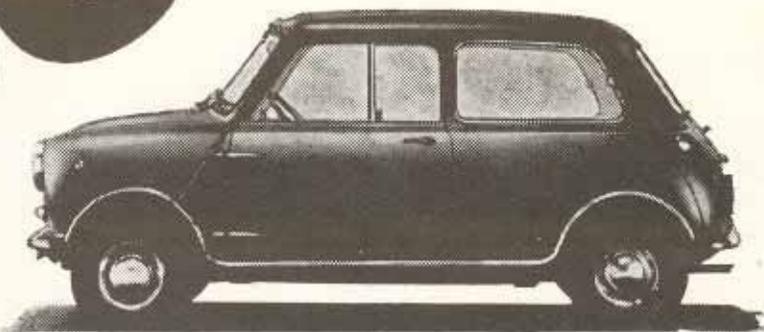


TARGA FLORIO



LUCIO TEZZA

eccola!



il fenomeno 
MINI 850
MINOR
è **INNOCENTI**

Commissionaria per Palermo e Provincia:

CO.RI.

S. p. A.

PALERMO

DIREZIONE COMMERCIALE
MAGAZZINO RICAMBI
OFFICINA ASSISTENZA CLIENTI
VIALE DELLA REGIONE SICILIANA, 777
SALONE ESPOSIZIONE
VIA ANTONIO SALINAS, 44 - 60

TELEFONI
22 36 60
31 20 11
29 10 96

50^a

TARGA

FLORIO

8 Maggio 1966

Mi piace innanzitutto sottolineare non soltanto l'eccezionale valore agonistico e sportivo di quella che possiamo considerare la corsa automobilistica più antica e più prestigiosa, ma anche la sua validità per il richiamo che essa esercita in Italia e nel mondo.

Questa constatazione, peraltro, l'Assemblea, nel corso di un recente dibattito è stata lieta di fare unanimemente.

Nell'approssimarsi della cinquantesima edizione vada quindi alla "Targa Florio", ai suoi solerti organizzatori, che continuano con impegno l'appassionata opera di Vincenzo Florio; agli sportivi anziani e giovani convenuti in Palermo, il nostro più fervido saluto insieme all'augurio che questa manifestazione, oltre ad essere una avvincente prova agonistica, possa offrire l'occasione di una migliore conoscenza della Sicilia.

Rosario Lanza

Presidente Assemblea Regionale Siciliana

La Targa Florio, la più affascinante e la più vecchia corsa del mondo, celebra quest'anno la sua cinquantesima edizione.

Nella cornice del Circuito delle Madonie, rivive ancora una volta una nobile gara di sport e di entusiasmo che, Vincenzo Florio ideò e che l'Automobile Club di Palermo, sta felicemente continuando.

Da sessanta anni la Targa Florio tiene alto il nome della Sicilia svolgendo una funzione di primo piano nello sviluppo delle tecniche automobilistiche e, possiamo ben dire che con la sua leggendaria storia è entrata a far parte del più schietto folklore isolano.

Qui lo sport, di solito considerato fine a se stesso, estrinsecandosi, riesce egregiamente a tramutarsi in polo di attrazione per le correnti turistiche sensibili al richiamo di avvenimenti agonistici di rango mondiale.

È, in questa occasione che sono particolarmente lieto di potere porgere il nostro saluto agli sportivi, ai turisti ed a quanti contribuiscono al successo di questa manifestazione.

On. Attilio Grimaldi

Assessore al Turismo Comunicazioni
e Trasporti della Regione Siciliana

L'Automobile Club di Palermo ha il grande merito di aver fatto sopravvivere, e molto bene, la gloriosa tradizione della più antica corsa automobilistica fra quante ne esistono oggi nel mondo.

Quest'anno la 50^a edizione della Targa è stata giustamente dedicata alla memoria del suo indimenticabile fondatore.

Io che vengo da Milano e, specialmente da Monza, non posso non ricordare un altro Florio: il Presidente del nostro Autodromo Nazionale. Lo fu con lo spirito sportivo che lo caratterizzava e sempre con quei risultati che erano propri della sua fermezza e del suo dinamismo.

Ricordo Florio a Monza, il giorno della riapertura dell'Autodromo, che era esattamente il 17 ottobre del 1948. Si correva il Primo Gran Premio dell'Autodromo, vinto dal grande e purtroppo scomparso campione Jean Pierre Wimille su Alfa Romeo. Ricordo la commozione di Florio e il suo entusiasmo di fronte a questa importante manifestazione della ripresa sportiva.

Vedevo nei suoi occhi, sentivo nelle sue parole la ferma convinzione che egli sarebbe riuscito a far rivivere anche la Targa Florio. E ci riuscì, in mezzo alle tante ben note difficoltà, in una situazione politica che in Sicilia a quei tempi più difficile non poteva essere, un po' complicata per l'aspetto sportivo anche dalla istituzione del Giro di Sicilia.

Ma egli non guardava a ostacoli e difficilmente ascoltava quei consigli e suggerimenti che, sia pure a fin di bene, lo avrebbero condotto fuori strada.

Così la Targa Florio riebbe vita, proprio per merito di Vincenzo Florio.

È naturale che oggi, mentre festeggiamo la 50^a Edizione della Targa Florio, la più antica corsa automobilistica che esiste nel mondo, il nostro pensiero vada riconoscente al suo fondatore e animatore e ai suoi grandi sacrifici, spesi bene.

Luigi Bertett

La Targa Florio, espressione dell'automobilismo internazionale, celebra quest'anno le "nozze d'oro" mantenendo inalterata la sua splendida e gloriosa tradizione.

Questa cinquantesima edizione che non vuole essere la successiva della quarantanovesima né la precedente della cinquantunesima, costituisce per tutti gli appassionati un avvenimento eccezionale, riproponendo nell'ormai "classico" circuito delle Madonie una nobile gara di sport e di entusiasmo.

L'Automobile Club di Palermo, in questa occasione rivolge un grato ringraziamento a S. E. il Presidente della Repubblica Italiana, per avere voluto dare il suo alto patronato alla manifestazione, all'ACI e soprattutto ai componenti il Governo della Regione Siciliana mostratisi, ancora una volta, sensibili ai problemi dello sport.

Un particolare doveroso ringraziamento va all'Assessorato Regionale al Turismo che, quest'anno, come per il passato, con il suo determinante apporto ha reso possibile la realizzazione di un cinquantenario degno delle tradizioni della più antica gara automobilistica del mondo

Il nostro benvenuto vada ai piloti tutti che prenderanno parte alla gara, alle case costruttrici, artefici dell'evolversi continuo della tecnica automobilistica; agli sportivi, ai rappresentanti della stampa nazionale ed estera, alla Rai TV agli appassionati, ai turisti che ancora una volta contribuiranno a rendere indimenticabile questa giornata di maggio.

Antonino Sansone

CONSIGLIO DIRETTIVO DELL'AUTOMOBILE CLUB DI PALERMO

<i>Presidente:</i>	Avv. Antonino Sansone
<i>V. Presidenti:</i>	Com. Giuseppe Albanese Dr. Giovanni Alicò
<i>Consiglieri:</i>	Dott. Ing. Luciano Cassina Dott. Ing. Giuseppe Castellucci Dott. Carmelo Conti Conte Dr. Giovanni Federico Comm. Egidio Guttadauro Dott. Francesco P. Merendino Avv. Vincenzo Stellone Prof. Dott. Ing. Giuseppe Tesoriere
<i>Direttore della Sede:</i>	Dott. Ferdinando Sciascia

COMITATO ORGANIZZATORE

<i>Presidente:</i>	Avv. Antonino Sansone
<i>Componenti:</i>	Comm. Giuseppe Albanese Dott. Giovanni Alicò

UFFICIALI DI GARA

<i>Commissari Sportivi:</i>	Avv. Alessandro Chieco Bianchi, designato dalla C.S.A.I. Cav. Francesco Crescimanno Rag. Guido Ferrera Dott. Ottavio Garajo M.se Antonio Licata di Baucina Prof. Raimondo Mirabella Cap. Ercole Puglisi Cav. Vincenzo Tornabene
<i>Commissari Tecnici:</i>	Dott. Ing. Enrico Turri, designato dalla C.S.A.I. Sig. Ennio Ribaudò Sig. Francesco Virga Dott. Ing. Leopoldo Zito
<i>Direttore di Corsa:</i>	Conte dr. Giovanni Federico
<i>Direttore di Corsa aggiunto:</i>	Dott. Gaetano D'Anna
<i>Segretario della Manifestazione:</i>	Prof. Giuseppe Palmeri
<i>Verificatori Tecnici:</i>	Sig. Lorenzo Caccia, designato dalla C.S.A.I. Sig. Paolo Arnone Sig. Giovanni Casales
<i>Cronometristi:</i>	designati dalla F.I.C.
<i>Dirigente Servizio Cronometraggio:</i>	Dr. Oscar Marsala
<i>Servizio Sanitario:</i>	Medici della F.I.M.S.
<i>Assistenza Sanitaria:</i>	Croce Rossa Italiana
<i>Servizio Radio Collegamenti:</i>	VI Compagnia Trasmissioni Genio Militare
<i>Servizio Antincendi:</i>	58° Corpo VV. FF. di Palermo
<i>Servizio Assistenza Aerea:</i>	VI Brigata Carabinieri Settore aereo Sicilia Sezione autonoma volo
<i>Ufficio Stampa dell'A.C.I.:</i>	Enzo De Bernart - Elio Nicosia
<i>Speaker:</i>	Dr. Carlo Proserpio

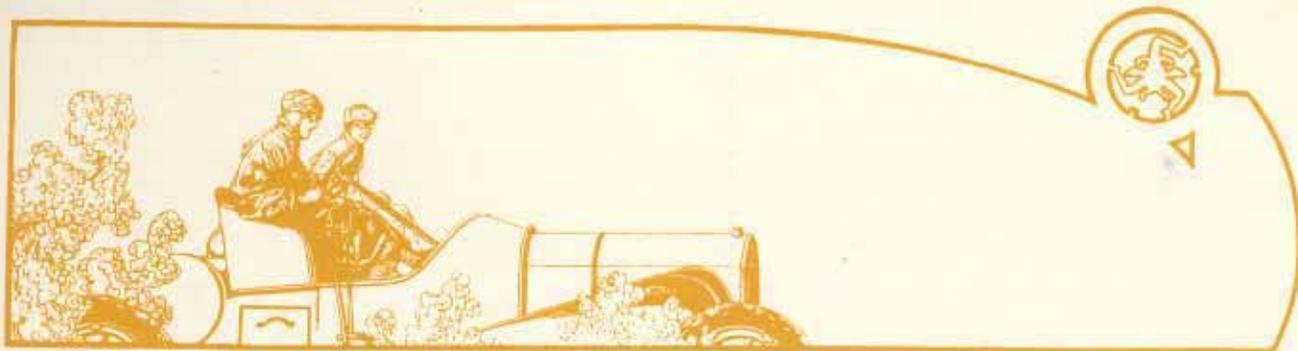
COMMISSARI SPORTIVI DELEGATI ALLO « CHALLENGE MONDIALE 1966 »

<i>Per la "12 Ore di Sebring":</i>	Sig. Alex Ullmann
<i>Per la "24 Ore di Le Mans":</i>	Sig. Jacques Finance
<i>Per la "1000 Km. di Nurburgring":</i>	Sig. Paul Von Guillaume
<i>Per la "Targa Florio":</i>	Conte Dott. Giovanni Federico

LA TARGA FLORIO il circuito siciliano • Georges Prade: LE DUEL FRANCO-ITALIEN • REGOLAMENTO DELLA TARGA FLORIO 1908 • TARGA FLORIO 2 maggio 1909 • L. C.: LA VITTORIA DELLE PEUGEOT • 6° TARGA FLORIO SUL CIRCUITO DELLE MADONIE • RICORDI DI VINCENZO FLORIO • N. Jacono della Motta: RAPIDITAS E L'AUTOMOBILE CLUB DI SICILIA • IL GIRO DI SICILIA Targa Florio • CEIRANO ARRIVA PRIMO A PALERMO • W. F. Bradley: IL ROMANZO DELLA TARGA FLORIO • LA TARGA FLORIO VINTA DA MEREGLI SU NAZZARO • Nino Sofia: UNA MAGNIFICA VITTORIA ITALIANA • Vladimiro Caminiti: VECCHIA SICILIA A TORINO • L'INCENDIO DELLE TRIBUNE • Trilussa: L'AUTO MOBBILE E ER SOMARO • LA CORSA VISTA ATTRAVERSO LE CIFRE • LA 16° TARGA FLORIO VINTA DA BUGATTI • Bruno Roghi: LA FAVOLA DELLA TARGA FLORIO • W. F. Bradley: SICILY • IL CORRIDORE INDIGENO • Emilio De Martino: LA 20° TARGA FLORIO AUTOMOBILISTICA • G. Canestrini: LA GARA CHE E' UNICA AL MONDO • W. F. Bradley: LA 21° TARGA VISSUTA E DESCRITTA DA UN GIORNALISTA STRANIERO • Italo Luraschi: RITORNO AL GRANDE CIRCUITO DELLE MADONIE • g. c.: COME NUVOLARI PERVENNE ALLA VITTORIA • COME BRIVIO (Alfa Romeo) VINSE LA 24° TARGA FLORIO • LA PAGINA PIU' FRESCA DELLA STORIA DELLA TARGA FLORIO • abo: AL PALERMITANO MAGISTRI LA XXVII TARGA FLORIO • ARDENTE VIGILIA DELLA XXVIII TARGA FLORIO • Angelo Bonanno: ROCCO SU MASERATI VINCE LA XXIX TARGA FLORIO • MOTORI E CUORI DI PILOTI SI APPRESTANO AL GRANDE CIMENTO SUL NUOVO CIRCUITO DELLA FAVORITA • FACILE VITTORIA DI VILLORESI NELLA XXXI TARGA FLORIO • IL VICE PRESIDENTE RESTIVO DA IL VIA ALL'VIII GIRO DI SICILIA • Abo: SORRISI E LACRIME DI TAZIO • Giovanni Lurani: IL 10° GIRO DI SICILIA PER LA TARGA FLORIO • Aldo Belli: CRONOMETRICO CORTESE ALL'APPUNTAMENTO DELLA XXXV TARGA FLORIO • Vincenzo Florio: L'INSUCCESSO DELLA CORSA I • Vincenzo Gargotta: LA CORSA DEL SOLE SUL CIRCUITO DI CERDA • Bruno Roghi: PROFILI • G. Canestrini UNA TRADIZIONE CHE DEVE CONTINUARE • Charles Faroux: UNE GRANDE COURSE UN GRAND HOMME • B. Cahier: TARGA FLORIO 1955 • Gianni Morici: DALLE LONTANANZE DEL TEMPO • P. F.: LE MACCHINE - PROTAGONISTE - • LA TARGA FLORIO NELLA STAMPA INTERNAZIONALE • Massimo Simili: SPETTACOLO DEL MATTINO • Vincenzo Gargotta: I TRE PERIODI DEL GIRO DI SICILIA • Giovanni Lurani: FUNZIONE E PRESTIGIO DELLA TARGA • Luigi Bertett: LA 43° TARGA FLORIO CELEBRAZIONE NAZIONALE • Raffaello Guzman: « U CAVALIRUZZU » E' SEMPRE CON NOI • Georges Fraichard: C'EST EN AUVERGNE QUE FLORIO EUT L'IDÉE DE CREER LA TARGA • Nino Vaccarella: COME PERDETTI LA TARGA • ARISTOCRAZIA DELL'AUTOMOBILISMO • Pino Fondi: LE GRANDI PROVE DEL « MONDIALE MARCHE » • Tonino Zito: QUEL DIAVOLO I • Enrico Benzig: FUNZIONE TECNICA DELLA TARGA • Marcello Sabbatini: CAMPIONESSE LEGGENDARIE • p. f.: I PILOTI DELLA SPERANZA • Leonardo Roberti: UNA TARGA TUTTA NOSTRA • Carlo Mariani: UNA TRADIZIONE IMMORTALE • G. Canestrini: 50 ANNI DI TARGA FLORIO • Bernard Cahier: LA TARGA FLORIO.

Numero unico edito dall'Automobile Club di Palermo — Direttore: Ferdinando Sciascia — Realizzazione, impaginazione e disegni di Lucio Tezza — Hanno collaborato: Vincenzo Gargotta ed Elio Nicosia — Fotografie: Fototeca A. C. Palermo, Armao, Greco, LEA, Scafidi, Tezza — Riproduzioni e stampa: Telestar Poligrafico.

L'A.C. di Palermo ringrazia l'Assessorato Turismo, Comunicazioni e Trasporti della Regione Siciliana, l'Agenzia ANSA, i quotidiani: Giornale di Sicilia, L'Ora e Telestar, la rivista "Sicilia" dell'Editore S. F. Flaccovio e la Rank Xerox S.p.A. (ufficio di Palermo) per le riproduzioni di archivio.



LA TARGA FLORIO

il circuito siciliano

Riunire in una prova pratica, sicura ed efficace tutti gli elementi di un viaggio in automobile, fu la idea informatrice della nuova gara istituita dal cav. Vincenzo Florio, nel *Circuito Siciliano*.

Considerare la macchina e il tipo che essa rappresenta dal punto di vista dell'impiego pratico e largamente attuabile, cercare il circuito che presentasse tutte le possibili accidentalità del più avventuroso viaggio, evitando i gravi pericoli di un medesimo percorso per quaranta o cinquanta competitori sulla stessa via e nel tempo medesimo, fra popolazioni dedite ai traffici consueti (cosa che non può nemmeno rispondere a nessun verosimile evento reale) fu l'oggetto delle cure e delle ricerche che condussero alla scoperta del « Circuito delle Madonie » in Sicilia.

La prova rispose veramente alla migliore aspettazione. La corsa per la *Targa Florio*, a simiglianza di tutte le altre corse automobilistiche in « circuito » che da alcuni anni in qua l'avevano preceduta in Italia e fuori, si svolse come una lieta festa del progresso industriale moderno, a cui *sportsmen*, signore, popolo, parteciparono allegramente, serbandone un ricordo gradito dell'emozionante convegno e il desiderio di vederlo rinnovato. I posti della Croce Rossa non servirono, anche questa volta, per altro che per offrire dei bicchieri d'acqua gelata con alchermes alle signore e dei sorsi di cognac ai commissari.

La *Targa Florio* è stata un'altra di quelle prove per le quali ormai l'automobilismo è riabilitato anche agli occhi dei profani.

Questo cammino percorso dalle prime competizioni automobilistiche dileggiate dalla folla, perseguitate dalle autorità in nome della incolumità pubblica, irrise dai creatori di frasi mordaci e di macchiette eccitatrici all'odio e che tendevano a far passare gli appassionati della nuova macchina divoratrice dello spazio come maniaci macabri, ai quali per tacita intesa non doveva darsi quartiere! I fedeli del volante si consolavano accusando di misoneismo irragionevole

le turbe avverse, predicendo che col tempo il fascino del progresso avrebbe conquistato anche costoro; ma in realtà non mancavano di tanto in tanto dei tristi eventi che arrivavano a scuotere la loro stessa fede. L'ecatombe della corsa Parigi-Madrid fu il monito tragico che indusse alla meditazione anche i più audaci, e la recente prova per la *Coppa d'oro* ha confermato che gli eventi spiacevoli nelle gare a percorso non sono evitabili.

D'altra parte, senza le gare tra le nuove creazioni e i perfezionamenti dell'industria automobilistica, la bella scoperta mancherebbe dell'elemento più vitale di sviluppo; ma le corse a percorso, traversanti successivamente diverse province e differenti Stati, furono, non a torto, battezzate *corse alla morte*, e non a torto i governi di tutti i paesi insorgono a combatterle come un rischio eccessivo per i corridori, una minaccia spaventevole per le popolazioni e un genere di prove nelle quali, in fondo, l'utilità è effimera, o, per lo meno, sproporzionata ai danni che può produrre e al terrore che sparge intorno.

L'avvenire dell'automobile sarebbe stato per tali cause seriamente compromesso, se non fosse nato il concetto del « circuito ».

Scegliere un giro di strade che riunisse in qualche centinaio di chilometri tutte le accidentalità, i vantaggi, i problemi, i bisogni, le difficoltà di qualunque viaggio automobilistico, era una cosa non molto facile, ma nemmeno impossibile. Ora, trovato un tale terreno di prove, tutte le difficoltà erano risolte come per incanto: la velocità poteva essere accordata con la incolumità dei corridori e degli estranei alla corsa, l'interessamento del pubblico armonizzato con l'ardore dei campioni più audaci, l'impeto della corsa rapida come il baleno diventare spettacolo inebriante e tranquillo per le folle già possedute dall'entusiasmo più caloroso e più fiducioso ad un tempo. Infatti, per quanto riesca agevole isolare dal traffico, per dieci o dodici ore, una serie di strade di co-

1ª Targa Florio
6 Maggio 1906
Grande Circuito
delle Madonie
3 giri Km. 446,4

1° CAGNO
su Itala
in 9 32'22"
Kmh. 46,800

municazione fra sei o sette Comuni e vigilarle con un servizio di polizia; altrettanto è irrealizzabile una tale previdenza in vie di diverse province, e talvolta di diversi Stati, per lunghe distanze da percorrersi da diecine di vetture anelanti a sopraffarsi.

La resistenza delle diverse parti della macchina alle varie prove cui può sottoporle l'impiego del tipo che essa rappresenta nel viaggio che ne è l'obbiettivo (sia questo passeggiata in città, ascensione in montagna, servizio di *camionnage*, opera ausiliare in guerra, ecc.), non può constatarsi con un criterio che non sia quello del tempo in rapporto alla distanza. Quindi la « corsa » è inevitabile; la resistenza della macchina, la regolarità della marcia, l'attitudine dello *chassis* alle riparazioni più o meno facili e pronte con mezzi propri, la sua immunità dai guasti, il consumo, l'obbedienza dei vari congegni regolatori dell'andatura: tutto deve valutarsi coi criteri del minor tempo, messo in rapporto con la maggiore distanza, anche quando nella pratica privata non tutte le qualità dell'automobile debbano trovarsi sempre di fronte alle due necessità di tempo e di spazio.

Le proteste di Milano hanno provato una volta di più che da tali criteri, almeno per le classifiche dei concorrenti e per l'aggiudicazione dei premi, non è possibile derogare.

La « corsa » è perciò inevitabile e inevitabili sono i pericoli del compierla in un terreno che non sia un « circuito » a ciò sapientemente preparato.

Un circuito che abbia le sue curve facili, difficili e pericolose; le sue salite e discese, le vie a mezza costa ed incassate; i rettifili liberi e i tratti a traverso l'abitato; che arrivi dal livello del mare ad altitudini che superano i mille metri, che dalle vie pianeggianti tra gli aranceti in fiore ascenda ai boschi di querce e di sugheri nella regione ancora nevosa, può ben rappresentare la sintesi del più avventuroso viaggio e offrire tutti i criteri opportuni perchè sia valutata la bontà di una macchina e l'abilità di un corridore, sotto tutti i punti di vista.



Tali elementi, per unanime consenso di quanti hanno potuto studiare il circuito e partecipare alla corsa, sono riuniti nel « Circuito siciliano » come mai prima d'ora si erano trovati insieme in nessun terreno sia in circuito sia in percorso.

Da ciò è nato il successo indiscutibile della « Targa Florio » e del Circuito siciliano e il promettente avvenire che gli arride.

L'ORGANIZZAZIONE

I PRECEDENTI

Pochi credevano, in principio, che la nuova prova automobilistica, la quale reclamava già audacemente un posto d'onore fra le riunioni automobilistiche annuali di Europa, meritasse il vanto che le prodigavano i principali giornali sportivi francesi e italiani. Se non fosse stato per la notorietà del cav. Florio, che la

organizzava, e per la fiducia che ispirava la sua sperimentata serietà di *sportsman*, nessuno avrebbe preso sul serio questo improvviso intervento della Sicilia fra le grandi stazioni automobilistiche contemporanee.

L'indifferenza iniziale, alimentata anche un poco da diffidenze provocate da conflitti d'interessi industriali, non durò a lungo, e già nel gennaio le adesioni per partecipare alla corsa per la *Targa Florio* portavano tutti i principali nomi della industria francese e italiani. All'appressarsi, però, della chiusura delle iscrizioni, sia per l'obbligo fatto dal Regolamento che almeno dieci vetture del tipo presentato alla corsa fossero già costruite (e molte fabbriche non giunsero ad averle pronte) sia per la preparazione alla *Coppa d'oro*, prova di turismo come quella della *Targa*, sia per lo scoraggiamento di un non breve viaggio, sia per altre cause che è inutile ricercare, il numero degli aderenti, che superava la trentina, si ridusse a ventidue.

Ma a questo punto due scioperi contemporanei, uno operaio in Francia, l'altro nel personale della Navigazione Generale Italiana in Italia, fecero mancare la partenza di ben otto vetture dai rispettivi cantieri e lasciarono a Genova non imbarcate: due *Darracq* (che Hemery e Henriot attendevano già a Palermo), una *Mendelssohn* ed una *Mors*, così che le vetture intervenute si ridussero a dieci.

Tuttavia, molte delle celebrità del volante erano a Palermo il 6 maggio e con esse assisterono alla corsa dilettanti, giornalisti, costruttori, quali e quanti bastavano per stabilire la riputazione del « Circuito siciliano » per gli anni venturi.

IL QUARTIER GENERALE

La città più vicina dal punto di partenza della corsa è Termini Imerese, capoluogo del circondario omonimo.

E' questa una graziosa, piccola città, gaissima, pulitissima, abbastanza industriale, rinomatissima per le sue acque termali, fin dal tempo della dominazione romana.

Annesso al grande stabilimento dei bagni minerali v'è il modernissimo albergo delle Terme, fornito di tutte le comodità possibili e sotto la sorveglianza diretta dell'Amministrazione municipale.

Per la sua prossimità al circuito, la città di Termini ricoverò il quartiere generale della corsa durante la settimana sportiva e fu all'« Albergo delle Terme » che discesero gli organizzatori della corsa, i commissari, i rappresentanti e i corridori delle diverse Case concorrenti, i fornitori, i giornalisti, ecc.

La corte e il portico dello stabilimento furono, durante tutta la settimana, ingombri di un gran numero di automobili; tutti i magazzini disponibili furono occupati, e la cittadina, ordinariamente tanto tranquilla e pacifica, fu messa in movimento e resa rumorosa dallo sbuffare ininterrotto delle macchine partenti per il circuito.

LE PROVE

Bablot, Mottard, Rigal e qualche altro corridore, giunsero a Termini parecchi giorni prima della corsa e poterono fare il giro del circuito in prova fino a tre volte per giorno. Nessun incidente da parte delle popolazioni nè a causa delle strade turbò questi studi preliminari; unico contrattempo fu un caso non imputabile ad alcuno.

Mottard, campione della « Buire », uno dei più valenti e simpatici competitori, percorreva il circuito su di una vettura della sua Casa, allorchè ad una svolta difficilissima, e nel tentativo di compierla a velocità maggiore di quella dei giorni precedenti, la vettura andò contro l'erta della collina e si rovesciò.

Il meccanico fu sbalzato lontano, ma rimase illeso, mentre Mottard rimase sotto la vettura. Con lo aiuto pronto del meccanico il valoroso conduttore poté liberarsi e se la cavò fortunatamente con non gravi contusioni, ma la macchina fu completamente sconquassata e messa fuor di combattimento; la qual cosa privò la corsa d'uno dei concorrenti più favoriti del pubblico.

Fuori di questo, non vi furono, in questa riunione sportiva, altri incidenti da deplorare, grazie alla sua organizzazione.

I PARTENTI

Il 5 maggio i commissari procedettero su di una piazza di Termini alle differenti operazioni si complicate del pesaggio, del marchio, della verificaione e del sorteggio delle dieci vetture in gara, di cui ecco la classifica:

Num.		Alesaggio	Corsa	Peso	Pneumatici	Magneto
1.	Lancia Fiat	125	150	1300	Michelin	Simmens-Bosch
2.	Le Blon Hotchkiss	115	120	1300	Michelin	Eisemann
3.	Cagno Itala	130	150	1300	Michelin	Simms-Bosch
4.	Achille Furmier . Berliet	120	140	1300	Continetal	Simms-Bosch
5.	Bablot Bayard Clément	100	120	1000	Continetal	Simms-Bosch
6.	Pope Itala	130	140	1300	Continetal	Simms-Bosch
7.	Le Tellier Bayard Clément	120	140	1300	Continetal	Eisemann
8.	De Caters Itala	130	140	1300	Continetal	Simms-Bosch
9.	Rigal Itala	130	140	1300	Michelin	Simms-Bosch
10.	Graziani Itala	130	140	1300	Michelin	Simms-Bosch

Ai punti del circuito più vicini a ciascun ufficio si erano posti dei segnalatori incaricati di telegrafare all'ufficio provvisorio il passaggio dei corridori.

Questa organizzazione permise d'essere informati di minuto in minuto di tutto lo svolgimento della corsa per ciascun corridore.

Posti di soccorso. — Lungo tutto il circuito erano disposti 12 posti di soccorso, 9 dei quali erano affidati alle cure della Croce Rossa e 3 a quelle della Associazione dei Soccorsi d'Urgenza.

Ogni posto era composto d'un medico, di due infermieri e d'un commesso, con tutto il materiale necessario.

I due posti in prossimità delle tribune avevano un personale più numeroso.

Fortunatamente non si ebbe occasione di sperimentare il buon funzionamento di questa previdente organizzazione.

Strade ferrate. — La corsa fece accorrere un'enorme folla, trasportata dalla ferrovia fino alle tribune, essendo stata stabilita per l'occasione una stazione provvisoria al punto di partenza della corsa.

L'Amministrazione delle ferrovie aveva accordato una riduzione del 75% sul prezzo del biglietto.

Disgraziatamente però la linea da Palermo a Bonfornello è ad un solo binario, e non v'è nelle vicinanze delle tribune una stazione che possieda le installazioni indispensabili per la manovra dei treni.

A questo difetto di collocamento supplì il personale delle ferrovie con una devozione superiore ad ogni elogio, così che nella mattina del 6 parecchie

SERVIZI INERENTI ALLA CORSA

Disposizioni dell'autorità pubblica. — Per decreto del 30 aprile 1906, il prefetto della provincia di Palermo proibì la circolazione dei veicoli e dei pedoni sulle vie del circuito dal 5 maggio a mezzanotte fino alla fine della corsa.

Egli dispose che nei luoghi ove potevansi formare agglomerati di persone le vie fossero fiancheggiate da barriere e fornite di passerelle per il passaggio del pubblico.

Per assicurare l'esecuzione di quest'ordine si mobilitarono 200 carabinieri, un gran numero di agenti di polizia e 3000 uomini di fanteria di linea schierati lungo il percorso.

Una compagnia di bersaglieri ciclisti era incaricata del servizio di staffetta.

Questo servizio funzionò a meraviglia.

Telegrafo. — Nel circuito vi sono 8 uffici telegrafici nei diversi paesi traversati dal percorso. Questi 8 uffici furono allacciati con un ufficio telegrafico provvisorio fornito di 4 macchine Morse, installato per l'occasione sul luogo delle tribune per metterle in comunicazione con tutta la linea percorsa dai corridori.



migliaia di spettatori furono trasportati da treni speciali succedentesi a brevi intervalli, senza che il minimo incidente si verificasse.

Il ritorno si effettuò nello stesso modo, sì che al cadere della sera gli spettatori avevano trovato posto nei treni di ritorno.

Tuttavia questo servizio sarà certamente migliorato l'anno venturo, prevedendosi per l'avvenire un concorso ancor più numeroso di spettatori.

LE TRIBUNE

Il punto scelto per la partenza della corsa è sulla lunga linea dritta che costeggia il mare e la ferrovia che va da Bonfornello a Campofelice.

Il punto è a due chilometri, presso a poco, dalla piccola stazione di Bonfornello, a 13 dalla cittadina di Termini Imerese e a 50 dalla stazione di Palermo.

Sulla sinistra del percorso sono installate le tribune riservate, che occupano 200 metri di lunghezza, riparate da tende e inghirlandate di foglie e frutti di limoni e di aranci.

Fra le tribune e la via, un vasto spazio è riservato agli assistenti muniti di biglietti di tribune.

Dallo stesso lato v'è l'ufficio del totalizzatore, ed un ristorante appositamente organizzato, che serve delle ottime colazioni all'aperto a prezzo fisso o alla carta, rinfreschi e bibite di ogni natura.

Sulla destra del circuito tutto lo spazio limitato dalla via della corsa e dalla linea della ferrovia è occupato dal pubblico.

Da questo lato v'è pure la loggia dei cronometrizatori, la tribuna della Commissione, l'ufficio del telegrafo, il palchetto riservato alla stampa e il gran quadro dei tempi.

I due lati sono uniti da un largo ponte.

Dei ponti sono anche impiantati nei paesi traversati dal circuito.

LA CORSA

La mattina è splendida. L'affluenza degli spettatori, arrivati coi treni speciali, è enorme.

Molti spettatori arrivano alle tribune in automobile prima che la strada sia consegnata.

La campagna di Bonfornello offre un magnifico colpo d'occhio.

Il giuri è composto dei signori:

Étienne Giraud;
Conte Oldofredi;
Conte d'Isnello;
Conte Martinoni;
M.r Tampier.

Alle 5.30 le dieci vetture concorrenti sono in linea.

Le partenze sono date dal signor Marley, cronometizzatore dell'Automobile Club d'Italia.

I concorrenti partono alle seguenti ore:

1. Lancia (Fiat) alle 6
2. Le Blon (Hotchkiss) » 6 e 10
3. Cagno (Itala) » 6 e 20
4. Ach. Fournier (Bayard Clément) . . » 6 e 30
5. Bablot (Berliet) » 6 e 40
6. Pope (Itala) » 6 e 50
7. M. Fournier (Bayard-Clément) . . » 7
8. De Caters (Itala) » 7 e 10
9. Rigal (Itala) » 7 e 20
10. Graziani (Itala) » 7 e 30

Alla partenza Lancia è acclamatissimo; Le Blon ha sua moglie come meccanico; Cagno parte perfettamente; A. Fournier, avendo una vettura meno forte, parte più lentamente; Bablot, il gran favorito francese, fa una superba partenza; Pope, inglese, parte, secondo la tradizione, con un grosso sigaro fra le labbra; M. Fournier, rimpiazzando Letellier, effettua una buona partenza; De Caters, calmissimo, è più volte fotografato; Rigal e Graziani hanno anch'essi una partenza applauditissima.

La strada che si segue, girando a sinistra, si vede benissimo dalle tribune che, pavesate dai colori italiani e francesi, sono poste di sbieco per poter vedere da tutte le parti la linea dritta dell'arrivo.

Essendo stato il circuito sottoposto alla vigilia ad un processo di *vestrumitaggio* con Fix, la partenza e il passaggio delle vetture non sollevano polvere.

Il totalizzatore funziona assai animatamente. Fino al primo passaggio Lancia, Cagno e Bablot sono presso a poco allo stesso segno.

Ogni minuto arrivano dei dispacci che informano esattamente sul passaggio dei corridori.

Così si conosce che a 50 chilometri dalla partenza Cagno ha già preso due minuti a Lancia.

Ma il tempo passa ed ecco che si annunzia l'avvicinarsi dei primi arrivi del primo giro.

Una grande ansietà regna nella folla.

Un colpo di cannone da Campofelice annunzia l'entrata del primo arrivato nel rettilineo che termina alle tribune.

Subito dopo una tromba squilla: Lancia passa in mezzo alle acclamazioni, poi Cagno, che ha guada-

gnato m. 7, poi Bablot dopo alcuni secondi.

La più grande impressione di lestezza è data da M. Fournier su Bayard-Clément. De Caters passa a capo scoperto avendo perduto il suo berretto. Rigal è il quarto favorito nella scommessa.

Ecco la classificazione al primo giro (km. 148. 823). Migliori tempi effettuati:

1. Cagno (Itala) ore 2-50'-10"
2. Lancia (Fiat) » 2-56'-23"
3. Bablot (Berliet) » 2-56'-55"
4. M. Fournier (B. Clément) . . » 3- 6'-25"
5. Graziani (Itala) » 3-25'-12"
6. De Caters (Itala) » 3-34'-37"
7. Le Blon (Hotchkiss) » 3-45'-44"

Quando il cannone tonò novamente, annunziando l'arrivo dei concorrenti che avevano compito il secondo giro, fu Cagno che passò a grande velocità in mezzo alle acclamazioni, avendo oltrepassato Lancia, che si credeva sempre alla testa, facendo mostra di superbo sforzo.

Tre quarti d'ora dopo arriva Lancia a piccola velocità; dopo di lui Bablot.

A un tratto arriva Rigal, mentre si aspettava Fournier. Egli è secondo a dodici minuti da Cagno.

Dopo di lui passa Graziani.

Il passaggio di Le Blon è applauditissimo, soprattutto per il coraggio di cui ha dato prova, insieme alla moglie, e per la sua vettura ancora in perfetta tenuta.

De Caters passa rapido sempre a capo scoperto; finalmente Maurizio Fournier, molto in ritardo, ma che non s'arresta.

Classificazione al secondo giro. Migliori tempi effettuati:

1. Graziani (Itala) ore 3- 9'-16"
2. Rigal (Itala) » 3-13'- 1"
3. Cagno (Itala) » 3-17'- 3"
4. De Caters (Itala) » 3-38'-26"
5. Bablot (Berliet) » 3-53'-54"
6. Le Blon (Hotchkiss) » 3-59'-10"
7. Lancia (Fiat) » 4-22'- 2"

Si apprende che Achille Fournier si è arrestato al primo giro per aver investito contro un paracarri. La sala di dietro si è curvata.

Pope ha avuto un indugio per mancanza di benzina.

Con l'ultimo giro l'interesse cresce e ognuno attende ansiosamente.

I calcoli fatti in fretta hanno mostrato che se Cagno viene alla testa, Rigal, Graziani e Bablot sono per lui i più pericolosi avversari.

Il miglior secondo giro è stato fatto da Graziani e Rigal, con un'ammirabile regolarità, hanno coperto i due giri nello stesso tempo a due minuti circa.

In quanto a Bablot, che alla spinta ha fatto meraviglia, il suo tempo del secondo giro, ore 3.53', è eccezionale. Egli può guadagnare il tempo perduto.

Intanto giungono altre nuove. Si apprende che Rigal e Bablot hanno, per distrazione, messo della acqua invece di essenza nei loro serbatoi, d'onde delle soste lunghissime.

Tosto da lontano si annunzia il vincitore, e Cagno sulla vettura « Itala » passa velocissimo il traguardo. Sono le 3.52'.22".

L'eccellente conduttore è portato in trionfo.

L'attesa continua.

Ecco Bablot, sulla sua vettura « Berliet », che passa secondo la linea di arrivo alle ore 5.0'.5".

Mezz'ora dopo Graziani appare, alla sua volta, seguito dopo due minuti da Rigal.

L'arrivo di Le Blon è segnato da una calorosa ovazione che il pubblico fa all'intrepida signora Le Blon che si mostra sorridente e non molto stanca.

Classificazione all'ultimo giro. Migliori tempi effettuati:

1. Cagno (Itala) ore 3 - 25' - 7"
2. De Caters (Itala) » 3 - 25' - 23"
3. Bablot (Berliet) » 3 - 29' - 16"
4. Graziani (Itala) » 3 - 30' - 40"
5. Rigal (Itala) » 4 - 5' - 40"
6. Le Blon (Hotchkiss) » 4 - 29' - 18"

Ecco il processo verbale della corsa redatto dalla Commissione:

« I sottoscritti, Commissari riconosciuti dall'A. C. I. per la corsa automobilistica per la « Targa Florio », che ha avuto luogo ieri domenica 6 maggio sul percorso Borfornello-Cerda-Caltavuturo-Castellana-Petralia Sottana-Petralia Soprana-Geraci-Castelbuono-Isnello-Collesano-Campofelice, km. 146, « 901 da compiere tre volte, e cioè complessivamente « km. 587,604;

« riconosciuto che la prova si è svolta con regolarità perfetta, favorita dal tempo, dai provvedimenti di una organizzazione modello, dal contegno dei concorrenti e delle popolazioni, che tutti hanno contribuito ad evitare ogni incidente e ad assicurare « un sincero risultato;

« presa cognizione dei documenti del servizio di « cronometraggio unicamente disimpegnato dal signor « Gilberto Marley, cronometrista ufficiale dell'A.C.I. « al traguardo unico di partenza e d'arrivo, per la « mancanza necessaria di altri controlli cronometrati, « di controlli, di neutralizzazioni e di spaziamenti;

« in base ai risultati degli stessi documenti qui « allegati;

« visto che nessun reclamo è stato presentato ai « Commissari, dai concorrenti, entro il termine regolamentare;

« proclamano l'ordine degli arrivi, che a tenore « del Regolamento stabiliscono la classifica, e che si « sono così verificati:

1	Vettura Itala	3,	conduttore Alessandro Cagno	in ore	9, 32', 22"
2	» Itala	10,	» Ettore Graziani	»	10, 5', 32", 1/2
3	» Berliet	5,	» L. Bablot	»	10, 20', 5", 1/2
4	» Itala	9,	» Victor Rigal	»	10, 25', 8", 4/5
5	» Itala	8,	» Pierre De Caters	»	10, 38', 26", 1/2

« Sono arrivate oltre il tempo massimo le vetture « 7 (Clément-Bayard, conduttore Maurice Fournier) « e 2 (Hotchkiss conduttore, Leblon).

« Furono ritirate dalla corsa le vetture 1 (F.I.A. « T. conduttore Lancia) 4 (Clément-Bayard, conduttore Achille Fournier), e 6 (Itala, conduttore « Pope).

« I sottoscritti Commissari, hanno l'onore di rassegnare queste risultanze all'on. Comitato organizzatore, perchè in base ad esse, provveda alla rispettiva assegnazione dei premi e delle ricompense stabilite dal Programma ufficiale, e son lieti di poter sottoscrivere con un voto della più viva ammirazione e della più profonda compiacenza per l'iniziativa e per l'opera del Comitato stesso, ed in specie « del suo benemerito presidente cav. Vincenzo Florio.

« Dato nella Sede del Comitato Panormitan

Palermo, 7 maggio 1906.

I COMMISSARI

Camillo Martinoni, Oldofredi Orazio

Etienne Giraud, d'Isnello.

Num.	Vetture	Magneto	Corsa	Alesaggio	Accensione	Pneumatici	Tempi 1° giro	Tempi 2° giro	Tempi 3° giro	Tempi totali
1	Itala	Cagno	130	150	Simms Bosch	Michelin	2-50'-10"	3-17'- 3"	3-25'- 9"	9-32'-22"
2	»	Graziani	130	140	»	»	3-25'-12"	3- 9'- 7"	3-31'-13"	10- 5'-32"
3	Berliet	Rablot	120	140	»	Continental	12-56'-55"	3-53'-54"	2-29'-16"	10-20'- 5"
4	Itala	Rigal	130	140	»	Michelin	5- 7'-27"	3-12'- 1"	4- 5'-40"	10-25'- 8"
5	»	De Caters	130	140	»	Continental	13-33'-37"	3-38'-21"	3-25'-23"	10-38'-26"
6	Hotchkiss	Le Blon	115	120	Eisemann	Michelin	3-45'-44"	3-54'-21"	4-29'-18"	12- 9'-23"
	Fiat	Lancia	125	150	»	»	2-56'-23"	4-22'- 3"
	B. Clément	M. Fournier	100	120	»	Continental	3- 6'-25"	4-40'-56"

GL'INCIDENTI

Pope, ebbe il tubo che attacca il serbatoio col carburatore spezzato, perciò rimase in panna.

Maurice Fournier, andò contro il parapetto di un ponte all'uscita da una curva, storcendo l'asse di dietro, ciò che lo costrinse a ritirarsi.

Rigal e Bablot, per un deplorabile equivoco versarono acqua nei loro serbatoi al rifornimento, in vece di benzina. L'équipe di rifornimento di entrambi

per prender acqua da lavare alla fonte vicina, si serviva di bidoni di benzina già vuotati, senza avvertire di contrassegnare o mettere in disparte questi recipienti. Nella fretta di apprestare ai due corridori l'essenza, fu preso un bidone d'acqua invece di quello di benzina, ciò che cagionò la perdita del terreno guadagnato ai due valorosi corridori.

Lancia perseguitato, al solito, dalle sue innumerevoli disgrazie, riscontrò, alla partenza, che il suo



Cagno, su Itala, vincitore della prima Targa Florio

serbatoio perdeva, ciò che gli imponeva la perdita di un triplice tempo per rifornimento. Ma, come se ciò non bastasse, al secondo giro ebbe due cilindri spaccati e fu costretto a ritirarsi.

Il vincitore Cagno, non andò esente da contrarietà, ma, per sua fortuna, la disgrazia lo colse soltanto al termine della sua corsa vittoriosa. Appena passato il traguardo, per un colpo di freno brusco, ebbe spaccato il cardano. Se la corsa fosse dovuta durare un altro giro il trionfo dell'animoso guidatore sarebbe forse mancato!

Riassumendo: La Targa Florio 1906 ha avuto un incontrastato esito di soddisfazione generale, sia per l'interesse della corsa, sia per la bellezza del circuito.

I PREMI

I premi, consistenti nella Targa e in L. 50.000, furono, secondo i risultati, distribuiti come segue:

- 1° Cagno (Itala, n. 3) Targa, L. 25.000 al proprietario e L. 5000 al conduttore;
- 2° Graziani (Itala, n. 10) L. 8000 al proprietario e L. 2000 al conduttore;
- 3° Bablot (Berliet, n. 5) L. 4000 al proprietario e L. 1000 al conduttore;
- 4° Rigal (Itala, n. 9) L. 3000 al proprietario;
- 5° De Caters (Itala, n. 8) L. 2000 al proprietario.

Dei *fac-simile* della targa in oro, in argento o in bronzo furono offerti, come ricordo della corsa, ai Commissari e a tutti i concorrenti.

LA GUIDA DEL CIRCUITO SICILIANO

A cura del Comitato Panormitan è stata pubblicata, in occasione della Targa Florio e della Perla del

Mediterraneo, una guida completa del circuito e le informazioni opportune per il percorso marittimo.

Il piccolo volumetto, in elegante edizione riccamente illustrata, comprende la *Guida delle Madonie* (la regione nella quale si svolge il circuito) con tutte le notizie geografiche, storiche e turistiche che possono interessare corridori, viaggiatori e studiosi; più la carta geografica della Sicilia, coi tracciati del Circuito rispettivo per la Targa e per la Perla.

E' annessa inoltre alla Guida una carta speciale del percorso della corsa automobilistica ed è arricchita di tavole, con tutti i particolari della planimetria e altimetria del circuito.

Non mancano, inoltre, i regolamenti delle due corse e il tracciato di una tavola dei tempi, perchè ciascuno potesse apporvi le cifre relative, a mano a mano che venivano comunicate dal cronometrizzatore.

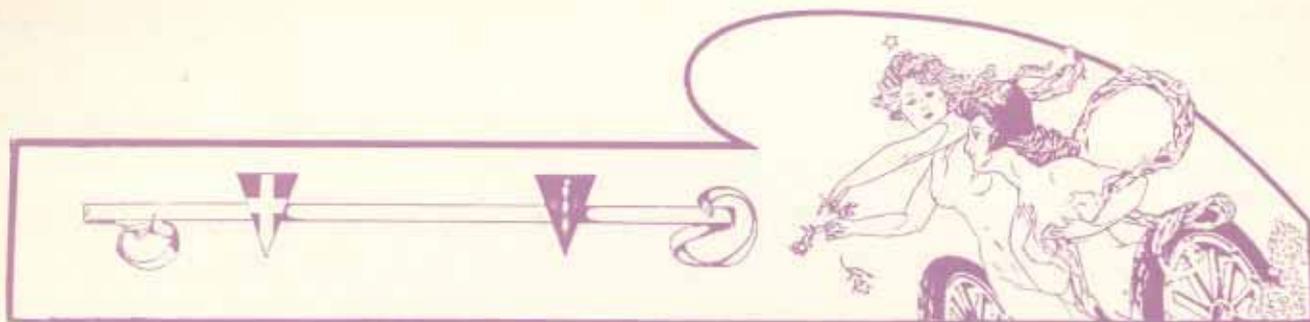
LA « TARGA FLORIO » NEL 1907

Il cav. Vincenzo Florio, nell'intento di rendere sempre più interessante la sua iniziativa, ha deciso che la Targa Florio dell'anno 1907 abbia 100.000 lire di premi ripartiti nel modo seguente:

1° Premio	L. 40.000
2° »	» 10.000
3° »	» 5.000
4° »	» 3.000
5° »	» 2.000
6° »	» 1.000

30.000 lire alla prima *équipe* di 3 vetture;
9000 lire di premio ai tre primi arrivati di ciascun giro, cioè 3000 lire per giro.

(da « Rapiditas »)



Le duel Franco-Italien

Comme nous l'avions prévu, et comme il était aisé de le prévoir, la Targa Florio, la première épreuve automobile de l'année, a été un duel entre l'industrie française et l'industrie italienne, dont les deux champions Fiat et Itala ont réussi à tenir notre redoutable équipe en échec.

La lutte a d'ailleurs été effroyablement dure, et tous les concurrents ont fini extraordinairement près l'un de l'autre.

Finalement, la victoire est revenue à la maison Fiat, qui a eu l'honneur peu banal d'enlever les deux premières places avec les deux maîtres du volant, qui ont nom Nazaro et Lancia. La grande marque de Turin a depuis deux ans nettement pris place au tout premier rang des grandes marques du monde. C'est elle qui la première a créé le renom de l'industrie italienne, c'est elle qui a su en rester l'incontestable championne. Il y a quelques jours à peine nous signalions cette persistance remarquable des Fiat à se placer en adversaires souvent heureux, toujours redoutables de notre production nationale. Lorsque j'eus le plaisir de visiter leurs usines à Turin, je fus très frappé, à côté de cet esprit d'audace et de décision, de leur importance de production, qui atteignait en 1906 la moitié environ de la production totale italienne.

Ce nouveau succès va donc à des gens capables d'en profiter, à tous les sens du mot. On sait que la maison Fiat, dont M. Emile Lamberjack est le concessionnaire exclusif, et M. Ernest Loste le seul agent, a ouvert dernièrement un magasin à Paris, en pleine rue de la Paix. Nul doute qu'elle

2^a Targa Florio
22 Aprile 1906
Grande Circuito
delle Madonie
3 giri Km. 446
1^o NAZZARO
su Fiat
in 8 17'36" 2/5
Kmh. 54,086

n'essaie de se placer comme marque de luxe sur le marché français, à Paris même, où se créent ces sortes de réputations mondiales.

Dans la Targa Florio elle a mis en ligne son type classique dit de 24 chevaux, avec 125 millimètres d'alésage.

La double victoire qu'elle remporte avec lui est, il faut l'avouer, un précieux testimonial en sa faveur. Je n'ai jamais, pour ma part, estimé que le patriotisme consistait à taire ce qui est. Il y a cinq ans, au grand scandale de quelques-uns de nos meilleurs amis, à Vienne, je criai : «Le péril est en Allemagne».

L'année suivante, la Coupe y était, et il fallut travailler pour l'en faire revenir.

Cette année, comme en 1906, je crie : «Le péril est en Italie, à Turin, où un peuple, de même race que le nôtre, de même esprit et de même volonté opiniâtre et claire, veut vaincre, et sait réaliser son vœu».

Voilà le premier choc. Le second aura lieu au Taunus où nous retrouverons les mêmes adversaires. N'ayons pas honte de faire un effort, ce sont des adversaires dignes de nous.

L'Italie à également, ce qui manqua longtemps à l'Allemagne, des conducteurs merveilleux. Les deux premiers, Nazaro et Lancia, sont deux des rois du volant. Ils ont tous deux mené la course de bout en bout, d'abord Lancia, puis Nazaro, et finalement la fougue endiablée et la virtuosité magique du premier ont aidé au calme et l'adresse du second.

J'ai eu le plaisir de faire de la route avec ces deux excellents conducteurs et à Turin, notamment, Nazaro nous a conduits, Lancia et moi-même, au sommet de la Soperga, la haute colline qui surplombe Turin et que l'on escalade par le plus effroyable lacet qu'on puisse rêver et j'avais été émerveillé de son adresse, de sa façon de conduire moelleuse et qui ne fatigue pas la voiture.

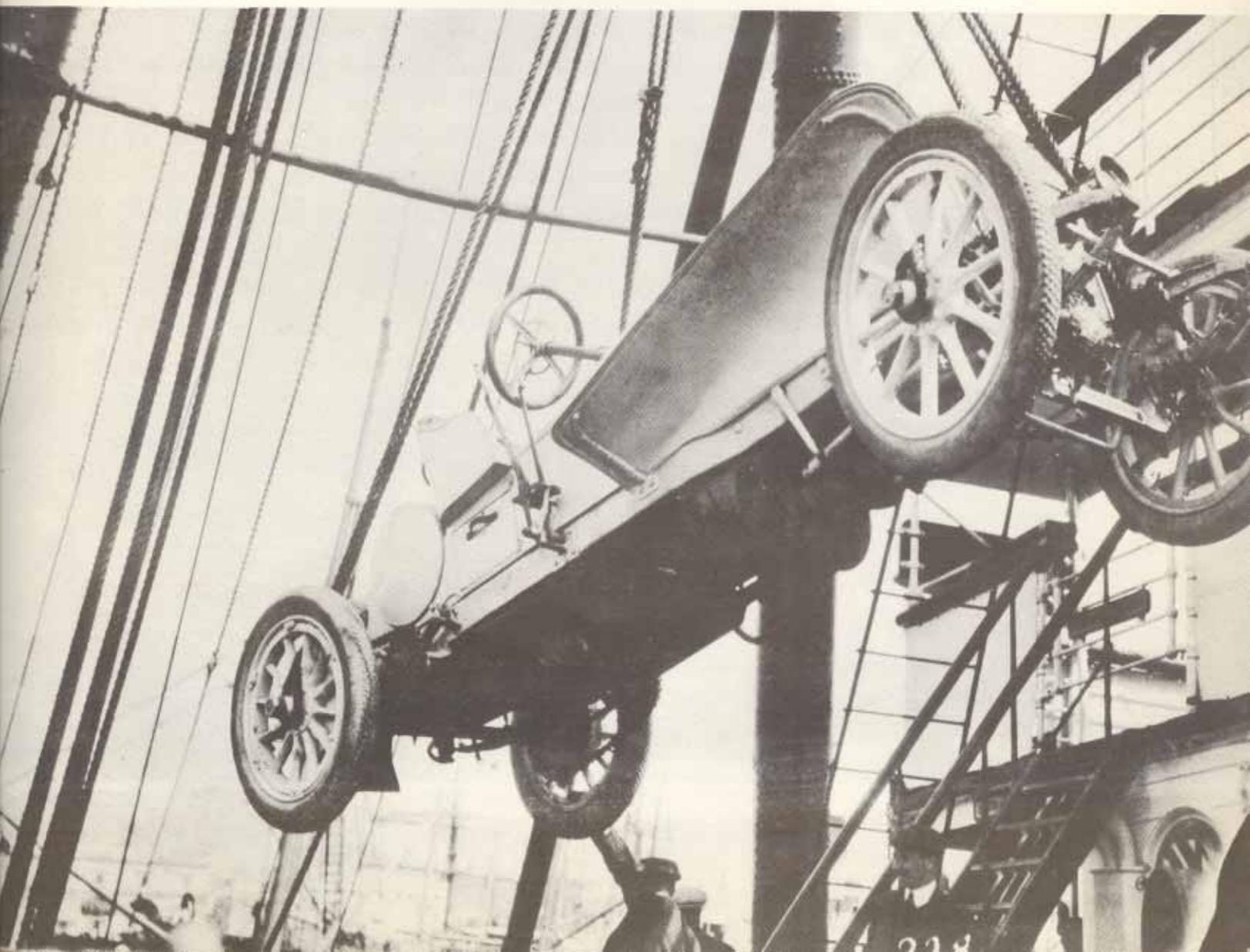
Successivement troisième de la deuxième Coupe Bennet et second du Grand Prix de l'A. C. F., il est, depuis le départ de Théry, le conducteur le plus heureux, avec les Hemery, les Wagner et les Duray. Il forme d'ailleurs avec Lancia, dont il est superflu de faire l'éloge, une paire d'amis inséparables dans la ville de Turin, de la région de laquelle ils sont originaires; le calme Nazaro étant de la banlieue même et le bouillant Lancia des Alpes du Tessin.

C'est une équipe très redoutable et qui sur les excellentes voitures des usines du Corso Dante peut toujours prétendre à la toute première place.

Notons enfin que la troisième Fiat, celle de Weillschott, est classée huitième, c'est-à-dire très bien placée.

C'est la rivale italienne des Fiat, la jeune et active maison Itala, qui leur a disputé le plus âprement la victoire. Cagno a été longtemps dangereux, et même les journaux parisiens du soir ont publié sa victoire. Il ne finit

Lo sbarco delle vetture al porto di Palermo



pourtant que cinquième, mais la troisième place revient à Fabry, ce qui classe une Itala devant toutes nos voitures, et deux dans les cinq premières. La marque Itala a débuté, on le sait, par le retentissant succès de Brescia. L'année dernière, elle emportait avec Cagno la Targa Florio. Cette année elle laisse, après une lutte merveilleuse, la victoire à sa vieille adversaire Fiat, mais il est impossible de rêver défaite plus glorieuse et plus de nature à justifier tous les espoirs. L'Italie, avec Itala, comme avec Fiat, a deux grandes marques internationales. Les usines de la barrière d'Orbassano sont représentées en France par M. Henry Fournier et la Société nouvelle Italo-Française, ou Paris-Automobile, rue d'Anjou. Là encore s'affiche certainement l'espoir de conquérir le marché parisien. L'Allemagne n'eut jamais qu'une marque. Il est incontestable que notre rivale nouvelle, l'Italie, en a deux, l'une toujours prête à suppléer l'autre, et au besoin, comme hier, à compléter une victoire que nos voisins, très chauvins, et à juste titre, vont transformer en triomphe national.

Il est juste de noter que de nombreuses marques françaises et des meilleures n'étaient pas en ligne. Il serait puéril et peu adroit de nier que d'excellentes et des meilleures furent en ligne et succombèrent.

Notre championne a été la marque Lorraine-Dietrich, dont les deux voitures finissent dans les deux premiers et dont les deux Isotta Fraschini, sa licence se classent septième et neuvième. Comme à l'habitude, les voitures ont été très régulières, et, sauf au second tour, un peu moins rapides. Une fois de plus cependant les couleurs françaises ont été portées par la grande marque de Lunéville, qui arrive à classer ses quatre voitures dans les neuf premières, véritable tour de force qui souligne et rappelle celui des Ardennes l'année dernière.

Belle course également de la Bayard Clément de Garcet.

A l'heure où j'écris ces lignes, tous les gagnants, je dirais presque tous le placés, sont sur Michelin et les pneus de Bibendum, comme les jantes amovibles font encore une râfle complète en enlevant les neuf premières places.

Voilà un joli début de saison !

Et maintenant que faut-il conclure de cette course ? Nous l'avons déjà dit hier, et ce n'est point parce que trois voitures italiennes finissent en tête qu'il faut s'en dédire.

L'épreuve a une haute portée, parce qu'elle met en ligne les voitures de type connu et quasi commercial.

Ceci montre que nos rivaux ne cessent de travailler, et qu'il faut les surveiller de près. Nous aurions tort de croire que l'heure du repos a sonné, elle ne sonne jamais et l'avenir est à ceux qui veillent.

Un concorrente ai rifornimenti





REGG

della

DISPOSIZIONI GENERALI

Art. 1. — La *Targa Florio* sarà corsa la seconda domenica di maggio, in un circuito di 400 a 500 chilometri in Sicilia.

Art. 2 — La Corsa è aperta:

a) a tutte le vetture mosse da motori a 4 cilindri del tipo detto a quattro tempi il cui alesaggio sia compreso fra un minimo di m/m 120 ed un massimo di 130.

b) a tutte le vetture a sei cilindri, il cui alesaggio sia compreso fra un minimo di 90 m/m ed un massimo di 107 m/m.

Art. 3. — Il peso di ciascuna vettura è determinato in K. 1000 per un alesaggio di 120 m/m per cilindro.

Per gli alesaggi superiori e sino al massimo di 130 m/m, saranno richiesti 20 Kg. in più per ciascun millimetro dei motori con 4 cilindri, dei motori con 6 cilindri 22 Kg. in più per m/m oltre ai 90 e sino ai 107 m/m.

Il peso della vettura proporzionato all'alesaggio è il peso minimo che essa potrà avere. Questo peso si riferisce alla vettura completa con olio e grasso nel motore, nel cambio di velocità e del differenziale: le cassette dei ferri ed accessori, ed i serbatoi della benzina, acqua ed olio si computano a vuoto. Per conseguenza, ciascun concorrente non dovrà per la pesata, che vuotare tutti i serbatoi, togliere i ferri ed accessori dalle cassette, levare le gomme di ricambio ed accusare sulla *bascule* un peso che sia almeno uguale a quello corrispondente all'alesaggio.

Nel caso in cui una vettura iscritta abbia un alesaggio inferiore a quello determinato dal presente regolamento, le sarà data la partenza, ma dovrà però avere un peso minimo di Kg. 1000.

Art. 4 — I rifornimenti saranno fatti alle Tribune, con l'aiuto del personale delle marche iscritte. Un secondo posto di rifornimento, limitatamente per pneumatici, sarà impiantato lungo il Circuito.

Art. 5. — Ogni vettura dovrà pagare una tassa di L. 100, quale contributo di spesa per la costruzione dei posti di rifornimento.

Art. 6. — Le vetture della larghezza superiore a m. 1,80, non potranno prendere parte alla corsa.

Art. 7. — Lo scappamento è libero, però i Commissari esigeranno e faranno rigorosamente osservare, che esso sia rivolto in dentro ed al disotto della vettura, in modo da non sfiorare la strada e sollevare della polvere, o disturbare i cronometristi.

Art. 8. — Le responsabilità penali di qualunque natura e per qualsiasi causa resteranno a carico dei concorrenti, che le avranno determinate.

Art. 9. — In caso di forza maggiore, la corsa potrà essere ritardata d'un giorno, e ciò sulla decisione dei Commissari della gara.

Art. 10. — Oltrechè dalle speciali disposizioni del presente regolamento, la corsa è retta dal regolamento di corsa dell'A.C.I.

ISCRIZIONI

Art. 11. — Il diritto d'entrata è di L. 1000 per vettura.

Le iscrizioni non saranno riconosciute valide, se non saranno accompagnate dal pagamento del suddetto diritto, e si ricevono soltanto dal *Comitato per l'incremento Feste e Riunioni Sportive*, in Palermo.

Art. 12. — Nessuna marca potrà iscriverne più di quattro vetture.

Se le iscrizioni per ciascuna marca non raggiungeranno il numero stabilito, potranno per essa iscriversi dei privati fino al compimento del numero di quattro per ciascuna marca fissato. In questo caso avranno la precedenza coloro fra i privati che iscriveranno il tipo più recente della stessa marca.

Art. 13. — Le iscrizioni si chiuderanno il 10 aprile.

Art. 14. — Tutte le domande d'iscrizione dovranno indicare:

LAMENTO

Targa Florio 1908

1°. l'alesaggio dei cilindri del motore ed il loro numero;

2°. la marca ed il tipo di ciascuna vettura.

Art. 15. — Per il fatto dell'iscrizione, il concorrente s'impegna a conformarsi alle disposizioni del presente Regolamento e alle decisioni dei Commissari.

QUALIFICA DELLA VETTURA

Art. 16. — I Commissari faranno smontare, prima della corsa, i cilindri del motore di ciascuna vettura iscritta, per verificare se le dimensioni corrispondono a quelle indicate sul bollettino d'iscrizione. Nel caso di difformità con i termini espressamente assegnati dal presente Regolamento, alla vettura così indebitamente iscritta, sarà vietato di partecipare alla corsa.

Al tal uopo le vetture iscritte, dovranno esser presentate alla Commissione speciale quattro giorni prima della data fissata per la corsa, nel luogo che sarà a suo tempo indicato.

Art. 17. — L'ordine di partenza sarà disciplinato come appresso:

Tutti i nomi delle marche saranno scritti in altrettanti bollettini ed imbussolati. Il primo nome estratto sarà quello della marca che partirà prima, il secondo quello della marca che partirà seconda e così di seguito, sino allo spoglio di tutti i bollettini. Questo sorteggio stabilirà il turno di partenza delle marche sino all'ultima vettura.

RECLAMI

Art. 18. — Tutti i reclami e le contestazioni riguardanti l'andamento della corsa dovranno essere presentati per iscritto ai Commissari ed accompagnati da un deposito di L. 100, che verrà rimborsato soltanto nel caso in cui il reclamo venga riconosciuto fondato.

I Commissari potranno sempre procedere di ufficio, emettere il loro giudizio e prendere i provvedimenti che reputeranno opportuni; in questi casi gli interessati potranno appellare alla Commissione Sportiva dell'A.C.I.

Tale appello dovrà però essere presentato ai Commissari entro le 24 ore dall'emessa decisione, accompagnato da un deposito di L. 200, che sarà rimborsato nel caso di accoglimento dell'appello medesimo.

La decisione della Commissione Sportiva dello A.C.I. è inappellabile.

Pel fatto stesso della iscrizione i concorrenti si impegnano a non portare in alcun caso le controversie avanti ai Tribunali ordinari.

PREMI

Art. 19. — Il vincitore riceverà la *Targa Florio*, che resterà di sua proprietà.

Art. 20. — I premi in danaro, il cui totale assomma a L. 30.000, saranno così assegnati:

Primo premio	L.	15.000	al primo arrivato
Secondo	»	8.000	al secondo »
Terzo	»	4.000	al terzo »
Quarto	»	2.000	al quarto »
Quinto	»	1.000	al quinto »

Art. 21. — Il Comitato concede il trasporto gratuito delle vetture da Marsiglia, Genova e Venezia a Palermo e ritorno a mezzo di piroscafi partenti a data fissa ed utile per lo studio del Circuito. Non imbarcando su di essi, i concorrenti perdono il diritto al trasporto gratuito.

Ciascuna vettura potrà essere accompagnata da due persone. Speciali bollettini per l'imbarco gratuito saranno consegnati ai concorrenti dopo la loro iscrizione.

3° Targa Florio
18 Maggio 1908
Grande Circuito
delle Madonie
3 giri Km. 446,4

1° TRUCCO
su Isotta Fraschini
in 7 49'26" 2/5
Kmh. 59,940



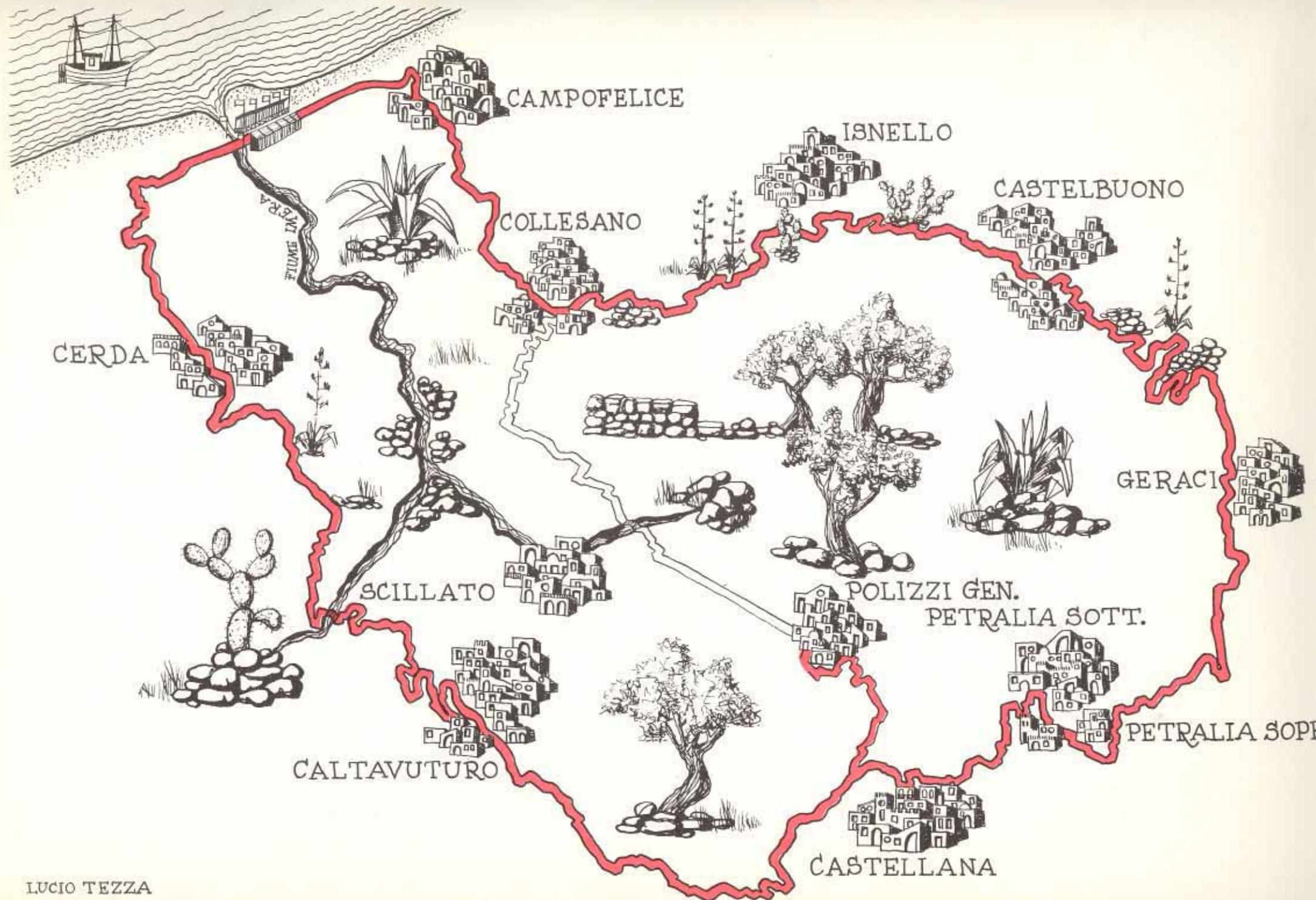
Dame e cavalieri della «Belle Époque» assistevano alle primissime edizioni della «Targa»

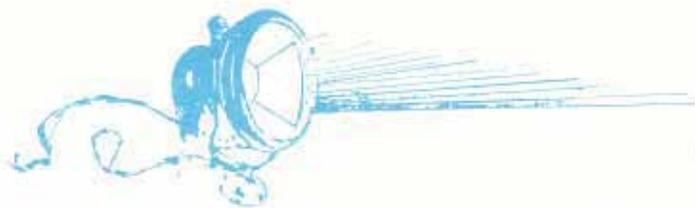
Sul rettilo di Bonfornello, mentre un concorrente raggiunge il traguardo





Ezio Castellucci: L'attesa sul circuito





TARGA FLORIO

2 MAGGIO 1909

2 maggio 1909

La quarta *Targa Florio* non è stata forse circondata dal fasto che aveva caratterizzato le tre precedenti, non mise forse in linea tutti i re del volante che aveva attirati le altre volte; ma non è, per questo, stata meno interessante.

Malgrado la tragica sventura di Messina, che teneva nel lutto la Sicilia e l'Italia, il *Comitato Panormitan* aveva voluto celebrare la prova automobilistica annuale, per non interrompere la tradizione del suo avvenimento sportivo, in attesa di giorni migliori. Se il suo splendore non fu, per tanto, incomparabile, dette tuttavia luogo ad una interessantissima competizione fra vetture di potenzialità diversa, che pure il percorso della *Targa* doveva mettere su di un piede di uguaglianza.

Si presentarono alla partenza:

1. Ciuppa	su vettura	Spa
2. Florio	»	Fiat
3. Airoidi	»	Lancia
4. Cortese	»	Spa
5. De Seta	»	Itala
6. Stabile	»	De Dion
7. Olsen	»	De Dion
8. Ribolla	»	Berliet
9. Giaconia	»	De Dion
10. Scaletta	»	Berliet
11. Baldoni	»	De Dion

La *Targa* fu disputata in un solo giro, con partenza ed arrivo alla stazione di Cerda, dove sorgevano le tribune.

Vincitore della giornata fu Ciuppa, un giovane sportman siciliano di ventitrè anni, fra gli ultimi venuti nell'automobilismo e che con la sua prima corsa riuscì al *tour de force* di classificarsi primo, con una velocità media degna dei Lancia, dei Nazzaro e di altri specialisti del difficile Circuito Siciliano.

Ciuppa ha guidato ammirabilmente, con rara maestria, e gli è occorso un reale valore per fare il Circuito in 2.43'.19", dovendo cambiare due gomme, mentre l'anno precedente Nazzaro lo aveva compiuto

in 2.33'.3", senza nessun incidente. Per un debuttante, una simile *performance* dinota delle qualità straordinarie.

Il vinto della giornata fu Florio. Considerando che questo anno la corsa non si disputava che fra amatori, Florio, che uno scrupolo aveva sempre trattenuto dal mettersi in linea in una prova della quale egli era il fondatore, aveva creduto, questa volta, di potere da buon sportman, difendere la sua *chance*. Egli aveva portato nella sua corsa quel giovanile entusiasmo che lo caratterizza; aveva scelto con cura una Fiat per correre, poichè era in grado di apprezzare le reali qualità della celebre marca. Fu battuto per un minuto. Si applaudiva alla bella corsa del vincitore, ma il pubblico avrebbe forse preferito veder guadagnare l'apostolo dello sport, l'iniziatore della gioventù siciliana alle emozioni dell'automobilismo. Però fu bene che Florio non riuscisse vincitore, soccombendo in una maniera così poco dissimile dalla vittoria. Il mondo è cattivo, e con Florio vincitore, si sarebbe potuto pensare che la corsa era stata organizzata per preparargli un trionfo, da coloro che non conoscono il suo temperamento di vero sportman.

Ho detto che la *Targa* metteva in linea vetture di forza diversa. Perciò è giusto felicitarsi con due concorrenti, che se non hanno preso dei posti d'onore, hanno tuttavia fatto una corsa superba. Uno è Airoidi, che si piazza terzo con una Lancia di 90 di alesaggio; l'altro è Olsen, che con una piccola De Dion a 2 cilindri di 80, batte di molto vetture più possenti della sua.

Anche Stabile con un'altra De Dion, dimostrò le buone qualità della marca francese e se la ormai vecchia Itala 4 cilindri non fu all'altezza dei tipi posteriori della gloriosa marca italiana, non fu colpa di De Seta, che seppe trarne il migliore partito possibile.

L'organizzazione del Circuito fu perfetta. Il *Comitato Panormitan* ci ha, del resto, abituati a questi miracoli; e se quest'anno non è stato dei migliori per lo sport automobilistico, si deve esclusivamente alla tragica sventura di Messina, che vela ancora di tristezza qualunque sorriso della incantevole perla del Mediterraneo.

4° Targa Florio
2 Maggio 1909
Grande Circuito
delle Madonie
giro Km. 148,823

1° CIUPPA
su Spa
in 2 43'19"
Kmh. 54,780



Vincenzo Florio e Donna Amina di Montereale prima del « via » alla 4ª « Targa »



Giuppone, su Peugeot, in corsa.



Vincenzo Florio e Donna Amina di Montereale prima del « via » alla 4^a « Targa ».

CARNET **A C I** **F I A**

*il più completo indispensabile
per chi vuole viaggiare senza
preoccupazioni!*

VI DA DIRITTO

alle seguenti prestazioni

- 1 Lettera di credito.
- 2 Consulenza tecnica in caso di incidente o guasto meccanico.
- 3 Consulenza giuridica in caso di incidente.
- 4 Buono per soccorso stradale all'estero.
- 5 Buono rimborso spese spedizione pezzi di ricambio.
- 6 Rimpatrio autoveicolo.
- 7 Rimpatrio roulotte.
- 8 Buono per il rimborso dei diritti doganali in caso di furto senza ritrovamento o distruzione del veicolo.
- 9 Buono per il rimborso di spese di ambulanza.
- 10 Buono rimborso spese mediche e ospedaliere.
- 11 Buono per il rimpatrio di feriti e non feriti.
- 12 Buono per accompagnamento feriti con infermiere.
- 13 Polizza A.L.A. di assistenza Legale e Peritale.
- 14 Buono per il rilascio, con lo sconto del 15%, di una polizza A.L.A. di assistenza Legale e Peritale, valida per l'Italia.

**Il Carnet viene rilasciato agli auto-
mobiliti Soci dell'A.C.I. dagli A.C.**

e dalle agenzie SARA - ALA

BANCO DI SICILIA

ISTITUTO DI CREDITO DI DIRITTO PUBBLICO
Patrimonio L. 17.131.363.000

Presidenza e Direzione Generale in Palermo

Ufficio di Rappresentanza in Roma

Sedi in AGRIGENTO, ANCONA, BOLOGNA,
CALTAGIRONE, CALTANISSETTA, CATANIA,
ENNA, FIRENZE, GENOVA, MESSINA,
MILANO, PALERMO, RAGUSA, ROMA,
SIRACUSA, TERMINI IMERESE, TORINO,
TRAPANI, TRIESTE, VENEZIA.

240 Succursali ed Agenzie

Uffici di Rappresentanza a Bruxelles,
Copenaghen, Francoforte sul Meno,
Londra, New York, Parigi, Zurigo.

**AZIENDA BANCARIA E SEZIONI DI CRE-
DITO AGRARIO E PESCHERECCIO, MINE-
RARIO, FONDIARIO, INDUSTRIALE, PER
IL FINANZIAMENTO DI OPERE PUBBLICHE
E DI IMPIANTI DI PUBBLICA UTILITA'.**

Le cartelle fondiarie, le obbligazioni
ed i buoni fruttiferi emessi dal Banco
di Sicilia rappresentano un sicuro
e vantaggioso investimento.

Corrispondenti in tutte le piazze d'Italia
e nelle principali del mondo

TUTTE LE OPERAZIONI DI BANCA E DI BORSA

TARGA FLORIO - 2 Maggio 1909

Numero della vettura	PARTENTE	MACCHINE	Ora di partenza	Calteveturo		Petràlia		Geraci		Isnello		Traguardo	Tempo impiegato
1	Florio	Fiat	9. 40'	10. 14' 34'	10. 53' 39'	1. 13'	11. 47'	12. 24' 19" 1/2 42'	2. 2'	2. 44' 19" 1/2	2. 44' 19" 1/2		
2	Airoldi	Lancia	9. 50'	10. 27' 37'	11. 7' 40'	1. 17'	11. 19' 12'	12. 45' 25" 45'	2. 10'	2. 55' 25"	2. 55' 25"		
3	Ciuppa	Spa	10	10. 32' 32'	11. 8' 36'	1. 8'	11. 22' 14'	12. 43' 19" 1/2 50'	1. 22'	2. 43' 19" 1/2	2. 43' 19" 1/2		
4	Ribolla	Berliet	10. 10'	10. 58' 48'	11. 45' 47'	1. 35'	11. 57' 12'	13. 47' 57" 1/2	1. 47'	3. 37' 57" 1/2	3. 37' 57" 1/2		
7	De Seta	Itala	10. 20'	11. 4' 44'	11. 52' 48'	1. 32'	12. 5' 13'	13. 41' 56" 44'	1. 45'	3. 21' 56"	3. 21' 56"		
14	Cortese	Spa	10. 30'	11. 8' 38'			12. 5'	13. 50' 40" 2/3	1. 35'	3. 20' 40" 2/3	3. 20' 40" 2/3		
16	Scaletta	Berliet	10. 40'	11. 27' 47'	12. 20' 53'	1. 40'	13 40'		2. 20'				
17	Stabile	De Dion	10. 50'	11. 37' 47'	12. 27' 50'	1. 37'	13. 12' 45'	14. 21' 32"	2. 22'	3. 31' 32"	3. 31' 32"		
18	Baldoni	De Dion	11										
19	Olsen	De Dion	11. 10'	11. 57' 47'	12. 45' 48'	1. 35'	13. 51'	14. 44' 55" 2/3 53'	2. 41'	3. 34' 55" 2/3	3. 34' 55" 2/3		
20	Giaconia	De Dion	11. 20'	12. 16' 56.	13. 13' 57'	1. 53'	13. 33' 20'	15. 18' 46" 2/3	2. 13'	3. 58' 46" 2/3	3. 58' 46" 2/3		

Il Cronometrista: LUCIO TASCA

LA VITTORIA DELLE « PEUGEOT »

LE PARTENZE

Alle 8.30 quando giungo alla stazione di Cerda, trovo il tempo parato per la circostanza e la tribuna pubblica rischiarata da tre visi femminili: quello d'una gentile signorina, quello d'una signora dell'aria provinciale avvolta tristemente in un ampio velo, infine quello d'una demi-mondaine.

Sullo stradale, che si snoda davanti l'angusto spazio riservato al pubblico, il vento insegue furiosamente nubi enormi di polvere.

La prima macchina una Sigma montata da De Prosperis è partita. Aspettando che parta la seconda conto gli uomini sperduti nella solitudine della tribuna. Le donne, l'ho già detto, sono tre. Gli uomini siamo sedici tra i quali tre agenti di questura, due carabinieri, tre ferrovieri.

Molte bandiere svolazzano da due o tre corde stese a segnare il punto del traguardo. Sotto a esse nello stradale polveroso si muovono dinoccolatamente una trentina di persone. Sono sportmans, chauffeurs, meccanici con a braccio i soliti distintivi e sono anche carabinieri e guardie campestri dei vicini con i vecchi fucili a tracolla. Parte un'altra vettura una Fiat guidata da Craviolo e poi corrono altri dieci minuti d'attesa.

Di fronte alla tribuna è il quadro dei tempi entro una cornice di foglie e arance invecchiate dal tempo e dalla polvere. Le sue linee ricordano la sagoma d'una ghigliottina non vi mancano che la lunetta e la mannaia. Ad ogni partenza si solleva dallo stradale un nuvolo di polvere entro cui scompare la macchina con i suoi uomini. La polvere si innalza nell'aria vorticosamente, invade i campi, abbraccia nelle sue spire tutte le cose intorno. A certi momenti non si vede più lontano di dieci metri e si soffoca.

Nelle colline di fronte sono sparsi i gruppi di curiosi mescolati agli animali pascolanti e alle spighe di grano. Giungono da loro ogni momento grida altissime che non si capisce se siano di gioia.

L'uno dopo l'altro partono Giuppone il quale guida una delle 3 Peugeot, poi Niki, pseudonimo forse giapponese o indostanico sotto il quale si cela il figlio del Marchese De Seta con una Spa, poi la rubiconda e allegra Saccoia di Olson sopra una Lancia, poi ancora Cariolato con la Franco, poi Boillot e Goux con le altre due Peugeot. Degli altri iscritti c'è Irano, Sandonnino e Wagner non si sono presentati. Giaconia si è ritirato. Sul quadro dei tempi uno dei commissari segna con la matita blu l'ora delle singole partenze svoltesi dalle 8.30 alle ore 9.40. A lunghi intervalli sono giunti una paio di treni ma sarebbe esagerato dire che abbiano portato sul luogo una mezza dozzina di persone. Verso le ore 10 giunge una signora seguita da due figlie questo accresce il numero delle donne presenti allo spettacolo della polvere errabonda ma per poco poichè la signorina già notata non tarda a rifugiarsi in una automobile con

gli occhi involontariamente bagnati di lacrime.

Si sente frequentemente il tonfo delle arance che il vento fa cadere sull'impalcato.

LE FASI DEL PRIMO GIRO

Qualche notizia tecnica. Ciò non farà dispiacere al pubblico che non c'è, il quale generalmente non ha molta familiarità con il significato tecnico e con le peculiarità non sempre chiare di queste gare dello sport. I combattenti d'oggi mirano a tre distinti premi: la Targa Florio per le grandi vetture, la coppa delle vetturette per queste ultime e la coppa dello Sport Club per le une e le altre. Ciò stabilito è bene anche sapere che alla Targa Florio concorrono De Prosperis, Craviolo, De Seta, Olsen, Cariolato, alla coppa delle Vetturette i tre corridori della Peugeot cioè Giuppone, Boillot, Goux a quelli dello Sport Club tutti quanti eccetto Cariolato. Naturalmente sull'alesaggio che io non saprei dire proprio cosa sia v'ha compensazione fra le piccole e le grosse macchine in gara. La coppa delle vetturette essendo stata vinta due volte di seguito dalla Casa Peugeot le sarà quest'anno necessariamente e definitivamente aggiudicata cosa questa che ognuno capisce facilmente. Giungono le prime notizie dai paesi del circuito. La corsa procede vivamente da parte delle tre azzurre vetturette che tengono i migliori tempi. A Petralia han fatto Giuppone 1 ora e 15 minuti. Boillot 1 ora e 14' Goux 1 e 16'. Dopo di esse vengono Cariolato con 1.18', Niki con 1.48', Olesen con 1, 53, De Prosperis con 2.0, Craviolo è rimasto per via tra Cerda e Caltavuturo. Si dice che abbia qualcosa sgonfiato, ma corre anche voce che si sia sfracellato in qualche burrone. Di certo non c'è che la partenza di un'automobile di soccorso verso il luogo dell'incidente. Il vento si fa sempre più impetuoso, spazza lo stradale, squassa violentemente le tribune che pare da un momento all'altro vogliano soccombere, cade qualche goccia di pioggia che sarebbe innegabilmente benefica se si rovesciasse più abbondante. Alle ore 11.27 precise il quadro dei tempi ci comunica che Giuppone ha già oltrepassato Campofelice. L'ansia diviene generale tra i 19 spettatori della tribuna che lasciano le seggiole e prendono una posizione per l'immaneabile cinematografia. Echeggia un colpo di cannone già preannunziato dalla consueta nuvoletta visibile a distanza sul cielo grigio. Gli sguardi di tutti sono sulla curva dello stradale in capo al quale appare poco dopo la vettura in corsa. Il vento le manda contro un così denso turbine di polvere che non la vediamo più se non quando rapidissima passa davanti la tribuna per nascondersi immediatamente dopo nella fosca nuvola di terriccio che solleva al suo passaggio. Ha impiegato 2 ore, 42' e 3/4 a compiere il primo giro superando il record di Sizaire che copri un giro del circuito stesso in ore 2 e 58. La Peugeot trionfa.

Si sa infatti che Boillot è passato da Collesano in ore 2.23 con 6 minuti di vantaggio su Giuppone.

5ª Targa Florio
15 Maggio 1910
Grande Circuit
delle Madonie
2 giri Km. 297,6
1º CARIOLATO
su Franco
in 6 20'47" 2/5
Kmh. 46,980

L'attesa, fatta noiosa dall'implacabile rovesciarsi della polvere sugli abiti, sui cappelli, sui baffi, sulle ciglia, è risvegliata da questi risultati parziali, dai quali si ricava lo straordinario vantaggio delle piccole vetture sulle grosse.

Ben presto, alle 12.30 giunge Boillot, il quale supera con meravigliosa agilità i due o tre virages vicini al campo, suscitando ammirazione. Ha messo ore 2.39'8" nel primo giro. Ciò fa ricordare che Nazaro con la sua potente Fiat ha impiegato in un giro ore 2.33 e il raffronto non fa che accrescere lo stupore destato dalla corsa vertiginosa e pur così regolare delle tre vetture che la casa francese ha mandato per la conquista definitiva della coppa.

Poco dopo sappiamo che l'altra Peugeot, pilotata da Goux è giunta a Collesano in 2.27.

LE PEUGEOT IN PREVALENZA

Il vento non trionfa meno delle Peugeot. Sembra di essere a Mondello, con questo in peggio che qui la polvere è insopportabile. E' ormai in tutti un vivo senso di stanchezza, di oppressione e si attende con impazienza la fine per fuggir via.

Cariolato con la rossa sua macchina passa il traguardo col naso insanguinato, rallenta e si ferma davanti la piccola baracca del rifornimento. Appare tranquillo, ma nel suo viso è un leggero turbamento quando gli dicono i tempi compiuti dalle Peugeot, benchè ciò non gli tolga la sicurezza, che ormai è in tutti, di vincere la targa. Ha compiuto il primo giro in ore 2.59'59".

Intanto vien segnalata la Peugeot di Goux, la quale non tarda a oltrepassare il traguardo con rapidità. Ma si ferma anch'essa al rifornimento, ciò che le fa perdere qualche minuto. Il suo tempo è di ore 2.43'53". Occupa, dunque, il terzo posto.

E infine giungono gli altri, De Prosperis, che ha messo ore 4.2'6" e Olsen, che passa davanti lo stecato con i capelli al vento avvolto nella polvere come un semidio infuriato. Ha fatto ore 3.28'1".

Del giapponese Niki si apprende che trovasi in panna in contrada « S. Nicasio », dopo Castelbuono.

Così il secondo giro è iniziato. Oramai appare manifesta la prevalenza delle 3 Peugeot, che difficilmente potranno essere lasciate dietro dalle grosse vetture superstiti. Cariolato non potrà che guadagnare un posto, passando dal quarto al terzo. Quanto a De Prosperis e Olsen sarà troppo se compiranno il secondo giro in tempo massimo. Aspettando gli arrivi che fare?

Nella tribuna il numero degli spettatori è quasi invariato. Quindici uomini, di cui 3 ferrovieri che han lasciato al suo meritato riposo il loro merci davanti la stazione e tre donne. Fra le quali però non è più la demi-mondaine, che si è ricoverata sotto la piccola tenda del ristorante. Qui sono raccolte una dozzina di persone attorno ad una granita di limone da dieci centesimi, che vien pagata invece 60.

Il botteghino delle tribune somma gli introiti della giornata. Mi vien detto a un orecchio che han incassato 26 lire. Ma non potrei assicurarlo.

Intanto sulla tavola dei tempi si rincorrono le cifre. Esse parlano sempre della impreveduta corsa delle tre Peugeot, l'unica cosa questa che ha dato qualche interesse alla giornata.

Nel secondo giro a Castellana sono giunti Giuppone in ore 3.41, Boillot in 3.42, Goux in 3.46, Cariolato in 4.11. Giuppone arriva a Petralia in 3.56, Boillot anche lui in 3.56, Goux in 4, Giuppone

giunge a Castelbuono in 4.35, Boillot in 4.32, Goux in 4.40.

E' sorprendente veramente senza riscontri di questa regolarità di tre vetture sorelle in un circuito così difficile, così pieno di ripide discese, di salite faticose, di curve pericolose nel quale essi si lasciano dietro la potenti macchine da corsa.

Vero è che queste ultime sono macchine di privati e non portano perciò nella lotta i colori di alcuna casa costruttrice, ma tuttavia sorge spontaneo il raffronto con i migliori risultati degli anni scorsi. Ho detto già che oggi che le tre piccole Peugeot han superato di molto il record detenuto da Sizaire sul medesimo circuito, ma è facile comprendere quanto vertiginosa sia stata la loro corsa quando si ricordi che per le grosse macchine il record del giro appartiene a Nazaro, con ore 2.33 e oggi Boillot lo ha quasi raggiunto con il suo magnifico primo giro.

VERSO LA FINE

Corriamo, per fortuna, verso la fine dell'avvenimento, ahimè quanto diverso dalle prime volte, allorchè la verde spianata di Bonfornello radunava la folla più varia e festosa e sul lungo rettilineo rotolavano nella più pazza e spaventevole delle corse le più potenti vetture dei più audaci campioni dell'automobilismo europeo!

Al confronto, ora pare di assistere alla parodia d'una corsa automobilistica. E se non fossero quelle tre indiatolate Peugeot quale disinganno per i presenti, ancorchè pochi! Perchè le grosse vetture oggi hanno dato la più meschina prova di se.

Ma tiriamo via.

Sono di poco trascorse le 2 quando Giuppone vien segnalato da Campofelice. Dopo 5 o 6 minuti spara il cannone e subito dopo la sua macchina appare lontana, supera rapidamente le ultime curve e vola oltre il traguardo. Il quadro da il tempo compiuto: ore 5.25'35".

Come per incanto è in questo momento cessato il vento turbinoso della mattina, così che la dimora nel campo è divenuta meno uggiosa.

Ormai entro il recinto delle tribune accede chi vuole liberamente. E vi accedono infatti alcuni monelli, che han passato la giornata scorazzando per i vicini giardini in cerca di limoni caduti.

Alle 2 e 55 giunge Boillot, impiegando ore 5.20' e 45 secondi.

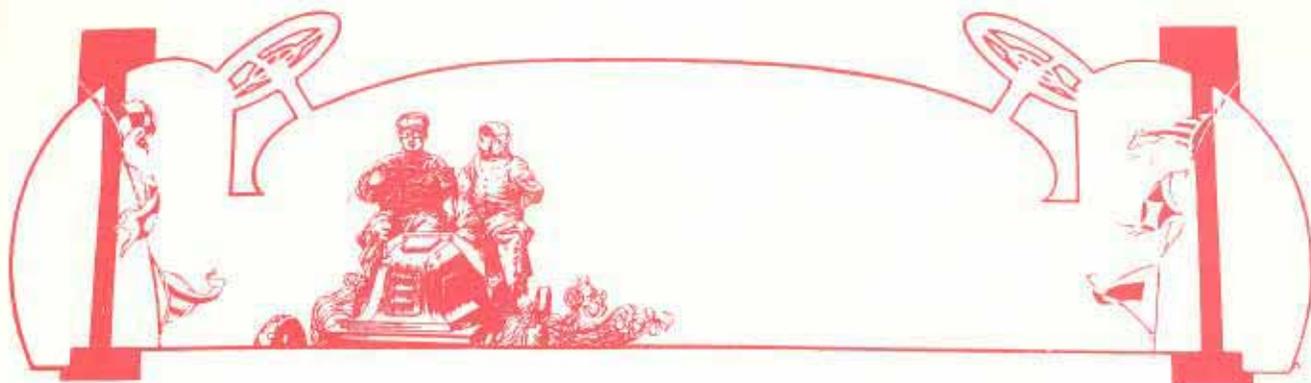
Dopo di che il vento torna ad infuriare, trascinando seco qualche goccia di pioggia. I presenti fuggono in cerca d'un riparo.

Passano altri 25 minuti e giunge il terzo della equipe Peugeot, Goux, il quale ha impiegato ore 5.31'25".

E finalmente, alle 3.45 arriva anche Cariolato, il quale ha messo 6 ore e 20 minuti, molto come si vede in confronto ai tempi raggiunti dalle tre vetture.

E oramai l'interesse della giornata è finito. Non si parla più nemmeno di De Prosperis e di Olsen, rimasti lungo la via.

Le poche automobili private avventurate fino a Cerda son partite. Un treno fermo da mezz'ora alla stazione fa facilmente il vuoto nel campo. Nelle tribune non più che pochi questurini e carabinieri e una quantità di ragazzi che, entrati liberamente, si son dati a lanciarsi sulle teste le arance dei festoni.



6^a TARGA FLORIO SUL CIRCUITO DELLE MADONIE

Come si prevedeva, un pubblico numeroso accorse alla stazione di Cerda, ad assistere alla gara automobilistica di quell'anno che offriva grande interesse, sebbene figurava una lotta fra case costruttrici di pneumatici, quali la Michelin e la Continental che avevano offerto rilevanti premi ai vincitori della gara.

Le iscrizioni ammontavano a diciassette ed erano fatte in maggior parte fra gli *amateurs* e *sportsmen* più noti.

Il tempo che nella mattinata s'era mostrato buono, cominciò a minacciare un acquazzone, pur nondimeno il pubblico giungeva sempre e si disponeva a guardare la fila delle macchine disposte per la partenza e confortate da un buon numero di meccanici che si aggiravano dandovi gli ultimi ritocchi, quasi volessero trasfondervi la loro brama di vittoria.

Si avvicinano le ore 6, momento della partenza, e l'ansia comincia a far palpitare i cuori della gente. I commissari della corsa e il cronometrista cavalier Lucio Tasca, pigliano il loro posto. La prima vettura è una Alfa guidata dal meccanico Campari e che al *via* rituale, s'abbandona alla corsa, seguita dagli applausi della gente esultante.

Le partenze avvengono puntualmente, con la massima precisione, a 10 minuti d'intervallo e le macchine sfilano, mentre il pubblico nota le caratteristiche d'ogni macchina e d'ogni corridore e azzarda le previsioni più disparate.

Nella lunga attesa del primo giro si gustano le fasi svariate dei corridori nella corsa, date dal quadro dei tempi che funziona ottimamente.

Il rumore della bomba esplosa sull'alto della collina, annunziante l'arrivo d'un corridore, fa precipitare la folla che s'ammassa.

E' Franchini che si ferma di botto al rifornimento, e di volata riparte per secondo giro.

E dopo di lui s'assiste al passaggio degli altri corridori di cui taluni procedono senza fermarsi.

Un furioso acquazzone si riversa durante il secondo giro. Franchini mantiene il suo posto, ma presto viene annunziata la sua fermata a Caltavuturo per un ribalzo che fortunatamente non gli produsse alcun male.

Al terzo giro son pochi coloro che si disputano ancora la vittoria, giacchè parecchi hanno subito una panne e altri stimano bene di ritirarsi credendo di non poter continuare.

Ceirano, liberatosi dai rivali pericolosi, avanza e minaccia di guadagnare il primo posto e infatti vi riesce, giungendo accolto da una calorosa ovazione.

Egli che ha impiegato a compiere i tre giri ore 9, 32', 22" 2/5 è stato dichiarato primo nella classifica; vincitore della Targa e del premio Continental.

Festeggiati arrivano pure il conte di Soldatenkoff su Mercedes, classificato 3°. Cortese su Lancia classificato 2° e Tamagni su Ford ammirato da tutti in maniera speciale.

6^a Targa Florio
14 Maggio 1909
Grande Circuito
delle Madonie
3 giri Km. 446,4
1° CEIRANO
su Scat
in 9 32'22"
Kmh. 46,870

Un concorrente sui tornanti delle Madonie



Cercherò di ricordare e raccontare alla nuova generazione di giovani sportivi ed attivi organizzatori qualche aneddoto riferentesi al primo ed al secondo Giro di Sicilia per la Targa Florio 1912 e 1913.

In quell'epoca il percorso del giro costituiva una assoluta novità; nessuna altra corsa era stata mai effettuata sopra un circuito di 1000 chilometri e l'organizzazione, grazie alla buona volontà di tutti, alla educazione ed alla comprensione dei buoni siciliani, riuscì facile e perfetta.

Dal 1906 1° anno della Targa Florio sulle Madonie al 1913 anno di fondazione dell'Automobile Club di Sicilia, funzionò per l'organizzazione di tutte le manifestazioni sportive il Comitato Panormitan, fondato da un gruppo di volenterosi sportivi e dal quale fui nominato presidente.

I due giri dei quali parlo furono organizzati con pochissimi mezzi. Lettere ai Sindaci, formazioni di piccoli comitati, in ogni paese traversato, incaricati per le segnalazioni stradali ai concorrenti, di giorno con striscioni e bandiere, di notte con fanali improvvisati di carta e torce a vento. Le strade rimasero quelle che erano, polverose con pietrisco e relative *ingarrature*. Mi ricordo che quando Ernesto Ceirano venne a prendere conoscenza dello stato delle strade 6 mesi prima del giro mi disse: « Verrò giù con una macchina che cascando da un terzo piano non si sfasci. »

Eppure tutto funzionò alla perfezione senza il minimo incidente.

Non pensai mai allora che assumevo l'alta carica di organizzatore, direttore di corsa e di segretario della manifestazione; tutto si faceva allora alla buona nella nostra famiglia sportiva con la massima semplicità.

Per la propaganda in Italia collaborarono: la Gazzetta dello Sport, la Stampa di Torino, il Corriere della Sera, il Giornale d'Italia, il Mattino di Napoli e per l'estero l'Auto di Parigi; fotografo ufficiale era Meurice che da Parigi diramava le fotografie della sua Agense Rapid a tutti i giornali del mondo.

In questi miei ricordi mi rivolgo in modo particolare a quel bel tipo del mio caro nipote Raimondo così pieno di vitalità, esuberante, lavoratore appassionato e tenace, intraprendente, infaticabile, qualche volta agitato ma sempre per far meglio per riuscire nel suo intento e veramente ammirevole pel suo senso organizzativo.

A 36 anni di distanza sono rimasti purtroppo in pochi coloro che ricordano la partenza del Primo Giro di Sicilia.

Il « via » per lo svolgimento dei 1000 chilometri del nostro magnifico ed incompara-



RICORDI DI VINCENZO FLORIO

bile percorso veniva dato nel cortile del palazzo Villarosa reso allegro dal rombo di parecchie decine di macchine in mezzo alla cornice di verde di alberi magnifici secolari oggi disgraziatamente abbattuti.

Rombano i motori; i classici Cronometristi Lucio Tasca e Girolamo Petrulla sono pronti. Niente parabrezza, niente parafanghi sulle vetture, solo qualche esemplare di parafango in latta o tela. Invenzione questa che doveva apportare una infinita serie di guai a chi l'aveva adottata.

Un corridore lombardo alla partenza è circondato da un grupeptto di amici che non l'hanno mai lasciato solo e che nei momenti che precedono il « via » lo incitano, lo incoraggiano e stanno a guardarlo come si guarda una innamorata.

Lo abbiamo saputo poi: era un gruppo di creditori ai quali il corridore aveva assicurato di essere un gran guidatore assolutamente sicuro di vincere la corsa e perciò di pagarli. E quei crudeli disgraziati lo avevano finanziato di tutto punto, benzina, gomme (ne occorreavano allora per lo meno sei di scorta), viaggi, albergo, vitto. Per partire, partì, ma si limitò ad arrivare a Messina, tagliò la corda, passò lo stretto ed i

7^a Targa Florio
26 Maggio 1913
Giro della Sicilia
Km. 965

1° SNIPE PEDERINI
su Scat
in 24 37'19" 4
Kmh. 42,643

creditori rimasero ad aspettarlo a Palermo.

E ricordo ancora un concorrente che volle iscriversi con uno pseudonimo (ottenne per ciò la necessaria autorizzazione della A.C.I.). Un gran segreto era il suo nome, un mistero profondo. La madre non doveva sospettare che il figlio correva, così diceva il corridore. Ma qualcuno mi assicurò che era orfano, alla partenza un enorme paio di occhiali Merioviz nascondevano la sua faccia. A Catania aveva amici che potevano riconoscerlo e questo non doveva essere se non la mamma... Senonchè poche ore dopo la partenza un ufficiale giudiziario si presentò alla sede del Comitato Panormitano perchè doveva sequestrare la macchina. Io non volli tradire un segreto che potevo anche considerare d'ufficio e telegrafai ad Agrigento da dove l'X passò in gran ritardo.

Avvertito del pericolo, voltò strada, passò lo stretto e proseguì per Milano. Ed io rimasi alle prese con l'ufficiale giudiziario il quale con insistenza degna di miglior causa voleva per forza sapere dove era andato a finire l'uomo misterioso.

Ricordo un concorrente francese il quale a Santo Nicola travolse un bambino credendo di averlo ucciso, si fermò poco dopo, comprò colori e pennelli, fece scomparire il proprio numero dal cofano e dal radiatore e proseguì per lo stretto che traversò insalutato ospite.

Dopo un mese da Parigi si fece vivo ed avendolo io assicurato sulla sorte del bambino che fortunatamente era guarito rispose ringraziando per la notizia, inviando una somma.

L'inglese Snipe, che vinse questo primo giro di Sicilia su una Scat italiana impiegando a effettuare i 1000 chilometri ore 24,37 alla media oraria di Km. 42,648, giunto a Sciacca era talmente stanco da doversi fermare per dormire due ore, ed il meccanico dovette tirarlo per i piedi. Proseguì ed arrivò primo.

Nel giro del 1913 ad Agrigento le macchine dovevano fare una sosta di 5 ore per neutralizzazione. Io non correvo. Il mio amico Marsaglia, allora proprietario dell'Aquila Italiana, correva con una macchina che aveva espressamente costruito. Arrivato ad Agrigento era molto preoccupato perchè doveva ripartire alle due del mattino ed aveva i fari guasti (ad acetilene a quel tempo). Siccome quelli della mia macchina da turismo erano identici ai suoi prendemmo gli opportuni accordi per potere effettuare il cambio a un punto prestabilito dopo il traguardo di partenza. Il mio meccanico avrebbe aiutato il suo nel cambio.

Ma Marsaglia, uomo imprudente, nella foga della corsa non si fermò contando sull'aiuto della luna. Camminò così nel buio della not-

te. Finì secondo dopo Nazzaro e perdette la corsa per non aver approfittato del mio aiuto.

Nel '12 io correvo con Guido Airoldi; avevamo una Mercedes 60 HP. a 4 posti. Con noi c'era C. Ravetto e Nino Sofia; avevamo stabilito che io dovevo condurre da Palermo a Messina. Poi Guido da Messina a Siracusa. Ma, essendo andati benissimo sino a Messina, Guido volle che io proseguissi. Io mi lasciai erroneamente persuadere, senonchè arrivati a Milli tra Messina e Catania per uno strano effetto di luce non mi accorsi di uno di quei cunettoni che oggi non esistono più, il quale traversava la strada. Camminavamo sui binari del tram ed io non ebbi il tempo di spostarmi a sinistra e continuai diritto sulle rotaie che per oltrepassare la cunetta non poggiavamo sul terreno ma passavamo per aria sostenute da puntelli. Potete pensare quello che accadde. Le ruote anteriori entrarono nel fosso e l'assale urtò con il bordo della cunetta. Guido, dando col piede quel colpo di freno immaginario che danno in simili circostanze tutti i guidatori che non tengono il volante sfondò la tavoletta su cui puntava i piedi; Sofia volò via dal suo sedile, passò sulla mia testa e rimase sul cofano in mezzo ai fari tagliandosi il naso.

Io, urtato violentemente da Sofia nel suo volo, diedi una gran testata sul volante. Il solo Ravetto piccolo e tarchiato rimase aggrappato al suo posto.

Dovemmo la nostra salvezza alla solidità della Mercedes che io mi affrettai a spedire da Mili stesso alla fabbrica a Stutgard e che mi fu restituita come nuova.

Al caro Sofia un mese dopo l'accaduto, mentre si pettinava, scappò di mano il pettine che gli cadde sul naso riaprendogli la ferita.

Fu un vero peccato quell'incidente perchè quella Targa potevamo vincerla davvero Guido ed io.

Un'altra occasione mi scappò. Fu l'anno che vinse Ciuppa sulle Madonie. Io arrivai secondo col distacco di un solo minuto. Nei pressi di Castelbuono mi ero fermato per spremere — come dicono gli inglesi — il limone. Si vede che la Targa non doveva tornare neanche per una volta al donatore.

Ma se a me non fu dato ottenere l'ambito trofeo, è comprensibile il mio vivo desiderio che mio nipote Raimondo, nel quale vedo il continuatore della mia passione sportiva, possa ottenere quella vittoria che a me due volte sfuggì e mi auguro che egli si prepari sempre molto seriamente mettendo tutti gli atouts dal suo lato e che il successo coroni il suo lavoro ed il suo entusiasmo anche nel campo organizzativo.

Vincenzo Florio



 Km. 965
 Km. 1080



GIRO DI SICILIA KM. 965

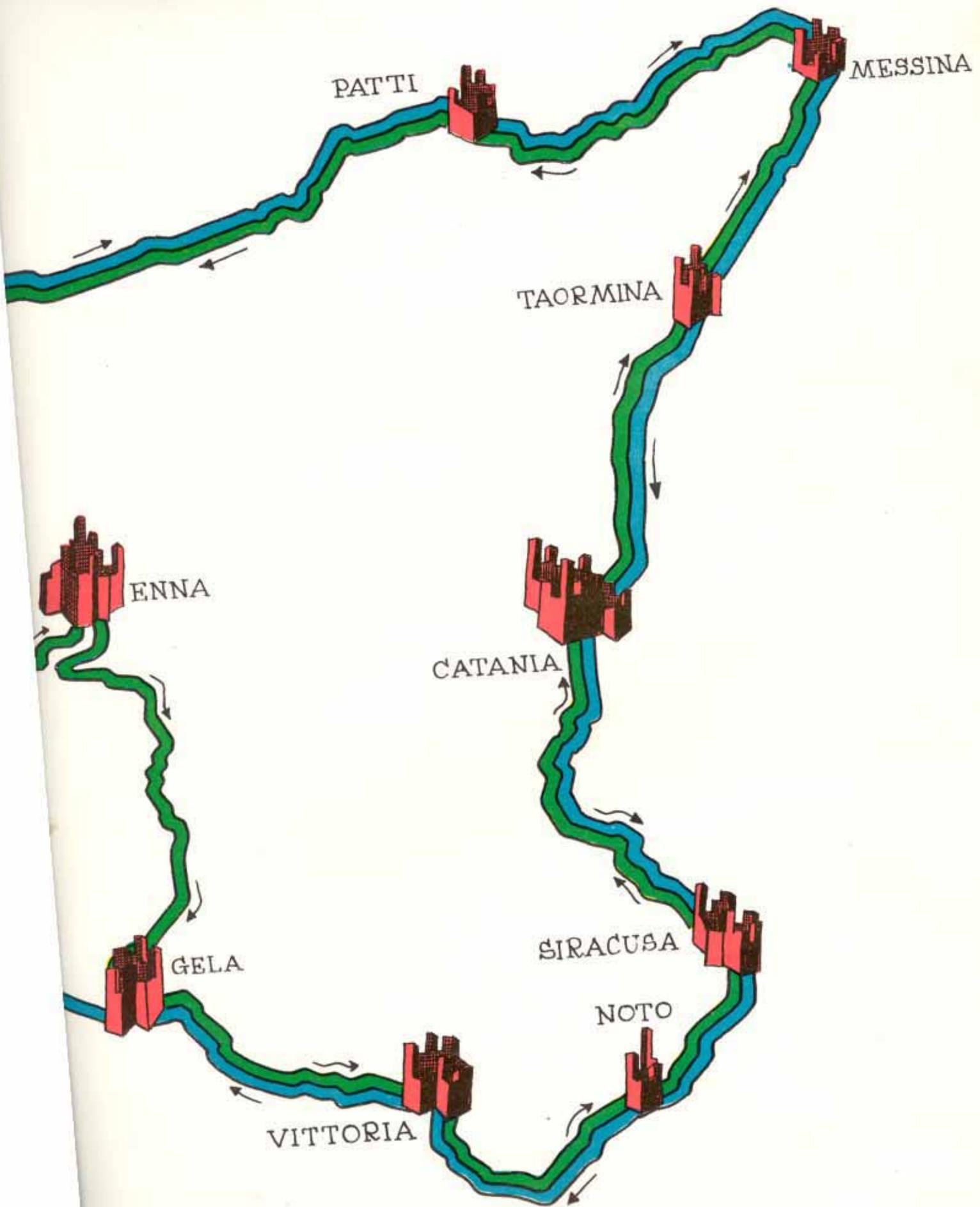
EDIZIONI DISPUTATE:

7^a (1912)
8^a (1913)
9^a (1914).

GIRO DI SICILIA KM. 1080

EDIZIONI DISPUTATE:

32^a (1948)
33^a (1949)
34^a (1950).



PATTI

MESSINA

TAORMINA

ENNA

CATANIA

SIRACUSA

NOTO

GELA

VITTORIA

AUTOMOBILE CLUB DI SICILIA

(Fondato il 20 Dicembre 1913)



SOCI ONORARI

S. A. R. IL DUCA DEGLI ABRUZZI
S. A. R. IL PRINCIPE DI UDINE
S. A. I. IL GRAN DUCA DIMITRI DI RUSSIA

PRESIDENTE

CAV. VINCENZO FLORIO

VICE PRESIDENTE

PRINCIPE DI PETRULLA

SEGRETARIO GENERALE

BARONE ANTONIO DI RAMIONE

BARONE DI GEBBIAROSSA
MARCHESE DELLA SCALETTA
BARONE MICHELE CIUPPA

PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE SPORTIVA

CAV. VINCENZO FLORIO

PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE LEGALE

BARONE DI GEBBIAROSSA

TESORIERE

CAV. SALVATORE BUONOCORE

MARCHESE DELLA MOTTA
CAV. RODRIGO LICATA DI BAUCINA
CAV. LUCIO TASCA BORDONARO

CONSIGLIERI

COMMISSIONI

PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE TURISTICA

MARCHESE DELLA MOTTA

PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE TECNICA

MARCHESE DELLA SCALETTA



Rapiditas e l'Automobile Club di Sicilia

Rapiditas è il documento illustrato, che memora e perpetua la storia dell'Automobilismo in Sicilia.

Questa Cronaca, documenta dall'Arte delle riproduzioni grafiche, eternò la nascita della prima *Targa Florio* nel giugno 1906 ed il battesimo di civile progresso che n'ebbe la Trinaeria sulla chioma verde delle sue Madonie. L'*Automobile Club di Sicilia*, che ha acquisito col diritto del suo nome e del suo programma il patronato d'ogni avvenimento automobilistico in Sicilia, ne continuerà con l'edizione del *Rapiditas* gli atti cronistorici.

Nell'edizione presente riassume la storia delle competizioni automobilistiche dal 1908 a oggi, ed annuncia le nuove indette quest'anno inaugurale della sua fondazione.

L'A. C. S., assumendo l'edizione di questa Rivista illustrata — che continuerà a celebrare col fascino estetico della sue riproduzioni le conquiste utilitarie dello sviluppo dell'Automobilismo in Sicilia — fa suo il motto che il titolo della rivista compendia.

« *Rapiditas* » — la mèta che ha provocato i prodigi dell'età nostra, che ha dato agli umani, atomi dello spazio, il potere sublime di dominarlo, sopprimendone le distanze, che ha promosso la virtù prodigiosa d'asservire l'attimo fuggente alla trasmissione dell'operosità umana attraverso le lontananze, congiungendole; questa mèta è nel nome e nel programma dell'A. C. S. perchè l'Automobilismo è uno dei fattori migliori della produttività del tempo.

Rapiditas sarà altresì la relazione annuale, il rendiconto morale del lavoro utilitario promesso dalla A. C. S. nel programma emanato alla sua fondazione.

Eccolo:

L'A. C. S., l'unico Ente Ufficiale dell'Automobilismo siciliano, regolarmente riconosciuto dall'Automobile Club d'Italia, rivolge la propria attività allo incremento ed alla difesa dell'automobilismo. Ma nel contempo aiuterà lo sviluppo del turismo in Sicilia, promuovendone ogni finalità utile al Paese.

Per assolvere questo compito complesso, il Consiglio Direttivo ha affidato la funzione del proprio organismo a speciali Commissioni, ciascuna presieduta da un membro del Consiglio stesso. Per il momento sono state nominate quattro Commissioni: sportiva, turistica, legale e tecnica.

La prima indice ed organizza le manifestazioni sportive in Sicilia, riunioni, mostre e tutto ciò che, dando incremento all'automobilismo, alla sua industria ed al suo commercio, valga ad intensificare la vitalità civile dell'Isola ed a rendere note le belle contrade ospitali, ma sconosciute all'automobilismo.

Questa Commissione ha già accettato di assumere tutte le migliori competizioni automobilistiche già disputatesi in Sicilia ed accogliendone il retaggio di successo sportivo e di utilità regionale, ne farà d'ora innanzi emanazioni proprie.

L'A. C. S. ha assunto la *Coppa* e la *Targa Florio*, che celebrò le pendici meravigliose e civili delle nostre Madonie e che mostrò alla gente discesa dalle Alpi l'ospitalità della nostra Costiera bagnata dai tre mari.

E le migliori marche ed i migliori campioni hanno aderito subito e con fiducia alla prossima giostra indetta sull'Arena siciliana.

L'A. C. S. accettò pure di assumere il Salone automobilistico siciliano a Palermo, anzi inaugurerà la sua vita con questa mostra dedicata all'incremento dell'Industria e del Commercio automobilistico.

La Commissione turistica dedicherà il suo lavoro allo studio delle migliori organizzazioni utili all'automobilismo siciliano, a ciascun Socio ed al turismo in generale.

Si occuperà delle strade siciliane, delle segnalazioni di cui mancano, compilerà carte e relazioni stradali, arricchite d'indicazioni utili ai turisti e veglierà sulle condizioni della viabilità. A questo scopo costituirà speciali Comitati locali in tutte le province della Sicilia per interessare autorevolmente gli Enti pubblici alla manutenzione e sorveglianza delle strade. Nominerà in ciascun paese principale un Console, cioè un rappresentante e cooperatore della Direzione, per facilitarne il lavoro regionale.

Affilierà nell'interesse dei Soci le principali e le migliori Ditte il cui commercio in Sicilia sia attinente all'automobilismo ed al turismo. Otterrà tariffe prestabilite in garanzia dei Soci, formando un controllo sul mercato.

Un ufficio speciale sarà a disposizione dell'Associazione e dei turisti stranieri per fornire informazioni, compilare itinerari per viaggi automobilistici in Sicilia e potrà organizzare rifornimenti o assumere commissioni. Speciali contratti con i migliori garages dell'Isola permetteranno ai Soci che viaggiassero in Sicilia di potersi avere eventualmente soccorso di meccanici, rimorchio o altro, a tariffa conosciuta.

I rapporti di reciprocità fra l'A. C. S. e le più importanti Associazioni congeneri internazionali, offriranno ai Soci vantaggi reali nei loro viaggi in Italia o all'Estero.

La Commissione turistica si occuperà altresì delle pubblicazioni ed edizioni dell'A. C. S. Alla pubblicazione della presente edizione, seguirà l'Annuario 1914. Saranno in seguito redatte edizioni illustrate (libri di strada) per rendere note all'automobilismo le belle contrade della nostra Isola, accessibili al motore.

La Commissione legale (che comprende nei suoi uffici quello regionale dipendente dall'A. C. I. a disposizione anche dei Soci dell'A. C. S.) estende la sua attività alla difesa collettiva dell'automobilismo.

Veglierà all'applicazione della Legge regolante la circolazione di tutti i veicoli ed influirà a mezzo di

Comitati locali residenti nelle Province e nei principali Comuni della Sicilia, sull'applicazione delle leggi speciali riguardanti l'automobilismo e la sorveglianza e la manutenzione stradale.

Otterrà la fiducia del Paese per il sano automobilismo, difendendone i diritti ma astenendosi dal patrocinare l'impunità dei trasgressori della Legge. Questa Commissione altresì, composta di autorevoli personalità politiche, veglierà, di accordo con le principali Associazioni nazionali interessate, sulle legiferazioni riguardanti l'automobilismo italiano.

La Commissione tecnica, alla cui dipendenza sarà il garage del Circolo, avrà un ufficio per informazioni, consigli, pareri e notizie in materia tecnica. Costituirà una Commissione di esami per rilasciare « Certificati di conducente meccanico riconosciuto dall'A. C. S. ». Questo titolo costituirebbe per il professionista un attestato della sua qualità e nel contempo una garanzia per chi debba scegliere uno chauffeur, giacché attraverso la presente licenza governativa non può differenziarsi il valore professionale tra il buon meccanico ed il semplice conduttore.

La Sede dell'A. C. S. è a Palermo ed è stato impiantato un circolo, in via Catania N. 2, il cui carattere, pur conservando quello della Sede d'una vasta Associazione regionale, lo pone al livello dei migliori Clubs dell'Isola, fornito di tutto il confort che si addice ad un Circolo sportivo di prim'ordine.

Lo Statuto considera cinque categorie di Soci: onorari, fondatori, ordinari, ordinari non residenti e temporanei. I soli soci fondatori hanno diritto al voto, sono eleggibili a cariche e posseggono il patrimonio del Circolo. La categoria dei Soci ordinari non residenti raccoglierà il migliore elemento sportivo dell'Isola. Essi godranno di tutti i diritti degli ordinari ma essendo eventuale o temporanea la loro permanenza a Palermo, la quota annuale è ridotta ad un terzo di quella degli ordinari residenti, cioè a lire quaranta e la tassa d'entrata è limitata a lire venti. Essi potranno fare parte delle Commissioni e Comitati locali per attendere a determinati scopi dell'Associazione. Nel Consiglio Direttivo saranno chiamati a farne parte personalità eminenti dell'automobilismo siciliano. In quelle Città dove si avrà un determinato numero di Soci fondatori, potranno essere in seguito costituite Sezioni dell'A. C. S.

Allo scopo poi di rendere numericamente vasta la Associazione, è stata creata una speciale categoria di *Associati dell'A. C. S.* Esclusa l'utilità, relativa per chi non risiede a Palermo, di frequentare la sede del Circolo, questa categoria, salvo tale limitazione, usufruirà dei vantaggi reali dell'Associazione. Vi potrà essere ammesso chiunque ne faccia domanda alla Direzione e dietro accettazione del Consiglio Direttivo. Con il pagamento di sole lire dieci annuali, l'associato ha diritto a ricevere settimanalmente la rivista illustrata « Motori, Cicli e Sport », organo ufficiale dell'A. C. S. e dei principali auto-clubs italiani, il cui abbonamento annuo costa da solo lire dieci. Riceverà altresì gratuitamente tutte le pubblicazioni e carte stradali che pubblicherà l'A. C. S. compreso l'Annuario e tutte le circolari d'interesse reciproco e collettivo fra i soci. Godrà dell'ingresso gratuito nei recinti delle riunioni e feste sportive, esposizioni, etc., nei modi che viene determinato dai regolamenti interni. Potrà avvalersi di tutte le organizzazioni ed istituzioni d'ordine utilitario, assunte dalle Commissioni speciali, in quella misura che verrà determinato dai regolamenti interni. Potrà fregiarsi di un distintivo

speciale che, insieme alla tessera, verrà determinata dal Consiglio Direttivo. La tessera gli darà diritto a giovare degli affiliamenti dell'A. C. S.

Questo è il programma e l'indirizzo dall'Associazione.

Quando l'A. C. S. con le sue organizzazioni e pubblicazioni riuscirà a promuovere il turismo cosmopolita in Sicilia, sarà rimosso il triste velario d'ingiustizie che ne ha occultato sin'oggi le bellezze etniche e naturali.

Quando lo straniero proverà tangibilmente sulle nostre strade l'ospitalità generosa e spontanea della gente nostra, sarà sfatata la leggenda cattiva e paurosa, che secoli d'indolenza hanno perpetuato.

Venga sicuro l'automobilista straniero fra le montagne di Sicilia, e se la sua macchina s'arresterà fra le gole brulle e selvagge, non abbia timore: il montanaro non gli spianerà il fucile, ma gli offrirà la sua casa. Non gli chiederà la borsa ma gli darà fiori di campo e si adonerà all'offerta di un compenso venale.

Questa è la Sicilia che il turismo farà conoscere lungo le sue strade bianche di sole, fra il verde eterno.

La scena di Grasso, la prosa di Verga e la cronaca della stampa non riguardano in Sicilia il Turismo. Il Turismo è l'Ospite e l'ospitalità per il Siciliano è sacra.

La nostra Regione, quanto mai nessun'altra d'Italia, ha bisogno dell'Automobilismo per esser conosciuta nelle sue bellezze caratteristiche e nei fasti della sua storia antica, di cui conserva i più grandiosi monumenti ed i cimeli più rari e preziosi.

Nelle provincie nordiche d'Italia, così tessute da strade ferrate, il turismo in automobile è più spesso un capriccio che un'utilità.

L'Isola nostra, salvo da qualche linea del litorale, è assai poco mostrata dalle scarse vie ferroviarie e molto nella parte arida e disabitata del centro della Isola. Il forestiere che da Palermo vuole recarsi a visitare le antichità di Girgenti o di Siracusa, resterà oppresso per ore lunghissime dalla visione continua di lande desolate, fra cui si svolge il tragitto ferroviario, lungi da ogni centro di vita.

Quanto è invece ben diverso il percorso in Automobile sul nastro bianco che allaccia tanti piccoli e grandi centri abitati, alla cui vita si partecipa passando. Quanti spettacoli meravigliosi, quante sensazioni nuove, quanti contrasti di natura e di cose impressionano lo spirito del turista, indimenticabilmente. E lo preparano alla grande visione dei monumenti dell'età passata perchè l'automobilista vi giunge rivivendo quell'era attraverso lo scenario immutato della natura.

Lungo il percorso i paesi antichi ripeteranno con l'etimologia del loro nome la genesi dell'epoca primitiva; le abitazioni trogloditiche daranno l'immagine della gente originaria, ed alla magica apparizione della grandezza antica, gli anfiteatri ed i templi si animeranno di clamidi, di pepli, e di sacri riti.

La nuvola di polvere dell'automobile dietro cui scamperà tanta visione, attenuerà il brusco ritorno alla vita reale della città moderna e lascerà il ricordo inviolato d'un grande sogno vissuto.

Queste sensazioni può dare il turismo automobilistico nella nostra Regione e l'A. C. S. dedicherà le forze vive delle sue organizzazioni per renderne possibile lo sviluppo.

Palermo, 21 Marzo 1912.

N. Jacona Della Motta

IL GIRO DI SICILIA

TARGA

FLORIO

Il Giro di Sicilia « Targa Florio » segnò l'anno scorso, la rinascita delle prove automobilistiche, non soltanto in Sicilia, ma in tutta Italia.

Per tre anni, la sospensione delle gare più antiche compreso il Grand Prix di Francia, parve il segno di una agonia fatale, che trascinava dietro di sé la sorte di tutte le riunioni automobilistiche europee. Si credette da molti che l'aeroplano, col trionfo abbagliante delle sue prodezze, avesse attirata a sé tutta la sollecitazione ansiosa del mondo sportivo ed avvolto in un clima di entusiasmo esclusivo attirante tutto l'interesse dei pubblici di ogni parte, palpitanti di ammirazione innanzi alla sorprendente nuova conquista del genio moderno. Le corse di automobili, salutate fino allora dalla più calorosa aspettazione di tutti, parvero, anche ai meno pessimisti, lasciate ormai nell'oblio, come: una moda oltrepassata, condannata al tramonto definitivo, come un astro per sempre eclissato da una luce incomparabile più fulgida.

Il Comitato Panormitan, solo fra i centri organizzatori di prove sportive, non perdette nel frattempo la fede nelle gare automobilistiche. Pur pagando all'aviazione il tributo di entusiasmo che le era dovuto, pur non negando alla nuovissima meraviglia l'operosità necessaria perché, prima che in molte altre parti d'Italia, l'ala conquistatrice dello spazio solcasse il cielo di Sicilia, intuì che soddisfatta la curiosità del volo, dopo qualche tempo l'aviazione doveva prendere un orientamento che non comportava più l'avidità dello spettacolo sportivo. L'aeroplano si chiari, infatti, ben presto, un mirabile prezioso strumento di guerra ma non un congegno di locomozione di pratica utilità cui ciascuno potesse sentirsi attratto dal raffinamento dei suoi bisogni.

Mancando l'interesse diretto del pubblico nei progressi della navigazione aerea, era inevitabile, il ritorno alle emozioni delle gare automobilistiche, le cui peripezie invece rappresentano altrettanti elementi di studio necessario al diffondersi sempre crescente dell'automobile in tutte le forme dell'attività produttiva moderna. La previsione si è perfettamente avverata: mentre le esperienze aviatorie si chiudono nei campi di aviazione militare, le corse di automobili risorgono.

Il ravvedimento recente di tutti i sodalizi sportivi ad anche dei fabbricanti, i quali avevano creduta chiusa l'era delle competizioni pubbliche fecondo di tanti successi industriali ne è la prova più certa, e adesso ha trovato il solo Comitato Panormitan fermo ad attenderli sulla via abbandonata: dalla corsa inaugurale del 1906, fino al Giro di Sicilia 1912, non è trascorso un anno (compresi quelli così memorabili per la nostra Sicilia) in cui la Targa Florio (sola fra le gare che avevano tradizioni ben più antiche e gloriose da non interrompere) in cui non abbia riunito i suoi fedeli sull'oramai celebre circuito delle Madonie.



La irruzione della produzione americana nei mercati europei con innumerevoli specializzazioni di tipi di vetture secondo le varietà dei bisogni, ha principalmente contribuito ad affrettare il risveglio dei nostri costruttori, troppo presto adagiati sugli allori dei primi successi. La nuova concorrenza ha fatto loro comprendere che per infinite correnti d'interessamento il pubblico è attaccato all'automobile, che ora appena comincia ad insinuarsi in tante vie nuove con gli svariati adattamenti alla complessità molteplice delle pratiche utilità da soddisfare e che occorre, affermarsi in tutti i campi per non vedersi sopraffatti dalla pletorica produzione transoceanica.

Su questo nuovo terreno, appunto, la Targa Florio, trasformata in Giro di Sicilia, ha provveduto, mentre gli altri sonnecchiavano, a «preparare le vie».

L'automobile, uscita ormai dal campo sportivo propriamente detto, per entrare in quello delle applicazioni pratiche, doveva in Sicilia risolvere il problema dell'applicazione alle esigenze della vita industriale delle nostre campagne e dei centri più modesti dell'interno dell'isola, con la adattabilità alle nostre

8° Targa Florio
11-12 Maggio 1911.
Giro della Sicilia
Km. 965 2 tappe
Palermo-AG
Agrigento-PA
1° NAZZARO
su Nazzaro
in 19 18'40" 9/5
Kmh. 54,360

strade, quali esse sono e quali rimarranno per chi sa quanto tempo ancora; con la resistenza agli usi speciali, col costo dei veicoli e dei consumi, compatibili con l'utilità che possono produrre. Da ciò è nato il nuovo regolamento della *Targa Florio*, diventata, non più la bella prova di velocità, nella quale si affermarono le migliori fabbriche italiane ed i nostri più gloriosi corridori: ma una gara aperta anche al guidatore di modesta capacità, quale può essere qualunque possessore di una vettura; non più una corsa in circuito chiuso, ma un esperimento di viaggio sulle strade quali si presentano ogni giorno ed in tutte le ore, offerto a vetture di tutti i tipi, in cui le buone qualità di una piccola macchina, la sagacia di un guidatore accorto, la previdenza di un uomo prudente, possono prendere il sopravvento, nel risultato pratico finale, sulla irruenza vittoriosa di un formidabile *chassis* da grande corsa.

La giustezza di questi criteri assicuraronò al primo Giro di Sicilia del 1912 l'imprevedibile successo di 26 concorrenti e la vittoria di una Scat di 24 cavalli in concorrenza con delle Mercedes di 90 HP, della Fiat di 20, della De Dion di 60 ecc. ecc., e dimostrarono al pubblico ignaro, che esistono piccole vetture di minimo costo e di consumo irrisorio, adatte a qualunque servizio nelle nostre contrade. La ripercussione di un tale esito sul mercato, non poteva sfuggire alle fabbriche, le quali hanno visto moltiplicarsi la diffusione dell'automobile in centri che parevano chiusi ancora per alcuni lustri all'adozione del nuovo veicolo, e ciò soltanto in virtù della prima dimostrazione datante dal solo primo esperimento.

Un simile movimento della pubblica opinione schiude all'industria, alimentata fin'ora, da noi, dallo Sport, dal lusso cittadino e dal grande commercio, nuovi orizzonti e tanto più vasti quanto più grande è il numero di coloro che si servono di mezzi di locomozione economici e che avevano fino ad oggi considerato l'automobile come un veicolo di lusso, che nulla può avere di comune coi bisogni pratici e con le spese produttive del campagnuolo e del modesto uomo d'affari della provincia. Ciò spiega il risveglio che ha salutato l'annuncio del Giro di Sicilia 1913, presso un grandissimo numero di fabbriche italiane e straniere, il quale promette alla gara di quest'anno un concorso che ricorderà quello della memorabile *Targa Florio* 1907.

E come accadde dopo la *Targa*, vedremo ben presto moltiplicarsi le corse, che adotteranno i programmi ed i regolamenti ispirati alla utilità ed alla praticità, che hanno sempre distinto le gare indette dal nostro Comitato Panormitan.

IL REGOLAMENTO

Ecco il testo del regolamento del II Giro di Sicilia e Targa Florio, quale fu approvato dalla Commissione Sportiva dell'Automobile Club d'Italia.

Art. 1. — Il giornale « *L'Ora* » di Palermo, sotto gli auspici del Comitato Panormitan indice per giorno 11 e 12 del mese di maggio una corsa turistica in automobile, da svolgersi sul percorso: Palermo-Messina-Siracusa-Terranova - Girgenti - Marsala-Trapani - Palermo Km. 1000 circa, nella quale verranno attribuite alla coppia di guidatori vincente la *Targa Florio* e le due grandi coppe in argento del giornale *L'Ora*.

Il percorso diviso in due tappe, la prima Palermo-Girgenti e la seconda Girgenti-Palermo, verrà effettuato in due giorni consecutivi. La coppia di guidatori vittoriosa della I tappa Palermo-Girgenti riceverà

una delle coppe; la coppia vittoriosa della II tappa Girgenti-Palermo riceverà l'altra delle Coppe dello Sport Club.

Per vincitore della II tappa si intende il concorrente che avrà impiegato il minor tempo da Girgenti a Palermo.

Art. II. — Il concorso è aperto a tutti i tipi di vetture automobili fino a 9 litri di cilindrata; ogni vettura concorrente non può aver meno di due posti occupati.

Art. III. — Al volante si possono alternare due guidatori, i quali però non devono essere sostituiti per motivo alcuno.

Art. IV. — In caso di malattia improvvisa di uno dei due guidatori durante la corsa, questi potrà esser sostituito, ma alla persona che lo sostituisce non sarà permesso di mettersi al volante.

Art. V. — Le iscrizioni si ricevono al giornale *L'Ora* di Palermo fino a mezzanotte del 1 Maggio.

Art. VI. — La tassa d'iscrizione è fissata, in Lire 100 per vettura.

Art. VII. — Alla vigilia della corsa si procederà dai Commissari alla punzonatura della macchina, (motore, *chassis* e asse posteriore).

Art. VIII. — I concorrenti partiranno dal Palazzo Villarosa, dove ha sede la direzione dell'*Ora*.

Art. IX. — Le partenze si seguiranno ad ogni due minuti ed il concorrente è obbligato a partire nell'orario che il sorteggio gli avrà assegnato. Il sorteggio verrà eseguito nel modo seguente: saranno imbussolati i nomi di tutti i concorrenti e poi estratti; il numero di estrazione segnerà l'ordine di partenza.

Art. X. — All'arrivo a Girgenti le vetture dei concorrenti verranno immediatamente consegnate ai commissari i quali cureranno il loro ritiro nel parco chiuso. Le vetture saranno riconsegnate ai guidatori al momento della partenza.

Art. XI. — La partenza della seconda tappa sarà data secondo l'ordine di arrivo della prima, con intervallo da stabilirsi dai Commissari. Detto intervallo però non potrà essere inferiore ai 10 minuti.

Art. XII. — Saranno stabiliti controlli a firma a Messina, a Siracusa, a Marsala, a Trapani, ed altri se necessari.

Art. XIII. — I premi che eventualmente fossero destinati dai vari paesi e città lungo il percorso saranno assegnati sotto la responsabilità esclusiva dei donatori.

Art. XIV. — Tutti i reclami riguardanti l'andamento della corsa dovranno essere presentati per iscritto ai Commissari ed accompagnati da un deposito di L. 100, che saranno rimborsate soltanto qualora il reclamo risultasse fondato.

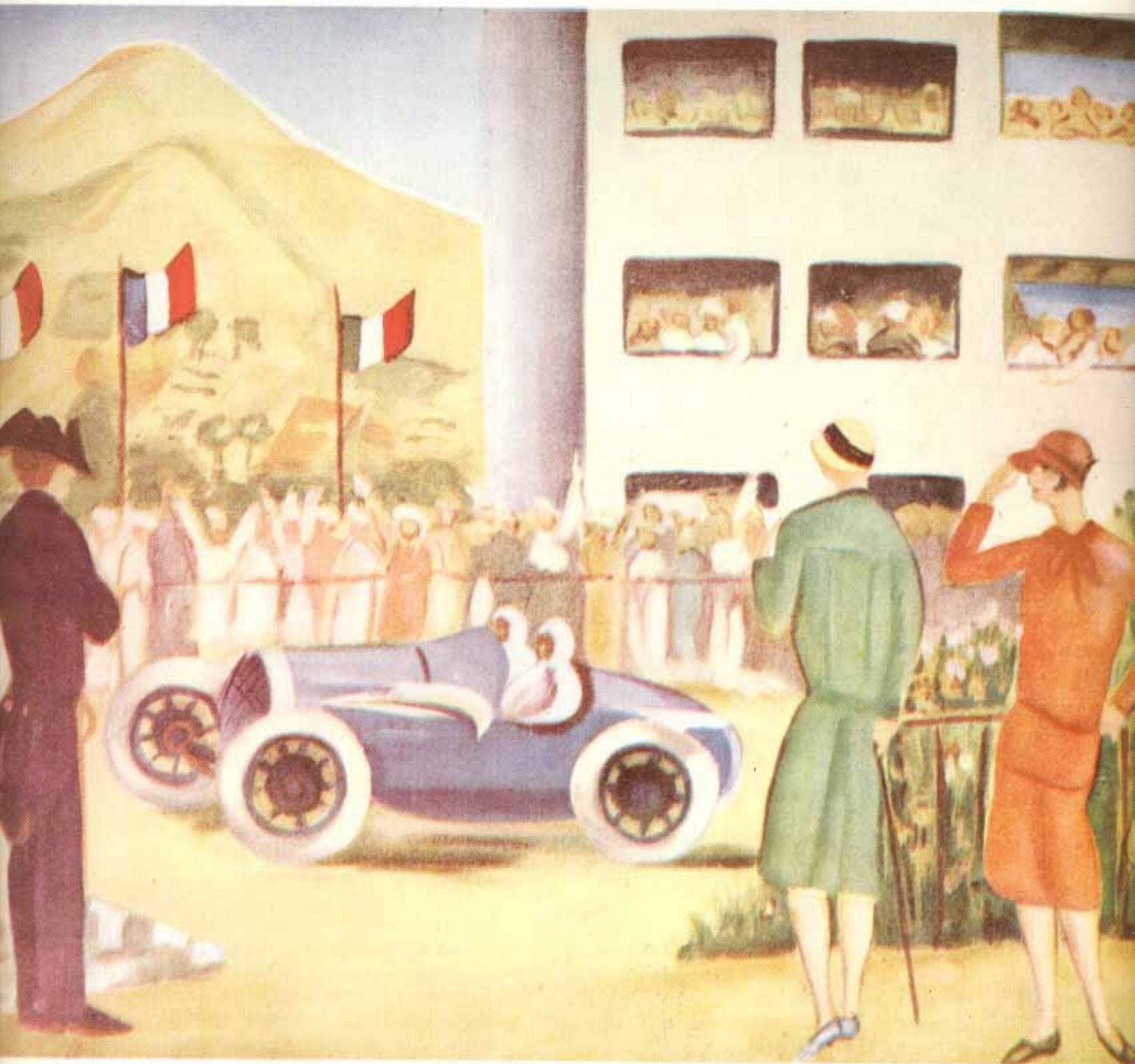
I reclami devono essere presentati non più tardi di 24 ore dalla fine della corsa.

Per i reclami vertenti su questioni d'interpretazione del Regolamento, gli interessati potranno appellare contro il responso dei Commissari alla Commissione Sportiva dell'A.C.I.

L'appello dovrà essere inoltrato per mezzo dei Commissari ed accompagnato da un deposito di Lire 200, che sarà restituito nel solo caso in cui il reclamo risulti fondato.

I concorrenti, i loro incaricati e mandanti, s'impegnano formalmente di non ricorrere per le vertenze di cui sopra, alla giurisdizione ordinaria.

(da « *L'Ora* »)





La corsa è riuscita veramente interessante, sia per la velocità ed i risultati raggiunti, in un percorso irto di difficoltà, sia per la sapiente ed accurata organizzazione.

I piloti delle macchine concorrenti hanno lottato con vero entusiasmo.

Sul lungo nastro del circuito che è di 1000 chilometri, la competizione è stata forte. Ben 18 marche hanno fatto tutto il possibile per poter vantare la vittoria. La Targa Florio del 1914 ha superato, dunque, le precedenti per numero e l'importanza dei concorrenti, nonché per il nuovo entusiasmo che ha acceso gli industriali.

Ieri mattina, quando l'ultimo concorrente, cioè Ruggerone, lasciò il traguardo di partenza, molti sportmans; si affollarono al totalizzatore, scommettendo, in massima parte per Marsaglia, Nazaro, Ceirano, Snipe, Vincenti. Ceirano, come è noto, ha vinto la prima tappa Palermo-Siracusa, mentre Sivocci è riuscito secondo e Nazzaro terzo. Il vincitore della prima tappa ha fatto una bella corsa anche nel secondo percorso, sicchè all'ora in cui scriviamo cioè alle ore 15,00 egli mantiene il primo posto.

L'INTERESSE DEL PUBBLICO

Presso gli uffici del Comitato in via Catania, nel pomeriggio di ieri si riunirono alcuni commissari col cav. Vincenzo Florio, Presidente dell'A. C. di Sicilia, ed in base alle notizie inviate dai controlli, si cominciò a redigere il quadro

dei vari tempi impiegati da ciascun corridore per giungere da un paese all'altro, dall'una all'altra città della prima tappa. I risultati venivano comunicati anche al pubblico che si assiepava davanti ad un grande quadro dei tempi, messo nella hall del palazzo del cav. Vincenzo Florio.

Ed ognuno prendeva appunti, annotava su liste di carta i nomi dei piloti più quotati faceva dei confronti per desumere a chi sarebbe dovuta aspettare la vittoria. Anche stamane il pubblico ha dimostrato molto interesse per la gara automobilistica. Prima di mezzogiorno in via Catania, nel viale della Libertà si è notata una grande animazione.

LE DISAVVENTURE DEI CORRIDORI

Nell'attesa dei primi corridori si intrecciavano discussioni intorno alle fasi della disputa. Noi intanto facciamo interviste con i piloti che hanno dovuto ritirarsi nella prima giornata. Avviciniamo per prima Giuseppe Baldoni. Egli racconta che prima di arrivare a Giarre, nel fare un virage, per salvare due uomini e una bambina che attraversavano la via dovette fermare di botto. La vettura, mentre scoppiavano due copertoni delle ruote di destra, girò due volte su se stessa e si piegò l'assale, proibendo alla sterza di funzionare. Baldoni riportò anche lesioni alle mani. Per questo accidente non poté continuare la corsa. Nino Franchini, a Capo d'Orlando, si arrestò per la rottura di una squadretta

CEIRANO ARRIVA PRIMO PALERMO



che sopporta il motore. Riparò alla meglio in mezz'ora. Ma preferì ritirarsi, giacchè sarebbe arrivato con molto ritardo a Siracusa, mentre gli altri andavano molto bene. Franchini ci ha detto che gli altri andavano molto bene. Franchini ci ha detto che, appena uscito da Palermo, perdette 17 minuti per riparare un guasto ad una valvola di scappamento. Una macchina Fiat quella segnata col n. 22, sorpassò quindi Franchini che con la sua alfa, appena ripreso la corsa, riuscì a raggiungerla a S. Stefano, mettendosi avanti. Alla Isotta Fraschini del Principe Lanza, dopo Catania, si ruppe la molla anteriore di destra. Lanza frenò ed allora uscirono due gomme dalle ruote di sinistra e la macchina si capovoltò. Nell'uscire di sotto la macchina Lanza ruppe con le gambe il volante. Il meccanico Paolo Arnone si slogò il braccio destro, mentre il Principe Lanza si produsse contusione al viso ed alla gamba sinistra. Moltissime persone accorsero ad aiutare il Lanza, il quale ricevette premurose cure anche dal barone Cocuzza e dal marchese Ferreri di Catania. L'incidente in parola avvenne precisamente al bivio Primo sole. Lanza procedeva alla velocità di 80 chilometri all'ora, giacchè la strada era ben cilindrata. Ma ecco che dopo 7-8 chilometri cominciarono i fossi che causarono la rottura delle molle. Nel tratto che va da Taormina-Catania Lanza si era mostrato piuttosto prudente, aveva rallentato e perdette così 15 minuti di tempo per evitare qualche guasto alla macchina. Vediamo

pure Snipi, che ieri ha dovuto ritirarsi per una contorsione all'asse della macchina. Snipe si reca su di una Scat incontro al suo compagno Ceirano, il quale si dice arriverà per primo.

LA GARA NELLA SECONDA TAPPA

Apprendiamo che da Siracusa numerosi corridori sono partiti, a cominciare dalle ore 4 del mattino, secondo l'ordine di arrivo della prima tappa, con 9 minuti di intervallo. Alle ore 12, leggendo nel quadro dei tempi si ha una prima idea della situazione generale. Si apprende che Ceirano, partito alle 4,36 da Siracusa è passato da Noto alle 5,11, da Spaccaforro alle 5,28, da Vittoria alle 6,33, da Castelvetro alle 10,30 da Marsala alle ore 11,9.

L'ARRIVO DI CEIRANO

La folla oramai fa una grande ressa al traguardo; il viale della Libertà è affollatissimo. Si attende l'arrivo di Ceirano e il barone Vanucci sopraggiunge al traguardo per riceverlo. Tutti gli occhi sono puntati sulla via. Ad un tratto si scorge in fondo alla via Libertà fluttuare la folla, sollevarsi una leggera nube. Poco dopo, alle ore 13,46' 59" 4/5 Ceirano taglia il traguardo tra gli applausi calorosi della folla avendo impiegato nell'intero percorso ore 16,51 31" 3/5. Si ritiene che Ceirano sia il vincitore della gara e tutti lo festeggiano.

(da «Giornale di Sicilia»)

9° Targa Florio
24-25 Maggio 1911
Giro della Sicilia
Km. 965 2 tappe
Palermo-SR
Siracusa-PA
1° CEIRANO E.
su Scat
in 16 51' 31" 3/5
Kmh. 62,280

IL ROMANZO DELLA TARGA FLORIO

Era prevedibile che la prima Targa Florio del dopoguerra avrebbe rappresentato più una lotta fra uomini che fra le macchine.

Sebbene in Sicilia sia giustificato ritenere che alla fine di Novembre le condizioni meteorologiche debbano essere buone, quell'anno la natura fu capricciosa ed il giorno precedente la competizione la pioggia cadde ininterrottamente dopo una notte in cui si susseguirono tuoni, lampi, grandine e neve, al mattino presto prese a soffiare un forte vento. Sopra le colline biancheggianti le nubi navigavano basse ed era chiaro che a mille metri di altitudine la situazione sarebbe stata piuttosto dura. Nonostante gli aranci, i limoni, i cactus e gli ulivi che rallegravano la linea di partenza, a pochi chilometri di distanza i piloti si sarebbero certamente trovati a dover lottare con il fango, la neve, la pioggia e la nebbia.

Due erano gli uomini che, sia pure dotati di diverso temperamento, spiccavano tra la schiera dei concorrenti. René Thomas poteva essere considerato un veterano, essendo passato, prima di arrivare all'automobilismo, dalla pura scuola di motociclismo. Agli inizi della sua carriera le conseguenze di un incidente lo avevano inchiodato per quattro mesi all'ospedale, dal quale uscì in precarie condizioni finanziarie e per dippiù zoppo. Conduttore per diverse Case, divenne anche capo collaudatore della Società Aerea Antoinette e, dopo avere vinto una corsa a Indianapolis, fece parte delle squadre sia della Peugeot che della Delage, senza mai perdere, in queste svariate attività, il suo carattere prudente e calcolatore. Per Thomas l'automobilismo sportivo non rappresentava uno sport glorioso, bensì un lavoro duro e crudele, ove per ottenere successo era necessario evitare gli incidenti; per lui uscire di strada o mandare alla malora una macchina erano segni di incompetenza. André Boillot era giovane, spericolato, piuttosto romantico ed anche un poco vanitoso. Si può dire che egli avesse realmente cominciato a capire l'importanza della vita dopo la dura esperienza della guerra - a causa della quale aveva perduto due fratelli - ed era deciso ad emergere a qualunque costo in quella Targa Florio che gli dava l'occasione per farsi un nome.

0° Targa Florio
23 Nov. 1919
Medio Circuito
delle Madonie
4 giri Km. 432
1° BOILLOT A.
su Peugeot
in 7 51'01" 4/5
Kmh. 55,026



Reville, su Peugeot, alla partenza della 10ª - Targa -

Una delle caratteristiche peculiari del circuito siciliano di montagna consiste nel fatto che il pilota è abbandonato a se stesso, senza poter contare sulle segnalazioni dai box, che generalmente avvertono i conduttori se debbono accelerare o rallentare, oppure se debbono fermarsi per il rifornimento o per il cambio delle gomme. In questa condizione, il conduttore deciso a vincere deve prodigarsi senza risparmio dal momento in cui lo starter dà il via, scoprendo, spesso troppo tardi per cambiare tattica, di essere surclassato o di avere compiuto uno sforzo del tutto inutile.

Per i primi cinquanta chilometri Ascari adottò il sistema del tutto per tutto con il risultato che la vettura finì in fondo a una scarpata ove venne trovata soltanto a corsa finita, da un gruppo di persone partite in perlustrazione; sebbene non fosse gravemente ferito, Ascari dovette però essere aiutato per uscire dall'abitacolo. Quanto al tranquillo e sicuro Thomas, aveva motivi per rallegrarsi con se stesso poichè durante il primo dei quattro giri aveva superato sei vetture di grossa cilindrata, partite prima di lui, e non riteneva certamente di avere alle spalle un concorrente più veloce. Invece, distanziato di circa ottanta chilometri, André Boillot guidava come un demone scatenato e, pure essendo uscito di strada ben sei volte, non aveva rallentato la sua andatura. Furono pochi gli spettatori che poterono assistere a quegli audacissimi exploits, ma il pubblico delle tribune vide se non altro uno degli episodi più interessanti della gara. Lungo la salita che portava a Cerda sulla ultima curva di sinistra visibile dalle tribune, la Peugeot slittò, andò ad urtare contro il terrapieno e, dopo essere rimbalzata in aria ricadde su due sole ruote. Per alcune frazioni di secondo, che agli spettatori parvero una eternità, la vettura traballò quasi incerta se rovesciarsi o restare in strada, quindi si riassettò sulle quattro ruote. Ancor prima che pochi ed impressionati spettatori avessero il tempo di precipitarsi verso la macchina, pilota e meccanico erano balzati fuori dell'abitacolo e dopo aver spinto la vettura per rimetterla in giusta posizione riattaccavano a tutto gas la salita.

Poichè la pioggia, il fango e la neve rendevano inutilizzabili gli occhiali, la maggioranza dei conduttori avevano adottato mascherine di garza; già dopo un giro i numeri che contrassegnavano le macchine erano illeggibili, mentre piloti e meccanici erano coperti, alla lettera, di una patina di melma dalla cima della testa fino alla cintola, sicchè in quelle maschere, che non avevano più nulla di umano, si intravedevano appena le labbra.



La Diatto di Chia in attesa del via

Soltanto alla fine del terzo dei quattro giri previsti, fu possibile avvertire Thomas che la Peugeot lo stava battendo: restava un centinaio di chilometri da coprire ed i minuti da recuperare erano sette. Forse sarebbe stato possibile rimediare, visto che la Ballot raggiungeva una velocità massima più elevata e che il tempo, mutevole come è sempre in Sicilia, si era messo al bello ed il sole caldo ebbe presto finito di asciugare la strada. Rendendosi conto del vantaggio che ne avrebbe tratto il suo avversario, Boillot sostò per sostituire gomme normali a quelle antipioggia montate sulla sua macchina.

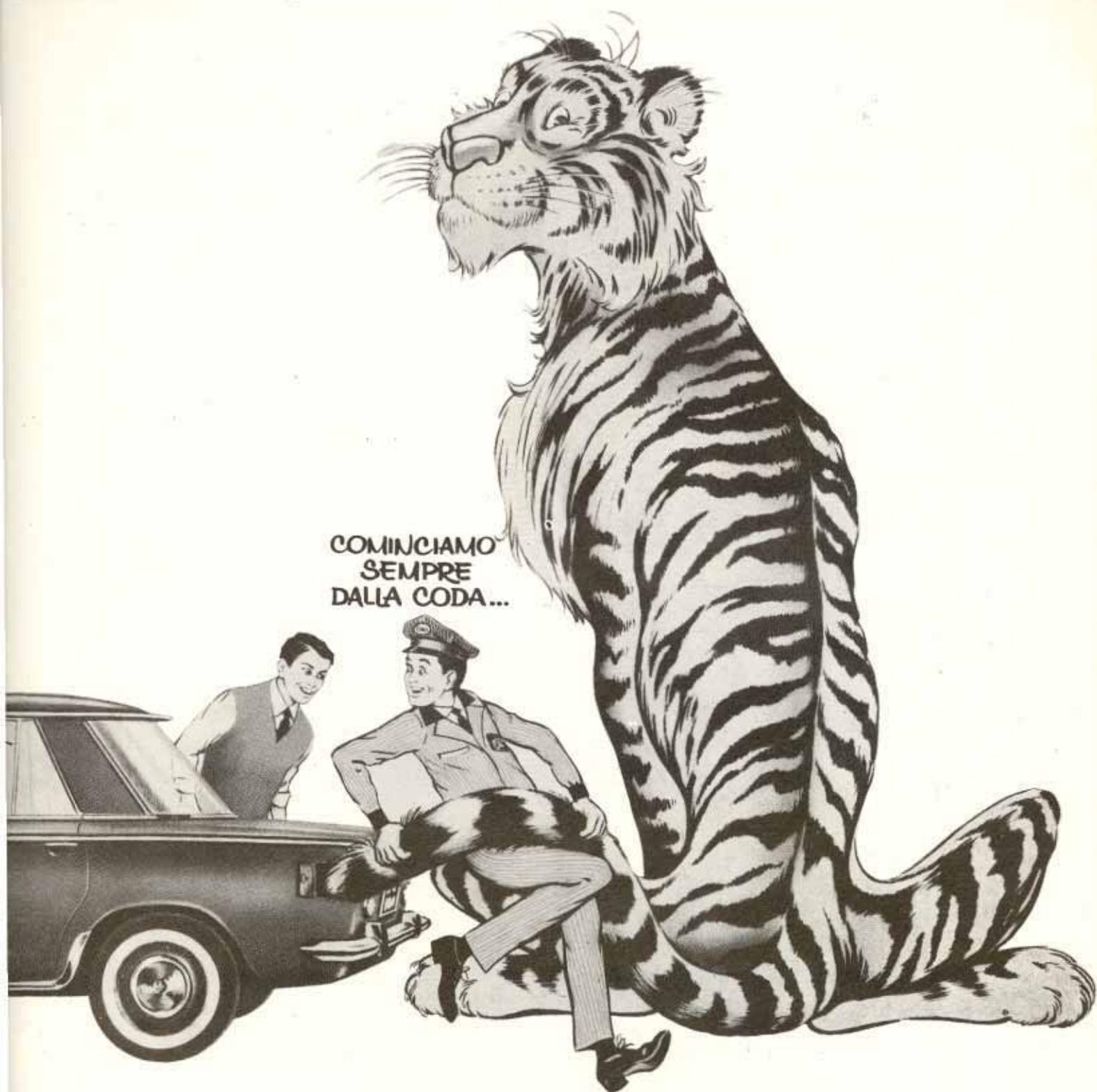
Appena la Peugeot apparve al termine del quarto giro fu subito chiaro che Boillot aveva battuto la Ballot di Thomas poichè questi, pur essendo partito con quindici minuti di vantaggio, non si vedeva ancora. Esausto per il disperato sforzo durato otto ore, Boillot, appena scorse il traguardo, frenò con tale violenza che la vettura, dopo aver fatto tre testa-coda sulla strada stretta e pachinosa, andò a cozzare contro la tribuna di legno. La macchina venne tirata fuori dalla breccia che aveva aperto nella tribuna, e mentre due soldati e uno spettatore venivano liberati dalla pioggia di schegge che li aveva sepolti, alcuni volenterosi si adopravano per spingere la vettura fino alla linea del traguardo, distante ancora una decina di metri. I soccorritori vocianti furono allontanati dai commissari di gara che provvidero quindi ad aiutare Boillot ed il suo meccanico, entrambi coperti di fango, a risalire nell'abitacolo. La Peugeot superò la linea del traguardo a marcia indietro classificandosi così prima nella decima Targa Florio.

Immediatamente dalla folla si levò un gran clamore e le proteste fioccarono di fronte a questa vittoria strappata a marcia indietro. Si trattava di obiezioni del tutto infondate, in quanto nessun regolamento imponeva che le vetture dovessero sempre procedere col muso in avanti; comunque fu proprio Ernest Ballot, il costruttore battuto e deluso, l'uomo ritenuto da tutti il più duro ed il più spietato degli avversari a chiudere l'incidente. Egli infatti aiutò Boillot ed il meccanico a risalire in macchina, disse loro di tornare indietro di una decina di metri e quindi montare e ripetere il percorso. Nel tagliare per la seconda volta il traguardo Boillot svenne, ma prima di perdere i sensi lo si udì mormorare: *C'est pour la France.*

(Estratto da - Il romanzo della Targa Florio -)

W. F. Bradley

METTI UN TIGRE NEL MOTORE



COMINCIAMO
SEMPRE
DALLA CODA...

Esso Extra Nuova Formula rende piú brillante il vostro motore. Ecco perché

1. Purezza. Il Nuovo Esso Extra nasce dai piú raffinati procedimenti di lavorazione oggi esistenti. Il risultato è un supercarburante assolutamente nuovo di una purezza impareggiabile, che estrae dal vostro motore le piú brillanti prestazioni sotto qualsiasi sollecitazione.

2. Accelerazione. Sin dal vostro primo pieno il Nuovo Esso Extra mantiene pulito il carburatore. Con il carburatore pulito, accelerazioni piú brillanti e minor consumo. Esso Extra Nuova Formula eleva a potenza il rendimento del vostro motore!

3. Partenze immediate. Il Nuovo Esso Extra impedisce l'accumulo di depositi nocivi sulle candele. Con Esso Extra Nuova Formula il vostro motore si mantiene sempre brioso, risponde ogni volta con accensioni perfette, partenze immediate.

Con Esso Extra Nuova Formula... metti un tigre nel motore!

Esso



MESSINEO SIM
 CA MESSINEO
 SIMCA MESSI
 NEO SIMCA
 MESSINEO SIM
 CA MESSINEO
 MESSINEO SIM
 CA MESSINEO
 SIMCA MESSI
 NEO SIMCA
 MESSINEO SIM
 CA MESSINEO
 SIMCA MESSI
 SIMCA MESSI

VIA M.se di VILLABIANCA, 1

TELEFONO 29.62.44

LUCAS

BOBINA SPORT SA



Le maggiori dimensioni di questa bobina, a bagno d'olio, consentono un rapido raffreddamento.

La caratteristica sommità sagomata, ricoperta da una speciale vernice, aumenta l'isolamento ed evita dispersioni.

È una bobina ad alto rendimento che consente di sfruttare maggiormente le candele anche quando gli elettrodi si presentano molto distanziati tra loro.

È stata realizzata per vetture tipo « Sport » ma è consigliata per qualsiasi tipo di automezzo con impianto a 6 e 12 Volts, dei quali migliora le prestazioni fornendo ad essi caratteristiche sportive.

6v. part. N. 45065
12v. part. N. 45058

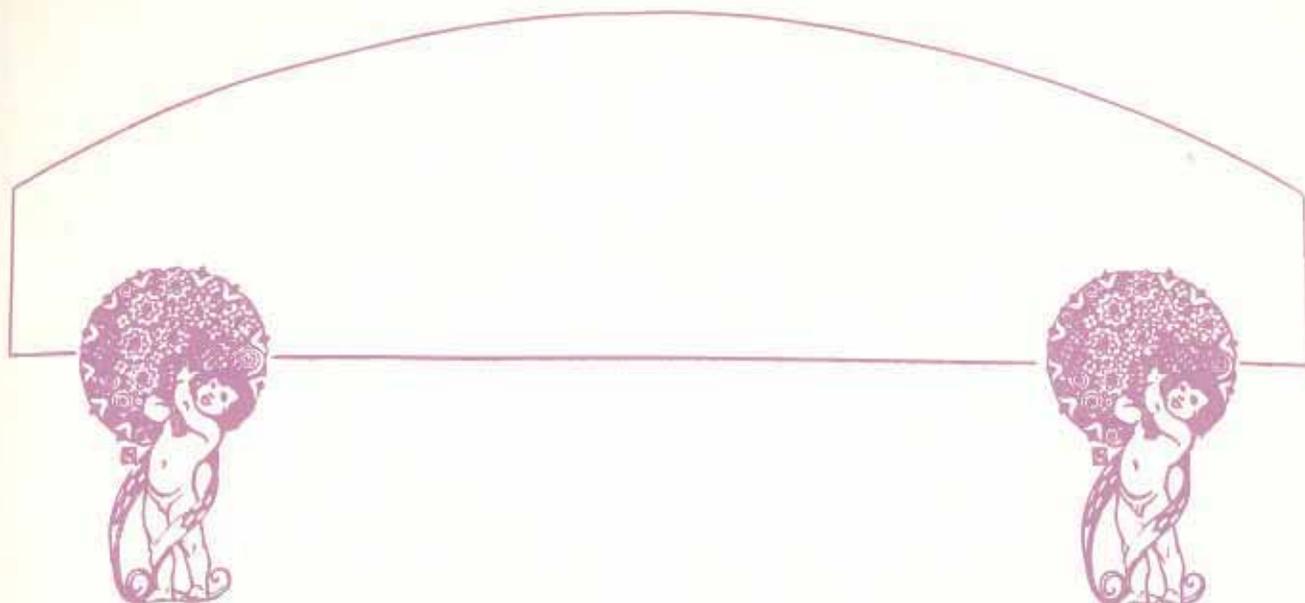
La rete di assistenza e di vendita della LUCAS in Italia è presente tramite la B. R. B. in tutti i capoluoghi di provincia e nei principali centri.

Concessionaria esclusiva per l'Italia

BRB



S.p.A. MILANO
Via G. B. Pirelli, 9
Tel. 66 74 19 - 66 74 20



LA TARGA FLORIO VINTA DA MEREGALLI SU NAZZARO

Malgrado perdurasse il tempo cattivo e le furiose piogge della notte avessero reso impraticabili le strade del magnifico circuito pure la gara, annuale e indetta dall'A.C. di Sicilia ha avuto il solito grande interesse per il numero dei concorrenti, la valentia dei guidatori e il concorso del pubblico.

Una folla enorme infatti si riversò a Cerda, e con i treni speciali e con le proprie automobili, provenienti da Palermo e da Termini, dove i più tenaci sportman passarono la notte per essere primi alle partenze.

Le tribune erano affollatissime e si notarono molte signore e signorine

11ª Targa Florio
24 Ottobre 1920
Medio Circuito
delle Madonie
4 giri Km. 432
1° MEREGALLI
su Nazzaro
in 8 27'23" 1/5
Kmh. 57,924



Il quadro dei tempi



Un concorrente alle prese con il fango

tra le quali ricordiamo la Principessa Giulia di Ganci, la principessa di Petrulla, la baronessa Alù, Donna Giovanna Licata di Baucina, la signora Bianca Grasso, la baronessa Annamaria Grasso, la marchesa La Motta, la duchessa di Salaparuta, la signora Sapio, le signorine Alù, Valdina, Trigona Oddo, La Motta, Peria, Zablom, Sammarco, Belsito.

Alle 7 precise il Principe di Petrulla, cronometrista, e il Conte d'Isnello, commissario, danno il primo «via».

Il primo sorteggiato è Restelli su macchina «Restelli», che parte tra gli auguri e le acclamazioni del pubblico.

Partono in seguito in sei minuti in sei minuti: Campari su Alfa, Piro su Fiat, Meregalli su Nazzaro, Peyron su Diatto, Di Paola su Diatto, Maravigna su Fiat, Tarabusi su Scat, Airoidi su Itala, Avanzo su Buick, Lopez su Derrag, Ferrari su Alfa, Veronesi su Isotta Fraschini, Baldoni su Nazzaro, Tasca su Itala, Tagliavia su Itala.

Al primo giro il Conte Guido Airoidi è primo, egli ha impiegato 2 ore, 4' 51". Il pubblico gli fa una magnifica ovazione.

Meregalli si distanzia di un solo minuto da Airoidi, egli ha compiuto il giro in 2 ore 5' 50". Seguono Maravigna su Fiat e Campari su Alfa.

Al secondo giro Meregalli e Ferrari hanno dei vantaggi su Airoidi.

Si ritirano Di Paola su Diatto per una rottura ai freni, Tarabusi su Scat, la signora D'Avanzo per un mancato rifornimento di benzina, Veronesi che in un incidente ha riportato una leggera contusione all'occhio.

Al terzo giro si delinea già la vittoria di Meregalli.

Egli compie il terzo giro impiegato 6 ore 18' 42". Seguono Ferrari, Lopez, Piro.

La aspettativa per gli ultimi arrivi è enorme. Il pubblico segue la corsa con interesse sempre maggiore. Finalmente la tromba segna l'arrivo della prima macchina.

Si intuisce che è Meregalli che arriva. Infatti, la magnifica Nazzaro si piazza prima nella corsa, aggiungendo nuove vittorie alla sua fama.

Meregalli che ha fatto una magnifica corsa, con una velocità media di 51 Km. all'ora è festeggiatissimo. Egli ha impiegato per compiere 4 giri del circuito 8 ore 27' 23". La classifica è la seguente: 1) Meregalli su Nazzaro in 8 ore 27' 23"; 2) Ferrari su Alfa in 8 ore 35' 17"; 3) Lopez su Derrag in 9 ore 19' 25"; 4) Piro su Fiat in 9 ore 22' 13".

Una corsa ottima è stata quella del conte Guido Airoidi, che non si è potuto piazzare per una "panne" a 7 chilometri dal traguardo.

Se Masetti non arriva in pochi minuti la vittoria è di Sailer!

— Masetti! Masetti! gridano mille voci.

— Dov'è Masetti? Perché non arriva ancora?

I minuti sembrano secoli. Ma non arriva mai, questo benedetto uomo!

Ma ecco che in alto campeggia la nuvoletta bianca.

Scoppia un urlo formidabile. — Masetti! Masetti! è un unico grido. Viva l'Italia!

E Masetti arriva ed è un uragano. Il rombo del motore si fonde con il grido immenso di migliaia di petti.

La folla non sente più freni. Si saltano le barriere, si scende dalle colline, non si conoscono ostacoli. Il trionfatore è sollevato dalla macchina è coperto di fiori, si porta dinanzi le tribune, ove lo accoglie una dimostrazione veramente indimenticabile.

Frattanto Sailer che ha atteso l'arrivo del Masetti nel suo posto di rifornimento calmo in viso consultando un cronometro, quando giunge Masetti ha un piccolo gesto di rammarico ma poi si ricompone, muove incontro al suo grande avversario e gli stringe la mano con molta effusione. Insieme posano dinanzi a parecchi obiettivi, e finalmente si stringono daccapo la mano.

— Arrivederci presto! — mormora Sailer con un lieve sorriso.

— Certamente! Ci rivedremo alla prima corsa! risponde Masetti.

Come sarà appassionante il nuovo incontro fra questi due astri del volante!

LA CLASSIFICA

La classifica dell'ordine di arrivo è la seguente:

1. Masetti	ore 7. 25. 5
2. Sailer	» 7. 27. 16
3. Campari	» 7. 30. 4
4. Sivocci	» 7. 31. 43
5. Ferrari	» 7. 33. 45
6. Foresti	» 7. 34. 37
7. Moriondo	» 7. 39. 34
8. Minoia	» 7. 47. 46
9. Landi	» 7. 55. 43
10. Ceirano	» 7. 59. 12
11. Bergese	» 8. 6. 34
12. Arnone	» 8. 11. 11
13. Trombetta	» 8. 35. 53
14. Febo	» 8. 36. 59
15. Ghia	» 9. 5. 15

Pellegrino e Tuccimei finiscono anch'essi la corsa. Specialmente il primo ha compiuto un vero *tour de force* correndo con l'assale storto per una collisione con Angelini.

I SERVIZI

Il servizio d'ordine veramente meraviglioso tanto che non ebbe a verificarsi il benchè minimo incidente, venne disposto e diretto personalmente dal questore comm. Battioni, efficacemente coadiuvato dal commissario cav. Casu che ne curò tutti i minuti particolari. Ed infaticabili furono pure i vice commissari Giuffrè e Velardi, e gli ufficiali dei carabinieri e gli agenti tutti.

Una lode va anche data al personale telegrafico, che, malgrado sia in agitazione, volle adempiere con scrupolo la propria missione.

(da « L'Ora »)

Nino Sofia



I box dei rifornimenti



Un passaggio dell'Alfa Romeo di Enzo Ferrari



Or è qualche tempo si diceva da taluno, che voleva darsi l'aria di persona da senno, che le corse automobilistiche non hanno più ragione d'esistere, che non se ne faranno più perchè costano troppo e non interessano più il pubblico.

Come quasi tutte le profezie pessimistiche anche questa non ha avuto fortuna. Le corse automobilistiche sono tutt'altro che tramontate e la XII Targa Florio è assurda veramente ad un'altezza tale che tutte le precedenti Targhe ad eccezione della colossale del 1907, diventano, di fronte ad essa, un gioco di fanciulli.

La élite degli automobilisti italiani si è data convegno a Cerda. La Targa quest'anno rappresenta il più grande avvenimento sportivo europeo ed assume maggiore importanza per la *rentree* della Germania nell'agone del motore.

I tedeschi, esclusi dalle corse automobilistiche francesi, inglesi e belghe, hanno approfittato della libertà che ad essi concedeva l'Italia e sono piombati a Cerda con l'asso più celebre del volante il Sailer, recentemente vittorioso in difficili gare; con la automobile più rappresentativa dell'industria tedesca. Tutto è alemanno; niente è straniero.

L'Italia ha affidato i suoi colori alle migliori marche ed ai più virtuosi guidatori. Non meno di venti, allo *starter*, potevano essere indicati come probabili vincitori.

I Francesi hanno disertato la prova. E dire che essi sono molto affezionati alla Targa e la considerano un po' come la loro corsa, poichè vi hanno mietuto allora e riportato trionfi che sono stati molto vantaggiosi per l'industria automobilistica francese.

Ma lasciamo da parte le riflessioni. Il rombo del motore ci richiama allo *starter*. Le macchine terse e lucenti, si allineano in lunga teoria sulla strada tortuosa che fra breve percorreranno a velocità vertiginose.

LE PARTENZE

Il primo piatto gustoso di una qualsiasi corsa automobilistica sono le partenze. Figuriamoci poi quando i partenti sono trentotto e fra essi si annoverano i più temprati re del volante.

Attorno al primo partente si pigiano gli amici, gli amatori, i curiosi ed i fotografi. Le tribune e le adiacenze cominciano già a rigurgitare di pubblico elegante ed irrequieto, in special modo le signore, che sono le più ostinate a protendersi dallo steccato per meglio godere lo spettacolo interessante.

Le colline già formicolano di pubblico accorso con ogni mezzo di locomozione: dall'automobile lussuosa all'umile bicicletta.

Mancano pochi minuti alle 5,30 ed il primo corridore si avvia lentamente verso il traguardo di partenza. I commissari sono al loro posto. Il cronometrista cav. Lucio Tasca, si mette accanto alla vettura ed avverte il guidatore che si approssima il momento solenne. Strette di mano, saluti, auguri, obiettivi che scattano, cinematografi che girano. Sono le 5,30. Un *via* e la macchina dà un balzo. Applausi seroscienti salutano l'inizio della dodicesima Targa Florio.

Le partenze si seguono ad ogni tre minuti con regolarità. Non partono il numero 2. Giordano; il numero 14. Baldoni, che invece parte pilotando la macchina numero 22 di Masetti; il numero 23. An-

UNA MAGNIFICA VITTORIA ITALIANA

12^a Targa Florio
29 Maggio 1921
Medio Circuito
delle Madonie
4 giri Km. 432

1° MASETTI G.
su Fiat
in 7 25'05" 2/5
Kmh. 58,236



Un'Alfa Romeo all'arrivo

gelini parte con tre minuti di ritardo; il numero 26 Buzzetti ed il numero 32 Ascari non si presentano al traguardo.

Ma ecco senz'altro l'ordine e l'orario di partenza di ogni corridore:

1. Febo, su Fiat, ore 5,30.
3. Bergese, su Fiat, ore 5,36.
4. Tuccimei, su Kiribiri, ore 5,39.
5. Piro, su Fiat, ore 5,42.
6. Gismondi, su Ceirano, ore 5,45.
7. Ghia, su Diatto, ore 5,48.
8. Ceirano, su Ceirano, ore 5,51.
9. Arnone, su Ceirano, ore 5,54.
10. Foresti, su Itala, ore 5,57.
11. Tarabusi, su Scat, ore 6.
12. Mocca, su Scat, ore 6,03.
13. Moriondo, su Itala, ore 6,06.
15. Morano, su Ford, ore 6,12.
16. Landi, su Itala, ore 6,15.
17. Lopez, su Itala, ore 6,18.
18. Gamboni, su Diatto, ore 6,21.
19. Pellegrino, su Fiat, ore 6,24.
20. Ferrari, su Alfa, ore 6,27.
21. Sivocci, su Alfa, ore 6,33.
22. Baldoni, su Alfa, ore 6,33.
23. Angelini, su Scat, ore 6,36.
24. Ferrario, su Mercedes, ore 6,39.
25. Sailer, su Mercedes, ore 6,42.
27. Tagliavia, su Itala, ore 6,48.
28. Masetti, su Fiat, ore 6,51.
29. Ninive, su Itala, ore 6,54.
30. Fracassi, su Ford, ore 6,57.
31. Caruso, su Imera, ore 7.
33. Albanese, su Aquila, ore 7,06.
34. Campari, su Alfa, ore 7,09.
35. Romieux, su R. M., ore 7,12.
36. Trombetta, su Fiat, ore 7,15.
37. Bordino, su Fiat, ore 7,18.
38. Minoia, su Fiat, ore 7,21.

LA CORSA

La corsa si inizia sotto i migliori auspici.

Su 38 iscritti, 34 corridori hanno preso la partenza. I più bravi non hanno voluto a nessun costo rinunciare alla gara.

La folla segue con vivissimo interesse le varie fasi della corsa indicate dalla tabella dei tempi.

Alle ore 7,21 finiscono le partenze. Alle ore 7,30 un colpo di cannone annuncia che il primo corridore è prossimo ad arrivare. Dopo pochi secondi infatti, Bergese taglia il traguardo ed inizia il secondo giro senza fermarsi al rifornimento.

Incomincia così l'interessante passaggio delle macchine che s'inseguono furiosamente. Pochissimi si fermano per rifornirsi. La maggior parte continua contentandosi del rifornimento di bordo.

Mentre si svolge il primo giro apprendiamo che il comm. Ferrari della Mercedes in una curva è andato a finire in un fosso. Se l'è cavata con delle leggere contusioni, ma ha dovuto rinunciare alla corsa. Vediamo Gamboni sbagliare strada ed uscire dal circuito imboccando la viuzza che porta alla stazione. Finisce anche lui in un fossato. Anche Sailer commette lo stesso errore e perde un tempo prezioso ma malgrado ciò egli riesce a tagliare il traguardo compiendo il primo giro nel tempo magnifico di ore 1.47'6", battendo il record di Boillot stabilito nel 1919 in ore 1.50'13". Vengono dopo Masetti G. n

ore 1.17'25"; Sivocci 1.49'5"; Campari 1.59'30"; Baldoni 1.51'2"; Masetti 1.51'47"; Foresti 1.53'2"; Ceirano 1.53'27"; Minoia 1.55'17"; Moriondo 1.55'1.59'33"; Tarabusi 2.00'03"; Ninive 2.00'44"; Landi 2.00'59"; Tagliavia 2.01'10"; Piro 2.05'45"; Trombetta 2.05'45"; Petro 2.05'57"; Morano 2.07'55"; Fracassi 2.08'53"; Pellegrino 2.12'50"; Angelini 2.15'53"; Caruso 2.19'48"; Tuccimei 2.23"; Gismondo 2.28". Molto tardi arriva Bordino che per lo scoppio di tutte e quattro gomme ha subito una gravissima *panne*. Egli ha impiegato a compiere il giro ore 3.33'54".

Ed il secondo giro è compiuto fra l'attesa vivissima del pubblico che vede in pericolo la Targa per la bella corsa del tedesco Sailer.

Fortunatamente Masetti migliora assai il suo tempo ed al secondo giro lo possiamo salutare primo in ore 3.37'38". Secondo è Sivocci in ore 3.38'27"; terzo è Sailer in ore 3.40' e 9 secondi. Quarto è Campari in ore 3 e 40. Quinto è Ferrari in ore 3.41'7". Sesto Foresti in ore 3.43'50". Settimo è Minoia in ore 3.45'52". Ottavo è Moriondo in ore 3.47'43". Nono è Ceirano in ore 3.52'12". Decimo è Landi in ore 3.57'44". Undicesimo è Bergese in ore 4.0'52"; Dodicesimo è Arnone in ore 3.45'52. Tredicesimo è Ninive in ore 4.6' e 32". Quattordicesimo è Febo in ore 4.6'46". Quindicesimo è Trombetta in ore 4.12'40". Diciassettesimo è Morano in ore 4.14'32". Diciottesimo è Ghia in ore 4.44'18". Diciannovesimo è Caruso in ore 4.47'51". Ventesimo è Tuccinelli in ore 4.52'15". Ventunesimo è Pellegrino in ore 4.56'23".

Lopez, Fracassi e Baldoni si ritirano.

Al terzo giro la lotta diventa addirittura epica fra Masetti e Sailer; italiano e guidatore di una macchina italiana il primo, tedesco e guidatore di una macchina tedesca il secondo. Il pubblico partecipa a questa lotta con grande entusiasmo che diventa vero delirio quando il quadro dei tempi segna Masetti al primo posto in ore 5.33'32" e secondo Sailer in ore 5.34'30".

Seguono Sivocci in ore 5.37'31"; Ferrari in ore 5.37'37"; Foresti in ore 5.39'; Campari in ore 5.40'; Moriondo in ore 5.41'; Minoia in ore 5.44'; Ceirano in ore 5.58'; Bergese in ore 6.5'; Trombetta in ore 6.22'; Febo in ore 6.24'; Tagliavia in ore 6.29'; Ghia in ore 6.53'; Morano in ore 7.5'; Tuccinelli in ore 7.54'.

Appena iniziato il quarto giro Tagliavia si ritira per una *panne* irreparabile.

I VINCITORI

Il pubblico vive momenti di spasimo nell'attesa dell'epilogo di questa formidabile battaglia combattuta con valore eccezionale. Tra la generale disattenzione passano i corridori che compiono il terzo giro.

Si attende il vincitore. E' un italiano? E' il tedesco?

La nuvoletta ed il colpo di cannone annunciano la fine della corsa.

Tutti si protendono sullo steccato.

Sulla collina appare una macchina che viene giù come un *bolide* ad una velocità spaventosa. E' un mostro bianco che si avventa sulla curva, divora in un baleno la breve salita e piomba sul traguardo. E' la vittoria strappata dopo una lotta titanica. Chi è? Domandano tutti ad alta voce. E' Sailer! La sorpresa è terribile. L'attesa si fa spasmodica.

vecchia Sicilia a Torino

Qui nel Piemonte antico, in una regione come poche altre fiera del suo, ho trovato pezzi, brani di Sicilia. Ho risentito le armonie della mia terra, quella musica vertiginosa di cieli immensi, di mari sanguigni, ove il dolore è companatico necessario del suo stesso genio, di questa mia terra che ogni tanto si lascia, sbagliando.

Strano; sembra la mia una storia consueta, inventata. Invece, è una storia vera, fatta di lacrime anche essa, di albe livide di mezzo secolo fa, quando un giovinotto secco e stravagante, consumava intere giornate da treni a riunioni, a discorsi, a gare roventi, ed era Vincenzo Florio di una grande famiglia della quale un giorno vorrei fare la storia, e morirei contento; una storia apologetica perchè certa gente, quando nasce con un cuore così, trasforma la faccia delle cose, crea dove è passato il diluvio delle dimenticanze, della miseria e dell'aberrazione; e lo fa con un semplice sorriso.

Questo io ho sentito in corso Polonia a Torino, in un palazzo modernissimo, tutto luce e candore di pareti; entrai e mi trovai in un mondo nuovo, ricordando quasi le mie letture di ragazzo, prima di conoscere la vita, dove si sconta ogni ingenuità, dove bisogna farsi lupi per sopravvivere. Il Museo dell'Automobile è stato realizzato secondo criteri di grandezza, e di semplicità che sempre ad essa si adegua. Giganteschi piloni reggono la volta: il Museo è distribuito in numerose sezioni con criteri estetici. Ebbi, per mia stella, due guide assai competenti: il funzionario addetto dalla direzione del Museo, signor Corte, grassottello, compito come un'educanda, ed il signor W. F. Bradley, un vecchietto grazioso ma segaligno, con occhi azzurri grandiosi sopra un naso di forte razza, un

naso pesante ed animoso propriamente aquilino. Un naso direi pensante. Ne compresi via via funzione e compito. Subito quella faccia mi ricordò altri tempi, mi rimbalzò indietro di parecchi anni, dieci almeno, quando ne feci la conoscenza sotto i puri cieli della mia Sicilia.

Il signor Bradley sa tutto dell'Automobile. L'Automobile ha avuto, nei suoi sessantanni di vita, personaggi di ogni tipo, e questo del signor Bradley è dei suoi più autentici. E' una sua vera espressione. Il signor Bradley sa tutto dell'automobile, perchè ne afferrò al nascere l'importanza estrema, l'apocalittica verità, e consumò gli anni migliori correndo appresso le gare, gareggiando egli stesso e venne per decenni di seguito in Sicilia, assistette alla nascita prima, al fiorire poi, splendido e voluttuoso, della gara di Cerda. Sì, il signor Bradley è uno dei nostri. Egli che ha respirato aria di tutti i continenti, sa bene come in Sicilia ha respirato l'aria più fine e più delicata, dei suoi sogni migliori, delle sue favole vere. Ci fermammo io ed il signor Bradley dinnanzi ad una parete che riproduceva alcune immagini della prima e della seconda Targa Florio. Il signor Bradley, con le sue rughe di mezzo secolo sulla faccia, con quel naso immenso, alitava ricordi e nostalgia guardando fisso tra gli occhiali alla parete. Io stavo più discosto, quasi impressionato: la parete mi riportava in grembo alla mia terra, a questa Sicilia spesso misconosciuta, questa Sicilia verghiana e pirandelliana, questa terra dei Restivo e dei Florio, che ha conosciuto tutti i dolori, e che solo di recente ha cominciato a costruirsi il suo nuovo destino, la sua nuova storia. Un tuffo nel passato? Perdonatemi l'orgoglio paesano: in certi istanti avere ventanni o cento non importa più.

13^a Targa Florio
2 Aprile 1922
Medio Circuit
delle Madonie
4 giri Km. 432

1^o MASETTI
su Mercedes
in 6 50'50" 2/5
Kmh. 63,091





Importava ad esempio a Florio di combattere contro l'ostinatezza dei pregiudizi in quell'alba del secolo? « Ciascun uomo moderno vive dieci vite, e ciascun punto della terra partecipa contemporaneamente alla esistenza di mille altri ».

Vincenzo Florio vaticinava sulla pagina della rivista che accompagnò il nascere della Targa. Pareva una banalità, un hobby dei ricchi — Florio era ricco come gli antesignani della Fiat — ed invece era una cosa terribile, era la nascita dei tempi moderni.

Per questo, ora io rimanevo assorto dinanzi ad un'immagine del 1907, una veduta generale del campo delle tribune, del rettilineo e dei posti di rifornimento. Felice Nazzaro, su « Fiat », stava correndo verso il traguardo, ancora lontano chissà, o già vicino come il tramonto incipiente. Corriamogli appresso, a cominciare dalle tribune.

C'erano già, pensate, le tribune di Cerda, di Floriopoli, in quell'aprile del 1907! Florio aveva spalancato il teatro vichiano delle Madonie: il Museo dell'Automobile, intitolato ad un altro genio dei tempi nuovi, Carlo Biscaretti, documenta il significato dell'avvenimento. La Sicilia « retrograda » dava una lezione di civiltà al mondo: una volta ancora. La Sicilia reietta dagli uomini, spesso dimenticata dalla sua Madre Patria, apriva tutte le finestre del suo paradiso delle genti: « Costituiscono queste inclite ed austere montagne insieme al mare, gli eterni motivi dello scenario nobilissimo apprestato per la Corsa. E se la scena è una delle più belle del mondo, è del mondo la più densa di storia, e la più famosa. Nessun altro decoro terrestre ha servito ed ha assistito ad un maggior numero di ripetizioni e di rappresentazioni della perenne ed invariabile tragedia umana, della primordiale tragedia delle stirpi, la guerra e la vittoria, l'invasione dei vincitori e la sottomissione e il dileguarsi dei vinti... E' un nuovo combattente? E' un'arma novella? In ogni modo, ecco finalmente una cosa nuova, si sono detti gli incoronati picchi delle Madonie. L'Automobile passa in mezzo a tutto l'Archivio della umanità, compiendo la sua parte, lungo il Circuito della Targa Florio. Rasenta il muro pelasgo e il tempio ellenico, l'anfiteatro romano ed il castello saracino, il tempio normanno ed il palazzo aragonese, e come trascorre per tutta la storia così traversa tutte le sembianze della terra. Si inerpica alle Petralie sui più aspri e brulli gioghi; serpeggia tra la floridezza esuberante della selva; oltrepassa sughereti, vigneti, oliveti; scende a Campo Felice in cospetto al mare lucente, e si insinua quindi, come a premio della corsa furente, nell'inebriante giardino delle Esperidi, nel giardino dagli innumerevoli frutti d'oro dei limoni, e dagli infuocati fiori purpurei dei gerani ». Il linguaggio può apparire superato, ma la sua retorica è sincera. Io stavo a guardare il ritmo rettilineo di Cerda, riportato a quell'aprile del 1907, ed i pezzi del museo non mi sembrarono più ferro invecchiato, dal colore ripassato di recente, con qualche segno di ammaccatura lontana. Mi sembrarono cose vive, come la faccia di Felice Nazaro, che guidava la corsa vittoriosa in quel 21 aprile del 1907. Una faccia semplice e saporosa di operaio settentrionale, non so, certo una faccia di quelle che andarono alla scoperta del mondo, approfittando dell'automobile: e 116 mila operai inurbò da sola Torino, per questa industria, nell'anno di grazia 1906. Ve ne erano anche di siciliani, venuti da quell'entroterra allora squallido, giustificavano anch'essi il fiorire della nuova civiltà.

Questo pensavo, anche riguardando sulla parete, di seguito, un'altra immagine della corsa antica.

Era sì un'immagine squallida e desolata. La strada alla svolta scopre case segnate dal tempo remoto, e balconate umili piene di vecchierelle dagli abiti scuri come i loro pensieri. Scopre le divise impettite dei carabinieri reali, con tanto di grinta dura, scopre il primo fotografo sullo spalto, scopre le strade di miseria e le facce della miseria, la spietatezza dei paesaggi senza verde, dei giovani con le mani in tasca, la coppola storta e la aria fumosa. La scuola non è certo arrivata, in questo 1907, da dove baldanzosamente passa la milanese « Isotta Fraschini » guidata da Tamagni, con un rombare cupo, ma la colpa non è di Florio, egli portava il mondo nella sua Isola, la rivelava con le sue bellezze ed i suoi dolori, e non era impresa dappoco, ce lo documenta anche il Museo dell'Automobile di corso Polonia a Torino.

Infatti. La Sicilia è presente attraverso le macchine e sulle pareti; sbarcarono al porto di Palermo, uscivano pomposamente sulla strada, e le vecchierelle si facevano il segno della croce, al gran frastuono gli studenti si impermalivano e scrivevano lettere ingiuriose alle autorità. Poi, la corsa a Cerda, e quelle stesse automobili dell'evo antico, fuoriuscite dal genio leonardesco, allineate alla partenza. C'era tutto il bel mondo palermitano, come del bel mondo italiano e continentale erano i pezzi del Museo che ora guardiamo quasi sorridendo dall'alto della nostra civiltà. Sessantanni (ma, in fondo, come abbiám visto, i secoli dei secoli) documentati da pezzi ancora nuovi, da trabiccoli e fiammanti vetture, dalla « Palombella » della Regina Madre, alla quale guardai con immenso rispetto. Stava tutta sola in un angolo, ma lo occupava tutto, era vasta grande, dalle portiere si vedevano le poltroncine arabesche, v'era pure il segno dei Savoia, la fuga di una tromba dorata sul cofano altissimo. Tutto vi era austero. A me non venne un sorrisetto, ma pensai con malinconia alla distanza della gente che stava a vederla passare: quella bella lustra di nero fresco auto della Regina.

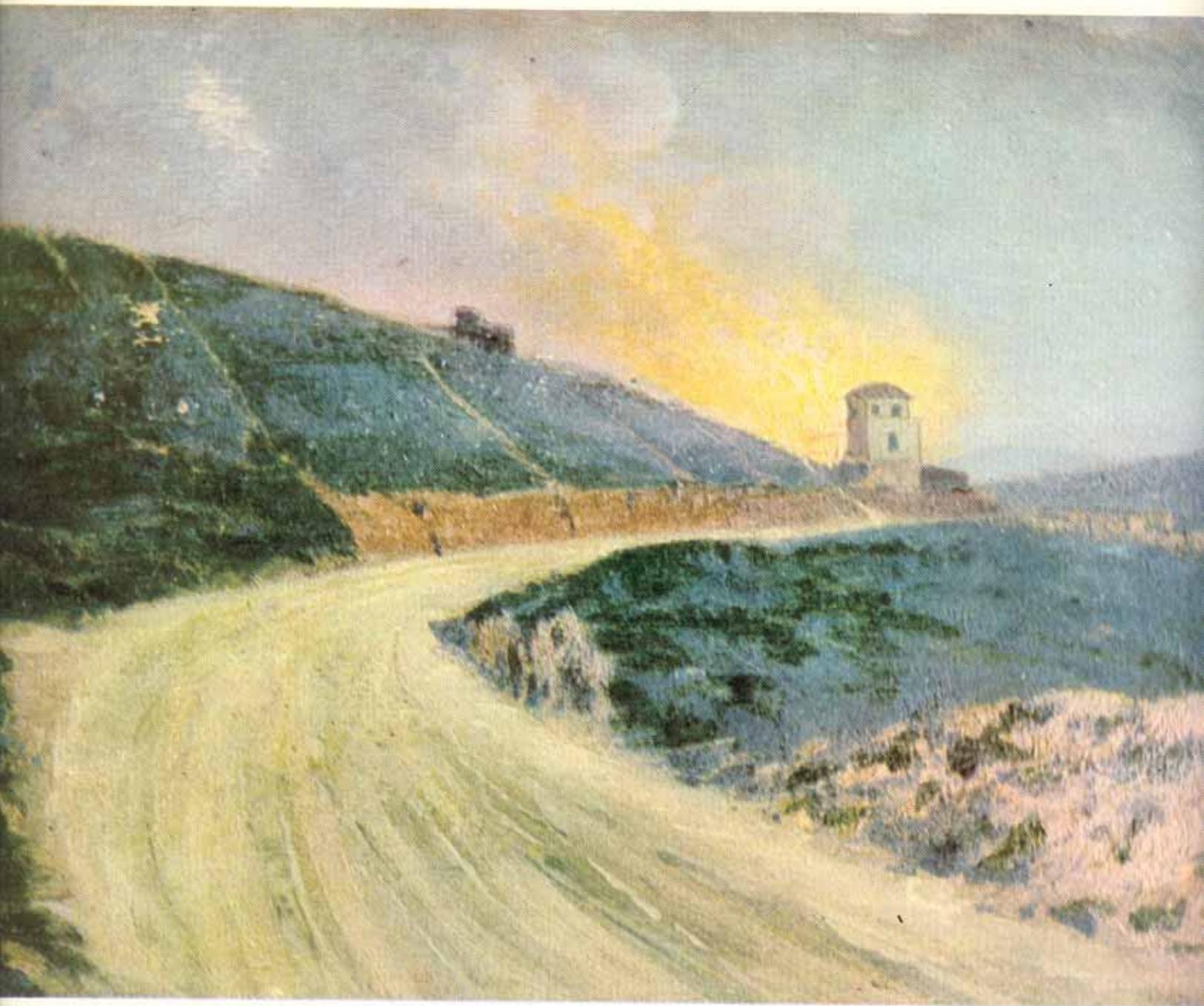
Il Museo mi portava tutto questo, e mi diceva tutto questo. Con il suo naso immenso il signor Bradley alitava intanto le sue nostalgie personali, la sua giovinezza dannunziana, la sua prosa rovente della prima corsa, la fiammata della sua passione quando impugnò il primo manubrio. A me bastava girare tra quei pezzi di museo e trovarvi in ognuno la mia terra. La mia terra fin nei taxi Renault, la mia terra nelle Alfa Romeo da corsa, la mia terra nelle vetture automobili delle prime Targhe Florio e nelle bianche svettanti Mercedes delle ultime Targhe Florio.

Questa è la mia terra, dove non tramonta mai il sole per non rinascere il giorno dopo. E noi restiamo a guardarlo. Merita un museo la mia terra, anche attraverso una sua semplice rappresentazione: quella delle automobili che attaccano la lotta impari con la strada ingobbata dai tempi dei tempi. Ma oggi la strada ha cancellato la polvere, e la fiumana delle alluvioni che si precipitavano a valle con un fragore di tuoni nei giorni temporaleschi; hanno cambiato faccia Cerda e Floriopoli, Petralia Sottana e Campofelice. Il vaticinio del pioniere si è realizzato: Vincenzo Florio ha vinto la sua battaglia, oltre la vittoria della sua corsa, della sua gara appassionante come un dramma di Eschilo.

Questa è la mia terra, che per capirla bisogna averla conosciuta dalla nascita; e per amarla pure, quando l'amore non sia solo ammirazione.

(da « Sicilia »)

Vladimiro Caminiti



L'INCENDIO DELLE TRIBUNE

Nella notte del 1° Ottobre 1923 un furioso incendio, impadronendosi del « villaggio » della Automobile Club di Sicilia a Cerda, divorava in brevi ore la maggior parte dei fabbricati.

Aiutate da un vento persistente e favorite dal fatto della lontananza dei caseggiati da ogni centro abitato, le fiamme poterono compiere quasi intieramente la loro opera di distruzione.

Il guardiano addetto alla sorveglianza ed un piccolo gruppo di operai che procedevano ad alcune opere di ampliamento dei fabbricati, cercarono di difendere le costruzioni e le ricche suppellettili con i mezzi a disposizione: la scarsità d'acqua e la lontananza dalla Stazione ferroviaria furono complici del fuoco e del vento.

All'alba uno spettacolo di desolante rovina si presentò agli occhi dei Signori dell'Automobile Club, giunti sul posto appena avvertiti per telegrafo: il fabbricato delle Tribune coperte completamente distrutto, crollato il tetto pittoresco in mattoni, crollate le due torricelle caratteristiche, lesionati i muri vicini della Tribuna dei Soci e di quella della Stampa.

Il danno materiale era ancora più grave per la completa distruzione di tutta la suppellettile varia che normalmente era conservata nell'interno delle Tribune stesse. Ivi infatti erano ammassati tavoli, sgabelli, strumenti di segnalazione, il ricchissimo e sontuoso quadro dei tempi, i mobili per le cabine dei Commissari e tutto un vastissimo arredamento di bandiere, festoni e stoffe: tutto quel complesso di gaiezza che fa tanto pittoresco il « villaggio di Cerda » nelle riunioni internazionali.

14ª Targa FI
15 Aprile 19
Medio Circu
delle Madon
4 giri Km. 43
1° SIVOCCHI
su Alfa Rom
in 7 18'00" 1
Kmh. 59,177

Le lapidi che portavano incisi a caratteri d'oro i nomi dei gloriosi piloti, avvicendatisi dal 1905 ad oggi nel possesso dei ricchi premi dell'A. C. S. completamente incenerite dal calore infernale erano sparite: doloroso segno della furia degli elementi e melanconica traccia di un passato glorioso di vita sportiva.

Vincenzo Florio, che trovavasi assente, a Parigi, fu avvertito per telegramma: rispose laconicamente che tutto si sarebbe rifatto e meglio e nel minor tempo possibile.

I fatti tennero dietro al programma, così tacitamente espresso: non a torto il motto dell'Automobile Club di Sicilia può compendiarsi nel classico « *Acta non verba* ».

Il ritmo dell'interesse internazionale incalzava verso il successo grandioso della 15^a Targa e della 6^a Coppa Florio: a tanta attesa occorreva corrispondere con l'interesse sportivo della riunione e con la degna cornice dei locali per il pubblico e per i servizi.

La decisa volontà dell'A. C. S. creò dalla rovina tutto un nuovo fasto di costruzioni.

Ove aveva regnato il legname, la calce e le tegole, entrò, sovrano prepotente, il cemento armato: ove ogni ingrandimento sembrava costretto dalle antiche costruzioni la furia del fuoco aveva aperto il campo ad ogni trasformazione.

La Tribuna coperta, costruita in cemento armato ebbe per tetto una grandiosa gradinata, sormontata da una snella tettoia di variopinte tende: sui gradini sfolgorò il pubblico nella giornata del 27 Aprile 1924.

La costruzione adibita a Tribuna per i Soci cambiò fisionomia e carattere: salì fino alle vette d'una torre di osservazione: al pianterreno funzionò il Restaurant: sopra trillarono nervosi i telegrafi e i telefoni e scricchiolò nervosa la penna febbrile dei giornalisti: al piano superiore si installò la attività oculata dei Commissari di Corsa; un altro piano fu destinato ai ragguardevoli personaggi del pubblico e infine, sulla terrazza che culminava la torre funzionò la segnalazione semaforica delle vetture che scendevano dalla collina di Bonfornello; dall'altro lato la vecchia Tribuna della Stampa si mutò in « boxes ».

Tutto ciò mutava faccia al vecchio fabbricato: ma le trasformazioni e gli ampliamenti non si fermarono qui.

La scarpata del quadro dei tempi fu attaccata, demolita, plasmata: Sorsero tre gradini per il pubblico: il Quadro dei Tempi salì ad una altezza imprevista e fu tutto di ferro, con caselle per 60 corridori, con una sua pittoresca capanna di servizio che si protese sulla strada, vivace di colore e di linea, come una sentinella avanzata: e, per permettere al pubblico di recarsi alla Tribuna coperta una passerella di ferro scavalcò la strada e si riallacciò ai vecchi fabbricati.

Ma il cemento armato si impadronì ancora d'un altro importante ramo dell'attività di corsa.

Anche i vecchi rifornimenti nelle capannucce di legno, distrutte dal fuoco, furono sostituiti da una snella costruzione su pilastri in cemento: e sopra una lunga terrazza accolse il pubblico che si aggirava dalle tribune sulla passerella, di qui per il quadro dei tempi e, dalle rampe erbose, dietro la Torre di Osservazione, si inerpicava fino alle terrazze sui rifornimenti nel momento che, febbrile, l'opera dei corridori aveva una sosta più veloce d'ogni inseguimento.

Tutte queste opere sorsero in poco più di due mesi: miracolo di volontà e di attività di dirigenti, costruttori e operai.

E nessuna fantasia di scrittore potrà mai ridire la stupefatta, compiacente meraviglia che prese il foltissimo stuolo di spettatori allorchè, il mattino del 27 Aprile 1924, al vento tormentante che si abbatteva sulle nuove costruzioni di Cerda, rispondeva il garrire variopinto e luminoso delle mille bandiere multicolori e delle fronde verdi alternate all'oro dei frutti di limone e l'ansito tumultuoso della grande tenda sulle gradinate che palpitava come di una nuova vita di vittoriosa volontà.

Interamente nuova per concezione e stile la

HILLMAN

IL MIP

LA PIÙ MODERNA
UTILITARIA DEL MONDO



Concessionaria esclusiva

A.S.A.

angolo - sicula
automobili

PALERMO

Via Notarbartolo 18/A

Tel. 25 33 88



Opificio ricostruzione e vulcanizzazione pneumatici

Fratelli Giarrusso

PALERMO - VIA PRINCIPE SCORDIA, 25 - ☎ 211.619

UFFICIO VENDITE: PNEUMATICI AUTO - MOTO - GIGANTI

ENGLEBERT - GOODYEAR - PIRELLI - CEAT - MICHELIN

OPIFICIO RICOSTRUZIONE

PNEUMATICI GIGANTI

PALERMO - Via Fonderia Oretea, 21, 23, 25, 27 - Tel. 245.757



MODULO
ARREDAMENTI

in VIALE EMILIA, 5 - Tel. 51 75 18
(angolo viale Liguria)

dalle più note fabbriche della Brianza e del Veneto, una selezione delle realizzazioni più qualificate nel settore dell'arredamento moderno



i famosi
MOBILI SU MISURA
sistema fitting brevettato

tutte le architetture di moduli uguali si possono raccordare ad angolo - nella foto a lato vediamo le architetture M03 ed M08 raccordate fra di loro e vestite con nove ante reversibili, due cassettiere, una ribalta letto, due ante armadio, una ribalta bar, una ribalta tavolo: è solo una fra le innumerevoli soluzioni

S.P.EDI.L S.p.A. - Siciliana Prefabbricazione Edilizie

Sede in PALERMO - Via Generale Magliocco, 19 - Telefoni 21.58.73 - 24.82.25

Concessionaria per le province di

Palermo - Messina - Catania - Trapani - Agrigento - Enna dello:

STRUCTURAPID - Brevetti "Gaburri"



La struttura portante più sicura - rapida - economica - perfetta in cemento armato.

per edifici industriali, civili ed agricoli di qualsiasi altezza e disposizione planimetrica.

Composta di pilastri e travi prefabbricati di cemento armato ad alta resistenza il cui montaggio in opera richiede

UN SOLO GIORNO PER PIANO

Non si impiega legname nè altro tipo di cassaforma, nè puntellature. Non occorrono nè carpentieri, nè ferraloli.

Questa struttura portante è completabile con qualsiasi tipo di solaio.

In Via Don Orione a Palermo è stato realizzato un edificio di 15 piani in 80 giornate lavorative.

RAPPRESENTANTE: SALAMONE & PULLARA - VIA MALASPINA - TEL. 29.15.24

TECNICAMENTE SEMPRE ALLA
AVANGUARDIA L'INDUSTRIA AU-
TOMOBILISTICA INGLESE OFFRE



STUDIO ZANUINO - MILANO

VETTURE
VERAMENTE
ELEGANTI
VETTURE
VERAMENTE
SPORTIVE
VETTURE
VERAMENTE
ECONOMICHE

LA QUALITÀ È UN FATTORE DI SI-
CUREZZA - L'ALTA QUALITÀ DELLE
MACCHINE INGLESI È RICONO-
SCIUTA IN TUTTO IL MONDO

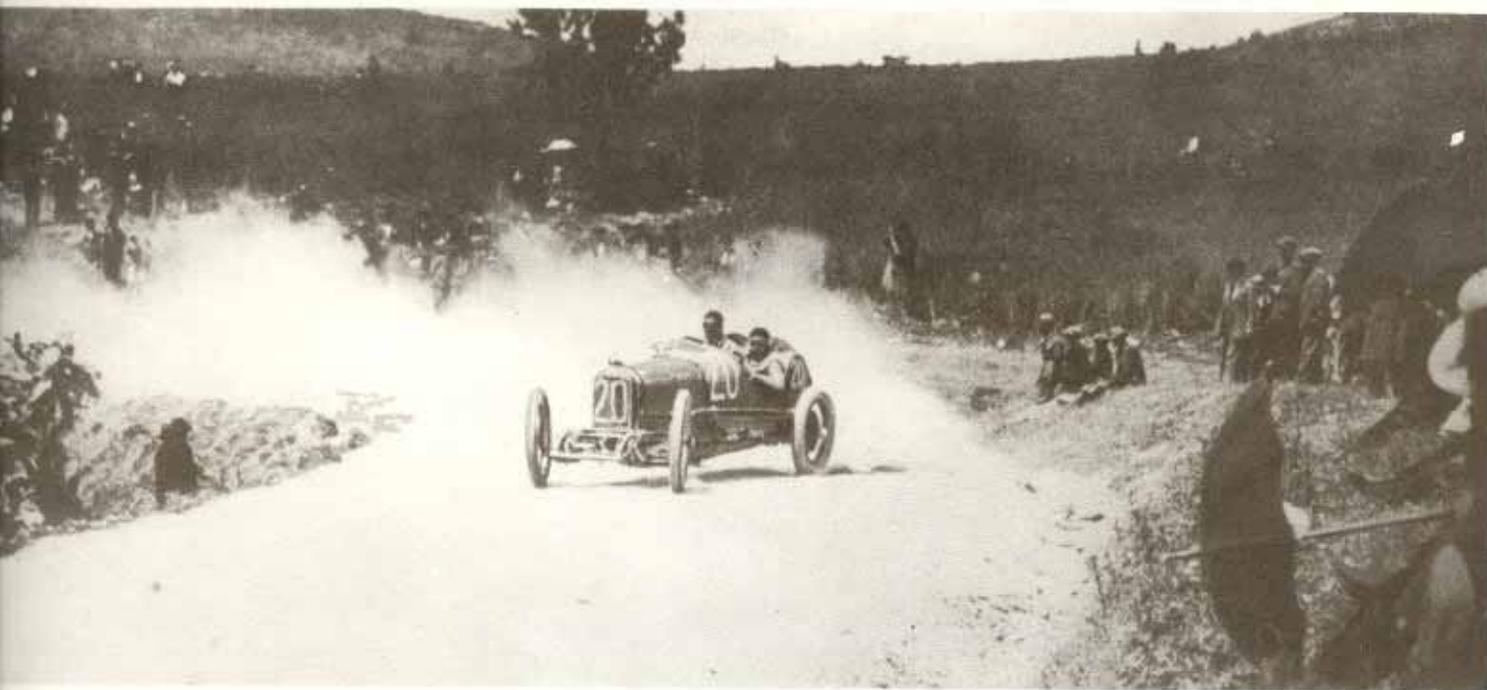
L'AUTO MOBBILE E ER SOMARO

– Rottadecollo! – disse un Somarello –
Ner vedè un Automobile a benzina –
Indove passi tu nasce un macello!
Hai sbudellato un cane, una gallina,
Un porco, un'oca un pollo...
Povere bestie! Che carneficina!
Che sfragello che fai! Rottadecollo!
– Nun fiottà tanto, faccia d'impunito,
– Rispose inviperito l'Automobile –
Si vede che la porvere e lo sbuffo
De lo stantuffo t'hanno intontonito!
Nun sai che quann'io corro ciò la forza
De cento e più cavalli? E che te credi
Che chi vò fà carriera se fa scrupolo



De quelli che se trova fra li piedi?
Io corro e me n'infischio e nun permetto
Che 'na bestiaccia ignobile
S'azzardi de mancamme de rispetto!
E ner di' 'ste parole l'Automobile
Ce messe dentro tanto mai calore
Che er motore, infocato, sè scoppiò.
Allora cambiò tono. Dice: – E mò?
Chi me rimorchierà fino ar deposito?
Amico mio, tu capiti a proposito,
Tu solo poi sarvà la situazzione!...
– Vengo – je disse er Ciuccio – e me consolo
Che cento e più cavalli a l'occasione
Hanno bisogno d'un Somaro solo!

TRILUSSA



Hamovici, su Ballot, affronta un tornante

La corsa vista at

Alle impressioni e descrizioni facciamo precedere alcuni dati numerici della corsa, interessanti ed eloquenti per segnare le linee fondamentali della corsa stessa.

Anzitutto ecco l'elenco dei 41 concorrenti per la Targa e per la Coppa Florio, con i rispettivi numeri che segnano l'ordine di partenza.

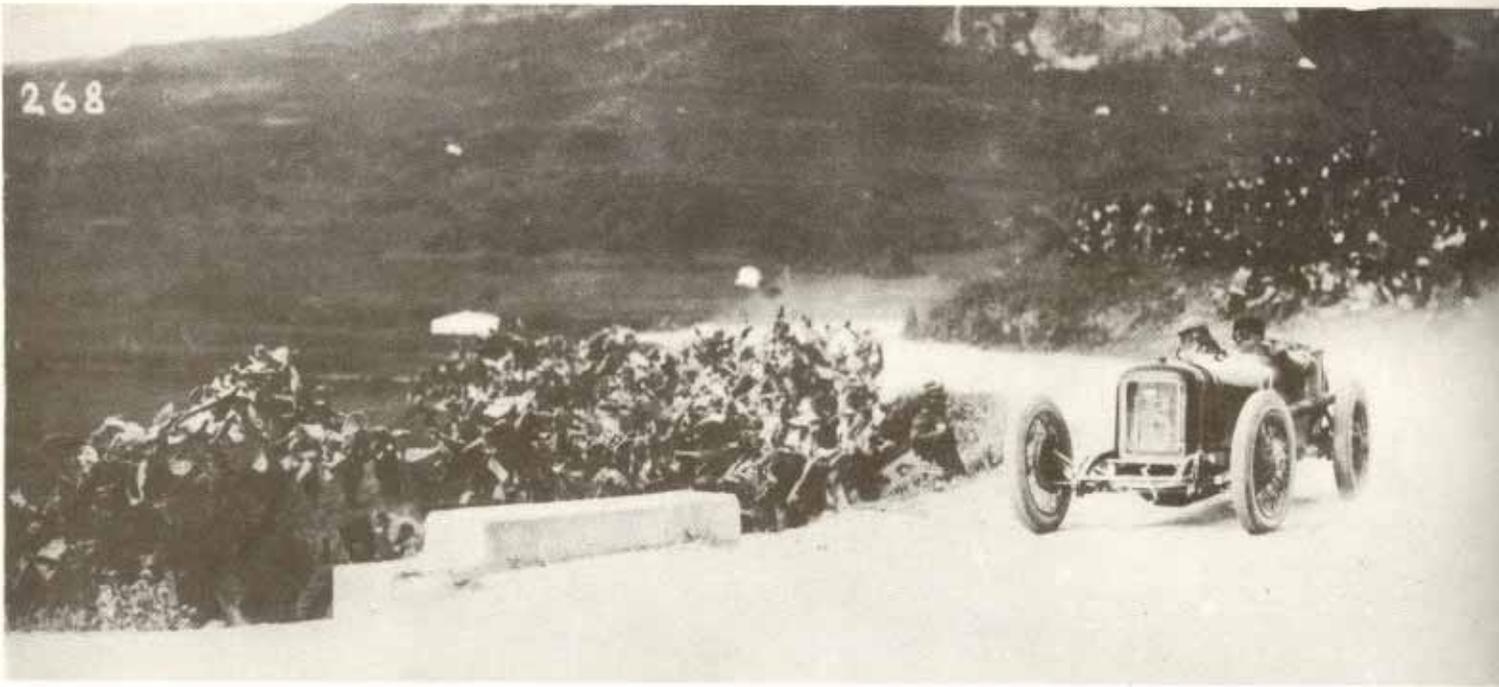
- 1°. Dubonnet *Hispano-Suiza*
- 2°. Kaufmann *Steiger*
- 3°. Rutzler *Steyr*
- 4°. Foresti *Peugeot*
- 5°. Gamboni *Amilcar*
- 6°. Scholl *Aga*
- 7°. Goux *Ballot*
- 8°. Bordino *Fiat*
- 9°. Moriondo *Itala*
- 10°. Werner *Mercedes*
- 11°. Masetti *Alfa-Romeo*
- 12°. Mucera *Ceirano*
- 13°. Maserati *Diatto*
- 14°. Beria d'Argentina *Spa*
- 15°. Lopez *Nazzaro*
- 16°. Mayer *Steiger*
- 17°. Minoia *Steyr*
- 18°. Dauvergne *Peugeot*
- 19°. Stahl *Aga*
- 20°. Hamovici *Ballot*
- 21°. Salamano *Fiat*
- 22°. Sandonnino *Itala*

- 23°. Neubauer *Mercedes*
- 24°. Ascari *Alfa-Romeo*
- 25°. Spadoni *Spa*
- 26°. Kolb *Steiger*
- 27°. Brilli-Peri *Steyr*
- 28°. Boillot *Peugeot*
- 29°. Pagani *Aga*
- 30°. Pastore *Fiat*
- 31°. Rebuffo *Itala*
- 32°. Lautenschlager *Mercedes*
- 33°. Campari *Alfa-Romeo*
- 34°. Conelli *Franz Spa*
- 35°. Wagner *Alfa-Romeo*.

Tutti questi concorrono tanto alla Coppa che alla Targa Florio. Seguono poi questi altri concorrenti alla sola Targa Florio:

- 36°. Phillips *Aga*
- 37°. Caruso *Bianchi*
- 38°. Tarabusi *Fast*
- 39°. Gastaldetti *Fast*
- 40°. Tagliavia *Fast*
- 41°. Antonelli *Mercedes*.

Di questi, la mattina della domenica 27 Aprile si sono presentati 37. Le partenze sono cominciate alle 7 del mattino, proseguendo con l'intervallo di 2 minuti l'una dall'altra, senza distinzione di categoria per la Coppa Florio, per la Targa invece sono distinte 7 categorie dai *cyclecars* di 750 cm³ alle vetture di oltre 4500 cm³.



Maserati, su Diatto, in un difficile tratto del percorso

Attraverso le cifre

I mancanti sono Salamano sulla *Fiat* e Beria d'Argentina, Conelli e Spadoni sulle *Spa*.

La vettura che ha il motore di maggior cilindrata è l'*Hispano-Suiza* di Dubonnet, di 7500 cm³, quella che ha il motore di cilindrata minore è l'*Amilcar* di Gamboni da 1100 cm³.

Dopo il primo giro km. 108 rimangono in gara tutti i 37 partiti e il tempo migliore è fatto da Masetti sull'*Alfa Romeo* in 1 ora 36' 8" e ¹/₅.

Dopo il secondo giro i concorrenti sono ancora 35. E' la prima volta che lo scartò è così minimo. Il tempo migliore è fatto da Werner sulla *Mercedes* che in questo giro batte il *record* del giro più veloce in 1 ora 34' 59" e ⁴/₅, passa in testa con un tempo complessivo per i due giri (km. 216) di 3 ore 11' 47" e ¹/₅.

Alla fine del terzo giro rimangono in gara ancora 27 concorrenti e in testa è sempre Werner sulla *Mercedes* in 4 ore 51' 1" e ⁴/₅.

Alla fine del quarto giro (km. 432), che segna altresì l'arrivo della Targa Florio, i concorrenti sono 21, oltre alla metà dei partiti, il che indica la straordinaria resistenza delle macchine. Il primo è sempre Werner sulla *Mercedes* in 6 ore 32' 37" e ¹/₅ battendo di circa 20 minuti il *record* precedente della Targa stabilito pure dal conte Giulio Masetti sulla *Mercedes* nell'anno 1922 in 6. 50' e 50".

Il quinto giro porta la fine della corsa (km. 540) e la classifica per la Coppa Florio. E primo è ancora Werner sulla *Mercedes* in 8 ore 17' e 13". Ben 16 concorrenti finiscono il quinto giro.

Ecco ora le classifiche:

TARGA FLORIO (4 giri: km. 432)

- 1°. Werner su *Mercedes* (1° assoluto e 1° della categoria 2000 cm.) in ore 6.32'37" ¹/₅
- 2°. Masetti su *Alfa-Romeo* (1° della categoria 3000) in ore 6.41'4" ¹/₅
- 3°. Bordino su *Fiat* (1° della categoria 1500) in ore 6.46'34"
- 4°. Campari su *Alfa-Romeo* (3000 cmc.) in ore 6.46'51"
- 5°. Boillot su *Peugeot* (3000 cmc.) in ore 6.47'1"
- 6°. Dubonnet su *Hispano-Suiza* (1° della categoria oltre i 4500 cmc.) in ore 6.50'24" ²/₅
- 7°. Rutzler su *Steyr* in ore 6.52'44" ¹/₅
- 8°. Foresti su *Peugeot* in ore 6.52'45"
- 9°. Wagner su *Alfa-Romeo* in ore 6.55'58" ¹/₅
- 10°. Lautenschlager su *Mercedes* in ore 7.0'7'18"
- 11°. Brilli-Peri su *Steyr* in ore 7.10'55"
- 12°. Maserati su *Diatto* in ore 7.11'3" ⁴/₅
- 13°. Dauvergne su *Peugeot* in ore 7.13'45" ²/₅
- 14°. Mayer su *Steiger* in ore 7.26'56"
- 15°. Neubauer su *Mercedes* in ore 7.33'19" ⁴/₅
- 16°. Scholl su *Aga* in ore 7.40'48" ⁴/₅
- 17°. Sandonnino su *Itala* in ore 7.44'30" ¹/₅
- 18°. Gastaldetti su *Fast* in ore 7.57'33" ⁴/₅
- 19°. Gamboni su *Amilcar* in ore 7.59'07"
- 20°. Tarabusi su *Fast* in ore 8.1'16"
- 21°. Pagani su *Aga* in ore 9.27'59" ¹/₅

15° Targa Florio
27 Aprile 1922
Medio Circuito
delle Madon
4 giri Km. 432
1° WERNER
su Mercedes
in 6 32'37" ¹/₅
Kmh. 66,017



Werner, vincitore della « Targa », ad un rifornimento durante la corsa

Phillips, su Aqa, in prossimità del traguardo.



COPPA FLORIO (5 giri: km. 540)

- 1°. Werner *Mercedes* in ore 8.17'.13"
- 2°. Campari *Alfa-Romeo* in 8.29'.21"
- 3°. Campari *Alfa-Romeo* in 8.29'.21"
- 4°. Boillot *Peugeot* in 8.30'.11"
- 5°. Dubonnet *Hispano-Suiza* in 8.36'.18" ²/₅
- 6°. Rutzler *Steyr* in ore 8.36'.23"
- 7°. Foresti *Peugeot* in 8.39'.40"
- 8°. Wagner *Alfa Romeo* in 8.49'.44" ²/₅
- 9°. Lautenschlager *Mercedes* in 9.0'.16"
- 10°. Brilli-Peri *Steyr* in 9.3'.6"
- 11°. Maserati *Diatto* in 9.4'.2" ¹/₅
- 12°. Dauvergne *Peugeot* in 9.7'.55"
- 13°. Neubauer *Mercedes* in 9.30'.29" ²/₅
- 14°. School *Aga* in 9.36'.22"
- 15°. Sandonnino su *Itala* in 9.41'.56"
- 16°. Gamboni *Amilcar* in 10.0'.51" ¹/₅

Rispetto alla cilindrata i concorrenti erano così divisi:

1.ª Categoria fino a 1100 cm³:

Amilcar Gamboni.

2.ª Categoria fino a 1500 cm³:

<i>Fiat</i> Bordino;	<i>Aga</i> Phillip;
<i>Aga</i> Scholl;	<i>Aga</i> Pagani.
<i>Aga</i> Sthal;	

3.ª Categoria fino a 2000 cm³:

<i>Mercedes</i> Werner;	<i>Mercedes</i> Neubauer
<i>Mercedes</i> Lautenschlager;	<i>Bianchi</i> Caruso;
<i>Ballot</i> Hamovici.	

4.ª Categoria fino a 3000 cm³:

<i>Alfa-Romeo</i> Campari;	<i>Fast</i> Tagliavia;
<i>Alfa-Romeo</i> Wagner;	<i>Ballot</i> Goux;
<i>Itala</i> Moriondo;	<i>Steiger</i> Kaufmann;
<i>Itala</i> Sandonnino;	<i>Steiger</i> Kolb;
<i>Itala</i> Rebuffo;	<i>Steiger</i> Mayer;
<i>Fast</i> Gastaldetti;	<i>Diatto</i> Maserati;
<i>Fast</i> Tarabusi;	<i>Ceirano</i> Mucera.

5.ª Categoria fino a 4500 cm³:

<i>Fiat</i> Pastore;	<i>Steyr</i> Brilli-Peri;
<i>Alfa-Romeo</i> Ascari;	<i>Peugeot</i> Boillot;
<i>Alfa-Romeo</i> Masetti;	<i>Peugeot</i> Foresti;
<i>Steyr</i> Rutzler;	<i>Peugeot</i> Dauvergne;
<i>Steyr</i> Minoia;	<i>Nazzaro</i> Lopez.

6.ª Categoria oltre i 4500 cm³:

Hispano-Suiza Dubonnet.

La velocità media del vincitore Werner sulla *Mercedes* è stata di Km. 66.018 per la Targa, di Km. 65.162 per la Coppa Florio. Fermiamoci sui dati della Targa (4 giri Km. 432) che ci permettono il confronto in condizioni di eguaglianza con le corse degli anni precedenti. Nel 1923 il vincitore Sivocci su *Alfa-Romeo* raggiungeva una media di km. 59.040 nel 1922, Masetti su *Mercedes* km. 63.091. Fino al 1907 Nazzaro sulla *Fiat* era arrivato alla media di chilometri 54,086 all'ora.

In 17 anni il progresso sarebbe stato di 10 km. all'ora. Ma per la Targa una siffatta affermazione riesce errata, sia per la diversità delle macchine, sia perchè il circuito agisce come limite.

Il Circuito delle Madonie non permette una media superiore ai 70 km. all'ora, almeno con i tipi di macchine conosciuti a tutt'oggi.

La prova ormai è fatta. Sulle Madonie sono sfilati tutti i tipi di macchine e di motori successivamente

creati dall'industria di ogni paese, macchine da corsa e macchine da turismo, grosse e piccole, leggere e pesanti, velocissime e lente, e la velocità si è sempre aggirata fra i 55 e i 65 chilometri all'ora. Il giro più veloce non ha mai superato la media dei 68 km. E queste medie massime sono state raggiunte con macchine dei più diversi tipi ed altrettanto diverse furono le macchine che si alternarono nella vittoria.

Nel 1919 la vittoria fu di una *Peugeot* 3 litri da corsa; nel 1920 di una *Nazzaro* da turismo di 3600 cm³; nel 1921 di una *Fiat* da corsa tipo Grand Prix da 4500 cm³; nel 1922 di una *Mercedes* da corsa tipo Grand Prix 1914 rinnovato; nel 1923 di un'*Alfa-Romeo* del tipo *RL* di serie da 3100 cm³; nel 1924 di una *Mercedes* del tipo da 2 litri con il compressore per l'alimentazione forzata. Ancora più accentuata è la varietà delle vetture che si sono classificate al secondo e al terzo posto.

L'esperienza insegna adunque che il tipo di macchina passa in seconda linea. Si può vincere la Targa con una vettura da corsa o con una vettura da turismo, con una vettura piccola o con una vettura grossa, con una vettura vecchia o con una vettura nuovissima, perchè sebbene la Targa sia in teoria una corsa di velocità, in realtà non lo è affatto, e non è già per la sua velocità massima assoluta che una vettura vince la Targa, come la vincerebbe su una corsa di velocità pura, ma per la sua velocità massima relativa al circuito, e cioè per la sua attitudine a mantenere la media più alta sulle Madonie.

Ora quando si pensi che la velocità limite del Circuito Siciliano è inferiore ai 70 km. all'ora, e che ogni costruttore può presentare oggi vetture anche di serie capaci di sviluppare oltre 120 km. all'ora, si capisce subito, che il fattore velocità pura sulle Madonie non è certo il più importante. Bordino sulla sua *Fiat* 1500 cm³ a valvole in testa e col turbo compressore, era certo il concorrente più veloce; anche con rapporti ridotti poteva forse attingere i 160-170 km. all'ora. A che gli è servito, se praticamente su quelle strade egli non poteva valersi di questa sua superiorità?

Per quanto riguarda la macchina ciò che importa sulle Madonie è che essa sia salda, sicura, robusta, stabile sulla strada, non troppo delicata, atta a sostenere una buona media su strade montuose. Non si richiede più di così dalla macchina perchè abbia probabilità di vincere.

Il che significa che quasi tutte le macchine concorrenti, capaci tutte di superare i 100 km. all'ora, erano nelle condizioni di poter vincere, anzi quasi tutte possedevano più del necessario per vincere. Perciò quello che qui acquista una parte essenziale è il fattore uomo.

Infatti se molte, moltissime sono le macchine oggi in grado di vincere la Targa Florio, ben pochi sono i guidatori forniti di tale possibilità, e i così detti « temerari » o « disperati » meno che mai. L'esperienza delle tante Targhe Florio a cui abbiamo assistito, e i documenti fotografici che abbiamo qui sotto gli occhi di questa Targa del 1924 corroborano una siffatta convinzione, che non per insufficienza o colpa delle macchine ma degli uomini sfugga la vittoria della Targa Florio. La così detta « maniera forte » che sempre più prevale tra i guidatori della Targa è forse la maniera più debole per una corsa di tal genere e più adatta per perderla. E' agli uomini e non alle macchine che è da imputare la maggior parte degli incidenti che fanno uscir fuori di strada e fuori gara, e la maggior parte dei guasti delle vetture.

Vittoria italiana? E perchè no. Certo a più buon diritto dei francesi quando affermano vittoria francese su tutta la linea, e che tutto il resto è scomparso di fronte all'epica lotta dei corridori di Francia.

Per la verità nulla è scomparso perchè nulla vi era da scomparire, e se di fronte a *Bugatti* qualche cosa ha ceduto è stato ciò che vi era di più genuinamente francese in corsa, macchina e uomo.

Sul circuito delle Madonie, stadio olimpico dell'automobile, due soli competitori erano in lotta e in grado di aspirare alla vittoria. Le due squadre della *Bugatti* e della *Peugeot*. Gli altri concorrenti o erano isolati, come Ginaldi su *Alfa-Romeo*, De Vitis su *Itala*, Balestrero su *O. M.*, Platè su *Chiribiri* che correvano in privato, o non si misuravano nella Targa o nella Coppa, appartenendo alla categorie delle vetturette, di cui il percorso era limitato a tre soli giri del circuito.

Perciò, e sia detto col più profondo rammarico, non vi erano in corsa macchine italiane nel senso ordinario della parola, mancava qualsiasi rappresentanza dell'industria italiana vera e propria, di cui si sia autorizzati a notare la scomparsa, ma viceversa a quel tanto di italiano che vi era ha dovuto inchinarsi precisamente chi rappresentava esclusivamente l'industria di Francia. E quel tanto di italiano che vi era è sufficiente a dichiarare italiana l'attuale vittoria della Targa.

La macchina, la *Bugatti*, è francese perchè è costruita materialmente a Molsheim e corre sotto l'azzurro colore di Francia, ma il suo costruttore è italiano, è lombardo, è un figlio geniale di Milano nostra. E il suo meraviglioso pilota che ha con eccelsa maestria guidata alla vittoria, Costantini, è italiano, e se veneto di nascita, è figlio di adozione della capitale lombarda. Costruttore italiano, corridore italiano, che cosa si vuole di più di così per proclamare Italiana la trionfale vittoria della *Bugatti* in Sicilia?

Ho voluto distinguere a far risaltare subito fin da principio questo contenuto italiano della vittoria per poterla ammirare e celebrare con lo spirito più sereno e la parola più libera.

La vittoria della *Bugatti* è stata tanto piena e splendente, tanto seria e bella che se non vi avessi potuto discernere un palpito vitale di italianità, se avessi dovuto attribuirle per intero allo straniero, e riconoscerla come una gloria estera, ne avrei sentito tale amarezza ed invidia da rendermi ingiusto nell'apprezzarla e da troncarli sulle labbra la lode entusiastica.

LA VITTORIA CONCLUSIVA

Si osserverà che noi abbiamo aspettato il fatto compiuto, il successo, per annunciare un tale giudizio. Naturalmente. Qualunque giudizio anticipato in un caso come questo sarebbe stato avventato, sarebbe stata un'affermazione campata in aria.

In primo luogo *Bugatti* non aveva ideato e costruito la vettura per la Targa Florio, ma per il Circuito di Lione del 1924. In secondo luogo potevano comparire in gara altre vetture o italiane od estere, espressamente stabilite per il circuito delle Madonie, e da giudicarsi quindi al confronto.

Noi potevamo credere, potevamo avere il presentimento che le *Bugatti* di Lione fossero le vetture più indovinate per la Targa, ma solo la corsa, il fatto compiuto ne avrebbe dato la prova indiscutibile, la certezza.

La 16^a Targa Florio vinta da Bugatti



Platè su Chiribiri

Ora il nostro giudizio non si limita a essere una mera constatazione di fatto, a rilevare che la *Bugatti* avendo vinto si è mostrata superiore a ogni altro concorrente, in gara, il che del resto — e lo vedremo — avrebbe già la sua importanza, ma distingue questa vittoria delle altre vittorie riportate nelle Targhe precedenti, la colloca in una categoria a sè vi riscontra caratteri speciali così da qualificarla una vittoria decisiva e duratura più di tutte quelle che hanno preceduta, una vittoria che non mette solo in evidenza la macchina migliore in quelle date circostanze e in quella corsa, ma la macchina tipo per la Targa e per le Madonie, la macchina dotata di una superiorità assoluta per quel genere di corse e di circuito che richiedono l'impiego a fondo di tutte le qualità della macchina, e di fronte anche a ogni variazione di concorrenti e di circostanze.

E l'andamento della corsa compiuta dalla *Bugatti* ne è la dimostrazione eloquente e categorica.

Ho detto dianzi che già avrebbe la sua importanza l'affermare come risultanza di fatto che la *Bugatti*

16^a Targa Florio
3 Maggio 1924
Medio Circuito
delle Madonie
5 giri Km. 540

1^o COSTANTINI
su Bugatti
in 7 32'27" 4/5
Kmh. 71,609

avendo vinto si è mostrata superiore a ogni altro concorrente in gara. E di fatti vi possono essere e vi sono state, più nella Targa che in altre corse, vittorie che non hanno neppur avuto questo significato ristretto e particolare, vittorie accidentali, determinate da circostanze specialissime, fortuna propria e sfortuna altrui, mancanza di concorrenti, condizioni anormali di strada o di clima, eccezionale preponderanza del fattore uomo ecc.

Ma che la corsa della *Bugatti* è immune da ogni elemento estraneo e perturbatore, si compone unicamente della propria azione, è dovuta unicamente a se stessa. *Artifex fortunae suae*. La vettura è artefice esclusiva della propria impresa. E il procedimento alla vittoria è così nitido, preciso, conquistato e assicurato grado a grado, che di deliberato proposito ho escluso dagli aggettivi di tale vittoria quello di trionfale. Poiché il trionfo suppone la scomparsa a un dato punto di ogni resistenza, implica una certa facilità, una certa fortuna, quasi il miracolo. Laddove qui non vi è stato nulla di simile, ma molto di meglio e cioè uno sviluppo preciso e progressivo di superiorità che matematicamente con la ferrea logica della necessità, doveva prevalere ed ha prevalso nella immane vittoria.

La fortuna qui si chiama regolarità inflessibile, e il miracolo è la conseguenza precisa e fatale della causa più normale, la prevalenza progressiva di una forza sovrastante alle altre.

Spettacolo ammirevole per cui la corsa, al pari di un'opera di arte compiuta in ossequio a tutte le regole, pur serbandosi tutto il suo vivo e ansioso interesse fino in ultimo, si spiega, per virtù del meraviglioso congegno meccanico che vi agisce e a cui una inezia potrebbe cambiare interamente il corso, quale l'orbita di un astro che nulla può deviare.

In molte corse del 1923 e del 1924 si manifestava fino dall'inizio da parte di qualcuno dei concorrenti una tale superiorità sugli altri da rendere vana la lotta e priva di interesse e quasi di valore la dimostrazione della gara. Qui invece è precisamente l'esito della corsa che ha limpidamente messo in luce e incontestabilmente dimostrato la superiorità del vincitore, poiché tale superiorità si è a grado a grado accentuata e ingrandita fino a imporsi irresistibile nella vittoria.

Ed ecco con ciò un'altra non meno forte ragione per cui è da considerare come conclusione definitiva la vittoria della *Bugatti* nella Targa.

LA PROGRESSIONE ASCENDENTE DELLA VELOCITÀ NELLA MARCIA DELLA BUGATTI

Si osservi l'armonioso disegno della sua marcia come risulta dai tempi.

Costantini, lo squisito ed energico guidatore, compie il primo giro in 1 ora 32' e 5", il secondo in 1 ora 30' e 43", il terzo in 1 ora 28' e 58". Passato il traguardo del terzo giro avviene il rifornimento, e la breve fermata grava naturalmente sul tempo del quarto giro, che figura di 1 ora 32' e 2", ma che in realtà si aggira tra 1 ora e 28' e 1 ora 29'. Nell'ultimo giro, il corridore e la macchina proseguono nel loro graduale acceleramento, e il quinto giro è compiuto in 1 ora 28' e 37" alla media di Km. 73.123.

Queste cifre sono istruttive ed eloquenti, specialmente, se si mettono al confronto con quelle dei tempi di un altro concorrente il più diretto e valoroso competitore di Costantini, e cioè Boillot sulla *Peugeot*.

Boillot compie il primo giro in 1 ora 28' e 44" il

secondo in 1 ora 31' e 18", il terzo in 1 ora 34' e 18", il quarto in 1 ora 30' e 4", il quinto in 1 ora 36' e 7".

Si avverte immediatamente il divario tra le due serie di tempi. Mentre Costantini ha il tempo più elevato nel quarto giro, essendovi computato l'arresto per il rifornimento dopo il terzo, Boillot ha un primo tempo più elevato al terzo giro perchè vi è compreso il rifornimento fatto alla fine del secondo, ed ha una ripresa in velocità al quarto per poi segnare il tempo più elevato nell'ultimo giro.

A parte adunque il quarto giro le serie dei tempi di Costantini e di Boillot stanno in relazione inversa, i tempi della prima diminuiscono a misura che i tempi della seconda crescono, o in altre parole la media della *Bugatti* sale con lo svolgersi della corsa, laddove quella della *Peugeot* scende.

L'unico divario costituito dal quarto giro proviene dal fatto che aspirando Boillot ad assicurarsi la Coppa Florio (la quale si disputava su 4 giri del circuito) egli ha compiuto in questo giro il suo sforzo massimo e tuttavia non ha più potuto eguagliare il suo tempo del primo giro di 1 ora 28' e 44", ma ha dovuto oltrepassarlo di 1 minuto e 20 secondi.

E' la prima volta che nella corsa siciliana si verifica da parte di un concorrente della macchina vincitrice questo incremento della velocità di marcia, dal principio alla fine. La Targa Florio è ritenuta per il suo circuito così terribilmente accidentato, una delle corse più faticose, più massacranti per uomini e macchine, talchè per la stanchezza degli uni e delle altre le medie di giro in giro normalmente decrescono.

La *Bugatti* con Costantini pone in essere un nuovo andamento (e ciò attesta che siamo di fronte a qualche cosa di singolare, a una macchina diversa delle altre) la sua velocità segna una straordinaria linea ascendente, se si fa astrazione dal rifornimento. Si inizia col giro in 1 ora 32' 5" e una media di circa 71 Km. all'ora e finisce dopo 540 Km. e 7 ore di marcia, e di quella marcia, in 1 ora 28' e 37" alla media di Km. 73.123.

Non si sa davvero che cosa ammirare di più, se la regolarità assoluta, la resistenza incrollabile di questa macchina così fine di linee e di forme o il suo progressivo inarrestabile acceleramento come se la fatica per essa anziché accumularsi scemasse giro per giro.

Ma ciò che più di tutto senza riserve si deve ammirare è il prodigio dell'ultimo giro, in cui questa vettura da Grand Prix, dopo 7 ore di marcia durissima, serba le sue energie intatte come al principio e trova nella schietta generosità del suo organismo magnifico lo slancio per una stupefacente rincorsa finale.

Ecco davvero una meraviglia non mai vista sulle Madonie, e una rivelazione di classe che non sarà più dimenticata per la *Bugatti*.

Costantini sulla *Bugatti*, quarto dopo il primo giro, è passato terzo dopo il secondo, e primo dopo il terzo e da questo momento il comando della corsa non gli fu più tolto, primo rimase al quarto e quinto giro.

Talchè se la *Bugatti* avesse potuto far parte dei concorrenti alla Coppa Florio, avrebbe vinto anche la Coppa, oltre la Targa Florio.

IL RIASSUNTO DELLA CORSA

Ed ora un breve riassunto della corsa.

Nella mattinata di domenica 3 maggio splende un sole radioso sull'ammirevole paesaggio del circuito siciliano, che se non fosse per le nuove grandi tribune in cemento e per i vistosi affissi di reclame delle gom-

me e delle benzine si direbbe un quadro mitologico trasportato nella realtà. Treni e automobili hanno riversato a Cerda l'immensa folla delle grandi occasioni.

In quella brillante chiarezza tutto sembra nuovo, nitido, preciso. Cose macchine uomini sono al loro posto in tale ordine perfetto, che lo diresti prestabilito da tempo immemorabile.

Pare che si stia per compiere un rito festoso e solenne, una magnifica cerimonia solare delle età scomparse.

Ma le macchine fremono di impazienza infuocata, i cronometristi scandono i secondi, il cav. Florio, il nume locale, vigila in attesa di dar principio al vertiginoso torneo.

L'ora fatidica scocca. Alle 7 si invola il primo candido paladino, come se un magico potere lo avesse sospinto, è Dauvergne sulla *Peugeot*.

Lo seguono i suoi tre compagni di *équipe* Rigal, Wagner e Boillot a 4 minuti di distanza l'uno dall'altro. Si staccano poi l'una dopo l'altra le due vetture cecoslovacche, *Tatra*, con motore da 1100 cc., guidate da Huckel e Sponer, i quali debbono fare soltanto tre giri del circuito, e poi Platè sulla *Chiribiri* tipo Monza da 1500 cc. Il primo a partire delle *Bugatti* è Costantini, seguito da Pietro e Ferdinando De Vizcaya. Con Balestrero sulla *OM* reduce da Tripoli, De Vitis su *Itala* e Ginaldi su *Alfa-Romeo*, le partenze sono finite.

Dalle prime notizie dai passaggi a Caltavuturo e a Polizzi si apprende che le *Peugeot* a cui preme portarsi avanti per la classifica della Coppa, marciano velocissime in testa inseguite dalla *Bugatti* di Costantini. E già fino dall'inizio si ha l'impressione che la lotta si concentra tra il gruppo *Peugeot* e Costantini.

Il circuito magnificamente cilindrato, come aveva promesso il cav. Florio e come l'ing. Puricelli ha saputo mantenere, permette un'andatura assai più sostenuta degli anni precedenti. E' una condizione nuova che contribuirà ad abbassare i *records* del giro e del percorso totale, ma non cambierà il caratteristico procedimento della Targa per cui a metà corsa suole verificarsi un rivolgimento delle posizioni dei concorrenti, mutando la fisionomia della corsa stessa e rinnovandone la sorpresa e l'interesse.

Il rivolgimento è avvenuto, e cospicuo anche in quest'anno. Dopo il secondo giro la *Peugeot* ha ancora tre vetture in testa con un anticipo di tre minuti sulla prima *Bugatti* la quale appare come isolata e senza sostegno.

Logicamente la prevalenza della *Peugeot* sembrerebbe assicurata. Ma è precisamente a questo punto, fra il secondo e il terzo giro, a metà corsa, che si opera improvviso e impressionante il cambiamento di scena.

Dauvergne urta e si capovolge, la vettura si incendia, il guidatore è ferito e ustionato, per fortuna non gravemente; Wagner per assisterlo perde qualche minuto, Boillot è ritardato dal rifornimento e dalle gomme. Ed ecco che Costantini genialmente approfittando del momento psicologico forza l'andatura e passa al comando, ecco che proprio l'unica *Bugatti* in azione viva prende la testa e non sarà più raggiunta. La corsa è ormai irrevocabilmente decisa.

Mentre Costantini passato al comando continua la sua corsa vittoriosa, Huckel e Sponer su *Tatra*, terminano la loro corsa che per la prima categoria si limita a tre giri. All'inizio del quarto giro Rigal,



Balestrero su O. M.



Dauvergne su Peugeot



La folla lungo il percorso

appena superato l'abitato di Cerda, sbaglia strada, urtando nel parapetto di un ponte e riportando lievi contusioni. Al quarto giro i tempi sono questi: Costantini ore 6.3'49"4/5; Boillot 6.4'25"1/5; Wagner 6.6'51"; P. De Vizcaya 6.17'50"3/5; Balestro 6.42'1"2/5; Ginaldi 7.2'40"3/5; Platè 7.44'54"3/5. Con questo giro termina la gara per la Coppa cui concorreva soltanto la *Peugeot*, unica marca rappresentata delle sette che avevano vinto la gara nelle annate precedenti. La Coppa è vinta perciò da Boillot sulla *Peugeot*.

Si inizia così il quinto ed ultimo giro tra l'ansia ardente del pubblico, con al comando della gara Costantini su *Bugatti*, che ha meno di 1 minuto di vantaggio su Boillot. Ma il pilota italiano sulla infallibile *Bugatti* non solo riesce a mantenere il suo primato, ma ad accrescerlo stimolando la sua velocità e facendo proprio di quest'ultimo il giro più veloce. Egli pertanto arriva primo coprendo i 540 km. in ore 7.32'27"1/5. Secondo è Wagner *Peugeot* 7.37'20"; 3. Boillot *Peugeot* 7.40'33"; 4. P. De Vizcaya *Bugatti* 7.53'12"3/5; 5. Balestro *O.M.* in 8.21'18". 6. Ginaldi *Alfa-Romeo* 8.52'41".

LE CLASSIFICHE

La classifica generale per la Targa Florio è la seguente:

1. Costantini *Bugatti* coprendo i 5 giri del Circuito pari a chilometri 540 in ore 7.32'27"1/5 alla vel. media oraria di km. 71.609. Record precedente di Werner *Mercedes* ore 8.17'03" (vel. media chilometri 65.162).

2. Wagner *Peugeot* in ore 7.37'20". 3. Boillot *Peugeot* in ore 7.40'33". 4. P. De Vizcaya *Bugatti*

in ore 7.53'12"3/5. 5. Balestrero *OM* in ore 8.21'18". 6. Ginaldi *Alfa-Romeo* in ore 8.52'41.

Con questa sua vittoria Costantini sulla *Bugatti* è primo altresì nella classifica del *Campionato dei Paesi Latini*.

Le classifiche per categoria sono le seguenti: Oltre i 3000 cmc. Wagner *Peugeot* coprendo i 5 giri del circuito pari a km. 540 in ore 7.37'20" alla vel. media oraria di km. 70.116; 2. Boillot *Peugeot* in ore 7.40'33".

Cat. fino a 3000 cmc. 1. Ginaldi *Alfa-Romeo* in ore 8.52'41" realizzando la vel. media oraria di km. 60.370.

Cat. fino a 2000 cmc. 1. Costantini *Bugatti* in ore 7.32'27"1/5 alla vel. media oraria km. 71.610; 2. P. De Vizcaya *Bugatti* in ore 7.53'12"3/5; 3. Balestrero *O.M.* in ore 8.21'18".

Cat. fino a 1500 cmc. 1. Platè *Chiribiri* coprendo i 3 giri del circuito pari a km. 324 in ore 5.49'02"1/5 alla vel. media oraria di km. 55.696.

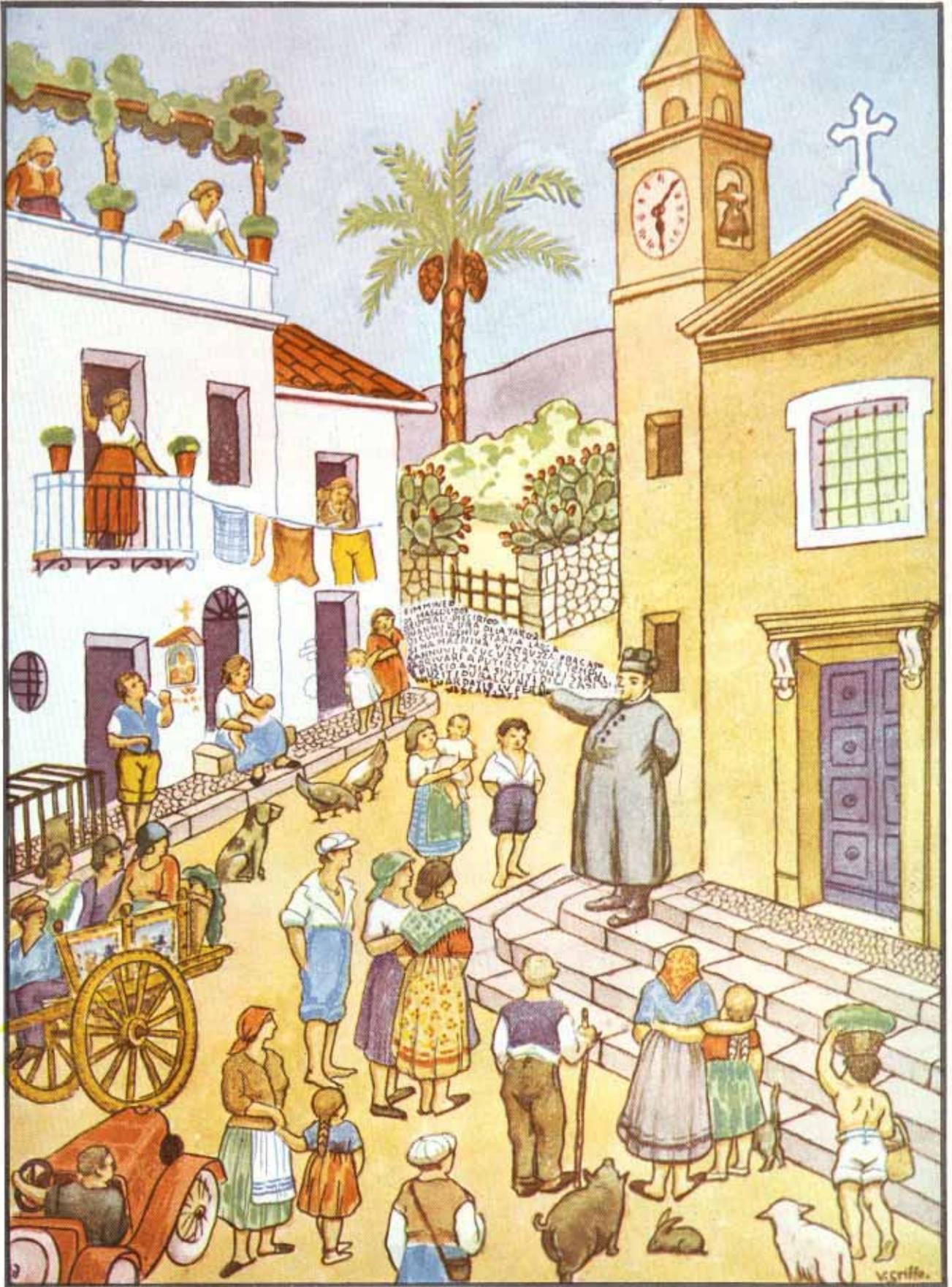
Categoria fino a 1100 cmc. Huchel *Tatra* coprendo i 3 giri del circuito pari a km. 324 in ore 5.31'29" alla vel. media oraria di chilometri 58.645; 2. Sponer *Tatra* in ore 5.36'17"1/5.

Ecco infine la classifica per la Coppa Florio.

1. Boillot *Peugeot* coprendo i 4 giri del circuito pari a 432 chilometri in ore 6.4'25"1/5 realizzando la vel. oraria di km. 71.127.

2. Wagner *Peugeot* in 6.6'51".

Record di Costantini *Bugatti* (4 giri km. 432) ore 6.3'49"4/5 (vel. media oraria km. 71.219); record di Werner *Mercedes* nel 1924 ore 6.32'37" (4 giri km. 432) (vel. media oraria km. 66.018).





III GIRO
CALTAVUTURO

5-50-0

5-50-0

6-13-0

PANNE

PANNE

6-06-0

PANNE ROTTURA

6-27-0

III GIRO
PETRALIA

6-29-0

PANNE

6-28-0

6-57-0

6-46-0

QUOTA NESSUN FERITO

III GIRO
CASTELBUONO

7-20-0

7-05-0

7-38-0

7-27-0

20

10

LANGIA
CAGGIO
RUGGEO
PORPORATO
CAGGIONI
NAZZARO
CEIRANO
VENEZIA
GIOVANZANI

MATTIOLI
CONTRA



Via Bersaglio, 36
MILANO



6615

FIDELIA ALLA
SICUREZZA

Kléber-Colombes

V¹⁰ GT

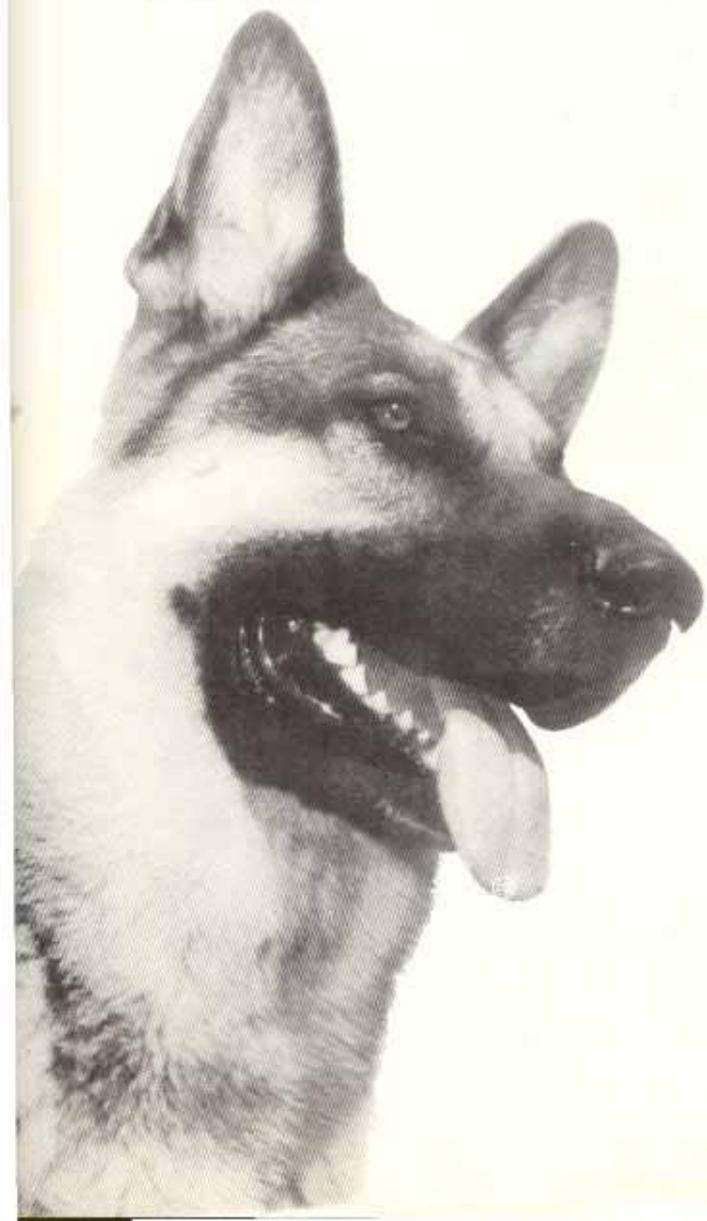
sotto la pioggia la neve il sole
in curva in velocità in frenata
ti sarò sempre fedele ti porterò
alla vittoria

Kléber-Colombes

V¹⁰ GT

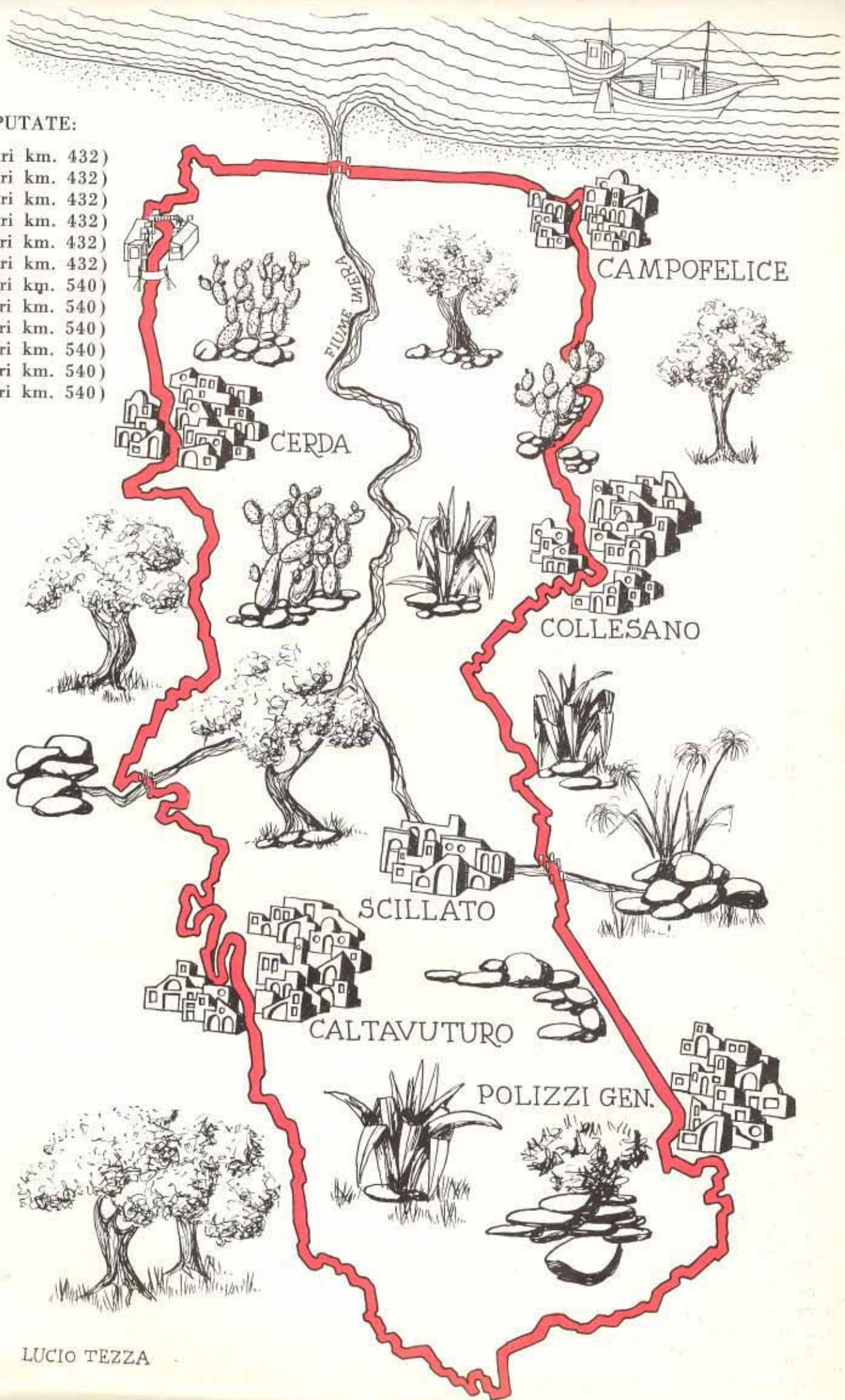
il pneumatico delle vittorie

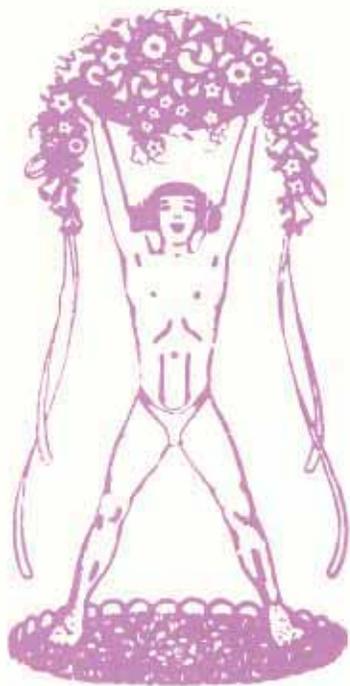
organizzazione di vendita in tutte le principali città d'Italia



EDIZIONI DISPUTATE:

- 10^a (1919, 4 giri km. 432)
- 11^a (1920, 4 giri km. 432)
- 12^a (1921, 4 giri km. 432)
- 13^a (1922, 4 giri km. 432)
- 14^a (1923, 4 giri km. 432)
- 15^a (1924, 4 giri km. 432)
- 16^a (1925, 5 giri km. 540)
- 17^a (1926, 5 giri km. 540)
- 18^a (1927, 5 giri km. 540)
- 19^a (1928, 5 giri km. 540)
- 20^a (1929, 5 giri km. 540)
- 21^a (1930, 5 giri km. 540)





La favola della Targa Florio

Nel 1906 mi dispiace per me, che invecchio, ma c'ero. C'ero quando un mio zio avventuroso era il terrore della contrada per via d'una automobile che pilotava brandendone il volante con lo stile di un Sansone che impugna la mascella d'asino per la famigerata strage dei Filistei. I quali, per l'occasione, erano i volatili di cortile — oche, galline, tacchini — sui quali Gaetano il Maledetto (così mio zio veniva sarcasticamente vezzeggiato dai coloni) irrompeva, Attila dei pollai, quando tra rauchi suoni di tromba e feroce strepito di metalli, in nuvoloni di polvere da asfissiare una statua di marmo, percorreva la « provinciale » e le « comunali » della plaga.

Fierissimo di mio zio, andavo ad aspettarlo a un paio di chilometri fuor del paese, mi sedevo su un paracarro, lo cronometravo servendomi dell'orologio che m'avevano regalato per la promozione alla prima ginnasiale. Passava come l'uragano, il mio cuore scoppiava di sgomento

e di ebbrezza. Tanti anni dopo pensai a Gaetano il Maledetto, e all'impressione enorme che destava in me il suo bolide infernale, allorchè lessi in Pausania, mi pare, che un tal corridore olimpionico era così veloce da essere visto dagli spettatori in due soli momenti, la partenza e l'arrivo, tutto il resto della sua corsa svanendo in una sciarpata di nebbia. Tal quale lo zio, appunto: invisibile a occhio umano dall'istante in cui saliva a bordo della sua vettura all'istante in cui ne discendeva.

Il mio ricordo di un tempo che per me coincide con l'età della fanciullezza e per l'automobile si perde nell'era delle leggende, è un ricordo pieno di fruste. La strada, in quel remoto 1906, apparteneva ai carrettieri. Furono i carrettieri i nemici giurati dell'automobile, i primi a coprirli di insolenze, gli ultimi ad arrendersi alla sua tracotanza. Quando se la sentivano alle spalle balzavano schiumando collera giù dal carretto e furiosamente scuotevano la frusta la cui impugnatura era intarsiata di bestemmie (tutto questo, ovviamente, fa parte della storia del progresso: frustate e bestemmie, reali e metaforiche, di chi si para davanti con la intenzione di insegnarli le buone maniere, se non con l'illusione di cacciarlo indietro).

Di quel tempo ho un altro ricordo: l'Esposizione internazionale di Milano. Il suo pezzo forte consisteva in un plastico gigantesco che riproduceva il traforo del Sempione, con i finti minatori vivi che, fatto saltare l'ultimo diaframma di roccia e di calcare, si precipitavano gli uni nelle braccia degli altri e fraternizzavano. E intanto nelle nuvole del secolo nuovo caracollavano le note dorate del ballo Exelsior, allegoria del progresso per tromboni, mimì e ballerine in tutù.

1906: uno zio che glorifica con le sue folli imprese la casata d'un nipotino, un'Esposizione che glorifica con i suoi padiglioni delle meraviglie lo spirito di iniziativa e il gioviale orgoglio della gente lombarda.

Cosa fanno intanto, giù, quelli della terra che trema e della miseria che balla? Come rispondono il Meridione, e le Isole, alla marcia al progresso che quelli del nord hanno intrapreso con un ritmo che l'impazienza rende di giorno in giorno più serrato?

Dormono, quelli di giù?

Giù, al di là dello stretto, c'è un signore che è nato con gli occhi aperti, come si dice di Riccardo Cuor di Leone, e in vita sua non ha mai avuto sonno. Troppe cose belle, e rare, e sempre

17ª Targa
25 Aprile 1906
Medio Circo
delle Mado
5 giri Km. 1
1º COSTAN
su Bugatti
in 7 20'45''
Kmh. 73,50

diverse e nuove e affascinanti la natura e l'esistenza gli hanno fatto vedere, e continuano a mostrargli, perchè egli abbia il tempo e la voglia di chiudere occhio. Ha nelle vene un sangue che esige il cartello del « vietato fumare » per la circonferenza di un miglio: è un sangue facilmente infiammabile: il sangue al chiodo di garofano dei siciliani puri.

L'immaginazione è il suo modo naturale di manifestarsi, l'eccentricità è l'ago della sua bussola. Un giorno si legge che laggiù hanno organizzato una corsa automobilistica. E' la prima volta nel mondo che si sente parlare di un fatto simile. Infinite sono le ipotesi che si intrecciano sui moventi e gli scopi di avventura sì stravagante, insensata e temeraria. E' lui, non può essere che lui.

La Targa Florio è nata così: per la passione veemente e la fede allucinata di un pioniere dello sport che sta all'automobilismo come il barone De Coubertin sta al mito resuscitato dell'Olimpiade.

Un poeta inglese ha scritto che l'uomo di talento, quando ha inventato qualcosa di nuovo, deve voltare le spalle alla sua creazione e guardarsi le unghie. Indifferenza, distacco e una goccia di cerebrale snobismo, il gin dell'aperitivo.

Don Vincenzo, ideatore e banditore della protocorsa automobilistica intitolata al suo nome dorato e sonoro come uno strumento a fiato, avrebbe potuto mettersi in linea col motto inglese: starsene, per esempio, nelle baracchette del traguardo in attesa di vedere cos'avrebbero combinato i piloti ardimentosi sedotti dal suo invito.

Ma Florio aveva troppa fantasia per accontentarsi d'una parte di regista. Balzò in sella all'ippogrifo ariostesco che la cavalleria del tempo moderno aveva dotato di ruote e di pistoni, afferrò le cerchiare redini che domavano e spronavano i ruggenti cavalli compressi nel cofano, trascinò con l'esempio gli amici, fu l'alfiere della competizione.

Molti anni sono passati dal giorno in cui la prima Targa, inanellata nel lungo e tormentoso grande circuito delle Madonie, ha laureato in Alessandro Cagno il suo primo vincitore alla media di quasi 47 all'ora, una velocità da gelare il sangue dei timorati di Dio. E gli anni che passano imbiancano i capelli e irretiscono nelle rughe i volti dei creatori di quelle prove sportive che restano giovani per la validità intrinseca che di edizione in edizione le rinnova. A Don

Vincenzo bastano il portamento fiero e la parola pugnace per sfidare e intimidire, non per cancellare il suo certificato di anagrafe sulla lavagna della vita. Ma la sua Targa porta sulle spalle il peso degli anni (47 con saltuarie e fugaci interruzioni) come se fosse un piumino della cipria. Quale è, in definitiva, il segreto vitale che traduce in dono di giovinezza l'anzianità di determinate competizioni? Semplicemente un complesso di fattori definiti o evanescenti, catalogabili o imponderabili che una sola parola del linguaggio sportivo riesce a compendiare: la parola « classicità ».

Non sono mancati gli scettici, se non gli avversari della Targa Florio, nel corso fluviale delle sue vicende. « Tutta qui, la Florio? », avevano l'aria di dire, con l'accento ironico di Mefistofele quando, essendogli stata indicata nei Campi Elisi la bella Elena troiana, esclamò: « Tutta qui, Elena? ».

« Tutta e sempre qui, la Targa Florio »: potè rispondere alteramente il suo banditore.

La Florio — ecco il superlativo dei suoi requisiti — è un'antologia dell'automobilismo da corsa, la sua galleria del ritratto, il suo film parlato.

Ci sono dentro tutti. Non c'è pilota che si sia dimenticato di andare al suo appuntamento. Non c'è costruttore che abbia disertato quel banco di prova. La lettura del quaderno d'oro della Targa Florio ha bisogno di una tribuna e di un altoparlante per essere scandita. Se l'automobile da corsa avesse, col privilegio del ruggito, il dono della parola, essa rintraccerebbe nella storia della Targa Florio il ritratto dell'eloquenza.

Le circostanze hanno talvolta imposto alla competizione tradizionale di mimetizzarsi in Circuito della Favorita o in Giro della Sicilia. Era una specie di armistizio ideale pattuito con se stessa, ma bellicosamente rotto per tornare ad essere se stessa, sul tradizionale campo di battaglia sportiva tracciato in quell'ubriacante dedalo di curve e di altalene che si chiama Circuito delle Madonie: un braccialetto che — dopo aver descritto il suo giro pittoresco lungo la vallata dell'Imera, gli abitanti di Cerda, di Collesano, di Campofelice — ha nello zaffiro del mare, a poca distanza dal traguardo d'arrivo, la gemma che lo chiude attorno al polso di Termini Imerese, le cui acque famose vibrano come arpe al soffio arcano dei versi di Pindaro, che le cantò.

(da « Sicilia »)

Bruno Roghi

Sicily

Sicily possesses such a wealth of history, the heritage of the ages, that it might be considered almost frivolous to offer motor races as an attraction to the visitor. Yet a little thought shows that there is a direct connection between these modern machines and the events which have preceded them since the dawn of civilisation.

The successive invaders of the island came from widely different parts of the mainland in vessels propelled by galley slaves or making use of the wind and until almost within memory of living man they knew of no other means of travel. Water can be either an ally or a barrier, and in the case of the Mediterranean it served powerfully towards the spread of civilization.

Man's greatest obstacles towards complete freedom of movement have been the mountain and the air. As the successive waves swept over Sicily, often with bloody accomplishments, the Phoenicians, the Carthaginians, the Greeks, the Vandals, the Arabs, the Normans, the Angevins — civilization on civilization —, the main settlements were along the coastline, for the mountains constituted a terrible barrier.

Within memory of the present generation the only method of penetrating into the interior of Sicily was by the help of the ever-patient mule. Roads might be built or tracks developed into roads, but the pace of travel never exceeded that of an animal at its slowest. The railroad brought little relief, for the cost of constructing a track held it to the easier regions, for the most part near the sea.

Then came the internal combustion engine and its application to road vehicles. Probably, even among the pioneers few realised that this invention was to become the most powerful economic factor of the ages. That it was to give to man individual liberty of movement; that it was to free him from the restrictions of animal traction; that it was to open up countries which had been hermetically closed, and that it was to make aerial navigation a possibility.

All the theories of Leonard de Vinci, the experiments of Lilienthan, the gliders of the Wright Brothers would have remained devoid of practical value if this new motive power had not been developed and perfected by the automobile.

Vincenzo Florio, one of the first to be fired with enthusiasm for this new form of transportation, watched its rapid and sensational growth in France and other parts of the Continent of Europe, became the happy possessor of one of the first « horseless carriages » to be imported into Sicily and, fifty years ago, conceived the idea of allying his native island with an invention which was to revolutionise the world, which was to bring greater changes in less than a century than the world had known in a thousand years.

Sicily was geographically and economically in no position to play a leading role in the construction of the motor vehicle. Conditions were most favourable for the French artisan in and around Paris. Coventry graduated from the bicycle to the motor vehicle. Turin and Milan were rich in mechanical resources and possessed eminent technicians. Germany was affected only locally around a few of its eminent thinkers. Detroit was dormant; indeed at the turn of the century the United States was not only indifferent but frequently hostile to any form of locomotion other than the railroad.

When the first Targa Florio race was held in 1906, the automobile was no longer an invention

18° Targa FI
24 Aprile 192
Medio Circu
delle Madoni
5 giri Km. 54
1° MATERAS
su Bugatti
in 7 35'55''
Kmh. 71,065

of doubtful utility. It was in the hey-day of its youth, waiting to be tested, developed, improved, and given an ever widening application. Just how wide that application would be none could say, and few realised.

Sicily could not become a manufacturing centre, nor was it economically a land in which the motor vehicle could attain great diffusion. Instead, it was to be the world's greatest testing ground. From the day the world's first motor race was run, from Paris to Rouen, in 1894, engineers have recognized that their machines could best be developed by submitting them to the hard, practical test of the highway, of requiring of them, within the space of a few hours, an effort which normally would be delivered only in months or perhaps years. Sicily possessed the ideal natural test bed in the Madonie mountains. Elsewhere regulations attempted to focus attention on the development of desirable features. A weight-limit rule to eliminate unweildly monsters; fuel restriction to assure economy; a handicap on engine size to encourage greater thermal efficiency. But, inevitably, any artificial restriction produces a freak sooner or later. Only the mountain secures healthy all-round development and makes it possible for competitions to be held with no or few restrictions.

The Targa Florio racing cars of 1906 had passed beyond the early development stage and had become sound mechanical constructions which even now evoke our admiration for their design and the *finesse* of their construction. Yet, with the help of the most daring and skilled drivers of the period they did not average 50 kilometres an hour over the long Madonie circuit. Fifty years had to elapse before any car succeeded in covering a lap of the circuit at more than 100 kilometres an hour. Naturally, allowance must be given for the shortening of the circuit, the reduced weight and progress made in road construction itself. Despite all this, however, it is in the vehicle itself, in its mechanical construction, its tires, its equipment that progress has been realized.

When the starts are given at Cerda one often regrets that spectators could not be put aboard a motor coach and sent around the circuit at the fastest safe speed in order to realise, to some extent, the exact nature of the test to which men and machines are about to be submitted. Another regret to those of us who have witnessed earlier Targa Florio races is that, with a view to satisfying the spectator, the heights of Petralia have been abandoned and picturesque Polizzi no longer sees the racing machines pass before its aqueduct before flinging themselves down towards the valley.

Certain figures stand out prominently among the actors in this highly scientific sport. Felice Nazzaro, the quiet, precise, gentlemanly person became all flame, alive with reasoned impetuosity as soon as he was given the start in this race. He had a delicacy of touch which enabled him to « feel » his mount and to handle it with the dexterity a horseman bestows on his animal. In contrast, the burly, friendly Vincenzo Lancia, appeared to have no consideration for his machine — of for himself — and often expected of it more than it was capable of providing. Count Masetti was an artist on these difficult roads and proved it by winning the Targa twice, on two different makes of machines. A mechanical defect and he lost his life in the sport he loved — the only driver to be killed in the hundreds of thousands of kilometres covered in the pursuit of the trophy. Costantini was remarkable for his precision. The chubby Frenchman Albert Divo enjoyed racing under these conditions and it was a pleasure he shared with Louis Chiron who on one occasion covered one lap more than was necessary, quite unaware that he was running when all was over.

But the figure which has left its mark on the Targa Florio is that of Tazio Nuvolari, perhaps the greatest driver of all time, a professional with a deep rooted love of the game, a man who never found his car fast enough for his urge, who delighted in competition and whose generous nature never displayed resentment if he failed to win. On one occasion, urged by his team manager to reduce speed, for he was leading and had a safe margin, he asked.

« But who is second? ».

« Borzacchini », came the answer.

« Borzacchini, Alfa Romeo, same team; now I can go out and break the record ».

Then, ignoring the appeal for prudence, he broke the record. But he won the race also.

Varzi had an equal number of successes, but his nature was cold, stern, calculating, and one felt that he won not by enthusiasm but by rock-like determination. There were men who delighted in the peculiar conditions of the Targa Florio — and we refer to the races around the mountains and not to the speed contests in the Favorita or to the runs round Sicily. As in no other race, the driver



Vincenzo Florio: via di Palermo

in the Targa Florio competes in solitude. No instructions can be given him on engine speed, lap times or the pace to be maintained. Unlike other races there are comparatively few spectators to encourage him — he must provide his own enthusiasm.

Some men reacted badly to this lack of outside stimulant. Others failed before the incessant call for maximum skill and effort. They needed periods of relaxation and with the exception of the seashore straightaway after Campofelice, the Targa Florio gave the driver no rest. There were cases of good drivers who broke down completely and had to be replaced, while others appeared to enjoy every minute of the race.

No Targa Florio race has been by a newcomer and most of the winners have been men of ripe experience — Taruffi, Bonetto, Brivio, Materassi, Werner, to mention only a few. But youth can prove an advantage, as shown in the 1955 race, when 26 year old Stirling Moss was pitted against the 44 year old champion Fangio. Probably under any other conditions the Argentinian would have won, but in this case the extra audacity which accompanies youth proved the deciding factor and the young English man took the trophy.

Every make and type of car has competed in the Targa Florio during the years. They began with the huge chain-driven machines produced by Fiat, Mercedes, Clement Bayard, Berliet, machines which impressed because of their size and might. When the great manufactures lacked enthusiasm the single-cylinder productions of Lion-Peugeot, Sizaire & Naudim, De Dion Bouton, some of them driven by Vincenzo Florio and his immediate friends, came on the scene. Engines decreased in size and increased in power; brakes came on all four wheels; superchargers were introduced, weight decreased and speed went up and with it all the safety factor increased.

It was impossible for any maker to have a monopoly but some stood out more prominently than others. Fiat and Itala shared the early successes. Alfa Romeo had more victories than any other single maker, but for five successive years the marvellous blue Bugattis from Molsheim had a monopoly, a monopoly which was to be broken by Alfa Romeo.

Mercedes made many attempts, but its really complete victory did not come until 1955 when the white cars from Stuttgart finished first and second, with an Englishman at the wheel of one of them and an Argentinian driving the other. And by this brilliant performance the firm captured the sports car championship and fittingly retired in a blaze of glory.

Il corridore indigeno

Per noi il « corridore indigeno » è il più interessante, appunto perchè forse, non interessa nessuno.

Il corridore indigeno è quel dilettante d'automobilismo, che ha atteso il giorno della Targa sin dall'indomani della disputa della Targa precedente; è quell'inconsciente appassionato di motori che ha deciso la sua partecipazione alla Corsa, in un caffè, davanti una tazza di medesimo e con la scorta consiliare di un amico geometra e di un « ancora caldo » conoscente professore di disegno; è insomma quel tipo ricercato e ascoltato in tutti i garages di terz'ordine e che ha vinto la corsa prima di correrla.

Lui conosce bene il Circuito: perchè uno zio di suo padre ebbe tante volte ad invitarlo a colazione, in quella sua fattoria tra Caltavuturo e Isnello e perciò non gli rimane che da fare ancora pochi assaggi per alcune curve; il che dovrà servirgli, anche, da argomento tecnico, nelle giornate della vigilia, con gli altri corridori veri, nella sala da pranzo dell'albergo di Termini; parlerà anche di candele, che le migliori sono quelle che usa suo zio prete, davanti il quadro di S. Giuseppe e di carburatori Pallas che non è poi una balla, ma una cosa molto seria...

E adesso che abbiamo conosciuto il tipo, seguiamolo un po' da vicino.

Il « corridore indigeno » è ricco di tutto: di amici cliqueurs, di immaginativa, di occhialoni Merowite (quattro paia) ma giammai di rifornimento.

Possiede nulla o quasi: quello che ha, glielo hanno imprestato. Ed è qui tutto il suo valore incompreso. Diamine! Ci vuol poco vincere la Targa quando si ha un esercito di meccanici, un magazzino di ruote di ricambio, un lago di Garda di benzina! Il « corridore indigeno » invece, è capaccissimo di proseguire, in caso di panne di benzina, spremendo i guantoni già lavati otto volte...

Il meccanico del Nostro è sempre un caro amico, che, con bella evidenza non si intende di automobilismo, tanto vero che accetta a farsi condurre. Questo giovane ultra valoroso sa che i cilindri hanno un certo numero e che perciò le vetture si chiamano la « quattro cilindri » e la « sei cilindri » ecc.; per di più il turbo compressore non lo turba affatto e in quanto a meccanica applicata egli conosce semplicemente la maniera di tirare il copertone senza sporcarsi le mani.

Quanto basta per arrivare...

... a partire.

Ecco una serie di momenti emozionanti della corsa dell'indigeno:

— Siamo fermi.

— Me ne accorgo! (E' il meccanico che parla).

— Siamo fermi per un guasto.

— Lo so. Tiriamoci in là, che si avanza un concorrente...

— Chi è?

— Non lo conosco. Non ci siamo presentati... Eccolo che arriva... Una macchina rossa... aspetta... è qui...

(Passa un bolide: un pezzo di fuoco che guizza)

I due, a coro: — L'hai visto? Era Materassi!

— Perdiana... ma se è partito prima di noi! Lui ha il 7 e noi il 24!

— Vuol dire che lo abbiamo sorpassato! Fai presto... Almeno il secondo posto l'abbiamo assicurato!

Tutto è riordinato alla meglio. I due amici riprendono la corsa, sempre cullati dall'illusione di trovarsi alle calcagna dell'invitto Materassi. Ma, a cento metri dalle Tribune, apprendono la terribile verità, per la bocca di un amico pietoso: tutti sono al terzo giro... e loro finiscono appena il primo!

Targa Florio
Maggio 1928
Medio Circuito
alle Madonie
giri Km. 540
1° DIVO
su Bugatti
7 20'56" 3/5
Kmh. 73,478





LA TARGA AUTOMO

Dopo una durissima selezione che ha fatto giungere al traguardo solo quattro macchine su diciannove partite, il francese Divo su Bugatti è riuscito a rinnovare in modo ancor più netto la sua vittoria dello scorso anno. La fortuna ha voluto forse anche favorirlo facendo ritardare al penultimo giro Minoia, che era sembrato sino a quel momento il dominatore della gara.

Subito al primo giro i « records » sono crollati: non per opera di Campari, che, come diremo, non era in buone condizioni fisiche; ma per merito di Minoia e di Borzacchini, audacemente sgusciato fra i due plotoni dei favoriti, e di Brilli Peri, che ha avuto pure un promettentissimo inizio di gara. Divo invece era quarto; e solo al secondo giro, mentre Minoia continuava la sua prova con sorprendente regolarità, il francese iniziava la sua marcia di avvicinamento e si portava al secondo posto.

Fin da questo secondo giro le sorti del duello tra Bugatti e Alfa Romeo, date la non buona giornata di Campari e la poca fortuna di Brilli Peri, sono sembrate decise. Pareva che il destino favorisse invece la marcia di Minoia; e dopo ventidue anni dalla vittoria conquistata nel 1907 nella seconda Coppa Florio a Brescia, il successo dell'anziano pilota, che a quarantacinque anni riesce a mantenersi in primissima linea anche al volante dei moderni bolidi sarebbe

stato, in questa ventesima Targa Florio, il più bel premio non solo per il corridore, ma per tutti gli appassionati dello sport automobilistico italiano.

Ma non è stato così. Alcune noie allo sterzo hanno impedito a Minoia di realizzare il suo bel sogno e, dopo i primi quattro giri compiuti rispettivamente in 1.25'17", 1.25'34", 1.28'31" e 1.27'54", gli hanno fatto perdere tutto il vantaggio accumulato.

Sarebbe bastato, per Minoia, compiere l'ultimo giro alla velocità del primo o del secondo, velocità che Divo non ha mai raggiunto. Infatti il Francese in quest'ultimo giro ha impiegato 1.29'4", mentre l'italiano, colpito da un incidente alle gomme proprio nell'ultimo tratto e con lo sterzo che male rispondeva alla sua volontà, è stato costretto ad impiegare 1 ora 30 minuti e 27 secondi; cioè un tempo di quasi 5 minuti superiore a quello che egli poteva normalmente fornire. Comunque, Minoia, è uscito dalla prova come un vincitore, anche se l'ordine di arrivo ufficialmente non lo consacra. Né possiamo credere che ordini di corsa impartiti dalla Casa abbiano rallentato la marcia dell'anziano corridore, poiché Ettore Bugatti e Costantini sono sportivi prima che industriali.

L'Alfa Romeo ha perduto la sua prova sportiva; ma questa macchina che sui lunghi percorsi non teme rivali, si è battuta nonostante la disparità di mezzi

na GA FLORIO BILISTICA



in modo sempre degno del suo valore, e coi soli 1758 cmc. dei suoi sei cilindri, di fronte ai 2000 cmc. degli otto cilindri Bugatti, non ha sfigurato affatto anche in questa prova. Poi, come già accennato, Campari, dopo una notte cattiva e insonne, si sentiva male alla partenza. Terminata la corsa ci ha detto: « Non potevo andare assolutamente; la testa mi picchiava e mi sembrava ad ogni svolta di girare su me stesso ». Quando si consideri che lo scorso anno Campari, con una macchina di soli 1500 cmc., impiegò 7 ore 22'50", mentre quest'anno con un mezzo più potente è giunto in 7.34'45", ci si può convincere che le cause della mancata affermazione debbono essere veramente quelle dal pilota stesso indicate.

Una prova eccellente ha compiuto invece Brilli Peri, che sul giro è riuscito a battere pure il « record » di Materassi giungendo dopo i primi 108 Km. a soli 28 secondi da Minoia e superando Divo. Le gomme poi lo hanno tradito e gli hanno impedito di lottare sempre coi primi, come l'inizio lasciava prevedere. Varzi, regolare nei primi giri, ha dovuto poi ritirarsi e pagare, egli nuovo a questo difficilissimo circuito delle Madonie, il prezzo dell'esperienza. Conelli e Wagner, da cui si attendeva molto, sono stati tra i primi toccati dalla severissima eliminazione.

Uno sfortunato valoroso è apparso poi Borzacchini, che, già secondo al primo giro a soli 4 secondi

da Minoia e con quasi un minuto di vantaggio su Divo, si è visto troncato brutalmente la sua bellissima marcia a qualche chilometro dalla meta per un banale incidente che non interessa né il valore dell'uomo né quello della macchina.

Sorte veramente ingiusta di Borzacchini e di Maserati. Lavori e sacrifici di ogni sorta, fatti per approntare una macchina degna, sono sempre stati frustati proprio quando l'affermazione sembrava raggiunta. Ad ogni modo oggi Borzacchini e Maserati hanno dimostrato di sapere reggere, anche in condizioni impari, il ruolo dei protagonisti migliori.

Se dura è sembrata l'eliminazione nelle vetture di media cilindrata, ben più severa si è verificata fra le macchine da 1100 cmc., che, partite in quattro si riducevano a tre al primo giro e scomparivano poi tutte nel secondo. E' questa una categoria disgraziata, dove agli sforzi di corridori volenterosi non corrispondono in egual misura quelli delle Case. Nessuna meraviglia quindi se i risultati sono men che mediocri, specialmente su percorsi come questo della Targa Florio, che, per essere vinta, esige materiale umano e meccanico di primissimo ordine.

L'organizzazione, anche quest'anno, è stata perfetta e completa, del tutto degna della tradizione della classica gara automobilistica siciliana e del suo circuito di cui il comm. Florio può andare superbo.

20° Targa Florio
5 Maggio 1924
Medio Circuito
delle Madonie
5 giri Km. 50

1° DIVO
su Bugatti
in 7 15'41"
Kmh. 74,356

DICIANNOVE PARTENTI

Alle 8 precise il motore di Campari accelera il suo ritmo e l'Italiano parte solo sulla macchina, senza meccanico, fra auguri ed evviva interminabili. Le partenze si susseguono quindi in quest'ordine: ore 8,3 Foresti (Bugatti); 8,12 Divo (Bugatti) che a differenza di Campari e, come, tutti i componenti della squadra ufficiale del costruttore italo-francese, prende il via col meccanico; 8,21 Borzacchini (Maserati); 8,24 Ernesto Maserati (Maserati); 8,27 Brilli Peri (Alfa Romeo); 8,30 Wagner (Bugatti); 8,33 Lepori (Bugatti); 8,36 Tranchina (Alfa Romeo); 8,42 Varzi (Alfa Romeo); 8,45 Candrilli (Bugatti); 8,48 Ruggeri (Maserati); 8,51 Minoia (Bugatti); 8,54 Bittmann (Bugatti); 8,57 Conelli (Bugatti). Questi è l'ultimo partente della categoria oltre 1100 centimetri cubici.

Alle ore 9,5 prende il via il primo della ridotta schiera delle 1100 che percorreranno solamente tre giri del circuito invece di cinque: è Palmieri (Fiat). Poi partono: alle 9,7, Jacono (Fiat), alle 9,11 Fagioli (Salmson), alle 9,15 Biondetti (Salmson). In tutto quindici concorrenti della maggiore categoria di cui sei senza meccanico, e quattro della minore tutti con meccanico. La corsa si mostra subito interessantissima. Le pronte segnalazioni già annunciano i tempi dei passaggi a Caltavuturo: Brilli Peri e Maserati hanno percorso i primi 31 Km. in 27 minuti. Divo, Lepori e Borzacchini in 28; Campari in 29; Foresti in 30. La folla segue ansiosa la marcia dei campioni attraverso le notizie che il telefono manda dai punti più caratteristici del tortuoso percorso. A Polizzi, dopo km. 56.318, a metà circa del primo giro, le posizioni sono leggermente mutate. Il tempo di Brilli Peri di 46 minuti è uguagliato da Borzacchini e da Minoia. Campari ha guadagnato terreno impiegando 47 minuti come Divo, Ernesto Maserati, Conelli, Lepori e Varzi.

Mentre si comunicano queste prime segnalazioni, per altro non ancora precise ed incomplete, un colpo di cannone rimbomba e poi giunge dalle strade del mare il canto del motore di Campari che sta per terminare il primo giro. Il campione lombardo piomba acclamato al traguardo avendo impiegato ore 1.28'5"4/5. Incomincia ora la sfilata punteggiata dai colpi di cannone che annunciano gli arrivi. Foresti impiega 1.34'47". Divo con 1.26'15" ha superato Campari, ma non è ancora primo, poichè Borzacchini, nel suo fulmineo passaggio, offre una grandissima sorpresa, facendo registrare 1.25'21" e battendo già al primo giro il « record » stabilito da Materassi nel 1927 con 1.25'48"4/5.

Il pubblico si entusiasma quando il megafono comunica il brillante risultato e l'entusiasmo si rinnova allorchè giunge Brilli Peri che con 1.25'45" ha battuto pure il « record » sul giro più veloce. Wagner impiega 1.30'36" e si ferma ai *boxes* per cambio di gomme. Varzi giunge in 1.27'59". Tarda a comparire Ernesto Maserati che sino a Polizzi era annunciato tra i primi. Alle tribune si nutre qualche apprensione: il fratello Alfieri gira inquieto nei *boxes*, ma il telefono tranquillizza tutti, segnalando che Maserati è fermo per un incidente senza conseguenze a Collesano.

IL « RECORD » SUL GIRO DI MINOIA

Minoia porta intanto un'altra sorpresa, poichè irrompe alle tribune dopo 1.25'17", battendo il tempo



Borzacchini su Maserati



Una Bugatti transita a Campofelice

di Borzacchini di quattro secondi e stabilendo il nuovo « record » sul giro a una media di km. 75,982. La piccola delusione per questo « record » toccato a una vettura francese è compensata dall'ammirevole prova dell'anziano e sempre abilissimo pilota italiano che corre oggi la sua undicesima Targa Florio. Conelli con 1.32'37" è in ritardo per un guasto al tubo della benzina avvenuto dopo Polizzi.

Primo a comparire al termine del secondo giro, dopo 216 km. di gara, è Campari che si ferma ai boxes per il rifornimento. In un attimo sei meccanici gli sono intorno, e mentre tre uomini cambiano le ruote, uno scopre il cofano per una guardatina al motore, un altro colma il serbatoio di carburante, un altro ancora porge acqua al motore assetato. Campari si rifocilla rapidamente e il tutto richiede non più di un minuto e 58 secondi dopo i quali il vincitore delle Mille Miglia riparte festeggiatissimo. Il suo tempo, di ore 2.56'42" è superiore, e non di poco a quello di Divo che giunge poco dopo in 2.52'26": il Francese ha migliorato il tempo del primo giro di 4 secondi, mentre Campari impiegando 1.28'36" ha peggiorato di 31 secondi. Divo non si ferma al rifornimento riservandosi di compierlo a Polizzi.

Si attende ora Borzacchini che passa audacemente come al solito, ma il suo tempo (2.52'48") è pure leggermente superiore a quello di Divo, essendo l'Italiano in ritardo di più di due minuti sul suo stesso tempo del primo giro. Brilli Peri (2.53'21") è pure in ritardo nei riguardi di Divo. Anch'egli si ferma al rifornimento che compie in 1,20", ancora più velocemente di Campari. Varzi, fa registrare 2,59'45" e impiega nel rifornimento 1'17".

Subito dietro Varzi giunge Minoia che sta compiendo una corsa meravigliosa e con 2.51'51" è al comando della gara, precedendo di un minuto e mezzo Divo, di circa due minuti Borzacchini, Brilli Peri, Campari, ecc. Gli altri tempi del secondo giro, per i principali protagonisti sono i seguenti.

Lepori 2.57'10"; Conelli 3.5'24"; Foresti 3.8'56"; Ruggeri 3.26'45"; Bittmann 3.25'8".

LA SEVERA SELEZIONE

Della squadra francese Wagner non compare più, anzi giunge appiedato, e Conelli è in ritardo; ma Divo, e specialmente Minoia, marciano con regolarità e sicurezza ammirevoli. Al terzo giro il vantaggio di Divo su Campari aumenta ancora in modo netto: il Francese, partito dodici minuti dopo Campari, riappare per la terza volta al traguardo quasi sulla scia dell'Italiano. Campari, impiega 4.30'50"; Divo 4ore 20'6": vi sono quindi quasi undici minuti di distacco. Borzacchini è pure in ritardo con 4.20'54", ma deve avere avuto sul percorso noie alle gomme. Egli si ferma infatti al box per cambiare una ruota che ha dovuto sostituire da solo lungo la strada, causa una bucatura provocata da un grosso chiodo. Anche Brilli Peri si deve arrestare al rifornimento ed appare nervosissimo, poichè a Polizzi, nel cambiare una gomma, gli hanno messo una ruota inadatta e ora deve rieffettuare il cambio. Il suo tempo è di 4.27'17", superiore di circa quattro minuti a quello di Divo. La folla attende ansiosa l'apparire di Minoia che notizie da Polizzi davano in ritardo di un minuto su Divo; ma la smentita viene portata da Minoia stesso, che giunge al traguardo col tempo di 4.19'22", precedendo quindi Divo di 44 secondi. Altri tempi del terzo giro sono: Varzi 4.33'1"; Conelli (che sembra in ripresa) 4.34'43"; Lepori 4.49'26"; Rug-



Campari, Alfa Romeo, al rifornimento



Minoia su Bugatti



Il rifornimento sussidiario di Polizzi

geri 5.12'50"; Bittmann 5.15'31"; Foresti 5.47'6". Della categoria 1100, di cui Biondetti era apparso al comando al primo giro, tutti si sono già ritirati, vinti dall'asprezza del circuito.

Al termine del quarto giro è Divo che passa per primo, avendo superato Campari non solo col tempo; egli impiega 5.46'37". Campari, che arriva subito dopo, ma col peso di 12 minuti d'anticipo alla partenza, fa registrare 6.2'24" e deve fermarsi al *box* dove si ripete la rapidissima scena del rifornimento, ma il ritardo dell'Italiano è ormai troppo marcato per potere sperare in una ripresa. Campari, quando riparte, scuote il capo con un'ombra di tristezza sul volto. Passano intanto acclamati Borzacchini e Brillì Peri che si deve fermare ancora per il cambio delle gomme.

La folla però rivolge la sua attenzione soprattutto a Minoia. Le segnalazioni da Polizzi e da Collesano mostrano che la lotta fra l'Italiano e il Francese è incerta e bellissima. I tempi dei due piloti coincidono esattamente: ore 5,6 a Polizzi; ore 5,31 a Collesano. Il tempo passa e il pubblico attende ansioso il riapparire di Minoia partito 39 minuti dopo Divo. L'attesa si fa spasmodica; infine l'Italiano arriva in 5 ore 47'16", cioè con 39 secondi di ritardo su Divo.

DIVO AL COMANDO

Si profila così un emozionante duello tra i due abilissimi campioni che lottano a distanza sulla strada tormentata, che non concede respiro, divisi dallo spazio, ma vicinissimi nel tempo. La marcia di Divo è febbrilmente seguita al telefono, come quella di Minoia: a Polizzi il Francese passa dopo ore 6.34'; Minoia dopo 6.35'30. Divo ha dunque guadagnato ancora terreno.

(da « Corriere della Sera »)

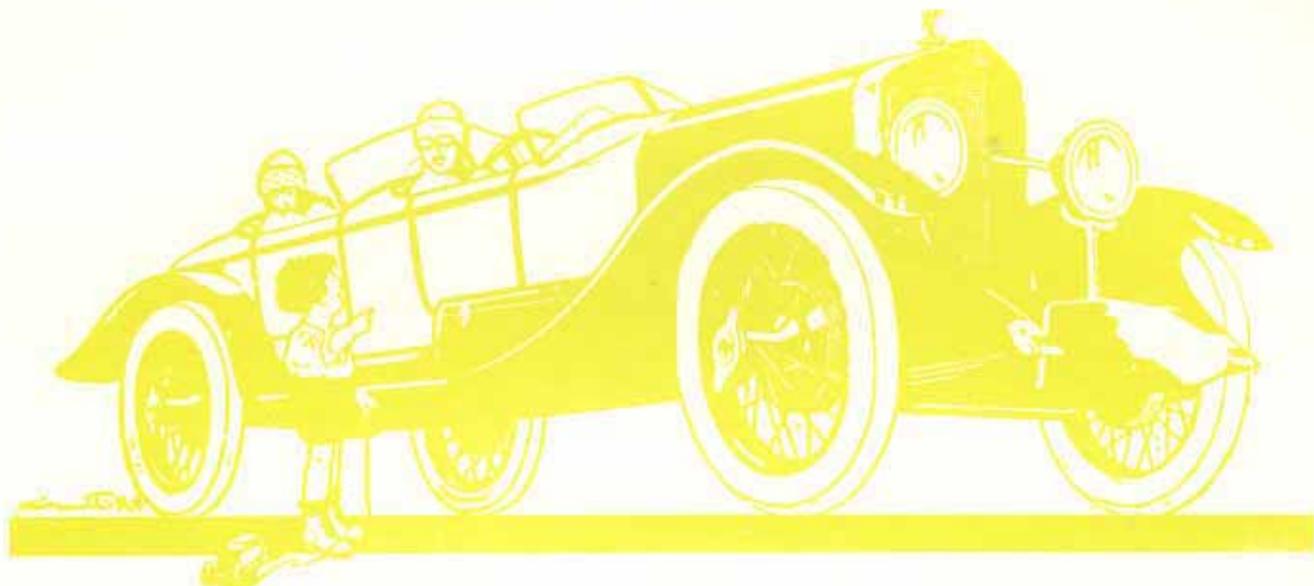
Alle 15,15 l'arrivo di Divo al traguardo del quinto ed ultimo giro è annunciato dal colpo di cannone. Il pubblico cavalleresco fa una calorosa accoglienza all'ospite che ha terminato la sua fatica. Egli ha impiegato ore 7.15'41" battendo il « record » di Costantini del 1926 (7.20'48"). Dalla sicurezza e dalla regolarità con cui Divo ha compiuto l'ultima parte del percorso scarse appaiono ormai le probabilità di Minoia, che pure ha dominato la gara fino al penultimo giro.

La folla tuttavia spera ancora, anche se la speranza può sembrare vana. Intanto giunge Campari che sull'intero percorso fa registrare 7.34'45". Il pubblico gli rivolge egualmente un'affettuosa dimostrazione di simpatia ed ai rifornimenti il vincitore delle Mille Miglia è pure molto acclamato anche se la vittoria non è più sua: questa vittoria che attende soltanto l'arrivo di Minoia per affiancarsi ufficialmente a Divo. La folla scruta sempre ansiosamente la serpeggiante insidiosa strada che va verso il mare. Nel pomeriggio infuocato, tutti i cuori degli appassionati battono per l'anziano campione che lotta ancora con tutte le sue energie. Molti applausi toccano frattanto anche a Brillì Peri che termina bene la sua corsa in 7.23'52" 2/5. Ma gli occhi tornano subito a fissarsi laggiù verso il meraviglioso sfondo azzurro. Si apprende che Borzacchini ha visto annullato il suo mirabile sforzo proprio in questo ultimo giro ed ha dovuto ritirarsi. Anche Conelli, oggi poco fortunato, deve abbandonare.

Finalmente rimbomba il colpo di cannone annunciatore dell'arrivo di Minoia. Ma il tempo utile è ormai trascorso e la folla, rassegnata, applaude lungamente l'anziano, incrollabile pilota, che è secondo con ore 7.17'43" 4/5, distaccato di due minuti dal vincitore. La battaglia per la ventesima Targa Florio è finita.

Emilio De Martino





LA GARA CHE È UNICA AL MONDO

Se la prima impressione è quella che conta, io dovrei conservare della Targa Florio un ricordo sgradevole, come di mal di mare.

Poichè era autentico mal di mare quel malessere che mi aveva assalito verso la fine dei lunghi 108 chilometri del Circuito delle Madonie, la prima volta che li percorsi, dopo aver infilato, una dopo l'altra, tutte quelle curve; quante non so dirvi, benchè mi fossi prefisso di contarle.

Il caso non era nuovo: lo stesso Bordino aveva dovuto una volta farsi sostituire durante la corsa; lo stesso Werner, all'arrivo della sua gara vittoriosa, aveva dovuto sottrarsi temporaneamente all'entusiasmo dei suoi ammiratori per riconquistare il senso della terra ferma.

Perchè il Circuito delle Madonie non è un percorso stradale come tanti altri — sia pure celebri per le loro difficoltà — è una burrasca di curve che dura per oltre cento chilometri.

A percorrerlo in corsa, alle medie che oggi si raggiungono, si ha più l'impressione di trovarsi su di un motoscafo alle prese con le più capricciose onde marine, che non su di una macchina stabilmente piazzata su quattro ruote.

Avete mai provato a contare le onde del mare? Compito piuttosto arduo; no? Ebbene lo stesso sarebbe a voler contare le curve del Circuito delle Madonie. C'è chi dice che sono 1500; chi dice che sono più di 2000; chi non meno di 5000.

Io non posso dirvelo per via del mio mal di mare; ma è certo che sono tante, tante, e l'una diversa dall'altra, e l'una all'altra vicinissima, sì che giustifico l'impressione della burrasca di curve in cui venni a trovarmi in quell'indimenticabile primo giro del Circuito, caro a Vincenzo Florio, non per nulla armatore di navi e di organizzazioni; amatore e campione degli sports meccanici in terra ed in acqua.

Con più calma rifeci quelle strade, ed annualmente da cinque anni vi ritorno, ed in me — modesto spettatore — aumenta l'ammirazione per questa gara e sempre più capisco il fascino che essa esercita sugli appassionati della guida.

E' il fascino della difficoltà e del rischio. Il vero automobilista non ama le strade facili, come il vero marinaio non ama il mare tranquillo.

Il guidatore che ha portato a termine — non importa se primo od ultimo — una Targa Florio deve provare lo stesso orgoglio del nocchiero che ha condotto in porto la nave attraverso la tempesta.

Perchè per poter fare una Targa Florio non bastano qualità comuni di guidatore, occorre quella che si dice classe, ossia quel complesso di doti che fanno del guidatore una artista della guida.

Ed anche questo non basta. Campioni di grido, gente che ha fatto migliaia e migliaia di chilometri in corsa e che conta le vittorie a decine in gare di ogni genere, quando corre « la Targa », incomincia la preparazione parecchie settimane, e magari qualche mese, prima.

Le difficoltà della Targa Florio non sono una leggenda.

Se lo fossero, la leggenda sarebbe caduta da un pezzo, e invece la gara siciliana rimane la corsa che consacra il campione, e quando si dice, in Italia ed all'estero: « il tale ha fatto la Targa » è come dire: « giù il capello, è un campione sul serio ».

E non per nulla quando si parla delle difficoltà di un percorso s'usa dire: « è una piccola Targa Florio »; se poi lo senti dire all'estero — come io tante volte l'intesi — ti gonfi d'orgoglio perchè la Targa Florio è una sola ed è vanto dell'automobilismo italiano.

E come in Italia vengono da tutte le parti del mondo per ammirare le bellezze della nostra terra, i capolavori della nostra arte, le vestigia della nostra civiltà millenaria, così in Italia s'ha da venire per vivere — come attore e come spettatore — questa gara che non ha l'eguale. E quando un costruttore — italiano o straniero che sia — vuole dar lustro alla sua marca e garantire la bontà della sua produzione e delle sue vetture, non ha da scegliere che questa gara, la sola, che agli occhi del pubblico di tutto il mondo dia il responso che non si discute.

Remota o recente, la consacrazione della Targa l'ebbero tutte le grandi marche europee. E' ormai ventidue anni che si corre la Targa e ne son passati degli uomini e delle macchine nelle memorabili battaglie che si sono combattute nel nome del grande pioniere siciliano.

Se tu ne rifai la storia è tutto l'automobilismo italiano che passa dinanzi ai tuoi occhi, come in una visione, con le sue manifestazioni liete o tristi, con i suoi campioni, con le sue conquiste.

Ed al tuo cuore di italiano e di sportivo la Targa Florio appare allora non più come una comune manifestazione di tecnica o di sport o di propaganda, ma come l'espressione più completa e più potente delle nostre conquiste in un campo che sembrava precluso a noi popolo di artisti, di poeti e di guerrieri.

E Cerda, Polizzi, Campofelice, Caltavuturo risuonano al tuo orecchio come nomi di battaglia e di vittoria. Piccoli, grigi paesi sperduti sullo squallido altipiano delle Madonie, che hanno la loro grande storia e che ventidue anni or sono ebbero la ventura di salutare — nella prima battaglia — la prima vittoria italiana ch'aveva nome « Itala ».

Si celebra quest'anno la ventesima Targa Florio.

Ritourneremo alle Madonie — come tante volte ritornammo in questi anni sui campi gloriosi della nostra guerra — in pellegrinaggio. Vi ritourneranno i veterani delle passate battaglie. E il canto dei motori, lanciati nel turbine della ventesima Targa, arriverà al nostro ed al loro cuore come un canto nostalgico di giovinezza.

G. Canestrini



La 21^a Targa vissuta e descritta

« E' una azzurra »

Nessuna penna potrebbe interpretare il disappunto, la mortificazione, la disillusione, espresse in quelle tre parole, come furono pronunziate dal Siciliano abbronzato dal sole, sull'altura al di sopra del caratteristico villaggio di Cerda.

Questa ventunesima Targa Florio è stata la battaglia fra gli azzurri ed i rossi, gli azzurri essendo rappresentati dalle *Bugatti* francesi, i rossi dalle *Alfa Romeo*, *O. M.* e *Maserati* italiane. — Ci siamo provati a spiegare a quel campagnuolo che, se le *Bugatti* erano di colore azzurro, il fabbricante delle macchine era nativo di Milano, e che, nonostante la sua residenza di vent'anni in Alsazia sotto la dominazione tedesca, e di altri dieci anni sotto il governo francese, Ettore Bugatti e la sua famiglia avevano conservato la loro nazionalità italiana: Ma egli ci ascoltava con impazienza. Era azzurra, la macchina, e perciò francese e straniera, e doveva essere vinta da uno di quei bolidi rosso-fuoco, guidato da uno di quei gloriosi, invincibili, semidei italiani.

Pareva che un fervore religioso avesse afferrato l'isola. Per cinque anni di seguito la Targa Florio,

indubbiamente la più ardua del mondo, e che esige la massima perizia, era stata vinta dalla francese Bugatti. L'Italiano Costantini aveva strappato due volte la vittoria, poi era divenuto il capo dell'equipe francese; Materassi aveva segnato una brillante vittoria con la macchina alsaziana; poi il parigino Divo aveva vinto ancora due volte di seguito, battendo ogni volta il record. Ora l'Italia doveva vincere, non rimanere in una posizione inferiore; e l'inferiorità è una attitudine poco popolare in questo momento nella penisola.

Così, quando ci siamo allontanati dalle gaie tribune, abbellite dai gerani e ornate di aranci e limoni, sapevamo già di andare ad assistere ad una gara vivamente contrastata, e forse la più emozionante fra quante se ne son disputate in Sicilia da molti anni. Non soltanto dovevamo vederla, ma in certo qual modo avevamo il privilegio di prender parte a questa grande lotta franco-italiana, perchè potevamo correre nel circuito mentre la corsa era in pieno svolgimento.

« Viva Mario! Avanti, Mario! Forza, Mario! ciao Mario! » — gridava la folla entusiasta, ammassata sui margini verdi della strada o accampata sulle alture tra il trifoglio rosseggiante o sull'orlo dei campi di



ARDENTE VIGILIA DELLA XXVIII TARGA FLORIO

Abbiamo dato nell'edizione del mattino notizia delle prove ufficiali che costituiscono la « cornice » della Targa: ma abbiamo anche detto della cerimonia suggestiva che avrà luogo domani alla Favorita con l'intervento delle più alte gerarchie politiche e militari: vogliamo parlare della benedizione del Circuito che sarà impartita da S. E. il Cardinale Arcivescovo di Palermo.

La cerimonia altamente significativa che tiene conto nei valori della forza, dei valori dello spirito, ha una bellezza tutta propria della quale l'italiano nuovo sente il fascino.

Con questa benedizione e con le prove ufficiali, la vigilia della Targa si completa nella forza e nella fede e chiude si può dire la preparazione: la competizione entra così nella sua fase definitiva. E si può dire che questa fase abbia la sua vivissima attesa in tutti gli ambienti sportivi di Palermo e dell'isola. Da un canto la novità del Circuito, la possibilità della folla di essere più a contatto con la sua gara, e infine il successo tecnico della competizione.

Perchè si deve parlare di successo tecnico nel vero senso della parola. I migliori piloti italiani della categoria e le migliori macchine della cilindrata cui la prossima edizione è riservata, sono fra gli iscritti ed è ormai provato che proprio in questa cilindrata si svolgono le migliori battaglie automobilistiche della stagione.

Coloro che pensano ancora con una nostalgia, che dovrebbe essere superata, alla categoria superiore, dimentica che, qualunque fosse stato il circuito, le Auto Union avrebbero egualmente disertato la competizione e di battaglia non sarebbe rimasta che l'intenzione degli organizzatori.

Avremo invece domenica nel fantastico scenario della Favorita, su un circuito che i corridori hanno definito uno dei migliori del mondo, una autentica battaglia di piloti e di macchine.

Appunto per questa vigorosa battaglia che si preannunzia e alla quale il pubblico sarà presente più che mai perchè potrà « viverla » a brevissimi tratti di tempo carovane di appassionati partiranno da tutti i centri dell'isola per assistere attraverso l'autoraduno organizzato dalla sede provinciale del RACI a quella che possiamo chiamare l'annuale sagra dell'automobilismo.

Si tratta di uno spettacolo d'eccezionale interesse al quale il pubblico sportivo palermitano ha già assicurato il suo calore sportivo, il suo appassionato amore.

La sede del RACI ha provveduto ad assicurare che tutti i servizi procedano con ordine e regolarità e così l'afflusso degli spettatori e appunto per questo fra l'altro ha suddiviso la vendita dei biglietti oltre che nella sua sede di via Pignatelli Aragona 8, (ridotti per famiglie soci e prato dopopolavoro) nei seguenti locali: Filiale Fiat in via Massimo D'Azeglio, Extra Bar Olimpia, nelle baracche di Piazza Politeama, Piazza Giuseppe Verdi e Via Roma (davanti la Chiesa di S. Antonio).

Intanto il sorteggio delle macchine è risultato il seguente:

N. 1 Sciandra, Fiat 1.100 — N. 2 Rocco, Maserati 1.500 — N. 6 Bertani, Maserati 1.500 — N. 8 Barbieri, Maserati 1.500 — N. 10 Bianco, Maserati 1.500 — N. 12 Adragna, Fiat 1.100 — N. 14 Villoresi, Maserati 1.500 — N. 16 Severi, Maserati 1.500 — N. 18 Matraxia, Fiat 1.100 — N. 20 Contini, Maserati 1.500 — N. 22 Toia, Fiat 1.100 — N. 24 Colini, Maserati 1.100 — N. 26 Prospero, Fiat-Siata 1.100 — N. 28 Ninive, Bugatti 1.500 — N. 30 Ferrara, Fiat 1.100 — N. 34 Belmondo, Maserati 1.500 — N. 36 Siracusa, Alfa-Romeo 1.500.

(da « L'Ora »)

28ª Targa Florio
23 Maggio 1937
Circuito del Parco
della Favorita
0 giri Km 315,600
1° SEVERI
su Maserati
in 2 55'49"
Kmh. 117,603

Tempo impiegato dai vincitori delle 25 corse automobilistiche per le «Targa Florio» - Dal 1906 al 1914 e dal 1919 al 1934

ANNO	PERCORSO	Classif.	GUIDATORE	VETTURE	TEMPO IMPIEGATO	MEDIA ORARIA
1906 6 Maggio	Circuito delle Madonie Km. 446,469 - 3 Giri	1	Alessandro Cagno	Itala	9.32'22"	46,800
		2	Ettore Graziani	Itala	10.5'32" 1/2	44,274
		3	L. Babirot	Berliet	10.20'5" 1/2	43,206
1907 21 Aprile	Circuito delle Madonie Km. 446,469 - 3 Giri	1	Felice Nazzaro	Fiat	8.17'35" 3/4	54,089
		2	Vincenzo Lancia	Fiat	8.29'29" 1/4	52,620
		3	Fabry	Itala	8.32'47" 3/4	49,320
1908 1 Maggio	Circuito delle Madonie Km. 446,469 - 3 Giri	1	Trucco Vincenzo	Isotta Fraschini	7.49'26" 1/4	59,940
		2	Vincenzo Lancia	Fiat	8.2'41" 1/2	55,560
		3	Matteo Ceirano	Spa	8.9'13" 1/4	54,780
1909 2 Maggio	Circuito delle Madonie Km. 148,823 - 1 Giro	1	B.ne Francesco Ciuppa	Spa	2.43'19" 1/2	54,663
		2	Cav. Vincenzo Florio	Fiat	2.44'19" 1/2	54,420
		3	Cav. Guido Airoldi	Lancia	2.55'25"	51,024
1910 16 Maggio	Circuito delle Madonie Km. 297,646 - 2 Giri	1	Caroliato Franco	Franco	6.20'47" 1/2	46,980
		2	De Prosperis L.	Sigma	8.2'39" 1/2	40,050
1911 14 Maggio	Circuito delle Madonie Km. 446,469 - 3 Giri	1	Ernesto Ceirano	Scat	9.32'22" 1/2	46,830
		2	Mario Cortese	Lancia	9.58'20" 1/2	44,760
		3	Soldatenkoff	Mercedes	10.23'23" 1/4	42,996
1912 25-26 Maggio	Giro di Sicilia - Km. 1050	1	Snipe Cecil	Scat	24.37'19" 1/2	42,648
		2	Garetto G.	Lancia	25.7'38" 1/2	41,760
		3	Giuseppe Giordano	Fiat	25.41'4" 1/2	40,866
1913 11-12 Maggio	Giro di Sicilia - Km. 1050	1	Felice Nazzaro	Nazzaro	19.18'40" 1/2	54,360
		2	Giovanni Marsaglia	Aquila Italiana	20.43'48" 1/4	50,700
		3	Gloria	De Vecchi	21.44'3" 1/2	48,300
1914 24-25 Maggio	Giro di Sicilia - Km. 1050	1	Ernesto Ceirano	Scat	16.51'31" 1/2	62,280
		2	Gloria	De Vecchi	18.41'53" 1/2	56,160
		3	Luigi Lopez	Fiat	19.45'26" 1/2	53,160
1919 23 Novembre	Piccolo Circuito delle Madonie Km. 432 - 4 Giri	1	André Boillot	Peugeot	7.51'1"	55,020
		2	Moriondo Ant.	Itala	8.21'46"	51,736
		3	Gamboni	Diatto	8.33'28"	50,526
1920 24 Ottobre	Piccolo Circuito delle Madonie Km. 432 - 4 Giri	1	Guido Meregalli	Nazzaro	8.27'23"	57,924
		2	Enzo Ferrari	Alfa Romeo	8.35'47"	50,220
		3	Luigi Lopez	Darracq	9.19'25"	46,322
1921 29 Maggio	Piccolo Circuito delle Madonie Km. 432 - 4 Giri	1	Conte G. Masetti	Fiat	7.25'5" 1/2	58,536
		2	Sailer	Mercedes	7.27'16" 1/2	57,952
		3	Campari Giuseppe	Alfa Romeo	7.30'4" 1/2	57,581
1922 2 Aprile	Piccolo Circuito delle Madonie Km. 432 - 4 Giri	1	Conte G. Masetti	Mercedes	6.50'50" 1/2	63,091
		2	Goux Giulio	Ballot	6.52'37" 1/2	62,821
		3	Foresti Giulio	Ballot	7.4'58" 1/2	60,993
1923 15 Aprile	Piccolo Circuito delle Madonie Km. 432 - 4 Giri	1	Ugo Sivocci	Alfa Romeo	7.18'0" 1/2	59,040
		2	Antonio Ascari	Alfa Romeo	7.20'52" 1/2	58,680
		3	Ferdinando Minoia	Steyr	7.32'40" 1/2	57,240
1924 27 Aprile	Piccolo Circuito delle Madonie Km. 432 - 4 Giri	1	Christian Werner	Mercedes	6.32'37" 1/2	66,018
		2	Conte Giulio Masetti	Alfa Romeo	6.41'4" 1/2	64,627
		3	Pietro Bordino	Fiat	6.46'34"	63,763
1925 3 Maggio	Piccolo Circuito delle Madonie Km. 540 - 5 Giri	1	Meo Costantini	Bugatti	7.32'27" 1/2	71,609
		2	Louis Wagner	Peugeot	7.37'20"	70,845
		3	André Boillot	Peugeot	7.40'33"	70,350
1926 25 Aprile	Piccolo Circuito delle Madonie Km. 540 - 5 Giri	1	Meo Costantini	Bugatti	7.20'45"	73,551
		2	Ferdinando Minoia	Bugatti	7.30'48"	71,869
		3	Jules Goux	Bugatti	7.35'56" 1/2	71,063
1927 24 Aprile	Piccolo Circuito delle Madonie Km. 540 - 5 Giri	1	Materassi Emilio	Bugatti	7.35'55"	71,790
		2	Conelli Gaberto	Bugatti	7.39'6"	70,490
		3	Maserati Alfieri	Maserati	8.1'36"	67,273
1928 6 Maggio	Piccolo Circuito delle Madonie Km. 540 - 5 Giri	1	Divo Albert	Bugatti	7.20'58" 1/2	73,476
		2	Campari Giuseppe	Alfa Romeo	7.22'32" 1/4	73,206
		3	Conelli Gaberto	Bugatti	7.22'50"	73,152
1929 5 Maggio	Piccolo Circuito delle Madonie Km. 540 - 5 Giri	1	Divo Albert	Bugatti	7.15'41"	74,375
		2	Minoia Ferdinando	Bugatti	7.17'43" 1/2	74,018
		3	Brilli Peri Gastone	Alfa Romeo	7.23'52" 1/2	72,963
1930 4 Maggio	Piccolo Circuito delle Madonie Km. 540 - 5 Giri	1	Varzi Achille	Alfa Romeo	6.55'16" 1/2	78,019
		2	Chiron Louis	Bugatti	6.57'5" 1/2	77,680
		3	Conelli Gaberto	Bugatti	7.3'13"	76,556
1931 10 Maggio	Circuito delle Madonie Km. 584 - 4 Giri	1	Nuvolari Tazio	Alfa Romeo	9.0'27"	64,834
		2	Borzacchini U. Manu	Alfa Romeo	9.2'44"	64,562
		3	Varzi Achille	Bugatti	9.7'53"	63,953
1932 8 Maggio	Nuovo Piccolo Circuito delle Madonie Km. 576 - 8 Giri	1	Nuvolari Tazio	Alfa Romeo	7.15'50" 1/2	75,298
		2	Borzacchini U. Manu	Alfa Romeo	7.21'29" 1/2	75,279
		3	Chiron - Varzi A.	Bugatti	7.35'28" 1/2	75,898
1933 28 Maggio	Nuovo Piccolo Circuito delle Madonie Km. 504 - 7 Giri	1	Brivio Antonino	Alfa Romeo	6.35'6" 1/2	76,536
		2	Balistrero Renato	Alfa Romeo	6.55'52" 1/2	72,713
		3	Carraroli William	Alfa Romeo	7.7'45"	70,696
1934 20 Maggio	Nuovo Piccolo Circuito delle Madonie Km. 432 - 6 Giri	1	Varzi Achille	Alfa Romeo	6.14'26" 1/2	69,222
		2	Barbieri Nando	Alfa Romeo	6.27'14" 1/2	66,935
		3	Magistri Costantino	Alfa Romeo	6.40'2" 1/2	64,783

per la sua imponente
esposizione
estesa su oltre 3000 mq.
al

CENTRO MERCATO MOBILI s.p.a.

troverete un assortimento
veramente completo
dei nuovissimi modelli
di mobili in ogni stile e tipo
produzione 1966

PALERMO

Corso C. FINOCCHIARO APRILE

(già CORSO OLIVUZZA) 155 - 157 - 159 - 161

NUOVA FILIALE DI TERMINI IMERSE

Via VITTORIO AMEDEO, 39

il CENTRO MERCATO MOBILI è una organiz-
zazione che ha affermato la sua validità per i
modernissimi criteri di vendita.

MESSINEO SIM
CA MESSINEO
SIMCA MESSI
NEO SIMCA
MESSINEO SIM
CA MESSINEO
MESSINEO SIM
CA MESSINEO
SIMCA MESSI
NEO SIMCA
MESSINEO SIM
CA MESSINEO
SIMCA MESSI

VIA M.se di VILLABIANCA, 1

TELEFONO 29.62.44



Rocco su "Maserati" vince la XXIX Targa Florio

Mancavano soltanto cinque giri alla fine. Meno di 30 chilometri per completare i 171 chilometri e 600 dell'arduo circuito della Favorita. Già la spietata selezione aveva fatto le sue vittime. Il quintetto dei favoriti era stato letteralmente frantumato. Bianco, Pietsch, Lurani e Cortese da tempo passeggiavano nel quartiere dei rifornimenti. Un pò tutti s'erano raccontati a vicenda le loro peripezie e stavano seguendo con la maggiore attenzione le fasi di chiusura della XXIX Targa Florio.

COLPO DI SCENA

Erano al comando della gara Marazza e Villoresi. Per circa 140 chilometri i due avevano lottato vivacemente alternandosi in testa, poi Marazza se ne era andato. Andato per modo di dire perchè le due macchine marciavano sempre a brevissima distanza l'una dall'altra. Marazza conduceva la gara, sì, ma Villoresi si batteva nella scia dell'avversario senza mollarlo per un solo attimo. Il duello era tutt'altro che deciso.

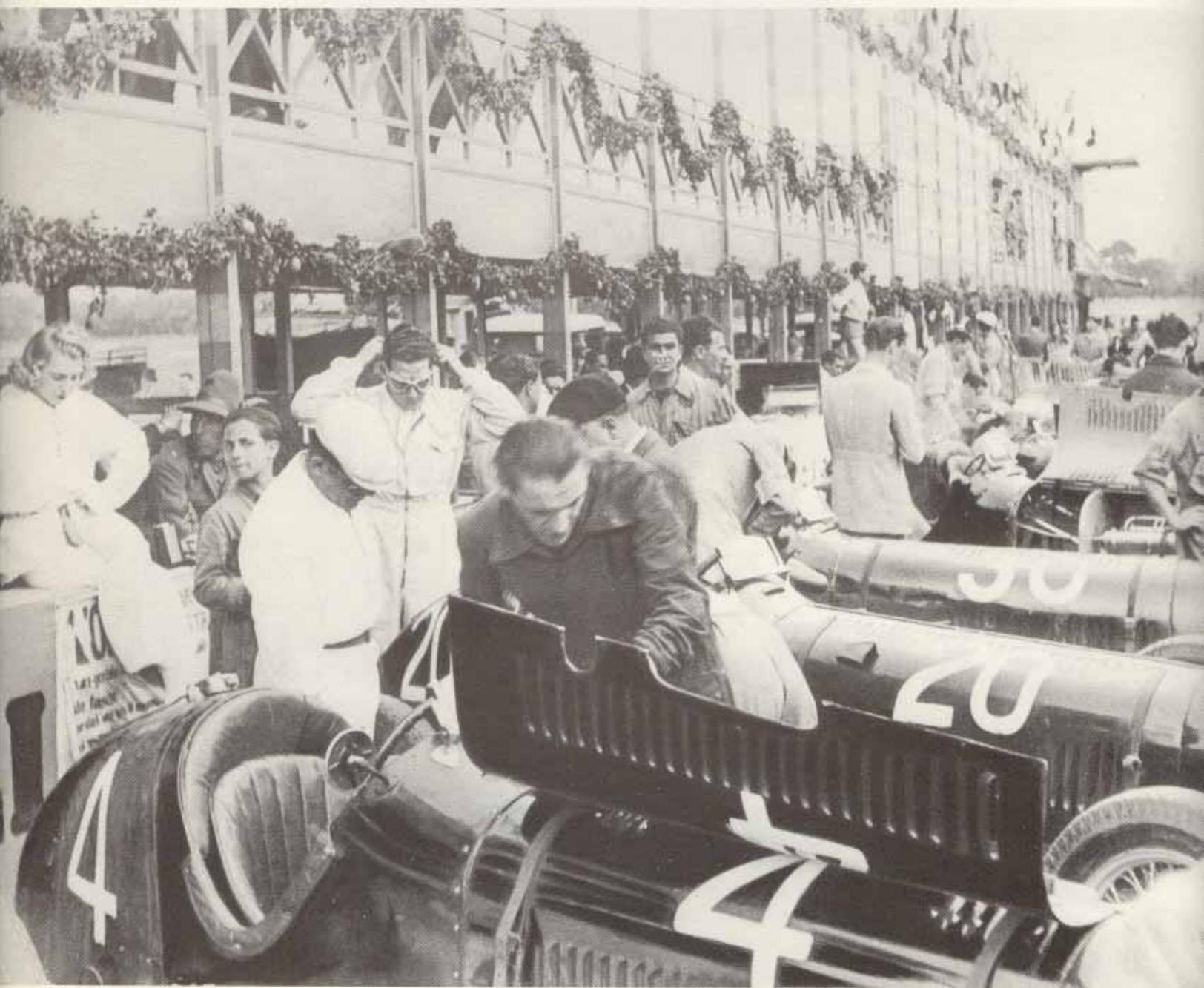
I due rossi bolidi passavano e ripassavano davanti le tribune suscitando ondate di entusiasmo per la elettrizzante emulazione dei piloti.

Si diceva: - avremo un finale superbo, un arrivo in volata, un serrate avvincente.

Improvvisamente, il colpo di scena. Un accorrere tumultuante di folla verso il reticolato all'inizio del viale Ercole (là dove era stato costruito il raccordo tra il viale Diana e quello delle Rose) ed una notizia che si propagava come un baleno: - Marazza è andato fuori strada, Villoresi è fermo...

29° Targa Florio
22 Maggio 1938
Circuito del Parco
della Favorita
30 giri Km 171,6

1° ROCCO Gio
su Maserati
in 1 30'04" 3/5
Kmh. 114,303



Le Maserati prima della partenza

Dalla nostra tribunetta, malgrado l'eccezionale affluenza di entusiasti che avevano giurato di lavorare con noi, a stento si vedeva qualcosa. E cioè la macchina di Marazza proiettata su alcune balle di paglia. Il pilota, subito soccorso, era accompagnato al posto di Croce Rossa ma si trattava di una lieve ferita sotto il mento.

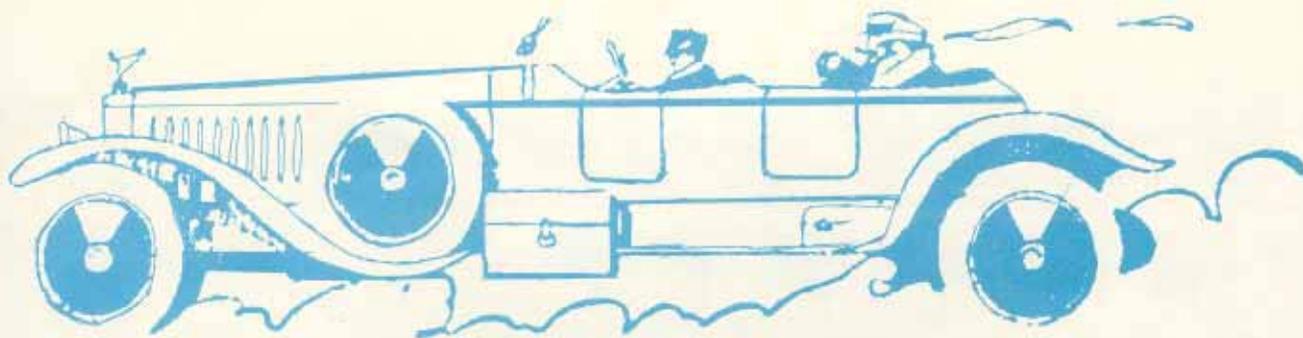
Intanto Villoresi, che aveva anch'egli sbandato rimetteva la macchina in linea e riprendeva, dopo d'aver perduto circa 3' ed essere stato sorpassato da tre concorrenti.

La gara proseguiva. Automaticamente Rocco assumeva il comando della corsa e si batteva col sorriso sulle labbra e la vittoria in tasca.

Il suo più immediato inseguitore era il francese Ralph ad un paio di minuti, c'era poi Battaglia, ancora staccato, ed infine Villoresi che tentava l'impossibile per recuperare.

Nessuno poteva più minacciare il corridore napoletano. Era già tutto deciso...

La XXIX Targa Florio era sua.



IL DESTINO DI ROCCO

La sorte, spesso, riserba un pò a tutti beffe e fortune. A Rocco - ad esempio - quest'anno è caduta dal cielo una vittoria alla quale neppure lui, lontanamente, sperava.

Al momento dell'incidente, che toglieva di gara Marazza e ritardava Villoresi, Rocco era a 35" dal primo ed a 31 dal secondo. All'incirca nell'identica posizione e quasi col medesimo ritardo col quale aveva fino allora gareggiato.

Abbiamo raccontato come sono andate le vicende che hanno deciso le sorti della XXIX Targa Florio, diciamo ora che nessuna ombra offuscava l'inaspettata affermazione di Rocco. Giovanni Rocco anche se favorito dall'incidente che ha colpito i suoi più diretti avversari, ha ben meritato di vincere la difficile competizione della Favorita. Già ne era degno per la spettacolosa prova fornita nella passata edizione.

S'era scritto più sopra: « la sorte spesso, riserba un po' a tutti, beffe e fortune ». Ricordate la XXVIII?

Allora scrivemmo così sui guai del napoletano: « Rocco, dopo d'aver guidato la gara dal primo al 160 chilometro si è visto improvvisamente sfuggire l'ambita conquista ed ha dovuto abbandonare. Per il napoletano è stata una atroce beffa. Rocco sembrava si fosse già piazzato al centro del quadro della gara. Egli era apparso più che la rivelazione sorprendente, l'eroe della giornata. D'un tratto, il pilota di Napoli doveva dire addio al sogno lungamente accarezzato ».

Quindi, nulla da sofisticare sul successo dell'odierno vincitore. Egli deve ritenersi più che mai meritevole della sorprendente affermazione e se una volta tanto il napoletano ha avuto la fortuna dalla sua parte, ciò lo ripaga della disdetta che, sullo stesso traguardo, un anno prima, l'aveva perseguitato. Giovanni Rocco ha lottato con cuore e volontà e la sorte, stavolta, lo ha assistito.

CIRCUITO DEL PARCO DELLA FAVORITA

Km. 5,700

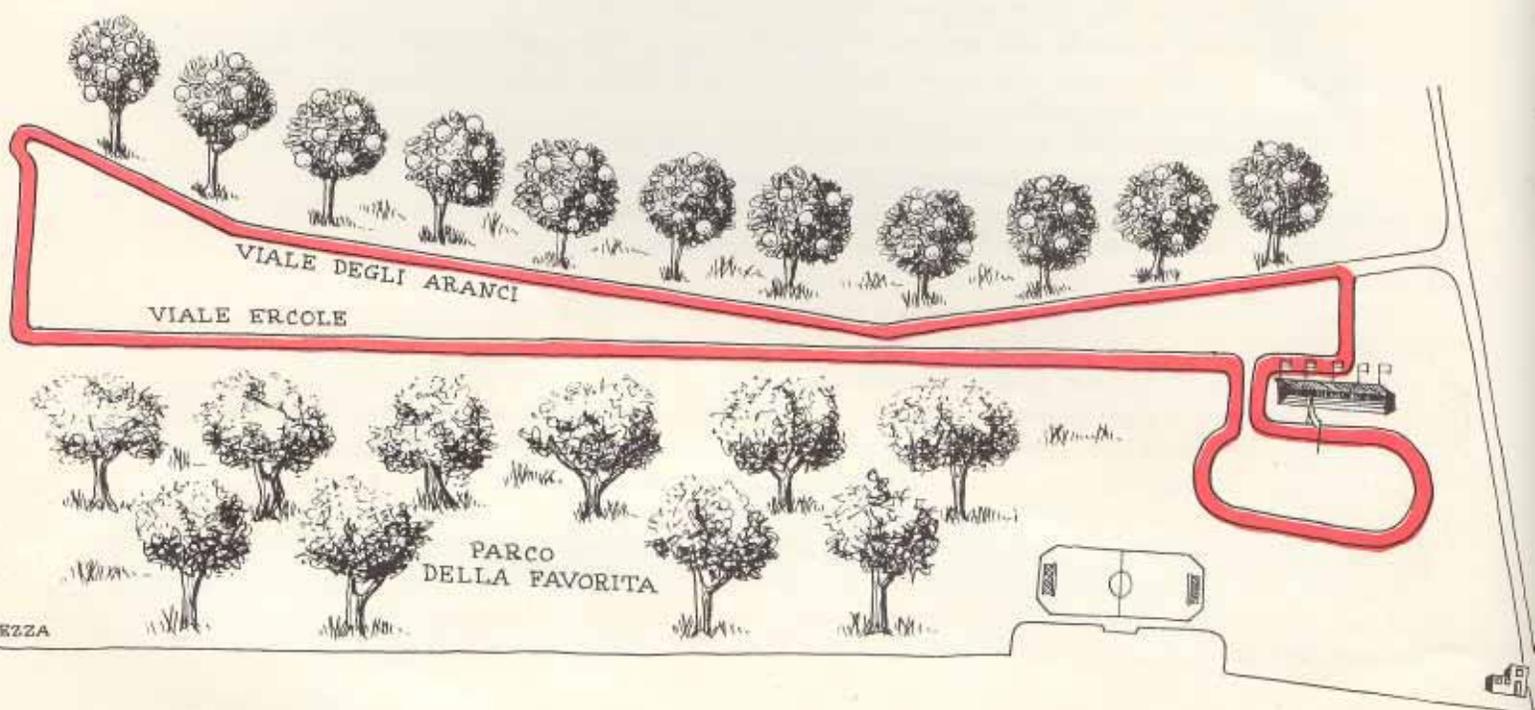
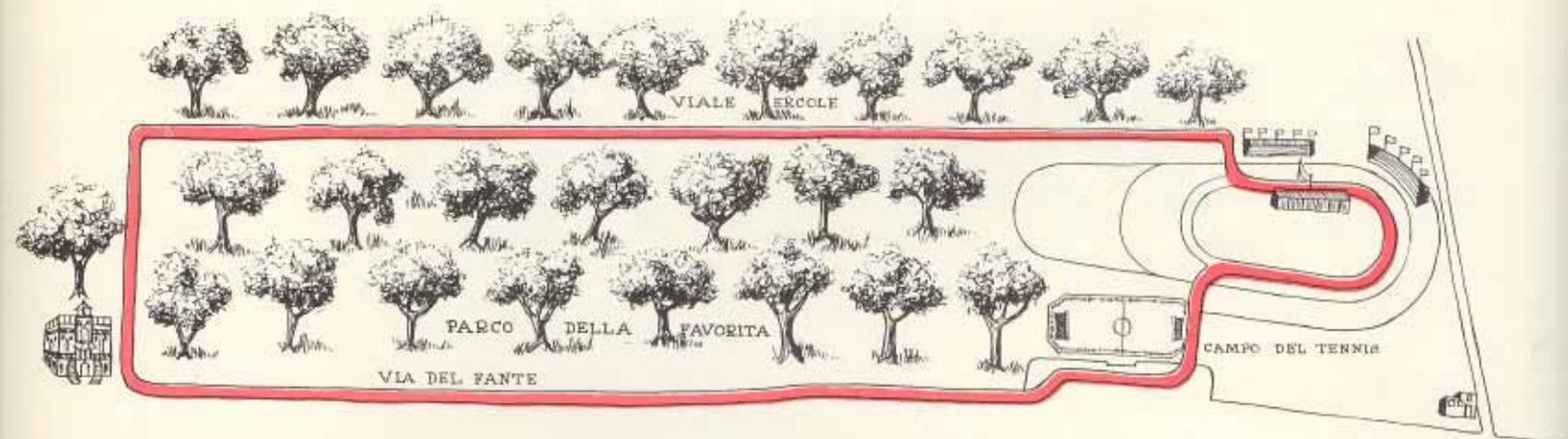
EDIZIONI DISPUTATE:

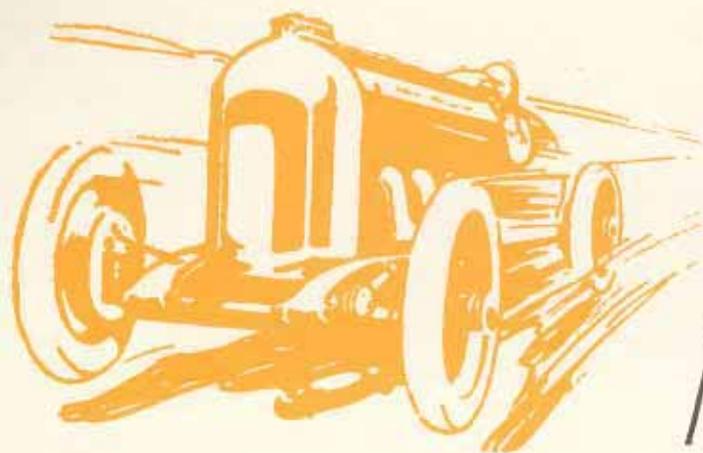
28^a (1937, 60 giri km. 315,600)

29^a (1938, 30 giri km. 171,600)

30^a (1939, 40 giri km. 228)

31^a (1940, 40 giri km. 228)





MOTORI

E CUORI di PILOTI
si apprestano al grande cimento

SUL NUOVO CIRCUITO
DELLA

FAVORITA

Molto pubblico anche ieri ha presenziato gli allenamenti dei corridori che parteciperanno domenica prossima alla trentesima edizione della Targa Florio automobilistica. Le medie stabilite l'altro ieri, e che erano risultate più che soddisfacenti, come nelle nostre previsioni sono state migliorate. Si è girato abbastanza forte, e, siamo sicuri, nel giorno della gara avremo dei risultati tecnicamente interessantissimi.

Si sono inseguiti, ieri, sul nuovissimo anello stradale i bolidi di Platè, Teagno, Pietsch, Cappelli, Cortese, Lami, Romano, Hug, Lanza, Villorosi L., Baruffi, Taruffi, Barbieri.

Il miglior tempo lo ha fatto registrare Hug che ha compiuto il percorso di Km. 5,700 in

minuti 2,24", 4 quinti cioè alla media oraria di ben chilometri 141,712. Ce n'è abbastanza per restare contenti non vi pare? Hanno segnato tempi ottimi anche Villorosi in 2,27", 4 quinti; Cortese in 2,30", 3 quinti; Teagno in 2,31", 4 quinti ecc.

Tutte medie notevoli che contribuiranno al successo della manifestazione.

E' assicurato l'intervento alla manifestazione dell'Ing. Comm. Giuseppe Furmanik Presidente della Federazione Automobilistica Sportiva Italiana, che giungerà questa mattina nella nostra città.

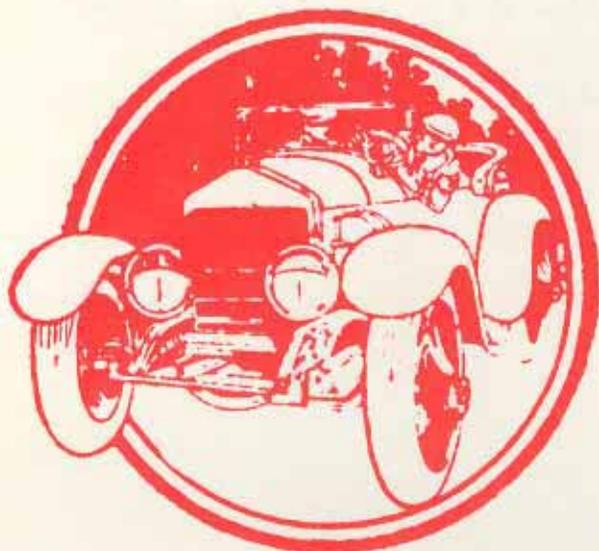
La graditissima presenza del Gerarca dello automobilismo fascista viene ad accrescere l'in-

30ª Targa Florio
14 Maggio 1933
Circuito del Parco
della Favorita
40 giri Km. 228
1º VILLORESI
su Maserati
in 1 40'15" 2/5
Kmh. 136,450

teresse della XXX Targa Florio poichè l'Ing. Furmanik, al quale porgiamo il nostro saluto potrà da valoroso pilota, ancor oggi militante, constatare il nuovo stato del Circuito della Favorita e quanto gli infaticabili dirigenti del RACI di Palermo hanno fatto per la migliore riuscita della più anziana e più gloriosa corsa del mondo.

Avvertiamo, intanto, i partecipanti al concorso de « L'Ora », che dovranno far pervenire presso la redazione sportiva i tagliandi col pronostico. Delle cassette postali saranno collocate nelle tribune e nel prato il giorno della gara, per dare agio ai ritardatari di concorrere. Dette cassette saranno ritirate non appena i corridori avranno preso il via.

Le prove sono continuate anche nel pomeriggio di oggi. Mentre scriviamo i concorrenti girano dando gli ultimi ritocchi ai motori. I tempi sono migliorati, ma ancora non sono stati resi ufficiali dai cronometristi.



LE DISPOSIZIONI PER IL PUBBLICO

L'accesso del pubblico munito di biglietti di invito e a pagamento per le Tribune che si reca sul posto in autovettura, motocicletta o carrozza, avverrà esclusivamente per il cancello sito alla destra dello Stadio « Michele Marrone ».

All'ingresso dovrà essere verificato da apposito personale che tutte le persone occupanti veicoli siano munite di regolare biglietto d'ingresso alle Tribune.

I veicoli potranno proseguire verso il piazzale retrostante le Tribune dove potranno sostare nelle località designate dai Metropolitani di servizio.

I veicoli che non vorranno rimanere sul posto per attendere la fine della corsa potranno uscire dal cancello antistante il Circolo del Tennis in via del Fante.

Nessun veicolo potrà entrare nella R. Favorita sia pure in servizio di piazza, se non munito dello speciale biglietto « Automobile » che dovrà essere attaccato visibilmente nella parte anteriore del veicolo stesso.

L'accesso dei pedoni diretti al Prato avverrà unicamente dal Cancellone sito in via del Fante, sulla sinistra dello Stadio « Michele Marrone ».

I pedoni diretti alle Tribune dovranno accedere anche loro dai cancelletti siti ai lati del cancello alla destra dello Stadio « Michele Marrone » ed esibire il biglietto all'ingresso al primo sbarramento di controllo e al cancello d'ingresso delle tribune.

I veicoli delle Autorità sosterranno nell'apposito spazio all'uopo riservato nello spiazzale retrostante le Tribune.

Vendita dei biglietti. — I biglietti per le prove ufficiali e per la corsa dovranno essere acquistati fuori il Parco della R. Favorita poichè all'interno di esso non si potrà accedere se non muniti di regolare biglietto.

Posti di vendita dei biglietti. — I biglietti saranno in vendita fino alle ore 12 del 14 maggio presso la Sede del RACI via Pignatelli Aragona 8 e presso gli Uffici dell'Ente « Primavera Siciliana » 4 via Cavour.

I giorni 12, 13 e 14 maggio presso gli appositi botteghini biglietteria siti in Piazza Leoni all'altezza del Palazzo Airoidi.

Saranno indicati a mezzo della stampa o di appositi manifesti, altri eventuali posti di vendita.

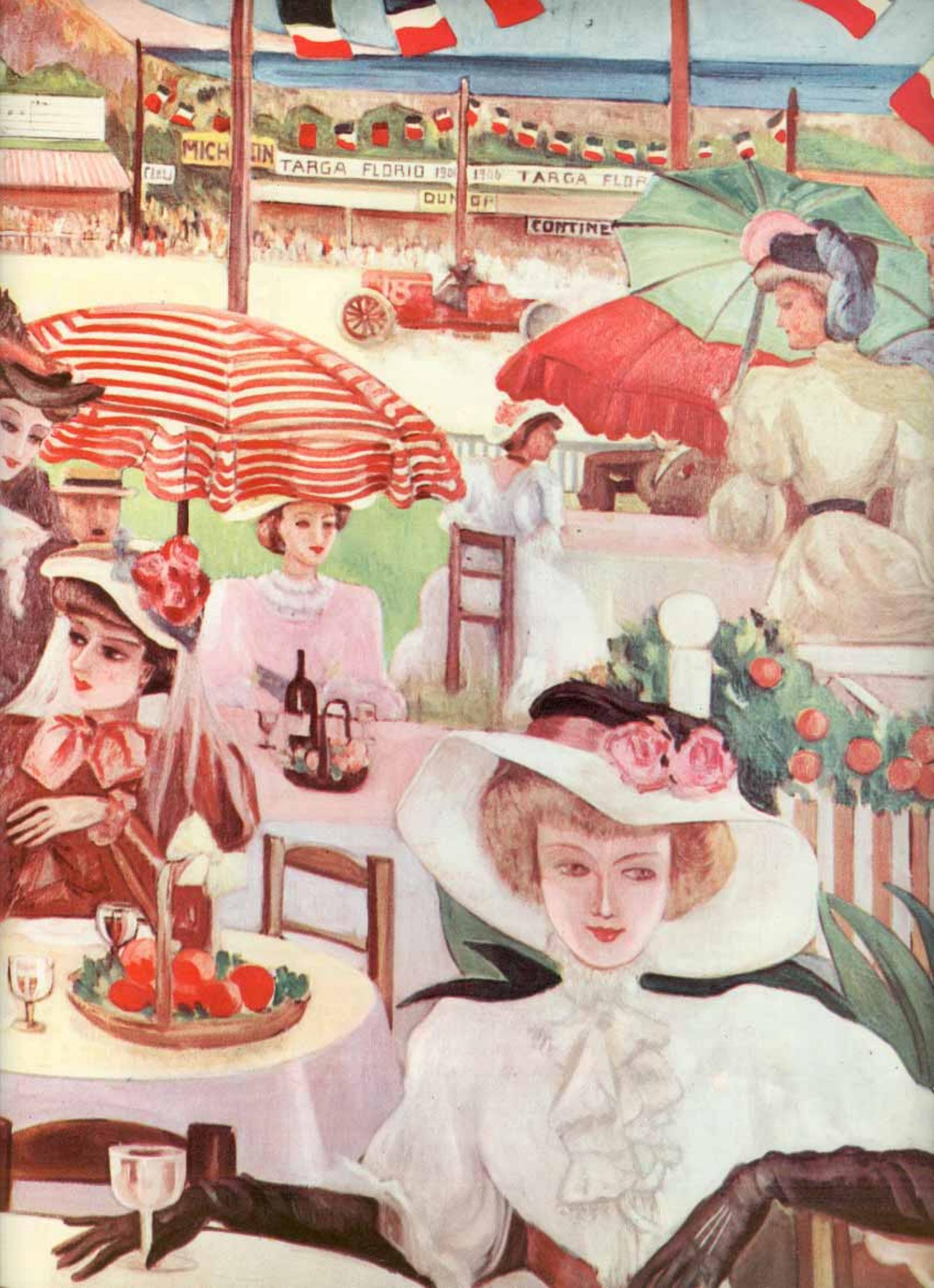
REGOLAMENTO PER IL TOTALIZZATORE

Le scommesse si accettano sui numeri delle macchine dichiarate partenti. Le quote delle scommesse al totalizzatore sono di L. 10 ciascuna, sia per i vincenti che per i piazzati. Per il vincente il totalizzatore pagherà il dividendo di tutto quanto è stato scommesso su tutte le macchine in corsa detratto il 20 per cento compresa la tassa erariale.

Per il piazzato il totalizzatore pagherà come sopra per i primi due arrivati se i concorrenti saranno in sette, e per i primi tre se i concorrenti saranno non meno di otto.

Il totalizzatore sia nel piazzato, che nel vincente pagherà la cifra pari e se vi saranno centesimi nei dividendi andranno a favore del totalizzatore, e ciò sino a cm. 49.

(da « L'Ora »)



FACILE VITTORIA DI VILLORESI NELLA XXXI TARGA FLORIO

Il pronostico, lo avevamo detto, era abbastanza facile. Si sapeva che, salvo malagurati incidenti, la prima macchina a tagliare il traguardo della nuova edizione della « Florio » doveva essere una delle due « 4 cilindri » affidate ai polsi di Villorresi o Cortese. Non poteva essere diversamente. Qualunque altro risultato sarebbe stato una... sorpresa.

COME VOLEVASI DIMOSTRARE

E ieri di sorprese, non se ne sono avute. In campo Villorresi si è dato alla... pazzia gioia. Ha « passeggiato » da un capo all'altro della corsa, si è impegnato per quel che bastava, ha vinto come ha voluto.

Cosa è stata la gara, qual'è stata la storia della XXXI Targa Florio? Si racconta in un fiato. Un numero, il « 26 », Villorresi ha iniziato il carosello in testa a tutti. Per 40 giri lungo i 228 chilometri della velocissima corsa, per 40 volte Gigi Villorresi è passato primo davanti alle tribune. Una sola volta, dopo l'indispensabile rifornimento di carburante, a metà gara, Villorresi è stato preceduto dal compagno di scuderia Cortese, ma « ripresa » velocità, Villorresi tornava a capeggiare e a farla da dominatore.

SUI PRIMI E SULLA GARA

Era la festa, la meritata festa per il migliore in gara, ed era la glorificazione di una industria nazionale giovane e valorosa.

C'era una piccola differenza di classe nel valore « uomo » tra Villorresi e Cortese. La classifica ha demarcato chiaramente anche questo e ha detto così: « a parità di mezzo, a parità di fortuna, a parità di sfortuna, la legge impone che al primo posto si scriva il nome di Villorresi, e al secondo si aggiunga quello di Cortese. Di Cortese, il flemmatico guidatore, che pur non possedendo il marcato senso di superaudacia, e la chiara impronta dell'alta classe, vantata dal compagno e avversario, resta sempre il campione generoso che accetta tutte le battaglie, che gioca tutte le partite, che si batte per tutte le vittorie. Anche per quelle perdute in partenza.

Dopo l'aver reso omaggio al valoroso comportamento di Cortese, è doveroso ricordare il napoletano Rocco, il concorrente che ha saputo con una condotta di gara brillante e regolare, ridare lustro alle sue ben note doti di ardimen- to ed alle sue qualità di combattente inesauribile. Classificarsi al terzo posto, dopo due « mastini » dai denti aguzzi come Villorresi e Corte-

31ª Targa Florio
23 Maggio 1940
Circuito del Parco
della Favorita
40 giri Km. 228
1º VILLORESI
su Maserati
in 1 36'08" 3/5
Kmh. 142,288

se, non è impresa da poco specialmente se si tiene conto che si è gareggiato sulle orme di coloro che vantano già in partenza qualcosa come svariate decine di chilometri di superiorità nascoste nel cofano del mezzo meccanico. Ciò spiega abbastanza chiaramente il distacco di 1' e 32" accusato dal napoletano sul primo.

Vale anche per Bianco la considerazione avanzata per Rocco, per Bianco che ha lottato con una macchina affatto idonea per un'impresa di superamento con i « mastini » già nominati.

Degne di ammirazione sono le prove di Ruggeri, Platè, Barbieri, Palmieri, Nasi (che si nascondeva sotto il pseudonimo di « pimpirichio »), Corsi (l'anziano guidatore toscano) ed il buon Balestrero.

Poche battute per lodare l'organizzazione, poche parole ancora prima di fare punto col « pezzo » di commento. Villorosi ha scritto il suo nome nel libro d'oro della Targa Florio. Come nel maggio dello scorso anno, così anche quest'anno Villorosi ha saputo rivincere. E quel che conta, convincere.

Dolorosi i ritiri di Ascari, Romano, Brezzi, Bassoli e Moradei i quali avevano fatto sperare qualcosa di buono. Specialmente Ascari sul quale si appuntavano le attenzioni degli esperti per la prova del giovanissimo guidatore.

LA CRONACA TELEGRAFICA

Pochi spiccioli di cronaca. Tanti, quanto bastano per ricordare le fasi della veloce cavalcata. Partono 16 concorrenti. Eccoveli nell'ordine di schieramento: Rocco, Bianco, Nasi (« pimpirichio »), Palmeri, Ruggeri, Balestrero, Barbieri, Romano, Corsi, Bassoli, Platè, Moradei.

L'Eccellenza il Prefetto di Palermo è pronto a dare il segnale d'inizio. Rombano altissimi i motori. Nell'aria è come un incrociarsi di ruggeri che hanno voci quasi umane. Un giro, due giri, tre giri: la gara si è fulmineamente delineata. Villorosi « dà » forte, Cortese lo segue, Rocco tiene d'occhio tutti e due.

Nella scia delle prime macchine Bianco, Ascari, Brezzi, Ruggeri, Palmeri, Nasi, arrancano e sembrano già perduti fin dalle prime schermaglie.

La XXXI Targa Florio ha scritto un suo nuovo capitolo d'oro. Ed ora... ad un altro anno.

Angelo Bonanno

Hanno presenziato alla manifestazione l'Eccellenza il Prefetto di Palermo, il Podestà Ecc. Sofia, il Segretario Federale, il Presidente della FASI ing. Furmanik, il Segretario Generale del RACI comm. Magnani, il Presidente della Federazione Cronometristi, Comandante Romagna, il comm. Castellucci, il Questore.

(da « Giornale di Sicilia »)



Il via alla 31ª « Targa »



Due Maserati sul circuito della Favorita

Il Vice Presidente all'VIII Gir

Folla e folla. Palermo non è mancata al richiamo della più grande manifestazione sportiva della stagione ed ha gremito ieri notte inverosimilmente tutte le adiacenze di piazza Politeama ed il lungo viale della Libertà.

Anche oltre il monumento, le vie Piedilegno, Resuttana, S. Lorenzo formicolano di migliaia e migliaia di spettatori. Entusiasmo incontenibile.

Folla e folla. È una notte d'incanto e sotto il cielo benigno l'attesa è dolce. Lo spiazzale di partenza è illuminato a giorno. L'ordine, malgrado la moltitudine che si assiepa attorno agli steccati, è lodevole.

I bolidi allineati secondo l'ora e l'ordine di partenza formano un lungo serpente che scivola verso la linea di traguardo.

Ieri notte nessun palermitano ha dormito.

Verso le ore 23,40 ossequiato dagli organizzatori è giunto allo spiazzale di partenza il Vice Presidente della Regione on. Restivo, che darà il via in assenza del Presidente Alessi.

Molti appassionati e dirigenti dell'automobilismo italiano sono arrivati in questi giorni a Palermo, e al traguardo di partenza, a fianco di Vincenzo Florio, pioniere dello sport automobilistico che è stato assai festeggiato, abbiamo visto il Conte Aimò Maggi, Presidente dell'Associazione automobilistica italiana, l'ing. Giovanni Canestrini, segretario generale dell'A. C. d'Italia, e ancora l'ingegnere Trevisani, Vice Presidente dell'ACI, l'ing. Orsi della Maserati

L'attesa è spasmodica. Finalmente, cronometri alla mano all'ora zero, il primo bolide inizia l'ottavo giro di Sicilia, salutato da un entusiastico applauso.

Restivo dà il via o di Sicilia

Partono in quest'ordine: della categoria turismo classe 750 il catanese Motta con la Fiat Balilla. Seguono nell'ordine Cernigliaro (Fiat), con distacco di 5 minuti l'uno dall'altro. Giliberti (Fiat), Giardina Tonetta (Fiat), De Maria (Fiat).

Il via ai concorrenti delle sei prime vetture è dato rispettivamente dall'on. Restivo Vice Presidente della Regione, dall'on. Taormina Vice Presidente dell'Assemblea Regionale, dal Vice Sindaco Pivetti, dal Prefetto Conte Vittorelli, dal Questore Giamporcaro e dal Prof. D'Ayala Presidente per le celebrazioni siciliane del '48 nelle quali si inserisce il giro automobilistico di Sicilia.

Indi hanno luogo le partenze della categoria turismo classe 1100 alle ore 1: Segre (Fiat), Attanasio (Fiat), Bordonaro (Fiat), Musmeci (Fiat), D'Agata (Fiat), Toia (Fiat), De Santis (Fiat).

Alle ore 2 parte la categoria sport classe speciale 750.

Assai festeggiato, inizia la gara della sua categoria La Motta su Fiat. Mentre andiamo in macchina proseguono le partenze dei valorosi protagonisti di questa memorabile Targa Florio. La stessa folla, gli stessi augurali applausi vengono indirizzati ai bravi concorrenti.

Con la categoria turismo classe 1500 si esauriscono i gruppi delle macchine della categoria turismo.

Dalle 5,40 in poi alla distanza di un minuto, partiranno le macchine appartenenti alla categoria sport, dalle quali balzerà certamente il vincitore assoluto di questa incerta ed avvincente battaglia che inaugura la stagione delle corse automobilistiche di quest'anno.

(da «Giornale di Sicilia»)

32ª Targa FI
4 Aprile 1948
Giro della S
Km. 1080
1º BIONDET
IGOR
su Ferrari
in 12 10'00''
Kmh. 88,767

SORRISI E

lacrime di

TAZIO

Quando, venerdì scorso, Tazio Nuvolari sbarcò dall'aereo e volò letteralmente nelle braccia di Raimondo di Trabia, al mantovano impetuoso scintillavano gli occhi ed un gran sorriso gli si leggeva nel viso. Coloro che c'erano, la stessa sera, all'asta dei corridori, « nivola » apparve allegro e ciarliero. Il grande campione stava bene in salute, aveva trovato la macchina, era felice. Sabato fu una brutta giornata per il mantovano. Non aveva potuto raggiungere l'intesa col suo nuovo compagno di gara, non poteva più correre e non stava più bene. Quando rividi « Tazio », nelle prime ore della notte al Foro Italico il corridore mi è sembrato invecchiato di dieci anni. Stava lì seduto vicino ai box ed era solo. Sul ciglio una, lacrima. La gocciolina di dolore scivolò lentamente tra le

rughe di quel viso segaligno che sembrava scavato nell'acciaio. Col capo eretto Nuvolari era tutto preso dalla partenza che una ad una scrivevano la storia della 33/ma Targa Florio. Forse, « Tazio », guardava e non vedeva. Negli occhi dell'escluso si leggeva il suo dramma. Cantavano i motori degli altri.

LUCE E LUCE NON FU

Un collega, uno di quelli che hanno il malvezzo di giungere sempre un pò prima sui teatri delle manifestazioni, sabato notte, arrivò al Foro Italico abbastanza presto. Sicuramente fu scambiato per uno di quei centomila incaricati dell'organizzazione, certo è che potè superare mezza dozzina circa di controlli, senza che nessuno gli richiedesse il famoso « passi ». Il collega, erano le 22,30, fece un giretto esplorativo, si inorgogli delle maestose attrezzature, ravvisò alcuni addetti chissà a quale lavoro di sorveglianza, che sin da quell'ora stavano per accomodarsi ben bene nella tribunetta stampa per cominciare a dormire e restò ad osservare. Tutti gli ingranaggi maggiori della grande organizzazione giravano alla perfezione. La buvetteria tra l'altro, era un gioiello di ordine e abbondanza. Le bottigliette di gassose ad esempio te li trovavi fra i piedi ad ogni momento. Fin dentro le cabine telefoniche, dove, per la verità, s'erano scordati di attaccare le necessarie lampadine elettriche. Ma appena fu avvertito chi di ragione, l'inconveniente fu eliminato. Luce? e luce non fu.

CITTADINANZA INSONNE

Non comprendo assolutamente, e non me lo perdono, come ho potuto scordarmi nelle note di vigilia, l'appunto della cittadinanza insonne. Sabato notte Palermo non ha dormito ed io me ne sono accorto. Dici: sì, è vero, quella parte della città che era nel « circuito », non ha dormito e, fino alle 4 di mattina, è stata nelle strade, ma l'altra Palermo... Un momento anche l'altra Palermo ha trascorso la notte in bianco. La popolazione a frotte, come per la festa della Patrona, è sciamata per le vie e si è goduto lo spettacolo d'eccezione. Sarà, ripete colui che non si arrende neppure al cospetto dell'evidenza, ma non dirmi che le donne... Proprio così: donne, bambini, vecchi, giovani, tutti i palermitani sabato notte hanno salutato il loro « giro ». Ed era uno spettacolo di folla nella notte che lentamente bruciava allo sport ore ed ore in un'atmosfera di giubilo, di festa, di appassionato interesse. Domenica mattina, i nomi di Biondetti e Taraschi, di Lanza e La Motta, di Bernabei e Scagliarini, dell'assente Nuvolari e Bracco, facevano le spese di tutte le discussioni.

ESODO DOMENICALE

Forse gli ultimi corridori partecipanti al « Giro » erano in attesa di prendere il via e le comitive automobilistiche cittadine davano gli ultimi ritocchi all'organizzazione della loro scampagnata. E' stato un esodo veramente gigantesco. Chi ha potuto mettersi un trabiccolo a quattro ruote, infiarlo di carburante e far provviste di pane e salame, se ne è andato fuori porta. Moto, biciclette, con motore e senza, macchine di lusso, topolino sovraccaricate come l'Arca di Noè, tutti i mezzi erano buoni alle prime luci dell'alba ed in mattinata per andare incontro agli attori della « Florio » prima che la litoranea verso Messina fosse chiusa al transito. Un esodo che sapeva di scampagnata, una partenza collettiva che sorprende. Neppure il tempo piuttosto minaccioso aveva presa sulle decisioni degli sportivi. Bisognava andare incontro ai protagonisti della « Targa » per vivere alla luce del giorno l'episodio conclusivo, assistere all'ultima volata dei bolidi lanciati verso il traguardo.

E la gente, allegra e ciarliera, si avviava verso il teatro della lotta. Non doveva essere delusa la folla.

ATTENDAMENTI A NON FINIRE

Mi son fatto anch'io una corsetta in mattina per un centinaio di chilometri verso Messina. Non avevo l'obiettivo di andare alla caccia di un buon posto per « vedermi » il passaggio dei concorrenti, piuttosto desideravo dare un'occhiata alla sparpagliatissima folla lungo il litorale di fine corsa, mi salutavano, volevo fermarmi e Dio sa se l'avessi fatto con piacere. Invece ero obbligato a passar via e annotare che un attendamento senza fine quello che i palermitani avevano organizzato. Le spruz-zatine di pioggia, il cielo rannuvolato, nulla influiva sull'allegria di tutte queste migliaia di persone che punteggiavano i bordi della strada. Verso Termini, su una spianata erbosa alcune macchine avevano preso il classico allineamento a quadrato ed i gitanti, festosi, bivaccavano, cantavano, danzavano. Valeva la pena fermarsi un po'. Avvicinarono alcuni carabinieri di servizio e uno di essi: tra un minuto deve andar via o mettere la macchina fuori strada. Il motore si riaccese, abbiamo fatto dietro front e siamo ritornati al Foro Italico. Non avevamo diritto di sosta.

(da « Giornale di Sicilia »)

**33^a Targa Florio
20 Marzo 1949
Giro della Sicilia
Km. 1080**

**1° BIONDETTI-
BENEDETTI
su Ferrari
in 13 15'09''
Kmh. 81,494**

ABO

Il 10° Giro di Sicilia per la Targa Florio

Ogni anno, alle soglie della primavera, colla sconcertante puntualità del miracolo di San Gennaro, si ripete in Sicilia il miracolo sportivo, tecnico ed organizzativo che si chiama « Giro di Sicilia », gara di per sè famosissima, che peraltro si onora anche del nome scintillante di « Targa Florio ».

Questo prodigioso avvenimento oltre alle sue intrinseche qualità possiede anche delle evidenti forze « morali e spirituali » e sebbene durante l'anno sportivo si senta ogni tanto dalla lontana Sicilia giungere a noi il brontolio di tuoni e si scorgano i bagliori di burrasche che agitano talvolta il focoso mondo automobilistico isolano si ritrovano miracolosamente unite intorno alla magnifica gara e con comunione di intenti, con identità di passione, collaborano per il successo della massima competizione di Sicilia, gara che è anche una delle più celebri nel calendario automobilistico internazionale.

Abbiamo davanti ai nostri occhi i commenti che noi stessi avevamo stilato per le edizioni di questo dopoguerra nel 1948 e del 1949. Dovremmo ancora una volta ripetere con monotonia le stesse frasi, le stesse osservazioni di allora e ci lascieremmo trascinare a scrivere delle note che finirebbero per sembrare vietati luoghi comuni. Ormai si tratta di una perfezione tradizionale e di meriti acquisiti.

Più sopra abbiamo parlato di forze « morali e spirituali » ed abbiamo preso questa frase da quanto avevamo scritto lo scorso anno che vale come sempre e più che mai anche quest'anno. In sintesi possiamo quindi ripetere ancora una volta che si è trattato di una corsa durissima, di una grande manifestazione a cui non hanno mancato gli assi più famosi, di una efficientissima organizzazione che non ha « mollato » nonostante fosse messa a dura prova da un cumulo di avverse circostanze.

Il « Giro di Sicilia » ha avuto come sempre succede per le manifestazioni di questo tipo, una fisionomia generale e una lotta frazionata nelle varie classi e faremo quindi una breve analisi generale e particolare delle vicende di questa memorabile gara.

Le condizioni atmosferiche proibitive hanno reso la corsa, e quindi i risultati, paragonabili unicamente alla gara ed ai tempi dello scorso anno in cui il percorso e il tempo erano pressochè simili.

Dobbiamo dire che quasi tutti i concorrenti e fra questi anche quelli che vanno per la maggiore, si

sono gettati nella lotta con un'audacia grandissima e con temerarietà sproporzionata. I risultati di questa sconsiderata condotta di gara si riassumono in circa 70 ritiri dovuti ad incidenti di strada di cui ben 6 alla stessa curva a soli 40 km. dal « via ». Fra questi primi infortunati anche il grande Villoresi!

La corsa ha subito avuto un formidabile protagonista: Alberto Ascari che colla più potente *Ferrari* si è gettato all'assalto dei records assoluti a dispetto della pioggia. A Trapani, Ascari piombava a oltre 95 km. di media con 8 minuti netti di vantaggio su Biondetti (*Jaguar*), 9 su Marzotto e Bracco, sulle *Ferrari*, 11 su Rol (*Alfa Romeo*). Villoresi era in ritardo per l'uscita di strada e stava riprendendo.

Ad Agrigento Ascari aveva un margine di 14 minuti (dopo sole 3 ore di corsa) sul magnifico Biondetti, 16 su Bracco, 17 su Marzotto, 18 su Villoresi. La media superava i 100 km. all'ora!

A Gela era ancora Ascari a guidare la muta che aveva perduto Biondetti. Secondo assoluto era quindi Bracco a 14 minuti, 3. Villoresi a 19, 4. Bornigia (*Alfa Romeo*) in ripresa.

Tre *Ferrari* al comando! A Siracusa anche Villoresi era attardato da noie al cambio e da un altro lieve incidente di strada e così la classifica vedeva 1. Ascari, 2. Bracco a 16 minuti, 3. Rol (*Alfa Romeo*) che si era fatto luce, 4. Bornigia, (*Alfa Romeo*), 5. Cortese (*FrazerNash*) che iniziava il suo attacco.

La media di Ascari, poco sotto i 100 km. orari. A Catania sempre Ascari primo con ben 38 minuti su Rol 3. era Bornigia; quindi una *Ferrari* al comando con un enorme vantaggio e 2 *Alfa Romeo* saldamente in posizione d'attesa.

Cortese era irrimediabilmente attardato per rottura del serbatoio del carburante, Bracco aveva rotto il motore.

Colpo di scena a Messina con l'arrivo di Ascari sempre primo ma avvolto da una nuvola di fumo e costretto al ritiro per guasto alla circolazione dello olio.

Sconvolgimento della classifica generale con Bernabei-Pacini su *Ferrari* sorprendentemente primi con 3 minuti su Rol proteso all'attacco e Bornigia a 6 minuti. Ormai siamo all'epilogo e l'ultimo tratto Messina-Palermo deciderà la partita.

Franco Rol, perseguitato dall'incredibile « guigne » che non lo risparmia, sui Monti Peloritani si vede fermato da una stupida rottura del tubo della benzina che lo mette fuori combattimento almeno per i primi posti.

Bornigia forza e recupera il ritardo e finalmente vince colla sua *Alfa Romeo* « sperimentale » sul traguardo di Palermo. Il suo tempo, 12 ore 26'33" migliora di ben 48 minuti il tempo di Biondetti del 1949 ed è inferiore al record dello stesso Biondetti del 1948 di soli 11 minuti circa. Una bellissima performance.

E' indubitato che se non si fosse verificata la selezione davvero gigantesca che ha visto scomparire tanti protagonisti uno dopo l'altro, nonostante le condizioni avverse il record assoluto sarebbe stato migliorato largamente.

Ma le corse si vincono sul traguardo d'arrivo! Il « Giro di Sicilia » 1950 è stato vinto dai piloti romani che si sono affermati clamorosamente per merito dei fratelli Bornigia dominatori assoluti e di Bernabei-Pacini secondi assoluti e primi di classe. Stefano La Motta al volante della gloriosa *Ferrari* che vinse con Biondetti nel 1948 ma che era oggi indubbiamente la più lenta nel lotto delle 12 cil. modenesi

ha colto una meritata affermazione che lo pone di colpo nel novero dei nostri più solidi e accorti piloti. Senza inutili rischi, con stile perfetto e con tenacia egli ha conquistato un 3. assoluto che batte di 18 minuti il tempo di Biondetti del 1949 e che vale una vittoria.

4. assoluto il sorprendente Scotti che è il primo delle 1100 cc e che ha fatto un corsone. Anche Musmeci, il taciturno e corretto corridore siciliano ha portato la sua *Maserati* ad un 5. posto in classifica generale che conferma le ottime doti del pilota ormai di classe internazionale.

Prima di parlare delle singole gare in ogni classe, commenteremo brevemente il contenuto tecnico della classifica generale.

Ha vinto l'*Alfa Romeo* « sperimentale » di 2500 cc. 6 cil. che non è che una derivazione spinta del modello ormai notissimo della stessa marca. Rol sull'altra vettura gemella, avrebbe indubbiamente piazzato la sua macchina nei primi due posti se non fosse stato attardato da un futile guasto. Clemente Biondetti con una *Jaguar* di grossa cilindrata, ma sempre di progettazione « turistica » se è lecita questa denominazione, ha lungamente corso in ottima posizione.

Finalmente anche la *Frazer-Nash* di Cortese che deriva da un modello da turismo (*Bristol* 6 cil.) era in ottima posizione quando venne ritardata da un guasto al serbatoio della benzina.

Per contro, le vetture tipicamente derivate da macchine da competizione e di disegno meno semplice, hanno sì dominato con larga superiorità fino a quando sono rimaste in gara, ma hanno ceduto alla distanza e solo quelle meno sfruttate sono giunte al traguardo.

Il dilemma se, per queste corse di gran fondo e di estremo impegno, siano preferibili le vetture derivate da snelli puro-sangue da corsa oppure da robuste e provate macchine da turismo, resta sempre aperto e la prossima Mille Miglia varrà ad illuminarci meglio! Certamente, dal lato tecnico, il Giro di Sicilia ha insegnato non poco e sicuramente se ne trarranno indubbi vantaggi.

LA CORSA NELLA CATEGORIA GRAN TURISMO INTERNAZIONALE

Nella classe fino a 1500 cc. era da attendersi una vittoria delle *Cisitalia*, ma il risultato finale ha smentito ogni pronostico. Raimondo Lanza di Trabia, questo eclettico uomo di mondo e di sport, organizzatore dinamico e capace, si è dimostrato anche corridore spericolato e sconcertante. Infatti sceso in gara all'ultimo momento colla sua *Cisitalia*, egli ha dominato nella sua classe dalla partenza fino oltre Messina ma quando sembrava che dovesse cogliere una affermazione davvero significativa, veniva posto fuori gara da incidenti di cuscinetti e di ruote. La vittoria premiava così la *Lancia-Aprilia* carrozzata da Bertone di Biondo-Valenti davanti alla *Cisitalia* di Mijorini-Crepaldi e l'*Aprilia* di Sannino-Palazzolo. Tempi non eccezionali.

Nella classe maggiore, si sono presentate al via 4 vetture *Alfa Romeo* 2500 cc. che costituivano un gruppo omogeneo e bellissimo. In questa classe abbiamo avuto una conferma ed una promessa allo stesso tempo! Dalla partenza all'arrivo ha dominato con chiara superiorità il 26.enne argentino A. T. C. Schwelm che con Colonna ha vinto a tempo di record, prendendosi il lusso di piazzarsi 8° assoluto e migliorando di oltre un quarto d'ora il tempo di Bion-

detti del 1949. Scusate se è poco! Schwelm è un altro di questi « argentini diabolici » che stanno spopolando nelle corse di questi ultimi tempi! Una grande corsa di un giovane pilota ben preparato e dotato. Rossi-Perrone, i Vasaturo ed il milanese Di Stefano hanno portato le loro vetture ottimamente al traguardo ma nulla hanno potuto fare contro la fiammante *Alfa Romeo-Touring* di Schwelm.

LA CORSA NELLA CATEGORIA SPORT

Affollata la classe fino a 750 cc. dove si notavano specialmente per la bella presentazione e preparazione le vetturine allestite da Taraschi e da Giannini. In questa classe si sono avute anche notevoli selezioni dato l'impeto dei concorrenti.

All'inizio ha preso il comando il principe Herculani, alla sua prima corsa, seguito da Beccucci-Gazzato e dai tedeschi Polensky-Schluter. Mentre Herculani, un promettentissimo elemento, filava indisturbato al comando, era la volta della *Testadoro* di Giardini-Basile a tenere il secondo posto davanti a Bonomi ed a Taraschi-Francischi in ripresa.

Sparivano i tedeschi, Herculani si ritirava ed Apruzzi-Moro coronavano un inseguimento riuscito prendendo il comando e mantenendolo vittoriosamente fino al traguardo. Una clamorosa vittoria, il record precedente battuto di oltre un'ora e mezza! Bella prova di uomini e di una riuscita vetturina, la *Fiat-Giannini*. Secondi si piazzavano Taraschi che faceva coppia coll'asso motociclistico Bruno Francischi, terzi Leonardi-Prosperi in una elegante berlinetta aerodinamica e al 4° posto la coraggiosa e bravissima Maria Teresa De Filippis anch'essa coll'*Urania*. Speriamo che nel suo caso il regolamento sia benigno come per... doverosa cavalleria dovrebbe essere!

Nell'affollata ed interessante classe fino a 1100 cc. c'erano grandi nomi e grandi macchine. Anzitutto le 4 *Abarth* che contavano su Tazio Nuvolari, Scagliarini, Duberti e Romano. Poi le *Ermini* che avevano Scotti e Checcacci, poi ancora le *Fiat-Stanguellini* che fidavano su nuovi ma agguerriti piloti, finalmente le *Oscas* capitanate dal grande Fagioli, la *V.W.* di Mueller che faceva coppia nientemeno che con Von Hanstein, il non dimenticato vincitore assoluto della « 1000 Miglia » 1940, le *Cisitalia* che avevano in Sergio Banti e Cagli la coppia migliore, le varie *Fiat* speciali ecc. ecc. Come si vede un lotto formidabile.

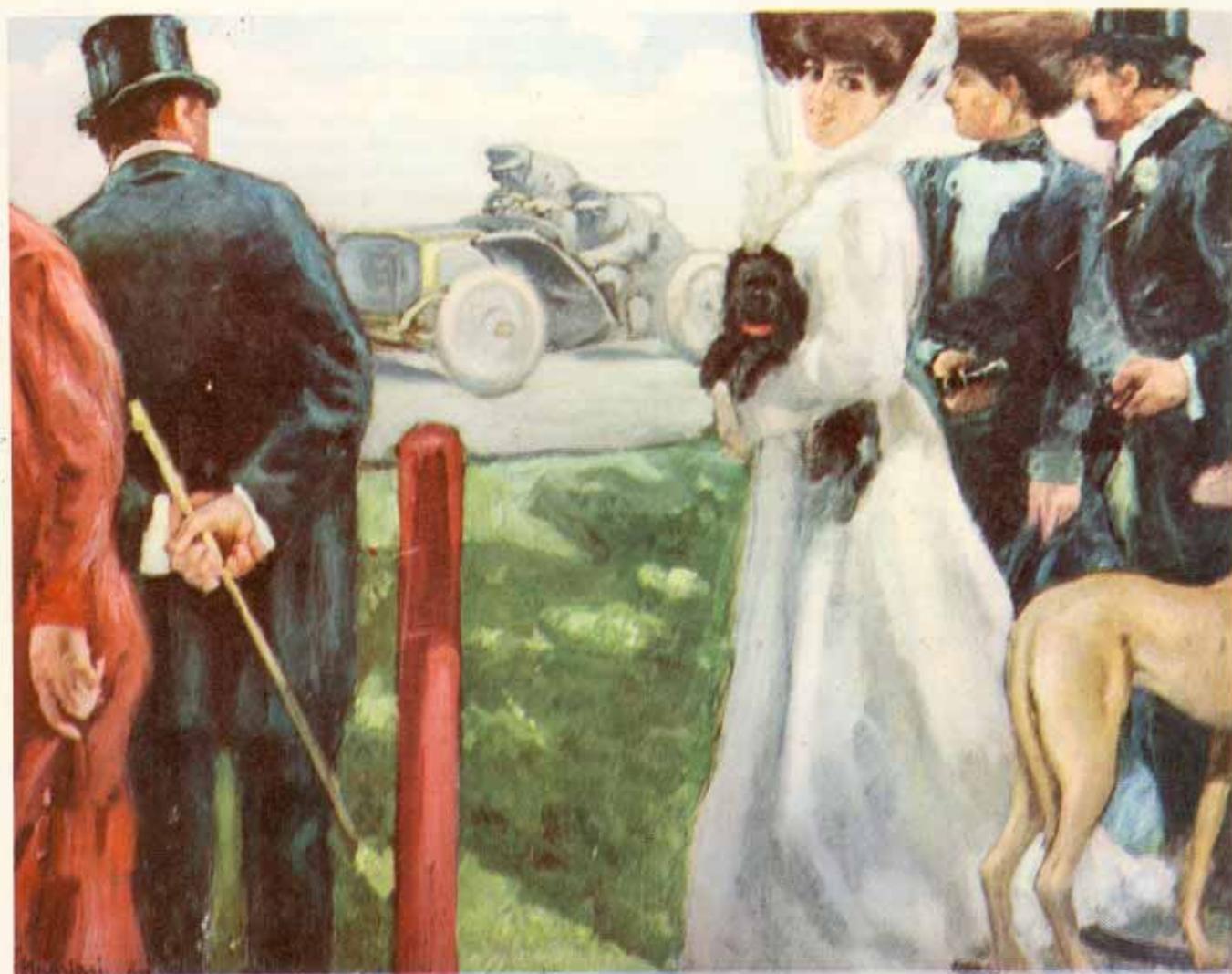
La battaglia è divampata subito. Fra i « cannoni » Sergio Banti è stato forse la prima vittima, ed alla fatale curva di Partinico è finito in un fossato alterando leggermente i suoi fotogenici connotati ma più profondamente quelli della sua vettura. A Trapani era la nuova elegante *Stanguellini* a due alberi a camme in testa, a detenere il primo posto per merito di Delfino-Perrone seguiti a 2 minuti dalla bellissima berlinetta *Abarth* di Scagliarini e da Fagioli (*Oscas*) a 6. In questa classe la selezione era subito durissima. Nuvolari si ritirava per cause sconosciute, tante infatti sono le versioni di questa rinuncia.

Ad Agrigento era ancora la *Stanguellini* di Perrone-Delfino a tenere il comando, ma la *Ermini* di Scotti seguiva a 2 minuti colle *Fiat* di Mandina-Li Volsi e di De Sarzana-Alba vicine.

Nuovi nomi apparivano al comando a Gela: Scagliarini colla *Abarth* davanti a Giorgi-Sgorbati (*Fiat*) ed a Fagioli (*Oscas*) in piena ripresa. Luigi Fagioli riusciva anche a prendere il comando delle 1100 cc. ma una stupida uscita di strada interrompeva la gara del nostro grande campione. Scagliarini filava in te-

34° Targa Florio
2 Aprile 1950
Giro della Sicilia
Km. 1080

1° BORNIGIA-
BORNIGIA
su Alfa Romeo
in 12 26'33''
Kmh. 86,915



sta a Siracusa ma Scotti gli era a ridosso con la *Cisitalia* di Faraco e la *Fiat-Stanguellini* di Giorgetti ambedue a circa 10 minuti.

A Catania, Scagliarini aumentava il suo vantaggio su Scotti a 4 minuti mentre Giorgetti passava Faraco ma a Messina Scotti raggiungeva Scagliarini e la battaglia per il primo posto entrava nella sua fase più emozionante.

Prevalsa il bravissimo Scotti che da Messina all'arrivo segnava un tempo di tutto rispetto battendo Scagliarini di 10 minuti circa. Faraco-Montalbano (*Cisitalia*), Giorgetti-Attili (*Fiat-Stanguellini*), Cabianca-Pontiroli (*Fiat*) finivano nell'ordine e tutti a medie ottime.

Scotti ha battuto di oltre 2 ore il tempo dello scorso anno pur restando al di sotto del record di Taruffi segnato nel 1948. La prova del forte pilota della *Ermini* è davvero ottima. La sua macchina è una delle migliori realizzazioni in questa classe. Pasquino Ermini ha preparato un bel motore a due alberi a cames in testa con alimentazione a due carburatori verticali e cambio a 5 velocità; un telaio tubolare stabilissimo, leggero e ben frenato. Una bella vettura. Della *Abarth* di Scagliarini abbiamo già ampiamente parlato. Si tratta di una piccola meraviglia che l'insuccesso siciliano non scalfisce. La *Cisitalia* di Faraco-Montalbano è quella macchina che tutti ammiriamo da tempo. Anche la *Fiat-Stanguellini* portata dai bravi Giorgetti-Attili al 4. posto, è una magnifica vettura con motore a doppio asse a cames in testa con due carburatori orizzontali.

Battaglia grossa fra le 2000 cc. Il grande Villorresi era attardato quasi subito dal noto incidente di Partinico. Filava quindi al comando a forte andatura la *Ferrari* di Bracco-Maglioli davanti a quella di Marzotto-Bevilacqua mentre sorprendentemente Bilotti si inseriva al 3° posto con una *Lancia-Aprilia* speciale con Cortese (*Frazer-Nash*) al 4° e La Motta al 5° posto.

Ad Agrigento, Bracco era sempre primo in ore 3,24' con Gigi Villorresi in piena ripresa a 2 minuti e Cortese a 6 minuti mentre al 4° posto appariva la coppia Fabrizio Serena-G. Theodoli su di una *Lancia-Aprilia* speciale.

Questi ultimi facevano davvero prodigi ma l'eccessiva temerarietà doveva costar loro cara. In un pauroso incidente si rovesciavano nei pressi di Caltanissetta ed il giovane marchese Theodoli restava gravissimamente ferito tanto da far temere seriamente per la sua vita. Fortunatamente la sua forte fibra aveva ragione delle gravi ferite e gli inviamo da queste colonne i nostri voti per la sua convalescenza.

A Gela ai primi 4 posti figuravano nell'ordine: Bracco, Villorresi a 5 minuti, Cortese a 17 minuti e Bernabei a 20 minuti. A Siracusa era attardato Villorresi per le noie già dette e così dietro a Bracco, Cortese era al 2° posto, Bernabei al 3° e La Motta al quarto.

A Catania, Bracco era fuori corsa e Cortese scompariva dalla lotta e così la classifica restava come quella finale e non subiva più mutamenti per le piazze d'onore.

Bernabei-Pacini hanno fatto ottime cose ed il forte pilota romano ha corso saggiamente distribuendo bene le sue forze. Della prova di La Motta abbiamo già detto. Una bellissima corsa. Benissimo Musso-Gaboardi sulla *Ferrari* e magnifica anche la prova del giovanissimo Palmieri che con Malani ha portato la

sua *Maserati* 6 cil. ottimamente al traguardo. Palmieri è un giovanissimo al suo debutto e fondiamo molte speranze su di lui.

Gigi Villorresi ha sportivamente portato a termine una corsa sfortunata e così Franco Cortese che con Facetti ha finito colla macchina intatta. Una stupida incrinatura del serbatoio lo ha attardato per oltre un'ora e mezza proprio quando la sua *Frazer-Nash*, scomparso Bracco, era al primo posto di classe e stava per attaccare i leaders.

Nella classe maggiore il campo era molto interessante. Anzitutto facevano spicco le due *Alfa-Romeo* sperimentali di Bornigia e di Rol, la *Ferrari* 2300 cc. di 160 HP di Ascari, la 12 cil. *Alfa-Romeo* 4 litri di Bonetto, la *Ferrari* alesata di Giannino Marzotto e poi l'agguerrita rappresentanza inglese: ossia la *Jaguar* affidata al grande Biondetti, la *Aston-Martin* di Macklin-Gordon, la *Healey-Silverstone* di Wisdom-Hume. Finalmene vi erano le due vetture che erano abusivamente ammesse alla partenza in questa classe: la *Allard* di Sidney Allard che montava un motore *Cadillac-Kettering* di 5200 cc. e quindi oltre i limiti di 4500 cc. prescritti dalla Formula Internazionale Sport sotto la cui egida si correva la gara, e la *Maserati* 2000 cc. di Musmeci che avrebbe dovuto appartenere alla classe inferiore.

La corsa di questa classe si inserisce nella gara per il primato assoluto come del resto quella della classe fino a 2000 cc. Della clamorosa fuga di Ascari abbiamo già detto. Altrettanto del fantastico inseguimento di Biondetti che fino a che è stato in corsa è stato al secondo posto assoluto. Biondetti, costretto al ritiro per la rottura di una biella, ha portato la potente *Jaguar* in modo magnifico. Dobbiamo confessare che abbiamo ammirato assai più Clemente Biondetti proteso all'attacco con una vettura non facile e sfortunato protagonista del Giro di Sicilia 1950, che non il Biondetti vincitore del 1948 e nel 1949. Biondetti ha corso coll'ardore dei giovani e coll'esperienza di quel cannone che è.

Marzotto è stato 3° a Trapani, seguito da Rol. Bonetto, come al solito non ha saputo controllarsi: partito con due secondi di anticipo, ha travolto il commissario di partenza Papini, è stato 5° a Trapani e poi è uscito di strada.

Ad Agrigento la classifica dava Ascari e Biondetti ai primi due posti di classe e di classifica generale (però con 14 minuti di distacco), Marzotto-Crosara 3° e Rol 4°.

A Gela tutto da rifare! Ascari filava in testa con enorme margine su Bornigia e Rol. Idem a Siracusa ed a Catania. A Messina Rol (dopo il ritiro di Ascari) era 1° di classe con 3 minuti su Bornigia ma sappiamo già che la « jella » doveva fermarlo. La classifica finale vedeva quindi Bornigia (il vincitore assoluto) anche primo di questa classe seguito da Musmeci-Sciuto (i quali verranno probabilmente classificati). Così Rol-Richiero passeranno al 2° posto mentre gli inglesi Wisdom-Hume che colla *Healey* hanno fatto una corsa senza noie né gloria, saranno piazzati al 3° posto e primi fra le macchine straniere.

Gli altri inglesi hanno avuto incidenti di strada, Macklin ha fatto una paurosa capotata nei primi chilometri cavandosela senza danni, Allard ha urtato, rompendo il serbatoio; ha quindi proseguito senza accorgersi che la benzina cadeva sui tubi di scarico e così la vettura si è incendiata ed è andata praticamente distrutta.

L'on. Restivo dà il via ad un concorrente della 35ª Targa Florio



Cronometrico Cortese all'appuntamento della XXXV Targa Florio

Ai ferri corti per 4 giri il vincitore e Bracco. Ecatombe di macchine: 25 partenti, 8 classificati. Battuto il record del giro: sempre Bracco a 82,432 orari.

La Trentacinquesima Targa Florio ha visto la vittoria di una macchina inglese condotta con possente regolarità di marcia da un pilota italiano, quello stesso Franco Cortese, che su questa vettura ha colto in Sicilia allori di verdissima freschezza e nella recente edizione del Giro di Sicilia, affermandosi nella classe delle vetture sport fino a 2000 cmc di cilindrata. e nel recente Premio Pergusa, disputatosi ad Enna, poche settimane fa, sotto il segno del più veemente agonismo. Macchina e piloti nuovi, dunque, per questa targa, che nell'albo d'oro suo glorioso non aveva mai scritto nomi di vetture inglesi, pur nella varia e internazionale varietà delle sue bellissime vicende.

Ieri, a Cerda, è accaduto come a chi, sfogliando un vecchio album, ritrovi per virtù d'immagini le stesse cose dei tempi trascorsi, un pò offuscate dagli anni ma vivide nella suggestione del ricordo. C'era, la torre delle segnalazioni e dei servizi un pò rabberciata, corrosa da tante vicende, ma alta e colorata di « affiche » con le occhiaie delle sue terrazze brulicanti e c'erano le tribune, assiegate come allora, e, ancora, i box con la variopinta folla degli uomini in tuta; nè mancava il colpo di mortaretto, che annunciava con lo stesso rombo festosamente esplosivo lo imminente arrivo d'una macchina. Tutto come 15 anni fa, quando l'ultima targa fu disputata sul classico circuito delle Madonie. Solo il tempo e la stagione erano diversi e un sole autunnale diffondeva una luce, che non aveva lo smagliante colore del maggio, bensì la limpida dolcezza di una giornata distesa e tranquilla, senza accensioni improvvise nè conturbanti tepori. Il tempo, purtroppo, era presente nei fili bianchi, che davano qualche anno in più ai vecchi, mentre i pantaloni femminili di tela blu o di fresco marrone, alla moda nuova, parevano allontanare in distanze incolmabili il ricordo dei grandi cappelli di paglia di Firenze.

Sul circuito nuovi nomi: Ferrari, Stanguellini e sulle macchine — diverse, più raccolte e sagomate, per esempio, della gloriosa Alfa P. 3 — nomi di

giovani e di anziani, tutti, però, novizi di fronte alla prova di fondo più antica d'Europa.

Al via dato dal Presidente della Regione on. Restivo, ad intervalli di un minuto l'una dall'altra 25 macchine iniziarono la tormentosa fatica: Fagioli, infatti, non è arrivato e Pucci, Cole, Santo, Scuderi e Restelli non si sono presentati al traguardo. In corsa, pertanto, scesero 11 vetture da 1100 cmc., una da 750, 7 da oltre 2000 e 6 macchine da due litri di cilindrata. Il lotto della Ferrari scatenò l'attacco, lanciando sui tornanti delle Madonie gli uomini migliori con alla testa Bracco, che, superato il tratto del chilometro lanciato — stabilito sul rettilineo di Bonfornello — a 195,152 di media si precipitava sul traguardo a 81,710 Km. orari, segnando sul giro il tempo di 52' e 52": nuovo primato al disotto del « record » di Nuvolari stabilito nel 1932 sui 72 chilometri del giro a 81.596 Km. orari (tempo 52' 56" 3/5). Sulla scia di Bracco, le Ferrari di Mancini e Stagnoli leggermente distanziate precedevano di 2 minuti Cortese. Solo per tre secondi, Tramontana, scapigliatissimo e spericolato, staccava la Sanguellini di Rossi.

Bracco correva vertiginosamente, lanciandosi sui tornanti come sulle montagne russe d'un terrificante « Luna Park »; ma la 4100 Ferrari cominciava a risentire l'usura della strada, la tremenda e logorante falcidia delle gomme, che su ogni curva lasciavano lunghe strisce nere. Durante il secondo giro Bracco dovette fermarsi, per cambiare una ruota (« le gomme, disse poi, erano a brandelli ») al passaggio sotto lo sciscione del traguardo si arrestava ai box e sulla sua macchina montava Raffaelli, che era stato costretto, a sua volta, ad abbandonare la guida della propria Ferrari 2000, irrimediabilmente avariata. La 4100 di Bracco-Raffaelli dopo pochi giri dovrà, però, abbandonare la gara per la continuata usura delle gomme e la completa inefficienza degli ammortizzatori. Anche Stagnoli passato al comando al secondo giro spacherà un semiasse e un altro ancora ne metterà fuori uso, quando, passato sulla Ferrari di Pottino tenterà di rimontare la sorte avversa. La falcidia delle Ferrari continuò frattanto, con la messa fuori uso delle vetture di Mancini e di Bordonaro, che sino allora

**35° Targa Florio
9 Sett. 1951
Piccolo Circuito
delle Madonie
8 giri Km. 576
1° CORTESE F.
su Frazer Nash
in 7 31'07" 4/5
Kmh. 76,633**

avevano corso con folgorante impeto, e con il ritiro di Scotti e di Tramontana.

Ad un certo momento la corsa sembrò un alternarsi di figure e contrifigure che si succedevano alla guida delle macchine in gara. E' certo che il complesso più efficiente, la scuderia Marzotto, pur spostando per la migliore utilizzazione tutte le pedine a sua disposizione, è stato il più duramente provato. Ed è logico: oggi l'industria prepara macchine che a queste strade non si addicono.

Qui occorre che il discorso si distenda, passando dal vortice delle eliminazioni spietate, dei colpi di scena a ripetizione alla più tranquilla e ragionata constatazione tecnica. Si tenga presente che, dopo il 5° giro, solo 10 macchine erano in gara delle 25 che avevano preso il via: ora, scorrendo l'ordine d'arrivo, si vedrà che hanno terminato la corsa le macchine meno potenti — in confronto di quelle in gara — che dal quarto posto in giù si hanno solamente vetture da un litro e una da 750 cmc. E' facile, pertanto, mettere a confronto questo dato offerto dalla classifica generale con gli incidenti occorsi alle Ferrari, che si individuano, anzitutto, nell'usura delle gomme e, poi, nel logorio degli organi di trasmissione e di sospensione. Le ragioni di tale falcidia sono molteplici: anzitutto, vanno ricercate nella natura delle macchine moderne, costruite tenendo conto di percorsi diversi per natura di fondo stradale e tormento di tracciato. Le strade della « Targa » sono rimaste sempre le stesse (come tracciato) e la immutabile loro natura, che dà fascino e nome a questa corsa superba, ha nuovamente confermato che alla « Targa Florio » non si viene con macchine non preparate e senza un allenamento al percorso, che il pilota deve necessariamente compiere, per secondarne la difficilissima sua configurazione senza logorare il mezzo.

In genere, le macchine ieri in corsa hanno spinto l'andatura, segnando pressoché le stesse medie della Alfa con compressore di 2654 cmc di cilindrata, quali la P. 3 di Nuvolari. Ritmo infernale, se si tiene conto dell'80 ottani quale carburante prescritto, dei corrispondenti bassi rapporti di compressione; fattori tutti che, evidenti, incidono sulla tenuta di marcia, quando questa variata e inasprita dai continui cambi, che sollecitano al massimo gli organi propulsori e i telai, tormentati dalle 700 e più curve di ciascun giro, dai tornanti a gomito e dal fondo stradale, spesso, a « schiena d'asino ». A questi motivi si deve se la Maserati di Pacini-Bernabei macchina vecchiotta, dotata di una minore potenza specifica delle Ferrari, si sia trovata per regolarità di marcia imposta dal pilota a se stesso e per più solida e massiccia struttura favorita, terminando al terzo posto; lo conferma la brillante tenuta delle 1100 a loro agio sul percorso, perché più maneggevoli e sicure delle più ingombranti Ferrari.

E' certo in definitiva, che alla distanza hanno retto le macchine meno spinte — ivi compresa la Frazer Nash di Cortese — e perciò, per condizioni di marcia, più stabili. C'è una sola eccezione: la Ferrari 2560 con la quale Bracco ha terminato la sua generosa fatica, dando spettacolo e della sua classe vivida e del suo cuore di combattente, ma si tratta, a nostro parere, di una macchina più favorevolmente rapportata e che — si badi bene — ove convenientemente preparata ben si adatta alle lunghe ed estenuanti fatiche delle prove di fondo. Su questo iden-

tico tipo di vettura, infatti, Vittorio Marzotto e Taruffi portarono a termine il « Giro di Sicilia » 1951 marciando a oltre 100 chilometri di media oraria.

Al terzo giro, dunque, Cortese sulla Frazer Nash (una macchina che non da più di 110-120 cavalli) guidava la rombante cavalcata che perdeva, però, l'altra Frazer Nash di Matieson (guarnizione della testata bruciata) e l'A.M.P. del napoletano Rocco, attardato da noie ad una valvola e, perciò, costretto anche lui al ritiro. Al passaggio successivo Cornacchia cedeva, come dicemmo, la guida a Bracco: a questo punto la corsa entrava nella sua fase più emotiva e palpitante. Mentre, distanziata di soli 3 minuti da Cortese, la Stanguellini 1100 di Rossi manteneva la seconda posizione, superando in corsa macchine più potenti, Bracco, distaccato dal capofila per bene 15 minuti, iniziava la sua s fibrante e arditissima rincorsa alla vittoria. Ogni giro, la Ferrari, paurosamente lanciata a rompicollo, guadagnava 3 minuti; al 6° passaggio Bracco faceva scattare i cronometri sul tempo di 52'24" e 4/5, migliorando il « record » sul giro da lui stesso stabilito alla media di 82,432 l'ora. Intanto, Rossi spaccava l'albero di trasmissione nei pressi dell'abitato di Cerda e Bracco balzava prepotentemente al secondo posto. Al 7° giro il distacco fra Bracco e Cortese era di circa 5'; la corsa presentava così la sua tremenda tensione mentre l'entusiasmo inchiodava la folla in una attesa spasmodica. Bracco tentava di giocare tutte le sue carte senza badare più a nulla, ma anche Cortese forzava l'andatura e, girando in 55' e 8", (il suo miglior tempo sul giro), mostrava nel finale le doti di fondo che gli hanno dato, in sostanza, il successo pur con un mezzo meccanicamente meno potente. Sul traguardo, come un fulmine, s'avventava prima Bracco ma 5 minuti dopo la verde Frazer Nash di Cortese accorreva in tempo per acciuffare la vittoria.

Al terzo posto si piazzava la Maserati di Bernabei-Pacini, mentre Romano su Abarth 1100, Alterio su Cistalia e il brillante Crescimanno su Fiat 1100, occupavano le piazze d'onore (seguiti da Sartarelli e La Mattina fermati al 7° giro). Affermazioni tutte significative, perché conquistate con una condotta di gara giudiziosa e intelligente, agevolata da una perfetta messa punto dei mezzi impegnati vittoriosamente alla distanza nel confronto con macchine più accreditate quanto a potenza ed efficienza.

L'affermazione di Alterio, primo fra i siciliani in gara, è, forse, la cosa più bella che all'appassionato dell'automobile, qui a Palermo, sia stata offerta; il meccanico, che preparò le macchine di tutti i nostri migliori dall'indimenticabile La Motta a Cammarata, ha sempre portato alla vittoria i mezzi da lui stesso messi a punto è balzato con una autorità al ruolo più impegnativo di pilota, correndo con la stessa intelligenza del costruttore avveduto e con l'impegno del corridore calcolatore, e nello stesso tempo, intraprendente.

Anche questa di Alterio riteniamo sia cosa che inorgoglierà Vincenzo Florio. Ieri, egli ha vissuto la sua grande giornata di organizzatore e di animatore, dando nuovamente vita alla sua creatura più bella e cara al suo cuore: quella corsa, che non è soltanto un ricordo, ma una realtà presente e viva, riconquistata con amore e riaffermatasi per virtù di una esperienza classicamente impostasi, oggi come nel passato, alla avanguardia nel campo pur vario e complesso dello sport affascinante dell'automobile.

LA CORSA SUL CIRCUITO

Il rombo festante e dominante delle macchine da corsa che da Termini Imerese si propaga sulla strada che va a raccordarsi sul circuito delle Madonie, da alcuni giorni annuncia che sono ritornate a rinverdersi le gloriose giornate della Targa Florio. Pare il ridestarsi di un sogno. Forse per questo lavora la fantasia e i ricordi ci investono e ci trasportano indietro con gli anni per rivivere tutta la storia di questa nostra cara *Targa* che da quasi mezzo secolo alimenta la sua vita attraverso le più significative pagine dell'automobilismo mondiale.

I libri d'oro non sono roba morta; sono un documento sul quale riposa la tradizione e si ravviva il fascino di quell'inesauribile fermento di vita che è lo sport; in particolare lo sport dell'automobile che è selezione e progresso, studio ed esperimento per raggiungere ad un alto livello tecnico e funzionale del valore meccanico. In questo campo la funzione della Targa Florio, nel cielo ineguagliabile della sua storia ha, con autorità e con alti meriti, assolto il suo compito.

E' tutta una lunga storia meravigliosa fatta di prodezze, di ordinamenti, di sacrifici. Il valore dei piloti proseguiva di pari passo col valore dei tecnici, col valore degli organizzatori, col valore dei meccanici, con la volontà di Vincenzo Florio e di tutti i suoi amici volta a migliorare questa illustre manifestazione che la genuinità e la passione del pioniere avevano creato per l'onore sportivo della Sicilia, anzi, per l'onore sportivo della Nazione. Questa meravigliosa storia difatti che ci esalta e ci commuove, non soffre il logorio del tempo e ritorna ancora una volta sull'imponente cornice delle Madonie. Molti ci andranno per la prima volta perchè 16 anni fa, quando la Targa abbandonò la sede dove, nel 1906, era nata, erano poco più che bambini, ma ci andranno come ad una festa nuova e allettante, l'animo lieto, la mente accesa di giovanile curiosità, ansiosa di elaborare immagini e impressioni. Ed è certo che le impressioni che ne riporteranno avranno il potere di entusiasmarli, di avvincerli, perchè la trentaseiesima Targa Florio è alimentata da tanti motivi di fervido interessamento.

Organizzazione, rinnovamento della sede stradale del Circuito e degli impianti delle Tribune, mezzi in gara, valore di piloti e loro antagonismo, questo — il complesso di fattori che autorizzano ed anzi spingono a dichiarare il successo raggiunto da questa Targa Florio.

Non a caso abbiamo messo l'organizzazione al primo posto. Vincenzo Florio ha legato il proprio nome ai continui trionfi della sua corsa. Egli si è messo al lavoro con la scrupolosità, con la serietà, con la competenza di sempre, sorretto dalla passione e dalla tenacia che ben lo distinguono.

Svanita la possibilità della quasi assicurata partecipazione di due macchine americane Cunningham che a Le Mans subirono avarie meccaniche per le quali occorreva del tempo perchè fossero eliminate non ancora a punto di preparazione i « dischi volanti » Alfa Romeo che nelle prove di collaudo eseguite a Monza hanno accusato l'eccessivo peso delle carrozzerie, malgrado sia venuto a mancare l'interessante e notevole apporto che queste macchine avrebbero dato, con la loro partecipazione, alla corsa, l'avvenimento di domani ha argomenti validissimi per sostenere il suo ruolo ed i suoi temi tecnico-sportivi.

Tenendo conto di qualche defezione di scarso valore, si può assicurare che quaranta macchine si schiereranno al traguardo di Cerda per scrivere un'altra interessantissima pagina nella storia di questa « classicissima ». Piloti e mezzi, l'argomento più appassionante che sempre si rinnova alla vigilia di ogni gara automobilistica. Quanti dei concorrenti di questa Targa Florio partono con in cuore la speranza di una vittoria assoluta? Non tutti certamente, ma la rosa dei favoriti, ho l'impressione, non è tanto concentrata su due o tre nomi. Per alcuni la fiamma della speranza è alimentata dalla convinzione di possedere un mezzo meccanico particolarmente idoneo: altri confidano nelle loro doti di guida: taluni sostengono la tesi — non azzardata in verità — che alle Madonie la sorpresa può giocare, a volte, dei brutti scherzi a coloro che partono con i favori del pronostico. Certo il percorso con le sue caratteristiche infernali, con

A DEL SOLE DI CERDA

i suoi interminabili otto giri, non induce, anche vagliando uomini e mezzi meccanici, ad indicare il pilota e la macchina che possono prevalere.

E' noto che Bracco prova una istintiva attrazione per i percorsi a lunga leva, per tracciati ricchi di curve e saliscendi, per le prove in salità. Su simili percorsi egli si sente sicuro e viaggia come un diretto, attaccando — oso dire — sin dal via, ventre a terra. Inoltre il biellese — dato che Ferrari spedi a Reims la tre litri — disporrà della macchina più potente in gara, la Ferrari 4100 cmc. che sembra, sia più leggera rispetto al peso che aveva lo scorso anno. Il vincitore della Mille Miglia avrebbe preferito la tre litri, più leggera, più maneggevole e meno divoratrice di gomme. Perché il problema delle gomme avrà il suo peso nella gara di Bracco. Le strade non sono quelle dell'anno scorso, tuttavia l'attrito delle gomme nelle accelerazioni e il fattore peso potenza, propongono al biellese ardui problemi nella condotta di gara.

Cortese, il vincitore dell'anno scorso, dopo avere tanto insistito nelle officine milanesi del Portello, per avere la macchina del tipo cosiddetto « disco volante » e non riuscendo a smuovere la rigida decisione dei dirigenti dell'Alfa Romeo, è venuto giù in Sicilia con la medesima Frazer Natch che portò alla vittoria nella 35.a Targa. Con questa vittoria appunto, Franco Cortese porta domani il peso di una grande responsabilità e deve quindi attendersi l'attacco di molti avversari. Comunque, il vincitore dell'anno scorso non parte domani con tutte le carte in regola per ripetere il successo del 1951.

Temibilissimo, non soltanto per la scrupolosa preparazione compiuta da circa 8 giorni, ma per le grandi possibilità della Ferrari 2360, devesi ritenere l'inglese Mathieson. L'includiamo subito nel ruolo dei favoriti, tanto più che il pilota britannico si è messo nella favorevole condizione di conoscere bene il circuito e di essersi ambientato con il nostro clima.

Con viva curiosità sono attese le Lancia Aurelia alle quali dopo le strepitose vittorie ed affermazioni colte questo anno al Giro di Sicilia, alle Mille Miglia,

a Le Mans, in Portogallo recentemente, non manca che la nuova dimostrazione di efficienza alla Targa Florio, per completare il già meraviglioso quadro di successi della Casa torinese.

L'uomo di punta della Lancia dovrebbe essere Felice Bonetto, pilota dalle grandi possibilità e dal personalissimo stile di guida. I suoi compagni di squadra Valenzano ed Anselmi, secondo noi, dovrebbero adeguarsi alle esigenze ed agli imprevisti della gara che domani non saranno pochi.

Della O.S.C.A. di Cabianca e della Fiat 8 V. di Ovidio Capelli potrebbe venir fuori la clamorosa sorpresa di questa Targa Florio, considerando anche la possibilità della Talbot di Levegh. Comunque, occorre tener presente il distacco di potenza e di cilindrata dell'Osca, della Fiat 8 V. e della Talbot ma tuttavia ci sarà da vedere nei piloti l'impeto aggressivo e la solidità del loro stile di guida.

Per tutte le vetture più veloci, uno dei problemi da tenere in considerazione è quello delle gomme specialmente se la giornata sarà eccessivamente calda. Indubbiamente sarà un fattore determinante per la corsa dei favoriti. Infine c'è da dire che, se tutto si svolgerà secondo le previsioni, il vecchio record di Nuvolari (media Km. 79,355, tempo 7 ore 15' 30" 3/5) dovrebbe, finalmente, migliorarsi.

In considerazione di tutti questi elementi così favorevoli al successo ed all'interesse della Targa, c'è pure da tenere in gran conto lo scaglionamento dei favoriti così come la sorte li ha designati nello ordine di partenza. Sarà, come la definisce Vincenzo Florio, una corsa tremenda, un vero e proprio inseguimento giro per giro, una serie di duelli a breve distanza che, presumibilmente, si inseriranno nel quadro generale della battaglia. La folla, la grande folla che comporrà il festoso spettacolo di questa Targa Florio vivrà certamente una magnifica giornata sportiva.

Vincenzo Gargotta

(da « L'Ora del Popolo »)

profili

L'anno scorso il mio giornale pubblicò una « lettera aperta » di don Vincenzo. Confutava alcune critiche ch'erano state mosse alla sua corsa siciliana. I verbi erano al passato storico, cesareo: « La Targa vi guarda dall'alto dei suoi 45 anni di vita, il suo primo volante fu quello di Nazzaro, tacete, obbedite, inchinatevi, o maldicenti ignari »: questo il tono della « lettera aperta ». I suoi periodi marciavano svelti e impettiti tra un doppio filare di punti esclamativi, non corti o inclinati, ma lunghi e ritti sulla radice del puntino, come se sentissero il bisogno di battere il tacco per terra.

Non ira — l'ira degli impulsivi — ma disgusto — il freddo disgusto delle cose e dei casi banali di questa terra — ispirava lo scritto di Florio. E pareva che si liberasse degli avversari come di insetti che si fossero posati sulla manica della giacca.

Scrittura ferma, rapida e mordente. Non di un uomo vecchio, che vive e sospira sui ricordi d'un tempo che non torna, ma di personaggio antico che evoca il suo ieri per proiettarlo verso i traguardi di un domani che non sbaglia il luogo e l'ora dell'appuntamento. Avrebbe potuto definire la sua corsa « Coppa », « Gran Premio », « Circuito », o qualcosa di simile. L'ha battezzata « Targa ». Fa lapide, ci si scrive con lo scalpello, non con la penna.

Fiero come un « hidalgo ». Le sue amicizie innumerevoli convergono in lui come i raggi della circonferenza si tuffano e s'annullano nel centro del cerchio. Un tronetto non ci starebbe male.

Chi immagina, elabora e lancia una corsa automobilistica nel 1906 è un pioniere nato con la stella dell'audacia in fronte. E' una stella che, moltiplicandosi per le edizioni della Targa, ha fatto costellazione: la galassia di Florio.

L'usura degli anni, delle esperienze, delle nobili fatiche non ha lima per la figura e la tempra dell'uomo antico (non vecchio, si ripete: antico è un'altra cosa). Lo sport non l'annovera tra i « territoriali », ma tra i « veterani », e anche questa è un'altra cosa. La Sicilia terra rovente e felice di civiltà millenaria, gli si specchia tra l'arco delle sopracciglia, al centro di un volto che ha il fascino e il prestigio d'una facciata d'autore.

Faceto, d'un gusto della facezia alta e spropositata: capace di asserire che lo sbarco famoso non è stato lo sbarco di Marsala, ma lo sbarco col Marsala: un brindisi all'unità d'Italia col celeberrimo vino locale.

Invitto con le dame: e, anche qui, stile: un madrigale al vento della galanteria, un inchino profondo accompagnato da una collana di perle gettata ai piedi di madonna.

UNA TRADIZIONE CHE DEVE CONTINUARE

Sulla Targa Florio la vecchia generazione, quella che ha vissuto le radiose giornate dei tempi dei Nazzaro, degli Ascari, dei Sivocci, dei Costantini, dei Minoia, dei Masetti, dei Divo, ha idee diverse, se non contrastanti da quelle della generazione del dopoguerra. Nocque certamente a questa manifestazione la breve stasi postbellica e la temporanea sostituzione del percorso delle Madonie con il Giro di Sicilia, corsa di altro genere e di altre caratteristiche, nocquero soprattutto le incertezze, le polemiche, i contrasti di una situazione locale che non pare ancora delineata.

E nocque, è ben dirlo chiaro, anche se può dispiacere a qualcuno, od a molti, la indifferenza per una tradizione che dovrebbe costituire l'orgoglio non solo degli sportivi siciliani, ma di tutti gli sportivi italiani. Può darsi che io abbia idee antiquate o sentimentalismi superati, ma mi è difficile scindere il valore e l'importanza di una manifestazione dalla sua tradizione.

Se non erro lo sport non è che tradizione e, nella vita sportiva, la storia ha lo stesso valore che ha nella vita dei popoli.

E, come un popolo che ha grandi monumenti ai quali ispirarsi non può morire, così una attività od, una manifestazione sportiva, che ha una tradizione non potrà mai dimenticarsi.

Ebbene la Targa Florio è la nostra più anziana manifestazione automobilistica, ed è anche la più anziana competizione del mondo, che tutt'ora si organizza e si disputa, per volere del suo ideatore. Come potremo noi dimenticarla e trascurarla?

Sarebbe una umiliante abdicazione per l'automobilismo italiano troncare la continuità di questa manifestazione che è ormai alla sua 37ª edizione. Vorrebbe dire dimenticare, non tanto la passione di tutti coloro che vi hanno profuso energie ed entusiasmi, ma dimenticare quelle che furono le tappe gloriose del nostro automobilismo e quelli che ne furono i pionieri, i campioni, i martiri.

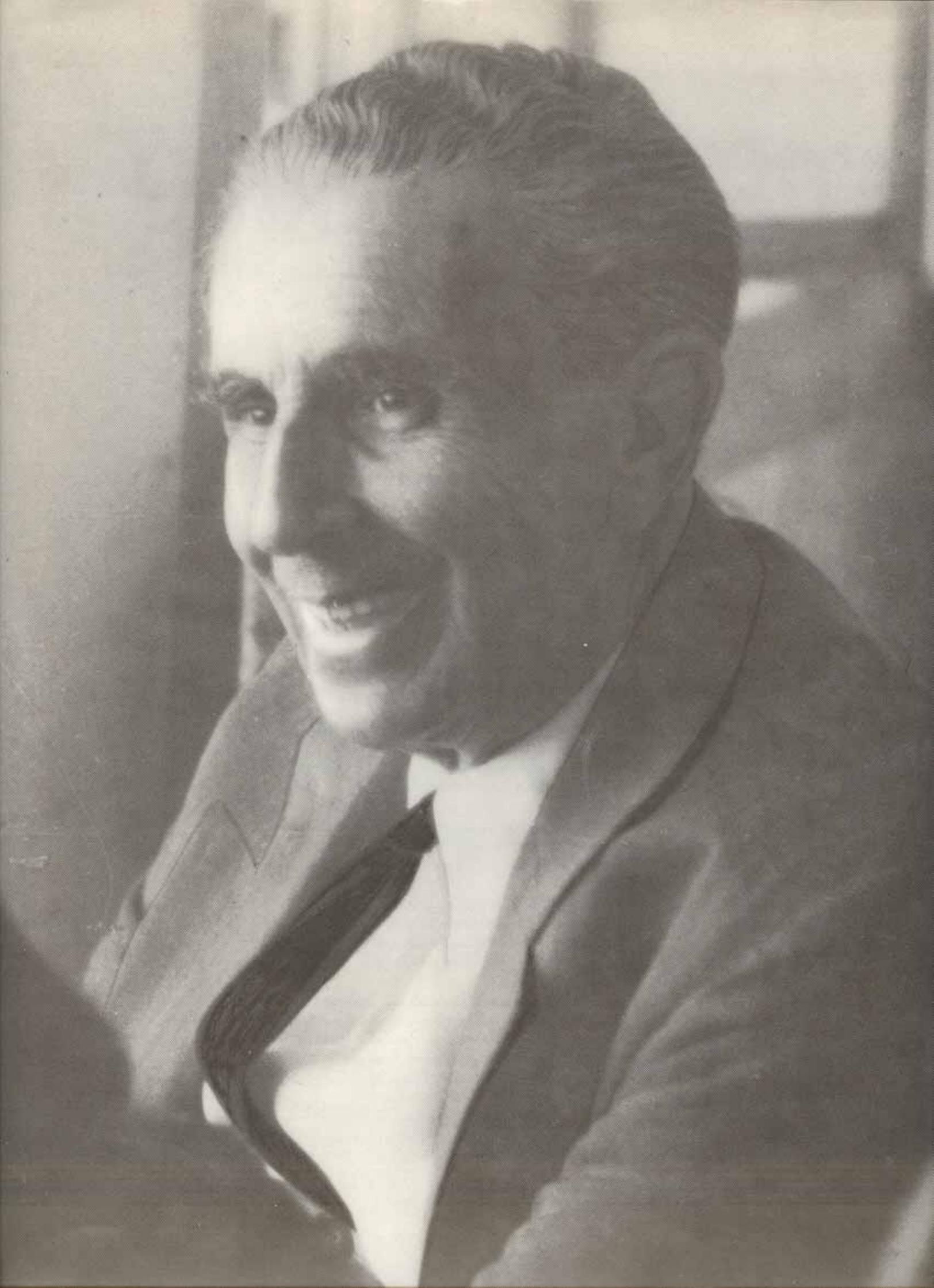
E vorrebbe dire anche macchiarsi di un atto di ingratitudine che Vincenzo Florio, certo non merita.

I miei amici sanno che, per conservare alla Targa Florio la sua continuità ed il suo prestigio, mi sono battuto e mi batterò; gli sportivi italiani sanno che la Commissione Sportiva, con senso di responsabilità che le fa onore, ha riconosciuto la preminenza a questa manifestazione nella valutazione delle gare incluse nel nostro calendario sportivo. Quali che siano i sacrifici che bisogna fare per darle lustro e continuità, bisogna farli. E' una questione di dignità e di prestigio.

Il giorno in cui dovessimo rinunciare alla Targa Florio l'automobilismo italiano potrebbe ripetere con Shakespeare: « gli uomini chiudono le loro porte di contro al sole che tramonta ».

G. Canestrini

37ª Targa Florio
14 Maggio 1954
Piccolo Circuito
delle Madonie
8 giri Km. 500
1º MAGLIO
su Lancia 3000
in 7 08'35" 4
Kmh. 80,635



UNE GRANDE COURSE UN GRAND HOMME

Ce n'est jamais sans mélancolie qu'il me faut, chaque année, depuis prop d'années renoncer à la joie susierieure d'aller en Sicile, pour y assister au déroulement, si émotionnant, de la Targa Florio. Cependant, par dessus tant de souvenirs, qui me sont àctuels dès que je les évoque, c'est Vincenzo Florio que je pense, au créateur d'une épreuve sans pareille, à l'animateur infatigable de tout ce qui peut grandir cette Sicile, son magnifique amour.

C'est en 1906 qu'il la fit disputer pour la première fois, cette Targa citée avec honneur dans toutes les histoires de l'automobile. En 1906, la même année Vincenzo Florio disputait le premier Grand Prix de l'automobile Club de France au volant d'une Mercedes. "Vêtu de lin blanc....., il emporta tous les suffrages pour sa courtoisie, sa loyauté sportive, comme pour la

38° Targa F
30 maggio 1
Piccolo Circ
delle Madon
8 giri Km. 5'
1° TARUFFI
su Lancia 30
in 6 44'18"
Kmh. 89,930

noblesse de son comportement. Il concut alors une grande compétition sur route, à disputer sur les routes difficiles de Sicile, une course qui mettrait en relief les qualités supérieures d'une voiture et d'un pilote.

Ce caractère, la Targa Florio, ne l'a jamais perdu, en dépit des progrès routiers accomplis. Le virages, les rampes, les descentes demeurent toujours, et la meilleure preuve que Florio avait vu clair, nous la trouvons dans les palmarès de l'épreuve qui va, cette année, se disputer pour la trente-huitième fois.

Les constructeurs les plus réputés, les pilotes les plus justement célèbres ont toujours tenu à honneur de disputer la splendide épreuve sicilienne.

Cagno avait gagné la première année, Nazzaro l'année suivante.

Dans cette longue épopée qui n'a connu aucune victoire de chance, nous trouvons ainsi les noms les plus grands : Fiat, Peugeot, Mercedes, Bugatti, Alfa Romeo, Lancia, Maserati, Ferrari... parmi les constructeurs.

Et, avec Cagno et Nazzaro, Trucco, André Boillot, Maserati, Costantini, Divo, Varzi, Nuvolari, Brivio, Villorosi, Biondetti, Cortese, Bonetto, Maglioli... parmi les pilotes.

Quelques-uns ont réussi à gagner deux fois la TARGA.

Cet exploit sensationnel a été l'apanage de Nazzaro, Masetti, Costantini, Divo, Varzi, Nuvolari, Brivio, Villorosi, et Biondetti.

Ainsi s'affirme, par les faits, le caractère unique de l'épreuve dont le prestige va toujours grandissant parmi ceux qui aiment l'automobile et savent en goûter les énormes possibilités.

Il convient surtout d'admirer l'oeuvre personnelle de Vincenzo Florio.

Assurément, il a connu bien des difficultés, de toute nature : Toujours, sa volonté a triomphé dans la certitude où il était de combattre pour une belle cause.

Cela est quasi un paradoxe dans une époque trop soumise aux considérations matérielles. Il y a tout un volume à écrire sur le prodigieux travail de Florio et sur l'extraordinaire ingéniosité dont il a fait preuve au moments difficiles.

L'hommage envers Vincenzo Florio doit être unanime; et nous saurons trouver un enseignement dans cette ténacité, dans ce déplacement d'activité, dans cette connaissance de la course. Toutes qualités qui lui laissent, dans tous les cas, un sourire indulgent, soutenu qu'il est par la certitude d'avoir magnifiquement servi sa patrie et augmenté son rayonnement.

TARGA FLORIO 1955

Après la catastrophe du Mans une peur non justifiée s'était emparée des organisateurs et gouvernements, compromettant ainsi l'avenir du sport automobile, dont plusieurs épreuves importantes furent supprimées brutalement. Devant cet état de choses mon inquiétude avait été grande et spécialement en ce qui concernait cette admirable Targa Florio si brillante et véritablement rendue si "jeune" par le magnifique enthousiasme du Chevalier Florio! Mon inquiétude était grande, mais pourtant j'avais confiance en la persévérance de mon grand ami Florio et, en son énergique équipe dont le dévouement, l'entrain et le sens précis de la véritable organisation n'avait pas cessé de faire honneur au sport automobile depuis cette première inoubliable course disputée en 1906.

Les semaines passaient et, brusquement, la merveilleuse nouvelle m'est venue du Chevalier Florio: que la Targa se disputera à la date prévue et sur la distance de 1000 kilomètres! Ma joie fut alors d'autant plus grande que cette année la Targa compte pour les championnats du monde, recevant ainsi la juste récompense et le rang que depuis toujours cette belle course mérite! Courue sur mille kilomètres, la Targa sera cette année une épreuve formidable qui se classera sans aucun doute comme la course la plus difficile de l'année. La Targa Florio 1955 sera terrible pour les machines et redoutable pour les pilotes, qui devront sans cesse faire épreuve d'intelligence et d'équilibre parfait; à la Targa une petite erreur peut coûter la victoire et ces mille kilomètres seront pleins d'imprévu.

La grande nouvelle de cette super-Targa a été accueillie avec joie et des milliers de sportifs attendent maintenant avec impatience la fameuse date du 16 Octobre, qui verra les plus beaux pilotes du jour aux prises dans la plus belle et la plus pittoresque course du monde.

Au nom de tous, merci au Chevalier Florio, dont l'admirable détermination a rendu possible cette fois encore le déroulement de cette course automobile, toujours courue dans les plus pures traditions du sport automobile mondial.

B. Cahier

39° Targa F
16 Ottobre
Piccolo Circo
delle Madon
13 giri Km. S
1° MOSS-
COLLINS
su Mercede
300 S. L. R.
in 9 47,55''
Kmh. 96,290

Dalle lontananze del tempo

Se per un momento vogliamo considerare le prime affermazioni dell'automobilismo e porvi in rapporto le conquiste odierne della tecnica, noi possiamo da questo contrasto o da questa comparazione ritrarre l'immagine poetica di quella energica rivoluzione che l'uomo ha compiuto in questi cinquant'anni; entro i quali, profondamente cambiati ne sono risultati la vita sociale, lo stile di civiltà e perfino le influenze che la storia aveva avuto per secoli sulla quieta e placida vita dell'umanità.

Al disopra di ogni interesse industriale o commerciale, l'automobile nacque e si affermò per un ardente desiderio di progresso, per una inesausta passione sportiva, per quel senso profondo di dominio sulla macchina, che è la molla che muove l'ingegno umano. Perchè certo non erano spinti da interessi commerciali, quei signori che sul finire del secolo scorso, in abito sportivo col colletto inamidato e stivaloni, su macchine che raggiungevano i 20 chilometri all'ora e che la riparazione di ogni piccolo guasto richiedeva lungo tempo e grandi fatiche, si avventuravano lungo strade impervie che forse non avevano ancora conosciuto la mano dell'uomo. Era piuttosto il desiderio di vincere agevolmente le distanze, di avvicinare i popoli, di sfruttare il tempo, di utilizzare il minuto, perchè l'opera dell'uomo avesse maggiore compimento nel breve spazio della sua vita, e l'automobilismo rappresentò un annunzio quasi messianico del futuro progresso meccanico e motoristico.

E quando lo sport non era ancora industrializzato, inquinato vogliamo dire da tutte le speculazioni, e si ignoravano i vistosi premi d'ingaggio che oggi rendono professionale quello che dovrebbe invece rimanere un puro agonismo, i corridori si cementavano per vero amore allo sport ed essi restano veramente i pionieri dello sport automobilistico, i grandi germinatori di una tradizione che la storia dello sport non dovrebbe dimenticare.

Dal fondo di qualsiasi fermento si sprigionano inevitabilmente slanci generosi ed egoismi condannabili, l'entusiasmo per ciò che rappresenta un vantaggio al bene collettivo e l'interesse banale individuale, ma alla fine prevalgono le affermazioni dell'utile, perchè in esso è la feconda conquista del bene dell'uomo.

E come nelle grandi civiltà che nei secoli determinarono le differenze delle stirpi e che le affermazioni dell'utile tramandarono nelle forme estetiche fascinosose, la bellezza corona le conquiste del nostro tempo se alla grandezza del genio si unisce la grazia di godimenti spirituali.

Tutti i grandi avvenimenti attraverso i quali si concreta il progresso, portano i segni di questo fatale travaglio, ma inconfondibilmente più visibili restano gli elementi glorificatori.

Oggi che lo sfruttamento del tempo ha assunto forme quasi trionfali e la complessa energia del congegno meccanico si è quasi fusa con la splendente creatività dell'ingegno, il piacere nella esistenza supera ogni utilità e la rende più feconda.

Così se nel segno di ogni nostro attuale progresso, si ingigantisce il pericolo per il fine ultimo a cui ogni invenzione può tendere per l'insidia incitatrice dello odio, tuttavia resta ornata da elementi estetici sublimi

ogni nostro atto che soddisfi le necessità spirituali del nostro tempo.

E se un monito tragico scaturisce dalla ecatombe verificatasi recentemente, confermando quale minaccia spaventevole costituiscono per i corridori e per il pubblico certo genere di corse, non si può d'altra parte negare che senza le corse ed i grandi rischi non si sarebbero avute certe creazioni e taluni perfezionamenti dell'industria automobilistica e vi sarebbe forse mancato l'elemento più vitale di sviluppo.

Ma se talune gare possono assumere la tragica denominazione di corse alla morte, la Targa Florio resta la classica gara spettacolare nella quale le difficoltà del percorso costituiscono naturale freno alla velocità e l'interessamento del pubblico si fonde con lo ardore degli audaci corridori, armonizzando l'impeto della corsa con lo spettacolo inebriante e tranquillo.

A formare la scenografia quasi fantasiosa vi concorrono le bellezze naturali del paesaggio.

E la meraviglia è costituita da questi maestosi monti che declinano verso il mare, eterni motivi di bellezza, in cui si è annidata la visione più sublime del mondo.

Forse per questo è toccato all'immutevole scenario della natura di assistere alla perenne e inarrestabile tragedia umana; dalla primordiale formazione delle stirpi ad concretarsi della moderna civiltà.

Qui si alternarono e si susseguirono genti di tutte le razze venute da lontano che il possesso si contesero con le armi guerresche, talchè le orde di conquistatori e di vinti fuggitivi, lasciarono largo retaggio di civiltà, di costumi, di credenze e di superstizioni, che vi perdurano sebbene sbiaditi nell'accavallarsi dei secoli, dinanzi a cui immutabili contemplatori questi monti rimasero incantevoli testimoni, quasi a volere eternare la inflessibile volontà della natura che dalle grandi trasformazioni geognoniche avevano voluto conservare accrescendo, tanta bellezza.

Questi testimoni di tutte le stragi umane, conservatori di un immenso archivio storico, sono rimasti a raccogliere l'eco del rombo dei motori in gara per ripeterlo da varco in varco sopra tutte le sembianze della terra, ma anche sopra tutto l'anfiteatro della storia.

Il palazzo saraceno o il tempio normanno, o il palazzo aragonese o l'anfiteatro romano, sono qui testimoni, tra la floridezza esuberante della selva. Ogni anno questo spettacolo si rinnova dinanzi allo stesso scenario e sembra voglia risvegliare nel palpito di un giorno le ansietà di secoli.

Si rinnova ogni anno il prodigio della tecnica, della volontà, della energia, dell'audacia e del coraggio; si rinnova ogni anno e si conclude dinanzi alla retusta Imera che conserva sepolte le rovine di antiche civiltà, sognatrice eterna di maggiori destini, dinanzi a cui si esalta il trionfo del progresso.

Ogni anno in primavera, o come quest'anno nella ottobrata palermitana che è come una seconda primavera, l'eterna primavera di questa incantata Palermo, fascinoso perla del Mediterraneo, che ha più sole, più azzurro e più luce di quanto non ne avesse lo stesso eterno pensiero umano.

Gianni Morici

trasmissione automatica variomatic
DAF - Brabham "Formula 3"



INVITO

DAF

nuovo modello 1966



Provate la guida automatica!
Provate la nuova DAffodil, con
la trasmissione automatica va-
riomatic che ha dimostrato la
sua validità perfino sui bolidi
da corsa!

ESCLUSIVISTA
PER LA SICILIA

Brucato - Inguglia

- AUTOMOBILI -

PALERMO - VIA AMMIRAGLIO GRAVINA 1-7
Telefoni 218663 - 216853

JAGUAR - GLAS
SKODA - DAF
LOTUS - BRITISH ANZANI

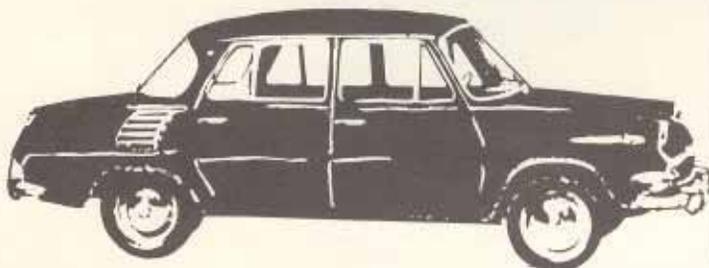


GLAS



1000 - 1300
1700 - 2600 cc.

ŠKODA


1000 MB

ORA ANCHE NELLA VERSIONE COUPÈ



2,4 - 3,4 - 3,8
4,2 - MK10 *Berline*
'E' - TIPE *Coupè Spyder*

JAGUAR

BRITISH - ANZANI

MOTORI MARINI



GILIBERTI CORSE

Preparazioni ■
sportive

Assistenza ■
corse

Sala ■
prova motori

Costruzione ■
assi e
cammes

PALERMO

Via I. La Lumia, 5

Telefono 246.834 - 214.936

MESSINEO auto
bianchi MESSI
NEO auto bian
chi MESSINEO
MESSINEO auto
bianchi MESSI
NEO auto bian
chi MESSINEO
MESSINEO auto
bianchi MESSI
NEO auto bian
chi MESSINEO
MESSINEO auto
bianchi MESSI
NEO auto bian
chi MESSINEO

Via M.se di Villabianca, 18-20

TELEFONO 26.18.18

AGIP

AGIP

AGIP

AGIP

AGIP
F.1

supermotoroil
MULTIGRADE

