

Le corse nello brughiere di Somma Lombardo

Il tempo ha favorito singolarmente questa giornata di corse indetta dalla Società milanese per la caccia a cavallo. Grande concorso di pubblico e sfoggio di *toilettes* primaverili.

Assisteva il Conte di Torino.

Ecco il dettaglio:

Premio del Giubileo (hunt cup): pesi gravi; coppa d'argento al vincitore; ricordo al secondo, terzo e quarto; distanza metri 7000 circa con ostacoli: 1. Peandeen, di Mario Amman, montato dal proprietario; 2. Amena, del capitano E. Parrocchetti, montato dal proprietario; 3. Annie Hermit, dell'ing. Guido Valerio, montato dal proprietario; 4. Batchelor, del conte M. Greppi, montato dal proprietario. Non piazzati: Lady's Horse, di Guerini, Forester, di Castellario, Napoleone, di J. Visconti di Modrone, Le Belvédère, di Valerio.

tenente U. Osio; 2. Ilona, montato dal tenente Casalini; 3. Gamone, montato dal tenente A. Valerio.

Fungeva da *starter* e giudice d'arrivo il conte Giacomo Durini; da ispettore del peso il marchese Gaspare Corti.

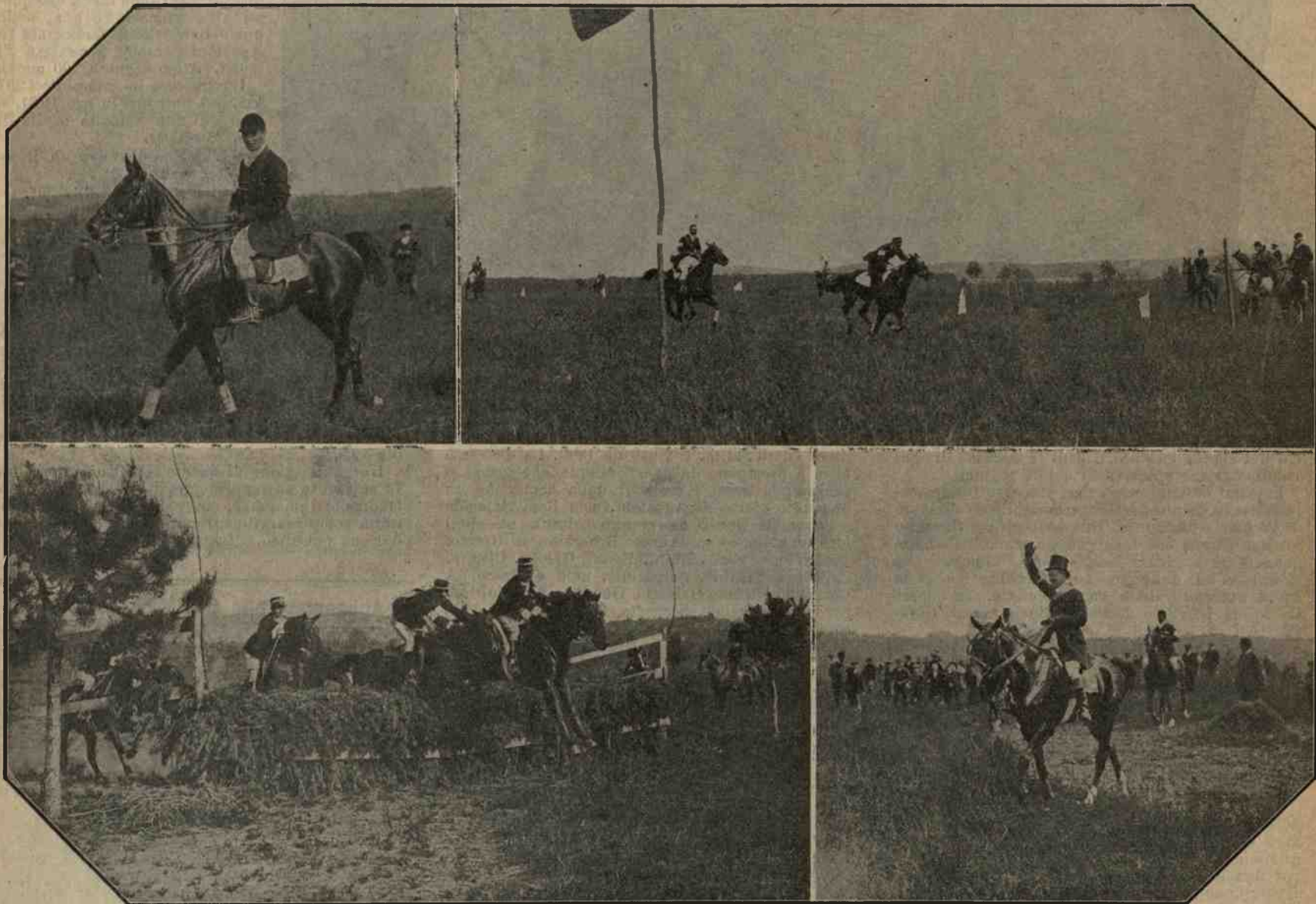
Il grande giro automobilistico di Sicilia 26-27 Maggio 1912

(Nostra corrispondenza particolare).

Nessun avvenimento automobilistico è stato fino ad oggi, credo, più audacemente pensato di questo nostro grande *Giro automobilistico di Sicilia* che il giornale *L'Ora* di Palermo ha voluto signorilmente bandire. Chi ha avuto per primo l'idea di indire quest'anno una grande corsa in

dei carri, poi, *dovrebbero* rassodare. I tracciati sono privi di qualsiasi logica, e, si vede, ideati in tempi in cui le strade servivano solo per camminarvi a piedi: è un susseguirsi continuo, infinito, snervante di curve, di svolte, di *fourches*, di spirali con un raggio inverosimilmente piccolo in cui bisogna spessissimo far reiterato uso della marcia-indietro per poter fare la curva. Non parliamo poi dei *caniveaux*, della mancanza assoluta di segnalazioni, dei passaggi a livello inverosimili, ecc....

Bisogna ora pensare che un terzo almeno di tale percorso sarà dai concorrenti fatto di notte, che le macchine, le molle, gli *chassis* dovranno sopportare senza interruzione la fatica immane di un percorso incredibilmente difficile; bisogna pensare che il guidatore dovrà per tante ore sostenere la fatica immensa di un percorso accidentato, la tensione nervosa che nasce dalla gara stessa, il lavoro materiale delle *pannes* e dei rifornimenti, l'esaurimento dovuto alla scarsità



Le corse nelle brughiere di Somma Lombardo. — In alto a sinistra: Il Sig. Ferranti dopo la vittoria. — A destra: Un arrivo. — In basso a sinistra: La corsa militare. Un ostacolo superato brillantemente, avanti il capitano Ceresole, 3° Il conte Umberto Orio. — A destra: Il Sig. Mario Amman dopo la vittoria ritorna al Peso. (Fot. A. Foli - Milano).

Premio della Brughiere (hunt cup): pesi leggeri: dono di S. M. il Re al vincitore: ricordi al secondo, terzo e quarto; distanza m. 7000 con ostacoli: 1. Sea Swell, del tenente A. Valerio (proprietario); 2. Innishmore, del conte G. Sannazzaro (proprietario); 3. Never Despond, di G. O. Dollfus (proprietario); 4. Blue Boy, del conte G. Durini (tenente Tappi). Non piazzati: Helena, Queen of Grace, Juturna, Shillelogher, Orione, Catch-me, Orix.

Premio della Baraggia: coppa al vincitore: ricordi al secondo, terzo e quarto: distanza m. 7000 con ostacoli: 1. Imp. II, di Lorenzo Ferranti (proprietario); 2. Origille, di Pietro Pirelli (G. O. Dollfus); 3. Cardinal, del conte E. Castelbarco (proprietario). Non piazzato: Flora.

Premio delle Patronesse: percorso di campagna per cavalli di truppa, riservato agli ufficiali delle armi a cavallo in attività di servizio: distanza metri 5000 con ostacoli: 1. Pastoso, montato dal

Sicilia ha certo pensato ad una corsa *monstre* in cui fossero poste sotto la prova più dura l'audacia e l'energia dei guidatori, e la resistenza delle macchine più moderne e perfezionate.

La gara, aperta a qualunque tipo di macchine, si svolgerà su di un percorso di 1050 chilometri, che attraversa sei delle sette provincie siciliane, seguendo il perimetro costiero dell'isola e toccando i sei capoluoghi: Palermo, Messina, Catania, Siracusa, Girgenti e Trapani.

Tale percorso deve compiersi senza tappe né neutralizzazioni nel tempo massimo di ore 48, cioè con una media oraria minima di 22 chilometri. Chi conosce, anche di fama soltanto, le strade siciliane, chi ne abbia soltanto percorso qualche chilometro può farsi un chiaro concetto della difficoltà della corsa. Le nostre strade non sono quasi mai larghe più di 5 o 6 metri, l'inghiatatura è fatta con frantumi di roccia, buttati sulla massciata, e che la pioggia ed il traffico

del cibo e dalla assoluta mancanza di riposo: ecco perchè affermo che vincitore della nostra corsa sarà il guidatore più forte, più accorto, che saprà fondersi con la macchina più resistente e più solida. Il *Giro di Sicilia* non è una corsa di velocità dove si misureranno dei mostri inutili e dei pazzi votati alla morte, ma è un vero *critérium* turistico in cui potrà trionfare soltanto l'uomo migliore che guiderà la migliore macchina.

Non è la corsa dove la temerità di un istante può dare la vittoria: soltanto chi saprà regolare la propria andatura, chi cercherà di risparmiare in ogni modo motore e gomma può sperare di giungere alla mèta, dato specialmente che il regolamento prescrive la punzonatura di tutti gli organi del motore e della trasmissione.

Si considerino dunque tutte le difficoltà, ci si trasporti per un istante sulle nostre strade e mi si dica poi se ho torto ad affermare che il *Giro di Sicilia* è la corsa più audace, più difficile che

CICLISTI! Le migliori Macchine da turismo di MARCA MONDIALE

Domandate Catalogo alla:

Società Anonima B. BIANCHI - Viale Abruzzi, 16 - Milano

BIANCHI

montate
con gomme

PIRELLI