

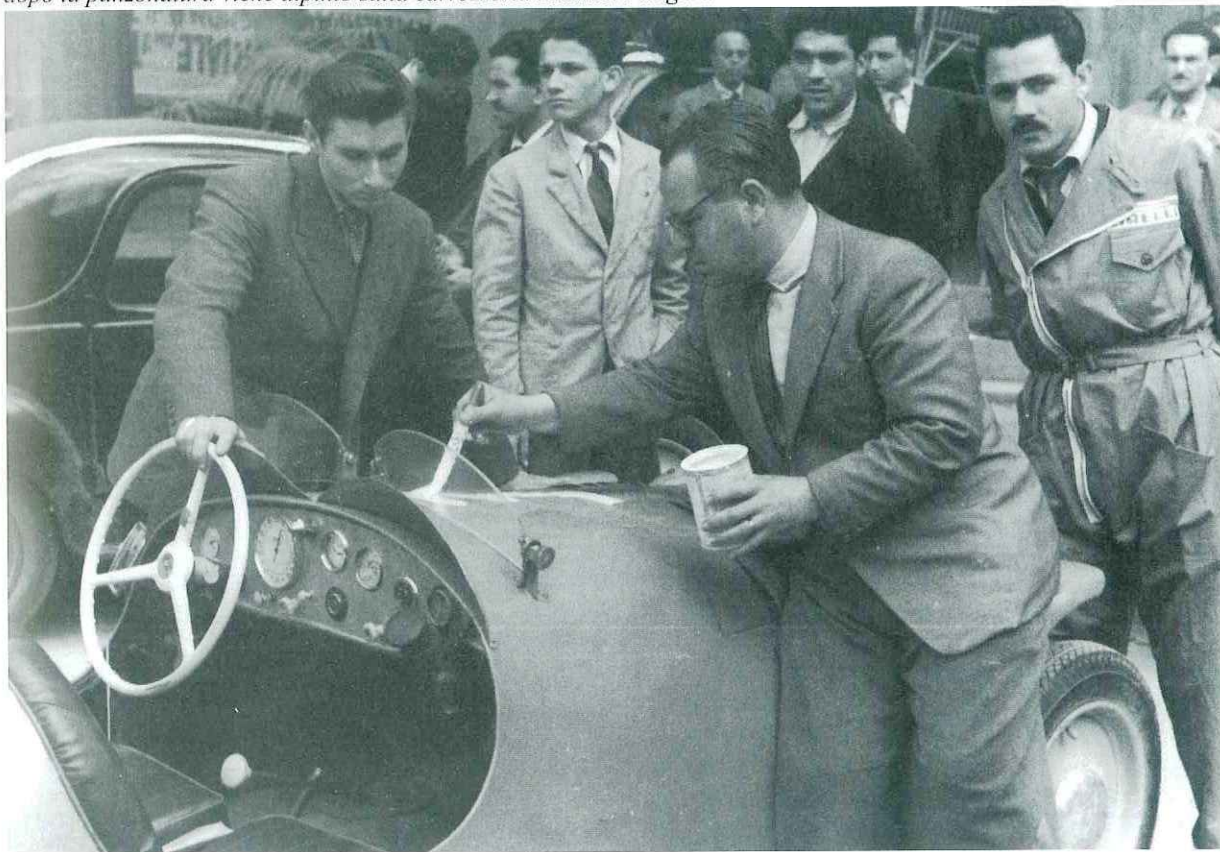
LA TARGA FLORIO

Per concludere degnamente questa "annata" buona prende parte, alla fine dell'estate, alla XXXV Targa Florio, organizzata dall'infaticabile Commendatore Vincenzo Florio con il Patrocinio dell'Automobil Club di Palermo che viene disputata sul circuito delle Madonie, una vecchia conoscenza per Francesco Sartarelli, nella sua prima gioventù l'aveva percorso in lungo e in largo in auto e in moto, era per lui un gradito ritorno al passato.

La gara più vecchia e più famosa del mondo, era una cosa unica, era quasi un concentrato del Giro di Sicilia, durissima e avvincente, aveva visto misurarsi lungo i suoi tornanti tutti i mostri sacri dell'automobilismo sportivo.

Il 1951 fu l'anno in cui la magica Targa Florio fece ritorno al piccolo circuito delle Madonie che misurava 72 km. da ripetersi diverse volte e riservato esclusivamente alle vetture della categoria sport.

*1951 XXXV Targa Florio
dopo la punzonatura viene dipinto sulla carrozzeria il numero di gara*



**LA
TARGA
FLORIO**

L'ultimo anno che la Targa si disputò sul circuito delle Madonie fu il 1936, poi in seguito alla guerra, i bombardamenti avevano duramente provato la città di Palermo e tutto il circondario, le tribune di Cerda erano andate distrutte; le strade, trascurate da anni, erano in pessime condizioni e mancavano i fondi necessari per ripararle.

Si decise quindi che la famosa Targa fosse messa in palio per le competizioni del 1948, '49 e '50 che prevedevano la disputa del Giro di Sicilia.

Il 9 settembre 1951 riprendeva quindi la Targa Florio così come essa era stata per tanti anni prima, un circuito leggendario ed unico, la gara che era lunga 576 km. prevedeva otto giri del piccolo circuito delle

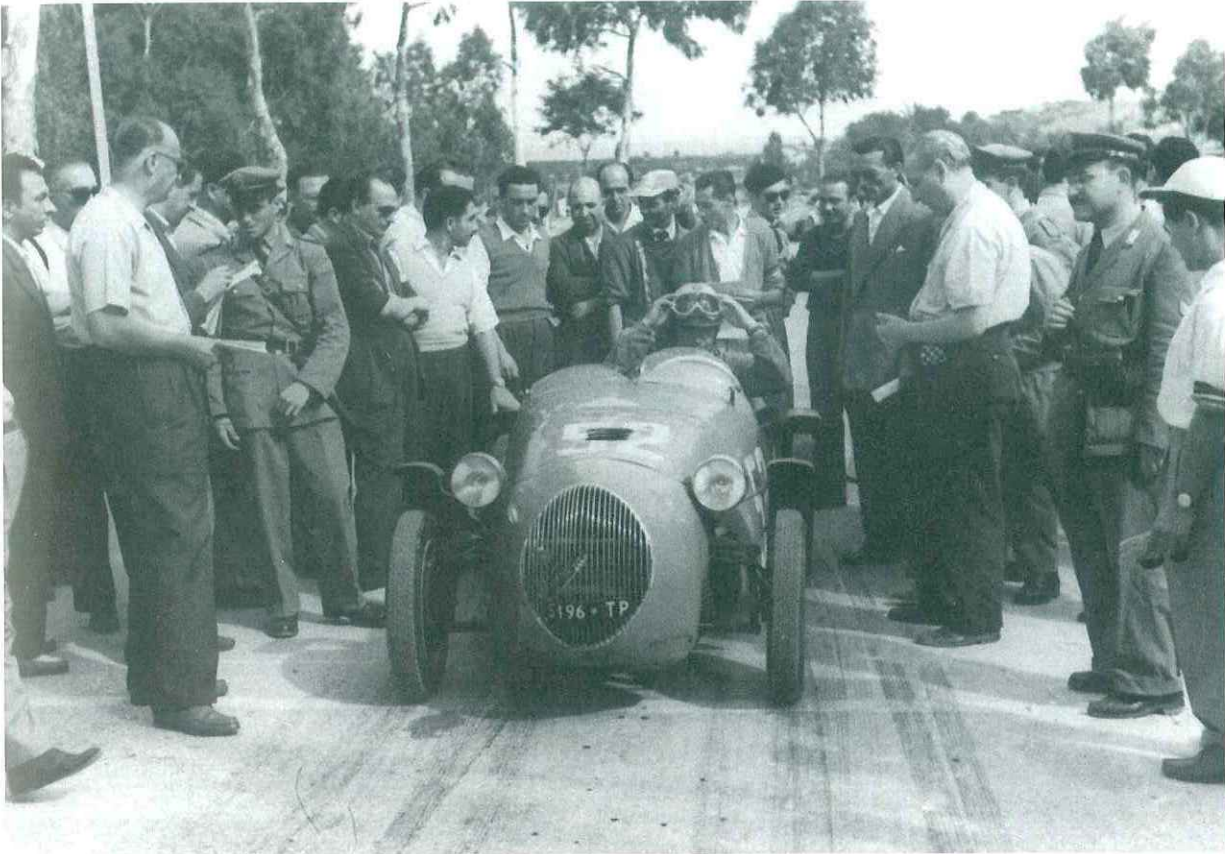
Madonie che, come si è detto misurava 72 km.

Sulle ali dell'entusiasmo per i risultati di recente conseguiti, prende il via della XXXV edizione della storica Targa, con animo sereno ma estremamente determinato, sicuro delle sue capacità di pilota ormai vecchio ed esperto e convinto che il suo mezzo meccanico gli avrebbe dato ancora una grande soddisfazione.

Alla gara partecipano i più bei nomi dell'automobilismo sportivo siciliano ed italiano, alcuni aderiscono spontaneamente per passione sportiva e per desiderio di competizione, altri e fra questi i più noti, vengono contattati ed ingaggiati dal Commendatore Vincenzo Florio, che tiene

1951 XXXV Targa Florio poco prima della partenza





1951 XXXV Targa Florio al via

in modo particolare che questa sua creatura: la "TARGA" annoveri fra le sue file i nomi dei più importanti e prestigiosi piloti dell'epoca, fra questi Cortese, Bracco, Bernabei.

Riferendoci alla TARGA, di fenomeno sportivo epocale si può e si deve parlare, infatti se una competizione sportiva automobilistica per 50 anni riesce a sopravvivere e a suscitare sempre ed in maniera crescente il suo fascino irresistibile, vuol dire che essa è veramente grande e merita a buon diritto di entrare nella storia.

Tutto questo Francesco lo sapeva e lo sentiva intimamente, la sua enorme passione per lo sport lo spingeva a gareggiare per soddisfare un'esigenza quasi ancestrale alla

quale non sapeva sottrarsi, sì, vincere era un bel traguardo, ambito da tutti, ma infine a lui piaceva enormemente correre, avere la possibilità di gareggiare con tutti i migliori piloti di allora, in una gara così difficile e per questo così ambita, era per lui motivo di grande soddisfazione sportiva e di sicura gratificazione.

La competizione comincia bene, con una buona partenza e, giro dopo giro, si mette in evidenza dando del filo da torcere anche a diverse macchine di cilindrata superiore.

Sembra strano e forse può sembrare quasi impossibile per quei tempi, ma Francesco, per quella gara, che conosceva profondamente per averla disputata altre



1951 XXXV Targa Florio un passaggio lungo il percorso

volte, aveva studiato una strategia particolare: all'inizio sarebbe partito con un carico di carburante dimezzato rispetto alle capacità del serbatoio, questa soluzione, rendendo il mezzo più leggero, lo avrebbe agevolato nei confronti dei più diretti concorrenti, poi, a metà gara si sarebbe fermato pochi minuti per rifornirsi e quindi ripartire per la parte conclusiva della corsa.

Già allora, quindi, Francesco dopo aver dimostrato ampiamente le sue grandi

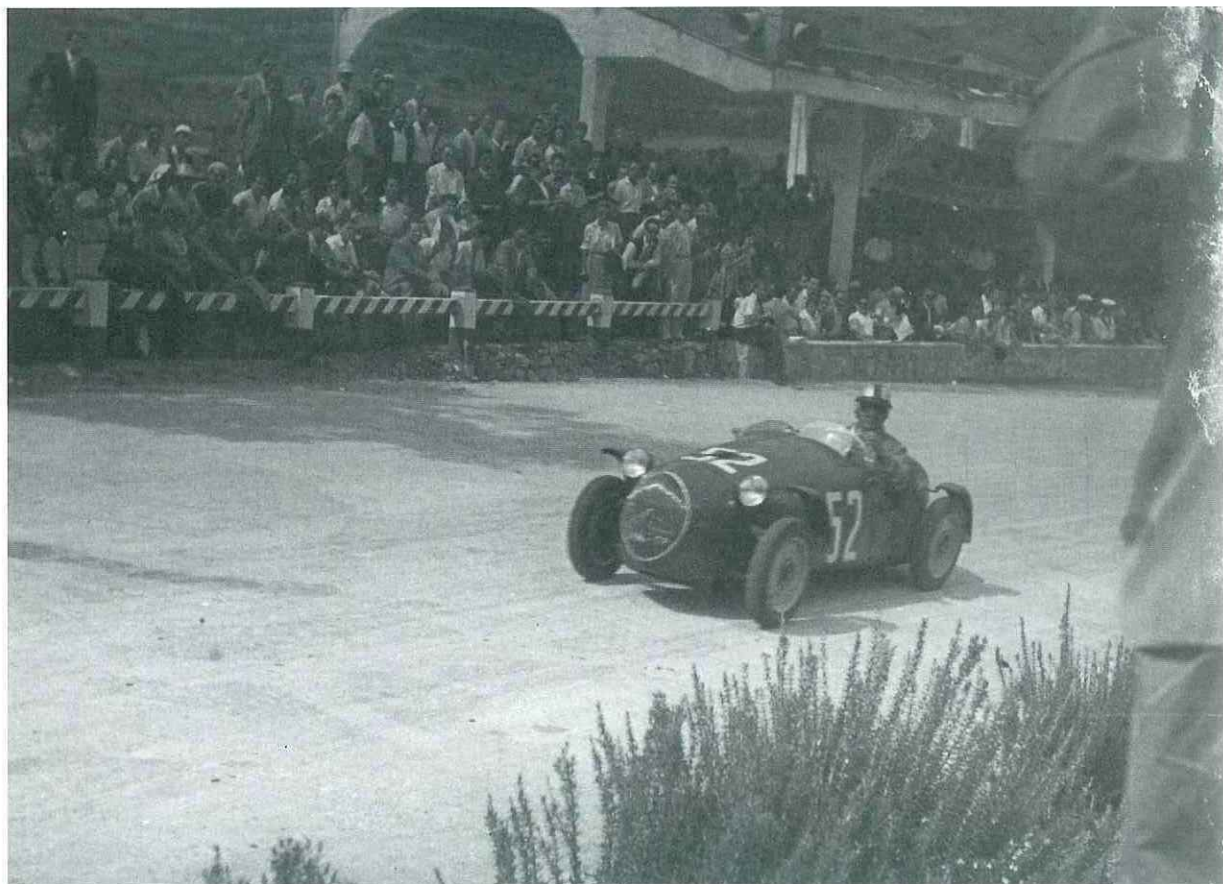
doti di tecnico, di costruttore, di geniale inventore e di pilota di razza, ora viene fuori con il suo acume tattico: egli aveva già previsto che in una gara lunga e difficile, che si svolgeva su circuito, si doveva pianificare una strategia di comportamento adeguata.

La gara, intanto, è in pieno svolgimento, manca un giro alla metà della competizione, è già primo di categoria con un buon margine.



**LA
TARGA
FLORIO**

*In prossimità
delle tribune*



1951 XXXV Targa Florio un passaggio davanti le tribune di Cerda

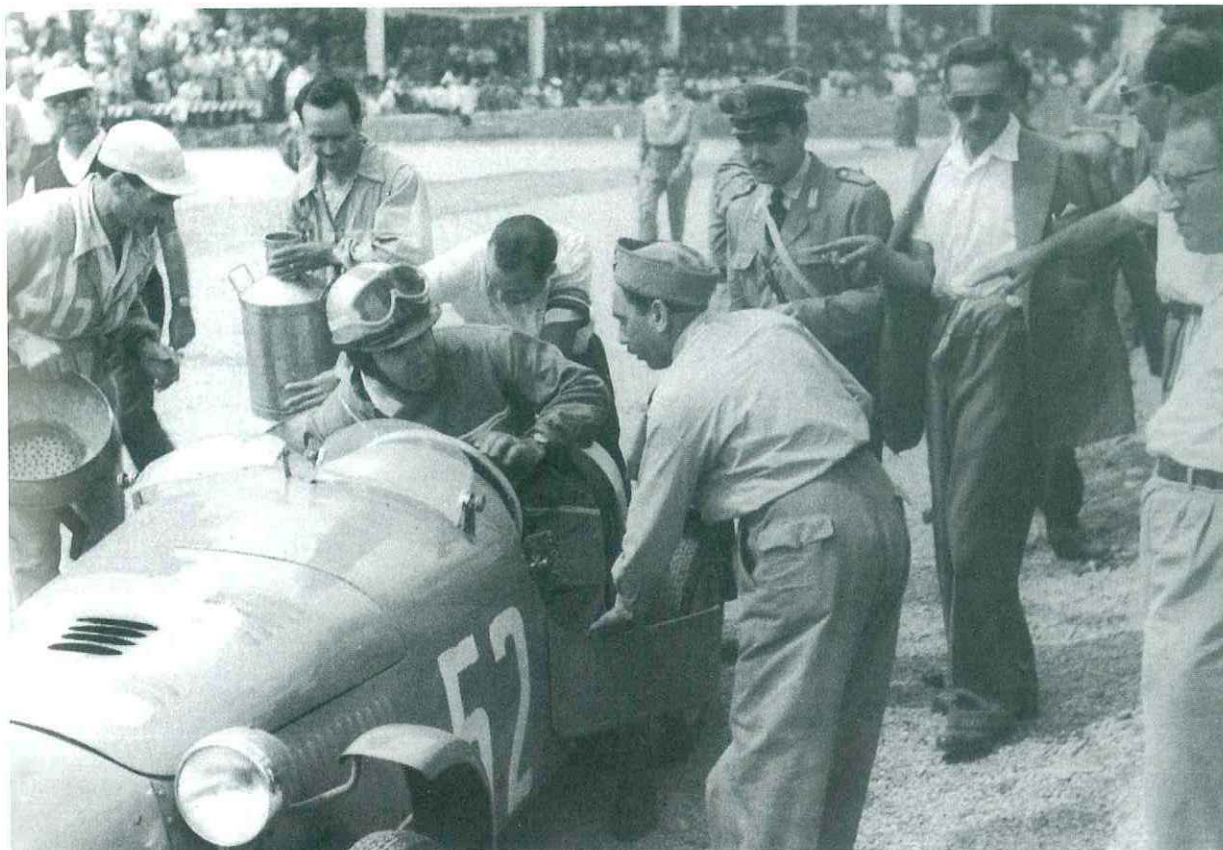
Sicuramente a Francesco, mentre è impegnato a gareggiare, saranno tornati alla mente le edizioni della Targa che aveva disputato come meccanico, ancora diciottenne, al fianco prima del Marchese De Seta e poi al fianco del compianto Barone Amedeo Sillitti, erano trascorsi vent'anni da allora e si trovava, ora, a correre quella magica competizione da titolare, con una macchina interamente da lui costruita; era il suo vecchio sogno che si era realizzato e che, anzi, stava andando ben oltre.

Prossimo alla fermata di metà percorso che aveva programmata, si rende conto che la macchina si va forte e non pare avere alcun problema, ma oltre al rifornimento di carburante, ormai agli sgoccioli, il motore ha

bisogno di olio fresco ed abbondante e, cosa non considerata, anche le gomme mostrano il loro limite prossimo al cedimento, il battistrada è consumato e la tenuta di strada diventa problematica.

La sosta che doveva essere di pochi minuti si prolunga alquanto, cambiare tutti e quattro i pneumatici a quell'epoca non era una cosa che si poteva fare in due minuti, Francesco non aveva ruote a raggi e, soprattutto, non aveva uno staff di meccanici a sua disposizione, aveva solo una persona che lo aiutava in questa circostanza per altro non prevista, il suo allievo di officina: Salvatore Cancelliere.

Evidentemente il tipo di strade del circuito delle Madonie ed il ritmo elevato



1951 XXXV Targa Florio rifornimento e cambio gomme

che Francesco aveva impresso alla sua gara aveva sì, dato dei risultati prestazionali eccellenti, però aveva consumato ben bene le scarpe della sua macchina.

Allora non c'erano i box attrezzati per il rifornimento o per le riparazioni, ogni concorrente che doveva rifornire o abbisognava di un qualunque intervento meccanico, si fermava in prossimità delle tribune nel posto concordato con i suoi assistenti di gara, che provvedevano a rifornire la macchina e a controllare se tutto era a posto.

Nel caso in questione Francesco e Salvatore si danno da fare per rifornire la macchina di carburante, di olio fresco e per sostituire i pneumatici consumati, è certamente un'operazione febbrile e concitata

perché, per ogni minuto di sosta, sono posizioni di classifica che si perdono ma non c'è niente da fare tutto è nelle loro mani.

L'operazione viene portata a termine, certo nel minor tempo possibile, considerate le circostanze del momento, alcune posizioni di classifica vengono perse a favore di piloti che lo superano mentre sta rifornendo e cambiando le gomme, alla fine, sporco e sudato come un forzato, Francesco sale in macchina, avvia il motore che ruggisce in pieno ora che la lubrificazione è adeguata alle esigenze e, sgommando come se avesse dovuto fare solo una prova di accelerazione, riprende il suo carosello infernale cercando di recuperare il tempo perduto.

**LA
TARGA
FLORIO**

Per fortuna la gara è ancora lunga si può tentare, giro dopo giro recupera posizioni e torna nuovamente ad essere primo di classe, non gli sembra neanche vero, ora comincia ad insidiare le posizioni della classifica generale.

Era una cosa fantastica, c'erano certo, man mano che la gara proseguiva, le defezioni di alcune macchine o di altri piloti, chi per guasto tecnico, chi per uscite di strada, chi per cedimenti strutturali, però è pur vero, che quelle che erano rimaste e che lui inseguiva e stava raggiungendo erano macchine di cilindrata superiore e chi le pilotava non era certo l'ultimo arrivato nel circo della Targa Florio.

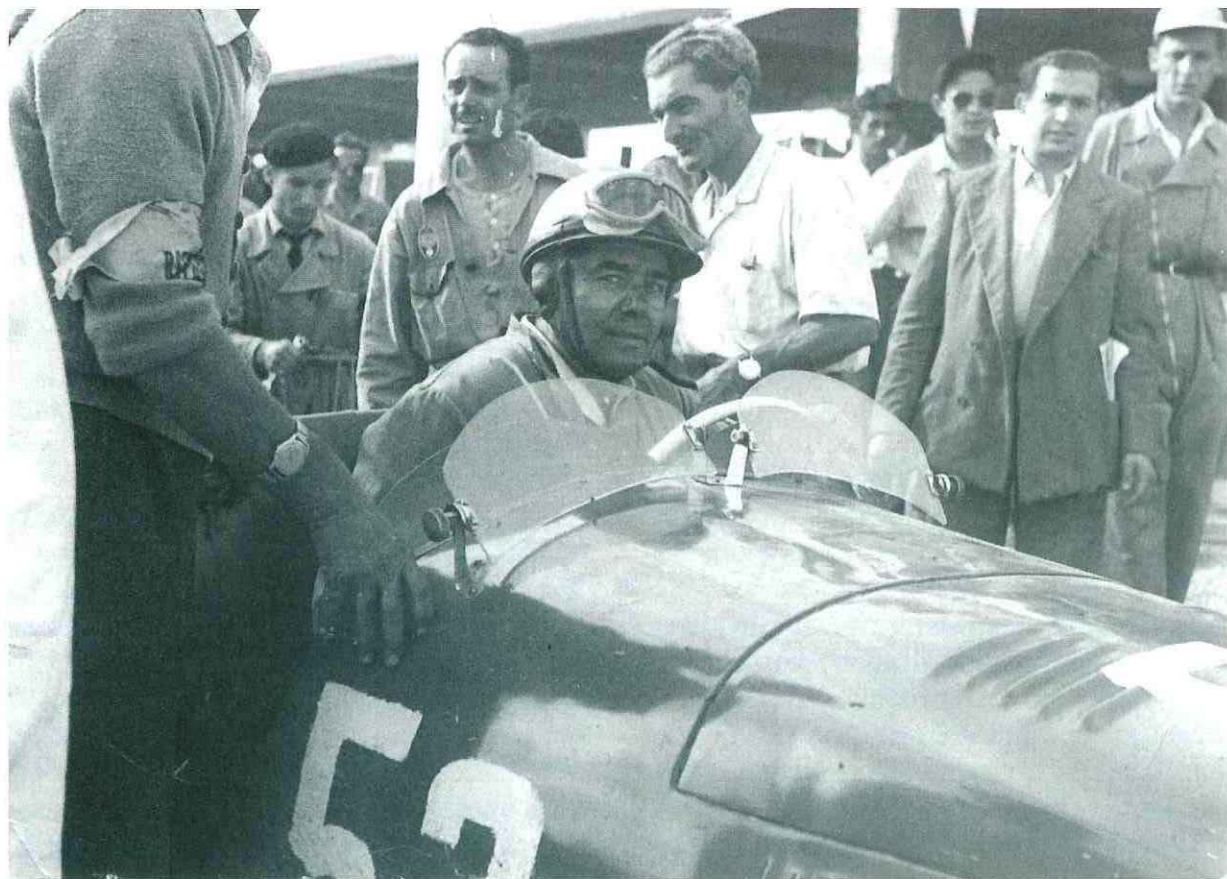
Alla fine della gara Francesco

tagliando il traguardo di Cerda si conquista, il I posto della sua categoria ed il VI posto, assoluto nella classifica generale: un'impresa forse storica, certamente memorabile era stata compiuta.

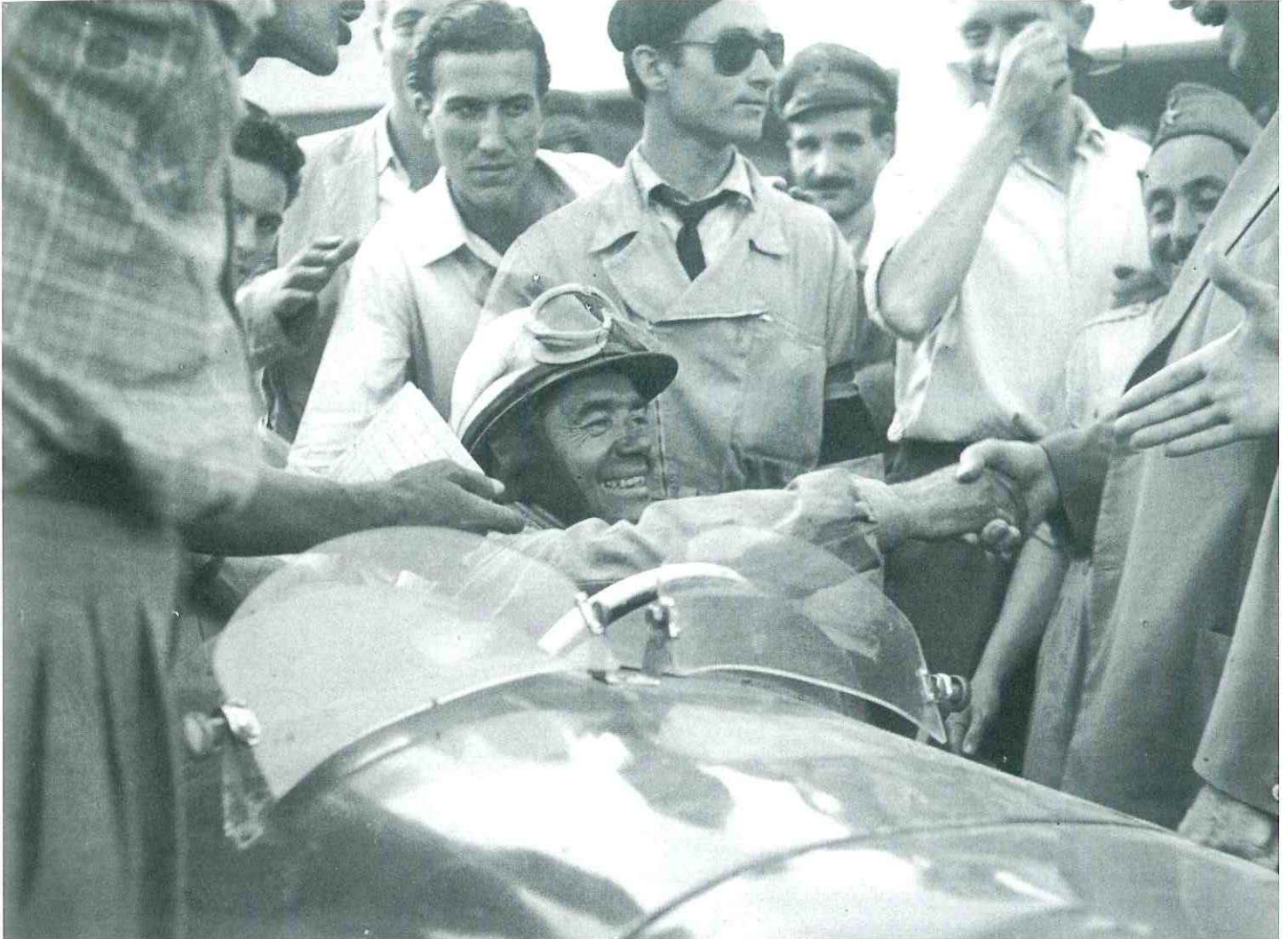
Riceverà durante la premiazione oltre alla coppa, una speciale menzione e una medaglia d'oro a ricordo della bella impresa, messa in palio dall'Ente Provinciale per il Turismo di Palermo.

La gara fu vinta, dopo tanti anni di predominio delle macchine italiane, da una macchina straniera una Frazer-Nash pilotata dall'esperto Franco Cortese che impiegò il tempo di 7 ore, 31 minuti alla media di km/h 76,67

1951 XXXV Targa Florio dopo l'arrivo stanco ma felice



**LA
TARGA
FLORIO**



1951 XXXV Targa Florio all'arrivo riceve le congratulazioni dei cronometristi e dei giudici di gara al centro della foto, con gli occhiali, è visibile l'allievo Salvatore Cancelliere