

7^ Targa Florio - 1^ Giro di Sicilia 25-26 Maggio 1912



Il percorso misurava 965 Km partiva da Palermo e attraversava le località di Termini Imerese, Cefalù, Patti, Messina, Giardini Acireale, Catania, Lentini, Siracusa, Avola, Noto, Spaccaforno(Ispica), Comiso, Vittoria, Palma di Montechiaro Porto Empedocle, Mazara, Marsala, Trapani, con traguardo d'arrivo sul Viale del Foro Italico di Palermo, prospiciente il mare

Partiti 26 - Classificati 15

Cronometristi Lucio Tasca e Girolamo Petrulla

La Coppa dello Sport Club di Palermo per la vettura che ha impiegato il minor tempo a percorrere il tratto Palermo-Messina fu assegnata a Florio - Airoldi

La grande corsa automobilistica, Giro di Sicilia, ha avuto il suo degno epilogo, dopo avere attirato l'attenzione e l'interessamento universale della stampa, degli sportsman, dei tecnici, ottenendo un successo unico ed insperato. Tutte le fabbriche italiane e le principali estere si sono trovate presenti al duro cimento, alla battaglia asprissima: i campioni del volante si sono disputati con tenacia ed ardore la vittoria, e tutti, vinti e vincitori, hanno lottato con inesauribile energia, con indomita audacia. Questa corsa resterà incancellabile nelle menti dei concorrenti come una delle prove più difficili e più belle, così come resterà classica nei calendari sportivi. Cyril Snipe, su macchina Seat ha vinto la bella prova coprendo 1050 chilometri del percorso in ore 23:37:19" con una media oraria di chilometri 44,462. La corsa del vincitore ha meravigliato tutti per la temerità con cui è stata compiuta. Egli, partito venticinquesimo, a soli 37 km da Palermo aveva già preso il primo posto in classifica e lo mantenne fino alla fine del percorso, raccogliendo così da solo gli innumerevoli premi di passaggio. Certo la non fu la vitti dell'uomo che studia il suo piano di corsa, che marcia cronometricamente, cercando di rimontare progressivamente i concorrenti e sforzando minimamente la propria macchina. Snipe, che d'altronde è alla sua prima corsa, fece una gara di audacia; egli non curò né le proprie forze, né quelle della sua macchina, deciso a stravincere o a sfracellarsi contro il primo ostacolo. La sua Scat fu meravigliosa e seppe rispondere alle esigenze del suo campione. Senza una panne, senza un istante di défaillance, lo splendido motore marciò per circa ventiquattro ore, sottoposto allo sforzo più tenace, al lavoro più duro: secondo me, Snipe deve esclusivamente alla sua macchina la sua meravigliosa vittoria.

Garetto, su Lancia, secondo classificato, si dimostrò il corridore più sapiente; egli risparmiò nella prima metà del giro le forze proprie e quelle della macchina, chiedendo a questa lo sforzo tenace solo all'ultimo, quando cioè poteva avere ragione di gran parte dei concorrenti che si erano estenuati in principio, ed egli deve a questa tattica da gran maestro l'ottimo posto di classifica a soli 90 minuti dal vincitore. Il cavaliere G. Giordano, uno degli sportsman più noti e simpatici della nostra città, terzo classificato, durante la sua corsa non volle curarsi dei tempi dei concorrenti e seppe mantenere una media prestabilita che fece sì che egli ebbe ragione di molti campioni più quotati. Su 31 iscritti, abbiamo 26 partenti ed appena 15 arrivati in tempo massimo cioè una selezione rigorosissima quasi illogica o irrazionale. Per la prima volta in una gara automobilistica noi, infatti, vediamo esclusi dalla classifica tutti i campioni del volante più pronosticati e tutte le macchine meglio preparate. Ceirano, Florio, Baldoni Conti, Sandonnino, Berra, Airoldi, Vannucci, furono posti fuori gara da un'infinità di panne, e la loro esclusione tolse certo molto interesse alla gara. E' questo un fatto nuovo ed inspiegabile che parecchi outsiders abbiano ragione dei grandi campioni abitanti alle battaglie più tenaci e difficili, contro ogni previsione anche delle più competenti. Ernesto Ceirano, il giovane e simpatico guidatore, vincitore della Targa Florio 1911 fu costretto a ritirarsi insieme al suo coequipier conte Claudio di San Donnino, presso Catania, per guasti derivati dallo stato orribile delle strade. Il cavaliere Vincenzo Florio, il corridore gentleman più noto, ribaltò la sua splendida Mercedes presso Messina e fu costretto così ad abbandonare la gara, mentre già marciava alla vittoria ed aveva rimontato quasi tutti i concorrenti.

Assai deplorato fu l'abbandono della corsa di Giuseppe Baldoni, l'elegante signore del volante, uno fra i concorrenti pronosticato più autorevolmente per la vittoria. Il corridore audacissimo e sicuro, dopo avere magistralmente condotto la corsa, quando già cominciava a chiedere alla sua splendida Alfa il massimo sforzo che l'avrebbe sicuramente condotto alla vittoria, fu contrariato da diverse panne al molleggio dello chassis ed il bravo campione, orgoglioso di se e della sua macchina, preferì abbandonare anziché ottenere un modesto posto di classifica. Gustavo Vannucci, il giovane audace guidatore danneggiò la sua piccola Itala per salvare una bambina cadutagli quasi fra le ruote al passaggio di un paese in provincia di Messina, e fu un vero peccato perché credo che il bravo e modesto campione avrebbe saputo figurare molto degnamente. L'organizzazione su tutto il percorso fu superiore ad ogni elogio, e non vi è da meravigliarsi perché il Cavaliere Vincenzo Florio vi aveva dedicato tutta l'inesauribile sua attività ed esperienza. Incredibile fu l'entusiasmo sollevato dalla gara fra le popolazioni degli innumerevoli paesi attraversati Fiori, arancio, rinfreschi ed aiuto trovarono dappertutto i concorrenti, ed il popolo siciliano si dimostrò ancora una volta il più cortese ed ospitale, il più sportivo ed entusiastico. Il Giro di Sicilia si ripeterà il prossimo anno con qualche modifica nel regolamento, ma nel successo incredibile di quest'anno troverà nuova esperienza e nuovo entusiasmo, così che, secondo quanto è nella mente degli organizzatori, diverrà la corsa più originale e perfetta, la gara più interessante del calendario automobilistico italiano. Noi non potremo che incoraggiare e cooperare, con l'opera nostra gli sforzi intelligenti degli organizzatori.

Tratto da La Stampa Sportiva Dino Masi

Classifica

Pos	N°	Piloti	Auto	Tempo
1	24	Cyril Snipe-Pedrini	Scat 25/35 Hp 4.7	24h:37':19"
2	18	Agostino Garetto-Ernesto Guglielminetti	Lancia	25h:07':38"
3	14	Giuseppe Giordano-Ascone	Fiat	25h:41':04"
4	5	Julen De Moraes-Ostengo	Deutz	25h:52':08"
5	10	Luigi Lopez-Tirreno	Fiat 30/40 Hp 5.7	25h:56':57"
6	11	Eraldo Fracassi-Gugliuzzo	Ford T 2.9	26h:12':43"
7	7	Norman Olsen-Travaglia	Lancia	27h:24':26"
8	22	Costantino Trombetta-Giuseppe Trombetta	Fiat 20/30 Hp 4.4	27h:45':20"
9	12	Paolo Arnone-Rizzo	Isotta Fraschini	30h:30':14"
10	8	Giuseppe Cravero-Bellini	Beccaria Florio 18/22 Hp 3.0	30h:41':29"
11	4	Luigi De Prosperis-Maravigna	Sigma Knight 2.6	31h:42':51"
12	21	Enrico Losa-Catalano	Nazzaro Tipo 2 4.4	32h:16':26"
13	17	Lombardo-Lombardo	Overland	33h:09':33"
14	1	Riccardo Conti-Raineri	Isotta Fraschini	33h:33':07"
15	15	Sergio Primavesi-Indennii	Primavesi	39h:24':00"
Rit	2	Giovanni "Ernesto" Ceirano-Ricciardi	Scat 25/35 Hp 4.7	Catania
Rit	3	Zavagno-Insalaco	Fiat	Cefalù
Rit	6	Gustavo Vannucci-Sabatini	Itala	Cefalù
Rit	9	De Matteo-Chiesa	Isotta Fraschini	Cefalù
Rit	13	Claudio Sandonnino-Livizzano	Scat 25/35 Hp 4.7	Giardini
Rit	16	Alfredo Berra-Ziano	De Dion-Bouton	Termini
Rit	19	Vincenzo Florio-Guido Aioldi	Mercedes 60 Hp	Messina
Rit	20	Carreca-Carreca	Metz 22 Hp	Catania
Rit	23	Sordi-Ottolini	Florentia	Termini
Rit	25	Giuseppe Baldoni-Dino Masi	Alfa 24 Hp 4.1	vittoria
Rit	26	Lo Faso-Huillerit	Fiat	Lentini