

i due compagni d'equipe del Galliatese, secondo e terzo rispettivamente al primo giro, diedero sempre mostra di andare, almeno, quanto le « Bugatti »; ma non furono certo fortunati. Campari ha delle panne di gomme e deve cedere il secondo e terzo posto; il Mantovano, poi, rompe addirittura una balestra all'ultimo giro, e dal III viene sbalzato al V posto! Che colpa ne hanno in ciò le macchine e i piloti? Contro i chiodi e contro le cunette c'è poco da fare! Certo che queste vetture della produzione normale Alfa Romeo sono dei capolavori; le rosse vetture dominarono durante tutto lo svolgimento di questa « Targa » sicchè il trionfo può dirsi completo, malgrado i due posti d'onore appartengano, in classifica, alle vetture del signor Bugatti.

► A questo punto converrà fare un elogio particolare a Caberto Conelli 3° classificato. Il *gentleman* ben noto al pubblico di Floriopoli è sempre il più regolare di tutti i concorrenti. Egli comincia la sua gara tranquillamente, senza dare all'occhio; a poco a poco va rimontando gli avversari compiendo giri meravigliosi per regolarità scavra di scarti, e alla fine si conquista sempre uno dei migliori posti. È la tattica abituale di questo appassionato « bugattista », che merita ampie lodi.

Divo figurò poco in questa « Targa »; aveva cominciato con un certo « entrain » e fu quinto al primo e al secondo giro; nel terzo cozzò contro un muretto, spezzò una ruota e dovette ritirarsi. Si accontentò di sostituire Williams all'ultimo giro, ma non fece guadagnare nulla al « clan » di Bugatti. Quanto a Williams, c'è poco da dire; non è un corridore adatto alle Madonie, ma fece del suo meglio.

Chi ha vinto un'altra bella battaglia è stata l'« O. M. ». La fiorente marca bresciana, partecipando con le sue solite vetture « Mille Miglia » a valvole laterali, può essere più che soddisfatta del sesto posto in classifica generale del buon Morandi. Egli ha seguito immediatamente i sei « grossi calibri » (Varzi, Chiron, Conelli, Campari, Nuvolari) precedendo

gente come Williams, Borzacchini, e Maserati. Che più? E poi, sono i tempi a parlar chiaro, tempi vicini ai records dello scorso anno! L'« O. M. » va lodata così per la sua entusiastica attività sportiva, come per le prove che dà; e daremo ben ragione all'ing. Orazi (che era felice della corsa delle sue vetture) se, come crediamo di sapere, avesse telegrafato a S. E. Turati la vittoria della Marca bresciana. (Pare, infatti che Turati per dare l'autorizzazione alla partecipazione dell'« O. M. » avesse preteso la promessa di conquistare uno dei posti d'onore; e che Orazi avesse risposto che, se si riusciva a conquistare il VII posto, avrebbe telegrafato come una vittoria). Morandi ha fatto una delle sue solite magnifiche corse, se anco non molto fortunato; viceversa Minoja, come sempre, non ha avuto dalla sua la fortuna. Tuttavia di due « O. M. » partite due sono arrivate, a passo spedito; il che non è poco, specialmente in una battaglia come questa!

Viceversa le Maserati, e soprattutto Borzacchini, hanno deluso l'aspettativa. Borzacchini non ha camminato, si può dire, un quarto d'ora tranquillo! È dolorosissimo constatarlo, ma corse senza quattrini non se ne possono fare, e Alfieri Maserati, purtroppo, è ricco solo di genialità!

Su 17 vetture partite ben 12 hanno tagliato il traguardo finale. Percentuale molto alta, come si vede; ancora più notevole quando si pensi che i ritiri dovuti a incidenti di strada sono stati tre contro due soltanto dovuti a pannes di macchina; più notevole ancora quando si pensi al ritmo imposto oggi a tutti i concorrenti, che avrebbe dovuto produrre una larghissima selezione. Ciò testimonia inequivocabilmente dei progressi della costruzione automobilistica da parte di tutte le Marche.

Quattro « isolati » partecipavano alla battaglia. Balestrero e Ruggeri furono presto... appiediti; Bittman, valoroso corridore che pilotava una rapida « Bugatti », si è appena piazzato in t. m.; solo D'Ippolito, un calabrese valorosissimo, che correva con la sua solita piccola « Alfa Romeo » di serie con la quale ha colto notevoli meriti successi, ha saputo tenere alta la bandiera degli « isolati ». Questo corridore merita davvero ogni lode; ciascuno sa quale « handicap » costituisce il partecipare da « isolato » ad una gara come la « Targa » e soprattutto come la « Targa » di quest'anno, che fu feudo delle industrie, ed è facile dunque immaginare quale merito deve darsi al D'Ippolito, che seppe, ciononostante, tenere una media altissima.

In questa Targa tutti i records sono stati abbassati, e di non poco: di 4' sul giro, e di 20' (circa) sul tempo totale. Dove si andrà a finire di questo passo?

Una graditissima sorpresa per il pubblico di Floriopoli e per i concorrenti e corridori fu l'intervento di S. E. Balbo.

Il ministro della velocità, giunto apposta in volo da Roma, « tifò » quant'altri mai, e parve che la battaglia combattuta nel nome d'Italia fosse diventata più emozionante in suo onore. È la prima volta se la memoria ci assiste, che un'alta personalità del Governo presenzia una « Targa Florio », prova troppo lontana dal cervello della Nazione per permettere ai Capi di intervenire. Ciò è di buon augurio anche per la sempre miglior valorizzazione del Meridionale. E siamo tanto più lieti di constatare ciò, in quanto è dovuto ad un Ministro sportivo giovane ardito e simpatico, come Balbo.

Ci resterebbe da dire dell'organizzazione. Ma è meglio passarvi su. Dove trovare un'organizzazione come quella solita di Vincenzo Florio, che non dimentica neanche i particolari più trascurabili?

Quanti miglioramenti, di anno in anno, a Floriopoli, nelle cose anche le più impensate!

RAFFAELLO GUZMAN



Il ministro Balbo ha onorato della sua presenza « Floriopoli ». Eccoli che discorre con l'ing. Gianferrari, l'animatore dell'Alfa-Romeo, e con Vittorio Jano, il creatore delle macchine insuperabili.