VOL. 5° - 1922-1923

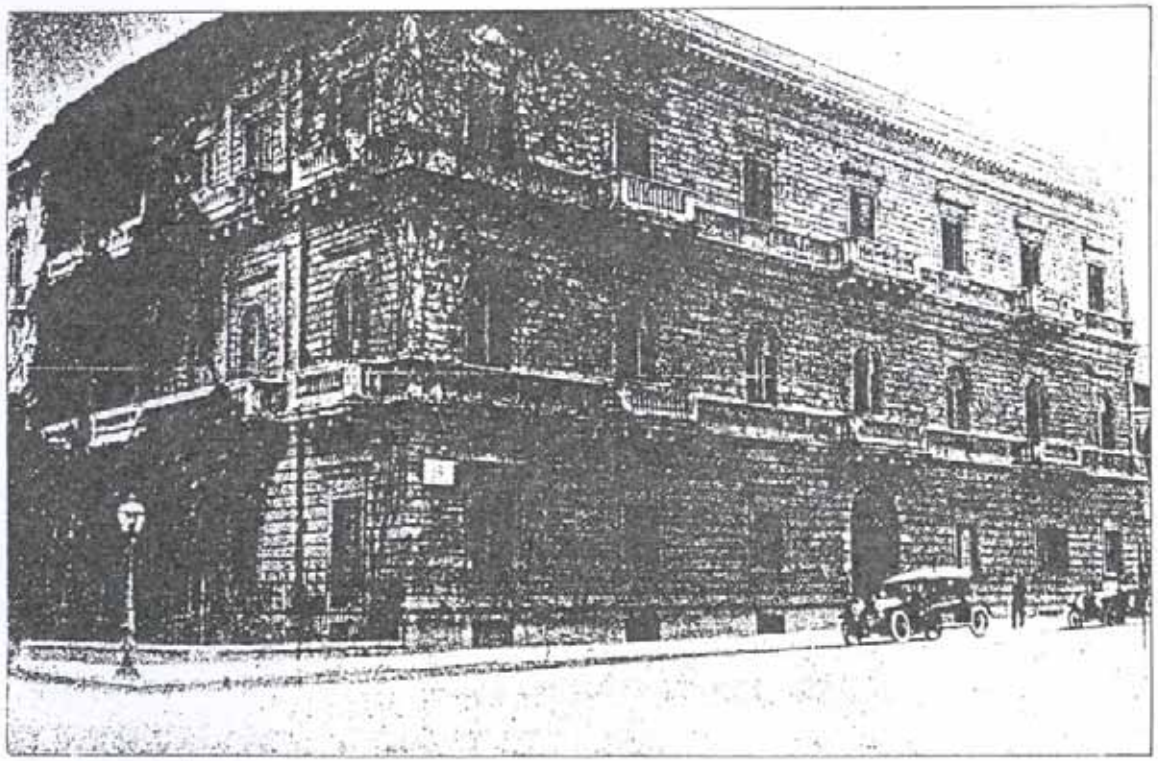
RAPIDITAS

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

RAPIDITAS

Vol. 5° - 1922-1923

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



La Sede dell'Automobile Club di Sicilia

GUAGENTI GIANCARLO
Via Pier Santi Mattarella, 14
Tel. 091 814 35 [illegible] 871 22 97
90018 TERMINI IMERESE (PA)

AUTOMOBILE CLUB DI SICILIA

FONDATO IL 20 DICEMBRE 1913

SOCI ONORARI

S. A. R. il Duca delle Puglie - S. A. R. il Duca degli Abbruzzi
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

SEGRETARIO 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 Lomonaco Barone Giuseppe
Di Baucina Cav. Rodrigo

D'Ondes Cav. Lorenzo
Pensabene Marchese Giuseppe
Tasca Cav. Lucio
Tasca Cav. Paolo
Vannucci Barone Girolamo

Il Cimento delle Madonie

Quando Vincenzo Florio ideò, quasi un ventennio fa, il Circuito delle Madonie — che ebbe attributo ora di Grande e ora di Piccolo, a seconda delle opportunità — non deve avere avuto di mira solamente particolari necessità e interessi sportivi, ma altresì deve aver pensato alla sua portata nel campo industriale e pratico.

Venti anni fa l'automobilismo contemporaneo, nipote del motore a scoppio di Benz e figlio della applicazione di questo da parte di Daimler, era un movimento in formazione e l'auto era per lo più uno sport u se tuer, *come prima della guerra l'aviazione. Allora un lungo viaggio in automobile accoppiava il pericolo alla noiosa insidia della panna e cominciavano ad essere bandite le gare per cimentare, sì, l'audacia degli uomini e per conquistare* records *fine a sè stessi, ma anche e principalmente per provare e selezionare macchine. Qui l'industria, là lo sport; l'una e l'altro per togliere dall'eccezione e portarla nella normalità questa grande energia umana che è l'automobilismo.*

Chi grida contro le inutili pazzie dello sport è un imbecille che non vede quello che c'è sotto e nemmeno un palmo più in là del suo naso. Le corse ciclistiche, così in voga trenta o quarant'anni fa, che altro erano se non il mezzo pratico di propaganda, per dirla alla buona, di due ruote azionate dai muscoli dell'uomo? I vagiti della democratica bicicletta ebbero bisogno, per divenire parola, di sforzi e di vittime, ed essa tiene ben saldo il suo posto conquistato e lo terrà ancora, avanti di essere soppiantata dall'automobile.

*A considerar bene, queste gare d'auto, oltrechè dare impulso all'industria e creare un'*élite *di uomini dalle sùbite sicure e precise risoluzioni nei molteplici campi dell'attività umana, preparano la soluzione, per quanto riguarda noi Italiani, del cosidetto " problema meridionale ".*

Il problema meridionale ha la sua soluzione nella costruzione di strade, siano esse nazionali, provinciali o comunali, le quali sono i naturali veicoli tra regione e regione, tra centro e centro; senza le strade quelle e questi vivono a sè meschinamente stretti entro la cerchia di angusti confini.

RAPIDITAS

I guai dell'agricoltura dell'Italia del sud dipendono dalla cattiva distribuzione delle piogge durante l'anno; ma quand'anche si fossero creati bacini montani per l'Appennino i quali, disciplinandole, ottenessero che le acque durante la stagione delle pioggie non rovinassero scompostamente al mare o sulla melma delle maremme impaludando, così da rendere non aleatoria l'agricoltura e da trasformare in energia elettrica la energia idraulica, cosa varrebbe la ricchezza che ne deriverebbe se non la si potesse convenientemente convogliare?

Ora, lo sviluppo dell'automobilismo in vittoriosa concorrenza con la costosissima ferrovia crea la necessità delle strade; secondo statistiche recenti, l'Italia ha strade nazionali per 8.500 Km., provinciali per 42.000, 96.000 comunali e di tutte queste due buoni terzi sono divisi tra il Settentrione e il Centro.

Le gare siciliane — la **Targa Florio,** *come la* **Coppa Florio,** *come quelle minori per la motocicletta — hanno la virtù di ingagliardire lo spirito automobilistico e la funzione di richiamare non soltanto gli enti della Sicilia, ma altresì di tutto il Meridionale a creare reti stradali idonee a diminuire distanze e ad aiutare l'industria agricola. Con un miliardo di lire si possono costruire 5 mila chilometri di buone e solide strade — quanti, per esempio, ne occorrono alla Sicilia — e meno di mille di strade ferrate.*

Tre cifre codeste che dicono assai più di un lungo ragionamento!

Come l'aratro, condotto dall'aggiogatore di buoi Prometeo, aprì le vie della civiltà, così l'auto dà vita alle strade e le crea là ove non sono. Dovevano passare parecchi decenni dall'invenzione della macchina a vapore prima di trovare un altro atto dell'intelletto umano a quella paragonabile per le conseguenze di cui doveva essere capace: il motore a scoppio, cioè, e quindi l'automobile.

E si badi bene che avanti di giungere all'applicazione della caldaia a vapore ne erano dovuti passare dei millenni a datare dalla comparsa dell'aratro, il quale altro non è che la vanga trascinata così da scavare anzichè la buca il solco e di conseguenza trasformando l' " economia rurale a piantagione „ in " campo a cereali „.

Si pensi alle grandi tappe del progresso umano che, nei tempi bui del passato, traggono i nomi dalla ruota e dal remo: elementari macchine e piccole cose or che le guardiamo con gli occhi nostri di uomini prossimi al duemila, che ha nome motore, ma per concretarle hanno avuto bisogno di milioni di generazioni.

Ma il cuore si spaura al pensiero di quel che fu nella caligine del remoto passato; cerchiamo invece di osservare quello che sarà nel domani.

Venti anni fa, ha mostrato di avere veduto chiaro nel domani Vincenzo Florio.

Vincenzo Florio può vantarsi di essere il creatore del più classico cimento motoristico (si chiami **Targa** *oppure* **Coppa***), venerando oramai per anni e glorioso per risultati, attorno al quale s'è stabilita una fitta rete di interessi e di aspirazioni e attorno cui altri cimenti di minore importanza si sviluppano per finalità proprie. E nel riassumere che facciamo nella nostra mente questo poderoso movimento il quale ha la sua espressione visibile una volta l'anno al traguardo solitario di Cerda, pensiamo con indulgente ironia come vi siano di molti pacifici pedoni che*

nelle gare di auto ci vedono soltanto della velocità inutile e pazza e inorridiscono a leggere i giornali che dànno conto dei tempi, degli incidenti, del pubblico appassionato che si affolla dietro gli steccati e tra il quale ci sono persino delle signore, e dell'entusiasmo per i trionfatori.

Oh! se una sol volta codesti pacifici pedoni ci andassero nei pressi della stazioncina di Cerda, il piccolo nome, diventato tutto spirito, che domina le solitudini della campagna sicula e che è assunto ai pastigi della nuova araldica: quattro ruote d'oro rampanti su campo verde! " Per aspera ad astra „!

Se ci andassero!...

Una stazioncina chiara confortata da tremuli eucalitti, da grassi fichi d'India, da odor di salso che viene a folate dalla mutevole marina vicina; poi ondulazioni verdi su cui impazza la primavera e travaglia l'inverno e tra le quali si snoda la strada ora in trincea e ora a mezzacosta durante le gare flagellata da rombi, da strepiti, da fumate grasse e per tutto il resto dell'anno dal variopinto carretto siciliano empita di voci e di traffici.

A stagione propizia queste strade, questa stazione come contenta di meditare al fremere degli eucalitti facondi, questi colli umilmente sudditi al nodo selvoso delle Madonie imminenti, si animano e si trasformano in " grammondo „: tettoie, capannoni precari, caffè, ristoratori, telegrafo, posta, commerci vari; e gente, gente di ogni genere: dalla signora elegante alla popolana, dal vetustamente nobile siciliano al continentale, al forestiero, allo sportman di qualità, all'amatore anonimo, dall'industriale che insieme con i suoi agenti studia e spia, all'elegante cui la giornata d'eccezione dà risorse di grande stile, all'autorità civile e militare, dal pacioccone che non capisce niente ma è lieto in fondo di spaurirsi in pensando alla terribilità della gara, ai soldati contenti di esser tolti dalla caserma e scaglionati qui in campagna a tener l'ordine e, perchè no? a schiacciare uno di que' sonni polposi che fanno dolce la carne ventenne.

Al sommo di un poggio modesto, a cavaliere dei giochi delle strade, si ergono le tribune a torrette incappellate alla maniera di certe fortificazioni dell'età di mezzo, e accolgono nella loro ombrosa capacità il grammondo disvariante che, quando straripa, invade il piazzale prospiciente e i contorni affollati di automobili. Sui margini superiori delle tribune e ai fastigi delle torrette sventolano bandiere, stendardi, pennoni e gagliardetti, e per la rustica trabeazione ricorrono festoni di foglie intessuti tra di loro e ravvivati da arance tonde e oblunghi cedri. Di contro, ai piedi della torre di vedetta, stanno le tabelle di segnalazione e un po' più in là sfilano i capannoni dei rifornimenti, sul frontone dei quali palpitano al vento le insegne delle " marche „ concorrenti.

Qui il pubblico è fatto di gente " indispensabile „, attori e non spettatori; coloro che, anonimi, dall'apparenza di guitti, sudici e stracciati, aiutano i piloti a vincere. Qui sono banditi gli estranei e sono appena tollerati i fotografi e i giornalisti, perchè lo spazio e il tempo, il metro quadrato e l'attimo che pulsa sul quadrante del cronometrista impassibile, hanno valore inestimabile: un nulla può dar la vittoria la quale vuol dire gloria e quattrini, un nulla la può togliere che vuol dire..... viceversa.

L'auto rombante affannato vien giù di gran corsa per i tornichetti di Campofelice, passa davanti alle tribune, svicola a manca, si arresta — prima di riprendere la corsa per un nuovo giro — ai rifornimenti; di colpo è assalita da un gruppo disciplinato di " anonimi „: chi stende

RAPIDITAS

le gomene per isolarla gelosamente, chi si cura del combustibile, chi delle gomme, chi dei lubrificanti, chi del pilota, chi del meccanico, chi di altre cose; poi l'auto si riaccende e riprende la folle corsa alla conquista della strada ineguale, sino alla fine.

La giornata fervente passa presto.

È primavera matura e il sole sta a lungo sul cielo! Così prima che il sole accenni al tramonto, ancora per il caldo, il palio è già stato strappato e il vincitore, portato in trionfo, l'ha agitato davanti alle tribune mentre altre macchine concorrenti sopraggiungono e altre rombano lontano e vicine, tutte spinte dalla volontà verso il traguardo di Cerda.

Le tribune si sfollano, la stazioncina si congestiona, i treni speciali si impinguano e partono mentre i punti morti attorno al cuore della grande giornata strepitano per mezzo delle automobili che si caricano di signori per il ritorno a Termini Imerese o a Palermo.

Ritorno in aperta campagna festoso, travaglioso e trafficoso che si attenua a misura che si avvicina alla Conca d'Oro e poi a Palermo.

Non più i maestosi " Breaks ", le lussuose " Vittorie " che lasciavano opportunamente aperto il loro concavo perchè si ammirassero le caviglie e i piedini delle dame, i " landeaux " severi, i " coupés " misteriosi, gli agili " faetons " e i massicci " mail-coachs " del buon tempo antico, delle ruote trainate da cavalli; ma l'auto dalle più differenti fogge e dalle più svariate carrozzerie.

Come nel passato il cavallo trascinava gentileschi veicoli negli ippodromi ove altri cavalli di altro sangue e di illustre pedigrée *divoravano lo spazio portando in groppa scimmieschi fantini o trottando con alle terga l'esile " sulky " e a sera li ritrascinava nella città vicina; così oggi automobili e " meccanici di famiglia " corrono veloci negli autodromi quasi a rendere omaggio alle macchine di respiro poderoso, di struttura particolarissima, di foggia adatta ai grandi " exploits ", e ai piloti dal solido polso, dall'occhio pronto, dalla volontà ferrea.*

Ogni epoca ha i suoi particolari destini perchè ogni epoca ha i suoi particolari eroi!

..... La giornata di Cerda è finita!

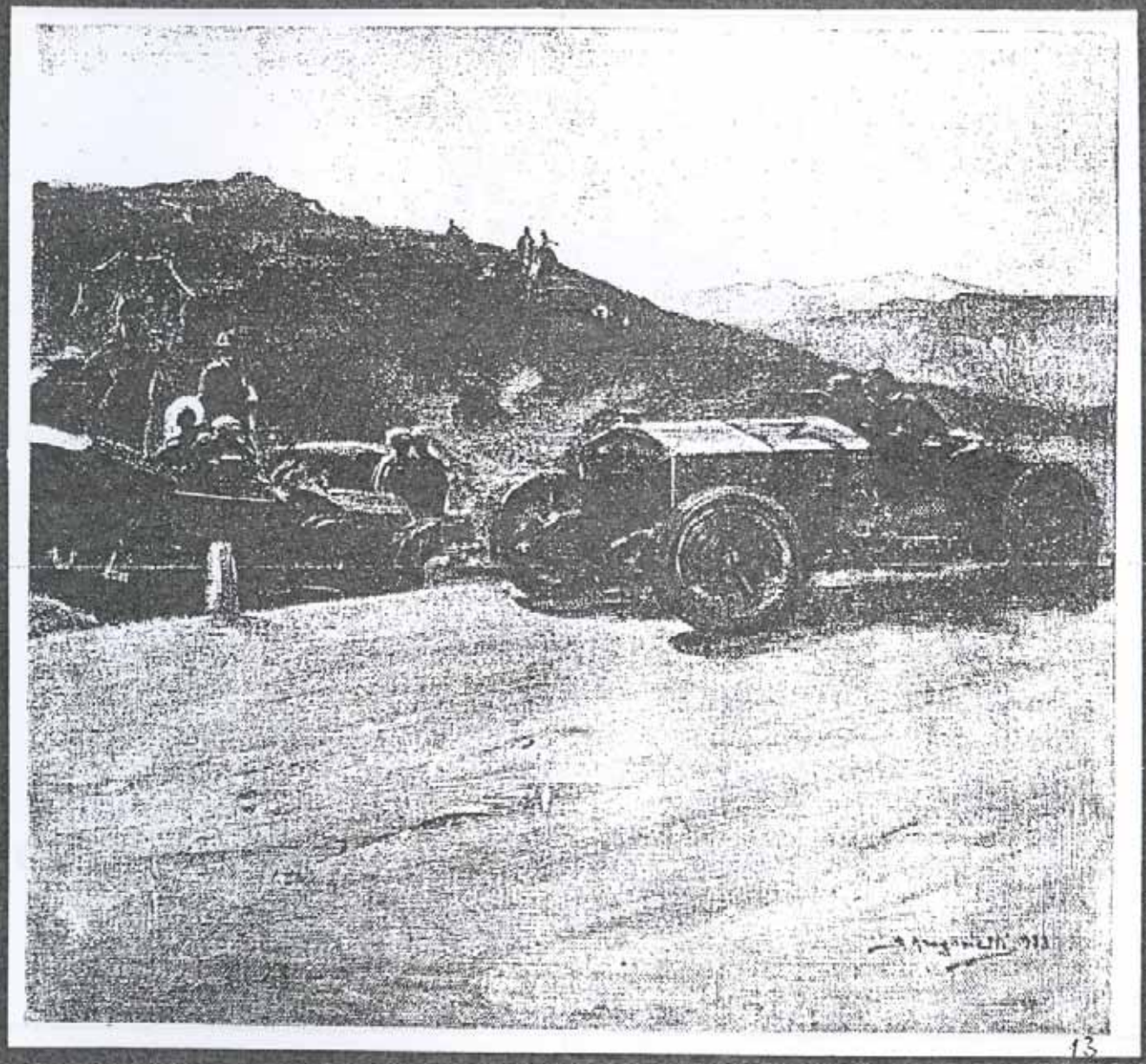
Là ove travagliò un mondo, ove le passioni si urtarono, ove il vittorioso sognò altre vittorie e gli sconfitti si temprarono per altri cimenti, ove le mondanità sgargiarono; là ai primi brividi vespertini torna la desolazione e lo scampanare degli antichissimi veicoli dal tardo passo e degli umili bisogni riprende la sua vicenda.

La giornata mondiale di Cerda è finita!

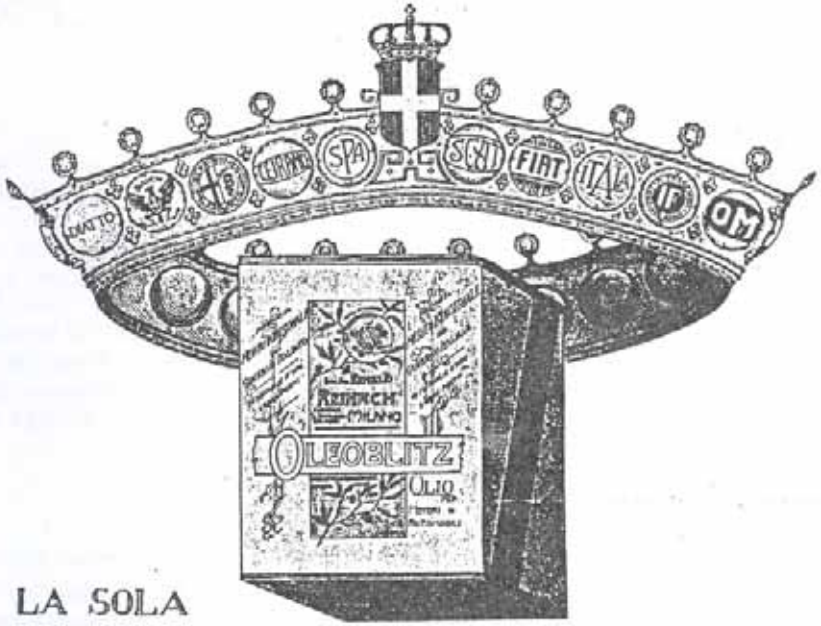
A un'altra primavera!

Arrivederci!

ADONE NOSARI



13



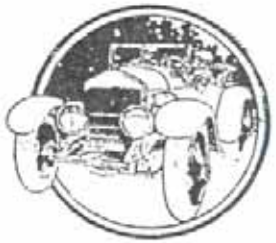
LA SOLA
CORONA DEGNA DELL'OLEOBLITZ
È QVELLA FORMATA DALLE GEMME
DELL'AVTOMOBILISMO ITALIANO ·

SOCIETÀ ANONIMA LUBRIFICANTI ERNESTO REINACH

MILANO

3° Concorso Turistico di Regolarità

23-26-28 Agosto 1922



I Concorsi di Regolarità furono istituiti dall'Automobile Club di Sicilia per riunire in gite collettive ma animate da un cordiale ardore sportivo i soci numerosissimi del Sodalizio.

Tali Concorsi si svolgono generalmente su due o tre tappe che hanno per meta o qualche pittoresca regione della Sicilia o il Circuito delle Madonie che riceve così ogni tanto anche il gaio e cortese sciame dei "gentlemen" in una lotta ad armi serrate per la conquista di un premio che non ha altro significato che quello di un ricordo piacevole di qualche bella giornata di sport automobilistico.

Ogni tappa è regolata da appositi controlli volanti in modo che siano rispettate le medie massime di velocità e computate le penalizzazioni stabilite dal Regolamento della gara. La fine della tappa riunisce tutti i concorrenti in un gaio simposio che affratella ancor più i competitori.

Nel 1922 la gara si svolse su tre tappe: la 1ª da Palermo a Monte S. Giuliano e ritorno; la 2ª da Palermo sul Circuito delle Madonie e ritorno; la 3ª da Palermo a Partinico, Sferracavallo e ritorno. Vinse il 1° premio il Cav. VINCENZO FLORIO su "ITALA" ed il 2° premio il Socio Sig. SAVERIO CANDRILLI su "ALFA-ROMEO".

Il convegno fu animatissimo e destò molta passionalità fra i gentiluomini che sostennero con molto ardore la pittoresca prova.

REGOLAMENTO

Art. 1. — L'A. C. di Sicilia indice ed organizza il "3° Concorso Turistico di Regolarità" che avrà luogo nei giorni 23, 26, 28 agosto 1922.

Art. 2. — Il concorso si svolgerà su un percorso di Kilometri 515,900 diviso in tre tappe:

1ª Tappa: Palermo, Partinico, Alcamo, Castellammare del Golfo, Monte S. Giuliano (pranzo), Borgo Annunziata, Alcamo, Partinico, Palermo. Chilometri 226,500.

2ª Tappa: Palermo, Termini, Tribune Cerda, Caltavuturo, Bivio Donna Legge, Polizzi, Scillato, Collesano, Campofelice, Tribune Cerda (pranzo), Termini, Palermo. Km. 206,200.

3ª Tappa: Palermo, Partinico, Capaci, Sferracavallo, S. Lorenzo, Palermo (pranzo). Km. 83,200.

Art. 3. — Il Concorso è aperto a tutti i veicoli, con qualsiasi carrozzeria, con non meno di due posti occupati.

Art. 4. — A detto Concorso potranno partecipare i soli Soci dell'A. C. S., muniti di regolare licenza di conducente e della licenza rilasciata dalla C. S. A. C. I.

Art. 5. — Le iscrizioni si ricevono presso la sede dell'A. C. S. in Palermo, via Catania n. 2, fino alle mezzanotte del 18 agosto e saranno valide se accompagnate dalla tassa di iscrizione di L. 300, più L. 40 per ogni passeggero Socio dell'A. C. S., in più del conducente e del meccanico. Il Concorrente che avrà a bordo passeggeri non Soci, sarà squalificato.

Art. 6. — Il titolare dell'iscrizione dovrà guidare il veicolo su tutto il percorso delle tre tappe.

Art. 7. — L'ora di partenza verrà fissata per ogni tappa dai Commissari. Ogni veicolo partirà con l'intervallo di 5 minuti.

Art. 8. — I rifornimenti sono liberi a cura e a carico del concorrente.

Art. 9. — Ogni concorrente è in obbligo di firmare i fogli di passaggio di tutti i controlli a firma che eventualmente potranno essere fissati dai Commissari in date località delle tre tappe.

Art. 10. — La regolarità di marcia forma la base della classifica.

Art. 11. — Ogni concorrente sarà munito a cura dell'A. C. S. di una tabella di marcia col computo delle distanze parziali e totali delle principali località del percorso e dell'orario alla media di Chilometri 30 all'ora.

Art. 12. — Il concorrente dovrà passare la linea di traguardo alla media oraria di Km. 30, con 30" di tolleranza in più od in meno.

Se passa prima o dopo sarà penalizzato, di tanti punti quanti sono i minuti in più od in meno.

Art. 13. — In ogni tappa saranno piazzati dei controlli segreti che non potranno però essere in località diversa a quelle segnate sulla tabella di marcia di cui all'art. 11.

Eventualmente il Cronometrista potrà piazzarsi in modo da non essere visto dai concorrenti. In questo caso saranno piazzate alla distanza di 200 metri, al di là del controllo segreto, delle bandiere verdi che serviranno a far conoscere al concorrente che egli è stato già cronometrato dal controllo segreto.

Art. 14. — *Classifica.* — Sarà classificato primo il concorrente che in tutte le tappe si sarà maggiormente avvicinato alla media oraria di Km. 30 e che quindi avrà riportato il minore numero di punti di penalizzazione.

In caso che due o più concorrenti risultassero a pari merito, verrà classificato primo il concorrente che avrà tagliato i traguardi con maggiore precisione di orario.

Cav. Vincenzo Florio, su «Italia» - 1° assoluto

PREMI

Al 1° di ogni tappa Coppa d'argento.
Al 2° Med. d'oro piccola.
Al 3° Medaglia d'argento grande.
Al 4° Medaglia d'argento piccola.
Al 5° Medaglia di bronzo.

PREMI DELLA CLASSIFICA GENERALE

Al 1° assoluto Coppa, dono del Presidente dell'A. C. S.
Al 2° assoluto Medaglia d'oro grande.
Al 3° Med. d'oro piccola.
Al 4° Medaglia d'argento grande.
Al 5° Medaglia d'argento piccola.

L'AUTOMOBILE CLUB DI SICILIA OFFRE:

Un pranzo a Monte S. Giuliano per la prima Tappa.
Un pranzo alle Tribune di Cerda, per la seconda Tappa.
Un pranzo per la premiazione.

Il presente Regolamento è approvato dalla C. S. dell'A. C. di Italia.

RAPIDITAS

3° Concorso Turistico di Regolarità

23 - 26 - 28 Agosto 1922

Numero d'ordine	CONCORRENTI	VEICOLO	1ª Tappa Km. 226.500 Palermo-Monte S. Giuliano Palermo		2.ª Tappa Km. 206.200 Palermo-Cerda-Sciliato Palermo		3.ª Tappa Km. 83.200 Palermo-Partinico-Capaci Palermo		RISULTATO COMPLESS.	
			Punti di penalizzazione	CLASSIFICA	Punti di penalizzazione	CLASSIFICA	Punti di penalizzazione	CLASSIFICA	Totale punti di penalizzazione	CLASSIFICA GENERALE
1.°	*CELESTRE Gino* . . .	Lancia	—	—	3.—	5.°	0.36	1.°	—	—
2.°	*FLORIO Cav. Vincenzo* .	Itala	0.—	1.°	1.144	1.°	0.56	2.°	1.—	1.°
3.°	*SCALIA LUIGI*	Scat	—	—	6.—	7.°	—	—	—	—
4.°	*BENFRATELLO Edgardo*	Aurea	—	—	—	—	—	—	—	—
5.°	*TAGLIAVIA Gaetano* . .	Fiat	10.642	5.°	8.—	8.°	7.—	7.°	25.—	6.°
6.°	*DUCA DI CACCAMO* . .	Itala	—	—	—	—	—	—	—	—
7.°	*RAVETTO Clemente* . .	Fiat	5.—	4.°	4.—	6.°	3.254	6.°	12.—	4.°
8.°	*CANDRILLI Saverio* . .	Alfa-Romeo	3.—	2.°	1.165	2.°	3.198	4.°	7.—	2.°
9.°	*ALBANESE Giuseppe* . .	Spa	10.652	6.°	—	—	—	—	—	—
10.°	*PRINCIPE DI COMITINI*	Lancia	14.—	7.°	2.206	4.°	2.—	3.°	18.—	5.°
11.°	*CALABRESE Pietro* . .	Steyr	4.—	3.°	2.198	3.°	3.251	5.°	9.—	3.°

RAPIDITAS

3ª Targa Florio Motociclistica

12 Novembre 1922

Regolamento

ART. I.

Indetta ed organizzata dall'*Automobile Club di Sicilia*, avrà luogo il 12 novembre 1922 la corsa per la " 3ª Targa Florio Motociclistica ".

ART. II.

Percorso

La prova si svolgerà sul percorso chiuso: Cerda-Caltavuturo-Polizzi-Collesano-Campofelice (Piccolo Circuito delle Madonie Km. 108) da ripetersi tre volte, pari a Km. 324.

ART. III.

Macchine e categorie

Le macchine dovranno rispondere ai requisiti del Regolamento Manifestazioni del M. C. I.

Le categorie ammesse sono tre e cioè:

1ª Cat. macchine fino a 500 cmc. di cilindrata.
2ª " macchine fino a 750 cmc. di cilindrata.
3ª " macchine fino a 1000 cmc. di cilindrata.

ART. IV.

Concorrenti

La prova è libera a tutti i motociclisti con licenza 1922 del M. C. I. e di altra Federazione affiliata alla F. I. C. M.

ART. V.

Iscrizioni

Le iscrizioni dovranno essere inviate all'*Automobile Club 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 4 novembre. Le iscrizioni non accompagnate dall'importo relativo saranno rifiutate.

ART. VI.

Punzonatura ed operazioni preliminari

È fatto obbligo a tutti i concorrenti di presentare la propria macchina per la punzonatura che avverrà il giorno 11 novembre 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 contradistinte col numero di partenza stabilito dal sorteggio, che avrà luogo nei locali dell'*Automobile Club di Sicilia* l'11 novembre 1922 alle ore 20. È fatto obbligo al concorrente di presentare la licenza e la ricevuta comprovante il versamento della tassa d'iscrizione all'atto della presentazione della macchina per la punzonatura.

RAPIDITAS

Art. VII.

Partenze

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 maggiore cilindrata aprirà le partenze che s'inizieranno alle 7 precise.

Il tempo massimo viene fissato in ore 9.

Art. VIII.

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, nonchè della cilindrata delle macchine.

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

Art. IX.

Reclami

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.

Art. X.

Disposizioni varie

Ogni concorrente inscrivendosi 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 o fossero da questi prodotti a terzi od 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 s'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'*Automobile Club di Sicilia* si riserva di portare al presente Regolamento tutte quelle modifiche che esso crederà necessarie previo consenso del M. C. I.

Premi

Al Vincitore assoluto:

La " *3ª Targa Florio motociclistica* " e L. 5000.

Premi di Categoria:

1ª Categoria	1°	arrivato	L. 1000	e medaglia	d'oro	valore L. 300.
" "	2°	"	L. 1000	"	d'argento.	
" "	3°	"	L. 500	"	di bronzo.	
2ª "	1°	"	L. 1000	"	d'oro.	
" "	2°	"	L. 1000	"	d'argento.	
" "	3°	"	L. 500	"	di bronzo.	
3ª "	1°	"	L. 1000	"	d'oro.	
" "	2°	"	L. 1000	"	d'argento.	
" "	3°	"	L. 500	"	di bronzo.	

Il Vincitore assoluto non ha diritto ai premi di Categoria.

Seguendo la corsa

Ai concorrenti di altre *équipes*, che gli predicevano una cattiva giornata per lui e per la sua macchina, dopo una prova poco felice fornita ieri dal motore durante un assaggio del Circuito, Moretti, un corridore bruno e risoluto, rispondeva semplicemente: " Vi garentisco che sarò il primo della categoria ".

RAPIDITAS

Oggi, per meglio mantenere la parola data, ha vinto su tutti, recando al trionfo, contro le maggiori marche straniere, la macchina italiana di così piccola cilindrata.

È veramente una grande vittoria quella riportata in questa classica corsa sia dall'uomo che dal motore, in lotta sull'aspro Circuito delle Madonie, grave di continue curve e di rapidissimi dislivelli, contro avversari del più alto valore, che già in precedenti gare avevano acquistato la completa padronanza del percorso, piazzandosi mirabilmente, e contro le cilindrate ben maggiori dell'*Harley Davidson* e dell'*Indian*, di cui gli appassionati ricordano ancora con viva emozione il magnifico duello dell'anno passato. Ed ancora più bella appare la vittoria, se si pensa che la piccola *Frera*, lungi dal perdere sempre più tempo ad ogni giro, come di solito avviene, si è affermata per la sua crescente rapidità, per cui dalla terza posizione del primo giro, è passata via via al secondo posto e finalmente al primo.

Bisogna però ricordare che troppo presto la *guigne* ha tolto dalla lotta Ruggeri, uno dei maggiori campioni dell'*Harley*, preconizzato dai più alla vittoria, e che infatti nella parte iniziale del primo giro si era messo risolutamente in testa. Ma non perciò resta diminuito l'onore del vittorioso, che ha avuto degli avversari formidabili nel romano Faraglia e più ancora dopo il primo giro, nel nostro conterraneo Maggiore, un virtuoso del più alto valore, già uscito trionfante dal Circuito dell'Etna, colpito dalla sfortuna, ma dopo una bellissima prova, nel Giro dei Monti Peloritani, e che qui sulle Madonie, piazzandosi secondo fra una così scelta schiera di concorrenti, ha dimostrato ancor meglio la sua splendida classe.

Un risultato complessivo, poi, che costituisce una ragione di grande meraviglia, anche per coloro che seguono i progressi costanti raggiunti dalle industrie motoristiche, si ha nel nuovo stupefacente crollo di *records*, che è stato segnato dalla nuova gara. Faraglia, su *Harley*, compiendo il giro in ore 1,51'55" e 3/5, ha battuto di ben sei minuti il miglior tempo segnato l'anno scorso, e che era di ore 1,57'52". Ancor più significativo è poi il miglioramento totale, se si osserva che Moretti ha superato di ben 32 minuti il tempo segnato l'anno scorso da Domenico Malvisi, impiegando ore 5,47'6" e 1/5, contro 6,19'49" dell'anno scorso.

E se anche, nel paragone dei tempi, il vantaggio viene ad essere in parte spiegato dalle cattive condizioni atmosferiche di allora, di fronte a quelle buone, anzi sportivamente ottime di quest'anno, rimane pur sempre assai imponente il fatto che oggi ben cinque macchine, di cui due di piccola cilindrata, hanno impiegato nella 3ª Targa Florio Motociclistica un tempo minore di quello con cui fu vinta la seconda Targa da una macchina della categoria 1000.

Ma forse troppi degli appassionati palermitani avevano misurato l'importanza della corsa dal numero dei probabili concorrenti: e qui la ventina sembra divenuta una quantità insignificante, mentre le varie edizioni di Circuiti delle Madonie hanno assuefatto il pubblico a quantitativi assai maggiori.

Altrove è una moltitudine che accorre, sotto la pioggia o sotto la canicola, ad appassionarsi dietro il vortice di poche automobili o di poche motociclette, sia nei circuiti chiusi che sulle strade aperte. Fra noi è bastata la pioggia dei giorni scorsi per ridurre la gara ad una visione quasi familiare.

Più... sportivi, o più favoriti dalla natura, gli abitanti dei paesi attraversati dal Circuito hanno spiegato invece come al solito la più graziosa aria di festa, assiepandosi nelle piazze e nelle strade, o affollandosi in gruppi multicolori sulle colline e sui poggi, presso le curve strategiche.

Le Tribune e i dintorni offrono invece un aspetto ben meschino rispetto agli spettacoli che hanno dato in tante altre occasioni. Pochissime persone sulla collina antistante, in corsa dietro lo steccato per seguire ogni macchina all'arrivo, e poi ancora quando si allontana dal lato opposto. Nelle Tribune poche centinaia di persone, fra cui però non manca un bel gruppo di signore, e che si confortano della relativa solitudine, fra l'uno e l'altro passaggio di concorrenti, intonando qua e là come meglio possono, pur senza musica e senza schermo, l'immancabile invito dell'*apache*, nella "Danza delle Libellule".

Il tempo, però, è più che mai galantuomo. Se la 2ª Targa Motoci-

cistica fu afflitta dalla pioggia, che prima lieve e quasi gentile divenne poi verso la fine d'una prepotenza asfissiante, la giornata d'oggi è una delle più serene e delle più dolci, che si possano augurare in un autunno campestre, e sportivamente poi delle più perfette: senza vento e senza rigore, un po' grigia verso il mattino, ma poi calma e armoniosa più tardi, e spezzata di tanto in tanto da un tepido raggio di sole, che fa acquistare alle colline circostanti, e alla valle, e al San Calogero e agli altri monti, i più bei colori consueti alle Targhe primaverili.

Le partenze

Nella leggiera bruma mattutina, le strade intorno echeggiano del rombo dei motori: motociclette in prova sul più vicino tratto del percorso, vetture che giungono continuamente da Termini.

Fra i più intenti all'esperimento della macchina, è il catanese Maggiore, un bell'uomo alto e forte, che va e viene sulla sua fida *Harley*, incerto ancora se dovrà partecipare alla lotta, non sentendosi troppo sicuro del funzionamento del motore. Gli amici contribuiscono a deciderlo alla prova, ed egli si adatta sorridendo, ma un po' malcontento, ben lontano dal pensare che riuscirà nonostante l'incertezza iniziale ad occupare un posto così onorevole.

Vediamo il bravo Ambrosini, il coraggioso palermitano, distintosi in modo così superbo nel Gran Premio dell'*Indian*, prepararsi al cimento col consueto sorriso sulle labbra: eppure ha la mano fracassata da un incidente capitatogli pochi giorni or sono in prova, dando con ciò soltanto una prova di forza e di temerarietà. E c'è un altro esponente del Moto Club Palermitano: il giovanissimo Rallo, forse il più imberbe fra quanti abbiano osato affrontare fino ad oggi in una giornata di corse il Circuito delle Madonie.

Moretti, vincitore della 3ª Targa Florio Motociclistica

Sono osservati con grande simpatia il roseo e paffuto Amedeo Ruggeri, e il ricciuto Faraglia, e Ciai grassottello, chiuso nella sua maglia nera e coperto da un elmo pure nero, già ben noti fin dalle corse precedenti e Mario alto ed elegante, pur nella foggia d'occasione, e Morabito e Nicoletti.

Finalmente, poco prima delle otto, cessa il movimento sulla strada, per intensificarsi sulla spianata dei rifornimenti, e infine il Principe di Petrulla chiama allo *start* il primo dei concorrenti Moretti, che è pure circondato dalla migliore simpatia per le ottime prove già fornite, in ispecie nel raid Nord-Sud, e che parte infatti come uno dei meglio quotati.

Le partenze, da fermo e a motore spento, si svolgono tutte felicemente, ed hanno luogo in quest'ordine:

Categoria 500:

1. Moretti su *Frera*, ore 8 - 2. Mario su *Sarolea*, 8,5 - 3. Morabito su *Sunbeam*, 8,10 — 4. Ciai su *Northon*, 8,15 — 5. Panella su *Frera*, 8,20 — 6. Spedaletti su *Della Ferrera*, 8,25 — 7. Rallo su *Douglas*, 8,30 — 8. Perez su *Triumph*, 8,35.

Categoria 750:

9. Viotti su *Galloni*, 8,40 — 10. Predicchi, idem, 8,45 — 11. Frattini, idem, 8,50 — 12. Bruscoli su *Indian*, 8,55.

Categoria 1000:

13. Nicoletti, su *Indian*, ore 9 — 14. Ambrosini idem, 9,5 — 15. Faraglia, su *Harley Davidson*, 8,10 — 16. Ruggeri Amedeo, idem, 9, 15 — 17. Maggiore, idem, 9,20 — 18. Zanchetta, *Indian*, 9,25 — 19. Ruggeri Mario, su *Harley Davidson*, 9,30.

Degl'inscritti non partecipano Bianco A. e P. su *Garelli*, e Franco su *R. S.*

Il primo giro

In attesa che comincino i passaggi al primo giro, si hanno le notizie dei tempi impiegati fino al traguardo della collina: Mario 2,11", Morabito 1,56", Ciai 2,1", Panella 1'57", Spedaletti 2'5", Rallo 2'3", Perez 2'14", Viotti 2'8", Predichi 2'1", Frattini 2'16", Bruscoli 2'12", Nicoletti 1'53", Ambrosini 2'10, Faraglia 1'46", Ruggeri A. 1'43", Maggiore 1'48", Zanchetta 1'56", Ruggeri 2'15".

Amedeo Ruggeri è dunque partito ben deciso a vincere, ed ha fatto il miglior tempo, seguito da Faraglia e Maggiore: ma s'ignora il tempo di Moretti, che però non può superare quello del "*leader*".

Poco più di venti minuti dopo l'ultima partenza, un colpo di mortaretto, esploso di sulla collina antistante, annunzia che è stato avvistato il primo concorrente che ha completato il giro: è Moretti, che anche nei giri successivi aprirà puntualmente, anzi anticipando di poco, la serie dei passaggi. Dopo circa 15 minuti, è il corridore della *Sarolea*, Mario; dopo altri 10, Ciai. Una lunga attesa ed è la volta di Perez e poi di Viotti, che hanno superato Rallo, il quale segue a due minuti. Un nuovo colpo; scoppia un applauso: è Faraglia che ha superato sei concorrenti. Si attende invano Ruggeri e se ne apprende con vivo rammarico il ritiro. Passano poi Nicoletti, Frattini, Bruscoli, Ambrosini, Maggiore che fa un bellissimo tempo, piazzandosi subito dopo Faraglia, Predicchi, attardato da incidenti, e poi Zanchetta e finalmente Ruggeri Mario.

I ritiri

Quasi tutti i concorrenti contano già qualche incidente di corsa: uno dei più danneggiati è Ambrosini, il cui carburatore non funziona. Ma parecchi son coloro che debbono ritirarsi dolorosamente fin dall'inizio, ed è fortuna che non si debbano deplorare disgrazie più gravi.

Spedaletti, a 23 Km. dalla partenza, riporta in curva una pericolosa caduta, essendosi staccato il copertone, ciò che ha provocato lo scoppio della camera d'aria. Lo raccoglie poco dopo Amedeo Ruggeri, costretto anch'egli dolorosamente al ritiro, essendo precipitato con la macchina per scansare un cane, ed avendo riportato dei guasti irreparabili. Lo fa montare sulla sua macchina, che procede con grande lentezza, e lo riporta così alle Tribune, dove i dottori Davì e Miraglia, i bravi e fedeli assistenti ad ogni corsa delle Madonie, gli riscontrano la frattura sottocutanea della testa dell'omero sinistro. I medici gli apprestano con prontezza un apparecchio provvisorio; per fortuna la frattura non è grave, e lo Spedaletti potrà guarirsi con circa un mese di forzato riposo.

Debbono pure ritirarsi Morabito per rottura della pedana in seguito a caduta, e Panella, l'altro corridore della *Frera*, per cattivo funzionamento della macchina, avendo ieri riparato coi suoi mezzi all'inconveniente riscontrato dal compagno d'èquipe Moretti.

I tempi dopo il primo giro sono i seguenti:

Cat. 500: Moretti 1,57'23" — Mario 2,9',5" e $^{3}/_{5}$ — Ciai 2,8'29" — Rallo 2,31'2" e $^{4}/_{5}$ — Perez 2,15'17" e $^{3}/_{5}$ — Cat. 750: Viotti 2,19',1" — Predicchi 2,34',5" — Frattini 2,20'33" e $^{3}/_{5}$ — Bruscoli 2,17',4" e $^{4}/_{5}$ — Categoria 1000: Nicoletti 2,4'34" e $^{3}/_{5}$ — Ambrosini 2,6'51" e $^{4}/_{5}$ — Faraglia 1,51'55" e $^{3}/_{5}$ (*récord* del giro) — Maggiore 1, 53',55" — Zanchetta 2,1',8" — Ruggeri Mario 2, 12'44" e $^{3}/_{5}$.

Nella cat. 500, dunque, la *Frera* di Moretti è seguita a distanza dalla *Northon* di Ciai, e dalla *Sarolea* di Mario.

Nella 750 l'*Indian* di Bruscoli è minacciata da vicino dalle *Galloni* di Viotti e Frattini. Nella 1000 l'*Harley* di Faraglia e Maggiore ha il sopravvento sull'*Indian* di Zanchetta e Nicoletti. E complessivamente

comincia già a disegnarsi la lotta fra i grossi motori di Faraglia e Maggiore e la macchina di piccola cilindrata di Moretti; seguono nel tempo Zanchetta, Nicoletti, Ambrosini, Ciai, Mario, e M. Ruggeri.

Il secondo giro

Poco prima di mezzogiorno passa Moretti, il quale nel secondo giro ha diminuito di parecchi minuti il tempo già bellissimo impiegato nel primo. Dopo circa 20 minuti è la volta di Mario e poi di Ciai; dopo 15 ecco Faraglia, che però a causa d'una bucatura ha 5 minuti di svantaggio su Moretti, mentre nel primo ne aveva 6 di anticipo. Si attende Maggiore, il quale, subito dopo Perez, sopraggiunge filando come un dannato: egli è primo nel tempo dei due giri. Passano poi Rallo, che ha diminuito di molto il tempo del primo giro, e poi Zanchetta, Nicoletti, Frattini, e quindi a distanza gli altri.

Ambrosini, che dopo una bella corsa fatta in salita ha dovuto costatare il pessimo funzionamento del carburatore, tanto da recarsi fino a Petralia per cercare di ripararlo, completa il giro e si ritira, e così Ruggeri Mario, che è caduto a Polizzi, ferendosi alla mano, e riportando guasti alla macchina, e Predicchi, che ha spaccato la chiavetta del cambio.

Vittorio Maggiore, su «Harley Davidson» — 2° classificato

I tempi sono i seguenti:

Moretti 3, 53', 34", $^3/_5$
Mario 4, 14', 1", $^1/_5$
Ciai 4, 20', 26", $^2/_5$
Rallo 4, 44' 37"
Perez 4, 36', 55" $^2/_5$
Viotti 4, 43', 42", $^3/_5$
Predicchi 5, 9', 59", $^1/_5$
Frattini 4, 50', 41", $^3/_5$
Bruscoli 4, 59', 58", $^2/_5$
Nicoletti 4, 25', 21", $^3/_5$
Ambrosini 5, 6', 58"
Faraglia 3, 58', 30"
Maggiore 3, 52', 51", $^3/_5$ (miglior tempo)
Zanchetta 3, 59' 46"
Ruggeri Mario 4,29',33" e $^2/_5$.

Si seguono quindi nell'ordine Maggiore, Moretti, Faraglia, Zanchetta.

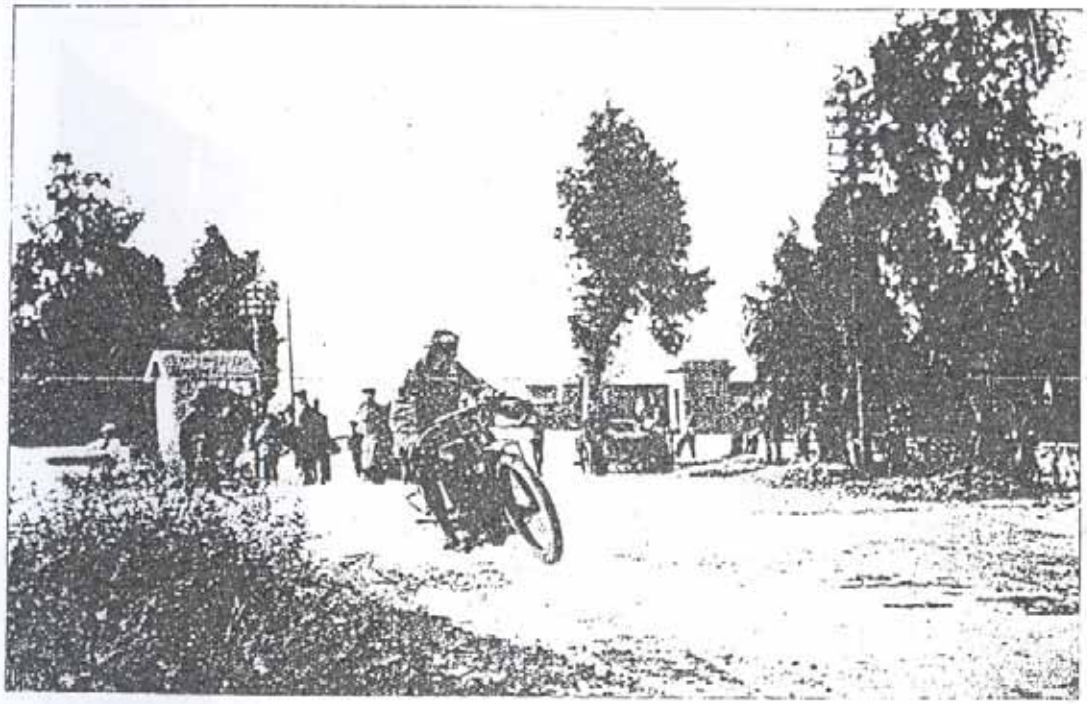
Nella cat. 500 Moretti è seguito da Mario e da Ciai; nella 750 le due *Galloni* di Viotti e Frattini hanno superato l'*Indian* di Bruscoli; nella 1000 l'*Indian* di Zanchetta compie una bella corsa dopo le due *Harley* di Maggiore e Faraglia.

L'ultimo giro

Nell'attesa che la corsa giunga alla sua soluzione, si ha un simpatico intermezzo automobilistico. Meregalli e Maserati partono sulle rosse Diatto per un giro di prova, e spariscono fulmineamente dietro la collina.

Moretti, che nel terzo giro ha guadagnato ancora qualche minuto, giunge rapidissimo alle 13,47, ed è accolto da vivissimi applausi.

Giungono mano mano assai festeggiati gli altri corridori rimasti in corsa: si comprende facilmente che Faraglia non potrà compensare il ritardo del secondo giro, ma l'attenzione del pubblico è concentrata su Maggiore. Questi arriva finalmente, ma non può più vincere; ha poco più di due minuti di svantaggio sull'avversario, e lamenta che gli amici lo abbiano rassicurato troppo dopo l'ultimo passaggio, perchè altrimenti avrebbe potuto correre con assai maggiore impegno nel giro decisivo. I tempi ed i risultati sono i seguenti:



Zanchetta, in corsa

1° Moretti, su *Frera*, 5,47',6",$^1/_5$.
2° Maggiore, su *Harley* 5,49',15",$^3/_5$.
3° Faraglia, idem, 5,57',27",$^1/_5$.
4° Zanchetta, su *Indian*, 5,59',38" e $^7/_5$.
5° Mario, su *Sarolea*, 6,18',33" e $^3/_5$. — 6° Ciai, su *Northon*, 6,33' e 15". — 7° Perez, su *Triumph*, 6,57' e 39".

Seguono gli arrivi del palermitano Rallo su *Douglas*, che ha completato ottimamente la corsa.

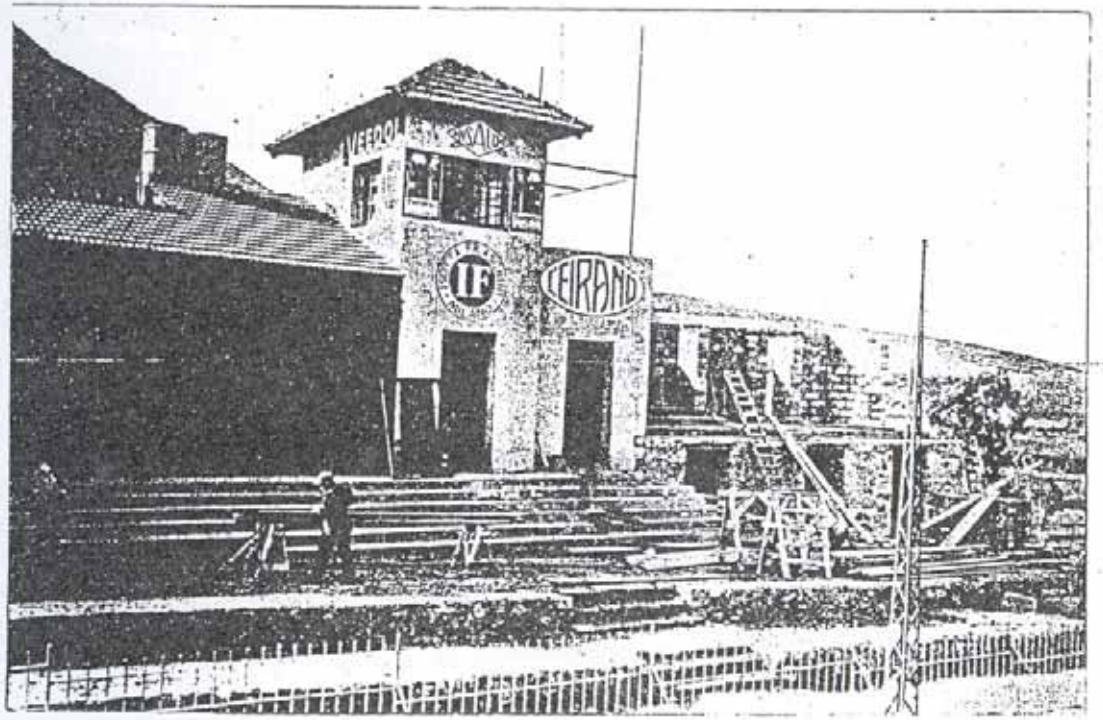
Ottimamente hanno funzionato tutti i servizi, compreso quello d'ordine pubblico affidato al comm. cav. Mazzone, e al capitano Menighetti della Direzione Squadriglie, nonchè al sottotenente Palermi del Battaglione Mobile.

ATTILIO ZINGALES

Lavori di ampliamento alle Tribune di Cerda

Proseguendo nelle opere di sistemazione definitiva e concreta del complesso di fabbricati che costituiscono a Cerda il *villaggio* dell'Automobile Club di Sicilia, la Presidenza del Sodalizio ha nell'anno 1922 dato ancora maggiore sviluppo ai fabbricati che costituiscono le Tribune.

Per contentare le giuste esigenze dei corrispondenti sportivi che affluiscono da ogni parte d'Italia a Cerda per le varie manifestazioni, si è prolungato il fabbricato a sinistra delle Tribune coperte per il pubblico, creando nel primo piano un'ampia tribuna per la stampa. Affiancati a questa sono stati creati sei boxs riservati ad una ristretta parte di pubblico che ami isolarsi dalla folla: sono sei palchi comodi e prospicienti il Traguardo ed il Quadro dei tempi, dai quali si domina l'entrata dell'ultima curva nella palpitante fase conclusiva della Corsa.



La Tribuna della Stampa in costruzione