

VOL. 6° - 1923-1924-1925

RAPIDITAS



Werner su "Mercedes", vincitore della Targa Florio 1924 - detentore della Coppa Florio 1924

RIVISTA ILLUSTRATA DELLE RIUNIONI SPORTIVE
INDETTE DALL'AUTOMOBILE CLUB DI SICILIA

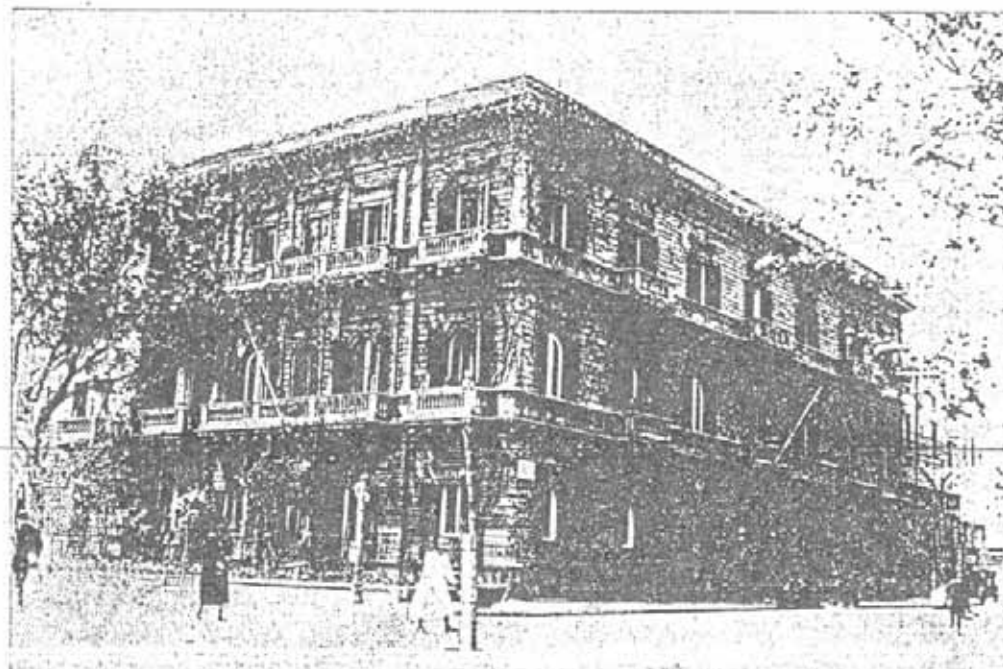


RAPIDITAS



VOL. 6° - 1923-1924

RIVISTA ILLUSTRATA DELLE RIUNIONI SPORTIVE
INDETTE DALL' A. C. S.



LA SEDE DELL' AUTOMOBILE CLUB DI SICILIA

GUAGENTI GIANCARLO
Via FiorSanti Mattarella, 14
Tel. 091 814 35 20 - Cell. 0324 671 22 97
90018 TERMINI IMERESE (PA)



SOCI ONORARI

S. A. R. IL DUCA DELLE PUGLIE - S. A. R. IL DUCA DEGLI ABRUZZI
S. A. R. IL PRINCIPE DI UDINE
S. A. I. IL GRANDUCA DIMITRI DI RUSSIA
CONTE GIULIO MASETTI

PRESIDENTE

VINCENZO FLORIO

VICE PRESIDENTE

PRINCIPE DI PETRULLA

SECRETARIO GENERALE

DI RAMIONE BARONE ANTONIO

CONSIGLIERE TESORIERE

BUONOCORE CAV. SALVATORE

CONSIGLIERI

AIROLDI CONTE GUIDO
CIUPPA BARONE FRANCESCO
DI GEBBIAROSSA BARONE GIUSEPPE
DELLA SCALETTA MARCHESE PAOLO
DI NAPOLI CAV. FABRIZIO
DI BAUCINA CAV. RODRICO

D'ONDES CAV. LORENZO
PENSABENE MARCHESE GIUSEPPE
TASCA CAV. LUCIO
TASCA CAV. PAOLO
VANNUCCI BARONE GIROLAMO





PRIMAVERA SICILIANA

Una audace impresa, oggi assurta a glorioso avvenimento internazionale, la Targa Florio, iniziavasi, circa venti anni addietro, con mirabile conquista dell'automobilismo sulle strade siciliane, irradiando la più feconda attività sulla nascente industria nazionale.

Attorno a questa impresa, pochi uomini di fede e di azione, costituirono il Comitato « Panormitan-feste e riunioni sportive di Palermo », il quale, per vari anni, dal 1906 al 1913, cercò di attirare il pubblico interessamento sulle corse automobilistiche delle Madonie, ottenendo un concorso, annualmente crescente, di appassionati e di curiosi.

Furono anni di travaglio, di laboriosità, di resistenza; furono difficoltà vinte e superate, senza mai un istante di sfiducia, anzi si rinsaldavano i propositi e dal Comitato iniziatore si veniva alla concezione di un Ente che, in modo stabile, potesse tenere vivo, nella Isola nostra, l'amore e la passione per ogni avvenimento sportivo.

Sorse così, nel dicembre del 1913, l'Automobile Club di Sicilia, la cui vita decennale è piena di entusiasmi e di successi, la cui vita palpita di continuo come potente motore slanciato per le più alte conquiste industriali, attorno alle quali si sviluppa il fascino più grande di spirituali godimenti, l'amore più puro per la bellezza fisica nelle più moderne sue manifestazioni sportive.

Se noi pensiamo all'improvvisato « Circuito siciliano » del 1906, alle improvvisate Tribune di Bonfornello, alle dieci macchine, allora disputantesi la Targa Florio; se noi pensiamo al nuovo Circuito delle Madonie, qual è oggi; se noi pensiamo alle Tribune in muratura al traguardo di Cerda, distrutte da un incendio e risorte in pochi mesi e ci riportiamo all'avvenimento di quest'anno per la « Coppa e la Targa Florio », noi sentiamo una vera e grande espressione di attività,

di intelligente e di audace organizzazione, che ci fa innalzare un inno di gloria.

Davanti alle maestose nuove Tribune di Cerda, nello sfolgoreo meraviglioso di luce e di folla, noi abbiamo visto l'interesse passionale di un pubblico, armonizzato con l'ardore dei Corridori più audaci e nell'impeto della corsa, rapida come il baleno, 40 macchine disputarsi i palii di gloria, mentre una folla internazionale, posseduta dall'entusiasmo più fulgido, far plauso al grandioso avvenimento ed alla sua magnifica organizzazione.

Folla internazionale, non a caso riunita a Cerda, ma chiamata nell'Isola dall'Automobile Club di Sicilia per offrirle godimenti meravigliosi di feste e di avvenimenti sportivi, insieme a luminoso tepore di sole, bellezza incomparabile di panorami, divina armonia di opere d'arte e di secolari monumenti.

Folla internazionale, attirata in questa Isola, alla quale poeti e letterati, di ogni tempo e di ogni paese, hanno consacrato pagine di amore, incitata a visitare questa magnifica e generosa terra, che appare come fantastica visione, sacra alle più belle leggende di eroi e di deità, specialmente nella stagione più fulgida, durante la quale si godono spettacoli di una grande bellezza « la primavera ».

« Primavera Siciliana » ecco il motto che l'Automobile Club di Sicilia ha lanciato in tutto il mondo, creando una via-turistica mai tentata fin ora; « Primavera Siciliana » è il motto che, da tre anni, ha portato in Sicilia un insolito straordinario movimento di forestieri e di connazionali.

L'Isola del sole, la Trinacria generosa ed ospitale, offre agli sto-

rici ed agli archeologi un campo infinito di studi e di scoperte, che tenta dipiù per essere stato coltivato così poco e tutto un nuovo mondo ai viaggiatori, che amano il romantico ed il pittoresco.

Dalle abitazioni trogloditiche ai frammenti di costruzioni ciclopiche; da mura erette da Fenici e da Cartaginesi a templi, teatri e fortezze di costruzione greca; da ponti, acquedotti ed anfiteatri romani a edifici meravigliosi dell'arte bizantina; moschee e torri di origine saracena e chiese, castella e palazzi normanni di magnificente ricchezza e di ricordi fantastici; tracce evidenti di aspre battaglie combattute sui mari, che la circondano, e tracce di dominazioni come nessuna regione del mondo può registrare.

Dalle abitazioni leggendarie della mitologia pagana, alle infinite reliquie di Fenici, Greci, Cartaginesi, Romani, Musulmani, Saraceni e Normanni: uomini di Occidente contro quelli di Oriente; fasto meraviglioso di regno, che fu coi Normanni il più liberale, il più ricco e magnifico di tutti i regni di Europa.

L'Isola del Sole fu arbitro di popoli, di imperatori e di re: Svevi, Angioini, Aragonesi, Catalani, Castigliani, Savoiardi, Spagnuoli, Francesi, Austriaci, ne tennero il dominio.

Uomini sommi nella poesia, nelle lettere, nella scienza e nell'arte, famosi nella filosofia e nel iure: Archimede, Stesicoro, Teocrito, Epicarmo, Empedocle, Pindaro, Eschilo, Aristotile, Antico, Timeo, Diodoro Siculo, Clullo d'Alcamo, Pier delle Vigne, per dire di alcuni, furono gloria della Sicilia.

Tutti gl'incanti ed i fascino della natura, tutte le più belle energie vegetali, proromponenti in una continua esplosione di piante e di fiori; il fruttificare dei prodotti più squisiti in perenni giardini; le ricchezze del sottosuolo, le asperità di montagne frastagliate e intensamente colorate; paesi annidati su cime inaccessibili; l'Etna fumante, che lancia la ignea lava sulla candida neve; lo smeraldo dei suoi tre mari; l'azzurro meraviglioso del cielo; i tramonti infocati danno visioni di paesaggi indimenticabili, panorami naturali della più possente e penetrante suggestione per lo sguardo e per l'anima.

Se tutto questo — richiami eloquenti alla storia o spettacolo di divina armonia tra l'arte e la natura — se tutto questo: Selinunte o Segesta; Tindari o Taormina; Girgenti o Siracusa; l'Etna o le Madonie; Piana dei Greci o Monte S. Giuliano; la Favorita o Mondello; Monreale o la Conca d'Oro — se la vegetazione tropicale o i giardini

profumati di zagara, di rose, di viole, di gerani — se tutto questo si presenta al viaggiatore in una radiosa giornata di « Primavera Siciliana » la visione diventa espressione infinita, di meraviglia e di bellezza, unica al mondo.

Attrarre i connazionali e gli stranieri a godere di tanta meraviglia, creare ad Essi la sensazione che la Sicilia è terra generosa ed ospitale; portare nell'Isola nostra il beneficio di un largo movimento di viaggiatori, questi furono gli obbiettivi dell'Automobile Club di Sicilia nella sua nuova creazione della « Primavera Siciliana ».

Il Governo del Re, con larga benevolenza, accolse la nuova iniziativa, non solo come atto politico, dopo il lungo travaglio della guerra europea, non solo perchè apportatrice di benessere alla nostra Isola, ma perchè era intuitivo che tale benessere si sarebbe irradiato su tutta la Nazione.

Basta infatti pensare che il viaggiatore, per recarsi in Sicilia deve traversare tutto il nostro Continente, basta pensare che chiunque ha per mèta Palermo, venga dalla Frontiera o si parta dalle Città della nostra penisola, vorrà, prima di raggiungere la nostra Città, sostare e visitare le bellezze infinite di Venezia, di Firenze, di Roma, di Napoli o di tante altre ugualmente belle città d'Italia, per spiegarsi quanto contributo economico porti nel Regno il viaggiatore per la Sicilia.

La Direzione Generale delle Ferrovie dello Stato seguì con ogni larghezza di vedute, il pensiero dell'Automobile Club di Sicilia e la benevolenza del Governo e così fu creata la Tessera speciale « Primavera Siciliana » che consente notevoli riduzioni sulle tariffe ferroviarie e rilevanti vantaggi per la visita della nostra Isola.

Una speciale organizzazione fu creata in seno all'Automobile Club di Sicilia per diffondere l'utilità della concessione ed una larga propaganda fu intensificata anno per anno, in Italia ed all'Estero, per chiamare l'attenzione pubblica sull'opportunità del viaggio nell'Isola, mettendo in evidenza avvenimenti sportivi e turistici, spettacoli d'arte ed esposizioni varie, che potevano dare un maggiore diletto.

Il movimento dei viaggiatori, di anno in anno, è cresciuto pertanto sensibilmente, durante i tre anni di applicazione della concessione « Primavera Siciliana ».

Nel 1922 abbiamo avuto N. 950 viaggiatori provenienti dal Continente e N. 1430 dalla Sicilia — nel 1923 furono 4750 i viaggiatori del Continente e 2005 dalla Sicilia — nella stagione scorsa, 1924, si

ebbero circa 12 mila viaggiatori diretti a Palermo, dei quali una metà erano provenienti dall'Estero ed oltre 4000 provenienti dall'interno dell'Isola.

L'Ufficio speciale « Primavera Siciliana » funzionò nella Sede di questo Automobile Club di Sicilia e non furono risparmiate accoglienze, cure e prestazioni in favore dei viaggiatori, ai quali venivano largamente offerti, oltre a notizie di dimora e di viaggi, guide, opuscoli e pubblicazioni illustranti la nostra Isola e financo profusioni di fiori.

Molti di questi viaggiatori preferirono di fare le loro escursioni in Sicilia in automobile, incoraggiati dalle buone condizioni stradali, le quali saranno ancora migliorate, avendo già il Governo del Re assegnato circa 200 milioni di lire per rifazione e cilindratura dell'intera rete stradale dell'Isola.

Questi viaggiatori hanno trovato la possibilità di alloggiarsi convenientemente nelle varie Città, trovando ottimi alloggi e tale rinnovato movimento di forestieri ha incoraggiato i proprietari di alberghi per migliorarli ancora più e darvi il massimo conforto.

Il Grand Hôtel « Villa Igiea » di Palermo, che già da tempo ha affermato la sua qualità di albergo di prim'ordine, ha già completato grandiosi lavori di rinnovamento, per circa due milioni di lire e potrà gareggiare coi più rinomati alberghi del Mondo.

La Società di « Mondello-Lido », la incantevole spiaggia a pochi

minuti da Palermo, prepara le maggiori attrattive per la nuova stagione, costruisce un grande albergo e istituisce il « Palermo Golf Links » dotato di un grande Chalet, due tennis e un vasto terreno per il Golf.

Taormina, Siracusa, Messina, Girgenti, località già preparate da lunghi anni per accogliere i forestieri e già ricche di alberghi, si preparano a darvi nuova vita e maggiori conforti ed altre località della Sicilia, desiderose di attirarvi i forestieri organizzano mezzi solleciti di viabilità ed iniziano possibilità di alloggi ed organizzazioni di pubblici servizi.

Dalle infinite e lusinghiere manifestazioni di plauso, che abbiamo ricevuto dai viaggiatori, connazionali e stranieri, abbiamo ragione di ritenere quanto sia apprezzata la iniziativa dell'Automobile Club di Sicilia, che dà la possibilità di visitare questa nostra Terra a moltissimi sconosciuta o annebbiata da leggende non sempre simpatiche che furono così sjatate.

Abbiamo il convincimento che tutti questi viaggiatori hanno lasciato la nostra isola portando la più gradita impressione del loro viaggio, non solo, ma che Essi saranno i naturali propagandisti in favore della Sicilia, lasciata con rammarico e col ricordo più entusiasta del suo incanto panoramico, delle sue ricchezze d'arte e di storia, della ospitalità cordiale ed affettuosa.

V. S.

Palermo, li 15 Agosto 1924.





INCENDIO DELLE TRIBUNE

Nella notte del 1° Ottobre 1923 un furioso incendio, impadronendosi del «villaggio» dell'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.

Le lapidi che portavano incisi a caratteri d'oro i nomi dei gloriosi piloti, avvicinatissi 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 15ª Targa e della 6ª 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. credè 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.

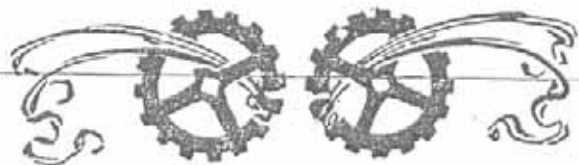
Ma il cemento armato si impadronì ancora d'un altro importante ramo dell'attività di corsa.

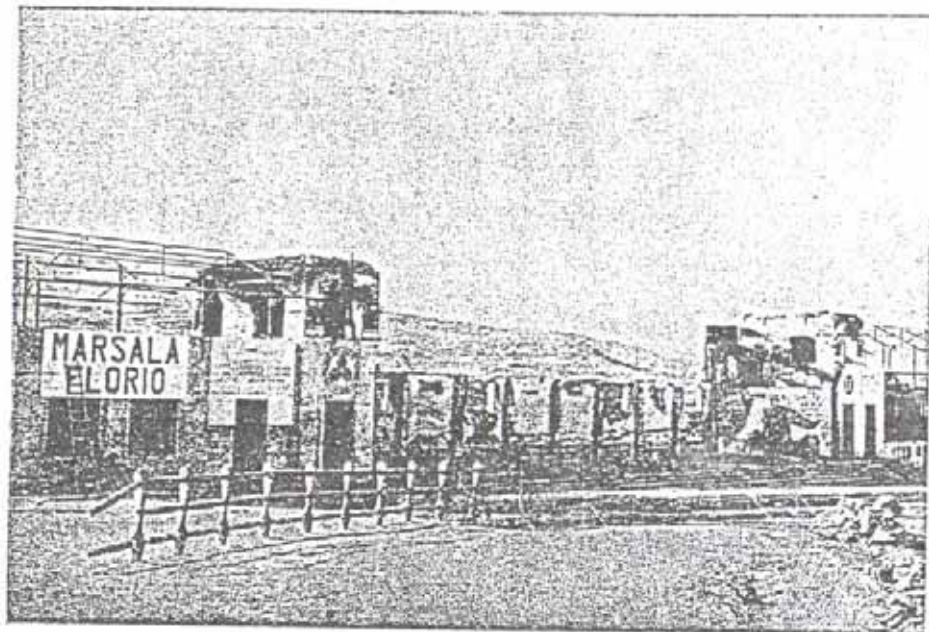
Anche i vecchi rifornimenti nelle capannucce di legno, distrutte

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.

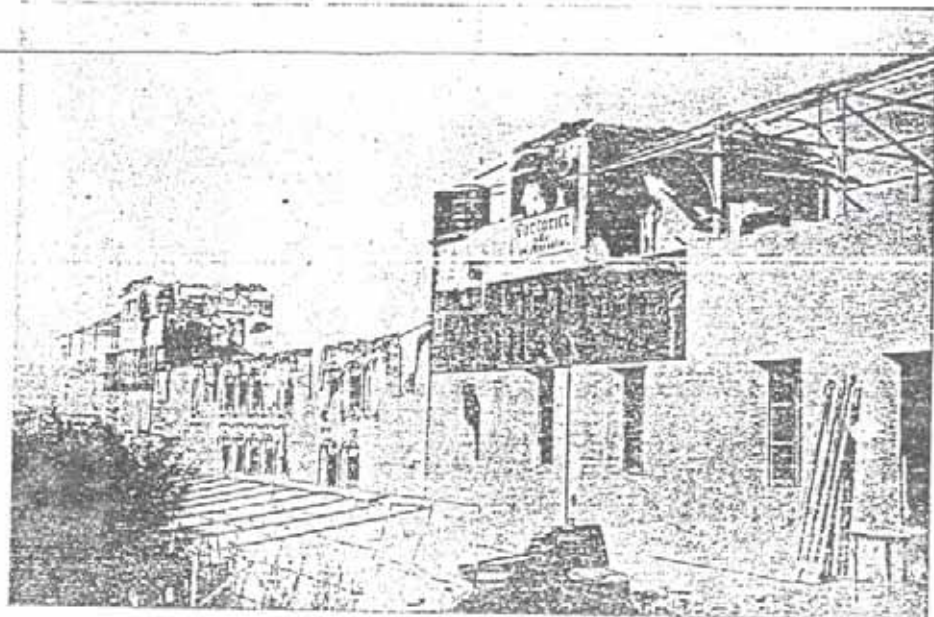
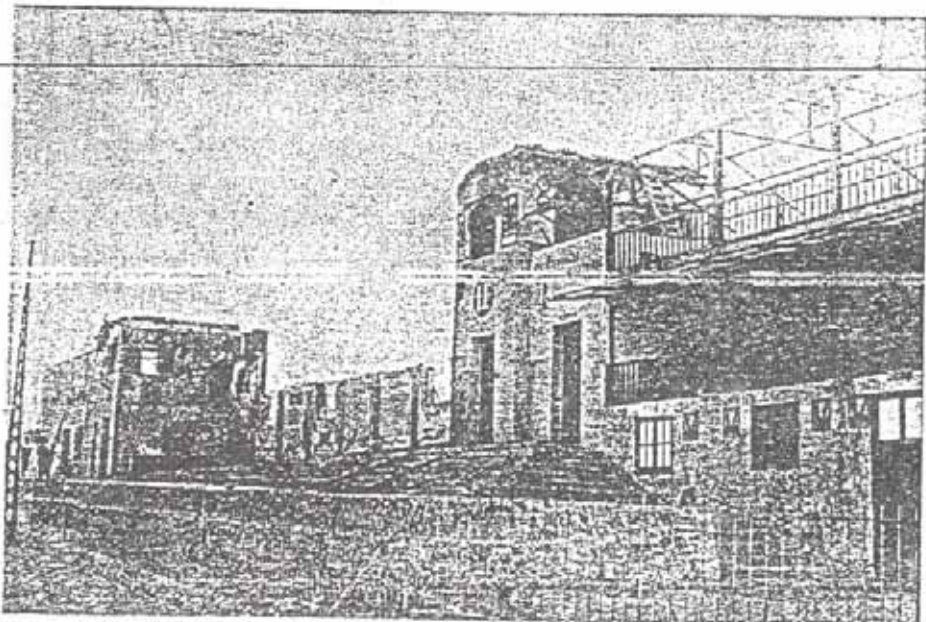
Tutte queste opere sorsero in poco più di due mesi: miracolo di volontà e di attività di dirigenti, costruttori e operai.

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.



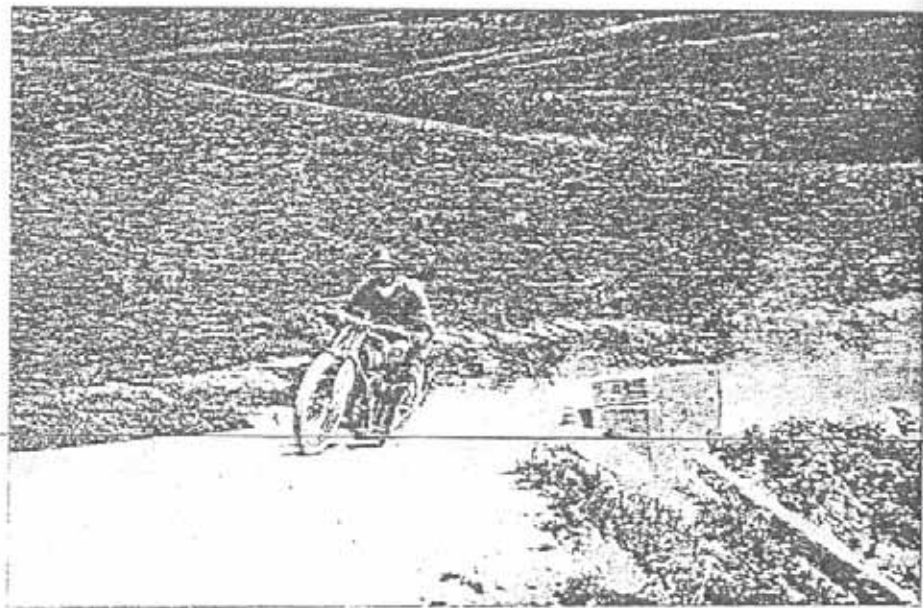


Le Tribune di Cerda dell' A. C. S.
dopo l'incendio della notte del 1. Ottobre 1933





Vittorio Maggiore di Messina su "Harley Davidson", vincitore assoluto della 8. Targa Florio Moto-turistica (categ. 1000 cm.³)
coprendo il percorso (3 giri) di Km. 324 in 5 h. 54',18" 1/2 alla media oraria di Km. 54,866.



"Zanù" su "Moto Guzzi" di 500 cm.³, secondo della classifica generale e primo della sua categoria
coprendo il percorso (3 giri) di Km. 324 in 6 h. 12',37" alla media oraria di Km. 52,171.



LA 5ª TARGA FLORIO MOTOCICLISTICA

Sullo stesso classico Circuito delle Madonie, dove quattro giorni dopo si dovevano correre la Coppa e Targa Florio Automobilistiche, si è svolta la 5ª Targa Florio Motociclistica, su tre giri del circuito (Km. 324).

Sedici concorrenti hanno preso parte alla gara, divisi nelle due categorie sino a 500 cmc. e sino a 1000 cmc., e nel lotto dei partenti figura il noto centauro messinese Vittorio Maggiore che ricordiamo come un valoroso elemento che già l'anno scorso seppe spesso degnamente combattere e vincere coi migliori "assi italiani".

Il percorso, abbastanza lungo, si presta egregiamente ad una dimostrazione pratica del valore della motocicletta, ottenendo così un ottimo fattore di propaganda presso quelle generose popolazioni, che nel motociclismo dovrebbe vedere il mezzo migliore per uno sport particolarmente adatto alle loro caratteristiche, oltreché un mezzo di comunicazione rapido ed economico.

La gara ha avuto fasi abbastanza interessanti ed emotive per l'ardore combattivo da cui erano animati i concorrenti, i quali però non hanno tutti saputo conciliare le possibilità della macchina con la durezza del percorso, cosicché numerosi furono i ritiri, e la vittoria arrise agli uomini più esperti ed alle macchine più robuste.

Naturalmente la vittoria assoluta non poteva sfuggire a Vittorio Maggiore, il gentleman messinese, che animato da una grande passione può chiamarsi un benemerito del motociclismo siciliano; il bruno gentleman ha dunque fatto il miglior tempo, grazie anche alla sua potente *Harley-Davidson*; i 324 Km. del percorso vennero coperti da Maggiore in 5 ore 54'18" e $\frac{1}{2}$.

Il secondo posto assoluto, ed il primo delle 500, è toccato ad un altro esperto corridore, Zam, e naturalmente ad una macchina che specialmente si adatta alle gare lunghe e faticose, la *Guzzi*.

REGOLAMENTO

ART. 1. — Indetta ed organizzata dall'Automobile Club di Sicilia avrà luogo il giorno 24 aprile la corsa per la 5ª Targa Florio Motociclistica.

PERCORSO

ART. 2. — La prova si svolgerà sul percorso chiuso: Campo-lice, Collesano, Polizzi, Caltavuturo, Cerda (km. 108) (Piccolo Circuito delle Madonie) da ripetersi tre volte pari a km. 324.

MACCHINE E CATEGORIE

ART. 3. — Le macchine dovranno rispondere ai requisiti del R. M. del M. C. I.

Le Categorie ammesse sono due e cioè:

I.) Categoria macchine fino a 500 cmc. di cilindrata.

II.) Categoria macchine fino a 1000 cmc.

CONCORRENTI

ART. 4. — La prova è libera a tutti i motociclisti con licenza 1924 del M. C. I. e di altra Federazione affiliata alla F. I. C. M.

ISCRIZIONI

ART. 5. — Le iscrizioni dovranno essere inviate alla Sede dell'A. C. di Sicilia Via Catania N. 2 Palermo e per essere valide dovranno essere accompagnate dall'importo di L. 100.

Le iscrizioni si chiuderanno alle ore 24 del giorno 17 aprile. Le iscrizioni non accompagnate dall'importo relativo saranno rifiutate.

PUNZONATURA ED OPERAZIONI PRELIMINARI

ART. 6. — È fatto obbligo a tutti i concorrenti di presentare la propria macchina per la punzonatura che avverrà il giorno 23 aprile alle ore 16 nella Sede dell'Automobile Club di Sicilia.

I concorrenti riceveranno il numero di riconoscimento in tela da applicarsi sul dorso del corridore e quello inamovibile in latta da applicarsi, a loro cura, alla macchina in modo visibile.

Le macchine saranno piombate al motore ed al telaio e verranno contraddistinte col numero di partenza stabilito dal sorteggio, che avrà luogo nei locali dell'A. C. di Sicilia il 23 aprile 1924 alle ore 20.

È fatto obbligo al concorrente di presentare la licenza e la ricevuta comprovante il versamento di iscrizione all'atto della presentazione della macchina per la punzonatura.

PARTENZE

ART. 7. — Ogni concorrente dovrà firmare il foglio di partenza. L'intervallo di tempo fra un concorrente e l'altro verrà fissato dai Commissari della Corsa in base al numero degli iscritti.

Il concorrente che non si presentasse al proprio turno verrà considerato partito. La categoria di minore cilindrata aprirà le partenze che si inizieranno alle ore 11 precise.

Il tempo massimo viene fissato un'ora dopo il tempo impiegato dal vincitore.

ART. 8. — I concorrenti all'arrivo dovranno proseguire immediatamente sotto pena di squalifica, per il parco chiuso, precedentemente stabilito dove un incaricato ritirerà le macchine in apposito locale e la Giuria procederà, appena dopo stabilita la classifica, alla verifica dei piombi, del peso, nonché della cilindrata delle macchine.

Di questa operazione la Giuria stenderà regolare verbale da trasmettere al C.D.M.C.I.

RECLAMI

ART. 9. — Gli eventuali reclami dovranno essere presentati ai Commissari entro sei ore dal termine della corsa ed accompagnati dalla tassa di L. 50 restituibile se il reclamo risultasse fondato.

DISPOSIZIONI VARIE

ART. 10. — Ogni concorrente iscrivendosi solleva il Club organizzatore ed i suoi dipendenti diretti ed indiretti da ogni responsabilità in caso di eventuali disgrazie, incidenti, danni di ogni natura e specie che venissero ai concorrenti stessi e fossero da questi prodotti a terzi o a cose di terzi durante o per causa dello svolgimento della gara.

È fatto obbligo al concorrente di portare durante l'intera gara un casco di sicurezza.

Il concorrente stesso iscrivendosi s'impegna di non adire per nessuna ragione e nessun titolo, le vie giudiziarie per qualsiasi genere di contestazione fosse per sorgere in dipendenza della gara. Queste disposizioni si intendono applicate sia ai concorrenti come alle Case nella loro qualità di concorrenti ai premi di rappresentanza.

Per quanto non contemplato nel presente Regolamento vige il regolamento Manifestazioni del M. C. I.

L'A. C. di Sicilia si riserva di portare al presente Regolamento tutte quelle modifiche che esso crederà necessario previo consenso del M. C. I.

PREMI

Saranno corrisposti i seguenti premi:

per *Classifica Generale*:

al I. Assoluto: la 5^a *Targa Florio Motociclistica* e L. 3000.

• II. » L. 1000.

• III. » » 500.

per *Categorie*:

I. Categoria — I. Arrivato medaglia d'oro

II. » » d'argento

III. » » di bronzo

II. Categoria — I. » » d'oro

II. » » d'argento

III. » » di bronzo.

CAMPIONATO SICILIANO

ART. 11. — I concorrenti Siciliani saranno classificati nelle due categorie e manterranno il punteggio conseguito per la Classifica del Campionato Regionale Siciliano da disputarsi su tre prove a somma di punti.

Tempo impiegato dai vincitori nelle cinque edizioni della TARGA FLORIO MOTOCICLISTICA (1920-1921-1922-1923-1924)

Anno	PERCORSO	Classifica	GUIDATORE	MACCHINA	Tempo impiegato				Media oraria	
					O	M	S	Q	km.	m.
1920 4 ottobre	Piccolo Circuito delle Madonie km. 324 - 3 Giri	1	Malvisi Oreste	Harley Davidson	7	2	9	$\frac{3}{5}$	46	049
		2	Barraja Ernesto	Bianchi	8	49	—	—	36	748
1921 25 Settembre	Piccolo Circuito delle Madonie km. 324 - 3 Giri	1	Malvisi Domenico	Harley Davidson	6	19	49	$\frac{1}{5}$	51	182
		2	Faraglia Umberto	Harley Davidson	6	23	55	$\frac{1}{5}$	50	635
		3	Nazzaro Biagio	Indian	6	31	2	$\frac{1}{5}$	49	714
1922 19 Novembre	Piccolo Circuito delle Madonie km. 324 - 3 Giri	1	Moretti Primo	Frera	5	47	6	$\frac{1}{5}$	56	006
		2	Maggiore Vittorio	Harley Davidson	5	49	15	$\frac{1}{5}$	55	662
1923 19 Aprile	Piccolo Circuito delle Madonie km. 324 - 3 Giri	1	Quattrocchi	Harley Davidson	6	54	23	—	46	913
		2	Rallo Enzo	Douglas	6	54	28	$\frac{1}{5}$	46	903
		3	"Zam,,	Sarolea	6	54	44	—	46	873
1924 24 Aprile	Piccolo Circuito delle Madonie km. 324 - 3 Giri	1	Maggiore Vittorio	Harley Davidson	5	54	18	$\frac{1}{5}$	54	868
		2	"Zam,,	Guzzi	6	12	37	—	52	171
		3	Manier	Gilera	6	23	26	$\frac{1}{5}$	50	699



15ª TARGA E COPPA FLORIO

Sulla strada Palermo-Termini-Cerda da dodici ore passano automobili trasportanti un pubblico enorme che ha per metà il luogo di partenza dei numerosi concorrenti alla 15ª Targa e Coppa Florio, avvenimento che batte il record della sua storia, record di sport per il valore del gruppo straordinario di partenti, per la folla cosmopolita per l'organizzazione superiore ad ogni elogio.

Treni speciali hanno recato a Cerda migliaia e migliaia di spettatori da tutta la Sicilia ed i piroscafi provenienti dal Continente hanno in pochi giorni sbarcato nella terra del sole e dei fiori oltre 50.000 forestieri. Una vera invasione con largo vantaggio dell'industria alberghiera sicula. Quella che vuol chiamarsi « Primavera Siciliana » e che trova il suo centro programmatico nell'avvenimento automobilistico ideato ed organizzato da quell'anima di convinto sportivo com'è il Cav. Vincenzo Florio ed al quale il Governo, l'industria, la stampa hanno dato con entusiasmo, con fiducia appoggio ed incoraggiamento incondizionati, è un successo che francamente non trova precedenti. Dove hanno luogo le partenze, dove si seguono i passaggi della corsa e gli arrivi, dove avvengono le segnalazioni ed i rifornimenti, è tutto un procedere ordinato che soddisfa chi assiste all'avvenimento, ed il pubblico d'ogni categoria trova il suo posto sull'incantevole colle di Cerda dove eleganti costruzioni edilizie si distendono dall'uno e dall'altro lato del parterre cintate da reticolati, dietro i quali stanno soldati, giovani della milizia nazionale e carabinieri. Questo l'ambiente di Cerda del 1924.

Uno sguardo al traguardo durante le partenze. Tutte le autorità sportive automobilistiche di ogni nazione, rappresentata nel cimento, sono là attorno ai dirigenti l'A. C. S. Essi appaiono, e lo devono essere soddisfatti, nella loro modestia, del successo. Fra il gruppo dei Commissari e dei Cronometristi spiccano le belle figure di due principi: il Duca di Spoleto e il Duca delle Puglie, i quali s'interessano vivamente delle operazioni. Il lotto dei partenti è formidabile. Vecchi

campioni e nuove speranze dello sport automobilistico francese, tedesco, italiano ed austriaco prendono il via, da Bordino a Wagner, da Goux a Lautenschellager, da Masetti a Dubonnet, da Rutzler a Campari. Manca solo Salamano, che una indisposizione, in seguito ad un incidente di allenamento, ha tolto dalla gara all'ultimo momento.

Lo spettacolo delle partenze dura circa un'ora e mezza; sono 37 macchine ed altrettanti uomini di fama mondiale che hanno preso il via fra gli applausi del pubblico immenso che ormai occupa ogni settore, ogni tribuna, ogni palco, ogni torretta, sulle quali sventolano mille bandiere ed attorno alle quali corrono immense ghirlande di aranci e di limoni. Nel parterre e nelle tribune un trionfo di bellezza e di moda appare ai nostri occhi: la migliore aristocrazia siciliana sfila sotto il palco della stampa.

Per circa dieci ore abbiamo assistito ad una gara movimentatissima. I passaggi si sono susseguiti senza incidenti fra gli applausi continui della folla, che fin dal primo giro ha rilevato chiaramente come la lotta ingaggiata dagli italiani contro i tedeschi ed i francesi, faceva assurgere la 15ª Targa Florio ad avvenimento motoristico di importanza mondiale.

Abbiamo assistito alla vittoria del Werner dopo una onorevolissima difesa dei nostri migliori: Masetti, Ascari, Campari, Bordino. Per uno sfortunato incidente Ascari ha perduto il primo posto nella classifica della Targa, ma egli si è confermato campione di prim'ordine. Masetti fu meraviglioso, così il Bordino ha fatto più di quanto le sue attuali condizioni fisiche gli possono permettere.

Werner ha vinto e la sua vittoria non lascia luogo a discussione.

Vi è intanto un solo augurio da farci, e cioè che i tedeschi ci diano il modo di rivincita nel 1925. In Sicilia vi dovranno ritornare gli sconfitti e gli sfortunati d'oggi.

Al 1925, dunque, la rivincita.

GUSTAVO VERONA

**Tempo impiegato dai vincitori delle quindici corse automobilistiche
per la TARGA FLORIO (1906 - 1907 - 1908 - 1909 - 1910 - 1911 - 1912 - 1913 - 1914 - 1919 - 1920 - 1921 - 1922 - 1923 - 1924)**

ANNO	PERCORSO	Classifica	GUIDATORE	VETTURA	TEMPO IMPIEGATO				Media oraria	
					O.	M.	S.	Q.	Km.	M.
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		44	274
		3*	L. Bablot	Berliet	10	20	5	1/8	43	206
1907 21 Aprile	Circuito delle Madonie Kg. 446,469 3 Giri	1*	Felice Nazzaro	Fiat	8	17	36	3/8	54	086
		2*	Vincenzo Lancia	Fiat	8	29	29	1/5	52	620
		3*	Fabry	Itala	8	32	47	2/5	49	320
1908 18 Maggio	Circuito delle Madonie Km. 446,469 3 Giri	1*	Trucco	Isotta Fraschini	7	49	26	3/8	59	940
		2*	Vincenzo Lancia	Fiat	8	2	41	3/5	55	560
		3*	Matteo Ceirano	Spa	8	9	13	1/5	54	760
1909 2 Maggio	Circuito delle Madonie Km. 148,823 1 Giro	1*	Bne Francesco Ciuppa	Spa	2	43	19	1/5	54	780
		2*	Cav. Vincenzo Florio	Fiat	2	44	19	1/5	54	420
		3*	Cav. Guido Airoldi	Lancia	2	53	25		51	024
1910 16 Maggio	Circuito delle Madonie Km. 297,646 2 Giri	1*	Carliolato	Franco	6	20	47	3/8	46	980
		2*	De Prosperis	Sigma	8	2	39	1/5	40	050
1911 14 Maggio	Circuito delle Madonie Km. 446,469 3 Giri	1*	Ernesto Ceirano	Scat	9	32	22	3/8	46	830
		2*	Mario Cortese	Lancia	9	58	20	2/5	44	760
		3*	Soldatenkoff	Mercedes	10	23	23	1/8	42	996
1912 25-26 Maggio	Giro di Sicilia Km. 1050	1*	Snipe	Scat	24	37	19	4/8	42	648
		2*	Garetto	Lancia	25	7	38	3/5	41	760
		3*	Giuseppe Giordano	Fiat	25	41	4	2/8	40	866
1913 11-12 Maggio	Giro di Sicilia Km. 1050	1*	Felice Nazzaro	Nazzaro	19	18	40	3/5	54	360
		2*	Giovanni Marsaglia	Aquila Italiana	20	43	49	1/8	50	700
		3*	Gloria	De Vecchi	21	44	3	1/8	48	300
1914 24-25 Maggio	Giro di Sicilia Km. 1050	1*	Ernesto Ceirano	Scat	16	51	31	3/8	62	250
		2*	Gloria	De Vecchi	18	41	53	4/8	56	160
		3*	Luigi Lopez	Fiat	19	45	26	1/8	53	160
1919 23 Novembre	Piccolo Circuito delle Madonie Km. 432 4 Giri	1*	André Boilot	Peugeot	7	51	1		55	026
		2*	Moriondo	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	3/8	58	736
		2*	Sailer	Mercedes	7	27	16	1/8	57	952
		3*	Campari	Alfa Romeo	7	39	4	3/5	57	594
1922 2 Aprile	Piccolo Circuito delle Madonie Km. 432 4 Giri	1*	Conte G. Masetti	Mercedes	6	50	50	3/8	63	091
		2*	Goux	Ballot	6	52	37	3/8	62	824
		3*	Foresti	Ballot	7	4	58	1/8	60	993
1923 15 Aprile	Piccolo Circuito delle Madonie Km. 432 4 Giri	1*	Ugo Sivocci	Alfa Romeo	7	18	0	1/8	59	040
		2*	Antonio Ascari	Alfa Romeo	7	20	52	3/8	58	680
		3*	Ferdinando Minoia	Steyr	7	32	40	2/8	57	240
1924 27 Aprile	Piccolo Circuito delle Madonie Km. 432 4 Giri	1*	Christian Werner	Mercedes	6	32	37	3/8	66	018
		2*	Conte G. Masetti	Alfa Romeo	6	41	4	1/8	64	627
		3*	Pietro Bordino	Fiat	6	46	34		63	754



15ª TARGA E COPPA FLORIO

La corsa creata, tenacemente voluta, amorosamente coltivata, sapientemente organizzata dall'A. C. di Sicilia, e divenuta oggi dopo ben quindici edizioni successive, la più classica e la più clamorosa corsa europea su strada, si è conclusa domenica 27 aprile con la vittoria di una vettura tedesca, la *Mercedes*, condotta da un guidatore tedesco, Werner.

La doppia vittoria straniera avrà cagionato più di una delusione e più di una amarezza, avrà prodotto su molti un senso di sorpresa e, ammettiamolo, di dispetto, giustificato fino a un certo punto dal numero e dalla qualità dei concorrenti italiani, i quali ormai per l'esperienza acquistata dopo tanti anni di prove sul Circuito delle Madonie, dovrebbero pur essere in grado, meglio degli stranieri, di sapere in quale modo e con quali mezzi si vince la corsa siciliana.

Io non so se l'esito della Targa e della Coppa Florio è giunto inaspettato per la maggioranza del pubblico, se oggi ancora appare come un risultato impreveduto quasi come un colpo capriccioso del caso, certo è invece per me che il fatto più nuovo e inatteso di quest'ultima Targa è il suo svolgimento il suo deflusso, mi si passi la parola, normale, sistemato, diritto come se fosse regolato da un ordine prestabilito.

La Targa Florio del 1924 non è stata una corsa capricciosa come la maggior parte di quelle che la hanno preceduta. Ed è questa la più spiccata novità. Si vuol dire, e lo ho affermato anch'io che la corsa siciliana è di difficilissima previsione. Non è di quelle che si possono preordinare prima sulla carta e con la sola guida del ragionamento. Vi intervengono fattori occasionali che sfuggono a ogni previsione e che possono esercitare sul suo andamento un influsso decisivo. È la corsa della giornata. Non la si può predisporre in precedenza. La sua fisionomia e il suo esito si compon-

gono e si determinano con elementi che salgono in vista e in efficienza nel momento e nel corso della sua attuazione. Per questo può bastare una certa preparazione generica, può talvolta essere sufficiente anche un'ardita improvvisazione. Perché potrebbe avvenire che le condizioni accidentali della giornata venissero proprio a favorire quella data improvvisazione e fossero magari contrarie a una meticolosa preparazione compiuta in un senso opposto.

Orbene questa volta non è stato così. La corsa siciliana in quest'anno imprevedutamente ha rinunciato alla sua imprevedibilità, ha smesso il suo carattere di eccezione, è entrata nella normalità, nelle corse a svolgimento regolare e preciso, nelle corse che si possono preparare, preordinare, prevedere, nelle corse in cui è ridotta al minimo l'azione turbatrice del fattore occasionale, nelle corse infine che si possono calcolare in precedenza, e sviluppare e concretare quindi a seconda del calcolo ben ponderato.

Da qui la volontaria ed energica vittoria della *Mercedes* e la splendida gloriosa difesa italiana dell'*Alfa-Romeo* le due Case che più delle altre avevano compiuto una lunga diligente metodica preparazione per la corsa.

Il corrispondente dell'*Auto* comincia il suo commento con queste parole: « Una volta di più si verifica l'adagio che una corsa si vince prima della partenza con la preparazione minuziosa e il metodo ».

Orbene, ripetiamo ancora, la caratteristica singolare della Targa Florio odierna consiste nell'aver dato ragione a questo detto, il quale invece sarebbe del tutto improprio e inapplicabile per le Targhe del passato.

Sicuro la Targa Florio ha cambiato indole nel 1924. L'avventurosa, l'impetuosa mischia degli anni passati, sulle luminose balze

delle Madonie, che si poteva vincere con uno scaltro colpo di mano o con uno slancio di audacia disperata, in cui si poteva tentare, come nella guerriglia, una sorpresa alla garibaldina, con una macchina nuova e con un uomo deciso a ogni rischio, si è mutata in una corsa sterilizzata, in una battaglia condotta con tutte le norme della scuola di guerra, in cui non vi è quasi più posto per il caso e per la chance, in cui il più preparato, il più previdente, il più munito, il più forte ha la vittoria assicurata, si è cambiata appunto in una di quelle corse che si possono vincere prima di combatterle, poichè il gioco di tutti i fattori calcolabili si svolge senza turbamenti accidentali. E la prova indiscutibile è data dalla superiorità netta e vittoriosa, emersa fino dal principio, continuata in tutta la gara, confermata nei risultati della *Mercedes* e dell'*Alfa-Romeo*, le due Case, le quali, come abbiamo detto, avevano cercato con una scrupolosa e prolungata preparazione di riunire e di mettere dalla loro parte tutte le chances di possibile calcolo per la vittoria.

Nei confronti poi tra *Mercedes* e *Alfa-Romeo* è superfluo sottileggiare per andare pedantesco alla ricerca della linea precisa di demarcazione della rispettiva superiorità. In primo luogo le posizioni delle due grandi Case nella classifica se pur non si conguagliano si avvicinano di molto. La *Mercedes* con tre vetture in corsa conta al suo attivo, la vittoria assoluta, il primo posto, il nono e il tredicesimo nella classifica, il record del giro più veloce; l'*Alfa-Romeo* con quattro vetture partite ne colloca tre al secondo, terzo e ottavo posto della classifica finale. In secondo luogo, posto che le macchine e la preparazione della Casa tedesca e della Casa italiana si equivalessero, e poichè fra i due doveva pur esservi un solo vincitore, è naturale che il coefficiente decisivo della vittoria in pro dell'uno piuttosto che dell'altro, che cioè quel *quid* che può aver attribuito all'uno piuttosto che all'altro la superiorità occasionale in quella data giornata sia stato determinato precisamente da uno o da più di quei tali elementi accidentati e imponderabili che escono fuori dalla prevedenza e dal calcolo.

Tra quantità quasi uguali basta una minima differenza a spostare in un senso o nell'altro la bilancia.

Nel caso nostro o le gomme o il fattore di fortuna (incidente di Ascari) possono aver esercitato il loro influsso, se pur dato il carattere così insolutamente metodico e definitivo di questa corsa, non si vuole escludere anche questo breve spiraglio lasciato alla

fortuna per il solo esito del conflitto *Mercedes, Alfa-Romeo*, e ascrivere senz'altro la vittoria di *Mercedes* per intero a fattori preordinati prima, facendo consistere, a parità di preparazione e di tutte le altre circostanze, anche quella porzione di superiorità che ha determinato la vittoria all'azione del compressore per l'alimentazione forzata, di cui erano forniti i motori *Mercedes*, laddove ne erano sprovvisti gli *Alfa-Romeo*.

In tal modo si chiarisce e si misura la vittoria estera di *Mercedes* e la nobile affermazione dell'*Alfa-Romeo* e si spiega, se non si giustifica la sconfitta italiana.

Mercedes e *Alfa-Romeo* si sono preparate e accinte a correre la Targa Florio nello stesso modo come si sarebbero preparate e accinte a correre una delle solite grandi corse, uno dei Grandi Premi in cui si può stabilire e calcolare un piano di corsa preparandone rigorosamente la precisa attuazione per lasciare il minor posto possibile alla chance. E l'hanno indovinata, perchè la Targa del 1924 è stata proprio una di queste corse. Le altre Case, invece, si sono portate alla Targa come negli altri anni, a tentare la bella e rischiosa avventura con macchine ed uomini scelti in gran parte al momento per l'impresa, confidando che l'attuale edizione della corsa siciliana si svolgesse sulla falsariga avventurosa delle altre, e l'hanno sbagliata.

Non vorremmo essere fraintesi. Non vorremmo che ci si attribuisse la pretesa di giudicare la condotta delle Case e che si interpretassero le nostre parole come accuse o censure per le Case nazionali. Per ora non giudichiamo, constatiamo e analizziamo semplicemente i fatti per averne la spiegazione.

Poichè non fa dubbio che, a parte il rammarico e il cruccio, la sconfitta nazionale non ostante l'intervento di Case come *Fiat, Itala, Spa*, la sconfitta stessa abbia a riuscire per gran parte del pubblico sorprendente ed inspiegabile.

Ebbene la sola spiegazione chiara e fondata è quella data dianzi. Queste case italiane hanno affrontato la lotta come negli anni precedenti, si sono avviate alla corsa come in passato, e sono rimaste soccombenti perchè la corsa è stata diversa da quelle passate, è stata una corsa in cui la preparazione metodica ha esercitato tutta la sua preponderanza, e perciò *Mercedes* e *Alfa-Romeo* le quali invece o per intuizione o per sistema avevano compiuto tale preparazione sono riuscite vittoriose.

Ed è così in realtà. Se ci si fa a considerare i vari concorrenti

Tempo impiegato dai vincitori nelle sette prove per la COPPA FLORIO (1905-1907-1908-1914-1921-1922-1924)

Anno	PERCORSO	Classifica	GUIDATORE	VETTURE	Tempo impiegato				Media oraria							
					O	M	S	Q	km.	m.						
1905	Circuito di Brescia km. 504	1	Raggio	Itala	4	46	47		106	—						
		2	Duray	De Dietrich												
		3	Lancia	Fiat												
1907	Circuito di Brescia km. 487	1	Minoia	Isotta Fraschini	4	39	53		104	507						
		2	Hemery	Benz												
		3	Harriot	Benz												
1908	Circuito di Bologna km. 528	1	Nazzaro Felice	Fiat	4	25	21		119	439						
		2	Trucco	De Dietrich												
		3	Cagno	Itala												
1914 31 Maggio	Circuito delle Madonie km. 446.469 - 3 Giri	1	Nazzaro Felice	Nazzaro	8	11	22	1/3	54	517						
		2	Ceirano Ernesto	Scat							8	15	57	2/3	54	013
		3	Franchini	Alfa												
1921 4 Settembre	Circuito di Brescia km. 519	1	Goux	Ballot	3	35	9		144	737						
		2	Chassagne	Ballot							3	40	52		140	914
		3	Wagner	Fiat												
1922 19 Novembre	Piccolo Circuito delle Madonie km. 432 - 4 Giri	1	Boillot André	Peugeot	7	9	7	1/3	60	419						
		2	Seegrave H. O.-D.	Sunbeam							8	15	7		62	351
		3	Becquet	Peugeot												
1924 27 Aprile	Piccolo Circuito delle Madonie km. 540 - 5 giri	1	Werner Christian	Mercedes	8	17	13		65	162						
		2	Masetti C. ^{1a} Giulio	Alfa Romeo							8	26	3	2/3	61	025
		3	Campari Giuseppe	Alfa Romeo												

nei momenti che hanno preceduto immediatamente la partenza, si scorge già, per così dire, decisa nelle sue linee generali la corsa, contrariamente a quanto avveniva negli anni scorsi in cui le mosse decisive della corsa non si delineano che dopo i primi giri.

È stato riferito l'episodio dei corridori della *Mercedes*, che riuniti intorno ai dirigenti dell'A. C. S. alla vigilia della gara gli giuravano di vincere la Targa e la Coppa Florio. Lasciamo andare la forma mistica del giuramento e interpelliamo questo atto nel suo senso piano e pratico. Esso non è che l'espressione, da parte degli uomini di *Mercedes*, della certezza assoluta di aver compiuto tutto ciò che è umanamente possibile di compiere in precedenza per assicurarsi la vittoria e per mettersi al riparo del caso. È l'atto di chi ha preso tutte le sue precauzioni e che confida che l'avvenimento si svolgerà presso a poco a seconda del disegno stabilito.

Gli uomini dell'*Alfa-Romeo* potevano esprimere eguale certezza, e se non vi hanno dato manifestazione solenne, se forse non la hanno neppure formulata, certo che la hanno sentita nel loro cuore.

Mercedes con le sue vetture della corsa ed altre di sussidio e di prova, con i suoi uomini ed i suoi capi affiatati e provati esperti delle corse e del circuito, da molte settimane era sul posto e allenava uomini e macchine quotidianamente all'impresa. Al mattino della corsa macchine e uomini designati perfettamente al punto erano alla partenza.

Alfa-Romeo se pur non aveva effettuato una così lunga dimora e preparazione sul posto (dato che anche i suoi uomini sono dei veterani delle Madonie) la aveva però compiuta in officina, intorno alle sue macchine per curarne fino alla perfezione assoluta la messa al punto. A tale scopo aveva concentrato studi e sforzi intorno al suo tipo *R.L.* di serie 6 cilindri, già provato e vincitore sulle Madonie. Macchine sperimentate conosciute dopo due anni di corse in tutte le loro possibilità, macchine perfettamente al punto, macchine tutte dello stesso tipo, salvo per due un lievissimo aumento dell'alesaggio ecco l'*atout* che l'*Alfa-Romeo* portava al traguardo la mattina della partenza con uomini di gran classe, affiatati tra loro e familiarizzati, con le vetture come Ascari, Masetti e Campari a cui si era aggiunto un anziano di valore: Wagner.

Per contro *Fiat*, che già di tre macchine ne aveva mandato due del tipo da 1500 cm³, e una del modello 519, con due uomini nuovi sul Circuito delle Madonie, non mai disputato nè da Salamano, nè

da Pastore, si trova al mattino della gara con due soli campioni e due macchine diverse alla partenza. Bordino con la piccola 1500 cm³, Pastore, ottimo guidatore ma debuttante in corsa sulla 519. La schiera è così diminuita ed eterogenea. La principale chance di vittoria è già esulata prima di cominciare.

Itala ha tre macchine di tipo provato il 51, e tre uomini conoscitori del percorso e delle vetture Moriondo, Rebuffo e Sandonnino; ma la valorosa Casa torinese non ha un'organizzazione speciale di corsa, scarso è il suo allenamento, macchine ed uomini sono arrivati da pochi giorni, il modello 51 eccellente macchina si trova a lottare nella sua stessa categoria con tipi più forti e di tecnica assai più spinta. La mattina della corsa uno dei suoi uomini Rebuffo è sofferente. Anche qui già prima della partenza è lesa quella integrità di condizioni perfette e di mezzi, che sola può portare alla vittoria.

Spa che aveva preparato tre belle vetture del suo tipo 24 a 6 cilindri (non è del tipo 23 S a 4 cilindri come da altri è stato detto erroneamente) e le aveva mandate in Sicilia con tre uomini seri e capaci come Beria d'Argentina, Conelli e Spadoni all'ultima ora decide di ritirarsi e non si presenta neppure alla partenza.

Basta questa semplice esposizione di fatto delle condizioni dei concorrenti alla partenza per vedere che, di fronte a *Mercedes* di tutte le schiere italiane non restava alla pari e in piena efficienza che la *Alfa-Romeo*. È ben giusto dire che almeno nei rispetti di queste Case la corsa era decisa in anticipo. E mi sembra che non vi sia altro da aggiungere in proposito.

- Fin qui non ho accennato ad una Casa Italiana, la *Fast* che pur ha figurato e bene tra i concorrenti, nè alle altre Case estere oltre *Mercedes*. Lo ho fatto per semplificare il ragionamento, ma me ne occupo adesso.

La *Fast*, non correva e non poteva correre per vincere. Ecco perchè la ho tenuta a parte. La *Fast* non entrava nella discussione, per essa non era il caso di indagare se aveva interpretato la corsa in un senso o in un altro, o di affermare se vi si era preparata in questo o in quel modo. La *Fast* correva come prova per sè stessa e a titolo di dimostrazione per il pubblico. L'ing. Orasi, quando lo vidi l'ultima volta a Torino, a fine febbraio, tutto assorbito nell'opera di elaborazione e di allestimento della sua magnifica creazione, mi disse che sperava di presentare simultaneamente al pubblico le sue vetture nel Salon di Milano e sul Circuito delle Madonie. Non

potendo per le sue inevitabili esigenze del lavoro fare le due cose, preferì la presentazione più ardua e severa, ma anche più istruttiva, e mandò le sue nuove macchine in Sicilia.

Era un debutto per la *Fast*. L'insigne costruttore voleva offrire, sul più duro banco di prova che esista — la corsa — un saggio delle qualità della sua costruzione, mostrare sul fatto il valore della costruzione, mostrare sul fatto il valore dei suoi concetti tecnici. E il saggio è riuscito una rivelazione. La *Fast* concorrente alla sola Targa Florio porta due delle sue macchine all'arrivo, dopo quattro giri compiuti con marcia vigorosa e regolare.

Se solo qui in ultimo veniamo a parlare delle altre Case estere non è già in segno di minor considerazione ma soltanto perchè ciò che più interessava, era di studiare e comprendere le cause della mancata vittoria italiana.

Per le Case estere dovrei ripetere molte delle osservazioni rivolte sopra alle Case nazionali. Anche per esse l'insuccesso risale alla stessa origine. Credevano di disputare la Targa come le altre volte per cui fosse sufficiente venirvi all'ultima settimana con buone vetture con uomini emeriti ma messi assieme e mandati per l'occasione e invece si sono trovate di fronte alla preparazione formidabile di *Mercedes* e di *Alfa-Romeo* e a una corsa in cui la preparazione era indispensabile.

Peugeot con tre macchine omogenee e tre uomini concordati in equipe prende il miglior posto dopo *Alfa-Romeo*; lo segue un isolato Dubonnet il quale però con la sua macchina l'*Hispano-Suiza* forma un'unità eccezionale per valore ed esperienza di corse; viene dopo *Steyr* presente con tre macchine eccellenti e con tre uomini pur di vaglia, ma dissimili di temperamento e riuniti per l'occasione ed infine *Ballot*, venuto con due sole macchine differenti l'una dall'altra. Talchè anche qui se ad una ad una esaminiamo le singole squadre riscontriamo evidenti in ognuna le insufficienze non già assolute ma occasionali, ma nel momento, insufficienze relative alla preparazione di questa corsa, che le creavano una condizione di inferiorità rispetto a *Mercedes* per il conseguimento della vittoria.

A maggior ragione quanto si è detto per gli altri vale *Steiger* e *Aga* nuovi e debuttanti come macchine e come uomini sulle Madonie.

Dalla constatazione così assodata è lecito ricavare un insegnamento per l'avvenire?

Io non oserei affermare risolutamente che da ora in avanti la natura della corsa siciliana sia cambiata, e negli anni prossimi la Targa sarà come in quest'anno, una corsa ad andamento obbligato e rigoroso anzichè avventuroso e imprevedibile come il passato. Un solo caso non permette di formulare una norma per l'avvenire. Però è da non trascurare. Bisognerà ricordare che anche sulle Madonie nel 1924, come si è visto nel Grand Prix di Lione del 1914, la preparazione scrupolosa e il metodo hanno avuto ragione di ogni slancio estemporaneo e di ogni bravura o virtuosa singola e generica.

Rammento che qualche giorno prima della corsa se ne parlava al Salon di Milano con alcuni intenditori. Uno di essi riferendosi alle difficoltà di una previsione sui risultati diceva: « È impossibile prevedere il vincitore. Vi sono fra i concorrenti almeno « dieci » pronti a qualsiasi più folle rischio. Finchè ve ne fosse uno solo non avrebbe molta chance di vincere anzi la sua maggior probabilità sarebbe di fermarsi per guasti o capitolomboli dopo un giro o due. Ma poichè ve ne sono dieci, se anche nove restano per la strada, uno può arrivare in fondo e vincere ».

Il rilievo derivato dal solito concetto della Targa come corsa avventurosa che si può vincere con un atto di temerità pareva giusto e invece si è dimostrato nella realtà pienamente errato. Se anche i disperati fossero stati venti questa volta non sarebbero arrivati a nulla, il loro eroismo disperato e isolato fuori delle regole non sarebbe servito a niente, si sarebbe infranto contro una potenza superiore quella della preparazione, della elaborazione disciplinata, che in questa corsa è stata la superiorità decisiva.

È un altro residuo del passato che scompare. Anche nella Targa Florio non vi è più posto per l'avventura, e per lo meno non vi è più da farvi affidamento. Potrà ancora presentarsene la possibilità, ma sarà bene comportarsi come se fosse definitivamente esclusa.

Il che non vuol dire affatto che sia per noi più difficile vincere. Anzi vuol dire che solo che lo vogliamo fermamente potremo metterci in grado di assicurarci come lo si è fatto per i Grandi Premi, quella superiorità anticipata che arreca quasi la certezza della vittoria.

E questo bisogna volere.

MARIO MORASSO