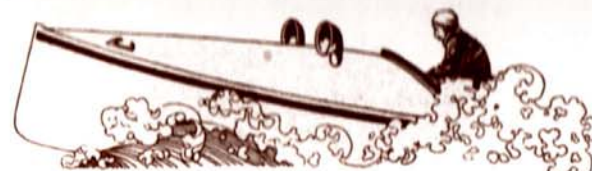


La Perla del



CORSA DI CANOTTI AUTOMOBILI, ORGANIZZATA DAL COMITATO DELLE FESTE SPORTIVE DI PALERMO AD INIZIATIVA DEL CAV. VINCENZO FLORIO COL CONCORSO DELLA "YACHTING GAZETTE."

Mediterraneo



COURSE DE CANOTS AUTOMOBILES, ORGANISÉE PAR LE COMITÉ DES FÊTES DE PALERME, SUR L'INITIATIVE DE M. LE CHEV. VINCENZO FLORIO AVEC LE CONCOURS DU "YACHTING GAZETTE."

PALERMO! la perla della Sicilia, la perla del Mediterraneo!

Era molto giusto e molto opportuno denominare così il circuito marittimo dei canotti automobili, che il Comitato delle feste di Palermo ha organizzato contemporaneamente alla Targa Florio, la grande gara per le vetture automobili.

Chi ha fondato queste due grandi gare ed ha avuto per primo l'idea di formare in questa deliziosa regione un centro sportivo che fosse il punto di convegno degli *sportsmen* di tutto il mondo, è stato il cavaliere Vincenzo Florio (sia detto malgrado la sua nota modestia), uno *sportsman* di razza e un grande mecenate del *yachting* e dell'automobilismo.

Nessuno più di lui era adatto a coronare di successo questa impresa e far sì che in due anni la Targa Florio e la Perla del Mediterraneo acquistassero una fama mondiale.

Tutto si prestava invero perchè queste gare offrissero il più attraente e grandioso spettacolo: l'incantevole panorama del golfo, che si distende all'occhio meravigliato del riguardante basterebbe da solo, infatti, ad attirare i turisti di tutto il mondo. Ed è per ciò che quando queste gare autonautiche hanno luogo, le spiagge di Palermo sono gremite di pubblico ansioso, il quale può agevolmente seguire al largo le evoluzioni di queste graziose imbarcazioni da diporto, *cruisers* veloci o agili *racers*, mirabili esempi di forza e di velocità che lasciano fiotti di spuma increspanti la superficie delle onde azzurre.

Molte nazioni sono in gara, e largamente rappresentate sono le bandiere inglese e francese, che però debbono lottare con l'industria nazionale italiana, continuamente in progresso e che oggi si è assicurata un posto eminente.

La Perla del Mediterraneo viene immediatamente dopo i *meetings* di Monaco e di Nizza, ed ha su questi il vantaggio di riunire i canotti costruiti per tutte e due queste riunioni, dove hanno fatto le loro prove di corsa, trovandosi poi in condizioni di ottenere i massimi risultati.



PALERME! la perle de la Sicile, la perle de la Méditerranée!

Il était très juste et très logique d'intituler ainsi le circuit maritime des canots automobiles que le Comité des Fêtes de Palermo organisait en même temps que la Targa Florio, la grande épreuve réservée aux voitures automobiles.

Le fondateur de ces deux épreuves, celui qui, le premier eut l'idée de créer en ce pays délicieux un centre sportif qui devait être le lieu de réunion des *sportsmen* du monde entier, fut le chevalier Vincenzo Florio, que nous qualifierons, dût sa modestie en souffrir, de mécène du *yachting* et de l'automobilisme. Nul, mieux que le chevalier Florio, n'était qualifié pour mener à bien cette entreprise et, en deux ans, la Targa Florio et la Perle de la Méditerranée acquirent une réputation universelle. C'est que tout s'alliait pour faire de ces épreuves le plus attrayant et le plus grandiose des spectacles.

Le magnifique panorama du golfe, qui s'offre à l'œil émerveillé du spectateur, suffirait à lui seul pour attirer les touristes, de tous les points du globe. Aussi, lorsque les courses autonautiques ont lieu, les terrasses, les quais de Palermo sont-ils noirs de monde. On peut suivre, au large, les évolutions des canots, coquettes embarcations de promenade, *cruisers* rapides ou fins *racers*, monstres de vitesse qui projettent des flots d'écume frisant la surface des flots bleus. C'est la compétition internationale, les pavillons anglais, français y étant largement représentés et ayant à lutter contre la construction nationale italienne, continuellement en progrès, et qui s'est assurée aujourd'hui une place prépondérante. Venant immédiatement après les *meetings* de Monaco et de Nice, la Perle de la Méditerranée a l'avantage de réunir les embarcations qui ont été construites en vue de ces réunions. Les canots y ont fait leurs essais en course et se trouvent bien au point pour fournir le maximum de rendement. Palermo est à l'Italie, au moment des régates autonautiques, ce que Monaco, Nice ou Evian sont à la France. Le sport nautique automobile y bat son plein et le public afflue pour assister à cette grandiose réunion.



Nei giardini di "Villa Igiea,,

Palermo durante le regate autohautiche è per l'Italia ciò che Monaco, Nizza o Evian sono per la Francia, tanto questo *sport* vi ha prosperato rigogliosamente e così numeroso affluisce il pubblico per assistere a questa grandiosa riunione.

Il Comitato delle feste ha saputo attirare a Palermo, con un programma magnifico che

comprende, oltre alla Perla del Mediterraneo, un gran numero di premi importanti, i più noti costruttori e proprietari di canotti. La Perla del Mediterraneo è una magnifica Targa in oro in cui è incastrata una perla del valore di 8000 lire, che il cav. Florio ha offerto come primo premio della corsa.

Fin dall'anno scorso la Perla del Mediterraneo ha ottenuto un grande e legittimo successo consacrato dai più importanti giornali sportivi che vi hanno dedicato degli articoli, come gli *Sports*, l'*Auto*, il *Yachting Gazette* in Francia, la *Rivista Nautica* in Italia, il *Yachtsman* ed il *Yachting World* in Inghilterra.

La Perla del Mediterraneo del 1908, in grazia all'importanza del suo programma tuttavia in elaborazione, dovrà riuscire eccezionalmente interessante, attirando in Sicilia i migliori concorrenti e i più noti *sportsmen*.

Per una speciale agevolazione dovuta all'intervento del cavalier Florio, il trasporto dei canotti, dalla costa francese in Sicilia, sarà completamente gratuito, sia all'andata che al ritorno. Un vapore, noleggiato dal Comitato delle Feste, caricherà a Nizza i canotti destinati alla gara e li trasporterà a Palermo, e poi, finito il *meeting* siciliano, li ricondurrà al loro luogo d'origine.

I *yachtsmen* troveranno a Palermo le accoglienze più lusinghiere e alberghi muniti di tutto il *comfort*, sorti dacchè gli stranieri hanno fatto di Palermo il luogo di villeggiatura primaverile più aristocratico.

Uno dei più sontuosi di questi alberghi è la Villa Igiea, che ha una posizione addirittura incantevole. Dalle sue eleganti terrazze e dai suoi giardini, ricchi di quegli alberi alti e superbi che solo le spiagge della Riviera e della Sicilia possono produrre, si domina tutto il golfo di Palermo.

È opportuno a questo punto di vedere ciò che fu la corsa della Perla nel 1907.

Le regate autonautiche di Monaco e di Nizza erano appena terminate quando si procedeva all'imbarco dei canotti per Palermo, dove dovevasi disputare la Perla il 28 aprile.

Par un programme magnifique qui comprend, outre la Perle de la Méditerranée, un grand nombre de prix importants, le Comité des Fêtes a su attirer à Palerme les constructeurs et les propriétaires des canots les plus réputés. La Perle de la Méditerranée est une superbe plaquette en or dans laquelle est

enchâssée une perle magnifique, d'une valeur de 8000 frs. Elle fut offerte par M. le chevalier Florio comme prix principal de la course.

L'an dernier déjà, la Perle de la Méditerranée a obtenu un grand et légitime succès. Les journaux sportifs les plus réputés, les *Sports*, l'*Auto*, le *Yachting Gazette* en France, la *Rivista Nautica* en Italie, le *Yachtsman* et le *Yachting World* en Angleterre ont consacré des articles à cette réunion. En 1908, la Perle de la Méditerranée doit être particulièrement brillante, car son programme, actuellement en voie d'élaboration, sera des plus importants et attirera en Sicile l'élite des concurrents et des *sportsmen*.

Par une attention spéciale qui est due à la gracieuse intervention de M. le chevalier Florio le transport des canots, entre la côte française et la Sicile, est absolument gratuit, aussi bien à l'aller qu'au retour. Un vapore affrété par le Comité des Fêtes charge à Nice les embarcations qui viennent de prendre part aux régates et les transporte à Palerme d'où il les ramène après la fin du *meeting* sicilien.

Les *yachtsmen* trouveront à Palerme le meilleur accueil. Depuis que les étrangers ont pris le chemin de Palerme but de villégiature estivale des plus aristocratiques, de confortables hôtels ont été édifiés. C'est ainsi que l'un des plus somptueux, la Villa Igiea, merveilleusement située, domine le Golfe de Palerme, sur lequel donnent d'admirables terrasses et jardins remplis de ces arbres superbes comme seuls les rivages de la Riviera et de la Sicile peuvent en produire.

□ □ □

Ce court exposé terminé, rappelons ce que fut, en 1907, la Perle de la Méditerranée au point de vue course.

Les regates autonautiques de Monaco et de Nice venaient de se terminer, et l'on procédait, dans le port de Nice, à l'embarquement des canots pour Palerme, où la Perle devait être disputée le 28 avril. De nombreux engagements



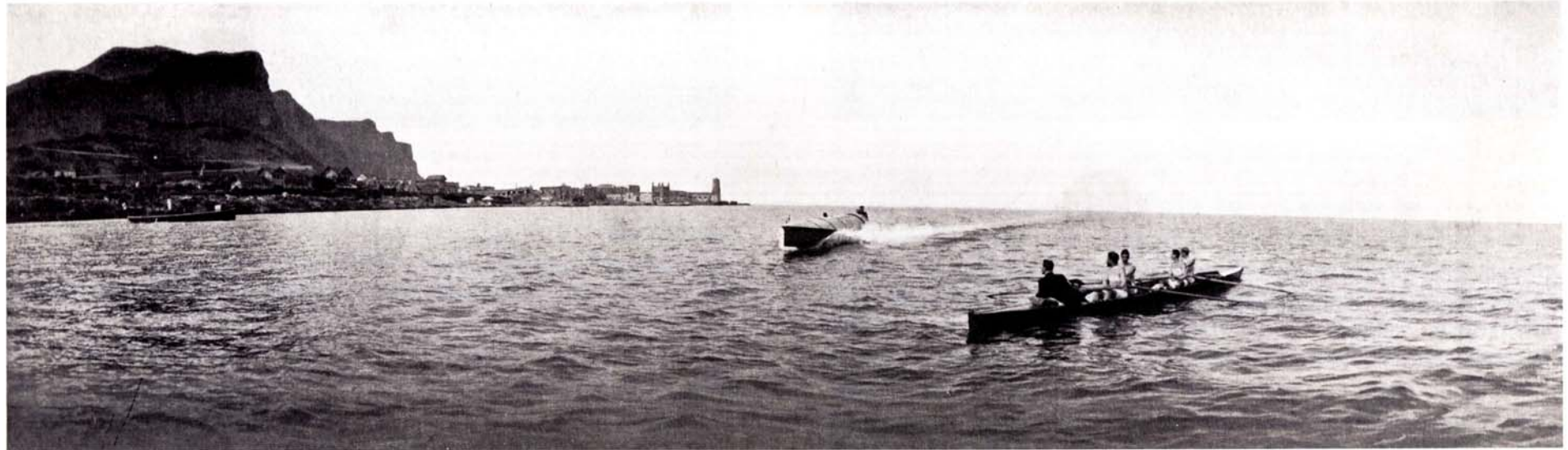
Il traguardo sopra una delle terrazze di "Villa Igiea,,



All'erta
(1° arrivato dei Cruisers).



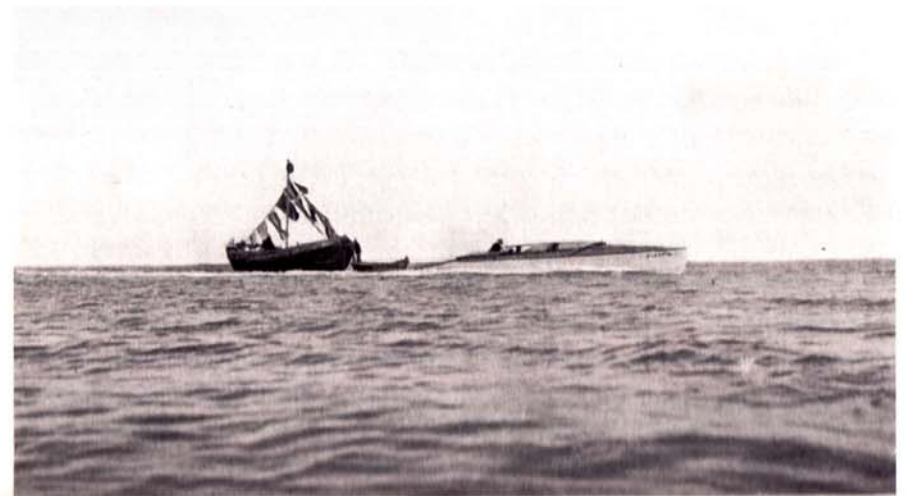
Adele (2° arrivato dei Cruisers).



Flying-Fish (vincitore della "Perla del Mediterraneo").



New Trèfle (2° arrivato dei Racers).



All'erta (1° arrivato dei Cruisers).



"Adele,, in corsa (2° arrivato dei Cruisers)

Le iscrizioni erano numerose:

Daimler II (inglese) di Lord Howard de Walden, scafo Saunders; motori Daimler.

Daimler III (inglese) di Lord Howard de Walden, scafo Saunders; motori Daimler.

Lorraine-Diétrich (francese) di Pérignon, scafo Quernel; motori Lorraine-Diétrich.

Martini di M.M. de Guerville e Ruthvez, scafo Megevet; motore Martini.

Flying Fish (inglese) di M. Lionel di Rothschild, scafo Saunders; motori Wolseley.

New Trèfle II (inglese) di M. Thubron, scafo La Sirène; motore Brasier.

Jeannette (italiano) del cav. Florio, scafo Gallinari; motori Itala.

All'Erta (italiano) di Paolo Letta, scafo Gallinari; motore F. I. A. T.

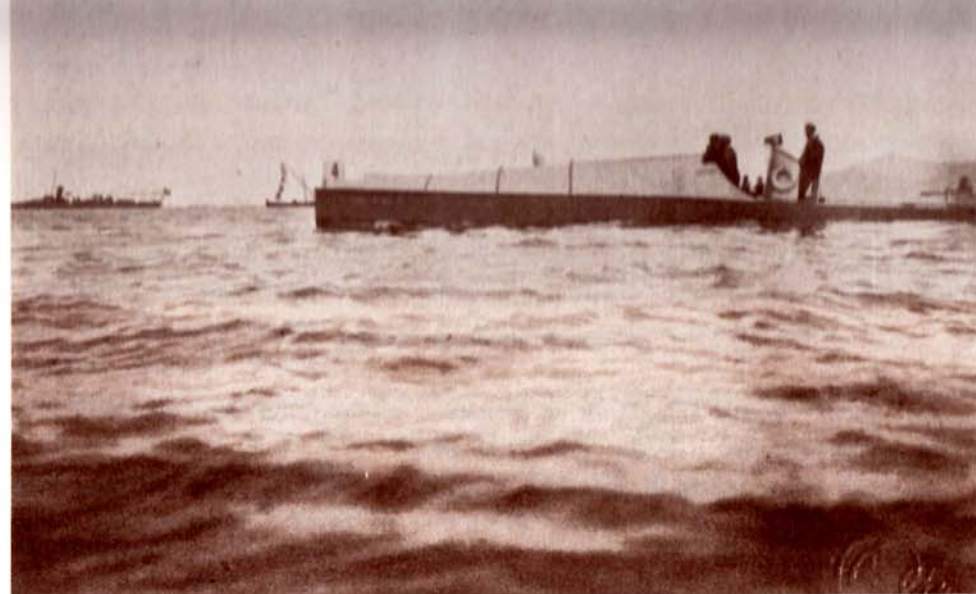
Sec (italiano) di L. Gilli, scafo Gallinari; motore Mors.

Gallinari II (italiano) di Gallinari, scafo Gallinari; motore Delahaye.

Naval (francese) di Deville, scafo Despujols; motore Mutel.

New Trèfle III (inglese) di Thubron, scafo Lein; motore Brasier.

Però, molti proprietari di canotti, impediti da cause diverse all'ultimo momento, non poterono prender parte alla corsa, giacchè quella di Monaco, svoltasi in difficilissime condizioni, aveva danneggiato i canotti di molti concorrenti e messe molte imbarcazioni addirittura fuori di combattimento. Fu per queste ragioni che il **New Trèfle II** di Thubron, malgrado il desiderio del proprietario di correre la Perla del Mediterraneo, non poté trovarsi a Palermo; e il **Martini** e i due inglesi: **Daimler II** e **Daimler III**, dovettero allo stesso modo rinunciare alla corsa per gravi guasti subiti.



"Flying Fish,, in corsa (1° arrivato dei Racers)

étaient parvenus aux organisateurs; entre autres ceux de

Daimler II (anglais) à Lord Howard de Walden, coque Saunders; moteurs Daimler.

Daimler III (anglais) à Lord Howard de Walden, coque Saunders; moteurs Daimler.

Lorraine-Diétrich (français) à Pérignon, coque Quernel; moteurs Lorraine-Diétrich.

Martini à MM. de Guerville et Ruthvez, coque Megevet; moteur Martini.

Flying Fish (anglais) à M. Lionel de Rothschild, coque Saunders; moteurs Wolseley.

New Trèfle II (anglais) à M. Thubron, coque La Sirène; moteur Brasier.

Jeannette (italien) à M. le chev. Florio, coque Gallinari; moteur Itala.

All'Erta (italien) à M. Paul Letta, coque Gallinari; moteur F. I. A. T.

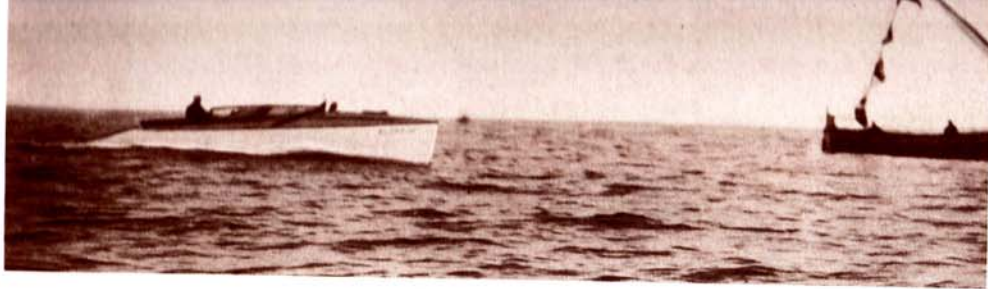
Sec (italien) à M. L. Gilli, coque Gallinari; moteur Mors.

Gallinari II (italien) à M. Gallinari, coque Gallinari; moteur Delahaye.

Naval (français) à M. Deville, coque Despujols; moteur Mutel.

New Trèfle III (anglais) à M. Thubron, coque Lein; moteur Brasier.

Des circonstances indépendantes de la volonté des propriétaires empêchèrent plusieurs canots, au dernier moment, de prendre part à la course. Les régates de Monaco, particulièrement dures à cause des temps houleux avaient fatigué beaucoup les coques de plusieurs concurrents, des épaves flottantes avaient causé aussi l'abandon de certains. C'est ainsi que le **New Trèfle II**, à M. Thubron, avait été désemparé. Le canot ne put se rendre à Palerme malgré le grand désir qu'avait son propriétaire de courir la Perle de la Méditerranée. Le **Martini** et les deux canots anglais **Daimler II** et **Daimler III** ayant subi des avaries de coque devaient également déclarer forfait.



"All'Erta,, (1° arrivato dei Cruisers)

Ad onta di queste inevitabili astensioni, il numero dei concorrenti fu tale da non compromettere il buon esito della gara.

I canotti **New Trèfle III**, **Ex-Nihil**, **Gallinari**, **All'Erta**, **Adèle**, **Flying Fish** furono caricati a Nizza da un vapore italiano — lo *Stura* — mandato dal Comitato delle Feste Sportive.

Sec e **Jeannette** però erano già partiti alla volta di Livorno, ma i cantieri Gallinari disgraziatamente non poterono ripararli in tempo utile per la corsa di Palermo.

A bordo dello *Stura* intanto s'imbarcarono anche i proprietari, i corridori e i meccanici dei canotti concorrenti, giungendo nel magnifico golfo di Palermo con un ottimo tempo che era fin dall'inizio come un augurio per la riuscita della gara.

Quella della corsa infatti fu una giornata assolutamente ideale: cielo terso, temperatura tiepida, mare di una calma completa: vi erano insomma tutte le desiderabili condizioni perchè le macchine potessero dare i migliori risultati e i motori spiegare la loro massima potenzialità.

Alle importanti prove dei canotti solcanti velocemente nel loro continuo passaggio la superficie del mare, assisteva dai giardini di Villa Igiea tutta l'aristocrazia siciliana, gran numero di *sportsmen* italiani, francesi, inglesi ed una folla numerosissima sparsa lungo tutta la spiaggia dell'Acqua Santa, donde si domina il golfo.

I canotti partenti erano, nella categoria *racers*: **Flying Fish**, **Gallinari II** e **New Trèfle III**. Nella categoria *cruisers*: **C. P. II**, **Adèle** e **All'Erta**.

Il **C. P. II**, di cui ancora non abbiamo parlato, era un *cruiser* costruito a Napoli con motore Thornycroft.

Al segnale della partenza le macchine spiegaronò tutta la potenza dei loro motori. Ben presto però il **Gallinari II** indeboliva la sua corsa, mentre il **Flying Fish**, con **Yarrow-Napier** — in cui il motore Napier era stato sostituito con un Wolseley — guadagnava il primo posto come quello che per forza effettiva era superiore a tutti gli altri. Esso compiva, come a Monaco, una corsa regolarissima. **All'Erta** meno rapido, ma più elegante, in forza del suo motore F. I. A. T. che si dimostrò eccellente, prendeva il secondo posto, mentre **Adèle** di Zanelli con motore Delahaye si piazzava terzo, precedendo di poco il **New Trèfle III**.



"Flying Fish,, passa davanti a "Villa Igiea,, (1° arrivato dei Racers)

Malgré ces abstentions regrettables, le champ des concurrents restait suffisamment ouvert pour permettre d'augurer du succès de la course.

Un paquebot italien le *Stura* affrété par le Comité des Fêtes de Palerme alla donc chercher, à Nice, les canots **New Trèfle III**, **Ex-Nihil**, **Gallinari**, **All'Erta**, **Adèle**, **Flying Fish**.

Sec et **Jeannette** étaient repartis déjà pour Livourne où les chantiers Gallinari ne pouvaient malheureusement les réparer dans les délais voulus pour leur permettre de courir à Palerme.

A bord du *Stura* prirent place également les propriétaires et les pilotes et mécaniciens des bateaux. Ce beau voyage se terminant par l'arrivée dans le magnifique golfe de Palerme étaient un prélude agréable aux épreuves de la Perle. Il en sera de même pour 1908 et nous ne doutons pas que de nombreux concurrents acceptent, à partir de la côte française, l'hospitalité qui leur est offerte par le Comité des Fêtes de Palerme. Qu'il soit permis à l'auteur de ces lignes, qui en a lui même profité, d'affirmer que cette hospitalité est très large et que l'on trouve en Sicile d'aimables amphytrions.

Ce que fut la course, en 1907, nous allons le rappeler succinctement.

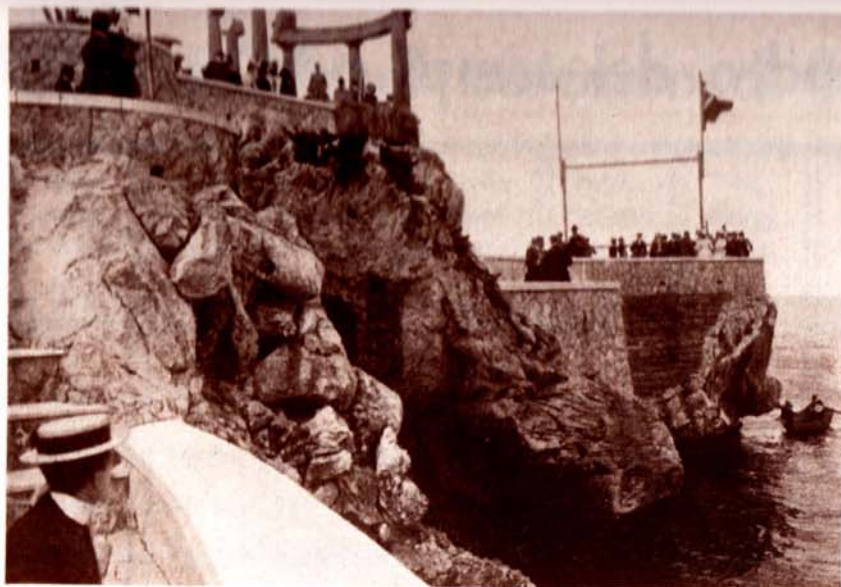
Un temps idéal voulut bien, tout d'abord, la favoriser; ciel sans nuage, chaleur supportable, mer absolument calme, conditions excellentes pour permettre aux moteurs de donner leur meilleur rendement et aux coques leur plus grande vitesse.

Toute l'aristocratie sicilienne, un grand nombre de *sportsmen* italiens, français et anglais se trouvaient réunis dans les jardins de la Villa Igiea. Dans le faubourg Acquasanta, qui domine toute la baie et le port, la foule était dense, s'intéressant aux essais, aux allées et venues des canots sillonnant le champ des courses. Tout enfin concourait au succès.

Les canots qui prirent le départ étaient:

Flying Fish, **Gallinari II**, et **New Trèfle III** qui couraient dans la catégorie *racers* et **C. P. II**, **Adèle** et **All'Erta** comme *cruisers*.

Le **C. P. II**, non encore mentionné, était un *cruiser* construit à Naples, et muni d'un moteur Thornycroft.



Il Traguado a "Villa Igica,,

L'ordine così stabilito, ritiratosi **C. P. II**, non si mutò durante i dieci giri del percorso (ciascun giro era di 10 km.).

A chi esamini la tabella dei tempi, che riportiamo qui appresso, apparirà chiara la regolarità di tutti i corridori.

Flying Fish, vincitore della Perla del Mediterraneo, impiegava pel percorso dei 100 km.: 2 ore, 18 minuti e 50 secondi, raggiungendo perciò una velocità media di km. 43.560, e compiendo ciascun giro in circa 13 minuti e mezzo fino al quinto, e in 14 minuti negli ultimi cinque.

All'Erta impiegava 2 ore, 26 minuti e 21 secondi, raggiungendo una velocità media di km. 41.459.

Adèle, il terzo classificato, impiegava 2 ore, 40 minuti e 40 secondi, compiendo ciascun giro di km. 10 in circa 16 minuti.

□ □ □

L'organizzazione della corsa fu inappuntabile e gli spettatori e i concorrenti ne rimasero ammiratissimi. Il tempo impiegato da ciascun canotto veniva subito trascritto su una speciale tabella, rendendo possibile così di conoscere di ciascun canotto, per ogni giro, la posizione nella corsa.

Un sì felice esito fa sperare che non solo tutti quelli che presero parte alla corsa del 1907 torneranno a parteciparvi nel 1908; ma che nuovi amatori e nuovi concorrenti verranno a vedere come sia bella e interessante questa gara autonautica della Perla del Mediterraneo.

Noi sentiamo il dovere di testimoniare il successo e di invogliare i concorrenti e gli amatori a partecipare alla prossima corsa.

B. CLERC.

Dès le départ, le **Galinari II** cassait sa mise en marche et ne pouvait défendre sa chance. Au signal, les cinq concurrents coupaient la ligne en groupe pour s'échelonner bientôt suivant la puissance de leurs moteurs.

Flying Fish, ex-coque du **Yarrow-Napier** dont les moteurs Napier

avaient été remplacés par des Wolseley prenait la tête, étant bien supérieur comme force en chevaux à ses adversaires. Sa marche s'affirmait comme très régulière, ainsi qu'à Monaco; **All'Erta**, moins rapide, mais plus séduisant comme esthétique prenait la seconde place, son moteur F. I. A. T. donnant admirablement. Le moteur français Delahaye assurait la troisième place à l'**Adèle** à M. Zanelli, précédant de peu le **New Trèfle III**. Pendant les dix tours du parcours (chaque tour de 10 kilomètres) l'ordre ne devait pas se modifier. Le **C. P. II** abandonnait au huitième avant le pointage.

Il est aisé de constater la régularité des concurrents en examinant le tableau des temps, établi ci-après.

Le **Flying Fish**, vainqueur de la Perle de la Méditerranée terminait le parcours de 100 kilomètres en 2 heures 18 minutes 50 secondes, soit une vitesse de 43 kilomètres 560 de moyenne.

Le *racer* anglais effectuait chaque tour en 13 minutes et demie environ, jusqu'au 5^{me} tour et en 14 minutes dans les cinq derniers.

All'Erta finissait en 2 heures 26 minutes 21 secondes, à la vitesse moyenne de 41 kilomètres 459.

Le troisième, **Adèle**, mettait 2 heures 40 minutes 40 secondes pour faire les 100 kilomètres, soit chaque tour de 10 kilomètres en 16 minutes environ.

Le tableau confirme en effet ces temps.

□ □ □

L'organisation de la course fut parfaite. Les pointages, tour par tour, étaient affichés sur un tableau spécial où chacun pouvait suivre la position des canots. Public et concurrents furent satisfaits, ce qui nous est une raison de plus pour croire que les propriétaires qui ont couru en 1907 auront en 1908 de nombreux imitateurs. Le Comité des Fêtes de Palerme aura un égal plaisir à recevoir les premiers comme les seconds et, pour notre part nous ne pouvons qu'engager les coureurs et le public sportif à aller se rendre compte, *de visu*, de ce qu'est une course autonautique dans ce site merveilleux.

B. CLERC.



Una torpediniere italiana di scorta

Quadro dei tempi per la "PERLA"

Numero	NOME DEL CANOTTO	CATEGORIA DEL CANOTTO	Numero del canotto	Ora di partenza				Ora passaggio I giro				Tempo impiegato I giro				Ora passaggio II giro				Tempo impiegato II giro				Tempo impiegato I e II giro				Ora passaggio III giro				Tempo impiegato III giro				Tempo impiegato fino al III giro				Ora passaggio IV giro				Tempo impiegato IV giro				Tempo impiegato fino al IV giro				Ora passaggio V g				
				O	M	S	Q	O	M	S	Q	O	M	S	Q	O	M	S	Q	O	M	S	Q	O	M	S	Q	O	M	S	Q	O	M	S	Q	O	M	S	Q	O	M	S	Q	O	M	S	Q	O	M	S	Q					
				1	C. P. II	Cruiser	1	14	—	—	—	14	21	55	—	—	21	55	—	—	14	43	7	³ / ₅	—	21	12	³ / ₅	—	43	7	³ / ₅	15	4	25	² / ₅	—	21	17	⁴ / ₅	1	4	25	² / ₅	15	26	27	—	—	22	1	³ / ₅	1	26	27	—
2	ADELE	Cruiser	2	14	—	—	—	14	17	5	—	—	17	5	—	—	14	33	58	—	—	16	53	—	—	33	58	—	14	49	52	—	—	15	54	—	—	49	52	—	15	5	44	—	—	15	52	—	1	5	44	—	15	21	—	—
3	FLYING FISH	Racer	4	14	—	—	—	14	13	20	—	—	13	20	—	—	14	26	29	—	—	13	9	—	—	26	29	—	14	39	42	—	—	13	13	—	—	39	42	—	14	52	59	—	—	13	17	—	—	52	59	—	15	6	—	—
4	ALL'ERTA	Cruiser	5	14	—	—	—	14	14	51	¹ / ₅	—	14	51	¹ / ₅	—	14	29	29	—	—	14	37	⁴ / ₅	—	29	29	—	14	44	10	—	—	14	41	—	—	44	10	—	14	58	50	—	—	14	40	—	—	58	50	—	15	13	—	—
5	NEW TRÈFLE	Racer	6	14	—	—	—	14	18	54	—	—	18	54	—	—	14	37	30	—	—	18	36	—	—	37	30	—	14	56	1	—	—	18	31	—	—	56	1	—	15	14	24	² / ₅	—	18	23	² / ₅	1	14	24	² / ₅	15	32	—	—

Classifica della "PERLA"

CLASSIFICA	NOME DEL CANOTTO	CATEGORIA DEL CANOTTO	Numero del canotto	Ora di partenza				Ora passaggio I giro				Tempo impiegato I giro				Ora passaggio II giro				Tempo impiegato II giro				Tempo impiegato fino al II giro				Ora passaggio III giro				Tempo impiegato III giro				Tempo impiegato fino al III giro				Ora passaggio IV giro				Tempo impiegato IV giro				Tempo impiegato fino al IV giro								
				O	M	S	Q	O	M	S	Q	O	M	S	Q	O	M	S	Q	O	M	S	Q	O	M	S	Q	O	M	S	Q	O	M	S	Q	O	M	S	Q	O	M	S	Q	O	M	S	Q	O	M	S	Q					
				1°	FLYING FISH	Racer	4	14	—	—	—	14	13	20	—	—	13	20	—	—	14	26	29	—	—	13	9	—	—	26	29	—	14	39	42	—	—	13	13	—	—	39	42	—	14	52	59	—	—	13	17	—	—	52	59	—
2°	NEW TRÈFLE	Racer	6	14	—	—	—	14	18	54	—	—	18	54	—	—	14	37	30	—	—	18	36	—	—	37	30	—	14	56	1	—	—	18	31	—	—	56	1	—	15	14	24	² / ₅	—	18	23	² / ₅	1	14	24	² / ₅	15	32	—	—
1°	ALL'ERTA	Cruiser	5	14	—	—	—	14	14	51	¹ / ₅	—	14	51	¹ / ₅	—	14	29	29	—	—	14	37	⁴ / ₅	—	29	29	—	14	44	10	—	—	14	41	—	—	44	10	—	14	58	50	—	—	14	40	—	—	58	50	—	15	13	—	—
2°	ADELE	Cruiser	2	14	—	—	—	14	17	5	—	—	17	5	—	—	14	33	58	—	—	16	53	—	—	33	58	—	14	49	52	—	—	15	54	—	—	49	52	—	15	5	44	—	—	15	52	—	1	5	44	—	15	21	—	—

Perla del Mediterraneo, 1907

REGOLAMENTO.

Art. 1. — Il « Comitato Feste e Riunioni Sportive di Palermo » organizza, per il giorno 28 aprile 1907, una gara di corsa fra lancia automobili di qualunque nazionalità nel golfo di Palermo, su un percorso di 200 km., col nome di « Perla del Mediterraneo ».

Art. 2. — La corsa è aperta ai *racers*, e *cruisers* di qualunque categoria, che non oltrepassino la lunghezza fra le perpendicolari di m. 12.

Art. 3. — Per partecipare alla corsa i concorrenti dovranno presentare non oltre il 20 aprile una domanda scritta, che dovrà contenere le seguenti indicazioni:

Nome e cognome del, o dei proprietari;

Nome della lancia;

Lunghezza fra le perpendicolari;

Energia usata;

Marca del motore.

Art. 4. — Perchè la domanda di ammissione possa esser presa in considerazione dovrà essere accompagnata dal versamento di una tassa di entrata di L. 100 per lancia.

Art. 5. — Il Comitato si riserva il diritto di rimandare al giorno seguente a quello fissato la corsa, senza che ciò possa importare diritto da parte dei concorrenti a richiedere rimborso di danni od indennizzi di qualunque sorta.

Art. 6. — Dopo il *raid* marittimo del Club nautico di Nizza, un vapore trasporterà gratuitamente a Palermo le lancia iscritte, accompagnate da tre uomini per ciascuna lancia.

Art. 7. — Ogni reclamo dovrà esser presentato ai commissari infra due ore dalla chiusura del controllo, e dovrà essere accompagnato da un deposito di L. 50, senza del quale non potrà esser preso in esame.

Nel caso in cui il reclamo venga dai commissari riconosciuto fondato ed accolto, il deposito verrà senz'altro restituito.

Art. 8. — Per tutto quanto non è espressamente previsto dal presente regolamento, avrà vigore il regolamento dei canotti automobili di Monaco.

Art. 9. — I premi, del valore di L. 18,000, compresa la « Perla », saranno distribuiti nel modo seguente: al primo della classifica generale, L. 2000 e la « Perla del Mediterraneo » del valore di L. 8000.

Se il primo della classifica generale è un *racer*, al primo *cruiser* spetteranno L. 4000, ed inversamente.

Al secondo *racer* L. 1200.

Al terzo *racer* L. 800.

Al secondo *cruiser* L. 1200.

Al terzo *cruiser* L. 800.

Perle de la Méditerranée, 1907

RÈGLEMENT.

Art. 1. — Le « Comité des Fêtes et Réunions Sportives de Palerme », organise pour le 28 avril 1907 une course de canots automobiles de toutes les nationalités, en rade de Palerme, sous le nom de « Perle de la Méditerranée ».

Art. 2. — Cette course sera ouverte aux *racers* et aux *cruisers* de toutes les catégories qui ne dépassent pas la longueur entre les perpendiculaires de 12 mètres.

Art. 3. — Pour participer à la course les concurrents devront présenter avant le 20 avril une demande par écrit contenant les données suivantes:

Nom du, ou des propriétaires du canot;

Nom du canot inscrit;

Longueur entre les perpendiculaires;

Force motrice employée;

Marque du moteur.

Art. 4. — Pour que la demande d'engagement puisse être prise en considération, elle devra être accompagnée par le dépôt d'un droit d'entrée en francs 100 par canot.

Art. 5. — Le Comité se réserve le droit de renvoyer la course au jour suivant à celui fixé, sans que cela puisse donner droit aux concurrents d'exiger aucun remboursement de frais et intérêts de toute espèce.

Art. 6. — Après le *raid* maritime du Club nautique de Nice, un bateau transportera gratuitement à Palerme les canots inscrits et trois hommes par canot qui l'accompagneront.

Art. 7. — Toute réclamation doit être présentée aux commissaires dans les deux heures suivantes à la clôture du contrôle et devra être accompagnée d'un dépôt de 50 frs, sans qui ne pourra être prise en considération.

Dans le cas où la réclamation soit reconnue fondée par les commissaires, le dépôt sera immédiatement remboursé.

Art. 8. — Pour tout ce qui n'est pas expressément prévu par ce règlement, le règlement des canots automobiles de Monaco sera appliqué.

Art. 9. — Les prix, montant à 18,000 francs, la « Perle » comprise, seront distribués de la manière suivante:

Au premier du classement général: la « Perle de la Méditerranée » (de la valeur de 8000 francs), et 2000 francs en espèces.

Si le premier du classement général est un *racer*, le premier des *cruisers* recevra 4000 francs et réciproquement.

Au deuxième *racer* francs 1200.

Au troisième *racer* francs 800.

Au deuxième *cruiser* francs 1200.

Au troisième *cruiser* francs 800.



LA istituzione della *Coppa Challenge* per Vettuette, da disputarsi annualmente sul Circuito Siciliano, oltre che al progresso nella fabbricazione del tipo di vettura automobile destinato a diventare quello praticamente più diffuso, risponde ad un criterio di eccezionale opportunità propria della Sicilia.

Nessuna regione d'Italia ha, come la Sicilia, numerosi centri importanti e vaste plaghe agricole o industriali che pur cominciando a sentire la più intensa attività moderna, resteranno ancora per lunghi anni lontane dall'essere allacciate alla rete ferroviaria dell'isola. Difficoltà topografiche, condizioni speciali di accidentalità del suolo, bisogno di gallerie e di viadotti costosissimi, relegano le costruzioni ferroviarie di intere provincie nel regno dei sogni più lontanamente realizzabili. A ciò si aggiunga che, per le contingenze attuali, le campagne e le miniere distano per decine e decine di chilometri dall'abitato, nè è facile e prossima la colonizzazione delle campagne, così che l'uso del cavallo, della carrozza, del carro, rappresenta ancora il mezzo più rapido di comunicazione tra comuni importanti e tra questi e i centri di lavoro nelle campagne. La vettuette, dunque, in tutte le applicazioni di cui è suscettibile, è chiamata a prendere il posto di tali mezzi primitivi di locomozione nel progresso dell'attività moderna siciliana, per ravvicinarla a quel ritmo di movimento che è caratteristico del nostro tempo. Da ciò la eccezionale importanza pratica di qualunque prova mirante alla popolarizzazione dell'automobile in Sicilia nelle sue forme più accessibili e generalizzabili. Da ciò è nato quel movimento sportivo automobilistico siciliano che è forse il più attivo d'Italia e pel quale, sia nell'autodromo apposta costruito nella R. Favorita, sia nel circuito delle Madonie, sia in altri circuiti studiati in varie circostanze, le prove si succedono alle prove in tutte le stagioni dell'anno e in quasi tutte le settimane del mese.

L'INSTITUTION de la *Coupe Challenge* pour Voituettes qui va être disputée annuellement sur le Circuit Sicilien, ayant pour but de favoriser la construction d'un type de voiture automobile destiné à être pratiquement le plus répandu, répond aussi à un but d'opportunité exceptionnelle et tout particulier à la Sicile.

Aucune région de l'Italie n'est, au même degré que la Sicile, douée d'un aussi grand nombre de centres importants et d'aussi vastes étendues de terrains agricoles et industriels, qui, quoique commençant à ressentir les effets de l'activité intensive moderne, sont destinés à rester longtemps encore sans être réunis au réseau des chemins de fer de l'île. Les difficultés topographiques et des conditions spéciales d'accidentalité du sol, jointes au besoin de galeries et viaducs exigeant une dépense considérable, doivent forcément reléguer la construction des chemins de fer de provinces entières parmi les rêves de réalisation très lointaine. A cela il faut ajouter que le hasard a voulu que les campagnes et les mines se trouvent éloignées de dizaines de kilomètres des lieux habités, de sorte que le cheval, la voiture et les charrettes forment encore le moyen de communication le plus rapide entre des communes d'une certaine importance, et entre celles-ci et les centres de travail dans les campagnes. La voituette donc, dans les différentes formes d'application qu'elle offre, est appelée à remplacer ces moyens primitifs de locomotion dans la marche de l'activité moderne de la Sicile, pour la rapprocher de ce rythme de mouvement qui caractérise notre époque. De là l'importance pratique exceptionnelle de tout essai ayant pour but la vulgarisation en Sicile de l'automobile sous ses formes les plus accessibles et les plus généralisables. Voilà l'origine de ce mouvement sportif automobile sicilien, le plus actif peut-être de l'Italie, et qui fait que, soit dans l'autodrome expressément établi



Ribolla su vetturessa "Florentia,,

Queste varie prove piccole e grandi, con programmi parziali o complessi, incarnano lo studio più eloquente e persuasivo di tutti i problemi che si riattonano all'adozione dell'automobile nelle nostre contrade. Dal consumo di benzina e di olii agli esperi-

menti in salita d'inclinazione dalla minima alla massima percentuale, dalla resistenza delle gomme alle quote di peso sopportabile, tutte le prove adatte a formare il giudizio relativo più sicuro sono continuamente allo studio.

La corsa per la *Coppa Challenge* è la prova riassuntiva e solenne di tale serie di altre prove minori e successive che durante l'anno il Comitato « Panormitan », lo *Sport Club* ed altri nuclei sportivi organizzano, ed è perciò attesa e seguita col più vivo e generale interesse.

Con la gara del 1907, avvenuta il giovedì precedente alla Targa Florio, hanno avuto inizio le prove annuali per la *Coppa Challenge*, che dovrà disputarsi fino a quando tre vittorie della stessa marca non ne assicurino ad essa la proprietà. A questa importantissima corsa si presentarono le condizioni più complesse che potevano darsi per accrescerne le difficoltà e perciò l'interesse.

Il tempo, piovoso nei giorni precedenti la corsa e nelle stesse ore durante le quali essa si svolse, fece sì che la gara avvenisse nelle condizioni più sfavorevoli che un turista possa incontrare in viaggio.

Strade fangose, aria rigida, nebbia nelle alture, pioggia continua: nulla mancò perchè la gara fosse una lotta con tutti i nemici dell'automobile: *déravage*, appannamento di occhiali del guidatore, difficoltà di riconoscere la via e scoprire in lontananza gli ostacoli, ecc., ecc. Tuttavia, delle 20 vetture iscritte, 15 si presentarono alla partenza e quelle che non poterono partecipare alla corsa erano state precedentemente ritirate per cause indipendenti dalle condizioni in cui la corsa si sarebbe svolta.

Delle 15 concorrenti quattro compirono il percorso di 300 chilometri su due giri del circuito, impiegando un tempo variabile tra le ore 7.47,9 ⁴/₅, e le 11.39,13 ³/₅, come si rileva dal quadro riprodotto a suo luogo. Le altre 10 compirono quasi tutte il primo giro in tempo tale da non escludere la possibilità di rientrare nel tempo massimo assegnato per i due giri (ore 12) e alcune di esse, non poste fuori gara da guasti irreparabili, non avevano eccessivamente oltrepassato tale tempo massimo al momento in cui abbandonarono la prova.

dans la Favorita, soit sur le circuit des Madonies ou d'autres circuits tracés selon les circonstances, les épreuves succèdent aux épreuves chaque saison de l'année, et presque toutes les semaines du mois.

Toutes ces épreuves grandes ou petites, avec programme complexe ou réduit, résument l'étude la plus éloquente et la plus persuasive de tous les problèmes se rattachant à l'adoption de l'automobile dans nos contrées. Depuis

la consommation de la benzine et des huiles, jusqu'aux essais sur le degré d'inclinaison, maxima ou minima, à gravir, de la résistance des pneus aux cotes de poids supportable, toutes les épreuves calculées à fournir les données relatives les plus sûres sont sans cesse l'objet d'étude.

La Course pour la *Coupe Challenge* constitue l'épreuve la plus éclatante et le résumé de cette série de courses suivies et moins importantes, que le Comité « Panormitan », le *Sport Club* et d'autres groupes sportifs organisent dans le Cours de l'année, et c'est pour cela même qu'elle est attendue et suivie avec l'intérêt le plus vif et général.

Celle de 1907, qui eut lieu le jeudi qui a précédé la Targa Florio, est la première des épreuves annuelles pour la *Coupe Challenge*, qui devra se disputer jusqu'à ce que trois victoires remportées par la même marque lui en aient assuré la propriété absolue. Cette Course importante s'est effectuée dans les conditions les plus complexes et de nature à en augmenter les difficultés, d'où l'intérêt qu'elle excite.

La pluie qui n'a cessé de tomber les jours précédents, et pendant toute la durée de la Course, a été cause que l'épreuve a été disputée dans les conditions les plus défavorables qui pourraient s'offrir au touriste pendant sa tournée.

Chemins fangeux, air rude, brouillard sur les hauteurs, pluie incessante, rien n'y manquait pour en faire une vraie lutte contre les ennemis naturels de l'automobile: *déravages*, ternissement des lunettes des chauffeurs, difficulté de reconnaître la route et de distinguer les obstacles de loin, etc. Malgré tout, 15 sur 20 voitures inscrites se sont présentées au départ, celles qui n'ont pu prendre part à la course ayant été précédemment retirées pour motifs indépendants des conditions sous lesquelles la course devait s'effectuer.

Des 15 concurrentes quatre ont parcouru les deux tours du circuit, soit 300 kilomètres, dans un espace de temps variant entre 7 heures 47 minutes 9 ⁴/₅, secondes, et 11 heures 39 minutes 13 ³/₅, secondes, comme il résulte du tableau qui sera donné à la suite. Les 10 autres ont toutes accompli le premier



Ronzoni su "Peugeot,,



Tasca su "De Dion,,

Chi poté vedere in quale stato le vetture classificate e i loro guidatori arrivarono al traguardo, è soltanto in grado di valutare le enormi difficoltà di quella giornata e la importanza che da ciò acquistano i tempi dei classificati ed anche quelli di coloro che non poterono rimanere nella latitudine utile assegnata dal regolamento.

La lotta Naudin-Florio (primo e secondo arrivato) fu delle più emozionanti. Fino all'ultimo momento parve che il fortunato detentore della magnifica Coppa dovesse essere il cav. Florio e vincitrice la sua De Dion. Ma quando soltanto qualche minuto di ritardo del Naudin avrebbe deciso definitivamente della sua vittoria, il cannone annunciò l'apparire della Sizaire e Naudin all'estremo del rettilineo, che l'agile vetturessa divorò con velocità fulminea, passando al traguardo in tempo per guadagnare sul valoroso predecessore poco più di 12 minuti. Infatti Naudin su Sizaire e Naudin fu primo con un tempo di ore 7.47', 9" ⁴/₅ e Florio su De Dion Bouton, secondo, con un tempo di ore 8.3', 24" ³/₅.

Classificati consecutivamente furono: Stabile, terzo, su De Dion con ore 9.10,45 e dopo di lui Mollica su De Dion, con ore 11.39,13 ³/₅.

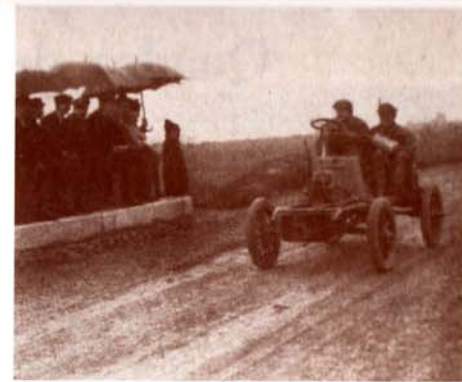
tour dans un délai de temps qui n'excluait pas la possibilité de leur rentrée dans le temps maximum de 12 heures assigné pour les deux tours, et celles de ce nombre non mises hors de combat par des dommages irréparables n'avaient pas trop dépassé ce maximum au moment où elles ont renoncé à l'épreuve.

Ceux seulement qui ont été à même de voir l'état dans lequel les voitures classées et leurs conducteurs sont arrivés au terme pourront se rendre compte des difficultés énormes de cette journée, et de l'importance qui en résulte par les temps des classés, aussi bien que de ceux qui ont excédé la dernière limite consentie par le règlement.

La lutte Naudin-Florio (premier et second arrivants) fut des plus émouvantes.

Jusqu'au dernier moment on aurait dit que l'heureux détenteur de la magnifique Coupe serait le chev. Florio, et sa De Dion la victorieuse. Mais à l'instant même ou quelques minutes de retard de la part de Naudin auraient décidé de la victoire en sa faveur, le canon annonça l'arrivée de la Sizaire et Naudin à l'entrée de la ligne droite, que la voituressa agile dévora avec une rapidité foudroyante, touchant l'arrivée à temps pour gagner de douze minutes environ sur son vaillant prédécesseur. En effet Naudin sur Sizaire et Naudin arriva le premier avec un temps de 7 heures 47', 9" ⁴/₅, et Florio sur De Dion Bouton second avec un temps de 8 heures, 3', 24" ³/₅.

Ont été classés à la suite: Stabile, troisième, sur De Dion en 9 heures, 10', 45", et après lui Mollica sur De Dion, avec 11 heures, 39', 13" ³/₅.



Nebbiolo su "De Dion,,



Olsen su "De Dion,,

alla partenza

Quadro dei tempi della Corsa di Vetturette (Bonfornello, 18 Aprile 1907)

Numero vettura	PARTENTE	Ora di partenza	Giri	Caltavuturo				Petràlia Sottana				Castelbuono				Traguardo				Tempo per giro				Tempo complessivo			
				O	M	S	Q	O	M	S	Q	O	M	S	Q	O	M	S	Q	O	M	S	Q	O	M	S	Q
2	PEUGEOT	6	I	7	19'	5"	—	8	25'	—	—	9	41'	—	—	10	51'	2"	—	4	51'	2"	—				
			II	14	18'	30"	—	15	20'	—	—																
4	DE DION	6.3'	I	7	5'	20"	—	7	55'	—	—	8	56'	—	—	10	1'	5"	¹ / ₅	3	58'	5"	¹ / ₅	8	3'	24"	¹ / ₅
			II	11	6'	30"	—	11	59'	—	—	13	5'	—	² / ₅	14	6'	24"	³ / ₅	4	5'	18"	⁴ / ₅				
5	DE DION	6.6'	I	7	27'	—	—	8	40'	—	—	10	24'	—	—	11	45'	27"	² / ₅	5	39'	27"	² / ₅				
			II	ritirato																							
6	SIZAIRE	6.9'	I	ritirato per guasto																							
			II																								
9	PEUGEOT	6.12'	I	7	38'	—	—	ritirato per guasto																			
			II																								
10	FLORENTIA	6.15'	I	7	33'	50"	—	8	47'	—	—	10	29'	—	—	11	40'	39"	¹ / ₅	5	25'	39"	¹ / ₅				
			II	ritirato																							
12	DE DION	6.21'	I	7	29'	15"	—	8	31'	—	—	9	45'	—	—	10	52'	35"	—	4	31'	35"	—	11	39'	13"	¹ / ₅
			II	12	5'	45"	—	14	26'	—	—	15	48'	—	—	18	0'	13"	³ / ₅	7	7'	38"	³ / ₅				
13	DE DION	6.24'	I	7	31'	—	—	8	31'	—	—	11	41'	—	—	12	59'	49"	¹ / ₅	6	35'	49"	¹ / ₅				
			II	ritirato																							
14	PEUGEOT	6.27'	I	7	51'	32"	—	9	43'	—	—	11	1'	—	—	12	28'	14"	⁴ / ₅	6	1'	14"	⁴ / ₅				
			II	14	12'	32"	—	15	28'	—	—	17	13'	—	—	fuori tempo											
15	DE DION	6.30'	I	8	1'	25"	—	9	14'	—	—	11	—	—	—	12	22'	40"	—	5	52'	40"	—				
			II	ritirato																							
16	DE DION	6.33'	I	ritirato per guasto																							
			II																								
18	SIZAIRE	6.36'	I	7	36'	—	—	8	26'	—	—	9	31'	—	—	10	27'	7"	¹ / ₅	3	51'	7"	¹ / ₅	7	47'	9"	¹ / ₅
			II	11	24'	30"	—	12	13'	—	—	13	20'	—	—	14	23'	9"	¹ / ₅	3	56'	2"	—				
19	DE DION	6.39'	I	7	48'	25"	—	8	46'	—	—	9	56'	—	—	11	2'	13"	—	4	23'	13"	—	9	10'	45"	—
			II	12	9'	15"	—	13	9'	—	—	14	40'	—	—	15	49'	45"	—	4	47'	32"	—				
20	DE DION	6.42'	I	8	1'	—	—	9	10'	—	—	10	29'	—	—	12	10'	58"	¹ / ₅	5	28'	58"	¹ / ₅				
			II	ritirato																							

Corsa di Veturrette per la Coppa "Challenge".



Le vetturette allineate per la partenza.



Naudin su "Sizaire e Naudin" (1° arrivato).



Florio su "De Dion" (2° arrivato).



Stabile su "De Dion" (3° arrivato).



Mollica su "De Dion" (4° arrivato).

Corsa di Vetturette

REGOLAMENTO.

Disposizioni generali.

Art. 1. — È istituita una Coppa Challenge da disputarsi in Sicilia tra vetturette.

La corsa avrà luogo il 18 aprile nel Circuito Siciliano su di un percorso da 250 a 350 km.

Art. 2. — Potranno essere ammesse alla gara le vetture monocilindriche, il cui alesaggio al millimetro non superi i 120 mm. e le vetturette a due cilindri, il cui alesaggio rispettivo non superi i 90 mm.

Art. 3. — Le vetturette iscritte dovranno, al momento della partenza, soddisfare alle seguenti condizioni relative al loro peso in rapporto all'alesaggio dei cilindri:

CATEGORIA A. — Motori ad un cilindro.

Alesaggio in mm.	Peso in kg.	Alesaggio in mm.	Peso in kg.
85	433	103	632
86	443	104	644
87	454	105	657
88	464	106	669
89	474	107	682
90	485	108	694
91	495	109	707
92	506	110	719
93	517	111	733
94	528	112	746
95	551	113	759
96	559	114	773
97	562	115	785
98	573	116	799
99	585	117	813
100	596	118	827
101	608	119	840
102	620	120	855

CATEGORIA B. — Motori a due cilindri.

Alesaggio in mm.	Peso in kg.	Alesaggio in mm.	Peso in kg.
70	742	81	833
71	755	82	842
72	762	83	851
73	770	84	860
74	777	85	869
75	786	86	877
76	795	87	886
77	803	88	895
78	810	89	904
79	818	90	913
80	826		

Course des Voiturettes

RÈGLEMENT.

Dispositions générales.

Art. 1. — Une Coupe Challenge à disputer entre voiturettes est instituée.

La course aura lieu le 18 avril dans le Circuit Sicilien sur un parcours de 250 à 350 km.

Art. 2. — Seront admises à l'épreuve les voiturettes à 1 cylindre dont l'alesage au millimètre ne dépasse pas 120 mm., et les voiturettes à 2 cylindres, dont l'alesage ne dépasse pas 90 mm. par cylindre.

Art. 3. — Les voiturettes engagées devront, au départ, satisfaire aux conditions suivantes par rapport à leur poids en relation avec l'alesage des cylindres:

CATÉGORIE A. — Moteurs monocylindriques.

Alésage en mm.	Poids	Alésage en mm.	Poids
85	433	103	632
86	443	104	644
87	454	105	657
88	464	106	669
89	474	107	682
90	485	108	694
91	495	109	707
92	506	110	719
93	517	111	733
94	528	112	746
95	551	113	759
96	559	114	773
97	562	115	785
98	573	116	799
99	585	117	813
100	596	118	827
101	608	119	840
102	620	120	855

CATÉGORIE B. — Moteurs à deux cylindres.

Alésage en mm.	Poids	Alésage en mm.	Poids
70	742	81	833
71	755	82	842
72	762	83	851
73	770	84	860
74	777	85	869
75	786	86	877
76	795	87	886
77	803	88	895
78	810	89	904
79	818	90	913
80	826		

Art. 4. — Come coefficiente di peso della vettura in ordine di marcia, i liquidi contenuti nei diversi serbatoi inerenti alla macchina, non potranno eccedere il peso complessivo di kg. 100.

Art. 5. — Il rifornimento sarà fatto nel luogo a ciò destinato, di fronte alle tribune.

Il recinto speciale, costruito a questo scopo dal Comitato, sarà diviso in posti separati tra loro e attribuiti uno a ciascuna delle marche concorrenti. L'attribuzione dei posti sarà fatta a sorte.

In essi posti di rifornimento sarà permesso che personale estraneo al guidatore ed al meccanico della vettura concorrente partecipi alle operazioni di rifornimento.

Non sono permessi altri posti di rifornimento lungo il circuito.

Iscrizioni.

Art. 6. — Le iscrizioni saranno ricevute al « Comitato Panormitan » in via Catania, 2, Palermo.

Art. 7. — Le iscrizioni dovranno essere accompagnate da un diritto di entrata fisso di L. 200 per vetturetta, delle quali 100 saranno rimborsate a ciascuno dei partenti e 100 a ciascuno dei concorrenti classificati.

Art. 8. — Non potrà esser ricevuta alcuna iscrizione in nome o per conto di chi si trovi sotto il peso di una squalifica o sospensione temporanea pronunciata dall' A. C. I.

Art. 9. — I concorrenti dovranno indicare nelle loro iscrizioni le marche delle vetturette e i nomi dei conduttori; essi forniranno ugualmente ai commissari tutti gli elementi necessari, e specialmente i dati sull'alesaggio dei cilindri e sul peso dello *châssis*.

Art. 10. — Le iscrizioni saranno chiuse cinque giorni prima di quello fissato per la gara.

Qualifica delle vetture.

Art. 11. — Ciascun concorrente dovrà con la sua vettura presentarsi nel luogo che sarà a suo tempo determinato e nel giorno ed ora che saranno indicati, perchè la vetturetta sia dai commissari, o loro incaricati, esaminata e pesata in conformità al presente regolamento.

Art. 12. — Il concorrente dovrà rimettere ai commissari un'attestazione scritta del costruttore, la quale compri qual'è l'alesaggio del cilindro o dei cilindri del motore della vetturetta presentata alla gara. In mancanza di quest'attestazione varrà la dichiarazione scritta e sottoscritta di colui che iscriverà la vetturetta.

Art. 13. — Le vetturette potranno essere ancora pesate avanti la partenza, benchè sieno state pesate uno o due giorni prima di quello fissato per la corsa, e punzonate in quegli organi che la Commissione reputerà opportuno. La pesata sarà invece obbligatoria dopo l'arrivo. A tal fine, le vetturette arrivate saranno chiuse dentro un recinto dove, alla presenza di un commissario che constaterà l'identità dei pezzi punzonati, ciascun concorrente riempirà i serbatoi della propria macchina, prima di passarla sulla *bascule*.

Art. 14. — Le vetturette non potranno portare alcuna marca di pubblicità.

Art. 15. — Ogni vettura concorrente dovrà aver preparata una superficie sulla quale si possa applicare in maniera ben visibile il numero che dovrà distinguerla nell'ordine di partenza.

Art. 4. — Dans le poids de la voiture prête au départ, les liquides dans les différents réservoirs inhérents à la machine ne pourront pas excéder le poids de 100 kilos.

Art. 5. — Le ravitaillement sera libre et laissé aux soins des concurrents.

Engagements.

Art. 6. — Les engagements seront reçus au « Comitato Panormitan », via Catania, 2, Palermo.

Art. 7. — Les engagements doivent être accompagnés d'un droit d'entrée de 200 frs, dont 100 seront remboursés pour chaque voiture partante et 100 pour chaque voiture classée.

Art. 8. — Tout engagement fait au nom ou pour compte d'un concurrent se trouvant sous le coup d'une disqualification ou suspension temporaire prononcée par l'A. C. I., ne sera pas reçu.

Art. 9. — Les concurrents devront indiquer dans le bulletin d'engagement la marque des voitures et les noms des conducteurs; ils fourniront également aux commissaires tous les éléments nécessaires, et notamment: l'alesage des cylindres et le poids des *châssis*.

Art. 10. — Les engagements seront clos cinq jours avant la course.

Qualification des voitures.

Art. 11. — Tout concurrent devra se présenter avec sa voiture au lieu indiqué dans le jour et à l'heure fixée. Sa voiture sera examinée et pesée par les commissaires ou leurs représentants, suivant la prescription du règlement.

Art. 12. — Le concurrent devra remettre aux commissaires une déclaration écrite du constructeur, spécifiant l'alesage du cylindre ou des cylindres du moteur de la voiture ou des voitures présentées à l'épreuve. Faute de cette déclaration, une autre, écrite et signée par le concurrent pourra la remplacer.

Art. 13. — Les voitures pourront être pesées à nouveau avant le départ, quoique pesées un ou deux jours avant la course, et poinçonnées dans les organes que les commissaires jugeront utile. Le pesage sera au contraire obligatoire après l'arrivée. Dans ce but, les voitures arrivées seront remises dans un garage fermé, où, à la présence d'un des commissaires qui constatera l'identité des pièces poinçonnées, les concurrents devront faire le plein des réservoirs des machines avant de passer sur la *bascule*.

Art. 14. — Il est interdit aux voitures de porter aucune marque de publicité.

Art. 15. — Chaque voiture devra avoir une surface libre sur laquelle on puisse appliquer de façon visible le numéro que la distingue dans l'ordre de départ.

Classifica.

Art. 16. — Saranno classificate soltanto le vetturette che abbiano coperto il percorso nel tempo massimo di ore 12, arrivando al traguardo con i mezzi propri.

Art. 17. — I motori delle prime tre vetture vincitrici saranno misurati all'arrivo.

Art. 18. — Nel caso in cui l'alesaggio al millimetro sarà riconosciuto superiore a quello dichiarato, la vettura sarà squalificata e colui che l'aveva iscritta dovrà pagare una penale di L. 500.

In questo caso, per ordine del minor tempo impiegato, saranno misurati successivamente i motori delle vetturette classificate fino a coprire il numero di tre.

Premi.

Art. 19. — Ai vincitori saranno assegnati i seguenti premi:

Al primo arrivato: la Coppa, L. 2000 e la medaglia d'oro.

Al secondo: L. 1000 e la medaglia d'argento.

Al terzo: L. 600 e la medaglia di bronzo.

Art. 20. — Il vincitore della corsa è soltanto detentore della Coppa, la quale diventerà proprietà del primo che l'abbia vinta per tre volte.

Art. 21. — Oltre alla Coppa ed ai premi di cui all'art. 19, sarà assegnata una medaglia d'argento con la data della corsa a tutti i corridori, le cui vetture saranno classificate.

Reclami.

Art. 22. — I commissari decideranno su tutti i reclami.

I reclami dovranno essere indirizzati per iscritto ai commissari accompagnati da un deposito di L. 100, rimborsabili se il reclamo sarà riconosciuto fondato.

Art. 23. — I commissari potranno sempre procedere d'ufficio.

Per questioni d'interpretazione di regolamento gli interessati potranno appellarsi alla Commissione sportiva dell'A. C. I.

L'appello dovrà essere interposto entro le 24 ore che seguiranno la decisione dei commissari e depositato presso i medesimi, accompagnato da un deposito di L. 200, le quali saranno rimborsate nel solo caso che la Commissione sportiva dell'A. C. I. riconosca il reclamo fondato.

Art. 24. — Il giudizio della Commissione sportiva dell'A. C. I. è definitivo ed inappellabile.

Art. 25. — I concorrenti alla gara si obbligano di non portare in nessun caso le divergenze o i fatti relativi alla gara fuori del campo strettamente sportivo e di non far ricorso per essi alla giurisdizione civile, commerciale o penale.

Art. 26. — Se un reclamo, o la materia di esso, sarà reso di ragione pubblica, il reclamo decadrà per questo solo fatto ed il relativo deposito sarà devoluto al « Comitato Panormitan ».

Classement.

Art. 16. — Seront classées les seules voiturettes qui auront couvert le parcours dans le temps maximum de 12 heures, arrivant à la ligne avec leurs propres moyens.

Art. 17. — Les moteurs des trois voitures arrivées premières seront mesurés à l'arrivée.

Art. 18. — Dans le cas où l'alésage au millimètre sera reconnu supérieur à l'alésage déclaré, la voiture sera disqualifiée et le concurrent qui l'aura engagée sera tenu à payer une amende de 500 francs.

Dans ce cas, par ordre du temps employé, seront mesurés les moteurs des voiturettes classées jusqu'à remplir le nombre de trois.

Prix.

Art. 19. — Aux gagnants seront attribués les prix suivants:

Au premier arrivé: la Coupe, 2000 francs en espèces et la médaille d'or.

Au deuxième: 1000 francs et médaille d'argent.

Au troisième: 600 francs et médaille de bronze.

Art. 20. — Le gagnant de la Coupe sera seulement détenteur de la Coupe qui sera acquise à celui qui l'aura gagnée pour trois fois.

Art. 21. — En dehors de la Coupe et des prix dont à l'art. 19, sera donnée une médaille en argent avec la date de la course à tous les coureurs dont les voitures auront été classées.

Réclamations.

Art. 22. — Les commissaires décideront sur toutes les réclamations.

Les réclamations devront être adressées par écrit aux commissaires et accompagnées d'un dépôt de 100 francs remboursables si la réclamation sera reconnue fondée.

Art. 23. — Les commissaires pourront toujours soulever une réclamation d'office.

Pour les questions concernant l'interprétation du règlement, les intéressés pourront interjecter appel à la Commission sportive de l'A. C. I.

L'appel devra être présenté dans les 24 heures suivantes à la décision des commissaires. Cet appel sera déféré aux commissaires, et appuyé d'une somme de 200 francs, qui seront remboursés dans le seul cas où la Commission sportive reconnaîtra la réclamation fondée.

Art. 24. — La Commission sportive jugera en dernier ressort.

Art. 25. — Les concurrents s'obligent de ne pas porter les différends et les faits concernant l'épreuve en dehors du terrain strictement sportif et de ne pas faire recours pour les mêmes à la juridiction civile, commerciale ou correctionnelle.

Art. 26. — S'il était faite une publicité quelconque au sujet d'une réclamation, ou des faits qui la concernent, la réclamation sera par ce fait même déclarée non recevable, et le dépôt sera dû au « Comitato Panormitan ».



L'organizzazione dei servizi



Informazioni ed istruzioni.

APERTE le iscrizioni alla *Targa Florio 1907*, alla *Corsa di Veturlette* ed alla *Perla del Mediterraneo*, il Comitato « Panormitan » ebbe cura - oltre che della più larga pubblicità per la stampa, nei *garages* e sui quadri d'affissione - d'invviare, a tutti coloro che potevano avervi interesse, una *Guida* in due lingue, espressamente compilata, in elegante volumetto. Nella prima parte di essa erano riuniti tutti i regolamenti delle varie prove, i rilievi planimetrici ed altimetrici del percorso, la carta generale della Sicilia, le istruzioni per le operazioni di trasporto per godere del nolo gratuito e qualunque altro elemento potesse essere utile o necessario a chi doveva prender parte ad una delle tre gare sportive.

La seconda parte del libro era una Guida della Sicilia, elegantemente illustrata e arricchita delle principali notizie storiche ed archeologiche che potevano interessare i visitatori dei più importanti centri dell'isola monumentale, verso cui si rivolge ogni anno di più l'attenzione del mondo turistico internazionale.

Speciali incaricati a Marsiglia, a Genova ed a Napoli rappresentavano il Comitato, mettendosi a disposizione dei concorrenti e dei loro incaricati per assisterli in tutte le loro operazioni e offrir loro tutte le facilitazioni possibili. A Genova questa missione fu assunta gentilmente dal locale A. C. e disimpegnata con premura e intelligenza degni di ogni lode.

Per rendere agevoli le operazioni doganali di esportazione provvisoria delle vetture estere, ciascun concorrente straniero fu fornito, a cura del Comitato « Panormitan », del foglio tritico del *Touring Club*, benemerito delle prove sportive siciliane come di ogni altro movimento turistico italiano.

A Termini.

Il centro di ritrovo prossimo al circuito per la *Targa Florio* è, come si sa, Termini Imerese.

La piccola città siciliana, per quanto fornita di un grande albergo unito alle terme di proprietà del Comune, e di vasti locali adattabili a *garages*, non era preparata a tutte le esigenze di una riunione automobilistica, con circa 60 vetture iscritte.

Informations et instructions.

DÈS l'ouverture des engagements pour la *Targa Florio 1907*, la *Course des Voitures*, et la *Perle de la Méditerranée*, le Comité « Panormitan », tout en faisant une large publicité par l'entremise des journaux, des garages, et des annonces, eut soin de remettre à tous les intéressés un Guide en deux langues, élégant petit volume édité à cette occasion.

La première partie contenait les règlements complets des différentes épreuves, les relevés planimétriques et les altitudes du parcours, une carte générale de la Sicile, les instructions sur les moyens de transport à l'effet de jouir du fret gratuit, et tous autres renseignements utiles à l'usage de quiconque allait prendre part à une des trois épreuves sportives.

La seconde partie du livre était un Guide de la Sicile élégamment illustré, donnant les principales notices historiques et archéologiques qui peuvent intéresser les visiteurs des centres les plus importants de l'île merveilleuse qui attire de plus en plus, chaque année, l'attention du monde touriste international.

Des représentants particuliers du Comité à Marseille, Gênes et Naples, étaient chargés de se mettre à la disposition des concurrents et de leurs délégués, pour les aider dans les opérations nécessaires et leur assurer toutes les facilités possibles. A Gênes cette mission a été gracieusement remplie par l'A. C. local, avec un soin et une intelligence hors ligne.

Pour faciliter les opérations de douane par rapport à l'importation temporaire des voitures étrangères, chaque concurrent étranger reçut du Comité « Panormitan » le certificat triptyque du *Touring Club*, qui s'est signalé par son zèle dans les épreuves siciliennes comme dans tout autre mouvement touristique italien.

A Termini.

Le lieu de rendez-vous le plus proche du circuit est, comme on sait, Termini Imerese.

Cette petite ville sicilienne, quoique douée d'un grand hôtel communal, d'un terrain de propriété communale, et de spacieux locaux appropriables pour...



Manifesto delle feste sportive di Palermo (circa 340 volte più grande di questa riproduzione).

Il Comitato ebbe cura di assumere il riattamento dell'albergo e la preparazione dei *garages*, cedendone l'esercizio a persone di sua fiducia. Ciò fece sì che nulla di quanto poteva occorrere ai partecipanti alla Targa mancasse a Termini e che la vita nei giorni della preparazione in quella città offrisse il *comfort* necessario. Tuttavia, sugli insegnamenti delle prime prove, il Comitato organizzerà per l'avve-

nire in maniera più soddisfacente questo importante servizio, anche assumendone, se sarà il caso, direttamente la gestione, per poter offrire al pubblico automobilistico vantaggi maggiori e più complete comodità con la minima spesa.

Due settimane prima di quella designata per le corse, la presidenza ed un ufficio di segreteria del Comitato erano già trasferiti a Termini, mentre rimaneva a Palermo aperta la sede del Comitato col personale adatto per fornire agli arrivati di ciascun giorno le informazioni, le facilitazioni e gli aiuti di cui potevano abbisognare.

I Commissari trasferirono anch'essi a Termini la loro sede per procedere a tutte le operazioni preparatorie per la corsa.

Il Circuito.

Per facilitare la preparazione della corsa e agevolare in tutti i modi ai concorrenti le prove sul circuito, il Comitato « Panormitan » aveva costituito in ciascuno dei nove paesi attraversati dal percorso, un Sottocomitato che vigilava al buon andamento delle prove medesime ed era pronto ad offrire a ciascun corridore ogni eventuale assistenza. Questa organizzazione fece sì che il circuito potesse rimanere aperto alle prove per quasi tutto il periodo precedente il giorno della corsa, senza limitazione di giorni e di ore.

Al perfetto funzionamento di tali prove, oltre che lo zelo dei sottocommissari, contribuiva molto l'atteggiamento delle popolazioni dei centri abitati e delle campagne, più che benevole entusiaste verso i campioni della gara sportiva. Per opera di questi Sottocomitati, nei due giorni precedenti la corsa,

tutto il circuito fu spazzato e sarebbe stato poi cosparso di *fix*, già pronto in vari depositi lungo tutta la linea. Ma le piogge di quel periodo resero superfluo l'uso del mezzo artificiale di fissaggio della polvere.



Copertina della guida.

pouvait certes répondre à toutes les exigences d'une réunion de course automobile comprenant environ 60 voitures inscrites.

Cela étant, le Comité se chargea de la transformation de l'hôtel et de l'établissement des garages, dont l'administration fut déléguée à une personne de confiance. Il en résulta que rien de ce qui pouvait être utile aux participants à la Targa, ne manquait à Termini, et que dans les jours de préparation, la ville a offert toutes les commodités de la vie. Toutefois d'après les données fournies par ces premières épreuves, le Comité se propose d'améliorer encore cet important service à l'avenir, s'en réservant au cas l'administration directe, pour assurer au public automobile tous les avantages et toutes les aises possibles à prix minime.

Deux semaines avant celle fixée pour les courses, la présidence et un bureau du Secrétariat du Comité s'étaient déjà installés à Termini, le siège du Comité à Palermo restant ouvert, avec un personnel en mesure de fournir aux arrivants de chaque jour toutes les indications, assistance, et facilités, dont ils pourraient avoir besoin.

Les Commissaires, de même, avaient transféré leur bureau à Termini, pour donner suite à toutes les opérations préparatoires de la course.

Le Circuit.

Pour aider à l'œuvre préparatoire de la course et faciliter autant que possible aux concurrents les courses d'essai sur le circuit, le Comité « Panormitan » avait installé dans chacune des neuf localités traversées par le parcours, un Sous-Comité qui était chargé de veiller sur la marche régulière des épreuves mêmes, et de prêter toute assistance aux conducteurs en cas de besoin. Cette disposition a eu pour résultat que le circuit est resté libre pour les courses d'essai, sans limite d'heure ou de jour, pendant la plupart du temps qui a précédé le jour de l'épreuve.

En dehors du service empressé des Sous-Comités, la marche régulière de ces courses d'essai a été singulièrement favorisée par l'attitude des habitants des villes et campagnes, dont la bienveillance envers les champions de cette épreuve sportive a été poussée à l'extrême.

Par les soins de ces Sous-Comités dans les deux jours qui ont précédé la course, tout le circuit a été balayé et enduit de *fix*, préalablement déposé tout le long de la route.

La pluie tombée à cette époque, du reste, a rendu inutile l'emploi de ce moyen artificiel de fixer la poussière.

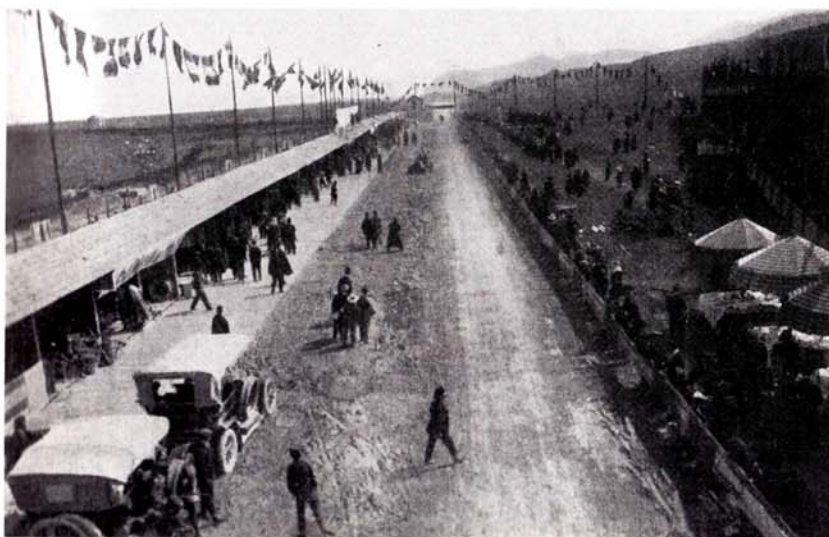
Avec le concours de la Croix Rouge italienne on a installé tout le long du parcours des postes de secours, avec médecins, infirmiers, médicaments, et tout ce qui pourrait rendre prompt service en cas d'accident, de même que dans les différents lieux habités toute disposition avait été prise pour recevoir et soigner les blessés.

Col concorso della Croce Rossa italiana furono scaglionati lungo tutto il percorso dei posti di soccorso ben forniti di medici, infermieri, medicinali ed ogni altra cosa opportuna ad apprestare pronto aiuto in caso di disgrazie, mentre nei diversi paesi tutto era stato disposto per il ricovero e la cura dei feriti.

Per fortuna (e un po' anche grazie alla previdente organizzazione sul circuito) nelle due corse del 1907, come già in quella del 1906, non ebbe a deplorarsi il più piccolo incidente doloroso.

In ciascuno dei paesi attraversati dal circuito, era un sottocommissario incaricato del più minuto servizio d'informazioni telegrafiche, che venivano fatte mercè il filo speciale che metteva tutti questi centri in comunicazione diretta con l'ufficio apposito al traguardo, presso la cabina dei commissari. Ciascuno di questi posti d'informazione era a sua volta servito da volontari ciclisti che portavano le notizie da qualunque punto del circuito al paese più prossimo.

La vigilanza della strada era ugualmente organizzata per tratti intercomunali, affidata ad un personale scelto dai Sottocomitati e disciplinato dai funzionari e dagli agenti destinati dalle autorità locali al servizio di pubblica sicurezza. Queste guardie private disimpegnarono il servizio in maniera inappuntabile e tale da non far rimpiangere l'intervento delle truppe negate, come è noto, dal ministro della Guerra a tutte le gare sportive italiane.



Veduta dei rifornimenti.

I rifornimenti.

Secondo il disposto dei regolamenti per la *Targa Florio* e per la *Corsa delle Vetturette*, il rifornimento delle vetture iscritte alla corsa avveniva alle tribune.

Di fronte al recinto riservato al pubblico sorgeva una serie, lunga 230 metri, di cabine in legno, con tetto ben sicuro contro il sole e la pioggia, con pavimento interno ben livellato di tavole, con riserva d'acqua propria per ciascuna

Heureusement et grâce en partie à l'organisation prévoyante le long du parcours, les deux courses de 1907, ainsi que celle de 1906, n'ont donné lieu à aucun incident de nature pénible.

Chaque localité traversée par le circuit avait un Sous-Commissariat chargé du service télégraphique le plus minutieux de renseignements, moyennant un fil spécial qui mettait ces différents endroits en communication directe avec le bureau du point d'arrivée, près de la cabine des commissaires. Chacun de ces postes de renseignement était à son tour desservi par des volontaires cyclistes, qui transmettaient les nouvelles de chaque point du circuit aux localités les plus voisines.

La surveillance de la route était de même organisée par sections intercommunales et confiée à un personnel de choix des Sous-Comités, sous les ordres de fonctionnaires et agents chargés par les autorités locales du service de sécurité publique. Ces gardes privées ont rempli leur service d'une façon incomparable et telle à ne laisser aucunement déplorer l'absence de troupes que le Gouvernement, comme on sait, venait de refuser aux épreuves sportives italiennes.

Les ravitaillements.

Conformément aux dispositions des règlements de la *Targa Florio* et de la *Coupe des Voiturettes*, le ravitaillement des voitures inscrites pour la course avait lieu aux tribunes.

Vis-à-vis de l'enceinte réservée au public se dressait, sur une étendue de 230 mètres, une série de cabines en bois ayant une toiture à l'épreuve de la pluie et du soleil, avec parquet régulier en planches, et munies chacune d'un réservoir d'eau. Ces cabines au nombre de 26, égal à celui des marques concurrentes, étaient de dimensions variant selon le nombre de voitures inscrites de chaque marque. Derrière cette série de cabines s'étendait un chemin clos au public, et parallèle à la voie spéciale de chemin de fer pour le déchargement des provisions de chaque usine. Ce chemin mettait aussi en communication, au moyen de portes se fermant intérieurement, les cabines de ravitaillement avec les dépôts de pneus établis à l'extrémité Est des ravitaillements sur la même ligne.

Vis-à-vis des tribunes, sur le front donnant sur le circuit, la section de la voie du point d'arrivée jusqu'à la fin de la ligne de ravitaillement avait une largeur double, de sorte que les voitures qui se rendaient à leurs points respectifs de ravitaillement, pouvaient disposer d'une plateforme large de 8 mètres sur 300 environ de longueur, hors du tracé de la course.

La pluie abondante des jours qui ont précédé la course avait rendu le terrain fangeux, et, par la nature même du sol, assez difficile devant les postes de ravitaillement.

di esse. Queste cabine erano 26, in numero cioè, uguale a quello delle marche concorrenti e di grandezza variabile secondo il numero delle vetture iscritte di ciascuna marca. Dietro questa serie di cabine correva una strada chiusa al pubblico, parallela al binario speciale della ferrovia per lo scaricamento delle provviste di ciascuna Casa. Questa via metteva pure in comunicazione, mercè usci che potevano chiudersi all'interno, le cabine di rifornimento con i depositi di pneumatici, alloggiati all'estremità orientale dei rifornimenti sulla stessa linea.

Sul fronte prospiciente il circuito e di faccia alle tribune, il tratto di via dal traguardo all'estremità della linea dei rifornimenti, si raddoppiava in larghezza, così che le vetture che si fermavano ai rispettivi rifornimenti disponevano di una piattaforma larga 8 metri e lunga circa 300, fuori del tracciato della corsa.

Le copiose piogge dei giorni prossimi alle due corse avevano reso il suolo fangoso e per la natura del terreno assai malagevole innanzi ai rifornimenti. Ad ovviare gl'inconvenienti che ciò poteva causare nelle operazioni di rifornimento e le perdite di tempo dipendenti da tale fattore estraneo e variabile secondo le condizioni eventuali del punto ove ciascuna vettura era costretta a fermarsi, fu disposta la copertura di tutto il tratto innanzi ai rifornimenti, e per la intera larghezza di esso, con un pavimento di tavole razionalmente e solidamente costruito, che assicurava un piano uguale e perfettamente libero da ogni ingombro.

Al centro della serie di cabine di rifornimento era stata collocata una caserma di pompieri, con gli attrezzi e gli uomini occorrenti per ogni eventuale necessità.

Poichè i regolamenti consentivano un rifornimento sussidiario lungo il percorso, limitato alle sole gomme, questo fu disposto a Petralia sotto la vigilanza del Sottocomitato locale.

Il traguardo.

Di fronte alla tribuna pubblica, verso l'estremità orientale, sorgeva, dal lato dei rifornimenti, l'ufficio dei commissari e la cabina dei cronometristi, dal centro della quale partiva la linea di traguardo segnata sulla strada. Al disopra, dal tetto dei rifornimenti, si ergeva il quadro dei tempi di faccia alle tribune. Un apparecchio telefonico, impiantato nella cabina dei cronometristi metteva questa in comunicazione col quadro dei tempi. Così ad ogni passaggio un commissario comunicava il tempo segnato nella tabella ufficiale e questo veniva immediatamente riprodotto sul quadro suddetto.



Tavola marca-tempi.

Accanto a questa sede ufficiale della Commissione e luogo di partenza e di arrivo, era posto un ufficio telegrafico destinato esclusivamente alle segnalazioni provenienti dal circuito, e su di una tavola nera posta in alto sull'ufficio dei commissari si trascrivevano i telegrammi di notizie relative a quelle vicende della corsa che potessero interessare il pubblico.



Un rifornimento.

Pour éviter les inconvénients qui pouvaient en résulter pour les opérations de ravitaillement, ainsi que la perte de temps produite par cet élément étranger et variable selon l'état éventuel du point où chaque voiture devait s'arrêter, on fit recouvrir l'étendue devant les lieux de ravitaillement, sur toute sa largeur, avec un plancher rationnellement et solidement construit, qui offrait un plan égal et tout à fait libre d'encombrements.

Au centre même de la série de cabines de ravitaillement on avait installé une caserne de pompiers, avec le nombre d'hommes et l'outillage nécessaires pour faire face à tout événement.

Les règlements ayant permis un ravitaillement subsidiaire, borné aux pneus pendant la marche, on en a établi un à Petralia sous la surveillance du Sous Comité local.

La ligne d'arrivée.

Vis-à-vis de l'extrémité et de la tribune publique, se dressaient, du côté des ravitaillements, le bureau des commissaires ainsi que la cabine des chronométrateurs, du centre de laquelle partait la ligne d'arrivée tracée sur la route. Au-dessus de la toiture des ravitaillements, vis-à-vis des tribunes, on avait placé le tableau des temps. Un appareil téléphonique établi dans la cabine des chronométrateurs mettait celle-ci en communication avec ledit tableau. Ainsi à chaque passage un commissaire communiquait le temps marqué sur la table officielle, temps qui était à l'instant reproduit sur le tableau susdit.

I Commissari.

Il Comitato, per il regolare andamento della corsa, ebbe cura di nominare i Commissari, scegliendoli fra i membri più autorevoli degli enti automobilistici dei paesi principalmente interessati nella corsa.

Tali Commissari furono nominati con l'approvazione dell'A. C. I. ed i loro nomi figurano nell'elenco dei Commissari in principio di questa Rivista.

Le tribune.

Le tribune per il pubblico, piantate sulla spianata di Bonfornello, verso la base del rettilineo di arrivo lungo più di 5 chilometri, occupavano una posizione la quale è certo la più felice in confronto a quelle di tutte le altre riunioni automobilistiche.

L'anfiteatro, solidamente costruito, ben riparato da tende e formato di due file di posti, una delle quali divisa in *boxes* di quattro o sei posti riservati, si stendeva per 180 metri obliquamente rispetto alla strada, in maniera che da qualunque posto si poteva dominare il rettilineo d'arrivo e seguire per un lungo tratto la vettura, della quale un colpo di cannone a Campofelice segnalava, con qualche secondo di precedenza, l'apparizione sulla estremità del lungo tratto sul quale le vetture erano meglio visibili perchè leggermente in pendio.

Il fronte delle tribune era orientato verso nord-est; così che, dopo le primissime ore del mattino, tanto l'interno della tribuna quanto il prato che le si stendeva avanti per quindici metri di larghezza, erano nell'ombra, in faccia alla distesa luminosa del mare, dal quale giungeva confortatrice la fresca brezza meridiana.

Presso l'estremità occidentale delle tribune sorgeva il *restaurant*, innanzi al quale erano sparse innumerevoli tavole, sormontate da ampi ombrelloni di svariati colori. Tale collocamento delle tavole da pranzo si chiari perfettamente rispondente al criterio che l'aveva ispirato, quello, cioè, di non privare le persone riunite a tavola del piacere di continuare a seguire le vicende della corsa.

L'impianto del *restaurant* dietro le tribune, praticato altrove, dava appunto luogo ad un inconveniente che il pubblico aveva sempre lamentato; ma non sempre le località ove potevan sorgere le tribune offrivano le opportunità necessarie per ovviarlo.

Il servizio del *restaurant* fu affidato ad uno dei principali caffè di Palermo, al quale il Comitato fornì il vasellame fatto espressamente fabbricare con la leggenda « Targa Florio » e una minuta illustrata con cartolina-ricordo staccabile e che poteva inviarsi in qualunque direzione dal luogo stesso, poichè nel recinto delle tribune era impiantato anche un ufficio postale.

A côté de ce siège officiel de la Commission et du point de départ et d'arrivée, il y avait un bureau télégraphique réservé exclusivement aux renseignements provenant du circuit. Sur un tableau noir placé au-dessus du bureau des Commissaires on transcrivait tous les télégrammes sur les incidents de la course qui pouvaient intéresser le public.

Les Commissaires.

Pour assurer la marche régulière de la course, le Comité eut soin de nommer des Commissaires, qu'il choisit parmi les notabilités du monde automobile les plus autorisées des pays ayant un intérêt spécial dans la course.

Ces Commissaires, dont la nomination a été approuvée par l'A. C. I., sont inscrits dans la liste des Commissaires en tête de cette Revue.

Les tribunes.

Les tribunes publiques dressées sur l'esplanade de Bonfornello, vers la base de la ligne droite, qui a plus de 5 kilomètres de longueur, avaient des avantages de position qu'aucune réunion de courses automobiles n'a jusqu'ici pu égalier.

L'amphithéâtre, solidement bâti et convenablement protégé par des rideaux, contenait deux rangées de places, dont l'une divisée en loges réservées pour quatre ou six personnes, et s'étendait sur une longueur de 180 mètres en biais de la route, de façon que de chaque place le regard planait sur ladite route et pouvait suivre sur une distance assez longue la voiture, dont un coup de canon



Menu-cartolina (Targa 1907)



Il Restaurant.



Tessera Targa.



Un piatto decorativo.

A tutte le persone che avevano un posto nelle tribune il Comitato fece distribuire una elegante e comoda tavola marcatempì, alla quale erano attaccate una matita ed una gomma, e stampati i numeri delle vetture, i nomi delle fabbriche e quelli dei corridori, perchè ciascuno, con la guida del quadro dei tempi, situato di fronte alle tribune, o col proprio orologio, potesse seguire le vicende della gara. La cosa ebbe un così grande successo, che in molte riunioni posteriori se ne son viste delle imitazioni.

All'estremità orientale delle tribune, presso ai posti destinati alla stampa, sorgeva l'ufficio telegrafico mittente per comodità dei giornali e del pubblico, distinto e separato da quello ricevente, attiguo all'ufficio dei Commissari e dei cronometristi.

Questo ufficio, per quanto largamente fornito di macchine e di personale, si chiarì insufficiente alle esigenze del complesso servizio ed occorrerà ampliarlo nella prossima occasione.

Dietro alle tribune trovavano posto vari luoghi di comodità ed un posto della Croce Rossa con due vaste tende-infermeria fornite di tutto.

Ai lati estremi della tribuna due musiche si alternavano nella esecuzione di uno scelto programma che si svolse per la durata di tutta la corsa.

Tenendo conto dell'inevitabile affollarsi del pubblico verso il traguardo, sia per assistere alla partenza, sia per l'impazienza di conoscere le successive registrazioni dei cronometristi e le notizie che a mano a mano giungevano ai commissari, fu adottata una vasta piattaforma in comunicazione con le tribune e soprastante al traguardo, alta dalla strada per circa due metri, dalla quale era possibile ad un gran numero dei più curiosi, impazienti, od appassionati, di presenziare agli avvenimenti e di udire le notizie, senza causare l'inconveniente che obbliga ordinariamente i Commissari a tramutarsi in agenti di pubblica sicurezza, occupati tutto il giorno a respingere oltre gli steccati i più audaci.

Nel recinto delle tribune non mancavano chioschi per vendita di giornali, di fiori, ecc., e il *restaurant* fornì per tutto il giorno un vario servizio di rinfreschi. Tutte le consumazioni del *restaurant* e del caffè erano regolate da una tariffa approvata dal Comitato ed esposta al pubblico.

Il servizio ferroviario.

La bella pianura di Bonfornello dista da Palermo poco più di 40 chilometri ed è traversata dalla linea ferroviaria Palermo-Messina, che corre parallela al tratto Campofelice-Bonfornello sul circuito siciliano. Per usufruire utilmente di questo

tiré quelques secondes à l'avance à Campofelice, aurait signalé l'apparition à l'extrémité de la longue section, qui par son inclinaison laissait mieux distinguer les voitures.

Comme le front des tribunes faisait face au Nord-Est, il s'en suivait que l'intérieur des tribunes ainsi que la pelouse, qui s'étendait au devant sur une largeur de quinze mètres, se trouvaient à l'abri du soleil, vis-à-vis de l'étendue lumineuse de la mer, d'où parvenait un doux zéphir rafraîchissant.

A côté de l'extrémité Ouest des tribunes était le restaurant devant lequel s'étalait un nombre infini de tables surmontées d'ombrelles très amples et de couleurs variées. Cette disposition des tables répondit pleinement au but qu'on s'était proposé, qui était celui de permettre aux dîneurs de suivre les événements de la course.

L'installation du restaurant derrière les tribunes, adoptée ailleurs, donnait en effet lieu à un inconvénient que le public avait toujours signalé, mais que l'emplacement des tribunes ne permettait pas en toute circonstance d'éviter.

Le service du restaurant fut confié à un des principaux cafés de Palerme, le Comité lui ayant fourni la vaisselle fabriquée spécialement et portant la légende « Targa Florio », ainsi qu'un menu illustré avec carte postale souvenir se détachant, qu'on pouvait transmettre sur-le-champ en toute direction par le bureau de poste installé dans l'enceinte même des tribunes.

A chaque personne ayant une place dans les tribunes le Comité fit distribuer une élégante et commode tablette à marquer les temps, pourvue de crayon et de gomme à effacer, et portant imprimé le numéro des voitures, le nom de l'usine et celui des conducteurs, afin que chacun pût être en état, à l'aide du tableau des temps dressé vis-à-vis des tribunes, ou de son propre chronomètre, de suivre toutes les péripéties de la course. La chose eut un succès tel qu'elle a été reproduite dans plus d'une réunion suivante.

A l'extrémité Est des tribunes, près des places assignées à la presse, se trouvait le bureau télégraphique émetteur au service des journaux et du public, sé paré et à distance du bureau receveur qui était situé entre le bureau des Commissaires et celui des chronométristes.

Ce bureau, quoique largement pourvu de personnel et d'appareils, n'a pu suffire aux exigences d'un service si complexe, et on devra l'agrandir à la prochaine occasion.

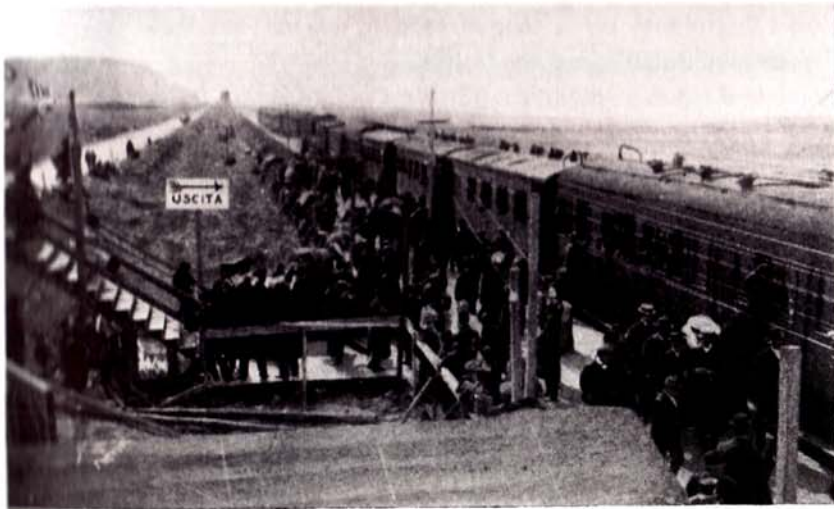
Derrière les tribunes se trouvaient les cabinets ainsi que le poste de la Croix Rouge, avec deux grandes tentes-infirmes pourvues de tout le nécessaire.

Aux deux extrémités de la tribune, deux concerts alternaient dans l'exécution d'un programme choisi qui a égayé toute la durée de la course.

En vue de l'inévitable refoulement de public au poteau, soit pour assister au départ, soit dans l'impatience de prendre connaissance des indications



Tessera Vetturette.



La fermata ferroviaria di Bonfornello-Tribune.

vantaggio, il Comitato « Panormitan » ha, d'accordo con la Direzione delle ferrovie, costruito a sue spese un binario speciale di 400 metri per avere la fermata di trenti speciali presso il recinto delle tribune e dei rifornimenti. Ciò ha reso possibile un servizio speciale, disimpegnato mercè l'impianto di una stazione provvisoria, da Palermo a Bonfornello-Tribune.

I viaggiatori scendevano dai treni su di un comodo marciapiede in legno, lungo quanto il binario speciale, ed espressamente costruito. All'estremità occidentale di questa piattaforma di arrivo una larga passerella a due scale, cavalcando la via del circuito, metteva il pubblico in un ampio viale che conduceva da un lato alle tribune, dall'altro al recinto per le automobili di privati e sboccava, in fondo, sulla campagna ai piedi del dolce declivio ombreggiato d'ulivi, sul quale il grosso della folla trovava un posto gratuito, comodo e ridente su per le balze fiorite e ombrose in cospetto del mare e dominanti il rettilineo d'arrivo della corsa.

Si calcola che non meno di 16,000 persone furono trasportate da Palermo a Bonfornello e viceversa nella giornata del 21 aprile e ciò senza il più piccolo inconveniente. Per maggior comodità del pubblico e per attirare sul campo della gara il maggior numero possibile di persone, fu istituito dal Comitato un biglietto cumulativo del prezzo di L. 13, comprendente il viaggio di andata e ritorno, un buono per una colazione e un posto nel recinto delle tribune. Questo assicurò alla festa del 21 aprile un concorso senza precedenti.

successives des chronométrieurs et des nouvelles qui parvenaient tour-à-tour aux commissaires, on avait construit une vaste plateforme communiquant avec les tribunes et donnant sur le poteau, s'élevant au-dessus de la route de deux mètres environ, et permettant ainsi aux nombreux curieux impatientes et passionnés de suivre le cours des événements et de recevoir les nouvelles, sans donner lieu à ces inconvénients qui d'ordinaire transforment forcément les commissaires en gardiens de la paix, occupés l'entière journée à repousser au-delà des barrières les plus effrénés.

L'enceinte des tribunes renfermait divers kiosques pour la vente de journaux, fleurs, etc.

Le restaurant a pourvu pendant toute la journée au service des rafraichissements, le prix de ses consommations ainsi que de celles du café étant fixé par un tarif affiché au public et approuvé par le Comité.

Service de chemin de fer.

La belle plaine de Bonfornello qui n'est qu'à 40 kilomètres environ de Palerme est traversée par la ligne de Palerme-Messine, qui longe la section Campofelice-Bonfornello du circuit sicilien.

Pour profiter de cet avantage le Comité « Panormitan » d'accord avec la direction des Chemins de fer, a construit à ses frais un tronçon spécial de 400 mètres, pour avoir un point d'arrêt pour les trains spéciaux tout près de l'enceinte des tribunes et le ravitaillement. Ceci a permis, moyennant l'érection d'une gare provisoire, d'établir un service spécial entre Palerme et Bonfornello-Tribunes.

La descente des voyageurs du train s'effectuait sur un débarcadère convenable en bois, construit exprès et de la longueur de ce tronçon spécial. A l'extrémité Ouest de ce débarcadère d'arrivée, une large passerelle à deux rampes, qui franchissait la route du circuit, conduisait le public dans une grande avenue menant d'un côté aux tribunes, et de l'autre à l'enceinte pour les automobiles particulières, et débouchant à la fin sur la campagne au pied de la douce pente abritée par les oliviers, où le gros de la foule trouvait gratis une place avantageuse et agréable sur ces collines fleuries et ombragées, en vue de la mer, et dominant la ligne droite d'arrivée de la course.

D'après un calcul, il résulterait que le nombre de personnes transportées, sans le moindre incident, de Palerme à Bonfornello et vice versa dans la journée du 21 avril, n'a pas été moins de 16,000. Pour satisfaire le public et attirer le plus grand nombre de personnes sur le champ de l'épreuve, le Comité avait émis un billet collectif au prix de 13 francs, donnant droit au voyage d'aller et retour, au déjeuner, et à une place dans l'enceinte des tribunes.

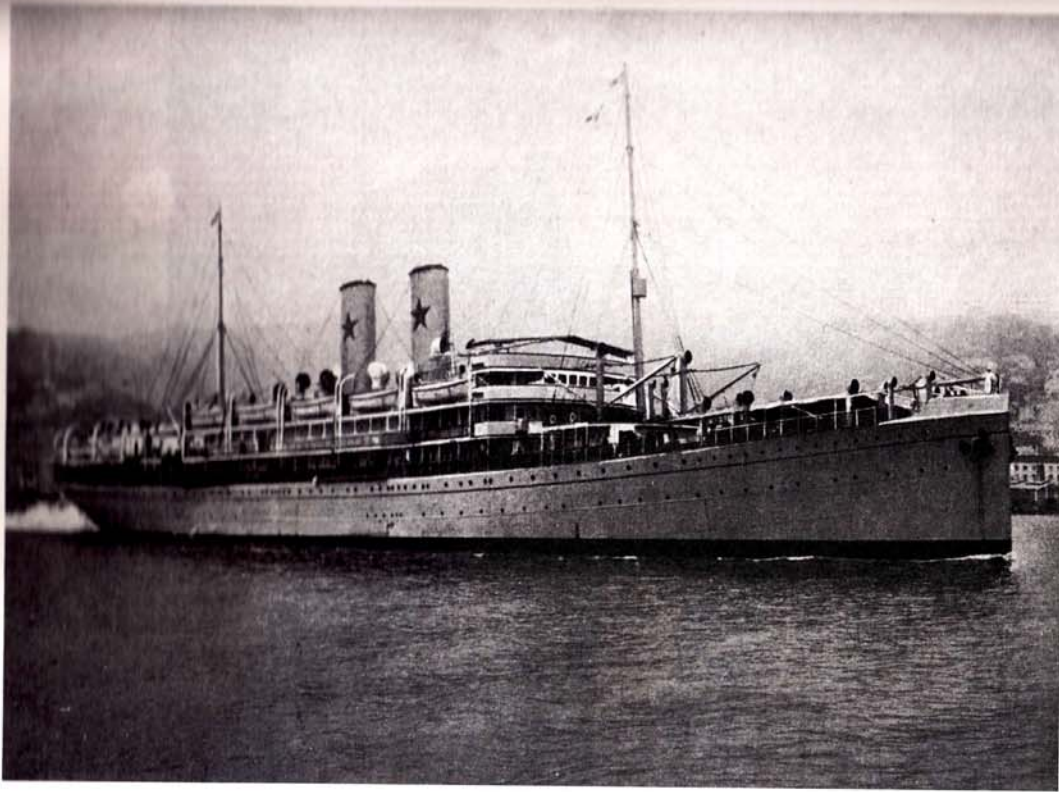
Grâce à cette attention, le concours du public à la fête du 21 avril a été sans précédent.



E. Castellucci



SEMPRE MICHELIN



VAPORE "EUROPA" (twin-screw)

Tonnellate 7000 - HP. 6000 - Velocità miglia 17 all'ora.

Doppia elica - Caloriferi - Apparecchi refrigeranti - Luce elettrica
 Saloni da pranzo - Sale di conversazione e di musica
 Salotti per Signore e fumatori
 Camere di toilette - Ponti da passeggiata coperti
 Installazioni ed arredamenti di gran lusso e comodità
Telegrafo Marconi.

"LA VELOCE."

Navigatione Italiana a Vapore

Sede in GENOVA

Capitale emesso e versato: Lire 11,000,000

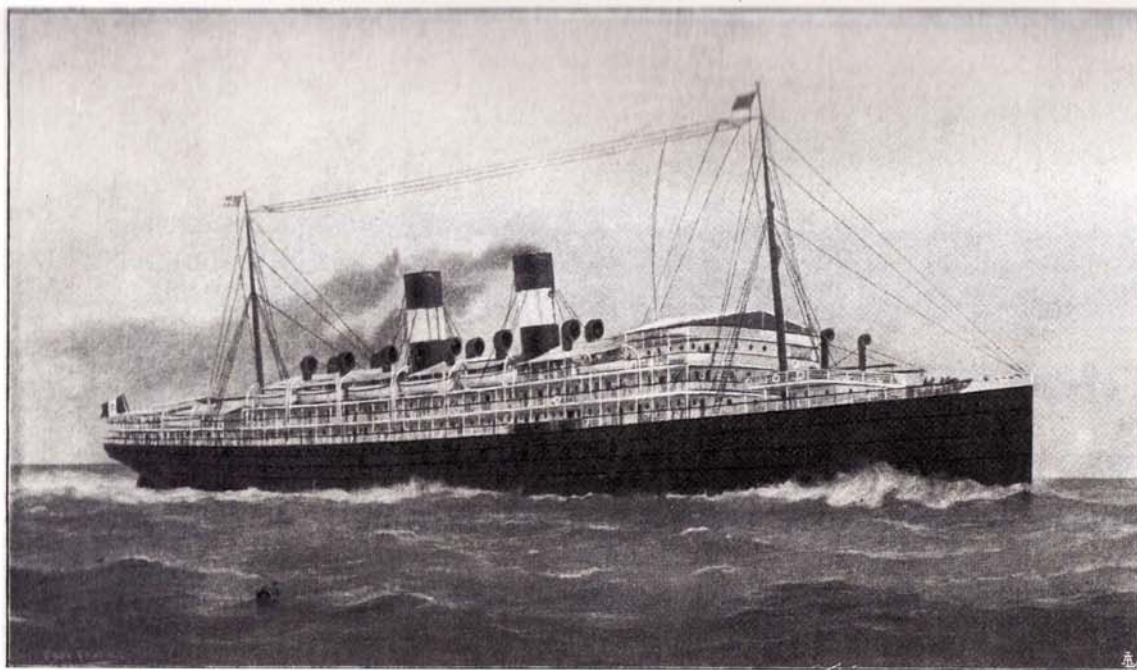
Servizi Celeri Postali fra l'ITALIA
 e il NORD, SUD e CENTRO AMERICA

Linea di New York	} Partenze	
„ del Plata		da GENOVA
„ del Brasile		NAPOLI
„ dell' America Centrale		PALERMO

Vapori rapidi ed eleganti
 Comfort - Lusso - Luce elettrica - Servizio
 e trattamento di prim'ordine.

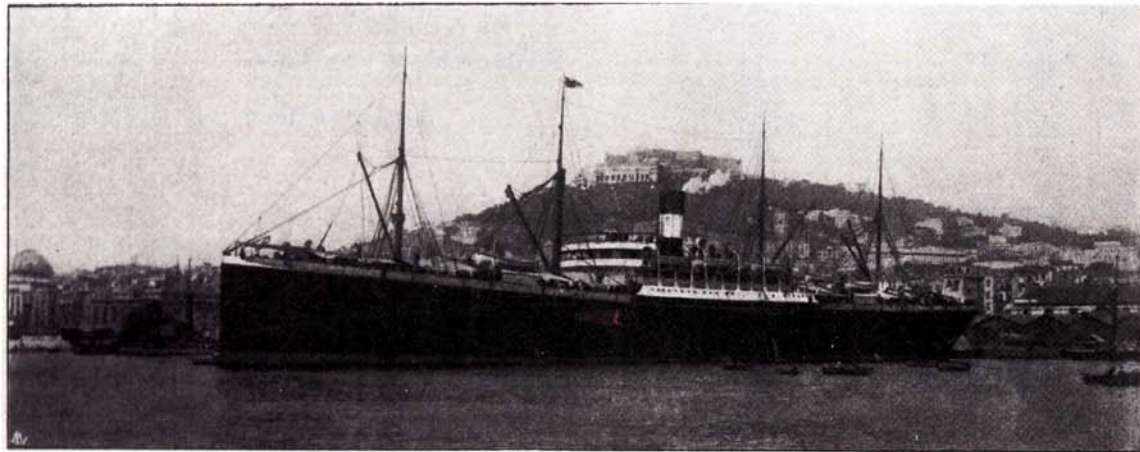
Agenti a Palermo: I. & V. FLORIO

Ufficio d'Emigrazione a PALERMO: Piazza Marina (Palazzo della Navigazione Generale Italiana).



PIROSCAFO "RE VITTORIO"

Gemello dei Piroscafi Regina Elena, Principe Umberto, Duca degli Abruzzi, Duca di Genova, Duca d'Aosta.



PIROSCAFO "SANNIO" - Gemello dei Piroscafi "Lazio" e "Campania"

Navigazione Generale Italiana

(Società Riunite FLORIO & RUBATTINO)

Capitale Sociale L. 60,000,000 - Emesso e versato L. 54,000,000

Direzione Generale: ROMA

Sedi: GENOVA, PALERMO, NAPOLI e VENEZIA

Servizio settimanale

fra **Genova, Napoli, New York** e viceversa. Partenze da Genova al Martedì - da Napoli al Giovedì.

Servizio settimanale

fra **Genova, Barcellona, Isole Canarie, Rio Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Ayres** e viceversa. Partenze da Genova al Giovedì.

Servizi Postali per **Aden, Bombay, Hong-Kong, la Soria, Massaua, ecc.**

Servizio giornaliero fra **Napoli e Palermo** e fra **Civitavecchia e Golfo Aranci, le Isole Toscane, ecc.**

Biglietti ad itinerario combinato

a scelta del viaggiatore a prezzi ridottissimi sui percorsi delle principali linee mediterranee della Società. **Egitto, Turchia, Grecia, Malta, Tunisia, Tripolitania.**

Per informazioni e biglietti rivolgersi in Roma all'Ufficio Passeggeri della Società, al Corso Umberto I, 419-421 (angolo di Via Tomacelli).

La Navigazione Generale Italiana all'Esposizione Internazionale di Milano 1906

riportava la massima onorificenza, cioè il "Gran Premio"



OLEOBLITZ

== IL MIGLIORE ==
LUBRIFICANTE
PER AUTOMOBILI

E. REINACH
MILANO

Brevetto N. 4914

VILLA IGIEA

GRAND HOTEL - PALERMO

IL PIÙ RICCO ALBERGO DELLA SICILIA E FRA I PRIMISSIMI D'EUROPA
= SITUAZIONE SPLENDIDA ALLE FALDE DEL MONTE PELLEGRINO =

"Villa Igiea,, Grand Hotel,
offre un incantevole soggiorno.
Vastissimo parco di fronte al mare.
200 camere e saloni
Tutto il moderno comfort.
Restaurant ad ogni ora.
American Bar.

Afternoon-tea
servito sulle magnifiche terrazze
del giardino

Concerto ogni giorno.

The Grand Hotel "Villa Igiea,,
is one of the healthiest
and most delightful Winter residences
in Europe.

200 bed and sitting rooms.
Every modern comfort.
Restaurant at any hour.
American Bar.

The afternoon-tea
is served upon the magnificent terraces
of the Garden.

Concert daily.

