

VOL. 9° - 1929-1930 (VII-VIII)

# RAPIDITAS



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

# LA 20ª TARGA FLORIO AUTOMOBILISTICA

(5 GIRI DEL PICCOLO CIRCUITO DELLE MADONIE: 5 MAGGIO 1929-VII)

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 in-

cidente alle gomme proprio nell'ultimo tratto e con lo sterzo che male rispondeva alla sua volontà, è stato costretto ad impiegare 1.30'27"; 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. Nè possiamo credere che ordini di corsa impartiti dalla Casa abbiano rallentato la marcia dell'anziano corridore, poichè 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 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 è stato 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 nè il valore dell'uomo nè quello della macchina.

Sorte veramente ingiusta questa di Borzacchini e di Maserati. Lavori e sacrifici di ogni sorta, fatti per approntare una macchina degna, sono sempre stati frustrati 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. È 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 precisa e completa, del tutto degna della tradizione della classica gara automobilistica siciliana e del suo circuito di cui il comm. Florio può andare superbo.

## SUL CIRCUITO DELLE MADONIE

Sin dall'alba, luminosa e rumorosa, i treni speciali sono giunti a Cerda affollati in modo inverosimile; ogni stazione, grande o piccola, lungo il percorso da Palermo alle tribune del circuito delle Madonie presso Cerda, rappresentava un nuovo punto d'assalto per i convogli. Ma forse era ancora da preferirsi un'ora e mezza di ferrovia, pigiati negli scompartimenti come le acciughe, che quarantasette chilometri in automobile sulla strada invasa da una teoria interminabile di macchine intente a superarsi nella polvere tanto fitta da togliere la visione del mare che mormorava vicino.

A Termini Imerese, quartiere generale dei corridori, a circa dieci chilometri dal traguardo, pochi hanno dormito. Breve, agitato riposo per i piloti; veglia affannosa per i meccanici; festa chiassosa, piena di canti e di fascini, per gli appassionati che hanno cominciato nella notte stellata la marcia d'avvicinamento all'altopiano, dove campeggiano gli impianti stabili del circuito sugli sfondi incantevoli del mare e del cielo.

Le macchine dei concorrenti piombano per tempo ai *boxes* per gli ultimi febbrili preparativi, poi qualche minuto prima delle otto si allineano al tra-

guardo, ornato da pittoresche ghirlande di aranci. Campari, che apre la schiera, è festeggiatissimo. La sua vettura, come quelle dei suoi compagni di squadra, è grigia; oggi non si è voluto concedere la solita *toilette* rossa. Presso il traguardo sventolano i gagliardetti degli Automobile Clubs, convenuti per onorare Florio, creatore della gara per la Targa che oggi si corre per la ventesima volta.

## 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 cmc.

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 1.34'7". Divo con 1.26'15" ha superato Campari, ma non è ancora primo, poichè Borzacchini, nel suo

fulmineo passaggio, offre una graditissima 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 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 colano per una guardatina al motore, un altro colma il serbatoio di carburante, un altro ancora porge acqua al motore assetato. Campari si rificilla 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 4.20'6": 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 4.33'11"; Conelli (che sembra in ripresa) 4.34'43"; Lepori 4.49'26"; Ruggeri 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 dei 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 Brilli 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 5.47'16", 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.

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 pub-

blico 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 Brilli 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

(Dal "Corriere della Sera",).



## L'ASSEGNAZIONE DEI PREMI

Divo su *Bugatti*, 1. assoluto, vince: Lire 100.000, la Targa Florio 1929, la medaglia d'oro di S. M. il Re, la medaglia d'oro della Commissione Sportiva del Reale Automobile Club d'Italia, la medaglia d'oro dell'Automobile Club di Sicilia.

Vince ancora la Coppa D'Amico, per aver compiuto i cinque giri col minore scarto di tempi fra l'uno e l'altro giro.

Minoia, su *Bugatti*, 2. assoluto vince L. 40.000, e la riproduzione in bronzo della Targa. Egli vince ancora: la Coppa Villa Igiea, per aver compiuto il primo giro nel minor tempo; la Coppa A. C. di Sicilia, per avere impiegato il minor tempo a compiere i primi due giri; la Coppa Città di Termini, per avere compiuto il giro più veloce, e per la stessa ragione gli viene assegnata per quest'anno la Coppa Ferrario. A lui spetta, inoltre, la Coppa del Commercio, per avere impiegato il minor tempo a compiere i primi tre giri.

Brilli Peri, su *Alfa Romeo*, 3. classificato, vince Lire 30.000, e la riproduzione in bronzo della Targa.

Campari, su *Alfa Romeo*, 4. classificato, vince; Lire 20.000, e medaglia d'oro.

La Casa Bugatti vince definitivamente la Coppa Florio, per averla guadagnata in tre dispute da quando venne rimessa in competizione dopo la vittoria della *Peugeot*. Essa ha vinto inoltre per quest'anno: la Coppa del « Journal », quale Marca della vettura meglio classificata; e la Coppa Biglia, per l'équipe meglio classificata.

Il Concorso Prognostici, per il quale era offerta in premio una vettura Fiat, venne vinta dal Signor Piero Berna, che aveva indicato per il vincitore il tempo di ore 7.15'40", e cioè con un solo secondo di differenza rispetto al tempo effettivamente ottenuto.

## IL REGOLAMENTO

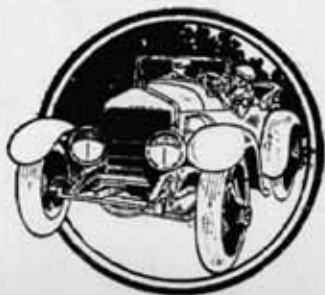
La « 20. Targa Florio Automobilistica e 12. Coppa Florio », manifestazione internazionale per macchine da Corsa, valida per la classifica del Campionato Italiano di Velocità, era indetta su cinque giri del Piccolo Circuito delle Madonie per macchine di cilindrata superiore a 1100 cmc., e su tre giri per le macchine di cilindrata inferiore.

Sorteggio il 2 Maggio presso l'A. C. S. Verifiche alle ore 10 del 4 Maggio a Termini. Partenze da fermo, con motore avviato, con inizio alle ore 8, a cominciare dalle vetture di oltre 1100. Ammesso il cambio di conducenti alla fine di un giro.

Tempo massimo: ore 8,30 per la classe di oltre 1100; ore 6 per le vetture di cilindrata inferiore.

Premi in denaro: Lire 100.000 al primo; 40.000; 20.000; 20.000; 10.000; 10.000; 8.000; 8.000; 7.000; 7.000. Per la classe 1100: Lire 5.000; 3.000; 2.000. Totale premi in denaro, Lire 250.000.

Targa, riproduzioni e medaglie, da assegnarsi ai Conducenti. Medaglie d'argento ai meccanici; d'oro a quello della vettura prima classificata.



# 20ª TARGA FLORIO AUTOMOBILISTICA

## LE POSIZIONI DEI CORRIDORI ALLA FINE DI CIASCUN GIRO

ORDINE DELLE PARTENZE		DOPO IL 1° GIRO		DOPO IL 2° GIRO		DOPO IL 3° GIRO		DOPO IL 4° GIRO		DOPO IL 5° GIRO	
2. Campari	<i>Alfa Romeo</i>	1. Minoia	1. 25' 17"	1. Minoia	2. 50' 51"	1. Minoia	4. 19' 22"	1. Divo	5. 46' 37"	1. Divo	7. 15' 41"
4. Foresti	<i>Bugatti</i>	2. Borzacchini	1. 25' 21"	2. Divo	2. 52' 26"	2. Divo	4. 20' 6"	2. Minoia	5. 47' 16"	2. Minoia	7. 17' 43"
10. Divo	<i>Bugatti</i>	3. Brillì Peri	1. 25' 45"	3. Borzacchini	2. 52' 48"	3. Brillì Peri	4. 24' 17"	3. Brillì Peri	5. 54' 5"	3. Brillì Peri	7. 23' 52"
16. Borzacchini	<i>Maserati</i>	4. Divo	1. 26' 15"	4. Brillì Peri	2. 53' 21"	4. Borzacchini	4. 29' 54"	4. Borzacchini	5. 58' 10"	4. Campari	7. 34' 45"
18. Maserati E.	<i>Maserati</i>	5. Varzi	1. 27' 59"	5. Campari	2. 56. 42"	5. Campari	4. 30' 50"	5. Campari	6. 2' 24"	NON CLASSIFICATI	
20. Brillì Peri	<i>Alfa Romeo</i>	6. Campari	1. 28' 5"	6. Lepori	2. 57' 10"	6. Varzi	4. 33' 1"	6. Bittmam	6. 51' 25"	Bittmann	8. 23' 42"
22. Wagner	<i>Bugatti</i>	7. Lepori	1. 28' 21"	7. Varzi	2. 59' 45"	7. Conelli	4. 34' 43"	7. Foresti	7. 25' 25"	Foresti	9. 13' 27"
24. Lepori	<i>Bugatti</i>	8. Wagner	1. 30' 36"	8. Conelli	3. 5' 25"	8. Lepori	4. 49' 25"	RITIRATI		RITIRATI	
26. Tranchina	<i>Alfa Romeo</i>	9. Conelli	1. 32' 37"	9. Foresti	3. 8' 56"	9. Ruggeri	5. 12' 50"	Lepori	RITIRATI		Borzacchini
30. Varzi	<i>Alfa Romeo</i>	10. Foresti	1. 34' 7"	10. Bittmam	3. 25' 8"	10. Bittmam	5. 15' 31"	Varzi	RITIRATI		
32. Candrilli	<i>Bugatti</i>	11. Biondetti	1. 38' 14"	11. Ruggeri	3. 26' 45"	11. Foresti	5. 47' 5"	Ruggeri	RITIRATI		
34. Ruggeri	<i>Maserati</i>	12. Bittmam	1. 38' 59"	RITIRATI				Conelli	RITIRATI		
36. Minoia	<i>Bugatti</i>	13. Ruggeri	1. 40' 21"	RITIRATI				RITIRATI			
38. Bittmam	<i>Bugatti</i>	14. Tranchina	1. 44' 44"	RITIRATI				RITIRATI			
40. Conelli	<i>Bugatti</i>	15. Jacono	1. 50' 9"	RITIRATI				RITIRATI			
46. Palmeri	<i>Fiat</i>	16. Palmeri	2. 0' 12"	RITIRATI				RITIRATI			
48. Jacono	<i>Fiat</i>	17. Candrilli	2. 5' 51"	RITIRATI				RITIRATI			
52. Fagioli L.	<i>Salmson</i>	RITIRATI		RITIRATI				RITIRATI			
56. Biondetti	<i>Salmson</i>	RITIRATI		RITIRATI				RITIRATI			
		Maserati		Wagner				RITIRATI			
		Fagioli		Tranchina				RITIRATI			
				Candrilli				RITIRATI			
				Palmeri				RITIRATI			
				Jacono				RITIRATI			
				Biondetti				RITIRATI			

# Tempo impiegato dai vincitori nelle dodici gare per la

## “ COPPA FLORIO „

( 1905 - 1907 - 1908 - 1914 - 1921 - 1922 - 1924 - 1925 - 1926 - 1927 - 1928 - 1929 )

ANNO	PERCORSO	CLASSIFICA	GUIDATORI	VETTURE	TEMPO IMPIEGATO	MEDIA ORARIA
<b>1905</b>	Circuito di Brescia Km. 504	<b>1</b>	<i>Raggio</i>	Itala	4. 46' 47"	106,000
		<b>2</b>	<i>Dugay</i>	De Dietrich		
		<b>3</b>	<i>Lancia</i>	Fiat		
<b>1907</b>	Circuito di Brescia Km. 487	<b>1</b>	<i>Minoia</i>	Isotta Fraschini	4. 39' 53"	104,507
		<b>2</b>	<i>Hemery</i>	Benz		
		<b>3</b>	<i>Henriot</i>	Benz		
<b>1908</b>	Circuito di Bologna Km. 528	<b>1</b>	<i>Nazzaro Felice</i>	Fiat	4 25' 21"	119,439
		<b>2</b>	<i>Trucco</i>	De Dietrich		
		<b>3</b>	<i>Cugno</i>	Itala		
<b>1914</b> 31 Maggio	Circuito delle Madonie Km. 446,469 - 3 Giri	<b>1</b>	<i>Nazzaro Felice</i>	Nazzaro	8. 11' 22" <sup>2</sup> / <sub>5</sub>	54,517
		<b>2</b>	<i>Ceirano Ernesto</i>	Scat	8. 15' 57" <sup>3</sup> / <sub>5</sub>	54,013
		<b>3</b>	<i>Franchini</i>	Alfa	8. 25' 19" <sup>4</sup> / <sub>5</sub>	53,012
<b>1921</b> 4 Settembre	Circuito di Brescia Km. 519	<b>1</b>	<i>Goux</i>	Ballot	3. 35' 9"	144,737
		<b>2</b>	<i>Chassagne</i>	Ballot	3. 40' 52"	140,914
		<b>3</b>	<i>Wagner</i>	Fiat	3. 45' 33"	138,060
<b>1922</b> 19 Novembre	Piccolo Circuito delle Madonie Km. 432 - 4 Giri	<b>1</b>	<i>Boillot André</i>	Peugeot	7. 9' 7" <sup>2</sup> / <sub>5</sub>	60,419
		<b>2</b>	<i>Seegrave H. O. D.</i>	Sunbeam	8. 15' 7"	52,351
		<b>3</b>	<i>Becquet</i>	Peugeot	8. 17' 2"	52,149
<b>1924</b> 27 Aprile	Piccolo Circuito delle Madonie Km. 540 - 5 Giri	<b>1</b>	<i>Werner Christian</i>	Mercedes	8. 17' 13"	65,162
		<b>2</b>	<i>Masetti Conte Giulio</i>	Alfa Romeo	8. 26' 3" <sup>3</sup> / <sub>5</sub>	64,025
		<b>3</b>	<i>Campari Giuseppe</i>	Alfa Romeo	8. 29' 21"	63,610
<b>1925</b> 3 Maggio	Piccolo Circuito delle Madonie Km. 532 - 4 Giri	<b>1</b>	<i>Boillot André</i>	Peugeot	6. 4' 25" <sup>1</sup> / <sub>5</sub>	71,126
		<b>2</b>	<i>Wagner Louis</i>	Peugeot	6. 6' 51"	70,655
<b>1926</b> 25 Aprile	Piccolo Circuito delle Madonie Km. 540 - 5 Giri	<b>1</b>	<i>Costantini Meo</i>	Bugatti	7. 20' 45"	73,511
		<b>2</b>	<i>Minoia Ferdinando</i>	Bugatti	7. 30' 49"	71,655
		<b>3</b>	<i>Goux</i>	Bugatti	7. 35' 56" <sup>2</sup> / <sub>5</sub>	71,046
<b>1927</b> 17 Luglio	Circuit de Saint-Brieuc (France) Km. 402,204 - 30 Giri	<b>1</b>	<i>Laly</i>	Aries	4. 16' 20" <sup>2</sup> / <sub>5</sub>	94,144
<b>1928</b> 6 Maggio	Piccolo Circuito delle Madonie Km. 540 - 5 Giri	<b>1</b>	<i>Divo Albert</i>	Bugatti	7. 20' 56" <sup>3</sup> / <sub>5</sub>	73,476
		<b>2</b>	<i>Campari Giuseppe</i>	Alfa Romeo	7. 22' 33" <sup>3</sup> / <sub>5</sub>	73,206
		<b>3</b>	<i>Conelli Roberto</i>	Bugatti	7. 22' 50"	73 152
<b>1929</b> 5 Maggio	Piccolo Circuito delle Madonie Km. 540 - 5 Giri	<b>1</b>	<i>Divo Albert</i>	Bugatti	7. 15' 41"	74,375
		<b>2</b>	<i>Minoia Ferdinando</i>	Bugatti	7. 17' 43" <sup>4</sup> / <sub>5</sub>	74,018
		<b>3</b>	<i>Brilli Peri Gastone</i>	Alfa Romeo	7. 23' 52" <sup>2</sup> / <sub>5</sub>	72,963

La «Coppa Florio» venne istituita come Challenge da disputarsi in sette prove, ed eventualmente anche in una ottava, da svolgersi quest'ultima tra le Case che nelle precedenti avessero riportato un egual numero di vittorie.

Rimessa in competizione con alto senso sportivo dalla Casa Peugeot, che l'aveva vinta definitivamente nel 1925, essa veniva quindi disputata altre quattro volte, finchè era definitivamente attribuita nel 1929 alla Casa Bugatti.



Con  
**BOSCH**



**sempre  
si vince!**

Nell'aria:

- ECKENER** - Transvolata oceanica ed altri voli mondiali  
**MORZIK** - Giro aereo d'Europa  
**GRONAU** - Giro aereo d'America

In terra:

- VARZI** - Targa Florio  
**NUVOLARI** - Coppa delle Mille Miglia  
**ARCANGELI** - Gran Premio Reale di Roma

## I RECORDS MONDIALI

vengono stabiliti con l'accensione, l'illuminazione e gli apparecchi di segnalazione

**BOSCH**

*La rete del "SERVIZI BOSCH", avvolge il globo terracqueo*

**SOCIETÀ ANONIMA** PER IL COMMERCIO DEI MATERIALI **BOSCH**

Sede in MILANO (126) - Via LONDONDIO N. 2

FILIALI ROMA (127) - VIA NOVARA, 8-14 - TORINO (128) - VIA A. VESPUCCI, 22-24

# DANESI

PREMIATO STABILIMENTO

DI

ARTI FOTOMECCANICHE

FOTOTIPIA - FOTOCALCOGRAFIA

TRICROMIA

Clichés in zinco ed in rame per  
illustrazioni - Immagini religiose

Diplomi - Cartoline

**ROMA (10)**

5, VIA G. D. ROMAGNOLI

Telefono interprovinciale 21-748

# ERMES

MUTUA ASSICURATRICE FRA PROPRIETARI ED ESERCENTI AUTOMOBILI

SEDE IN GENOVA VIA ROMA 9

92

**ASSICURATRICE UFFICIALE DEL REALE AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA**

L'«**ERMES**», SORTA PER INIZIATIVA DELLE PIÙ SPICCATE PERSONALITÀ DEL MONDO AUTOMOBILISTICO ITALIANO ASSICURA I PROPRI SOCI CONTRO TUTTI I RISCHI DIPENDENTI DALL'USO DELL'AUTOMOBILE, AUTOSCAFO, MOTOCICLETTE E AEROPLANO A TARIFFE MITISSIME E CON POLIZZA UNICA ANNUALE, VALEVOLE PER TUTTA EUROPA - POLIZZA SPECIALE PER LE CORSE AUTOMOBILISTICHE

PRATICA AI SOCI DEL R. A. C. I. SENSIBILI SCONTI E CAUZIONA AGLI STESSI CON SPECIALE POLIZZA, I° TRITTICI DOGANALI, ED I° CARNETS DE PASSAGE EN DOUANE.

## CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE

PRESIDENTE - Marchese Cesare PAOLO ALERAME SPINOLA - Genova

VICE-PRESIDENTE - Marchese CAMILLO MELI LUPI DI SORAGNA - Milano

AMMINISTRATORE DELEGATO - Grand'Uff. EMILIO BORGINO - Genova

SEGRETARIO GENERALE - Grand'Uff. ATTILIO CAPRIE

CONSIGLIERI - Principe EMILIO BARRIANO DI BELGHIOSO IPESTE - Milano

Conte GUSTAVO BSCABETTI DI RUFFIA - Torino

Marchese VITTORIO DALLA ROSA - Milano

Conte GIUSEPPE FEDERICI Bar. di ARBOLIA - Presidente del R. Automobile Club d'Italia

Col. VINCENZO FLORE - Presidente dell'Automobile Club di Sicilia - Palermo

Sen. GALENDA STUART Conte Don. ROMEO - Presidente dell'Automobile Club di Roma

Conte. Avv. CESARE GOBA GATTI - Dott. dell'Uff. di Consul. legale dell'A. C. d'Italia - Torino

Marchese LORENZO GINORI LISCI - Firenze

Conte GIANROBERTO GULINELLI - Presidente dell'Automobile Club di Firenze

Conte Os. GASTONE DI MIRAFIORI - Torino

Maggiore ANGELO PALLOCCO - Roma

Conte. Ing. GIAN CARLO STUCKY - Firenze

MICHELE VANNUCCI DI GALLIDORO Barone del COMBO - Palermo

Marchese SALVATORE PES DI VILLAFRANCA E D'AZEGLIO - Roma

SINDACI EFFETTIVI - Marchese DOMENICO CATTANEO DI BELFORTE

Col. ENRICO DRAGO

AGENTE IN PALERMO: **GANDOLFO NICODEMO - VIA LIBERTÀ**



**SHELL**

**BENZINA & MOTOR OILS**

SOCIETÀ "NAFTA", GENOVA



La 20ª Targa Florio — Preparativi per le partenze.



Il Cav. Giuseppe Campari, su *Alfa Romeo*, 4° classificato, in ore 7.34'45".

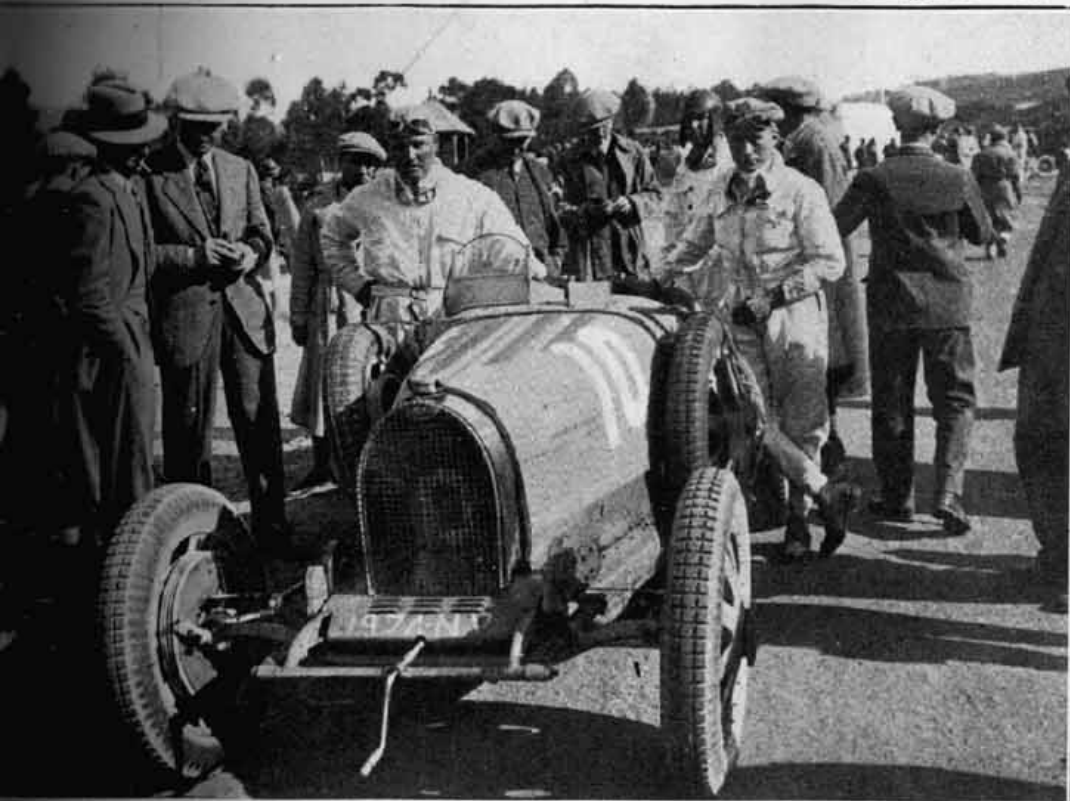


In alto, a sinistra: in vicinanza del Bivio Donnallegge.

In alto, a destra: momento. — In basso: dopo l'arrivo.



Giulio Foresti, su *Bugatti* (f. t. m.), in corsa nella discesa di Polizzi e presso le Tribune.



Divo Albert, su *Bugatti*, vincitore, per la seconda volta, della Targa Florio: in 7.15'41".



Divo al termine del 1° giro.



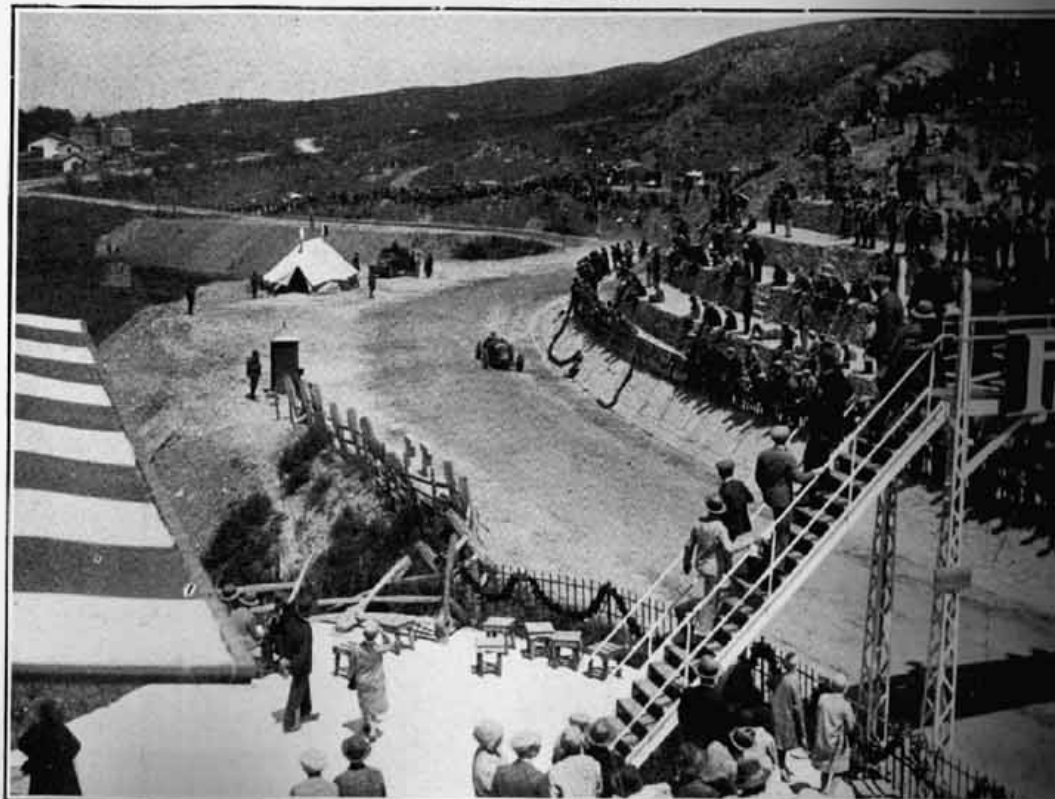
Nella discesa fra Polizzi e Collesano.



Divo, dopo l'arrivo vittorioso. — A destra: Vincenzo Florio, Meo Costantini e la Signora Junek si congratulano col valoroso guidatore.



Borzacchini Baconia, su *Maserati*, costretto a ritirarsi pochi chilometri prima del traguardo finale, dopo una corsa brillantemente sostenuta nelle primissime posizioni.



Maserati Ernesto, su *Maserati*, costretto ad abbandonare durante il primo giro.





Il Conte Gastone Brilli Peri, su *Alfa Romeo*, 3° classificato, in ore 7.23'52"  $\frac{2}{3}$ .



Alla memoria del valentissimo Campione, tragicamente spentosi nel 1930, durante le prove per il Gran Premio Tripoli, l'A. C. di Sicilia rivolge un commosso reverente omaggio.



Louis Wagner, su *Bugatti*, costretto a ritirarsi durante il 2° giro.  
In corsa dopo Polizzi.



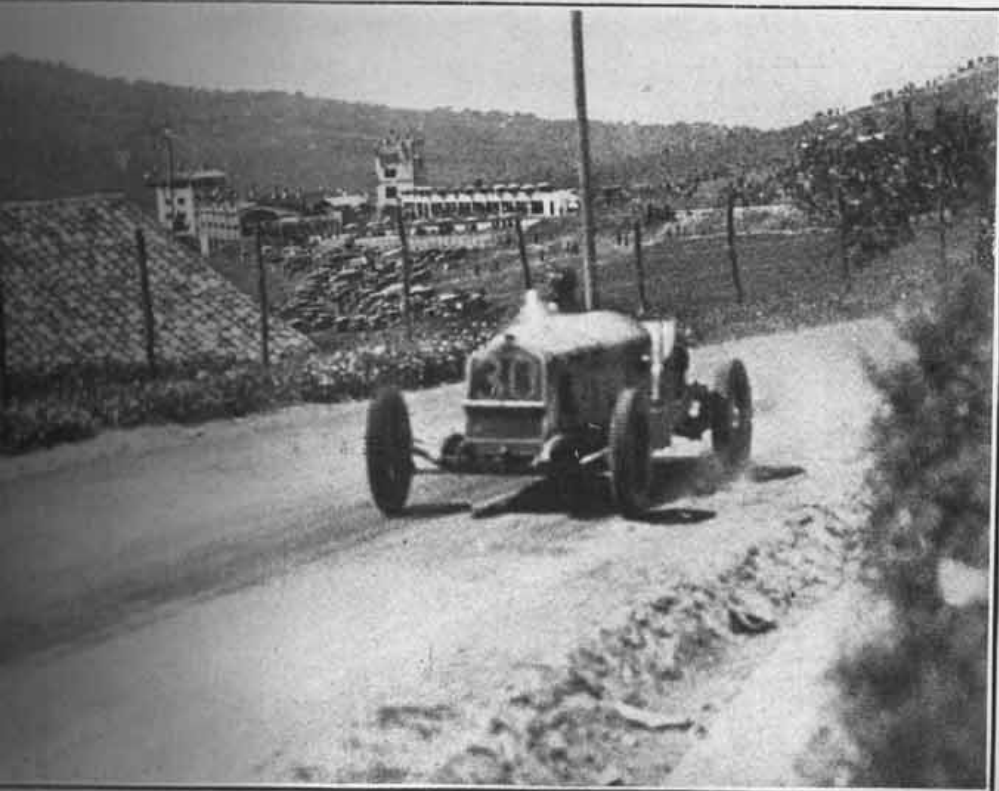
Mario Lepori, su *Bugatti*, ritiratosi alla fine del 3° giro.



Lepori durante un rifornimento.



Giuseppe Tranchina, su *Alfa Romeo*, ritiratosi durante il 2° giro.



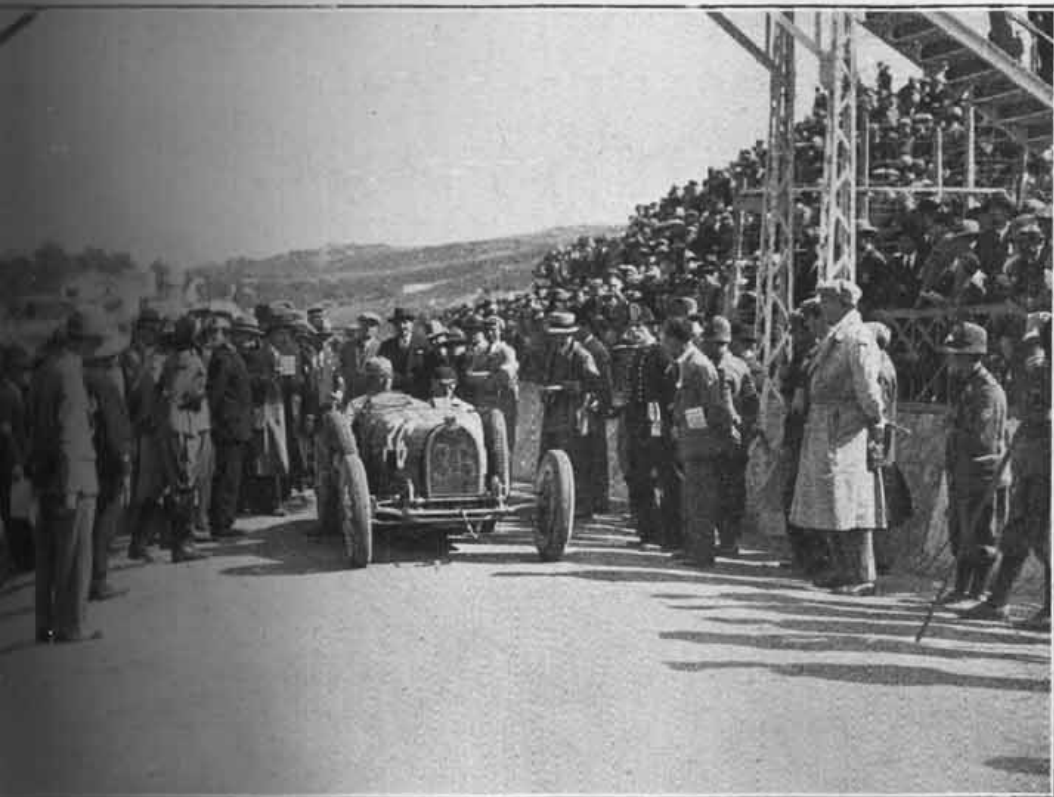
Achille Varzi, su *Alfa Romeo*, costretto ad abbandonare al termine del 3° giro. — In corsa poco oltre le Tribune e presso Scillato.



Saverio Caudrilli, su *Bugatti*, ritiratosi al 4° giro.



Amedeo Ruggeri, su *Maserati*, ritiratosi al 3° giro.



Il Cav. Ferdinando Minoia, su *Bugatti*, in testa durante i primi tre giri, 2° classificato, in ore 7.17'43"  $\frac{1}{2}$ .





Minoia, durante un rifornimento nel recinto della Bugatti presso Polizzi, e all'arrivo dopo la brillantissima corsa.



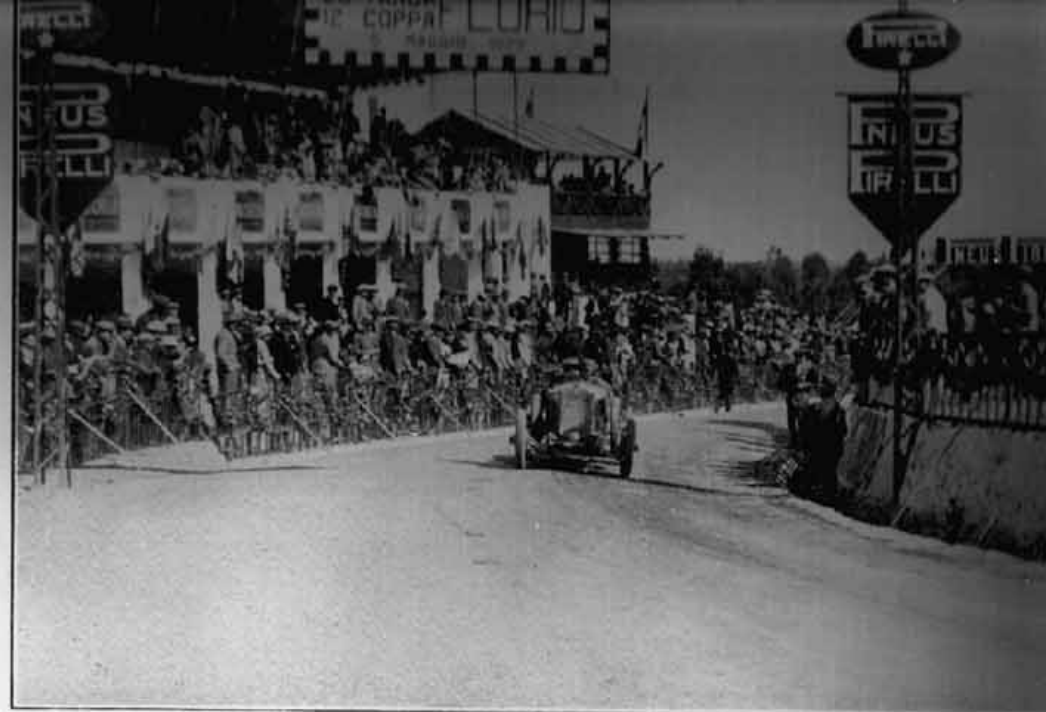
Il gentleman cecoslovacco Bittmann, su Bugatti (non classificato per sostituzione irregolare dopo il 3° giro).



Caberto Conelli, su *Bugatti*, costretto a ritirarsi al termine del 4° giro.



Conelli presso il Bivio Domalegge e nelle "scale", di Polizzi.



Palmeri, su *Fiat*, e Jacono Caruso, su *Fiat*, ritirati al termine del 1° giro.



Fagioli Luigi, su *Salmson*, ritirati poco dopo la partenza.

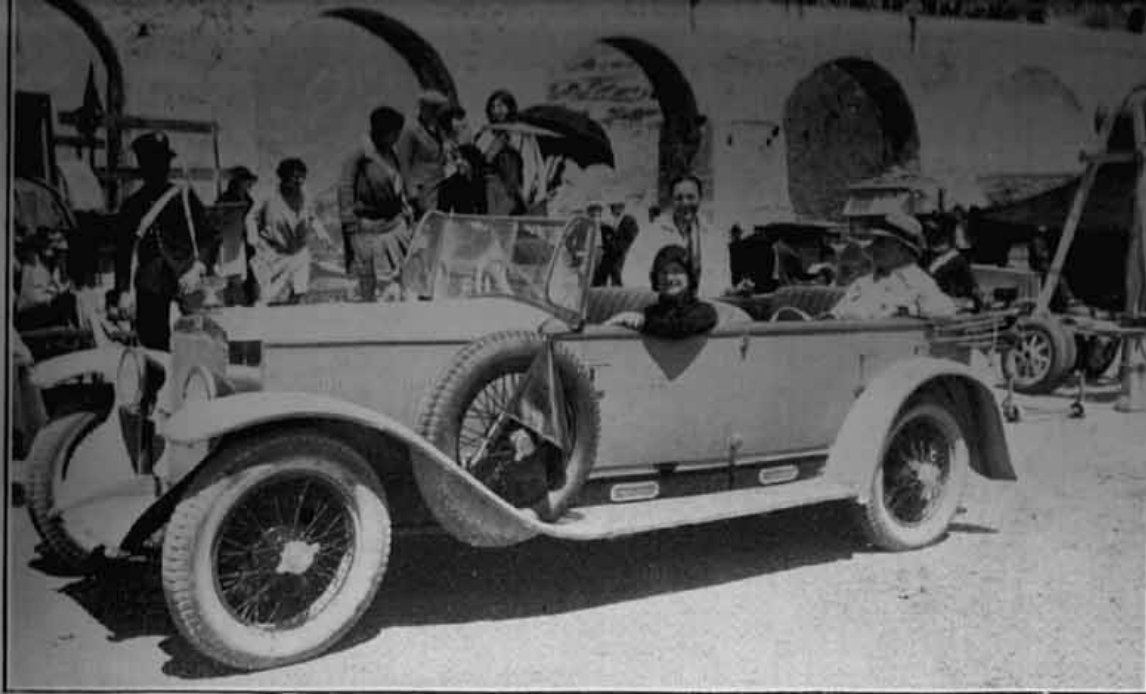


Biondetti, su *Salmson*, ritirati dopo il 1° giro.



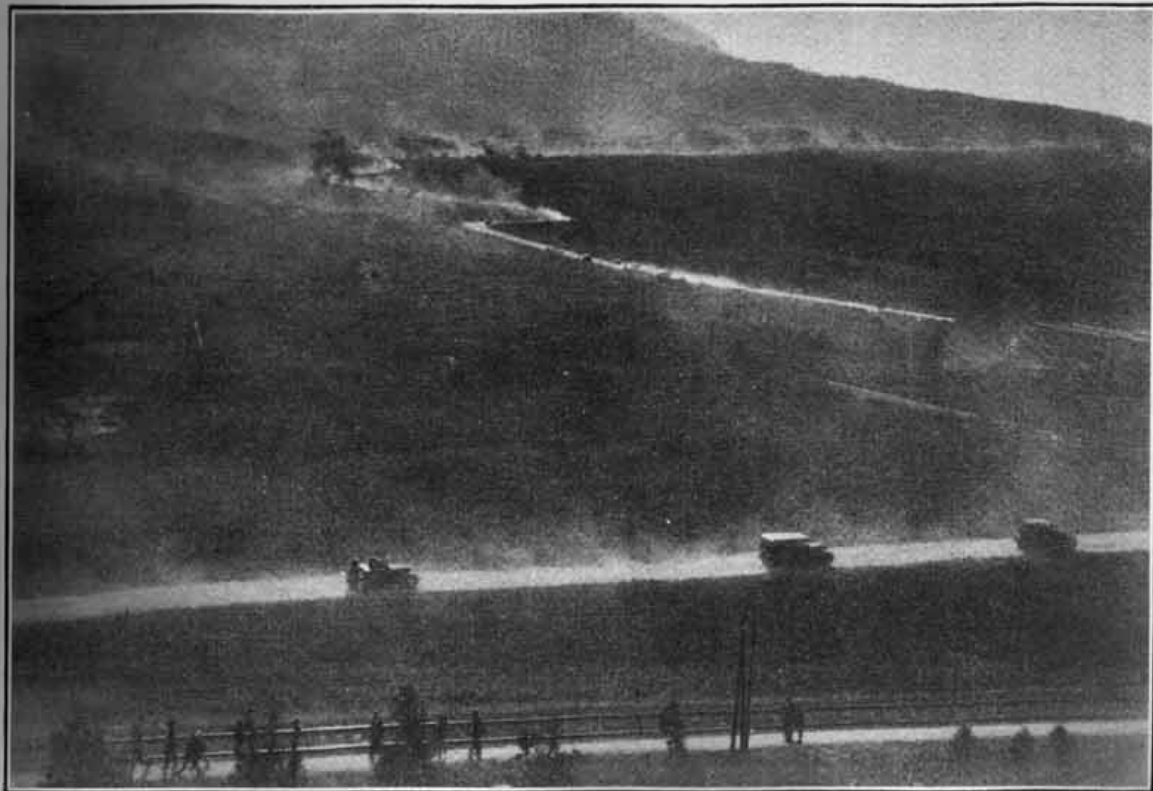
Le Tribune viste dalla torretta, mentre parte l'ultima vettura.





La Signora E. Juneck e il giornalista Bradley, in visita al posto di rifornimento della *Bugatti* presso Polizzi.

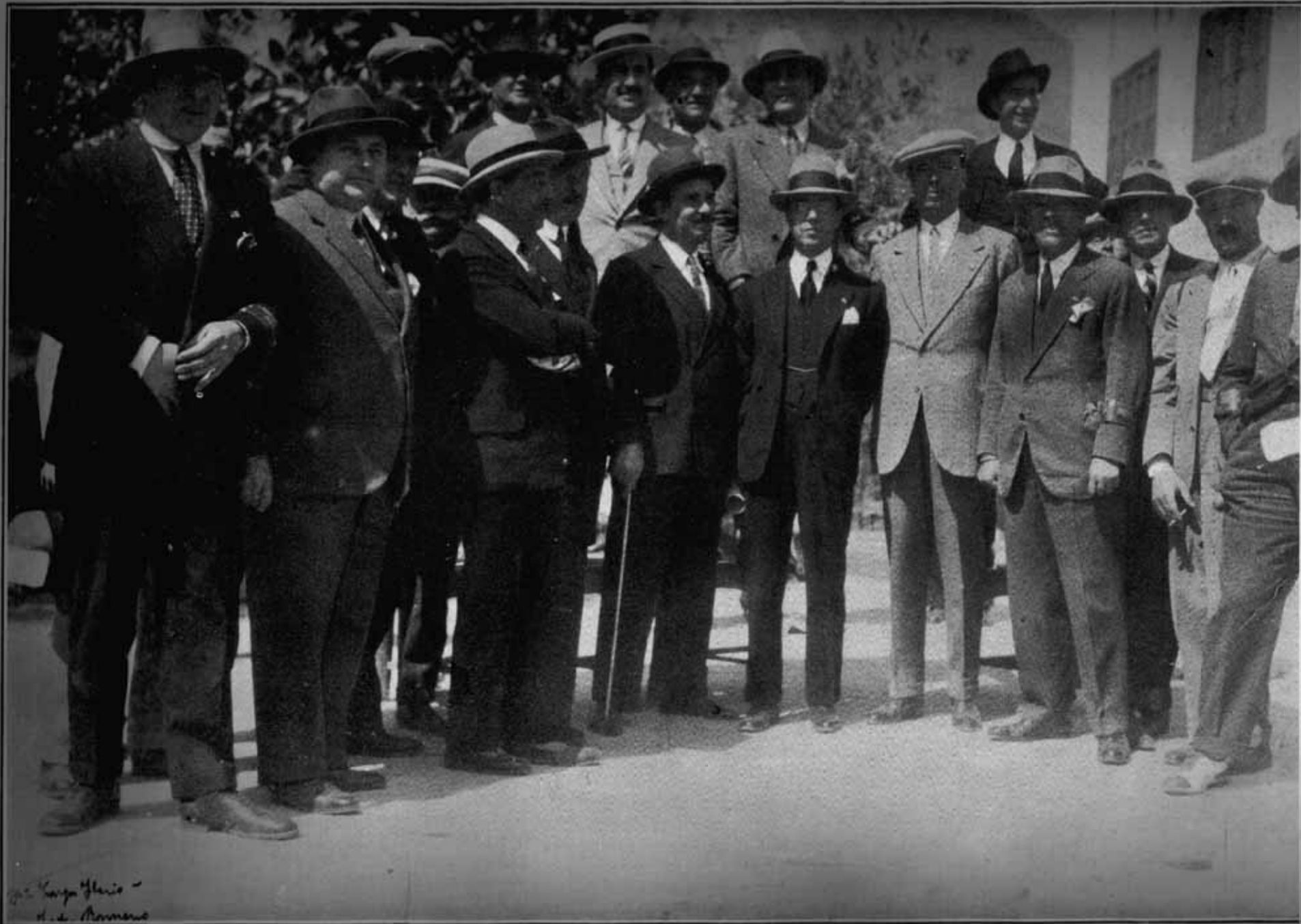
A destra: Il Comm. Vincenzo Eorio col Gr. Uff. Arturo Mercanti, Vice Presidente della C.S., promotore dei festeggiamenti in onore del creatore della Targa.



Dopo la Targa: macchine in corsa verso Palermo, sulle pendici del Monte San Calogero.



Faroux, dell'*Anto*, in viaggio verso il Circuito.



Nelle Tribune di Ce-da su cui sventolano i gagliardetti delle principali Sedi e Sezioni del RACI, a festeggiare la 20ª disputa della mondiale manifestazione.

Da sinistra a destra, in basso: Com. Gerevici, Barone Lazzaroni, Conte Mazzotti, Prof. Catalani, On. Alberto Di Marzo, Gr. Uff. Arturo Mercano, Comm. Vincenzo Florio, Barone Federici di Abriola (Vice Presidente e Rappresentante del RACI), Comm. Bosco, Ing. Bucchetti, Cav. Beoncore, Rag. Fellicciardi. — In seconda fila: Avv. Cataldo, Comm. Ing. Vinci, Avv. Cav. Uff. Di Miceli, Avv. Cav. Mengoni, Cav. Rag. Riva, Avv. Zingales.

