CSAI.

Per chiudere con un episodio, increscioso: la Guardia di Finanza ha sequestrato tutte le apparecchiature trasmettenti-riceventi del Centro classifiche a Cefalù, per un disguido sulle concessioni governative di utilizzazione. Con il caos che conseguentemente ne è uscito al centro classifiche per mancanza di notizie. La "tiepida" discussione tra piloti Fiat e



Munari, con la Fulvia, ha dominato il primo Rally di Sicilia

## CLASSIFICA

1	Munari-Mannucci	(Lancia Fulvia) pen. 824
2	Smania-Zambelli	(Fiat 124) pen. 885,5
3	Paganelli-Russo	(Fiat 124) pen. 912
4	Bisulli-Zanuccoli	(Fiat 124) pen. 998,5
5	Pittoni-"Joseph"	(Porsche 911 S) pen. 1244
6	Rossi-"Snomar"	(Lancia Fulvia) pen. 1606,5
7	Tecilla-Lipizer	(Fiat 128 Coupé) pen. 1626
8	Ceccato-Bertollo	(Fiat 128 Coupé) pen. 1741,5
9	Mazza-"Frank Mc Boden"	(Lancia Fulvia) pen. 3029
10	Milella-"Argia"	(Lancia Fulvia) pen. 3072

Lancia verteva su due prove speciali che i "cugini" si rinfacciavano. Madonna dell'Alto e Ferla. La prima, su una stradina stretta con una pendenza del quasi 45% dove chiaramente la Fulvia a trazione anteriore (e qui senza autobloccanti) avrebbero arrancato slittando, mentre le Fiat si sarebbero trovate avvantaggiate. Ferla, totalmente in discesa e quindi a chiaro vantaggio della trazione anteriore Fulvia. Comunque, per tagliare la testa al toro, Madonna dell'Alto veniva soppressa per il fango che si era formato dopo giorni e giorni di pioggia. Questo 1° Rally di Sicilia non è nato sotto buona stella: un po' di improvvisazio-

ne, delle incertezze, dei consigli non sempre disinteressati ed una impropria organizzazione all'organizzazione dei rallyes che andava più tutelata dalla CSA), ecc... Munari-Mannucci hanno vinto, ma loro stessi non erano pienamente soddisfatti. Speriamo ora in meglio per l'edizione 1973, anche perché la Sicilia non è geograficamente alla portata di tutte le borse, quindi, o fanno un rally valido o limitarsi ad una ventina di vetture ufficiali e semi ufficiali. Un po' poco per dare ad una gara validità Nazionale, e poi Internazionale!

A.S.







gusa. Era insomma la formula collaudata con successo al rally dei Jolly Model di qualche anno prima con percorsi tra i più ardui e difficili del mondo. L'idea non ebbe un seguito pratico sia per la morte del suo ideatore, sia per ragioni di ordine pratico ed organizzativo. Questo perché nei principali capoluoghi di provincia non potevano essere assicurati gli attraversamenti e non era possibile una collaborazione organizzativa stile Giro di Sicilia anni cinquanta. Per questo motivo l'Automobile Club di Palermo rinviiava al '72 l'organizzazione del rally pensando al percorso più idoneo. La scelta cadde subito sulla zona di Cefalù e di parte della strada della Targa Florio. In totale la prova prevedeva oltre 1100 km di percorso, divisa in due tappe, con una grande varietà di strade, da quelle buone agli sterrati più tremendi e tortuosi, che completavano l'opera di una formula valida per il collaudo meccanico ed umano. I rallies devono servire a migliorare la "razza" delle macchine ed a collaudare l'abilità dei piloti, gli organizzatori siciliani hanno dato vita ad una manifestazione pienamente riuscita sotto questo aspetto. Naturalmente non si poteva pretendere che al suo primo atto, un rally, che sino al mese di febbraio i siciliani conoscevano appena, diventasse subito perfetto come una Targa Florio che ha 66 anni di vita. Eravamo di fronte ad una prova sperimentale, organizzata da ottimi organizzatori di corse di velocità.

Ma la gara ha avuto un notevole successo, perché partendo dal presupposto che le competizioni, debbono servire al miglioramento dei veicoli ed alla preparazione dei piloti, 52 vetture partite, 30 in gara alla fine della prima prova, e solo 19 classificate, sono la dimostrazione della validità selettiva e probatoria delle competizioni. Certo lamenti di qualche pilota ci sembrano quindi quasi inconcepibili, dal momento che i percorsi più duri fanno i veicoli migliori e gli uomini più esperti. Alla partenza vi erano gli equipaggi ufficiali Lancia, con le Fulvia HF, Munari-Mannucci, Barbasio-Sodano Ballestrieri Bernacchini contro sette equipaggi ufficiali Fiat 124 S-P, Pindo-Macaluso, Trombotta-Enrico, Paganelli-Russo, Smania-Zambelli, Bisulli-Zanucchi, Tomiz-"Squaw", "Pons", "Baalu". Tra questi equipaggi era pronosticato quello per la vittoria finale, sia perché alla guida di macchine adatte alle asperità del percorso, sia perché i piloti siciliani, del tutto digiuni in fatto di rally apparivano nettamente tagliati fuori. Molto seguite anche le tre Fiat 128 compè gr/1, alla loro prima esperienza. Ancora una volta i fatti hanno dato ragione a chi affronta un rally con una condotta di guida ragionata e calcolando lo sforzo per tutto l'arco della gara. La squadra Lancia ufficiale perdeva due macchine su tre, quelle di Barbasio-Sodano e Ballestrieri-Bernacchini nella prima tappa, a causa di due sfortunati ma inerte u-

# SICILIA

Sino a qualche anno fa la Sicilia era famosa per le sue grandi competizioni stradali di velocità in circuito chiuso: classici esempi sono la Targa Florio, il vecchio indimenticabile Giro di Sicilia, il glorioso "cravattone di Enna" (non l'attuale autodromo), il circuito dei Monti Peloritani, la 10 Ore notturna di Messina. Queste corse erano ideate per collaudare macchine e uomini sulla distanza e sul rivisto di qualunque specie. Erano anche le uniche competizioni su strada che si svolgevano allora in Sicilia, al di fuori delle manifestazioni di regolarità, adatte agli appassionati domenicani, mentre i rallies erano assolutamente sconosciuti. Poi all'incirca due anni fa il compianto Gaetano D'Anna, direttore di corsa della Targa Florio, ideò un rally che si disputasse in Sicilia. In pratica D'Anna aveva pensato ad un ritorno del Giro di Sicilia vestito da rally, con singole prove di velocità in ogni capoluogo di provincia sfruttando le preesistenti corse in salita: quelle in circuito e l'autodromo di Per-





La produzione Fiat, è stata rappresentata in massa al rally siciliano: 128, 128 coupé, 124 spider, 127

ciuffare quell'inesorabile giustiziere di Munari, non avesse attardato i loro migliori equipaggi, per guasti meccanici, causati dallo sforzo. Lode quindi alla Lancia, ma le prestazioni delle Fiat sono state veramente notevoli se si considera il lavoro meccanico impresso dalle strade e dai loro piloti per conseguire il successo.

Il confronto Lancia-Fiat, quindi, è stato tutto sommato equilibrato, altre tre HF 1, 6, quelle di Mazza-McBoden, di Mitella-Argia e di Bruno-Canzoneri si sono piazzate al 9°, 10° e 11° posto assoluto.

Questi equipaggi siciliani non sembravano tagliati per i rally, eppure hanno manovrato anche se alla guida di vetture preparate senza molta convinzione. Vero eroi sono stati Mitella-Argia che all'inizio della seconda tappa hanno perso addirittura il parabrezza, proseguendo investiti dall'aria, ed in pessime condizioni atmosferiche.

Ci sono state delle polemiche, alcune opportune, giuste e costruttive, altre fuori luogo e poco sportive. Bisogna tenere conto che per la Sicilia si trattava di una prova del tutto sperimentale, e sotto questo aspetto è stato un successo. E' chiaro che il prossimo anno l'esperienza del '72 avrà il suo peso a tutti gli effetti, e certi errori non si verificheranno.

Pino Fondi

siste di strada. Così, l'unica Lancia ufficiale restava quella di Munari con alle spalle la muta delle Fiat. Veniva a mancare un utile gioco di squadra che nei rally può avere un certo rilievo e Munari doveva misurare il proprio ritmo calcolando il consumo di gomme e freni, molto sollecitati dalle asperità del percorso. E' noto come i rally abbiano fatto compiere alle case di pneumatici enormi progressi eppure il "Rally di Sicilia" ha una certa analogia con la famosa Targa del 1908. Anche allora Trucco riuscì a vincere perché le gomme della sua Isotta Fraschini riuscirono a tenere meglio di quelle della Fiat di Vincenzo Lancia.

Ma quei tempi il peso delle macchine e l'enorme sforzo di trazione facevano scoppiare i pneumatici come palloncini da fiara. Tuttavia a distanza di quasi 70 anni le gomme attuali hanno subito un logorio altrettanto terribile, bisognava risparmiarle con raziocinio. Munari ha saputo farlo dal principio alla fine, tanto che ha vinto la prima tappa ed ha tenuto nella seconda, senza compiere colpi di testa. Le Fiat 124 S-P erano realmente temibili ed avrebbero potuto spuntarla se la necessità di condurre una gara sempre all'attacco, nel tentativo di ac-

