

RAPIDITAS



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



RAPIDITAS



Vol. 7° - 1926

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



LA SEDE DELL'AUTONOMO CLUB DI SICILIA VISTA DALL'ALTO (A. C. S. - Catania)



AUTOMOBILE CLUB DI SICILIA

FONDATA IL 20 DICEMBRE 1913



SOCI ONORARI

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

S. A. R. IL PRINCIPE DI UDINE

S. A. I. IL GRANDUCA DIMITRI DI RUSSIA

GALLENGA STUART CONTE DOTT. ROMEO

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

DELLA SCALETTA MARCHESE PAOLO

DI BAUCINA CAV. RODRIGO

DI NAPOLI CAV. FABRIZIO

D'ONDES CAV. LORENZO

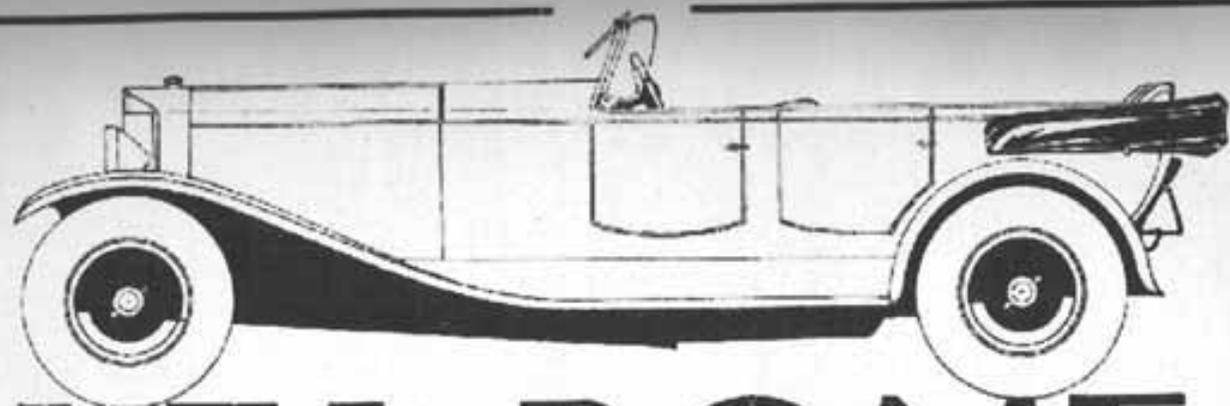
GAETANI DI BASTIGLIA ORAZIO

TAGLIAVIA CAV. JAMES

TASCA CAV. LUCIO

TASCA CAV. PAOLO

VANNUCCI BARONE GIROLAMO



ALFA ROMEO

6 C 1500 6 Cil. 1 litro e $\frac{1}{2}$. - R.L.T. 6 Cil. 3 litri
R.M.U. 4 Cil. 2 litri R.L.S.S. 6 Cil. 3 litri



CAMPIONE DEL MONDO

Pirelli Cord

Il Giuramento delle Vittorie

CONCESSIONARI ESCLUSIVI DI VENDITA

PER LA SICILIA OCCIDENTALE

CARLO GASPARIN

Via Girgenti N° 4. PALERMO

PER LA SICILIA ORIENTALE

ROSARIO TORRISI RUSSO

Piazza Stesicoro N° 56. CATANIA



TARGA FLORIO E PRIMAVERA SICILIANA

Tema inesauribile, ma che tratteremo con la massima brevità, secondo la consuetudine propria ai celeri scritti di « Rapiditas ». Tema, però, che forse sarà altra volta ripreso adeguatamente, secondo la vastità delle evocazioni di cui si circonda e degli auspici che suscita: non soltanto nell'animo dei Siciliani, ma di quanti esseri, d'ogni età, d'ogni classe, d'ogni cultura, d'ogni paese, amano profondamente quest'Isola bella e generosa, e ad essa si sentono attratti anche quando non l'abbiano mai conosciuta.

TARGA FLORIO e PRIMAVERA SICILIANA: fremito audace e acceso di vita nuova e di feconde realizzazioni, inserito nel fascino incommensurabile che da questa terra emana, per lo splendore del suo cielo e del suo sole, come per la maestà dei suoi monumenti, e per la storia, per le tradizioni, per la tempra della sua gente. Poiché questa divina Primavera di Sicilia, agitata come una fiaccola dinnanzi alla fantasia di popoli vicini e lontani, ma eretta altresì come una guida scintillante sullo spirito stesso degli abitanti dell'Isola, non vuol comprendere soltanto una visione di natura in fiore e di luminose distese di mare e di cielo, ma anche ogni altra seduzione antica e nuova della nostra terra; ogni passata gloria che gli anni pare rinverdiscono sempre più, ogni espressione di fresca vita che si tende con magica possanza verso l'avvenire, ogni elemento di splendore e di nobiltà, di cui si compone l'immanente giovinezza di questa antichissima suscitatrice di bellezza e di gloria.

La « Targa » è una denominazione che può dirsi ormai antica, tanto si è affermata da tempo nelle cognizioni d'ogni popolo progredito, attraverso l'eco di diciassette prove mondiali.

Tante primarie manifestazioni, sorte in varie epoche nei più civili paesi, sono scomparse dopo un cielo più o meno lungo e più o meno fulgido. Tante strade di varie regioni, tanti chiusi Circuiti, sono stati abbandonati dal rombante tumulto dei motori, che ne avevano percorso lo spazio nell'ansia d'una battaglia, o si sono ridestati saltuariamente in più o meno efficaci riprese. Solo con pochi altri campi, il Circuito Siciliano ha mantenuto intatta la grandiosità degli avvenimenti iniziali, che così presto ne consacrarono la fama; ed ha visto, anzi, accrescersi d'anno in anno la sua importanza, e financo moltiplicarsi le prove a cui uomini e motori venivano chiamati, per la costante affermazione d'un progresso, fra le mutevoli sorti di marche e di guidatori. Ed è oggi, per ogni Siciliano, una eminente ragione di orgoglio trascorrere con la fantasia la lunga e gloriosa serie delle grandiose adunate, o rievocare i tipi delle macchine vittoriose di volta in volta, e le figure dei trionfatori, e tutta l'imponentissima schiera di uomini e di vetture, che, sull'impervio Circuito volteggiante fra il mare e la sommità dei monti, o, per qualche anno, lungo le strade correnti fra tanta parte dell'Isola, hanno partecipato al fremito delle civili competizioni, con cui l'Automobile Club di Sicilia,

organizzatore mirabile e stupendo animatore di grandiosi cimenti, contribuiva in misura così cospicua a segnare la storia dell'automobilismo mondiale, ed a foggiarne insieme il progresso tecnico e lo sviluppo nella vita dei popoli.

Non fu piccolo merito, allora, quello di avere ideato e posto in essere con successo questa battaglia siciliana, di cui il progetto poté sembrare un atto di orgoglio, o un segno di eccessiva confidenza nella propria capacità. La Sicilia era, sì, la terra mistica e bella, il cui fascino poteva anche sovrastare quanto di dolorosamente ostile serpeggiava allora nel mondo in confronto della sua vita attuale e del carattere del suo popolo; ma era, ad ogni modo, troppo lontana dalle grandi vie continentali, fra cui l'automobilismo aveva i suoi principali punti di riferimento, e lo sport vi era quasi ignoto, e del tutto irrisorio era il numero delle macchine che si muovevano per le strade delle sue città, o che si avventuravano per le grandi vie provinciali. Se creare una prova era, ed è tuttavia, una difficoltà somma — come anche oggi dimostrano i tentativi che si svolgono in luoghi che dovrebbero essere a ciò particolarmente adatti — la creazione di una corsa automobilistica in Sicilia, per giunta a notevole distanza da ogni grande centro, doveva essere, ed era, di una difficoltà senza pari, e tale che sarebbe apparsa insormontabile a chiunque non avesse posseduto la tempra e la passione di Vincenzo Florio. E fu, invece, nella realtà, il risultato di una divinazione, coronata da un successo quale suole arridere alle più grandi e coraggiose iniziative. Forse lo stesso fascino della terra nostra, tanto nota e pur tanto misteriosa, creò fin dal principio alla corsa siciliana un'aureola di favorevole suggestione. Forse anche la novità della battaglia su di un Circuito ignoto, ma che si sapeva fitto di asperità, era destinata a sedurre i dirigenti e i guidatori più famosi delle maggiori marche che si contrastavano in quegli anni il primato, e che forse sentivano come questo non potesse solo acquistarsi su ben disegnate piste o su facili Circuiti, ove la corsa, se è tale da avvicinare in certo grado il pubblico, riesce pur sempre nei riguardi tecnici una vana e a volte assai pericolosa accademia. Ma c'era soprattutto l'attrazione, suscitata già in un grado così cospicuo, dal nome e dalla fama dell'ideatore, che allora usciva dalla consacrazione ottenuta a Brescia con la disputa di quell'altra sua indimenticabile creazione che fu la Coppa; e le difficoltà disparvero come d'incanto, per cedere il posto ad un'attenta operosità, al sereno dispiegarsi di una capacità

organizzativa, per cui, solo poco tempo dopo la scelta del Circuito, la prima Targa poteva essere disputata in condizioni tali da suggellarne per sempre il valore sportivo e la bontà di organizzazione.

Così, per quell'animo stesso, e quasi per un continuo succedersi di miracoli — ma di ben meritati miracoli — la splendida prova ha potuto conservare la sua importanza e il suo fascino, e perpetuarsi fra trionfi sempre più pregevoli: anche quando qua e là si disegnava una crisi; anche in questi ultimi anni, in cui tante delle altre maggiori corse del mondo non hanno raccolto che uno scarsissimo numero di concorrenti, e a volte non sono state che delle esibizioni di solisti. L'esperienza ha suggerito delle innovazioni che si son rivelate utili ai fini sportivi. Il centro dell'interesse di ogni gara si è spostato, secondo i valori e le potenzialità predominanti di anno in anno nell'alterna vicenda della preparazione industriale. Ma la corsa ha mantenuto integro il suo interesse, anzi lo ha avvalorato sempre di più; ed ogni anno ha dato al mondo la sua indicazione, tanto più degna di rilievo in quanto quasi sempre era la prima d'ogni annuale ripresa, e soprattutto perchè proveniva da un confronto, adatto quanti altri mai a un completo conguaglio di nuovi valori umani e di nuovi apprestamenti tecnici.

E attorno alla classica manifestazione, è sorto da qualche anno il programma della « Primavera Siciliana ». Il programma, non l'idea che esso racchiude è completa, poichè questa era ben presente allo spirito di Vincenzo Florio, quando questi nel lontano 1905, dopo il trionfo della sua Coppa a Brescia, concepiva a Parigi il disegno di una grande corsa automobilistica da far disputare in Sicilia.

Quello che era un atto di ardimento, conteneva infatti il segno di uno sconfinato amore per la propria terra, e insieme, già profondamente sentito, se pure non ancor interamente delineato nei dettagli dell'attuazione, il proposito di giovarle, con una azione rivelatrice e animatrice. Così, da allora, quanti conazionali e quanti stranieri, negli anni che precedettero la guerra, non furono attratti a visitare la Sicilia dalla disputa della Targa, e di quanto risveglio non fu apportatrice la bella prova, da Palermo a Termini, e nei paesi posti lungo l'ampio Circuito montano, e per più vaste zone negli anni memorabili in cui la corsa si sviluppò per oltre 1000 chilometri, attraverso varie provincie siciliane.

Poi, dopo la guerra, l'attuazione di un piano più vasto, in cui l'interesse per gli avvenimenti delle Madonie si circondava di un programma sempre più efficace e formidabile di valorizzazione turistica. E sorse la « Primavera Siciliana »: non semplice enunciazione di un ciclo di contese sportive e di manifestazioni d'arte e di costume, ma creazione di un organismo in grande stile, benchè concepito con una meravigliosa semplicità; un organismo diretto a spandere intensamente in ogni terra, presso ogni gente vicina e lontana, il richiamo della Sicilia, il fascino delle sue antichità, delle sue naturali bellezze e della sua vita attuale. La seduzione di una Sicilia così diversa da quella che, fino ad alcuni anni or sono, appariva nella concezione generale, come di una terra in cui la maestà dei ruderi e lo splendore del clima non trovavano rispondenza di feconde energie nella vita degli attuali abitanti.

Allacciare rapporti in tutto il mondo; diffondere l'attrazione dell'Isola bella e misteriosa con migliaia e migliaia di opuscoli, di cartelli, di cartoline; creare una propaganda colossale, tanto più degna di merito in quanto è opera di un sodalizio e s'irradia da un ufficio composto di pochissime persone. Un'attività mirabolante che ha dato i suoi frutti sempre più notevoli, attraverso le ondate di forestieri che ogni anno a primavera hanno popolato le contrade dell'Isola. Ma insieme creare un ritmo sempre più fervido di suggestivo esistente; far di tutto per presentare la regione ai suoi visitatori sotto la migliore luce; organizzare trattenimenti, e insieme studiare e promuovere miglioramenti in tutto ciò che particolarmente risulti innanzi all'attenzione dei turisti. Rendere sempre meglio nota la Sicilia presso ogni gente; procurarle il vantaggio economico e morale di un numeroso affluire di stranieri; e nello stesso tempo offrire un intimo ed efficace impulso alle stesse energie isolate, perchè la « Primavera Siciliana » sia sotto ogni senso una

primavera di spiriti, un risveglio di volontà, una manifestazione di crescenti capacità.

Certo non tutto ciò che poteva e doveva ottenersi si è ottenuto. Pure assai notevole è già il cammino percorso, e molto ancora se ne percorrerà con accresciuta potenza. Il buon seme è stato largamente accolto, ed ha dato ovunque i suoi germogli, come si scorge da innumerevoli segni. Non è da scoraggiarsi se, relativamente, in misura più vasta, si scorgono in Sicilia, rispetto alla organizzazione dell'A. C., i difetti stessi che l'Enit più largamente registra nei confronti di tutta l'Italia: se, cioè, non esiste ancora quella capace assistenza, quella fattiva solidarietà, che principalmente dovrebbe provenire dagli individui e dalle organizzazioni, in cui esistenza è più saldamente legata al rifiorire del turismo e allo sviluppo delle arti e delle industrie.

Anche l'assistenza e la solidarietà, dovute ad un'opera così preziosa, verranno, forse assai presto, a fare assurgere l'iniziativa a tutta la capacità potenziatrice che è negli scopi ben meditati degli organizzatori. Si convinceranno tanti, ora inconsapevoli o restii, che non è difficile colmare difetti ed accrescere pregi, ove la comune operosità sia improntata ad una medesima passione e indirizzata a un fine di vantaggio comune. Ed allora la « Primavera Siciliana » potrà veramente risplendere in tutta la sua bellezza; essere quel che già in essa intravedono molti dei più fini ed eruditi viaggiatori stranieri. La forza, l'intelligenza e la poesia, che completino il fascino di questo autentico paradiso in terra; la virtù che unisca perennemente il popolo di Sicilia alla grandezza della sua passata storia, e lo renda interamente degno di custodire, per l'incanto degli umani e per il proprio orgoglio, la terra a cui la natura più fu prodiga di fulgori e di dolcezze.

A. Z.





CINZANO
SPUMANTI

VERMOUTH
TORINO

Spumanti
CINZANO



IL CONCORSO IPPICO ALLA REAL FAVORITA

L'avvenimento elegantissimo, e di così alto interesse sportivo, con cui quest'anno s'iniziava il ciclo degli avvenimenti ispirati alla «Primavera Siciliana», non poteva essere coronato da una migliore riuscita di quella che consacrò la geniale ed ardita iniziativa, e la solerte e signorile capacità degli organizzatori.

Seppero questi, pure attraverso una preparazione brevissima, adunare a Palermo una schiera veramente magnifica di dame e di cavalieri, fra cui si contavano molte fra le più belle figure dello sport ippico nazionale ed alcune anche di quello straniero; ed amazzoni distintissime quanto audaci, ufficiali del nostro Esercito ben provati nelle più importanti gare internazionali, e gentlemen di cospicuo valore, disputarono sul bel campo della Real Favorita delle prove di serrato interesse, confermando la bella fama di abilità che li aveva preceduti a Palermo, e ponendo in indimenticabile mostra la preparazione e le doti dei loro magnifici cavalli.

Giornate memorabili, che ridestarono, dopo moltissimi anni, nella fantasia del miglior pubblico palermitano, le visioni lontane di altri avvenimenti del genere, che sul campo stesso avevano conferito alla città una così notevole importanza nelle competizioni ippiche; e fecero sorgere in tutti gli intervenuti il desiderio che la splendida manifestazione si rinnovi ad ogni primavera, recando il suo fascino suggestivo, fatto di squisita mondanità internazionale e di nobili cimenti e di stupende sensazioni, nel ciclo dei maggiori avvenimenti della stagione turistica siciliana. E certo la brillante organizzazione sarà ripetuta fra il generale consenso, contribuendo a ridestare l'incantevole parco della Favorita, troppo a lungo ed a torto trascurato dai Palermitani, che di esso dovrebbero saper fare uno dei centri più pittoreschi e brillanti della loro vita, una delle attrattive più sapienti per il soggiorno dei forestieri.

Dell'attività preziosa spiegata per l'occasione dal Comitato Esecutivo, e specialmente dal Marchese di Montallegro, va anche segnalata la cura con

cui venne disposto il campo per la disputa delle corse: campo a cui dovette essere dedicato un notevole lavoro, per rimettere, dopo tanti anni, in buone condizioni la pista, e per creare tutta la complessa attrezzatura occorrente per lo svolgimento del concorso. E va anche segnalato l'ausilio estremamente cortese che il Comitato ebbe a trovare presso alcune fra le più nobili e signorili case palermitane, che offersero le loro magnifiche scuderie per l'alloggio dei cavalli, contribuendo, in un dettaglio di non lieve importanza, a suscitare nelle impressioni di amazzoni e di cavalieri quel senso di viva soddisfazione che fu una delle non ultime nè meno meritorie caratteristiche dell'avvenimento.

Assai rilevante, specie nelle giornate favorite dal tempo, l'affluenza del pubblico, così nei posti popolari, come, e più specialmente, nelle Tribune; sicchè la bella iniziativa raggiunse anche in ciò il migliore successo, suscitando quelle visioni di eleganti ed appassionati ritrovi a cui le corse ippiche si prestano con così particolare efficacia, ed offrendo nel modo più evidente la sensazione di ciò che la Favorita potrebbe e dovrebbe divenire, se più spesso, alla bellezza del luogo e al fascino dei suoi dintorni, si aggiungessero le indovinate organizzazioni, creatrici di fervida vita e di splendidi immagini di bellezza e di poesia.

La giuria era così composta: *Gatto Generale Comm. Salvatore*, Commissario Militare; *Manzotti Colonnello Cav. Uff. Giuseppe*, Ispettore Soc. Cavallo Italiano da Sella; *Virzi Colonnello Cav. Romolo*, Commissario; *Verrone Ten. Colonnello Cav. Roberto*, Commissario; *Montallegro Marchese Filippo*, Commissario. Cronometristi erano i signori: *Vannucci di Petrolia Principe Girolamo*, *Tasca Cav. Lucio*, *Vannucci del Corbo Barone Girolamo*, *Celestre Cav. Gilio*. Segretari i signori: *D'Amico Cav. Francesco*, *Messina Cav. Ugo*, *Romano Avv. Giovanni*, *Sirena Avv. Leopoldo*.



L'animazione nelle Tribune della Real Favorita, elegantissimo convegno di dame e di signori, durante lo svolgersi dell'aristocratico avvenimento.



Il Tenente Mario Lombardo di Cumla, su *Baglioso*. Vincitore del «Premio Monte Pellegrino» e di quello dell'«Industria», e affermatosi con successo in altre prove, il valente cavaliere palermitano è stato uno dei trionfatori del riuscitissimo concorso.





Il Tenente Memmo, su *Lisetta*. (Egli ha vinto splendidamente, su *Uppolo*, il « Gran Premio Città di Palermo ».)



Fra l'elettissimo stuolo di valorose competitrici, la Signora Elena Pignalosa, su *Fenilo*, ha vinto il « Premi » Amazzoni », aggiudicandosi la bella Coppa offerta dal Gruppo Siciliano dell'Associazione Arma di Cavalleria.



Il Tenente Nino, su *Bafesa*, vincitore del « Gran Premio di Cavalleria ».



Il Tenente Nino, su *Bafesa*, vincitore del « Gran Premio di Cavalleria ».

VILLA IGIEA - GRAND HÔTEL

PALERMO

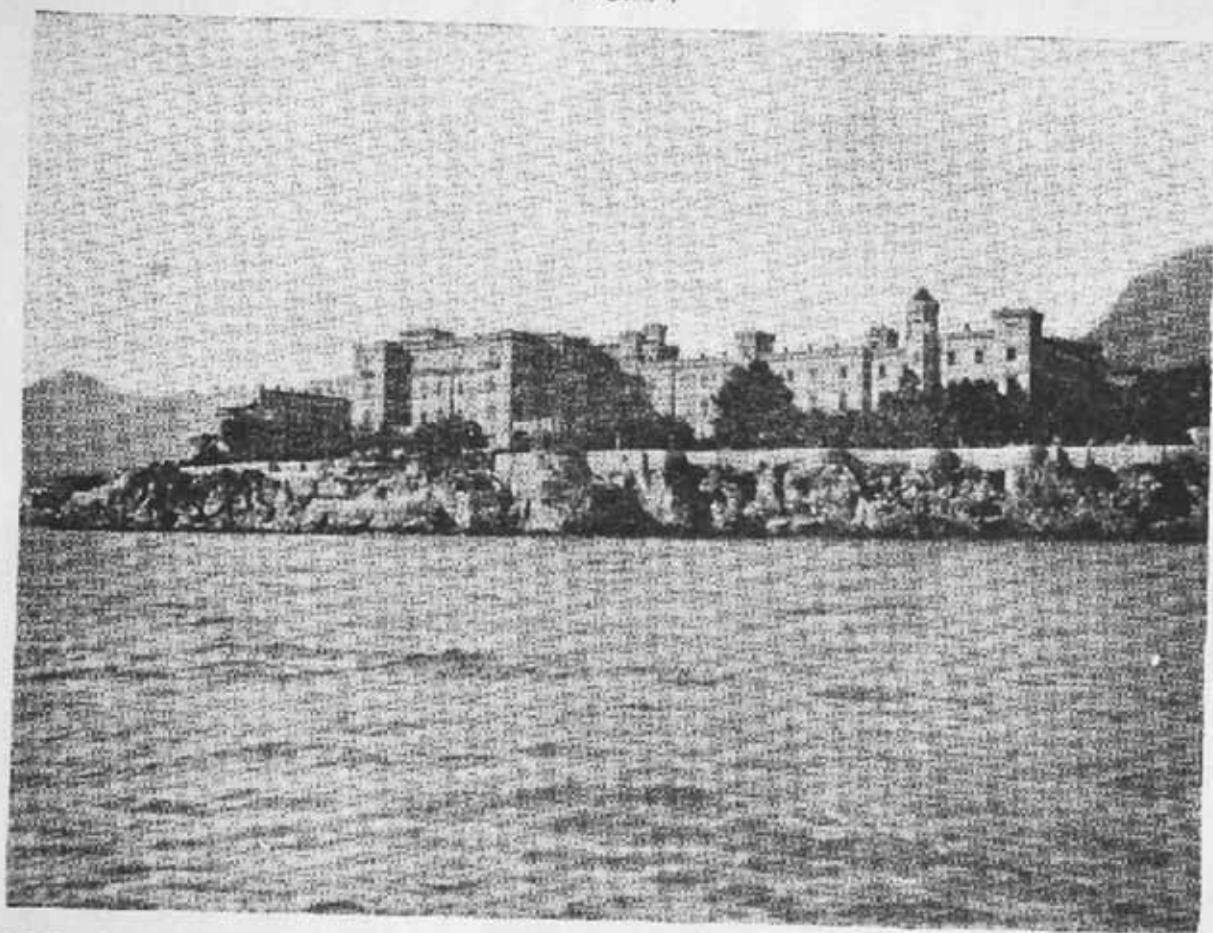
(SICILIA)

INCANTEVOLE
SOGGIORNO
INVERNALE
E PRIMAVERILE

APPARTAMENTI
CON SALONI PRIVATI
E CAMERE DA BAGNO

RISCALDAMENTO
A TERMOSIFONE

CONFORT
MODERNO



GRANDE
PARCO-CIARDINO
CON TERRAZZE
SUL MARE

SALONI
PER FESTE E CONCERTI

LAWN TENNIS

RESTAURANT
A LA CARTE

TABLE D'HÔTE

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



LA 7ª TARGA FLORIO MOTOCICLISTICA

(CIRCUITO DELLE MADONIE - 21 APRILE 1926)



REGOLAMENTO

Art. 1. - Indetta ed organizzata dall'*Automobile Club di Sicilia* avrà luogo il giorno 21 aprile 1926 la corsa per la 7ª TARGA FLORIO MOTOCICLISTICA valevole per la TERZA GARA DEL CAMPIONATO ITALIANO.

Art. 2. - La prova si svolgerà sul percorso chiuso: *Campofelice-Collesano-Polizzi-Caltavuturo-Cerda* (Km. 108) PICCOLO CIRCUITO DELLE MADONIE da ripetersi tre volte, pari a Km. 324.

Art. 3. - Le macchine dovranno rispondere ai requisiti del R. M. del *Moto Club d'Italia*.
Le categorie ammesse sono 4 e cioè:

1ª categ. - Macchine fino a 175 cm ³ di cilindrata.	
2ª " " " " " " " "	250 " " "
3ª " " " " " " " "	350 " " "
4ª " " " " " " " "	500 " " "

Per la 1ª e 2ª categoria il percorso è limitato a due giri del « Piccolo Circuito delle Madonie » pari a Km. 216.

Art. 4. - La prova è libera a tutti i motociclisti con licenza 1926 del *Moto Club d'Italia* esperti o di altra Federazione affiliata alla *F. I. C. M.*

Art. 5. - Le iscrizioni dovranno essere inviate alla Sede dell'*Automobile Club di Sicilia*, Palermo, via Catania N. 2, e per essere valide dovranno essere accompagnate dall'importo di L. 100.

Le iscrizioni non accompagnate dall'importo relativo saranno rifiutate.

Le iscrizioni si chiuderanno alle ore 24 del 16 aprile 1926.

Art. 6. - È fatto obbligo a tutti i concorrenti di presentare la propria macchina per la punzonatura che avverrà il giorno 20 aprile alle ore 16 nella Sede dell'*Automobile Club di Sicilia*.

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

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

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

Art. 7. - Ogni concorrente dovrà firmare il foglio di partenza.

L'intervallo di tempo fra un concorrente e l'altro verrà fissato dai Commissari della Corsa in base al numero degli iscritti.

Il concorrente che non si presentasse al proprio turno verrà considerato partito.

La categoria di minore cilindrata aprirà le partenze che s'inizieranno alle 11 precise.

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

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

Di questa operazione la Giuria stenderà verbale da trasmettere al *C. D. M. C. d'Italia*.

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

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

È fatto obbligo al concorrente di portare durante l'intera gara un casco di sicurezza. Il concorrente stesso iscrivendosi s'impegna di non adire, per nessuna ragione e nessun titolo, le vie giudiziarie, per qualsiasi genere di contestazione fosse per sorgere in dipendenza della gara.

Queste disposizioni 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 del *Moto Club d'Italia*.

L'*Automobile Club di Sicilia* si riserva di portare al presente Regolamento tutte quelle modifiche che esso crederà necessarie, previo consenso del *Moto Club d'Italia*.

Art. 11. - **Premi:**

Cat. 175	Cat. 250	Cat. 350	Cat. 500
1° L. 800	1° L. 1000	1° L. 1000	1° L. 1200
2° " 600	2° " 650	2° " 700	2° " 700
3° " 300	3° " 350	3° " 450	3° " 450
4° " 200	4° " 250	4° " 300	4° " 300
5° " 100	5° " 150	5° " 150	5° " 150

I posti di rifornimento sono liberi su tutto il percorso.

Art. 12. - La Giuria è composta dal *M.se della Scaletta, B.ne Francesco Ciuppa, B.ne Girolamo Vannucci*.

Cronometristi i Sigg. *Girolamo Vannucci, Principe di Petrulla e Cav. Lucio Tasca*, Cronometristi ufficiali dell'*A. C. d'Italia*.

Visto: a mente del Regolamento Manifestazioni si approva il presente programma.

PER IL COMITATO DIRETTIVO DEL *M. C. I.*

Il Segretario: Cav. GIUSEPPE GUZZI

Il Presidente: Ing. ALBERTO BONACCOSSA

FLORIO



IL MIGLIOR MARSALA



Il manipolo degli assi, comprendente quasi tutti i maggiori campioni del motociclismo italiano, che ha disputato la 7ª Targa Florio Motociclistica, terza gara del Campionato 1926.



Il valoroso Faraglia, già noto per altre memorabili prove sul Circuito delle Madonie, vittorioso su *Harlette*, nella 1ª





Opessi, valente e tenace, che ha conquistato la vittoria nella categoria di maggior cilindrata, in 5.9'53" 7/8, battendo di circa 14 minuti il *record* segnato da De Simone nella corsa precedente.





LA BELLA COMPETIZIONE FRA UNO STUOLO DI ASSI



La terza gara del Campionato Motociclistico Italiano 1926, affidata alle cure dell'Automobile Club di Sicilia, per essere disputata con la VII Targa Florio Motociclistica, avrebbe indubbiamente meritato miglior fortuna di quella che pur le diede un cospicuo rilievo, e fece di essa una fonte d'importantissimi risultati sportivi.

Forse, in verità, la disputa del Campionato Motociclistico, anche per il severo e assiduo collaudo cui sottopone nel corso di un'annata così le marche come i corridori contrastanti, non ha ancora conseguito in Italia tutto l'appassionato interessamento che invece circonda da tempo la medesima disputa nel campo del ciclismo. Esso, per giunta, si era iniziato quest'anno sotto auspici non troppo favorevoli, per l'abbandono a cui qualche importante Casa si trovò fatalmente costretta fin dal principio, così da sminuire complessivamente l'impegno che avrebbe dovuto animare ogni prova, e particolarmente culminare nell'aspra corsa delle Madonie, per la prima volta compresa nell'albo delle gare per il massimo titolo nazionale.

Ma, dopo questa premessa, sarebbe gravissimo errore quello di ritenere che la manifestazione non abbia raggiunto una notevole importanza, così dal punto di vista della buona propaganda sportiva fra le nostre popolazioni come per il conseguimento di risultati tecnici degni del massimo pregio. È, infatti, riuscito per essa il Club organizzatore a richiamare sul Circuito Siciliano un lotto, relativamente ristretto, è vero, eppure superbo di corridori, comprendente quasi tutti i maggiori centauri d'Italia, emersi in particolar modo, e impostisi mirabilmente, attraverso le massime prove degli ultimi anni.

Così dei campioni celebratissimi, contendendo in gran parte per la prima volta sulle strade delle Madonie, hanno svolto una gara densa di combattività e d'interesse, pur se due tra le quattro categorie non comprendevano che un solo concorrente; ed hanno offerto delle prove memorabili di abilità, di audacia, di temerità, attraverso le quali il crollo d'ogni record si è ottenuto con un superamento di velocità, di cui doveva sembrare inconcepibile la speranza, in un Circuito così grave di curve e di ogni altra asperità.

È stata una battaglia tanto più accesa d'ansie e d'emozioni quanto più serrata in un gruppo di assi, che non hanno guardato a distinzioni di categoria per competere fino allo spasimo nella ricerca della vittoria, o di una nuova affermazione in tutto degna del loro passato. Splendida corsa, in cui non era tra i concorrenti una sola figura di scarso rilievo, tale da rappresentare soltanto un punto di fuggevole curiosità per la folla degli spettatori; mentre uno solo dei massimi nomi di contendenti, quali Arcangeli, Opessi,

Varzi, Pietro Ghersi, Faraglia, Bianchi, sarebbe stato sufficiente a dar valore ad una gara.



Ed eccoci brevemente alla cronaca della battaglia.

Impedita all'ultimo momento, con un telegramma della Segreteria Generale del Moto Club, l'ammissione degli « aspiranti », che — per decisione presa a Messina dai rappresentanti siciliani dell'ente — avrebbero dovuto disputare a parte la loro gara, iniziando le partenze mezz'ora dopo la fine di quelle del gruppo « esperti », prendono il « via » regolarmente solo gli undici partecipanti alla prova di campionato, subito lanciandosi a magnifiche velocità, che offrono senz'altro il senso del valore della competizione, e dell'ardore con cui sarà disputata.

Sono in essa presenti quasi tutti i centauri meglio piazzati nelle precedenti due prove, e che più si rivelano degni di aspirare al massimo titolo dell'annata. Solo nella terza categoria sono assenti i due leaders, Nuvolari e Saetti, che, entrambi rappresentanti d'una medesima marca, si son posti evidentemente d'accordo per concedersi un po' di riposo, certi di non aver molto da temere dall'accrescimento del punteggio di qualsiasi altro competitore.

Alle 12,40 due colpi consecutivi annunziano i primi passaggi a compimento del primo giro: sono Varzi e Pietro Ghersi, il quale ultimo, con un tempo superbo, ha compiuto un giro destinato a rimanere imbattuto. Ghersi riesce a partire prima dell'avversario dopo un celerissimo rifornimento, e poco dopo è la volta di Mario Ghersi, l'unico corridore che vada a rilento. Seguono De Simone e Opessi; il primo è costretto a fermarsi in panne, prima di superare l'estremo tratto di strada visibile; l'altro deve fermare due volte brevemente presso le Tribune, per difficoltà nell'accensione. Ma assai più sfortunato è Arcangeli, costretto a trattenersi per 22 minuti al rifornimento, per cambio di gomme, sicché viene sorpassato da Geisler, Bianchi, Faraglia, Panella. Egli può partire in fine, slanciandosi ad una velocità impressionante; e poco dopo Piana chiude i passaggi del giro.

Così, a parte la posizione di Faraglia e M. Ghersi, rispettivamente soli a correre nella 1ª e nella 3ª categoria, la classifica dopo il primo giro vede delinearsi definitivamente la classifica nella seconda categoria, in cui Bianchi è riuscito a mettersi in testa, seguito da Panella e Piana. Nella quarta, in cui più vasta e interessante è la lotta, Pietro Ghersi sembra dominare il magnifico lotto, seguito a circa due minuti da Varzi. Vengono poi: il valoroso De Simone,

che lotta intrepidamente per difendere la sua fama, e insieme quella del motociclismo isolano; Geisler, già altre volte ben provato sul nostro Circuito, in cui l'anno scorso si piazzò buon secondo; Opessi, che è stato ostacolato da pannes; e infine Arcangeli, che la lunga sosta accennata ha confinato all'ultimo posto nella classifica generale.

Ma presto si apprende, con vivo rammarico, che Pietro Gherzi è tolto dalla gara, per una grave caduta subita presso Campofelice, e per cui egli ha riportato delle lesioni alla mano, mentre la macchina ha riportato gravi guasti. Con questo doloroso incidente, che toglie dalla lotta uno dei migliori, si accresce l'interessamento del pubblico intorno alla gara della massima categoria. Sembra che Varzi, forte del suo vantaggio, sia destinato alla vittoria; ma questi è attardato da pannes nel corso del giro, ed ecco Opessi balzare alla testa con una bellissima ripresa, mentre Arcangeli con mirabile audacia lotta per farsi strada, e riesce, nonostante una caduta, a diminuire notevolmente lo svantaggio a cui è stato costretto dalla guigne.

I passaggi dopo il secondo giro si svolgono nel seguente ordine: Varzi, Opessi, Mario Gherzi, De Simone, Arcangeli, Geisler, Bianchi, Panella, Faraglia, Piana. Termina con questo giro la gara delle due categorie di minor cilindrata; gara eccellente, nella quale tutti i concorrenti, e in specie Bianchi e Faraglia, hanno vivamente brillato per l'abilità e la regolarità con cui hanno posto in rilievo sul duro percorso le solide doti delle loro macchine. Nella quarta categoria la classifica dopo questo giro risulta la seguente: 1° Opessi; 2° Varzi; 3° Geisler; 4° De Simone; 5° Arcangeli.

Al principio del terzo giro De Simone è tolto sfortunatamente dalla lotta, a causa di una caduta riportata poco prima d'imboccare il rettilineo di Campofelice, e in seguito alla quale la macchina rimane gravemente danneggiata. Opessi riesce a mantenere intatto il dominio assunto al secondo giro, e Varzi deve contentarsi del secondo posto, mentre Arcangeli, seguitando nella sua

magnifica ripresa, guadagna alcuni altri minuti, togliendo nella classifica finale il terzo posto a Geisler, che è stato ostacolato da pannes.

La corsa è stata presenziata da un folto pubblico signorile, convenuto specialmente con numerose automobili, avendo il Club organizzatore indetto per l'occasione un'adunata motoristica; e una calda atmosfera di passione ha circondato le belle fasi della gara, i cui trionfatori sono stati oggetto di fervidissime manifestazioni di simpatia.

Categoria	1. GIRO : Km. 108		2. GIRO : Km. 216		3. GIRO : Km. 324		Media oraria
1.	<i>Faraglia</i>	1.50.03.1	<i>Faraglia</i>	3.44.03.2			57.839
2.	<i>Bianchi</i>	1.46.39	<i>Bianchi</i>	3.33.05.4			60.816
	<i>Panella</i>	1.47.27.3	<i>Panella</i>	3.37.42			59.631
	<i>Piana</i>	1.53.36.4	<i>Piana</i>	3.45.50.2			57.384
3.	<i>Gherzi M.</i>	1.49.14.4	<i>Gherzi M.</i>	3.45.54.4	<i>Gherzi M.</i>	6.42.26	48.304
4.	<i>Gherzi P.</i>	1.36.57.2	<i>Opessi</i>	3.29.15	<i>Opessi</i>	5.09.53.2	62.731
	<i>Varzi</i>	1.38.34.4	<i>Varzi</i>	1.38.34.4	<i>Varzi</i>	5.14.05.4	61.891
	<i>De Simone</i>	1.44.58.2	<i>Geisler</i>	3.37.32	<i>Arcangeli</i>	5.18.18.4	61.070
	<i>Geisler</i>	1.48.10.3	<i>De Simone</i>	1.44.58.2	<i>Geisler</i>	5.29.10.4	59.054
	<i>Opessi</i>	1.48.35.3	<i>Arcangeli</i>	3.39.30			
	<i>Arcangeli</i>	2.00.04.4					

Rispetto alle marche impegnate nella prova, ottimo è stato il rendimento delle macchine di piccola cilindrata, e specie delle *Galloni* e della *Harlette*. Fra quelle di maggior cilindrata, una ben diversa sorte avrebbe meritato sicuramente la *Guzzi*, i cui due campioni, Pietro Gherzi e De Simone, sono stati costretti al ritiro per gli accennati incidenti. Noto la prova della *Triumph*, sul vasto e asperissimo percorso, superato con un tempo superiore ad ogni aspettativa, e così anche quella della *Northon* e della *Sarolea*.

Ed ecco la classifica:

I Categoria (fino a 175 cmc.):
1° Faraglia su *Harlette*, che ha compiuto i due giri in 3.44'3" ¹/₅.

II Categoria (fino a 250 cmc.):

1° Bianchi su *Galloni*, che ha compiuto i due giri in 3.33'5" ¹/₅. — 2° Panella su *Galloni*, in 3.37'42". — 3° Piana su *Piana*, in 3.45'50" ¹/₅.

III Categoria (fino a 350 cmc.): 1° Gherzi Mario su *Frera*, che ha compiuto i tre giri in 6.42'26".

IV Categoria (fino a 500 cmc.): 1° Opessi su *Triumph*, che ha compiuto i tre giri in 5.9'53" ¹/₅. — 2° Varzi su *Sarolea*, in 5.14'5" ¹/₅. — 3° Arcangeli su *Northon*, in 5.18'18" ¹/₅. — 4° Geisler su *E. Mag*, in 5.29'10" ¹/₅.

Il tempo totale del vincitore ha battuto di circa 14 minuti il record segnato da De Simone nel 1925, che era di 5.23'49" ¹/₅. Il miglior giro della giornata, compiuto, come si è detto, da Pietro Gherzi, con 1.36'57" ¹/₅, ha battuto di circa nove minuti il giro più veloce dell'anno scorso, che era stato segnato da Geisler con 1.45'25".

Tempo impiegato dai vincitori nelle sette edizioni della TARGA FLORIO MOTOCICLISTICA

(1920 - 1921 - 1922 - 1923 - 1924 - 1925 - 1926)

su tre giri del PICCOLO CIRCUITO DELLE MADONIE (Km. 324)

ANNO	CLASSIFICA	CORRIDORE	MACCHINA	TEMPO IMPIEGATO				MEDIA ORARIA	
				O	M	S	Q	Km	M
1920 4 ottobre	1	MALVISI ORESTE BARRAJA ERNESTO	<i>Harley Davidson</i> <i>Bianchi</i>	7	2	9	$\frac{2}{5}$	46	049
	8			49	—	—	36	748	
1921 25 settembre	1	MALVISI DOMENICO FARAGLIA UMBERTO NAZZARO BIAGIO	<i>Harley Davidson</i> <i>Harley Davidson</i> <i>Indian</i>	6	19	49	$\frac{2}{5}$	51	182
	6			23	55	$\frac{2}{5}$	50	635	
	6			31	2	$\frac{2}{5}$	49	714	
1922 19 novembre	1	MORETTI PRIMO MAGGIORE VITTORIO	<i>Frera</i> <i>Harley Davidson</i>	5	47	6	$\frac{1}{5}$	56	006
	5			49	15	$\frac{2}{5}$	55	662	
1923 19 aprile	1	QUATTROCCHI RALLO EZIO « ZAM »	<i>Harley Davidson</i> <i>Douglas</i> <i>Sarolea</i>	6	54	23	—	46	913
	6			54	28	$\frac{1}{5}$	46	903	
	6			54	44	—	46	873	
1924 24 aprile	1	MAGGIORE VITTORIO « ZAM » MANIER	<i>Harley Davidson</i> <i>Guzzi</i> <i>Gilera</i>	5	54	18	$\frac{1}{5}$	54	868
	6			12	37	—	52	171	
	6			23	26	$\frac{1}{5}$	50	699	
1925 26 aprile	1	DE SIMONE GEISLER ORF MORETTI PRIMO	<i>Frera</i> <i>Guzzi</i> <i>Guzzi</i>	5	23	49	$\frac{2}{5}$	60	032
	5			29	30	$\frac{1}{5}$	58	997	
	5			44	19	—	56	559	
1926 21 aprile	1	OPESSI PIETRO VARZI ACHILLE ARCANGELI LUIGI	<i>Triumph</i> <i>Sarolea</i> <i>Northon</i>	5	09	53	$\frac{2}{5}$	62	731
	5			14	05	$\frac{1}{5}$	61	891	
	5			18	18	$\frac{1}{5}$	61	070	

ERMES

MUTUA ASSICURATRICE FRA PROPRIETARI
ED ESERCENTI AUTOMOBILI

SEDE IN GENOVA VIA ROMA 9



ASSICURATRICE UFFICIALE DELL'AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA

L'“ERMES”, SORTA PER INIZIATIVA DELLE PIÙ SPICcate PERSONALITÀ DEL MONDO AUTOMOBILISTICO ITALIANO ASSICURA I PROPRI SOCI CONTRO I RISCHI D'INCENDIO, DI RESPONSABILITÀ CIVILE, DI INFORTUNI, DI GUASTI ALLE VETTURE, DI SPESE LEGALI DIPENDENTI DA CONTRAVVENZIONI CUI SONO ESPOSTI NELLE LORO QUALITÀ DI PROPRIETARI ED ESERCENTI AUTOMOBILI. *HA CONDIZIONI DI POLIZZA E DI TARIFFA LIBERALISSIME.*

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE

PRESIDENTE - Marchese Comm. PAOLO ALERAME SPINOLA - Genova.

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

AMMINISTRATORE DELEGATO - Grand'Uff. EMILIO BORZINO - *Presid. Aut. Club di Genova.*

SEGRETARIO GENERALE - Grand'Uff. ATTILIO CAPRILE.

CONSIGLIERI - Principe EMILIO BARBIANO DI BELGIOIOSO D'ESTE - Milano.

Conte GUSTAVO BISCARETTI DI RUFFIA - Torino.

Marchese VITTORIO DALLA ROSA - *Presidente dell'Automobile Club del Trentino - Trento.*

Comm. FEDERICI GIUSEPPE Bar. di ABRIOLA - *Presidente dell'Automobile Club di Napoli.*

Cav. VINCENZO FLORIO - *Presidente dell'Automobile Club di Sicilia - Palermo.*

On. GALLENZA STUART Conte Dott. ROMEO - *Presidente dell'Automobile Club di Roma.*

Comm. Avv. CESARE GORIA GATTI - *Dirett. dell'Uff. di Consul. legale dell'A. C. d'Italia - Torino.*

Marchese LORENZO GINORI LISCI - *Presidente dell'Automobile Club di Firenze.*

Conte GIANOBERTO GULINELLI - Ferrara.

Conte On. GASTONE DI MIRAFIORI - Torino.

Marchese Grand'Uff. DOMENICO PALLAVICINO - Genova.

Maggiore ANGELO PALLUCCO - Roma.

Conte Gran Croce Senatore CARLO RAGGIO - Genova.

Comm. Ing. GIAN CARLO STUCKY - Venezia.

MICHELE VANNUCCI DI GALLIDORO Barone del CORBO - Palermo.

Marchese SALVATORE PES DI VILLAMARINA E D'AZEGLIO - Roma.

SINDACI EFFETTIVI - Marchese DOMENICO CATTANEO DI BELFORTE.

Cav. ENRICO DRAGO.

Cav. GIULIO G. SCORZA.

IL 2° CONCORSO PER CARRETTI SICILIANI

E LE GARE DI GRUPPI IN COSTUME E DI BELLEZZA FEMMINILE

Splendido intermezzo, fra il rombante fervore delle due manifestazioni motoristiche delle Madonie, il 2° Concorso per Carretti Siciliani, con le due gare in esso genialmente inserite: quella fra i gruppi in costumi siciliani



mero imponentissimo di carri partecipanti alla gara, fra una moltitudine veramente eletta di pubblico plaudente, fra cui si contavano centinaia di stranieri, ha lasciato fra gl'intervenuti una memoria delle più fulgide fra



antichi o moderni, e l'altra fra le più belle ragazze siciliane, isolate o comprese nei gruppi montati sui carretti concorrenti.

Festa magnifica di colore, di arte, di bellezza. Con un successo che ha superato di gran lunga quello ottenuto nel 1925 dal 1° Concorso, la bellissima adunata, svoltasi fra la verde aureola del Giardino Inglese, con un nu-

quante derivano da questa stagione primaverile, così densa di manifestazioni e di eventi. Ed ha costituito per l'Automobile Club di Sicilia un meritato premio al suo intuito ed alla sua attività, dimostrando di quanta simpatia viva il carretto nell'animo della folla come nel sentimento dei forestieri, e come sia nobile ed utile l'intento, diretto a fare emergere un genere di

PROTEGGETE
IL VOSTRO
DENARO



CONTRO PERDITE E FURTI MUNENDOVVI DI
TRAVELLERS' CHEQUES
(ASSEGNI PER VIAGGIATORI)



DELLA

BANCA COMMERCIALE ITALIANA

IL MEZZO PIÙ PRATICO E SICURO, DURANTE I VIAGGI, PER DISPORRE
IN OGNI PAESE ED OGNI MOMENTO DEL PROPRIO DENARO

OPUSCOLO SPIEGATIVO A RICHIESTA
PRESSO LE FILIALI DELLA BANCA