VOL. 8 - 1927-1928 (V-VI)

RAPIDITAS

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

RAPIDITAS

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

VOL. 8° - 1927-1928 (V-VI)

[illegible]

AUTOMOBILE CLUB DI SICILIA

FONDATO IL 20 DICEMBRE 1913

SOCI ONORARI

S. A. R. IL PRINCIPE DI PIEMONTE

S. A. R. IL DUCA DEGLI ABRUZZI - S. A. R. IL DUCA DELLE PUGLIE

S. A. R. IL PRINCIPE DI UDINE

S. A. I. IL GRANDUCA DIMITRI DI RUSSIA

GALLENGA STUART CONTE DOTT. ROMEO

PRESIDENTE

VINCENZO FLORIO

VICE PRESIDENTI

G. VANNUCCI PRINC. DI PETRULLA - BUONOCORE CAV. SALVATORE

SEGRETARIO GENERALE

DI RAMIONE NOBILE ANTONIO

CONSIGLIERI

AIROLDI GUIDO
CIUPPA FRANCESCO
DI BAUCINA CAV. RODRIGO
DI NAPOLI CAV. FABRIZIO
D'ONDES CAV. LORENZO
GAETANI DI BASTIGLIA ORAZIO
PAPÈ LANZA F. P. dei Principi di VALDINA
TAGLIAVIA JAMES
TASCA LUCIO
TASCA PAOLO
VANNUCCI GIROLAMO

LA GARA CH'È UNICA AL MONDO

IN ATTESA DELLA 20ª TARGA FLORIO AUTOMOBILISTICA

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.

È 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 la classe, *ossia quel complesso di doti che fanno del guidatore un 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 cappello, 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 o 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. È 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 italica ch'aveva nome «Itala».

Si celebra quest'anno la ventesima Targa Florio.

Ritorneremo alle Madonie — come tante volte ritornammo in questi anni sui campi gloriosi della nostra guerra — in pellegrinaggio. Vi ritorneranno 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.

GIOVANNI CANESTRINI

Molsheim, le 28 Septembre 1928

Monsieur le Chevalier VINCENZO FLORIO
Automobile Club
Via Catania 2
PALERMO
Italie

Cher Ami,

Je viens de feuilleter le splendide volume "Rapiditas" que vous avez bien voulu m'adresser, où je retrouve tracé l'effort constant que vous faites pour maintenir dans toute sa splendeur la Plus Ancienne des Epreuves Automobiles qui se courrent encore dans le monde.

Ce titre à lui seul pourrait suffire à votre satisfaction; mais il y a cependant autre chose de plus important qui se dégage de votre Epreuve, c'est que, du fait de sa constitution géographique, la Sicile permet une course de grand fond présentant une énorme variété de difficultés routières.

Un Constructeur qui suit régulièrement la Targa Florio peut donc y puiser toute une série d'enseignements qu'il lui serait impossible d'obtenir par ailleurs, même par des essais sur piste, des essais de laboratoire.... etc...

Toutes les recherches que nécessite la participation à votre Epreuve concourrent directement à l'amélioration générale de la voiture "automobile moderne", celle que j'appelle "automobile" tout court.

Pour bien courir en Sicile, il est absolument indispensable de posséder ce que tout client doit exiger d'une voiture:

En premier lieu: "la Sécurité" — sécurité dans toute l'acception du terme, c'est à dire absence d'incidents matériels tout d'abord, puis ensuite, sécurité due à l'aisance de la conduite et à la tenue de route qui doit donner l'impression d'une voiture cramponnée à la route. La Targa Florio a contribué pour une très grande part à l'obtention de ces dernières qualités.

Vient ensuite "la Rapidité d'accélération" — condition absolument indispensable pour le tourisme et surtout pour le service de ville qui, à l'heure actuelle, est constitué par une succession d'arrêts et de reprises.

Il faut enfin un "Freinage sûr et constant" et votre Epreuve en particulier a permis constamment d'améliorer ces qualités si importantes pour la sécurité du conducteur.

Il est en somme impossible d'énumérer tous les enseignementes que l'on peut en tirer.

Je puis en tous cas vous assurer que j'espère pouvoir y participer chaque fois que vous l'organiserez et je vous dirai même que si elle venait à être supprimée je m'arrangerais pour aller en Sicile une fois par an essayer mes nouveaux modèles afin de comparer leurs perfomances avec celles des années précédentes.

Votre historique de la Targa Florio mérite beaucoup plus qu'une banale publicité, elle mérite l'admiration et la reconnaissance de tous ceux qui s'intéressent à la construction automobile. Elle groupe en effet heureusement et très complètement le diverses phases de l'épreuve la plus fertile en enseignements, celle à laquelle, sans conteste, la construction automobile moderne doit en grande partie le degré de perfectionnement auquel elle est arrivée de nos jours.

Veuillez agréer, cher Ami, l'expression de mes sentiments très amicaux.

VILLA IGIEA GRAND HOTEL - PALERMO (Sicilia)

MAGNIFICA VISTA DEL GOLFO DI PALERMO
E DELLA CONCA D'ORO
CONFORT MODERNO

INCANTEVOLE SOGGIORNO PRIMAVERILE E INVERNALE
APPARTAMENTI CON SALONI E CAMERE DA BAGNO
RISCALDAMENTO A TERMOSIFONE
GRANDE PARCO - GIARDINO CON TERRAZZE SUL MARE
SALONI PER FESTE E CONCERTI - LAWN TENNIS
RESTAURANT À LA CARTE
TABLE D'HÔTE

IL 2° CONCORSO IPPICO NAZIONALE LIBERO DI PALERMO

(25 MARZO - 3 APRILE 1927 - ANNO V)

UNA MIRABILE AFFERMAZIONE SPORTIVA E UN FULGIDO INIZIO DI PIÙ AMPIE AFFERMAZIONI

a Rivista «Il Cavallo Italiano», nel suo numero di aprile 1927, così scriveva intorno l'avvenimento:

Passano nella memoria le visioni delle recenti giornate ippiche palermitane, e con esse ridestano delle sensazioni di indicibile fascino. Abilità e signorilità di amazzoni e di valieri nelle ben combattute gare, e incanto di tempo e di luogo: meraviglioso fulgore primavera sulla verde radura cinta di alberi fioriti presso la mole solenne e suggestiva el bel Monte Pellegrino.

Entusiasmi fervidissimi di pubblico attorno alle prove esperte ed animose; ed eleganza siluriate, in cui la grazia delle donne di Sicilia si inseriva squisitamente nell'incanto di a eletta femminilità internazionale. Una pista eccellente, una organizzazione esemplare, i e risultati sportivi del massimo pregio; e intorno tutta un'aureola di cordialità, di pitalità fine e cortese, che ha avvolto di lietissime impressioni il soggiorno degli ospiti di tutti i convenuti alla brillante manifestazione.

Tutto un complesso di graditi ricordi e di lusinghiere constatazioni. E sopratutto il rto di una certezza che deve essere oggetto di vivo compiacimento per quanti seguono interesse le sorti dell'ippica nazionale; e cioè che l'avvenimento palermitano entra parte delle più degne manifestazioni stabili che siano indette in Italia, e che segna nizio di tutta un'opera feconda di valorizzazione e di realizzazione.

rticolo, dopo avere ampiamente ricordato gli scopi e il programma della «Primavera illiana», così prosegue:

In questo quadro di attuazioni e di propositi bisogna considerare, per ben valutarne concezione, l'organizzazione, i sicuri sviluppi, la nuova iniziativa per cui ha potuto lgersi con tanto successo una manifestazione ippica di così grande interesse. Uno scelto ero del complesso programma, anch'esso rivolto a delle finalità pratiche, che ben si mpagnano alla seduzione degli spettacoli offerti alla moltitudine di Siciliani e di forestieri.

Già l'anno scorso l'Automobile Club di Sicilia volle efficacemente associarsi alla ativa promossa da un Comitato, e diretta a fare svolgere in Palermo un Concorso Ippico. Da moltissimi anni, e specie da quando la Capitale dell'Isola venne privata della presenza di un Reggimento di Cavalleria, Palermo non aveva più conosciuto la bellezza e la signorilità di simili avvenimenti, che pure altra volta sul fiorente campo della Real Favorita avevano dato luogo ad organizzazioni delle più brillanti. In grave disordine era la pista che in quel campo era stata molti anni or sono disegnata, e disadatta per la sua forma allo svolgimento di un vero e proprio Concorso. Pure il Comitato, di cui era gran parte il Marchese Filippo Notarbartolo di Montallegro, volle tentare la non facile impresa, e questa per l'autorevole assistenza prestata dall'A. C. di Sicilia potè avere il suo compimento registrando un risultato dei più lusinghieri.

Venne così in breve tempo riadattata l'antica pista; e creata quella più ristretta da servire per la gran parte delle categorie, dotata degli ostacoli occorrenti. Una cospicua dotazione di premi venne assegnata all'avvenimento, e un'organizzazione completa venne rapidamente apprestata. Cavalieri ed amazzoni, italiani e stranieri, accorsero in buon numero al richiamo, rivelando con la loro abilità le belle doti dei loro cavalli. E il pubblico, benchè piuttosto propenso per sua natura al favore per le gare collettive e di velocità, mostrò di apprezzare il valore dell'avvenimento sportivo, e quasi sempre accorse numeroso a popolare il campo e le tribune, e a prodigare i suoi applausi ai vittoriosi.

Così per quest'anno il risultato della prima attuazione induceva l'Automobile Club di Sicilia a includere il Concorso Ippico nel programma della «Primavera Siciliana» e ad assumere direttamente le cure dell'organizzazione, ad essa assicurando la collaborazione di alcuni elementi tecnici, tra cui autorevole e prezioso il contributo di attività e di esperienza recato dal Generale Lisi Natoli.

MERITATA AFFERMAZIONE

E il successo più vivo ha arriso alla nuova iniziativa: per qualità e per numero di concorrenti; per passione di pubblico e per favore di Enti, per riconosciuta perfezione di preparazione e di svolgimento, per rilievo di risultati sportivi; per l'impressione entusiastica dei concorrenti come di tutte le personalità convenute a Palermo nella brillante occasione,

La Baronessa Nisco su *Fiordiligi*, vincitrice col marito Ten. Barone Nisco del Premio *Mondello*.

La Duchessa di *Morignano* su *All Bay*, vincitrice del G. P. Città di Palermo e della Coppa Amazoni.

Ten. Col. Forquet on *Mount Felix*.

Ten. Col. Forquet on *Igna*.

IL MIGLIOR MARSALA

L'8ª TARGA FLORIO MOTOCICLISTICA

(CIRCUITO DELLE MADONIE - 10 APRILE 1927)

La partecipazione a questa corsa del motociclismo tedesco, partecipazione risoltasi in una netta vittoria, fece sì che la smagliante disputa dell'8ª Targa Florio Motociclistica acquistasse di colpo tutti i titoli per assidersi fra le prove internazionali della motocicletta.

Alla preparazione degli uomini e delle macchine della Germania non rispose in misura uguale la preparazione dei rappresentanti del nostro motociclismo; ma, se venne a mancare l'adesione dei migliori assi nazionali, a difesa dei nostri colori gareggiarono valorosi e coraggiosi centauri siciliani. Così l'episodio sportivo che conferì alla lotta una vivacità rimarchevole, venne costituito dalla corsa superba di Lo Baido che seppe, al secondo giro, tallonare Koeppen.

Il vincitore, una «vedetta» del motociclismo di Germania, affrontò la gara, dopo aver provato una sola volta il Circuito, ed appena arrivato da Berlino dopo un viaggio durato cinque giorni. Una «performance» che avvalora in modo assoluto le alte doti di combattente del prodigioso Koeppen.

Se la classe trionfò, durante lo sviluppo della gara, così devesi dire della macchina, la B. M. W. ottimamente attrezzata per prove severe come il Circuito delle Madonie.

Anche Lo Baido ha palesata la sua classe di campione con una gara ammirevole. Si è visto difatti manovrare opportunamente, lungo i tratti sinuosi, davanti le Tribune, essere insomma un uomo completo, per l'audacia, per la virtuosità e per la calma.

Geisler raccolse pure l'altro alloro per la Germania, vincendo nelle 350, ed a 6 minuti dal vincitore. La sua gara, di una regolarità ammirevole, sin da principio diede chiara l'impressione che il motociclista di Monaco spadroneggiasse nella propria categoria.

E, seguitando, la rivista dei vittoriosi accoglie il bravo Taddei, che, benchè rimasto solo in gara nella sua categoria, diede un'ammirevole prova di padronanza della macchina e di regolarità.

La selezione severa devesi specialmente attribuire alle varie cadute di cui sono stati vittime la maggior parte dei gareggianti. Così fra i più notevoli ritiri vanno rilevati quelli di Henne e Soenius.

Diremo ancora che all'avvenimento motociclistico non mancò un'interessante ed attesissima novità, quella della partenza in linea delle macchine, divise per categoria, così da riuscire bellissimo lo scoppiettante spettacolo delle nove macchine della categoria 500, lanciate simultaneamente per la bella disputa.

La giornata, quantunque non idealmente primaverile, ha segnato anche un interesse ed un successo rimarchevole alla adunata automobilistica Palermo - Tribune Cerda, e la sfilata rombante delle macchine lungo lo stradale che porta al «Villaggio delle tribune» costituì pure un simpatico successo per l'Automobile Club di Sicilia.

Folla notevole, così di uomini che di donne gentilissime, si riversò nelle Tribune vivendo l'interessante prova motociclistica in tutte le sue brillanti fasi.

IL REGOLAMENTO

L'8ª Targa Motociclistica, gara di 2ª categoria, era indetta per esperti ed aspiranti, su macchine divise nelle categorie 250, 350, 500. — Chiusura delle iscrizioni 4 Aprile; tassa L. 100. — Due giri per la categoria 250; tre giri per le altre. — Partenza da fermo a motore spento, a gruppi per categoria. — Rifornimenti liberi su tutto il percorso. Benzina ed olio gratis, per il solo rifornimento alle Tribune. — Tempo massimo: un'ora dopo l'arrivo del primo di categoria.

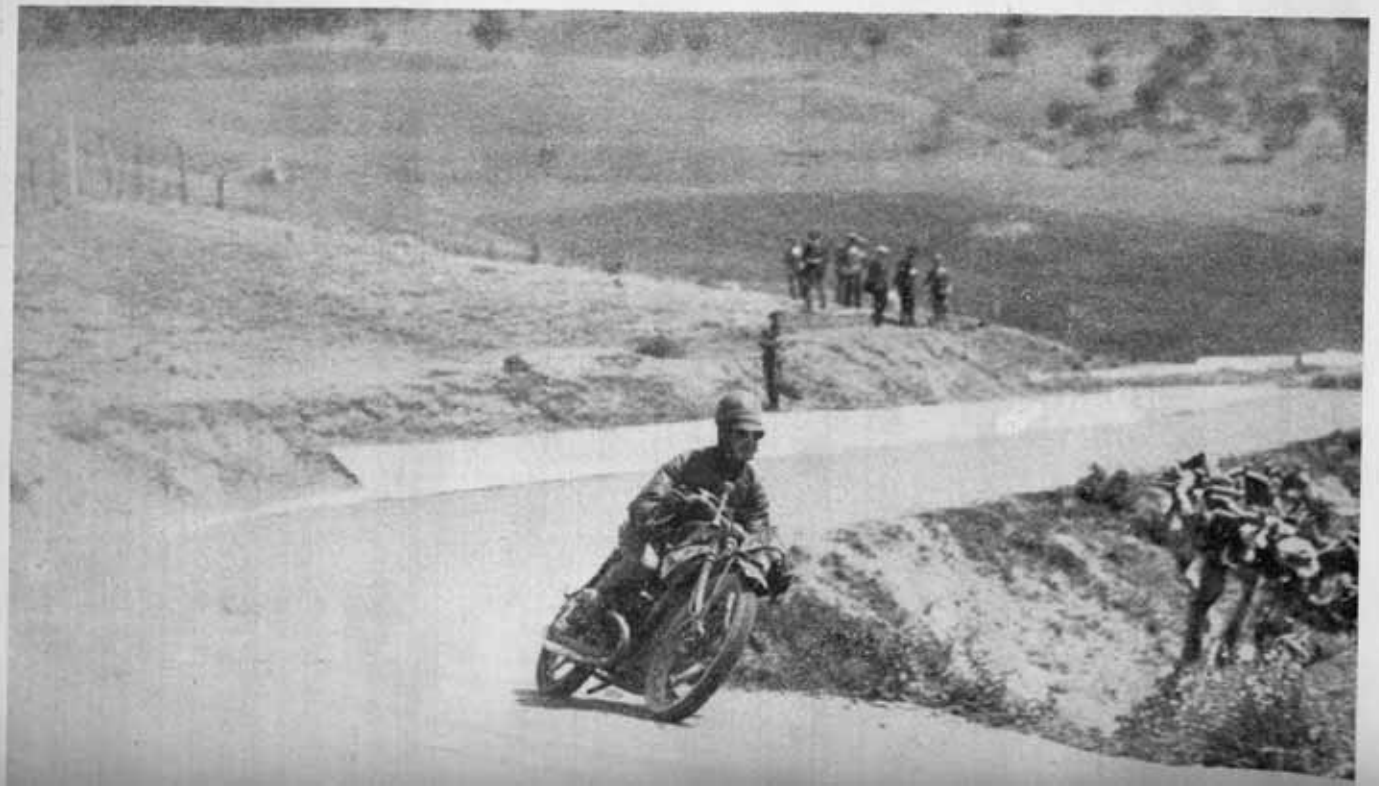
PREMI per ciascuna categoria: L. 1.500 al primo, L. 800 al secondo, L. 500 al terzo. Totale L. 8.400. — Premi speciali vennero inoltre assegnati ai corridori siciliani, e facilitazioni di viaggio e trasporto vennero disposte in favore dei corridori provenienti dal Continente.

8ª TARGA FLORIO MOTOCICLISTICA - 10 Aprile 1927

Gara 2ª Categoria - Esperti e Aspiranti

Categoria	Num. d'ordine	GUIDATORI	MACCHINE	Partenza		Traguardo 1° Giro	Traguardo 2° Giro	Traguardo 3° Giro	TEMPO TOTALE	Classifica generale	Classifica categoria
500	1°	*Henne*	B. M. W.	Ore 11	Ora passaggio Tempo giro Tempo progressivo	12. 39' 40" 4/5 1. 39' 40" 4/5 1. 39' 40" 4/5					
500	2°	*Soenius*	Victoria		Ora passaggio Tempo giro Tempo progressivo						
500	3°	*Koeppen*	B. M. W.		Ora passaggio Tempo giro Tempo progressivo	12. 49' 5" 1. 49' 5" 1. 49' 5"	14. 37' 13" 1. 48' 8" 3. 37' 13"	16. 30' 14" 4/5 1. 53' 1" 4/5 5. 30' 14" 4/5	5. 30' 14" 4/5	1°	1°
500	4°	*Sanseverino*	Norton		Ora passaggio Tempo giro Tempo progressivo	12. 47' 44" 1. 47' 44" 1. 47' 44"					
500	5°	*Argante*	Sarolea		Ora passaggio Tempo giro Tempo progressivo	14. 6' 42" 3/5 3. 6' 42" 3/5 3. 6' 42" 3/5					
500	8°	*Cutrano*	Frera		Ora passaggio Tempo giro Tempo progressivo	13. 1' 46" 2. 1' 46" 2. 1' 46"	14. 57' 46" 2/5 1. 56' 0" 2/5 3. 57' 46" 2/5	17. 24' 7" 2/5 2. 26' 21" 6. 24' 7" 2/5	6. 24' 7" 2/5	1°	3°
500	9°	*Sartarelli*	Guzzi		Ora passaggio Tempo giro Tempo progressivo	12. 49' 7" 1. 49' 7" 1. 49' 7"					
500	10°	*Lo Baido*	Guzzi		Ora passaggio Tempo giro Tempo progressivo	12. 51' 49" 1. 51' 49" 1. 51' 49"	14. 40' 34" 1. 48' 45" 3. 40' 34"	16. 34' 42" 1/5 1. 51' 8" 1/5 5. 34' 42" 1/5	5. 34' 42" 1/5	2°	2°
500	11°	*Quattrocchi*	Sarolea		Ora passaggio Tempo giro Tempo progressivo						
350	14°	*Geisler*	Emag	Ore 11,10	Ora passaggio Tempo giro Tempo progressivo	13. 7' 23" 2/5 1. 57' 23" 2/5 1. 57' 23" 2/5	15. 2' 51" 4/5 1. 55' 28" 2/5 3. 52' 51" 4/5	16. 46' 4" 1. 43' 12" 1/5 5. 36' 4"	5. 36' 4"	3°	1°
350	15°	*Manier*	Frera		Ora passaggio Tempo giro Tempo progressivo	13. 20' 32" 2/5 2. 10' 32" 2/5 2. 10' 32" 2/5	15. 47' 11" 2. 26' 38" 3/5 4. 37' 11"				
350	16°	*Stagno*	Garelli		Ora passaggio Tempo giro Tempo progressivo						
350	21°	*Ragusa*	Garelli		Ora passaggio Tempo giro Tempo progressivo	13. 8' 22" 4/5 1. 58' 22" 4/5 1. 58' 22" 4/5					
250	17°	*Taddei*	Connaught	Ore 11,20	Ora passaggio Tempo giro Tempo progressivo	13. 29' 53" 1/5 2. 9' 53" 1/5 2. 9' 53" 1/5	15. 34' 10" 4/5 2. 4' 17" 4/5 4. 14' 10" 4/5		4. 14' 10" 4/5		1°
250	20°	*Filoramo*	Miss		Ora passaggio Tempo giro Tempo progressivo	14. 16' 24" 2. 56' 24" 2. 56' 24"					

In alto a sinistra: Partenza in gruppo dei concorrenti della 2ª Cat. (fino a 350 cmc. di cilindrata).



In alto a destra: Taddei, vincitore della 1ª Cat. (250 cmc.) — *In basso:* Henne, che ha compiuto il giro più veloce.

In alto: Partenza in gruppo dei concorrenti della 3. Categoria (fino a 500 cmc. di cilindrata).

In basso: a sinistra, Koeppen, vincitore della Categoria 500; *a destra,* Geisler, vincitore della Cat. 350.

Bureaux et Usines: MOLSHEIM (France)

CINZANO
DRY . EXTRA DRY . BRUT

LA XVIII TARGA FLORIO AUTOMOBILISTICA

24 APRILE 1927

Ancora una magnifica giornata di emozioni e di frenetica lotta su questo affascinante Circuito delle Madonie avvolto nella fama di tante memorabili battaglie: su queste asperrime vie, volteggianti per mille curve giù dalla piana prossima al mare fino alle vette delle montagne, ove ogni anno si ripete come un rito maraviglioso la grande corsa suscitatrice di civili emulazioni e di splendidi eroismi.

E scolorano o spariscono tante delle più celebrate prove mondiali; e tante pur notevolissime gare a stento raccolgono qualche marca e una breve schiera di corridori nell'ansia del cimento. Ma questa ormai veneranda istituzione che è la Targa Florio Automobilistica mantiene ogni volta intatto il suo interesse e il suo fascino: offre in ogni disputa il campo più adatto a nuove consacrazioni o ad ambiti battesimi; segna progressi e soste di Case, o ne illumina le apparizioni, saggia virtù di guidatori e rivela o riconsacra i più abili e audaci. E attrae sempre nuovi competitori nel miraggio d'un trofeo che il trascorrere degli anni rende sempre più glorioso, e crea sempre nuovi spasimi d'ansia e di emozioni nella visione di una lotta a cui è già merito sommo l'esser presenti.

Così anche quest'anno. Non l'impreparazione delle Case italiane ad una prova di tanta durezza, non la superiorità della *Bugatti* per un tal genere di corse, affermata con evidenza somma attraverso le vittorie nelle due ultime gare, han potuto diminuire l'interesse della nuova battaglia, animata come ogni altra dal rivelarsi di nuovi elementi di passione e di lotta, avvivata nel suo intero svolgimento, sino agli ultimi arrivi, da un'ansia non interrotta nè attenuata mai.

E un nuovo memorabile successo si è aggiunto alla storia della organizzazione ventennale; e ancora una volta Vincenzo Florio, l'audace creatore e l'animatore vigile e ardente della grandiosa corsa mondiale, ha potuto guardare con giustificato orgoglio alla nuova vittoria sapientemente raggiunta dalla sua capacità.

UOMINI E MACCHINE NELL'ASPRO CIMENTO

Se una constatazione complessiva può sorgere dalla recente disputa della Targa Florio, a parte quanto nei risultati di qualsiasi battaglia motoristica dipende dalla singolare abilità degli uomini e dal vario volgere della sorte la constatazione da farsi è questa: che come due anni or sono, e meglio, ancora dopo la disputa dello scorso anno, si potè giustamente dire che era apparsa sulle Madonie la macchina più adatta a trionfare, senza possibilità di confronto con ogni altra concorrente, quest'anno deve dirsi che è apparsa sulle medesime strade una temibile competitrice nella giovane marca italiana, la « Maserati ».

La *Bugatti* ha vinto anche quest'anno, e ha dimostrato di sapere e di dover vincere. Presentatasi con una formidabile *équipe* di cinque macchine — munite quest'anno di compressore — affidando le sue vetture ad uomini del più alto valore, fra cui tre mirabilmente affermatisi l'anno scorso sullo stesso Circuito delle Madonie, la Casa di Molsheim ha dimostrato nel modo più evidente quanto le sta a cuore la supremazia sulle strade del Circuito Siciliano; mentre tutta una schiera di isolati si serrava nelle due maggiori categorie attorno alle macchine inscritte dalla Casa, testimoniando di quanta fiducia in una prova come questa, sia circondata la marca trionfatrice delle due ultime edizioni della Targa. E la sorte ha potuto eliminare troppo presto dalla competizione due dei concorrenti ufficiali: Cheravel, eliminato a metà del primo

giro, e il valoroso Minoia, il secondo classificato dell'anno scorso, reduce dal recente trionfo nella Coppa delle Mille Miglia ed uno dei meglio quotati alla vittoria; ed ha avversato la marcia di un altro valoroso, quale Dubonnet, anch'egli tra i più degni candidati al primo posto. Restavano in lotta e in prima linea due uomini di classe eccelsa: il fulmineo Materassi, e il tenace Conelli, che hanno portato al nuovo trionfo i colori della marca di Molsheim.

Vittoria, dunque, veramente meritata e degna: per potenza di macchine, rivelatesi ancora una volta le meglio adatte alle infinite asperità del Circuito Siciliano; per sapienza di preparazione; per valentia di uomini adunati a difesa di una fama tenacemente conquistata e accresciuta in cento prove disputate negli ultimi due anni sulle piste come sulle strade di Europa, e che appunto in Sicilia si è cinta dei suoi più splendidi allori. Ma è altrettanto giusta la constatazione sorgente dai risultati della nuova prova: che, cioè, la giovine Marca bolognese si è rivelata quale una competitrice degnissima della Casa vittoriosa; si è imposta all'attenzione di amatori e di competenti come destinata ad un sicuro meraviglioso cammino.

In ciò non fa velo la simpatia verso una Casa discesa coraggiosamente in lotta a difendere il buon nome dell'automobilismo italiano. Sfortunata ma eloquente, la partecipazione della Maserati ha bene il diritto di essere tenuta in così alto pregio per quanto la sorte si sia accanita contro i suoi guidatori; specie contro il Conte Aymo Maggi, affacciatosi all'ultimo giro in una posizione di prim'ordine; e contro lo stesso creatore e animatore della giovine Casa, Alfieri Maserati, che le avversità dell'ultimo giro costrinsero a un notevole ritardo rispetto al tempo dei due primi classificati.

Sfortunato anche Boillot, solo rappresentante di una marca che ha in altri tempi ottenuto sulle Madonie degli indimenticabili successi; egli ha dato ancora una volta alla corsa, con la valentia che gli è propria, tutta la passione particolarissima che in lui desta la lotta su questo Circuito, che da tanti anni gli è consueto e caro. Ma, inceppato nella corsa da difficoltà nei cambi e dal pericoloso scoppio di un pneumatico, ha dovuto, con la sua vecchia fedele Peugeot, contentarsi del quinto posto.

Nella minore categoria ancora una volta la *Salmson* si è imposta in una degna vittoria, e Borzacchini ha mietuto il suo secondo meritatissimo alloro, balzando fin dal principio al primo posto, solo a qualche distanza minacciato dal bravo Fagioli, mentre Zubiaga, su B. N. C., con una corsa lenta ma sicura, ha occupato anche quest'anno il terzo posto.

SUI MARGINI DELLA GARA

Organizzazione mirabile, come sempre: secondo la rinomanza che fin nelle terre più lontane hanno saputo conquistare i dirigenti dell'Automobile Club di Sicilia, capitanati da quell'inarrivabile organizzatore che è Vincenzo Florio. E un'affluenza enorme di folla: migliaia di persone trasportate da ciascuno dei treni speciali in servizio fra Palermo e la piccola stazione di Cerda; ed altre migliaia giunte sulle automobili di continuo sorvolanti sulla bianca strada di Termini, corrente sul verde pendio del San Calogero maestoso e leggero.

Il gaio «Villaggio delle Tribune», creazione veramente unica al mondo, il suggestivo osservatorio della grande prova annuale, ha riboccato anche questa volta di pubblico; e l'elettissima adunata di folla internazionale, sparsa di una soave fioritura di dame, ha assunto l'impronta affascinante di un convegno di suprema primaverile eleganza, nella meravigliosa aureola dell'ampio delizioso paesaggio. E intorno, nelle Tribune popolari e nei gratuiti osservatorii offerti dai prati circostanti, il pittoresco mareggiare di altra folla e il caratteristico distendersi di gruppi familiari.

Numerose personalità del mondo sportivo internazionale assistevano alla grande prova: fra gli altri i rappresentanti degli Automobile Clubs di Francia, di Germania, d'Austria, della Cecoslovacchia. Il Reale Automobile Club d'Italia era rappresentato da numerosi esponenti; primo fra tutti S. E. il Senatore Crespi, a cui il Comm. Vincenzo Florio, nella sua qualità di Presidente della C.S. del RACI, aveva offerto la funzione di Delegato dell'Ente, e il Gr. Uff. Mercanti, Vice Presidente della Commissione Sportiva; il Conte On. Gallenga, Vice Presidente del R. A. C. I. e Presidente dell'A. C. di Roma; i Componenti della Commissione Sportiva Cav. Vecchioni, Duca Avati, Comm. Vinci, il Segretario dell'A. C. di Brescia Cav. Castagneto. Un complesso di illustri personalità, che ha consentito a Vincenzo Florio e all'A. C. di Sicilia di rendere ancora meglio nota la perfezione raggiunta dall'annuale organizzazione.

LE CLASSIFICHE E I PREMI

1. Emilio Materassi su *Bugatti*, che ha coperto i 540 Km. in 7,35'55"2/5 e ha battuto il récord del giro;

2. Conelli Caberto su *Bugatti*, in 7,39'06", primo classificato nella seconda classe, e primo fra i concorrenti partecipanti per la prima volta alla disputa della Targa;

3. Maserati Alfieri su *Maserati*, in 8,01'36", secondo della terza classe;

4. Boillot André, su *Peugeot*, in 8,27'35", terzo classificato della terza classe;

5. Palacio Joaquin su *Bugatti*, in 8,33'52", primo degli isolati, quarto della terza classe;

6. Dubonnet André, su *Bugatti*, in 8,37'59", quinto della terza classe

Fuori tempo massimo:

Eckert su *Bugatti*, in 9,15';

Marano su *Fiat*, in 9,37'41".

CLASSIFICA DELLA CLASSE 1100

1. Borzacchini Baconin su *Salmson*, che ha compiuto i 324 Km. del percorso in 4,59'3";

2. Fagioli Luigi su *Salmson*, in 5,3'63"3/5;

3. Zubiaga su *B. N. C.*, in 6,12'58".

Fra i trofei messi in pallio ad accrescere la splendida dotazione della gara, vanno ricordati:

Coppa dei Paesi Latini: vinta, pur senza aver partecipato alla Targa, da Meo Costantini, in base alle classifiche nel complesso delle quattro prove: Gran Premi di Francia, di Spagna e d'Italia e Targa Florio.

Coppa Villa Igiea: vinta da Materassi per avere compiuto più velocemente il 1° giro;

Coppa Città di Termini e *Coppa Ferrario:* vinta da Materassi per aver segnato il giro più veloce;

Coppa D'Amico: vinta da Conelli, per il minore scarto di tempi fra l'uno e l'altro giro;

Coppa Tagliavia: (Challenge): vinta per la seconda volta da Borzacchini, per aver fatto il miglior tempo su macchina non superiore ai 1100 cmc. di cilindrata.

Coppa Biglia: (Challenge perpetua): vinta dalla Casa Bugatti, per avere avuto l'équipe di tre vetture meglio classificata.

(Dalla Rivista "*A. C. I.*" del maggio 1927)

IL REGOLAMENTO

La 18ª Targa Florio, su cinque giri del Piccolo Circuito delle Madonie, era indetta per macchine da corsa a 2 posti, consentendosi però che il conduttore fosse solo a bordo, purchè al posto del meccanico fosse collocato un peso di kg. 70.

Le iscrizioni si chiudevano alla mezzanotte del 31 Marzo a tassa semplice, e alla mezzanotte del 18 Aprile a tassa doppia. Tassa semplice di iscrizione L. 1.000. — Era consentito il cambio di conducenti e meccanici durante la corsa, ma soltanto alla fine di un giro, e alla presenza di un Commissario, purchè con conducenti e meccanici designati preventivamente. – Rifornimento libero su tutto il percorso. – Box a pagamento presso le Tribune.

Le vetture erano divise in tre classi, rispettivamente fino a 1100, 1500 ed oltre 1500 cmc. Ordine di partenza: 2ª, 3ª e 1ª classe — Prima partenza alle ore 8. — Tempo massimo di nove ore per la 2ª e 3ª classe, e di sette per la 1ª classe, per la quale il percorso era limitato a tre giri.

PREMI. — Al 1° assoluto L. 100.000, Targa Florio 1927 e medaglie d'oro di S. M il Re e dell'A. C. di Sicilia; al 2° L. 20.000 e medaglia d'oro piccola; al 3° L. 10.000 e medaglia d'argento; Per corridori isolati L. 30.000 e medaglia d'oro; L. 20.000 e medaglia d'oro piccola; L. 10.000 e medaglia d'argento. — Premi per la 2ª e per la 3ª classe: L. 20.000 e riproduzione in bronzo della Targa; L. 10.000 e medaglia d'oro. — Premi per la 1ª classe: L. 25.000 e riproduzione in bronzo della Targa; L. 10.000 e medaglia d'oro; L. 5.000 e medaglia d'argento. — Al 1° classificato fra i concorrenti partecipanti per la prima volta alla corsa: L. 10.000 e medaglia d'oro piccola. Totale premi in denaro L. 300.000.

Nel premio del 1° assoluto s'intendeva compreso il primo premio di classe. In esso s'intendeva anche compreso il primo premio degli isolati, se il vincitore assoluto fosse un isolato.

Erano inoltre in competizione le Coppe: *Villa Igiea* (per il miglior tempo del primo giro); *A. C. di Sicilia* (per il miglior tempo nei primi due giri); *Commercio* (per il miglior tempo dei primi due giri); *Città di Termini* (per il giro più veloce); *D'Amico* (per il minore scarto di tempo fra giro e giro); *Ferrario* (challenge da attribuirsi definitivamente al concorrente che avrà compiuto per tre volte consecutive il giro più veloce); *James Tagliavia* (per il guidatore di macchina non superiore ai 1100 meglio classificato in tre corse anche non consecutive); *Biglia* (challenge permanente, rimessa in competizione dalla Casa Bugatti che l'aveva vinta nel 1926, per essere assegnata ogni anno alla Casa avente l'équipe di tre vetture meglio classificate); 3° *Coppa dei Paesi Latini* (da assegnarsi a somma di punti fra i concorrenti ai Gran Premi di Francia, di Spagna e d'Italia e alla Targa Florio).