



TARGAPEDIA

Libera enciclopedia multimediale della Targa Florio

collezione

SALVATORE REQUIREZ



VOL. III



RAPIDITAS



**RIVISTA ILLUSTRATA DELLE RIUNIONI AUTOMOBILISTICHE IN SICILIA
DAL 1908 AL 1913. EDITA DALL'AUTOMOBILE CLUB DI SICILIA.**

Grand Hôtel Villa Igiea



Palermo

Errata-Corrige

Targa Florio, Coppa delle vettuette e Coppa dello Sport-Club 15 Maggio, *leggere 16 Maggio.*

Targa Florio 1908, nell'ultima pagina dei clichés: Raggio *leggasi Minoja.*

Targa Florio 1909: Olsen su "De Dion", 7° arrivato, *leggasi Cortese su "Spa", 4° arrivato:*

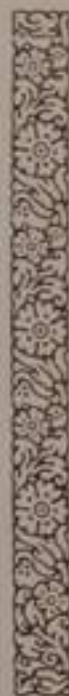
Olsen su "De Dion", in corsa, *leggasi Cortese su "Spa", in corsa:*

Ribolla su "Berliet", 4° arrivato, *leggasi 8° arrivato.*

I numeri delle vetture segnati sul quadro dei tempi della Targa Florio 1909 non corrispondono a quelli delle vetture segnati sulle fotografie e non bisogna tenerne conto.

AUTOMOBILE CLUB DI SICILIA

(Fondata il 20 Dicembre 1913)



SOCI ONORARI

S. A. R. il DUCA DEGLI ABRUZZI
S. A. R. il PRINCIPE DI UDINE
S. A. I. il GRAN DUCA DIMITRI DI RUSSIA

PRESIDENTE

CAV. VINCENZO FLORIO

VICE PRESIDENTE

PRINCIPE DI PETRULLA

SEGRETARIO GENERALE

BARONE ANTONIO DI RAMIONE

BARONE DI GEBBIAROSSA
MARCHESI DELLA SCALETTA
BARONE MICHELE CIUPPA

PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE SPORTELLE

CAV. VINCENZO FLORIO

PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE LEGALE

BARONE DI GEBBIAROSSA

TESORIERE

CAV. SALVATORE BUONOCORE

MARCHESI DELLA MOTTA
CAV. RODRIGO LICATA DI BAUCINA
CAV. LUCIO TASCA BORDONARO

CONSIGLIERI

COMMISSIONI

PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE TURISTICA

MARCHESI DELLA MOTTA

PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE TECNICA

MARCHESI DELLA SCALETTA

RAPIDITAS

e l'Automobile Club di Sicilia



Rapiditas è il documento illustrato, che memora e perpetua la storia dell'Automobilismo in Sicilia.

Questa Cronaca, documentata dall'Arte delle riproduzioni grafiche, eternò la nascita della prima *Targa Florio* nel giugno 1906 ed il battesimo di civile progresso che n'ebbe la Trinacria sulla chioma verde delle sue Madonie. L'*Automobile Club di Sicilia*, che ha acquisito col diritto del suo nome e del suo programma il patronato d'ogni avvenimento automobilistico in Sicilia, ne continuerà con l'edizione del *Rapiditas* gli atti cronistorici.

Nell'edizione presente riassume la storia delle competizioni automobilistiche dal 1908 ad oggi, ed annuncia le nuove indette quest'anno inaugurale della sua fondazione.

L'A. C. S., assumendo l'edizione di questa Rivista Illustrata — che continuerà a celebrare col fascino estetico delle sue riproduzioni le conquiste utilitarie dello sviluppo dell'Automobilismo in Sicilia — fa suo il motto che il titolo della rivista compendia.

"*Rapiditas*, — la mèta che ha provocato i prodigi dell'età nostra, che ha dato agli umani, atomi dello spazio, il potere sublime di dominarlo, sopprimendone le distanze, che ha promosso la virtù prodigiosa d'asservire l'animo fuggente alla trasmissione dell'operosità umana attraverso le lontananze, congiungendole; questa mèta è nel nome e nel programma dell'A. C. S. perchè l'Automobilismo è uno dei fattori migliori della produttività del tempo.

Rapiditas sarà altresì la relazione annuale, il rendiconto morale del lavoro

utilitario promesso dall'A. C. S. nel programma emanato alla sua fondazione.

Eccolo:

L'A. C. S., l'unico Ente Ufficiale dell'Automobilismo siciliano, regolarmente riconosciuto dall'Automobile Club d'Italia, rivolge la propria attività all'incremento ed alla difesa dell'automobilismo. Ma nel contempo aiuterà lo sviluppo del turismo in Sicilia, promuovendone ogni finalità utile al Paese.

Per assolvere questo compito complesso, il Consiglio Direttivo ha affidato la funzione del proprio organismo a speciali Commissioni, ciascuna presieduta da un membro del Consiglio stesso. Per il momento sono state nominate quattro Commissioni: sportiva, turistica, legale e tecnica.

La prima indice ed organizza le manifestazioni sportive in Sicilia, riunioni, mostre e tutto ciò che, dando incremento all'automobilismo, alla sua industria ed al suo commercio, valga ad intensificare la vitalità civile dell'Isola ed a rendere note le belle contrade ospitali, ma sconosciute all'automobilismo.

Questa Commissione ha già accettato di assumere tutte le migliori competizioni automobilistiche già disputatesi in Sicilia ed accogliendone il retaggio di successo sportivo e di utilità regionale, ne farà d'ora innanzi emanazioni proprie.

L'A. C. S. ha assunto la *Coppa* e la *Targa Florio*, che celebrò le pendici meravigliose e civili delle nostre Madonie e che mostrò alla gente discesa dalle Alpi l'ospitalità della nostra Costiera bagnata dai tre mari.

E le migliori marche ed i migliori campioni hanno aderito subito e con fiducia alla prossima giostra indetta sull'Arena siciliana.

L'A. C. S. accettò pure di assumere il Salone automobilistico siciliano a Palermo, anzi inaugurerà la sua vita con questa mostra dedicata all'incremento dell'Industria e del Commercio automobilistico.



La Commissione turistica dedicherà il suo lavoro allo studio delle migliori organizzazioni utili all'automobilismo siciliano, a ciascun Socio ed al turismo in generale.

Si occuperà delle strade siciliane, delle segnalazioni di cui mancano, compilerà carte e relazioni stradali, arricchite d'indicazioni utili ai turisti e veglierà sulle condizioni della viabilità. A questo scopo costituirà speciali Comitati locali in tutte le provincie della Sicilia per interessare autorevolmente gli Enti pubblici alla manutenzione e sorveglianza delle strade. Nominerà in ciascun paese principale un Console, cioè un rappresentante e cooperatore della Direzione, per facilitarne il lavoro regionale.

Affilerà nell'interesse dei Soci le principali e le migliori Ditte il cui commercio in Sicilia sia attinente all'automobilismo ed al turismo. Otterrà tariffe prestabilite in garanzia dei Soci, formando un controllo sul mercato.

Un ufficio speciale sarà a disposizione dell'Associazione e dei turisti stranieri per fornire informazioni, compilare itinerari per viaggi automobilistici in Sicilia e potrà organizzare rifornimenti o assumere commissioni. Speciali contratti con i migliori garages dell'Isola permetteranno ai Soci che viaggiassero in Sicilia di potersi avere eventualmente soccorso di meccanici, rimorchio o altro, a tariffa conosciuta.

I rapporti di reciprocità fra l'A. C. S. e le più importanti Associazioni congeneri internazionali, offriranno ai Soci vantaggi reali nei loro viaggi in Italia o all'Estero.

La Commissione turistica si occuperà altresì delle pubblicazioni ed edizioni dell'A. C. S. Alla pubblicazione della presente edizione, seguirà l'Annuario 1914. Saranno in seguito redatte edizioni illustrate (libri di strada) per rendere note all'automobilismo le belle contrade della nostra Isola, accessibili al motore.



La Commissione legale (che comprende nei suoi uffici quello regionale dipendente dall'A. C. I. a disposizione anche dei Soci dell'A. C. S.) estende la sua attività alla difesa collettiva dell'automobilismo.

Veglierà all'applicazione della Legge regolante la circolazione di tutti i veicoli ed inoltre a mezzo di Comitati locali residenti nelle Provincie e nei principali Comuni della Sicilia, sull'applicazione delle leggi speciali riguardanti l'automobilismo e la sorveglianza e la manutenzione stradale.

Otterrà la fiducia del Paese pel sano automobilismo, difendendone i diritti ma astenendosi dal patrocinare l'impunità dei trasgressori della Legge. Questa Commissione altresì, composta di autorevoli personalità politiche, veglierà, di accordo con le principali Associazioni nazionali interessate, sulle legislazioni riguardanti l'automobilismo italiano.



La Commissione tecnica, alla cui dipendenza sarà il garage del Circolo, avrà un ufficio per informazioni, consigli, pareri e notizie in materia tecnica. Costituirà una Commissione di esami per rilasciare "Certificati di conducente meccanico riconosciuto dall'A. C. S.". Questo titolo costituirebbe per il professionista un attestato della sua qualità e nel contempo una garanzia per chi debba scegliere uno chauffeur, giacchè attraverso la presente licenza governativa non può differenziarsi il valore professionale tra il buon meccanico ed il semplice conduttore.



La Sede dell'A. C. S. è a Palermo ed è stato impiantato un circolo, in via Catania N. 2, il cui carattere, pur conservando quello della Sede d'una vasta Associazione regionale, lo pone al livello dei migliori Clubs dell'Isola, fornito di tutto il confort che si addice ad un Circolo sportivo di prim'ordine.



Lo Statuto considera cinque categorie di Soci: onorari, fondatori, ordinari, ordinari non residenti e temporanei. I soli soci fondatori hanno diritto al voto, sono eleggibili a cariche e posseggono il patrimonio del Circolo. La categoria dei Soci ordinari non residenti raccoglierà il migliore elemento sportivo dell'Isola. Essi godranno di tutti i diritti degli ordinari ma essendo eventuale o temporanea la loro permanenza a Palermo, la quota annuale è ridotta ad un terzo di quella degli ordinari residenti, cioè a lire quaranta e la tassa d'entrata è limitata a lire venti. Essi potranno fare parte delle Commissioni e Comitati locali per attendere a determinati scopi dell'Associazione. Nel Consiglio Direttivo saranno chiamati a farne parte personalità eminenti dell'automobilismo siciliano. In quelle Città dove si avrà un determinato numero di Soci fondatori, potranno essere in seguito costituite Sezioni dell'A. C. S.



Allo scopo poi di rendere numericamente vasta l'Associazione, è stata creata una speciale categoria di *Associati dell'A. C. S.* Esclusa l'utilità, relativa per

chi non risiede a Palermo, di frequentare le sale del Circolo, questa categoria, salvo tale limitazione, usufruirà dei vantaggi reali dell'Associazione. Vi potrà essere ammesso chiunque ne faccia domanda alla Direzione e dietro accettazione del Consiglio Direttivo. Con il pagamento di sole lire dieci annuali, l'associato ha diritto a ricevere settimanalmente la rivista illustrata "Motori, Cicli e Sport", organo ufficiale dell'A. C. S. e dei principali auto-clubs italiani, il cui abbonamento annuo costa da solo lire dieci. Riceverà altresì gratuitamente tutte le pubblicazioni e carte stradali che pubblicherà l'A. C. S. compreso l'Annuario e tutte le circolari d'interesse reciproco e collettivo fra i soci. Godrà dell'ingresso gratuito nei recinti delle riunioni e feste sportive, esposizioni, etc., nei modi che viene determinato dai regolamenti interni. Potrà avvalersi di tutte le organizzazioni ed istituzioni d'ordine utilitario, assunte dalle Commissioni speciali, in quella misura che verrà determinato dai regolamenti interni. Potrà fregiarsi di un distintivo speciale che, insieme alla tessera, verrà determinata dal Consiglio Direttivo. La tessera gli darà diritto a giovare degli affilamenti dell'A. C. S.



Questo è il programma e l'indirizzo dall'Associazione.

Quando l'A. C. S. con le sue organizzazioni e pubblicazioni riuscirà a promuovere il turismo cosmopolita in Sicilia, sarà rimosso il triste velario d'ingustizie che ne ha occultato sin'oggi le bellezze etniche e naturali.

Quando lo straniero proverà tangibilmente sulle nostre strade l'ospitalità generosa e spontanea della gente nostra, sarà sfatata la leggenda cattiva e paurosa, che secoli d'indolenza hanno perpetuato.

Venga sicuro l'automobilista straniero fra le montagne di Sicilia e se la sua macchina s'arresterà fra le gole brulle e selvagge, non abbia timore: il montanaro non gli spianerà il fucile, ma gli offrirà la sua casa. Non gli chiederà la borsa ma gli darà fiori di campo e si adonerà all'offerta di un compenso venale.

Questa è la Sicilia che il turismo farà conoscere lungo le sue strade bianche di sole, fra il verde eterno.

La scena di Grasso, la prosa di Verga e la Cronaca della stampa non riguar-

dano in Sicilia il Turismo. Il Turismo è l'Ospite e l'ospitalità per il Siciliano è sacra.

La nostra Regione, quanto mai nessun'altra d'Italia, ha bisogno dell'Automobilismo per esser conosciuta nelle sue bellezze caratteristiche e nei fasti della sua storia antica, di cui conserva i più grandiosi monumenti ed i cimeli più rari e preziosi.

Nelle province nordiche d'Italia, così tessute da strade ferrate, il turismo in automobile è più spesso un capriccio che un'utilità.

L'Isola nostra, salvo da qualche linea del litorale, è assai poco mostrata dalle scarse vie ferroviarie e molto nella parte arida e disabitata del centro dell'Isola. Il forestiere che da Palermo vuole recarsi a visitare le antichità di Girgenti o di Siracusa, resterà oppresso per ore lunghissime dalla visione continua di lande desolate, fra cui si svolge il tragitto ferroviario, lungi da ogni centro di vita.

Quanto è invece ben diverso il percorso in Automobile sul nastro bianco che allaccia tanti piccoli e grandi centri abitati, alla cui vita si partecipa passando. Quanti spettacoli meravigliosi, quante sensazioni nuove, quanti contrasti di natura e di cose impressionano lo spirito del turista, indimenticabilmente. E lo preparano alla grande visione dei monumenti dell'età passata perchè l'automobilista vi giunge rivivendo quell'era attraverso lo scenario immutato della natura.

Lungo il percorso i paesi antichi ripeteranno con l'etimologia del loro nome la genesi dell'epoca primitiva; le abitazioni trogloditiche daranno l'immagine della gente originaria, ed alla magica apparizione della grandezza antica, gli anfiteatri ed i templi si animeranno di clamori, di pepi e di sacri riti.

La nuvola di polvere dell'automobile dietro cui scomparirà tanta visione, attenuerà il brusco ritorno alla vita reale della città moderna e lascerà il ricordo inviolato d'un grande sogno vissuto.

Queste sensazioni può dare il turismo automobilistico nella nostra Regione e l'A. C. S. dedicherà le forze vive delle sue organizzazioni per renderne possibile lo sviluppo.

Palermo, 21 Marzo 1912.

N. Jacona Della Motta



CONSIGLI PER IL 1914



AUTOMOBILISTI :

PROVATE I PNEUMATICI "GOODRICH", costano lo stesso come quelli di altre marche, ma SONO DI QUALITÀ MOLTO SUPERIORE. — *Listini gratis presso: La Direzione Generale Italiana, Via Arsenale, 17 - Torino.*

POSSESSORI DI AUTOMOBILI PESANTI E VELOCI:

Assicuratevi contro gli scoppi di pneumatici ed il pericolo che ne deriva, montando PNEUS PALMER A CORDA, quantunque essi costino più degli altri pneus ordinari. — *Listini "Palmer" gratis, presso: la Direzione Generale Italiana - Via Arsenale, 17 - Torino.*

Ford

L'AUTOMOBILE

PIÙ ECONOMICA — PIÙ RESISTENTE — PIÙ RICERCATA

È ORMAI DI FAMA MONDIALE

LA DIREZIONE GENERALE ITALIANA - VIA ARSENALE, 17 — TORINO

COPPA DELLE VETTURETTE 10 Maggio 1908

La corsa per la Coppa delle Vetturette dell'anno 1908 fu una di quelle che ebbero maggior successo. Diversi sportmen palermitani si presentarono al cimento sul Circuito delle Madonie su vetture *De Dion* a due cilindri; i celebri corridori francesi *Sizaire* e *Naudin* vennero con le loro velocissime vetture *Sizaire et Naudin* che in quell'epoca riportavano vittorie ovunque e non erano mai state battute, e finalmente la *Peugeot* scendeva in lizza con i rinomati corridori *Boillot*, *Giuppone* e *Duvernoy* che allora erano alle prime armi della loro carriera. Era una disputa tra macchine francesi che cercavano oltr'Alpi di affermare la solidità e la robustezza del loro organismo, che agognavano al primato della nascente industria automobilistica, che volevano lasciare il loro nome vittorioso sui mercati esteri più temibili. E difatti mentre per ogni altro ramo delle industrie, la Mostra è ciò che rende evidente e palpabile il grado di perfezione cui si è giunti, nel campo automobilistico è necessaria una sanzione materiale, una riprova, dicei quasi una messa in pratica della teoria che trova soltanto nelle corse, sotto l'egida di regolamenti e di controlli ufficiali la valutazione del merito reale. Era quindi evidente che la lotta sui due giri del Circuito delle Madonie doveva

essere asprissima, benchè la vittoria delle macchine *Sizaire et Naudin* era ritenuta certa da ognuno. Difatti nessuno dei concorrenti poté approssimare il proprio tempo del 1° giro, a quello compiuto da *Sizaire*. Però l'ansia della vittoria, la febbre di raggiungere primi il traguardo e forse quella di superarsi a vicenda smarrì la calma indispensabile nei due corridori: *Naudin* a 50 km, dalla partenza uscì fuori strada per un virage troppo veloce e cadde con la macchina dall'altezza di 10 m. su un campo sottostante, rimanendo fortunatamente illeso. *Sizaire* aveva già vinta la corsa, quando al 2° giro, dopo *Castelbuono*, a 30 km, dall'arrivo per la stessa causa di un virage veloce va a battere contro un parapetto, fracassando il ponte posteriore della vettura.

Il pubblico delle tribune che non si era più interessato al tempo degli altri concorrenti e che si disponeva a fare un'ovazione al vincitore *Sizaire* dovette cercare allora nel quadro dei tempi la migliore classifica e trovò *Giuppone* che su una *Peugeot* aveva compiuto il 1° giro in 3 ore e 16' e compiva il 2° in 3 ore e 14' rimanendo vincitore. *Giuppone* dovette la sua vittoria alla ingiustificata temerarietà degli avversari *Sizaire* e *Naudin* ed all'aver tenuta una grande regolarità di andatura che gli diede ragione sugli altri concorrenti. 2° Arrivato: *Cammarata*, che fu il primo tra gli sportmen dando prova di grande abilità, 3° *Tasca*, 4° *Airoldi*, 5° *Olsen*, 6° *Duvernoy*.

REGOLAMENTO

Art. 1. — È istituita una coppa Challenge da disputarsi in Sicilia tra vetturette. La corsa avrà luogo il 10 maggio nel Circuito Siciliano su di un percorso da 250 a 350 km.

Art. 2. — Potranno essere ammesse alla gara le vetturette monocilindriche, il cui alesaggio al millimetro non superi i 100 m/m e le vetturette a due cilindri, il cui alesaggio rispettivo non superi gli 80 m/m.

Art. 3. — Il peso delle vetturette iscritte, al momento della partenza, è determinato in kg. 500 per le monocilindriche e in kg. 600 per le bicilindriche.

Sudetto peso in rapporto all'alesaggio è il peso minimo che la vettura potrà avere. Esso si riferisce alla vettura completa con olio e grasso nel motore, nel cambio di velocità e nel differenziale, le cassette dei ferri ed accessori ed i serbatoi di benzina, acqua ed olio si computano a vuoto.

Di conseguenza ciascun concorrente non dovrà per la pesata, che vuotare tutti i serbatoi, togliere i ferri e gli accessori dalle cassette, levare le gomme di ricambio ed accusare sulla bascale il peso come sopra determinato.

Art. 4. — Le iscrizioni saranno ricevute al Comitato Panormitan in Palermo Via Catania N. 2.

Art. 5. — Le iscrizioni dovranno essere accompagnate da un diritto d'entrata fisso di L. 300 per vetturista.

Art. 6. — I concorrenti dovranno indicare nelle loro iscrizioni, le marche delle vetturette e i nomi dei conduttori.

Art. 7. — Ogni marca potrà iscrivere qualunque numero di vetturista.

Art. 8. — Le iscrizioni saranno chiuse 15 giorni prima di quello fissato per la gara.

Art. 9. — I motori delle prime tre vetturette vincitrici, saranno misurati all'arrivo.

Art. 10. — I Commissari decideranno su tutti i reclami. I reclami dovranno essere indirizzati per iscritto ai Commissari, accompagnati da un deposito di L. 100 rimborsabile se il reclamo sarà riconosciuto fondato.

Art. 11. — I Commissari potranno sempre procedere di ufficio. Per questioni d'interpretazione di Regolamento gli interessati potranno appellare 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, che sarà rimborsato nel solo caso che la Commissione Sportiva dell'A. C. I. riconosca il reclamo fondato.

Art. 12. — Il giudizio della Commissione predetta è definitivo ed inappellabile.

Art. 13. — Pel fatto stesso della loro iscrizione i concorrenti alla gara si obbligano di non portare in nessun caso le divergenze e i fatti relativi alla gara fuori del campo strettamente sportivo e non da ricorso per essi ai Tribunali ordinari.

Art. 14. — Se un reclamo o la materia di esso, sarà reso di ragion pubblica, il reclamo decadrà per questo solo fatto ed il relativo deposito sarà devoluto al Comitato Panormitan.

L' "OLEOBLITZ", FABBRICATO
DALLA SOC. E. REINACH & C. - MILANO
È BREVETTATO IN TUTTO IL MONDO.



L'OLEOBLITZ E LA TARGA FLORIO

La sola équipe arrivata al completo alla Targa Florio 1913 è quella della De Vecchi, che ha scritto alla Soc. Reinach in data 20-5-13:
"Siamo lieti dichiarare che le nostre macchine furono lubrificate durante la corsa con l' "Oleoblitz", e che l'aver noi sempre usato esclusivamente l' "Oleoblitz", varrà a dimostrare quanto siamo sempre rimasti sodisfatti del vostro prodotto."

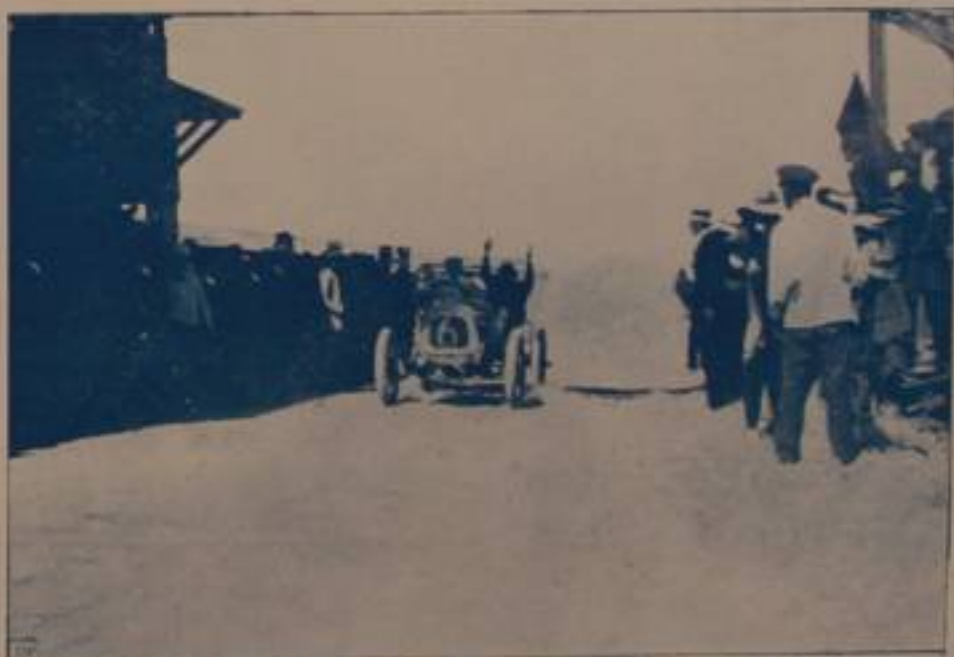




Il vincitore, GIUPPONE, su "Peugeot."



CAMMARATA, 2° arrivato, su "De Dion Bouton."



AIROLDI, 4° arrivato, su "De Dion Bouton."



DUVERNOY, 6° arrivato, su "Peugeot.,



ELORIO, su "De Dion-Bouton.,



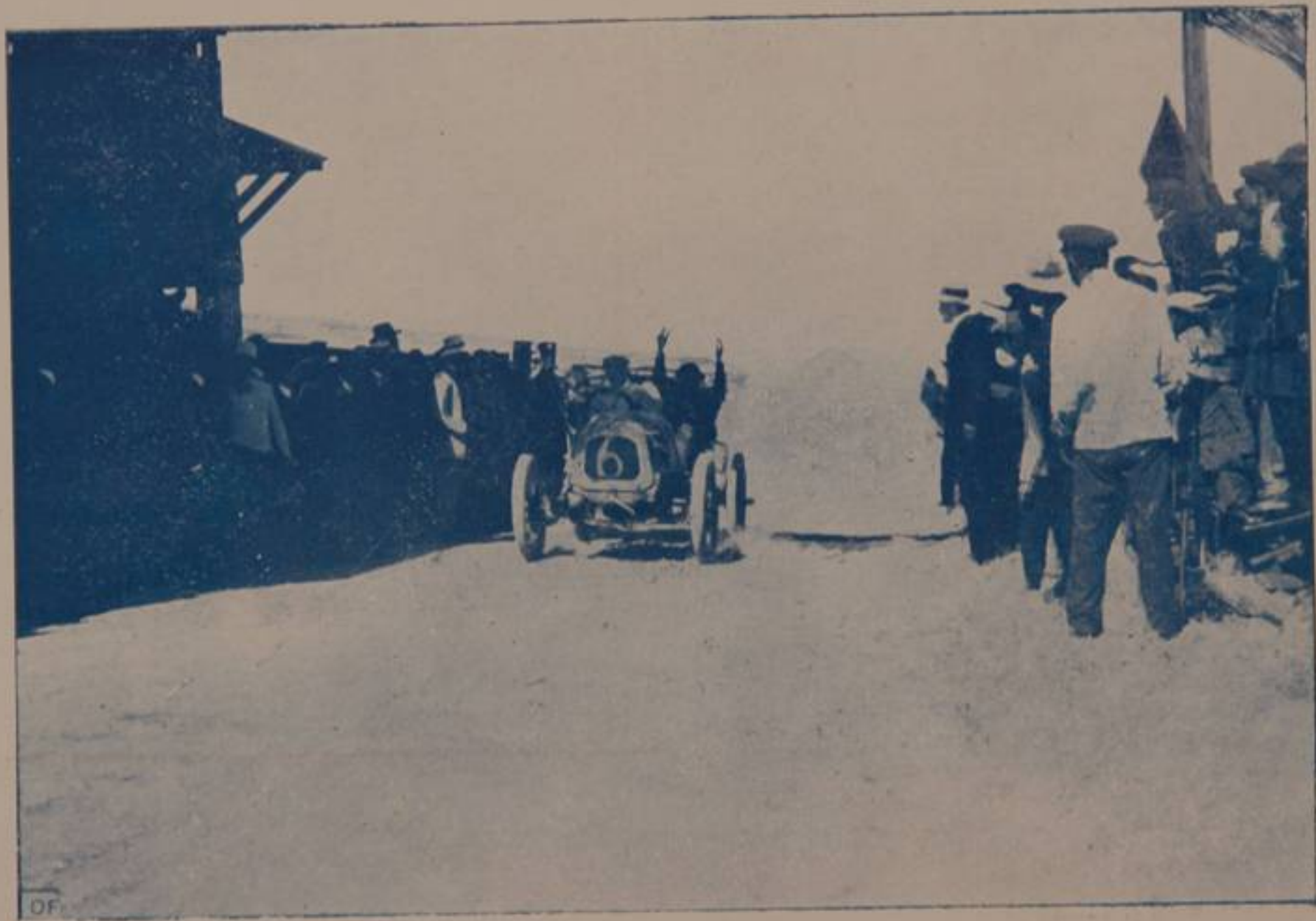
BOILLOT, su "Peugeot.,



PAUDIN, su "Sizaire et Houidin.,

COPPA DELLE VETTURETTE-Palermo-(Bonfornello) 10 Maggio 1908

Ordine partenza	CORRIDORI	N.º Vettura	Giro	Ora partenza	Passaggio Callavuturo	Passaggio Castellana	Passaggio Petralia Sopr.	Passaggio Castelbuono	Ora di arrivo	Tempo impiegato	Tempo totale	Classifica	Migliore giro	Classifica del giro
1	NAUDIN <i>(Sizaire et Naudin)</i>	1	I II	7 —	7. 44' 44'									
2	CAMMARATA <i>(De Dion)</i>	2	I II	7. 10'	8. 2' 32'	8. 34' 32'	8. 49' 15'	9. 45' 56'	10. 36' 25" 51' 25"	3. 26' 25"	6. 30' 49" $\frac{1}{2}$	II	3. 24' 24" $\frac{1}{2}$	V
3	FLORIO <i>(De Dion)</i>	3	I II	7. 20'	8. 8' 48'	8. 40' 30'	8. 51' 11'	9. 54' 1. 3'	10. 52' 23" $\frac{1}{2}$ 58"	3. 32' 23" $\frac{1}{2}$			3. 32' 21" $\frac{1}{2}$	VIII
4	TASCA <i>(De Dion)</i>	4	I II	7. 30'	8. 24' 54'	8. 37' 33'	9. 10' 13'	10. 17' 1. 7'	11. 14' 12" $\frac{1}{2}$ 57"	3. 44' 12" $\frac{1}{2}$	7. 8' 7" $\frac{1}{2}$	III	3. 23' 35" $\frac{1}{2}$	IV
5	BOILLOT <i>(Peugeot)</i>	5	I II	7. 40'	8. 26' 48'	12. 17' 3. 49'	12. 30' 13'	13. 27' 57'	14. 15' 48" $\frac{1}{2}$ 48"	6. 35' 48" $\frac{1}{2}$			6. 35' 48" $\frac{1}{2}$	X
6	AIROLDI <i>(De Dion)</i>	6	I II	7. 50'	8. 45' 35'	9. 17' 32'	9. 30' 13'	10. 27' 57'	11. 16' 0" $\frac{1}{2}$ 51"	3. 28' 0" $\frac{1}{2}$	3. 11' 30"	IV	3. 28' 0" $\frac{1}{2}$	VII
7	SIZAIRE <i>(Sizaire et Naudin)</i>	8	I II	8 —	8. 44' 11'	9. 12' 55'	9. 19' 7'	10. 13' 51'	11. 0' 25" $\frac{1}{2}$ 47"	3. 6' 25" $\frac{1}{2}$			3. 0' 25" $\frac{1}{2}$	I
8	GIUPPONE <i>(Peugeot)</i>	10	I II	8. 10'	8. 39' 49'	9. 30' 31'	9. 43' 13'	10. 37' 54'	11. 26' 53" $\frac{1}{2}$ 49"	3. 16' 53" $\frac{1}{2}$	6. 31' 30"	I	3. 14' 36" $\frac{1}{2}$	II
9	OLSEN <i>(De Dion)</i>	11	I II	8. 20'	9. 12' 32'	9. 45' 33'	9. 59' 14'	10. 54' 55'	11. 47' 18" $\frac{1}{2}$ 53"	3. 27' 18" $\frac{1}{2}$	8. 7' 6" $\frac{1}{2}$	V	3. 27' 18" $\frac{1}{2}$	VI
10	DUVERNOY <i>(Peugeot)</i>	12	I II	8. 30'	9. 25' 55'	10. 26' 1. 1'	12. 9' 1. 43'	13. 4' 55'	13. 50' 53" $\frac{1}{2}$ 46"	5. 29' 53" $\frac{1}{2}$	8. 40' 25"	VI	3. 19' 31" $\frac{1}{2}$	III
11	MOLLIKA <i>(De Dion)</i>	13	I II	8. 40'	9. 44' 1. 4'	10. 22' 38'	10. 39' 17'	11. 55' 1. 16'	12. 30' 38" 55"	4. 10' 28"			4. 10' 38"	IX



AIROLDI, 4° arrivato, su "De Dion Bouton,,



Durante l'estate e su strade buone adoperate

i Pneumatici Piatti "Michelin,,

Su strade cattive, e sotto le intemperie, sono necessarie

le Semelles "Michelin,,

Se poi la vostra vettura è troppo pesante per pneumatici semplici

sono indispensabili i Jumelés "Michelin,,

(Piatti o Semelles)



“ERMES,,

MUTUA ASSICURATRICE
FRA PROPRIETARI ED
ESERCENTI AUTOMOBILI

SEDE IN GENOVA *Assicuratrice Ufficiale*
♥♥♥ VIA ROMA, 9 *dell'Automobile Club d'Italia*

L'“ERMES,, sorta per iniziativa delle più spiccate personalità del mondo automobilistico italiano, assicura i propri soci contro i rischi d'incendio, di responsabilità civile, di infortuni, di guasti alle vetture, di spese legali dipendenti da contravvenzioni cui sono esposti nelle loro qualità di proprietari ed esercenti automobili. Ha condizioni di polizza e di tariffa liberalissime.

CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE

PRESIDENTE. — Marchese Comm. PAOLO ALERAME SPINOLA-Genova

VICE PRESIDENTI. — Conte DIEGO FILANGIERI DE CANDIDA GONZAGA, Presidente dell'Automobile Club di Napoli.

Marchese CAMILLO MELI LUPI DI SORAGNA, Vice Presidente dell'Automobile Club di Milano.

Amministratore delegato. — Cav. EMILIO BORZINO-Genova.

CONSIGLIERI. — Principe EMILIO BARBIANO DI BELGIOIOSO D'ESTE - Milano; Conte GUSTAVO BISCARETTI DI RUFFIA, Economo dell'Automobile Club di Torino; Ing. CESARE GAMBA, Presidente dell'Automobile Club di Genova; Cav. Avv. CESARE GORIA GATTI, Direttore dell'Ufficio di Consulenza Legale dell'Automobile Club d'Italia - Torino; Marchese LORENZO GINORI LISCI, Presidente dell'Automobile Club di

Firenze; UGO GREGORINI BINGHAM, Presidente dell'Automobile Club di Bologna; Marchese GIORGIO GUGLIELMI, Deputato al Parlamento - Perugia; Conte GIANOBERTO GULINELLI - Ferrara; Conte GASTONE DI MIRAFIORI, Segretario dell'Automobile Club d'Italia, Deputato al Parlamento - Torino; Marchese DOMENICO PALLAVICINO, Vice Presidente dell'Automobile Club di Genova; Conte ANGELO PALLUCCO - Roma; Conte Comm. CARLO RAGGIO-Genova; Cav. Ing. GIAN CARLO STUCKY Venezia; MICHELE VANNUCCI DI GALLIDORO Barone DEL CORBO - Palermo; Marchese SALVATORE PES DI VILLAMARINA E D'AZEGLIO - Roma; Duca Comm. UBERTO VISCONTI DI MODRONE, Senatore del Regno - Milano.

SINDACI EFFETTIVI. — Marchese DOMENICO CATTANEO DI BELFORTE, MICHELANGELO OLIVA, Cav. GIULIO G. SCORZA.

Agente in Palermo:

Sig. Cav. LUIGI VANNUCCI - Via Maletto, 3
♥♥♥





▲▲▲

Fac-simile della TARGA FLORIO offerta ogni anno al Vincitore

▲▲▲



TARGA FLORIO

18 Maggio 1908





Stampato nelle Officine Ti-
po Litografiche dell'Anoni-
ma Alfissioni già Montor-
faro Valcarengli, Via Dan-
te, 8 - Palermo □□□□□



Come le due corse precedenti del 1906 e 1907, la Targa Florio 1908, fu la più importante riunione automobilistica italiana dell'annata ed il maggiore interessamento del mondo sportivo internazionale, attirò, anche questa volta, a Palermo rappresentanti numerosi ed autorevoli dei centri principali di sport automobilistico.

Il numero di redattori e corrispondenti di giornali di tutti i paesi era tale, e così vivo l'interesse dei pubblici, che essi avevano la missione di soddisfare, che il Comitato Panormitan fu costretto ad ottenere l'impianto di un ufficio telegrafico presso le Tribune a Bonfornello. In questo ufficio, ben otto trasmettitori erano a disposizione della stampa e lavorarono senza tregua dalle 6 del mattino alle 8 di sera avviando per ogni destinazione i più minuti dettagli della corsa di ciascuna vettura, a misura che un'altra squadra di ricevitori le raccoglieva dal filo che congiungeva al traguardo coi punti principali del percorso. Questo particolare basta da solo a caratterizzare l'importanza della corsa ed a mettere in rilievo il movimento ascensionale della riunione siciliana fra le maggiori prove automobilistiche esistenti. Dopo tre anni soli di vita, la *Targa Florio* era riuscita a conquistare il suo posto in primissima linea, accanto alle più celebri, il cui prestigio si era formato a traverso una lunga serie di esperimenti lenti e costosi.

Il segreto di questa rapida fortuna è da ricercare soprattutto nella serietà e praticità del programma della corsa, sempre sapientemente studiato ed architettato, e nella perfezione assoluta della difficile e complessa organizzazione. Il programma della *Targa Florio* ha saputo concretarsi sempre nella desiderata op-

portunità di mettere in luce i più recenti progressi della fabbricazione, che portavano al pubblico un nuovo sperato miglioramento pratico, e nell'attuazione delle condizioni reali, per sottoporre ogni progresso alla dimostrazione del fatto. Oltre che campo per le competizioni di macchine, la *Targa Florio* è anche stata palestra inarrivabile per le conquiste della perizia tecnica di guidatori e meccanici, posta a contatto con le difficoltà da superare, e messa a prova nelle necessità continue di sperimentare la sagacia, l'accorgimento, il coraggio e la resistenza, adatte a trarre dalla macchina tutto il maggiore e migliore rendimento di cui era capace. Così è accaduto che il Circuito Siciliano ha dato il suo battesimo di superiorità a più di una macchina e tratto dall'ombra più d'un corridore, il quale non aveva potuto fino allora altrove rivelarsi ed affermarsi meritevole della celebrità, che ha preso dalla Targa la data del suo inizio.

Il pubblico

Come dall'Estero e dal resto d'Italia, da tutta la Sicilia sono stati numerosissimi gli intervenuti alla terza solennità sportiva.

I soli treni speciali fra Palermo ed il campo delle corse, riversarono sulla ridente spianata circa ventimila spettatori. A non meno del doppio si calcolano gli intervenuti in automobile od in carrozza alle tribune, o in carri, o per ferrovia fino alle stazioni di Campofelice e di Cerda dalle linee di Messina e di Catania, o a piedi dai paesi vicini, e sparsi su tutte le colline intorno, all'ombra degli ulivi.

Questa massa imponente di popolo seguiva con la più viva premura tutte le

vicende della corsa, e per lungo tratto del rettilineo dalle tribune alla stazione di Campofelice, salutava l'arrivo dei favoriti.

Accanto alle tribune sorgevano le baracche di rifornimento, dalle quali da ogni passaggio si spargevano, nel pubblico, notizie e particolari, che tenevano viva la più ansiosa partecipazione di tutti alle peripezie del cemento di ciascun corridore.

Nel recinto delle tribune erano pure caffè e restaurant ed un completo impianto della Croce Rossa, com'era presso tutte le tappe del circuito.

La Corsa

Gli iscritti alla *Targa Florio*, venuti a disputarsi la bella targa d'oro, erano i seguenti:

1. Lancia	su vettura	Fiat
2. Cariolato	" "	Franco
3. Tamegni	" "	Junior
4. Raggio	" "	Spa
5. Trucco	" "	Isotta-Fraschini
6. Porporato	" "	Berliet
7. Maggiori	" "	Züst
8. Nazzaro	" "	Fiat
9. Ceirano	" "	Spa
10. Pizzagalli	" "	Itala
11. Minoia	" "	Isotta-Fraschini
12. Venezia	" "	Spa
13. Giovanzani	" "	Isotta-Fraschini

Le vetture, secondo prescriveva il regolamento, partirono con 10 minuti d'intervallo l'una dall'altra. La partenza al primo degli estratti a sorte, fu data alle 6 e così di seguito agli altri, in guisa che l'ultimo, Giovanzani, su Isotta-Fraschini, lasciava il traguardo alle 8,10.

Si era appena perduto nella lontananza il rombo dell'ultimo motore lanciato verso Cerda, che già lo scoppio di un petardo nel cielo sulla collina lontana, ad oriente, annunciava che il primo conquistatore del primo giro era in vista. Il telegrafo intanto, aveva già annunciato ai Commissari, ed il grande quadro dei tempi eretto di faccia alle tribune, partecipato al pubblico, che Lancia, Trucco, Nazzaro e Ceirano, avevano coperto il primo mezzo giro, toccando Petralia, in un'ora 14'.

Il primo giro più veloce fu compiuto da Nazzaro in 2.33'3". Ma era seguito ben da presso da Lancia, che comparve al traguardo dopo 2.33'19" dalla partenza, mentre Trucco aveva anch'egli impiegato 2.33'24".

La lotta si delineava, così, appassionante fin dai primi passaggi, fra questi tre valorosi, separati soltanto da alcuni secondi.

Al primo giro Cariolato su *Franco* si ritira per guasto non prontamente riparato.

Al secondo giro Lancia prende il 1° posto, seguito da Trucco e da Nazzaro con questi tempi nei due giri:

- 1° Lancia 5.12'29"
- 2° Trucco 5.13'50" ¹/₂
- 3° Nazzaro 5.15'21" ¹/₂

Un istante di più perduto in un rifornimento, può decidere della sorte di ciascuno dei tre valorosi competitori, tanto più che Ceirano ha le migliori opportunità in suo favore, non essendo il suo tempo che 5.29'42".

Compiendo questo secondo giro, si ritirano Raggio e Venezia entrambi su *Spa*. Siamo al terzo giro, nel quale rimangono ormai all'inizio del campo i tre, che dal primo tratto tribune-Petralia, avevano già dimostrato che essi soli si sarebbero disputata la vittoria. Ma purtroppo Nazzaro è rimpiazzato da Ceirano, ed al 3° giro arrivano:

- 1° **Trucco** con tempo totale dei tre giri in 7.49'26" ³/₄
- 2° **Lancia** " " " " " " " " 8.2'41" ³/₄
- 3° **Ceirano** " " " " " " " " 8.9'13" ³/₄

mentre Nazzaro si mette fuori gara all'inizio del terzo giro per la rottura del *pivot* della ruota davanti.

Lancia, che questa volta la *guigax*, che lo ha sempre perseguitato, aveva risparmiato, sarebbe stato vincitore, se non si fosse ostinato a non volersi rifornire di gomme quando ne aveva la più assoluta necessità ed il suo vantaggio gliene lasciava il tempo.

Sportivamente questa targa del 1908 è stata la più emozionante fra le corse automobilistiche che l'avevano preceduta, perchè in essa furono battuti tutti i *records* precedenti sia nel giro (Nazzaro 2.33'3", battendo il 2.43'9" di Wagner su Darracq, nel 1907); sia dei due giri (Lancia 5.15'29", contro 5.28'24" di Nazzaro, nel 1907); sia dei tre giri (Trucco 7.49'26" ³/₄), mentre Nazzaro aveva guadagnato l'anno precedente la Targa su 46 parienti con un tempo di 8.17'36" ³/₄.





REGOLAMENTO

della Targa Florio 1908



Disposizioni generali

Art. 1. — La *Targa Florio* sarà corsa la seconda domenica di maggio, in un circuito di 400 a 500 chilometri in Sicilia.

Art. 2. — La Corsa è aperta:

a) a tutte le vetture mosse da motori a 4 cilindri del tipo detto a quattro tempi il cui alesaggio sia compreso fra un minimo di $120^{m/m}$ ed un massimo di $130^{m/m}$

b) a tutte le vetture a sei cilindri, il cui alesaggio sia compreso fra un minimo di $90^{m/m}$ ed un massimo di $107^{m/m}$.

Art. 3. — Il peso di ciascuna vettura è determinato in Kg. 1000 per un alesaggio di $120^{m/m}$ per cilindro.

Per gli alesaggi superiori e sino al massimo di $130^{m/m}$, saranno richiesti 20 Kg. in più per ciascun millimetro nei motori con 4 cilindri, nei motori con 6 cilindri 22 Kg. in più per $1^{m/m}$ oltre ai 90 e sino ai $107^{m/m}$.

Il peso della vettura proporzionato all'alesaggio è il peso minimo che essa potrà avere. Questo peso si riferisce alla vettura completa con olio e grasso nel motore, nel cambio di velocità e del differenziale; le cassette dei ferri ed accessori, ed i serbatoi della benzina, acqua ed olio si computano a vuoto. Per conseguenza, ciascun concorrente non dovrà per la pesata, che vuotare tutti i serbatoi, togliere i ferri ed accessori dalle cassette, levare le gomme di ricambio ed accusare sulla *bascula* un peso che sia almeno uguale a quello corrispondente all'alesaggio.

Nel caso in cui una vettura iscritta abbia un alesaggio inferiore a quello determinato dal presente regolamento, le sarà data la partenza, ma dovrà però avere un peso minimo di Kg. 1000.

Art. 4. — I rifornimenti saranno fatte alle Tribune, con l'aiuto del personale delle marche iscritte. Un secondo posto di rifornimento, limitatamente per pneumatici, sarà impiantato lungo il Circuito.

Art. 5. — Ogni vettura dovrà pagare una tassa di L. 100, quale contributo di spesa per la costruzione dei posti di rifornimento.

Art. 6. — Le vetture della larghezza superiore a m. 1,80, non potranno prendere parte alla corsa.

Art. 7. — Lo scappamento è libero, però i Commissari esigeranno e faranno

rigorosamente osservare, che esso sia rivolto in dentro ed al disotto della vettura, in modo da non sfiorare la strada e sollevare della polvere, o disturbare i cronometristi.

Art. 8. — Le responsabilità penali di qualunque natura e per qualsiasi causa resteranno a carico dei concorrenti, che le avranno determinate.

Art. 9. — In caso di forza maggiore, la corsa potrà essere ritardata d'un giorno, e ciò sulla decisione dei Commissari della gara.

Art. 10. — Oltrechè dalle speciali disposizioni del presente regolamento, la corsa è retta dal regolamento di corsa dell'A. C. I.

Iscrizioni

Art. 11. — Il diritto d'entrata è di L. 1000 per vettura.

Le iscrizioni non saranno riconosciute valide, se non saranno accompagnate dal pagamento del suddetto diritto, e si ricevono soltanto dal *Comitato per l'incremento Feste e Riunioni Sportive*, in Palermo.

Art. 12. — Nessuna marca potrà iscrivere più di quattro vetture.

Se le iscrizioni per ciascuna marca non raggiungeranno il numero stabilito, potranno per essa iscriversi dei privati fino al compimento del numero di quattro per ciascuna marca fissato. In questo caso avranno la precedenza coloro fra i privati che iscriveranno il tipo più recente della stessa marca.

Art. 13. — Le iscrizioni si chiuderanno il 10 aprile.

Art. 14. — Tutte le domande d'iscrizione dovranno indicare:

1° l'alesaggio dei cilindri del motore ed il loro numero;

2° la marca ed il tipo di ciascuna vettura.

Art. 15. — Per il fatto dell'iscrizione, il concorrente s'impegna a conformarsi alle disposizioni del presente Regolamento e alle decisioni dei Commissari.

Qualifica delle vetture

Art. 16. — I Commissari faranno smontare, prima della corsa, i cilindri del motore di ciascuna vettura iscritta, per verificare se le dimensioni corrispon-

dono a quelle indicate sul bollettino d'iscrizione. Nel caso di difformità con i termini espressamente assegnati dal presente Regolamento, alla vettura così indebitamente iscritta, sarà vietato di partecipare alla corsa.

A tal uopo le vetture iscritte, dovranno esser presentate alla Commissione speciale quattro giorni prima della data fissata per la corsa, nel luogo che sarà a suo tempo indicato.

Art. 17. — L'ordine di partenza sarà disciplinato come appresso:

Tutti i nomi delle marche saranno scritti in altrettanti bollettini ed imbussolati. Il primo nome estratto sarà quello della marca che partirà prima, il secondo quello della marca che partirà seconda e così di seguito, sino allo spoglio di tutti i bollettini. Questo sorteggio stabilirà il turno di partenza delle marche sino all'ultima vettura.

Reclami

Art. 18. — Tutti i reclami e le contestazioni riguardanti l'andamento della corsa dovranno essere presentati per iscritto ai Commissari ed accompagnati da un deposito di L. 100, che verrà rimborsato soltanto nel caso in cui il reclamo venga riconosciuto fondato.

I Commissari potranno sempre procedere di ufficio, emettere il loro giudizio e prendere i provvedimenti che repateranno opportuni; in questi casi gli interessati potranno appellare alla Commissione Sportiva dell'A. C. I.

Tale appello dovrà però essere presentato ai Commissari entro le 24 ore dall'emessa decisione, accompagnato da un deposito di L. 200, che sarà rimborsato nel caso di accoglimento dell'appello medesimo.

La decisione della Commissione Sportiva dell'A. C. I. è inappellabile.

Pel fatto stesso della iscrizione i concorrenti s'impegnano a non portare in alcun caso le controversie avanti ai Tribunali ordinari.

Premi

Art. 19. — Il vincitore riceverà la *Targa Florio*, che resterà di sua proprietà.

Art. 20. — I premi in danaro, il cui totale ammonta a L. 30.000, saranno così assegnati:

Primo premio	L. 15.000	al primo arrivato
Secondo	" " 8.000	al secondo
Terzo	" " 4.000	al terzo
Quarto	" " 2.000	al quarto
Quinto	" " 1.000	al quinto

Disposizione transitoria

Art. 21. — Il Comitato concede il trasporto gratuito delle vetture da Marsiglia, Genova e Venezia a Palermo e ritorno a mezzo di piroscafi partenti a data fissa ed utile per lo studio del Circuito. Non imbarcando su di essi, i concorrenti perdono il diritto al trasporto gratuito.

Ciascuna vettura potrà essere accompagnata da due persone. Speciali bollettini per l'imbarco gratuito saranno consegnati ai concorrenti dopo la loro iscrizione.





TRUCCO, il vincitore, su "Isotta Fraschini."



TRUCCO, alla partenza



TRUCCO, all'arrivo



Le Tribune, in attesa del vincitore



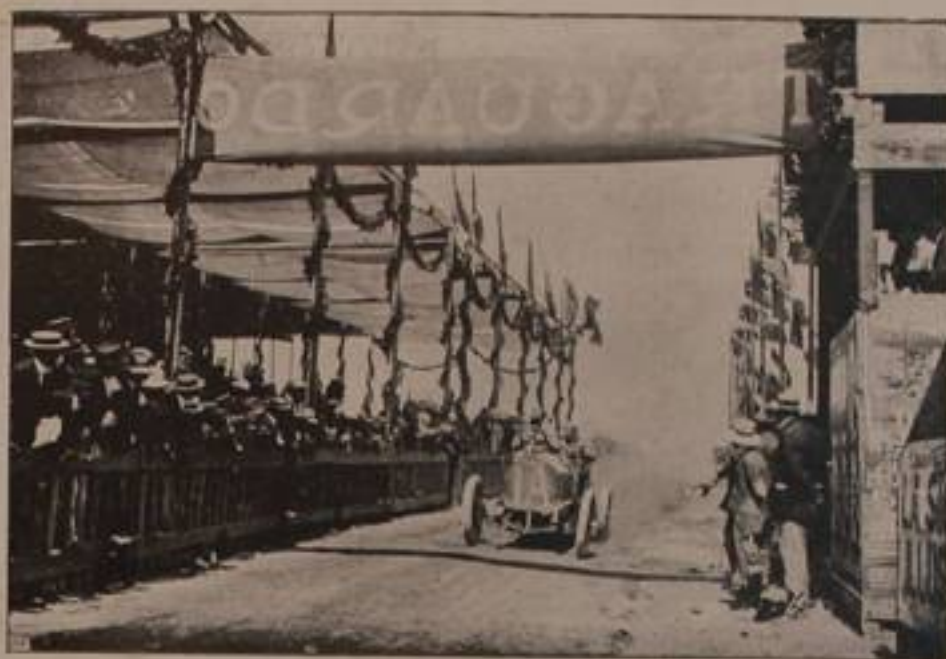
Le Tribune, nell'attesa



L'ultimo virage del vincitore TRUCCO, su "Isotta Fraschini."



La partenza di LANCIA, su "Fiat,,"



Un passaggio di LANCIA, su "Fiat,,"



LANCIA, su "Fiat,," — Un virage



I Commissari vanno incontro a LANCIA — 2° arrivato



CEIRANO, su "Spa., — 3° arrivato



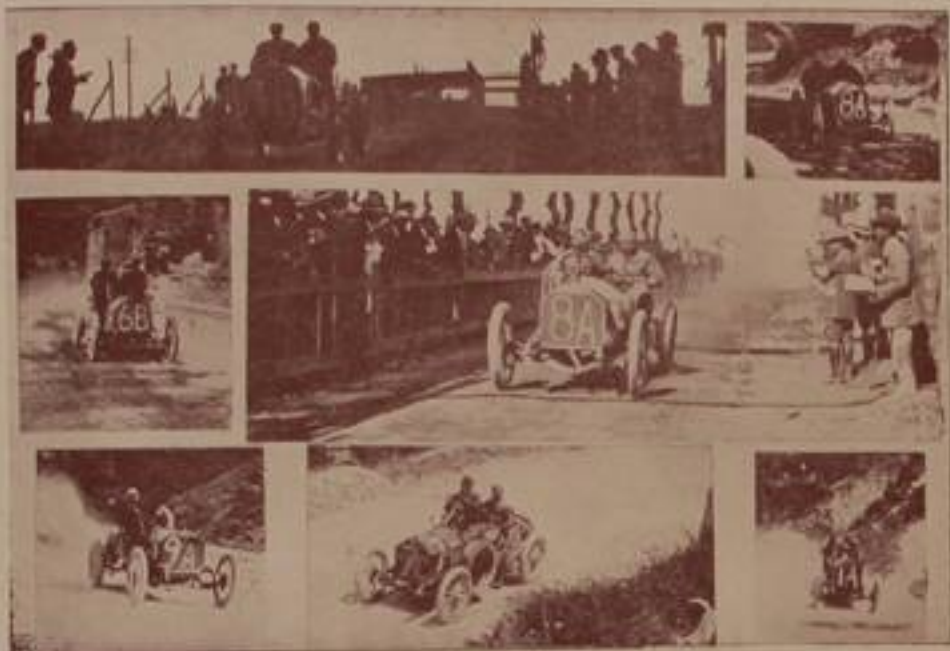
PORPORATO, su "Berliet,, — 4° arrivato



PORPORATO, su "Berliet,, al rifornimento



Le Tribune — Tra partenze e passaggi



1^o Pazzara — 8^o Porporato — 6^o Pizzagalli — 9^o Maggioni
7^o Giovanzani, 5^o arrivato



Le vetture al pesage



Dopo la partenza



Le Tribune — I rifornimenti



TAMBONI, su "Junior," — 6° arrivato



TAMBONI, su "Junior," in corso



Il Restaurant all'aperto



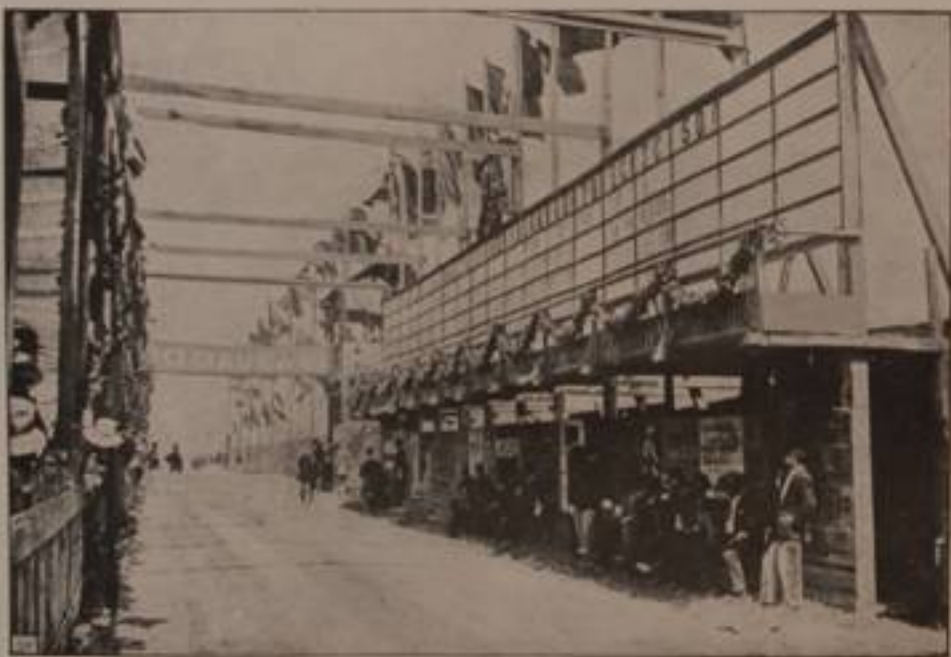
L'ora della colazione — Le piccole tavole



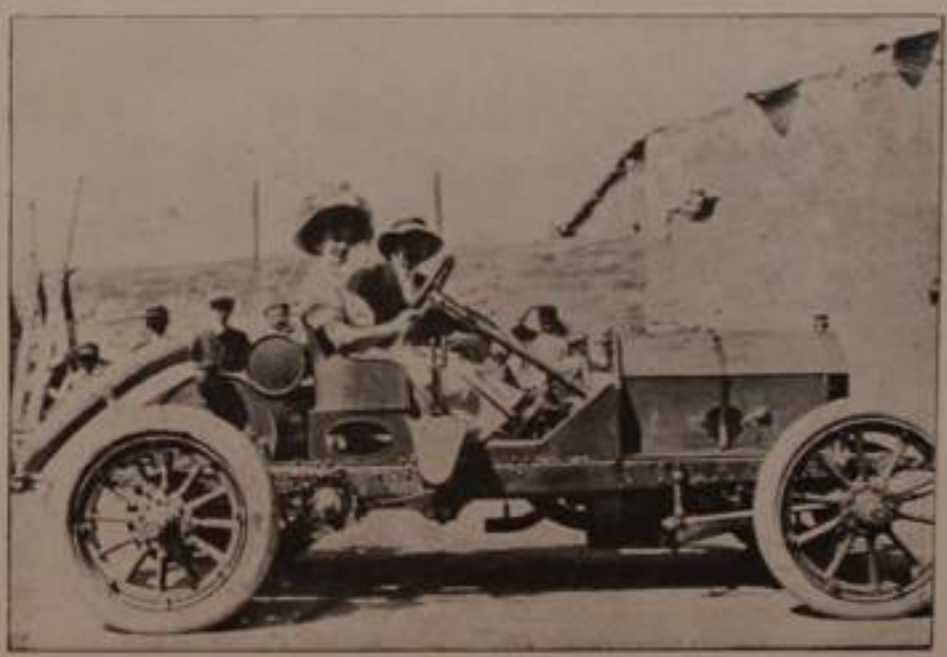
PIZZAGALLI, su "Itala", — 7^o arrivato



La Croce Rosso



Il quadro dei tempi



Signor FRASCHINI e Signora



NAZZARO, su "Fiat", al pesage



NAZZARO, su "Fiat", in corsa



NAZZARO, su "Fiat", al rifornimento



NAZZARO, su "Fiat", in un virage



Le notizie al pubblico — Cav. U. FLORIO



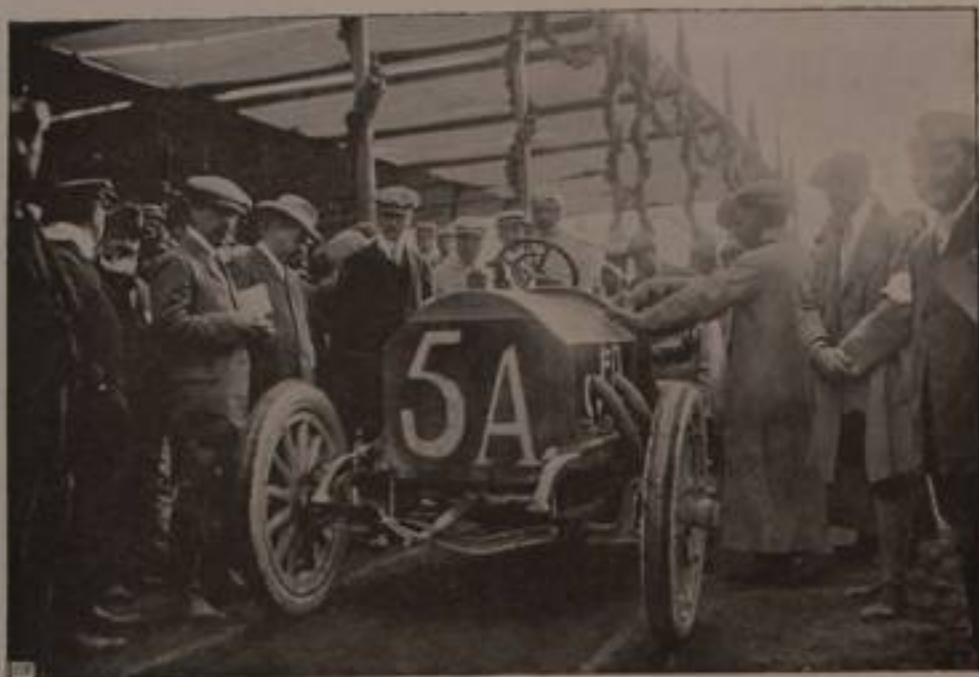
Il quadro del tempi, organo di reclame



CARIOLATO, su "Franco," — La partenza



CARIOLATO, su "Franco," al pesage



La partenza di RABGIO, su "Spa.,



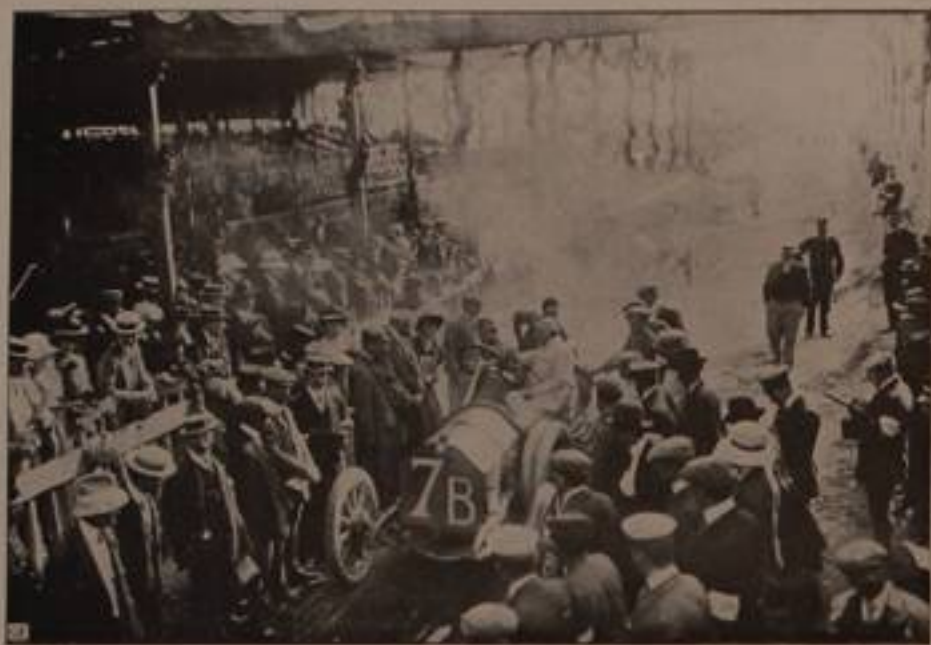
RABGIO, su "Spa.,



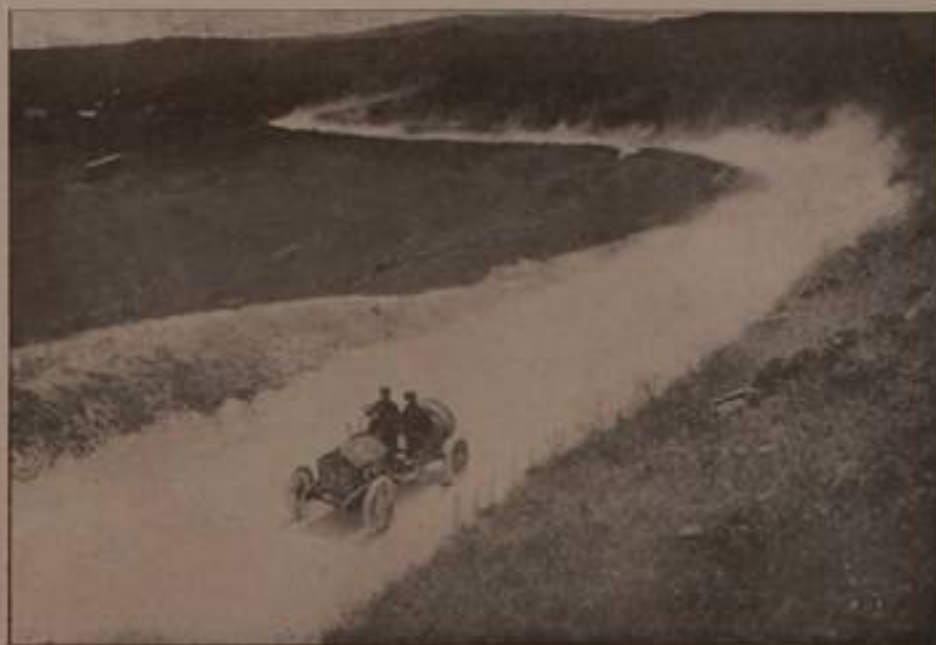
RABGIO, su "Spa.,



1^a Lancia — 2^a Cariolata — 1^a Mazzaro — 5^a Ceirano



La partenza di MINOIA, su "Isotta Fraschini,,



VENEZIA, su "Spa.,



MAGGIONI, su "Zust,, - La partenza



MAGGIONI, su "Zust,,



Ellice Nazaro

Raggio



7th Trucco — 9th Maggioni — 5th Ceirano



7th Trucco — 5th Ceirano — 5th Venezia



8th Porporato — 1st Lancia — Un passaggio

TARGA FLORIO Palermo (Bonfornello) 18 Maggio 1908

partenza	CORRIDORI e MACCHINE	N ^o vetture	Giri	Ora partenza	Caltavuturo	Petralia Sottana	Castelbuono	Ora arrivo	Tempo per giro	Tempo totale	Migliore giro	Classifica finale
1 ^a	Lancia <i>Fiat</i>	1 A	I	6 —	6. 35' 35"	7. 14. 39"	7. 51' 37"	8. 33' 19" 42"	2. 33' 19" 42"		2. 33' 19" 42"	
			II		9. 10' 37"	9. 49' 39"	10. 30' 41"	11. 12' 29" 42"	2. 39' 9" 42"	5. 12' 29"		
			III		3. 10'	3. 49'	4. 30'	5. 12' 29"				
					11. 50. 38"	12. 29' 39"	13. 20' 51"	14. 2' 41" 42"	2. 50' 12" 42"	8. 2' 41" 42"		2
					5. 50'	6. 29'	7. 20'	8. 2' 41" 42"				
2 ^a	Cariolato <i>Franco</i>	2 A	I	6.10	6. 51' 41"	7. 31' 40"	8. 25' 54"	9. 54' 33" 1. 29"	3. 44' 33" 2. 29"		3. 44' 33" 2. 29"	
			II									
			III									
3 ^a	Tamagni <i>Junior</i>	3 A	I	6.20	7. 1' 41"	7. 43' 42"	8. 30' 47"	9. 30' 58" 1. 0"	3. 10' 58" 1. 0"			
			II		10. 16' 46"	11. — 44"	11. 45' 45"	12. 37' 53" 52"	3. 6' 54" 52"	6. 17' 53"	3. 6' 54" 52"	
			III		3. 56'	4. 40'	5. 25'	6. 17' 53"				
					13. 22' 45"	14. 18' 56"	15. 18' 1. —	16. 16' 9" 58"	3. 38' 16" 58"	9. 56' 9" 58"		6
					7. 2'	7. 28'	8. 58'	9. 56' 9" 58"				
4 ^a	Raggio <i>S. P. A.</i>	5 A	I	6.30	7. 6' 36"	7. 45' 39"	8. 23' 38"	9. 8' 18" 45"	2. 38' 18" 45"		2. 38' 18" 45"	
			II		10. 31' 1. 23"	12. 15' 1. 44"						
			III		1. 1'	3. 45"						
5 ^a	Trucco <i>Isotta Fraschini</i>	7 A	I	6.40	7. 16' 36"	7. 54' 38"	8. 30' 36"	9. 13' 24" 43"	2. 33' 24" 43"		2. 33' 24" 43"	
			II		9. 50' 37"	10. 28' 38"	11. 7' 39"	11. 53' 50" 46"	2. 40' 26" 46"	5. 13' 50" 46"		
			III		3. 10'	3. 48'	4. 27'	5. 13' 50" 46"				
					12. 30' 37"	13. 8' 38"	13. 45' 37"	14. 29' 26" 44"	2. 35' 35" 44"	7. 49' 26" 44"		1
					5. 50'	6. 28'	7. 8'	7. 49' 26" 44"				
6 ^a	Porporato <i>Berliet</i>	8 A	I	6.50	7. 27' 37"	8. 6' 39"	8. 44' 38"	9. 36' 18" 52"	2. 46' 18" 52"			
					1. 16'	1. 54'						

			III									
9 ^o	Ceirano <i>S. P. A.</i>	5 B	I	7.20	7. 56 36	8. 34 38 1. 14	9. 12 38 1. 52	9. 53' 39" 41	2. 33' 39"		2. 33' 39"	
			II		10. 30 37	11. 11 41 1. 18	11. 50 39 1. 57	12. 49' 42" 59	2. 56' 3"	5. 29' 42"		
			III		3. 10	3. 51	4. 30	5. 29' 42"				
					13. 26 37	14. 6 40 1. 17	14. 47 41 1. 58	15. 29' 13" 42	2. 39' 31" ^{1/2}	8. 9' 13" ^{1/2}		3
					6. 6	6. 46	7. 27	8. 9' 13" ^{1/2}				
10 ^o	Pizzagalli <i>Itala</i>	6 B	I	7.30	8. 17 47	9. 6 49 1. 36	9. 55 49 2. 25	10. 48' 41" ^{1/2} 53	3. 18' 41" ^{1/2}		3. 18' 41" ^{1/2}	
			II		11. 34 46	12. 25 51 1. 37	13. 14 49 2. 20	14. 10' 55" 56	3. 22' 13" ^{1/2}	6. 40' 55"		
			III		4. 4	4. 55	5. 44	6. 40' 55"				
					15. — 50	15. 50 50 1. 40	16. 44 54 2. 34	17. 36' 6" ^{1/2} 52	3. 25' 11" ^{1/2}	10. 6' 6" ^{1/2}		7
					7. 30	8. 20	9. 14	10. 6' 6" ^{1/2}				
11 ^o	Minoia <i>Isotta Fraschini</i>	7 B	I	7.40								
			II									
			III									
12 ^o	Venezia <i>S. P. A.</i>	5 C	I	7.50	8. 27 37	9. 7 40 1. 17	9. 46 39 1. 56	10. 28' 44" 42	2. 38' 44"		2. 38' 44"	
			II		11. 5 37	11. 43 38 1. 15	12. 22 39 1. 54					
			III		3. 15	3. 53	4. 32					
13 ^o	Giovanzani <i>Isotta Fraschini</i>	7 C	I	8 —	8. 38 38	9. 19 41 1. 19	10. — 41 2. —	10. 43' 5" ^{1/2} 43	2. 43' 5" ^{1/2}		2. 43' 5" ^{1/2}	
			II		11. 23 40	12. 14 51 1. 31	12. 58 44 2. 15	13. 46' 25" 45	3. 3' 19" ^{1/2}	5. 46' 25"		
			III		3. 23	4. 14	4. 58	5. 46' 25"				
					14. 27 41	15. 9 42 1. 23	15. 52 43 2. 6	16. 38' 27" 46	2. 52' 2"	8. 38' 27"		5
					6. 27	7. 9	7. 52	8. 38' 27"				



Coppa Montepellegrino 1908



REGOLAMENTO

Art. 1. — È istituita una Coppa per vetture automobili a quattro ruote da corrersi sulla strada attuale, che conduce al Santuario di Montepellegrino.

Art. 2. — La corsa sarà ad orario e si potrà farla in ogni tempo sol che se ne presenti domanda per iscritto, accompagnata da un deposito di L. 50, al Comitato Feste Sportive di Palermo (*), ventiquattr'ore prima del tempo in cui vuol farsi la prova. Il Comitato determinerà l'ora della prova richiesta.

Art. 3. — La prova consisterà solamente nel percorrere nel minor tempo possibile la strada che dai due pilastri posti alla imboccatura della così detta *Scala*, arriva a metri 50 dal primo gradino del Santuario, segnato con apposito traguardo.

Art. 4. — La vettura, oltre il conduttore ed il Commissario destinato a cronometrare la prova, potrà portare quante persone si voglia. Chiunque sia il Commissario egli non potrà pesare sulla vettura meno di Kg. 60.

Art. 5. — Data la partenza, non sarà permesso alle persone che si trovano sulla vettura di metter piede a terra, qualunque ne possa essere il motivo, nessuno escluso. La posta di piede a terra implica la rinuncia alla prova e la perdita del deposito fatto. La stessa penale sarà applicata nel caso in cui in tutto

il percorso o in parte di esso, una persona qualsiasi portasse aiuto alla vettura.

Art. 6. — Potrà ritentarsi la prova quante volte si voglia, anche l'istesso giorno, alla presenza del Commissario, depositando nelle mani dello stesso e per ogni prova la somma di L. 50.

Art. 7. — La Coppa sarà detenuta temporaneamente dal vincitore e successivamente e indistintamente passerà poi a chi vincerà il vincitore precedente.

Art. 8. — Al detentore temporaneo della Coppa sarà consegnata una medaglia in argento quale ricordo della Coppa tenuta, il giorno in cui altri l'avrà guadagnata.

La medaglia porterà il nome del vinto, come quello del vincitore, i tempi impiegati nella salita e le date delle prove.

Hanno vinto fin'ora la Coppa i seguenti concorrenti:

Cav. Guido Aioldi, 22 Agosto 1908, ore 0,12'33" ¹/₂.

Cav. Vincenzo Florio, 23 Agosto 1908, ore 0,10'27" ¹/₂.

M. sc. Giuseppe De Seta, 26 Agosto 1908, ore 0,10'22" ¹/₂.

Norman Olsen, 5 Ottobre 1908, ore 0,10'10" ¹/₂.

Cav. Vincenzo Florio, 6 Ott. 1908, ore 0,10'8" ¹/₂. (*detentore della Coppa*)

(*) Da oggi innanzi all'Automobil Club di Sicilia.





DUCROT

LA PIU GRANDE CASA ITALIANA
IN

**MOBILI-ARREDAMENTO-DECORAZIONE
PER OGNI SPECIE DI AMBIENTI**

AREA OCCUPATA DALLE OFFICINE Mq 20000 - 1000 OPERAI
100 MACCHINE MOSSE DA 250 CAVALLI DI FORZA
TUTTI I PIU RECENTI PROGRESSI MECCANICI: **ESSICCATOIO
PER LA STAGIONATURA DEL LEGNO PRESSE PER PIANI
COMPENSATI** ECC ECC STUDIO ARTISTICO PREMIATO
NELLE MAGGIORI ESPOSIZIONI DI EUROPA

*LA VASTITA' DELL'IMPIANTO GARANTISCE
ALLA PRODUZIONE PERFETTA ESECUZIONE
TECNICA SOLIDITA' GUSTO ELEGANZA NOVITA'
MINIMO COSTO COSI' NEGLI*

ARREDAMENTI di LUSO
COME NEI MOBILI DI
TIPO ECONOMICO

CELEBRI PER LAVORO SEMPLICITA' ARTISTICA E SIGNORILE
SORPRENDENTI PER LA CONVENIENZA DEI PREZZI

ESPOSIZIONE E DEPOSITI NEI MAGAZZINI

DUCROT

MILANO ROMA PALERMO. NAPOLI





COPPA DI MONTEPELLEGRINO

Regalata al Club di Montepellegrino
dal Cav. GIUSEPPE RICCI



COPPA DELLO SPORT CLUB

Regalata al Club di Montepellegrino dal Cav. GIUSEPPE RICCI
nel 1908

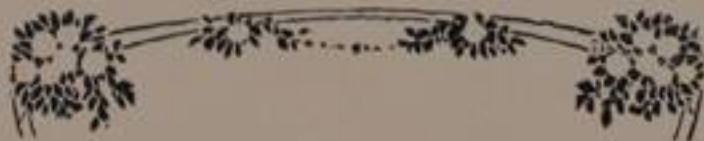


Tempo bello alla partenza, però sulle Madonie nebbia e pioggia: i corridori inzuppati d'acqua e coperti di fango non si perdettero d'animo. Giuppone e Boillot montati su vetture *Peugeot* sentivano di potere sfidare gli avversari più temibili e di aver presto ragione dell'altra *Peugeot* montata da Goux o delle tre *De Dion* guidate da Ravetto, da Craviolo e dal tenace Olsen che cercavano contrastarne la vittoria. Difatti le *Peugeot* di Giuppone e di Boillot erano fornite di un motore specialissimo da corsa. La Casa costruttrice, avvalendosi che il Regolamento non limitava altro che l'alesaggio (100 mm. per motori monocilindrici) costruiva dei motori di lunghissima corsa (200 mm.) con la caratteristica speciale delle valvole in testa al cilindro: due per aspirazione e due per scarico; disposizione necessaria per un motore di tale cilindrata. Queste due *Peugeot*, in tali condizioni vantaggiose avrebbero dovuto vincere senza meno, ed arrivare distanzando di gran

lunga le altre vetture, compresa la *Peugeot* di Goux che era fornita di un motore a due cilindri e che aveva già corso l'anno precedente, se i loro conduttori avessero tenuto conto del necessario maggior consumo di benzina e quindi della elementare previggenza di rifornirsi alla fine del primo giro. Questa trascuranza fece loro perdere la vittoria sicura.

Per quanto contrario al Regolamento, noi non possiamo non ammirare l'entusiasmo febbrile di Giuppone che, costretto ad arrestarsi per mancanza di benzina quasi alla fine del 2° giro, sola a piedi di corsa per 5 km. sino al posto di rifornimento, si carica una lattina sulle spalle e trovata per caso una bicicletta ritorna alla sua macchina. Olsen 3° arrivato protestò per questa irregolarità onde fu classificato 2° e Giuppone 3°. Boillot fu costretto a ritirarsi come pure le altre *De Dion* e la vittoria rimase a Goux ma con un tempo ben diverso di quello meraviglioso impiegato dalle altre *Peugeot* nel 1° giro che ottennebrarono il fulgido ricordo delle velocissime *Sizaire et Naudin* dell'anno precedente.

Per questa corsa fu adottato l'istesso regolamento della corsa delle vetturette 10 Maggio 1908.



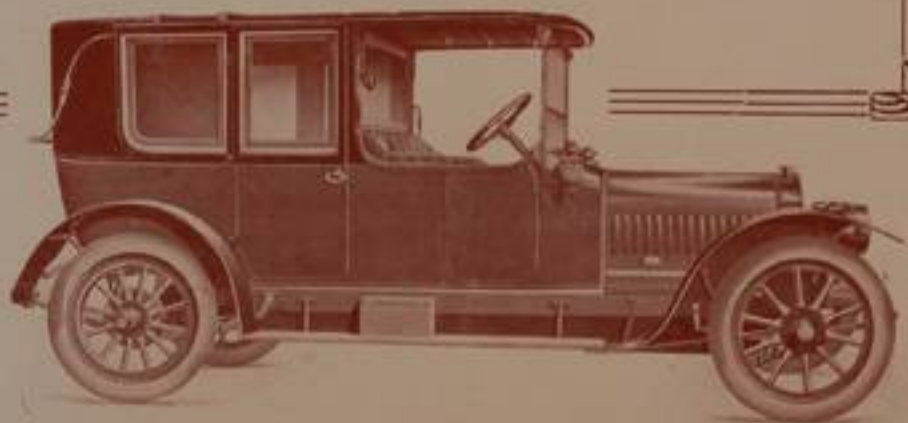


MOTORE 8 CILINDRI 24 25 HP



LA **8** CILINDRI
DE DION BOUTON
L'UNICA

Agenzia Generale per l'Italia:
Società Anonima
Garages E. Nagliati
Firenze - Milano - Torino - Napoli



LANDAULET LIMOUSINE SU CHASSIS 8 CILINDRI 16 25 HP

Agenzia per la Sicilia:

Barone G. Stabile "Auto Stand," - Palermo



GOUX, su "Peugeot,, — 1° arrivato



GIUPPONE, su "Peugeot,, — 2° arrivato, class. 3



OLSEN, su "De Dion,, — 3° arrivato, class. 2



GIUPPONE in bicicletta si rifornisce di benzina

COPPA DELLE VETTURETTE 29 Aprile 1909

Pos. finale	CORRIDORI	Ora di partenza	Giri	Caltavuturo	Castellana	Petralia	Geraci	Isnello	Traguardo	Tempo totale	Miglior tempo per giro	Ordine d'arrivo
1	Olsen (De Dion)	9. 30'	I	10. 21' 31'	10. 53' 32' 1. 23'	11. 14' 21' 1. 44'		12. 25' 2. 55'	13. 14' 53" 49" 3. 44' 55"	7. 47' 55"	3. 44' 55"	3
			II	14. 30' 56' 4. 40'	14. 56' 42' 1. 38' 5. 22'	15. 12' 20' 1. 58' 5. 42'	15. 34' 22' 2. 20' 6. 4'	17. 17' 55" 4. 2' 35" 7. 47' 55"				
2	Goux (Peugeot)	9. 40'	I	10. 26' 40'	10. 56' 50' 1. 10'	11. 16' 20' 1. 36'	11. 40' 24' 2.	12. 29' 47' 2. 49'	13. 5' 3" 45" 3. 25' 3"	6. 48' 3"	3. 22' 59"	1
			II	13. 51' 46' 4. 11'	14. 20' 29' 1. 15' 4. 40'	14. 36' 16' 1. 31' 4. 56'	15. 24' 24' 1. 55' 5. 29'	16. 28' 3" 3. 22' 59" 6. 48' 3"				
3	Ravetto (De Dion)	9. 50'	I	11. 10' 1. 29'	12. 40' 1. 30' 2. 56'	12. 52' 12' 3. 2'	13. 30' 38' 3. 40'		15. 6' 5. 16'	5. 16'		
			II									
4	Boillot (Peugeot)	10. —	I	10. 51' 51'	11. 13' 22' 1. 13'	11. 30' 17' 1. 36'	11. 50' 15' 1. 45'	12. 44' 59' 2. 44'	13. 27' 40" 43" 3. 27' 40"	3. 27' 40"		
			II	14. 16' 43' 4. 10'	14. 35' 29' 1. 8' 4. 35'	14. 42' 7' 1. 15' 4. 42'						
5	Giuppone (Peugeot)	10. 10'	I	10. 50' 40'	11. 12' 22' 1. 2'	11. 30' 18' 1. 20'	11. 45' 15' 1. 35'	12. 28' 43' 2. 18'	13. 12' 34" 44" 3. 2' 34"	6. 52' 32"	3. 2' 34"	2
			II	13. 54' 42' 3. 44'	14. 25' 31' 1. 13' 4. 15'	14. 38' 13' 1. 6' 4. 28'	15. 0' 27' 1. 53' 4. 55'	17. 1' 32" 3. 49' 57" 6. 52' 32"				
6	Craviolo (De Dion)	10. 20'	I	11. 5' 45'	11. 36' 31' 1. 16'	11. 57' 21' 1. 37'	12. 15' 18' 1. 57'	13. 7' 52' 2. 47'	14. 1' 47" 54" 3. 31' 47"	3. 31' 47"		
			II									



La quarta *Targa Florio* non è stata forse circondata del fasto che aveva caratterizzato le tre precedenti, non mise forse in linea tutti i re del volante che aveva attirati le altre volte; ma non è, per questo, stata meno interessante.

Malgrado la tragica sventura di Messina, che teneva nel lutto la Sicilia e l'Italia, il *Comitato Panormitan* aveva voluto celebrare la prova automobilistica annuale, per non interrompere la tradizione del suo avvenimento sportivo, in attesa di giorni migliori. Se il suo splendore non fu, per tanto, incomparabile, dette tuttavia luogo ad una interessantissima competizione fra vetture di potenzialità diversa, che pure il percorso della *Targa* doveva mettere su di un piede di uguaglianza.

Si presentarono alla partenza:

1. Ciuppa	su vettura	Spa
2. Florio	- -	Fiat
3. Airoldi	- -	Lancia
4. Cortese	- -	Spa
5. De Seta	- -	Itala
6. Stabile	- -	De Dion
7. Olsen	- -	De Dion
8. Ribolla	- -	Berliet
9. Giaconia	- -	De Dion
10. Scaletta	- -	Berliet
11. Baldoni	- -	De Dion

La *Targa* fu disputata in un solo giro, con partenza ed arrivo alla stazione di Cerda, dove sorgevano le tribune.

Vincitore della giornata fu Ciuppa, un giovane sportman siciliano di ventitré anni, fra gli ultimi venuti nell'automobilismo e che con la sua prima corsa riuscì al *tour de force* di classificarsi primo, con una velocità media degna dei Lancia, dei Nazzaro e di altri specialisti del difficile Circuito Siciliano.

Ciuppa ha guidato ammirabilmente, con rara maestria, e gli è occorso un reale valore per fare il Circuito in 2.43'.19", dovendo cambiare due gomme, mentre l'anno precedente Nazzaro lo aveva compiuto in 2.33'.3", senza nessun incidente. Per un debuttante, una simile *performance* è nota delle qualità straordinarie.

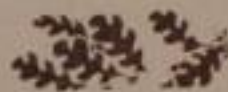
Il vinto della giornata fu Florio. Considerando che questo anno la corsa non si disputava che fra amatori, Florio, che uno scrupolo aveva sempre trattenuto dal mettersi in linea in una prova della quale egli era il fondatore, aveva creduto, questa volta, di potere da buon sportman, difendere la sua *chance*. Egli aveva portato nella sua corsa quel giovanile entusiasmo che lo caratterizza; aveva scelto con cura una Fiat per correre, poichè era in grado di apprezzare le reali qualità della celebre marca. Fu battuto per un minuto. Si applaudiva alla bella corsa del vincitore, ma il pubblico avrebbe forse preferito veder guadagnare l'apostolo dello sport, l'iniziatore della gioventù siciliana alle emozioni dell'automobilismo. Però fu bene che Florio non riuscisse vincitore, soccombendo in una maniera così poco dissimile dalla vittoria. Il mondo è cattivo, e con Florio vincitore, si sarebbe potuto pensare che la corsa era stata organizzata per preparargli un trionfo, da coloro che non conoscono il suo temperamento di vero sportman.

Ho detto che la *Targa* meteva in linea, vetture di forza diversa. Perciò è giusto felicitarsi con due concorrenti, che se non hanno preso dei posti d'onore, hanno tuttavia fatto una corsa superba. Uno è Airoldi, che si piazza terzo con una Lancia di 90 di alesaggio; l'altro è Olsen, che con una piccola De Dion a 2 cilindri di 80, batte di molto vetture più possenti della sua. Anche Stabile con un'altra De Dion, dimostrò le buone qualità della marca francese e se la ormai vecchia Itala 4 cilindri non fu all'altezza dei tipi po-

steriori della gloriosa marca italiana, non fu colpa di De Seta, che seppe trarne il migliore partito possibile.

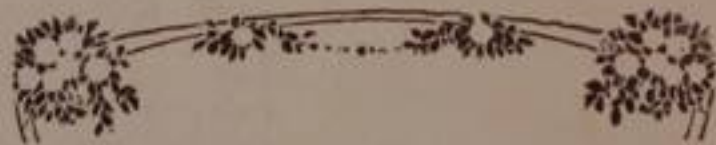
L'organizzazione del Circuito fu perfetta. Il *Comitato Panormitan* ci ha, del resto, abituati a questi miracoli; e se quest'anno non è stato dei migliori per lo sport automobilistico, si deve esclusivamente alla tragica sventura di Messina, che vela ancora di tristezza qualunque sorriso della incantevole perla del Mediterraneo.

J. Miral



Regolamento della Targa Florio 1909

Per la Targa del 1909 fu adottato il Regolamento del 1908 meno gli Art. 20 e 21 e la lunghezza del percorso che si è svolto da un solo giro del Circuito anziché su tre come gli anni precedenti.





GIUPPA, il vincitore, su "Spa..



L'arrivo del vincitore



GIUPPA (vincitore) prima della partenza



FLORIO, su "Fiat,, (2° arrivato). La partenza



FLORIO, su "Fiat,, (2° arrivato)



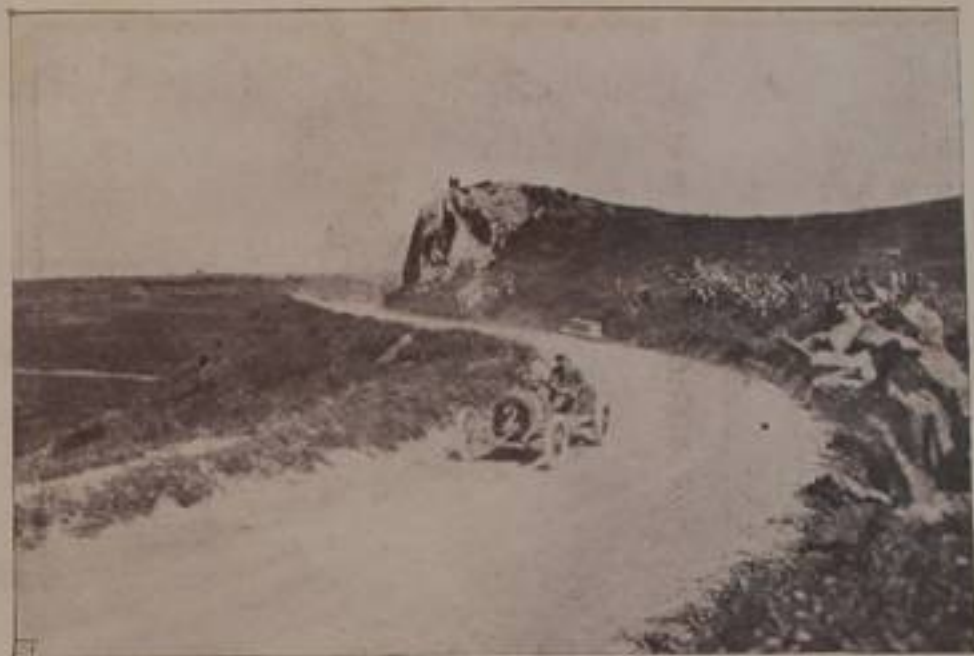
FLORIO, su Fiat,, (2° arrivato) in corsa



FLORIO, su "Fiat,, (2° arrivato) in corsa



FIROLDI, su "Lancia,, - 3° arrivato



FIROLDI, su "Lancia,, in virage



FIROLDI, su "Lancia,, all'arrivo



FIROLDI, su "Lancia,, in corsa



OLSEN, su "De Dion,, — 7° arrivato



OLSEN, su "De Dion,, in corsa



DE SETA, su "Itala,, — 5° arrivato



DE SETA su "Itala,, in corsa



STABILE, su "De Dion,, - 6^o arrivato



BALDONI, su "De Dion,, ritiratosi



RIBOLLA, su "Berliet,, - 4^o arrivato



RIBOLLA, su "Berliet,, in corso



GIACONIA, su "De Dion," — 9° arrivato



BALDONI, su "De Dion," — ritiratosi



SCALETTA, su "Berliet," — ritiratosi



Le vetture prima della partenza

TARGA FLORIO - 2 Maggio 1909

Numero della vettura	PARTENTE	MACCHINE	Ora di partenza	Callavuturo	Petralia	Geraci	Isnello	Traguardo	Tempo impiegato	Classifica
1	Florio	Fiat	9.40'	10.14' 34'	10.53' 39' 1.15'		11.47' 2.2'	12.24' 19" ^{1/2} 42" 2.44' 19" ^{1/2}	2.44' 19" ^{1/2}	2°
2	Airoldi	Lancia	9.50'	10.27' 37'	11.7' 40' 1.17'	11.19' 12' 1.29'	12.41' 2.10'	12.45' 25" ^{1/2} 45" 2.55' 25" ^{1/2}	2.55' 25" ^{1/2}	3°
3	Ciuppa	Spa	10	10.32' 32'	11.8' 36' 1.8'	11.22' 14' 1.22'	11.51' 31' 1.53'	12.43' 19" ^{1/2} 30" 2.43' 19" ^{1/2}	2.43' 19" ^{1/2}	1°
4	Ribolla	Berliet	10.10'	10.58' 48'	11.45' 47' 1.35'	11.57' 12' 1.47'		13.47' 57" ^{1/2} 3.37' 57" ^{1/2}	3.37' 57" ^{1/2}	8°
7	De Seta	Itala	10.20'	11.4' 44'	11.52' 48' 1.32'	12.5' 13' 1.45'	12.57' 52' 2.37'	13.41' 56" ^{1/2} 44" 3.21' 56" ^{1/2}	3.21' 56" ^{1/2}	5°
14	Cortese	Spa	10.30'	11.8' 38'		12.5' 1.35'		13.50' 40" ^{1/2} 3.20' 40" ^{1/2}	3.20' 40" ^{1/2}	4°
16	Scaletta	Berliet	10.40'	11.27' 47'	12.20' 53' 1.40'	13.40' 2.20'				
17	Stabile	De Dion	10.50'	11.37' 47'	12.27' 50' 1.37'	13.12' 45' 2.22'		14.21' 32" ^{1/2} 3.31' 32" ^{1/2}	3.31' 32" ^{1/2}	6°
18	Baldoni	De Dion	11							
19	Olsen	De Dion	11.10'	11.57' 47'	12.45' 48' 1.35'		13.51' 2.41'	14.44' 55" ^{1/2} 53" 3.34' 55" ^{1/2}	3.34' 55" ^{1/2}	7°
20	Giaconia	De Dion	11.20'	12.16' 56'	13.13' 57' 1.53'	13.35' 20' 2.13'		15.18' 46" ^{1/2} 3.58' 46" ^{1/2}	3.58' 46" ^{1/2}	9°

Il Cronometrista: LUCIO TASCA



Stampato nelle Officine Ti-
po-Litografiche dell'Anoni-
ma Affissioni già Montor-
fanoValcarengi, Via Dan-
te, 8- Palermo □□□□

ITALA

FABBRICA DI AUTOMOBILI

TORINO

ITALA

Gli Sportmen intelligenti non devono acquistare una vettura senza provare prima i chassis con motore senza valvole "AVALVE,, brevetto ITALA

SEMPLICI

ELASTICI

E DI RENDIMENTO

ELEVATO



Vettura 35 HP ITALA con motore senza Valvole, che ha compiuto il 19-20 Luglio 1913, il raid Londra-Torino in ore 21 e 36 minuti, battendo il record precedente che ora stato fatto in 24 ore con una vettura 100 HP.

CHASSIS:

- 25 HP Ales. 90 corsa 150 4 cilindri accoppiati.
- 35 HP Ales. 105 corsa 150 4 cilindri accoppiati.
- 50 HP Ales. 130 corsa 160 4 cilindri accoppiati.



"ITALA,, Fabbrica di Automobili

Società Anonima - TORINO

Agenti Generali per l'Italia:

SOC. AN. FABBRE & GAGLIARDI

MILANO, Piazza Macello, 23

MERCEDES

Daimler

Motoren

Gesellschaft



Stuttgart

Untertürkheim



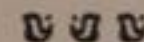
LA

PRIMA

MARCA

DEL

MONDO



Agente esclusivo per la Sicilia occ.:

Cav. G. G. INGLESE - Palermo, Via Villafranca (Villino Inglese)



Corsa delle Vetturette

1° Luglio 1909



La corsa del 1° Luglio fu indetta dallo *Sport Club* sull'autodromo della Real Favorita e per essa fu applicato il Regolamento delle corse precedenti per le vetturette. La pista si svolge su di una lunghezza di 1500 metri e bisognava compiere il percorso di 150 km. ossia 100 giri di pista.

La monotonia del percorso non allentò i concorrenti nè valse il miraggio di

una bella coppa che lo *Sport Club* offriva, per aumentarne il numero. Essi furono in tre: Florio, De Seta e Olsen, *sportsmen* notoriamente appassionati che non avrebbero permesso il rinvio di un *meeting* per mancanza di corridori. Durante la corsa si ebbe un incidente che fortunatamente non ebbe serie conseguenze e fu la rottura dello sterzo della vettura di Olsen la quale si capovoltò lasciando miracolosamente illeso il conducente.

Florio, 1° arrivato, vinse la coppa; De Seta compì tutto il percorso e fu classificato 2°.

Quadro dei tempi nella corsa di Vetturette per la Coppa dello "Sport Club,, Autodromo Florio alla R. Favorita (Giri 100 - Km. 150)

CORRIDORI	ORA partenza	Passaggio al 20° giro Km. 30	Passaggio al 40° giro Km. 60	Passaggio al 50° giro Km. 75	Passaggio al 60° giro Km. 90	Passaggio al 80° giro Km. 120	Passaggio al 100° giro (arrivo) Km. 150	TOTALE tempo impiegato	Classica	OSSERVAZIONI
Florio	4, 9'	4, 38' 25" $\frac{1}{2}$	5, 12' 48" $\frac{1}{2}$	5, 29' 42"	5, 51' 55" $\frac{1}{2}$	6, 48' 56"	7, 19' 14" $\frac{1}{2}$	8, 10' 14" $\frac{1}{2}$	I	Al 60° giro ha una panne di 30'
De Seta	4, 9'	4, 49' 54" $\frac{1}{2}$	5, 19' 30" $\frac{1}{2}$	5, 35' 12"	5, 51' 51"	7, 19'	7, 18' 59" $\frac{1}{2}$	8, 50' 30" $\frac{1}{2}$	II	Nei primi 20 giri ha due panne che ripara in 9', al 61° giro una panne di 147', al 73° giro una di 5'
Olsen	4, 9'	4, 40' 26" $\frac{1}{2}$	5, 14' 45" $\frac{1}{2}$	5, 32' 54" $\frac{1}{2}$	5, 48' 25" $\frac{1}{2}$	6, 49' 5"	Al 60° giro ha una panne di 20', al 91° giro ha una panne che non può riparare e si ritira

Palermo 1 Luglio 1909

Il Cronometrista: M. VANNUCCI

CONTINENTAL

IL RE DEI PNEUMATICI

È IL VINCITORE DI
TUTTE LE GRANDI
CORSE SICILIANE

TUTTI SEMPRE SU PNEUMATICI

CONTINENTAL

INVINCIBILE, UNICO PER TUTTE LE MARCHE SUL-
L'ASPRO E DIFFICILE CIRCUITO DELLE MADONIE.

CONTI-
NENTAL

TARGA FLORIO 1911. — 1° Ernesto Ceirano su *SCAT*
(Circuito delle Madonie).

TARGA FLORIO 1912. — 1° Snipe su *SCAT*
(Giro di Sicilia).

GIRO DI SICILIA 1913. — 1° Marsaglia su *AQUILA*
(1ª tappa - Palermo-Girgenti).

COPPA DELLO SPORT CLUB 1913. — 1° Cav. Florio
su *AQUILA* (Circuito delle Madonie).

SOCIETÀ ANONIMA PER L'IN-
DUSTRIA DELLA GOMMA —
CAPITALE SOCIALE L. 500.000 inter. vers.

MILANO

Via Bersaglio, 36
TELEFONO: 24-45



Targa Florio - Coppa delle vetturette - Coppa dello Sport Club

16 Maggio 1910

Ordine partenza	Corridori e Macchine	Ora partenza	Giri	Capria	Callinara	Castellara	Palraia	Gerni	Capibona	Isella	Collana	Campoleice	Traguardo	Tempo giro	Tempo totale	Classifica Targa Florio	Classifica Vettelette
1°	De Prosperis <i>Sigma</i>	8.30'	I	8.40' 10'	9.34' 54'	10.12' 38'	10.30' 18'	10.57' 27'	11.28' 31'	11.56' 28'	12.9' 13'	12.29' 11'	12.32' 6" 12'	4.2' 6" 12"			
			II	12.42' 10'	13.27' 45'	14.7' 40'	14.25' 18'	14.51' 26'	15.27' 31'		16.6' 7.30'	16.20' 14'	16.32' 39" 12'	4.0' 39" 12"	8.2' 39" 12"	2°	
2°	Craviolo <i>Fiat</i>	8.40'	I	8.48' 8'													
			II														
3°	Giuppone (*) <i>Peugeot</i>	8.50'	I	8.50' 9'	9.25' 27'	9.50' 25'	10.5' 15'	10.22' 17'	10.42' 20'	11.6' 24'	11.19' 13'	11.27' 8'	11.32' 5" 5'	2.42' 5" 12"			
			II	11.40' 8'	12.5' 25'	12.31' 26'	12.46' 15'	13.5' 19'	13.25' 20'	13.47' 22'	13.86' 9'	14.8' 12'	14.15' 35" 7'	2.43' 29" 12"	5.25' 35" 12"	2°	
4°	De Seta <i>Spa</i>	9—	I	9.10' 10'	9.43' 33'	10.15' 1.15'	10.48' 1.48'	11.20' 2.20'	11.53' 2.33'								
			II														
5°	Olsen <i>Lancia</i>	9.10'	I	9.18' 8'	9.46' 28'	10.47' 1.1'	11.3' 16'	11.22' 19'	11.42' 20'	12.6' 24'	12.38' 12'	12.28' 10'	12.38' 1" 10'	3.28' 1" 10"			
			II	12.56' 18'	13.25' 29'												
6°	Cariolato <i>Franco</i>	9.20'	I	9.28' 8'	9.54' 26'	10.23' 1.3'	10.38' 1.18'	10.58' 1.38'	11.22' 2.2'	11.51' 2.21'	12.1' 2.41'	12.10' 2.50'	12.19' 59" 9"	2.59' 59" 12"			
			II	12.30' 11'	13.30' 3.40'	13.31' 4.11'	13.48' 4.28'	14.7' 4.47'	14.45' 5.25'	15.9' 5.49'	15.22' 6.2'	15.31' 6.11'	15.40' 47" 9"	3.20' 48" 12"	6.20' 47" 12"	1°	
7°	Boillot (*) <i>Peugeot</i>	9.30'	I	9.38' 8'	10.3' 25'	10.30' 1'	10.44' 1.14'	11.3' 1.33'	11.23' 1.53'	11.44' 2.14'	11.5' 2.23'	12.7' 2.30'	12.9' 8" 9"	2.39' 8" 12"			
			II	12.16' 7'	12.42' 26'	13.12' 3.30'	13.26' 4.14'	13.44' 4.14'	14.2' 4.32'	14.25' 4.55'	14.34' 5.4'	14.43' 5.13'	14.50' 43" 7"	2.41' 34" 12"	5.20' 43" 12"	1°	
9°	Goux (*) <i>Peugeot</i>	9.40'	I	9.48' 8'	10.14' 26'	10.42' 1.2'	10.56' 1.16'	11.15' 1.35'	11.35' 1.55'	11.58' 2.18'	12.7' 2.27'	12.15' 2.35'	12.23' 53" 8"	2.43' 53" 12"			
			II	12.32' 9'	12.58' 26'	13.26' 3.46'	13.40' 4'	14.20' 4.20'	14.20' 4.40'	14.43' 5.3'	14.53' 5.13'	15.1' 5.21'	15.11' 25" 10"	2.47' 32" 12"	5.31' 25" 12"	3°	

(*) I corridori segnati con asterisco erano montati su vetturette e non concorsero alla Targa



La Targa Florio, la classica prova siciliana, così perfetta nei suoi insegnamenti per le difficoltà proprie del percorso, ha avuto la sua quinta affermazione. Il tempo non favoriva la gara, che è stata disputata in condizioni meteorologiche penose. Ciò ha reso più significativi i risultati ottenuti dai concorrenti.

La Targa Florio, la corsa per la Coppa delle Veturlette e Coppa dello Sport Club, sono fuse in una. I partenti sono:

PER LA TARGA

- | | |
|-----------|--------------|
| 1° Sigma | De Prosperis |
| 2° Fiat | Craviolo |
| 3° Spa | De Seta |
| 4° Lancia | Olsen |
| 5° Franco | Cariolato |

PER LE VETTURETTE

- | | |
|----------------|----------|
| 6° Peugeot I | Giuppone |
| 7° Peugeot II | Boillot |
| 8° Peugeot III | Goux |

Boillot vince la "Coppa delle Veturlette, in ore 5,20'43"  Cariolato vince su Franco la "Targa Florio, in ore 6,20'47"

La partenza alla prima vettura sorteggiata, fu data alle 8,30; le altre seguirono con 10 minuti d'intervallo, nell'ordine seguente: De Prosperis (Sigma) — Craviolo (Fiat) — Giuppone (Peugeot) — De Seta (Spa) — Olsen (Lancia) — Cariolato (Franco) — Boillot (Peugeot) — Goux (Peugeot).

La corsa si disputava su due giri del Circuito, cioè 300 Km. circa. Il tempo massimo concesso dal Regolamento per ciascun giro era di 4 ore.

Ecco i tempi del 1° giro: Boillot, 2,39,78" ¹/₂ — Giuppone, 2,42,57" ¹/₂ — Goux, 2,43,53" ¹/₂ — Cariolato, 2,59,59" — Olsen, 3,28,11" ¹/₂ — De Prosperis, 4,2,6" ¹/₂ — Boillot batte il record del giro.

Nel 2° giro, Boillot arriva primo in 2,41,34" ¹/₂ — poi: Giuppone, 2,43,29" ¹/₂ — Goux, 2,47,32" ¹/₂ — Cariolato, 3,20,48" ¹/₂.

Al secondo giro, il tempo era peggiorato gravemente e la strada era assai langosa, ciò che ritardò di molto alcuni dei concorrenti.

La classifica generale fra i due giri fu la seguente:

- | | | |
|-------------------------|--|---|
| I Peugeot II (Boillot) | in ore 5,20,43" | Vincitore della Coppa delle Veturlette. |
| II Peugeot I (Giuppone) | " " 5,25,35" | |
| III Peugeot III (Goux) | " " 5,31,25" ¹ / ₂ | |
| IV Franco (Cariolato) | " " 6,20,47" | Vincitore della Targa. |
| V Sigma (De Prosperis) | | |

REGOLAMENTO LIBERO



CARIOLATO, vincitore, su "Franco,,



CARIOLATO, vincitore, su "Franco,, in corsa



CARIOLATO, vincitore, su "Franco,, in corsa



Prima della partenza



DE SETA, su "Spa.,



OLSEN, su "Lancia.,



DE PROSPERIS, su "Sigma.,



RAVIOLLO, su "Fiat.,



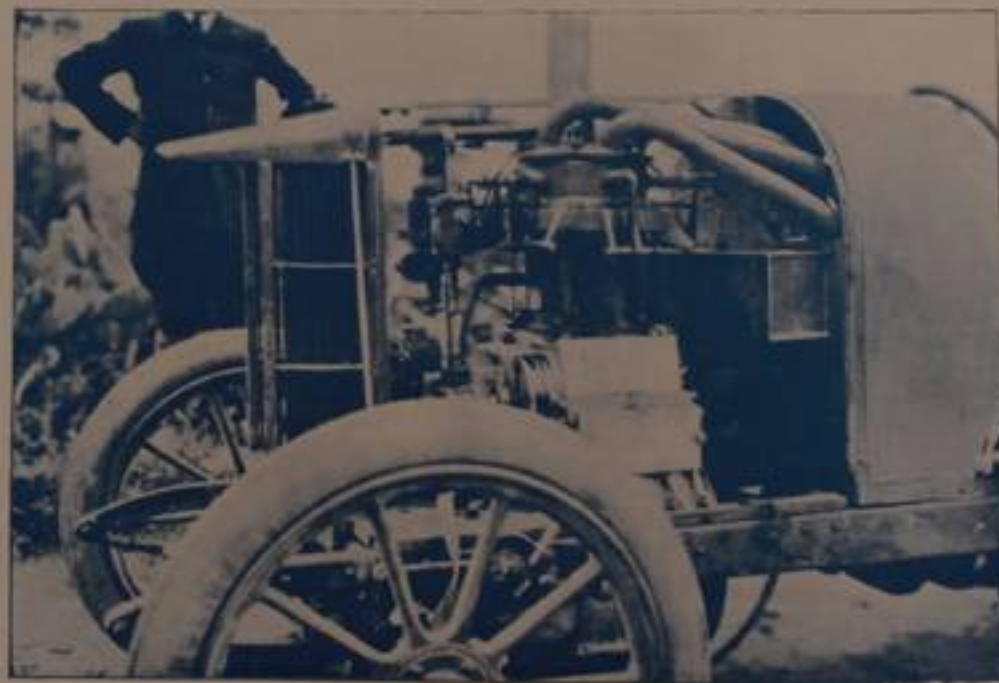
BOILLOT, vincitore della coppa Vetturette, su "Peugeot,,



BOUX, su "Peugeot,, in virage



GIUPPONE, su "Peugeot,, in corsa



Il motore della vettura "Peugeot,, che vinse la corsa

SOCIETÀ ITALIANA DI SERVIZI MARITTIMI

SOCIETÀ ANONIMA - SEDE IN ROMA

CAPITALE SOCIALE L. 10.000.000 - INTERAMENTE VERSATO

DIREZIONE GENERALE ROMA

COMPARTIMENTI VENEZIA - NAPOLI

SERVIZI CELERI DI LUSO

per **ALESSANDRIA d'EGITTO**

da VENEZIA e BRINDISI ogni due settimane

da NAPOLI e SIRACUSA ogni 2 settimane



per **COSTANTINOPOLI** (Via Canale di Corinto)

da VENEZIA e BRINDISI ogni settimana

toccando *Corfù, Patrasso e Pireo*

VAPORI DI LUSO - MASSIMA COMODITÀ ED ELEGANZA - TELEGRAFO MARCONI

SERVIZI CELERI

da VENEZIA per TRIESTE 3 volte la settimana — da ANCONA per TRIESTE settimanale
da TRIESTE e VENEZIA per la DALMAZIA, MONTENEGRO, ALBANIA e BRINDISI settimanale
toccando *Zara, Sebenico, Spalato, Gravosa, Cattaro, Antivari e Ujuzzo*

SERVIZI POSTALI (Quattordicinali)

da VENEZIA per Corfù, Canea, Candia, Alessandria, Soria, Asia Minore, Rodi, Smirne e Costantinopoli toccando Ancona, Bari e Brindisi.
da VENEZIA toccando Ancona, Bari e Brindisi per SS. Quaranta, Corfù, Patrasso, Pireo, Salonico e Costantinopoli — via Canale di Corinto
con prolungamento per l'Anatolia e Batum.
da VENEZIA toccando Ancona, Bari e Brindisi per SS. Quaranta, Corfù, Patrasso, Pireo, Smirne e Costantinopoli — via Canale di Corinto
con prolungamento a Varna e Scavi del Danubio.
da VENEZIA per Ancona, Bari, Brindisi, Tripoli e Bengasi.
da VENEZIA per Brindisi, Leros, Rodi, Makri, Adalia, Mersina e Beirut.
da PIREO per Leros, Rodi, Makri, Adalia, Mersina e Beirut.

Per informazioni ed acquisto biglietti rivolgersi in Roma alla Direzione Generale e Agenzia Chiari-Sommariva (Piazza Venezia, Palazzo delle Assicurazioni) — ai Compartimenti di Venezia (Corte dell'Albero) e Napoli (Via Agostino Depretis) — a tutte le Agenzie ed Uffici della Società e dei Sigg. THOS COOK & SON ed a quelli della Compagnie Internationale des Wagons Lits in Europa, Algeri e Tunisi.

Indirizzo Telegrafico - SITMAR



Coppa Florio



Coppa
Conte Salemi

LE AUTOMOBILI

ISOTTA FRASCHINI

su pneumatici MICHELIN



Coppa d'Italia

Sono le migliori perchè le più semplici
= le più robuste e le più eleganti =



Coppa
Re d'Italia

Rappresentante Generale per la Sicilia

G. RIVERA BASILE **PALERMO** ==
Via Resolino Pilo 13, 15, 17, 18

Telefono 12-71

Telegrammi: RIVERANTO



Siluro su Chassis Km. 120 HP

— Targa Florio —

== 1908 ==



Limousine su Chassis P. C. S. 40 HP



Coppa Florio



Coppa
Conte Salemi

LE AUTOMOBILI

ISOTTA FRASCHINI

su pneumatici MICHELIN



Coppa d'Italia

Sono le migliori perchè le più semplici
= le più robuste e le più eleganti =



Coppa
Re d'Italia

Rappresentante Generale per la Sicilia

G. RIVERA BASILE **PALERMO** ==
Via Resolino Pilo 13, 15, 17, 18

Telefono 12-71

Telegrammi: RIVERANTO



Siluro su Chassis Km. 120 HP

— Targa Florio —

== 1908 ==



Limousine su Chassis P. C. S. 40 HP

Sesta Targa Florio sul Circuito delle Madonie



ome si prevedeva, un pubblico numeroso accorse alla stazione di Cerda, ad assistere alla gara automobilistica di quell'anno che offriva grande interesse, sebbene figurava una lotta fra case costruttrici di pneumatici, quali la Michelin e la Continental che avevano offerto rilevanti premi ai vincitori della gara.

Le iscrizioni ammontavano a diciassette ed erano fatte in maggior parte fra gli *amateurs* e *sportsmen* più noti.

Il tempo che nella mattinata s'era mostrato buono, cominciò a minacciare un acquazzone, pur nondimeno il pubblico giungeva sempre e si disponeva a guardare la fila delle macchine disposte per la partenza e confortate da un buon numero di meccanici che si aggiravano dandovi gli ultimi ritocchi, quasi volessero trasfondervi la loro brama di vittoria.

Si avvicinano le ore 6, momento della partenza, e l'ansia comincia a far palpitar i cuori della gente. I commissari della corsa e il cronometrista cavalier Lucio Tasca, pigliano il loro posto. La prima vettura è una Alfa guidata dal meccanico Campari e che al rito rituale, s'abbandona alla corsa, seguita dagli applausi della gente esultante.

Le partenze avvengono puntualmente, con la massima precisione, a 10 minuti d'intervallo e le macchine sfilano, mentre il pubblico nota le caratteristiche d'ogni macchina e d'ogni corridore e azzarda le previsioni più disparate.

Nella lunga attesa del primo giro si gustano le fasi svariate dei corridori nella corsa, date dal quadro dei tempi che funziona ottimamente.

Il rumore della bomba esplosa sull'alto della collina, annunziante l'arrivo d'un corridore, fa precipitare la folla che s'ammassa.

E Franchini che si ferma di botto al ritorno, e di volata riparte per secondo giro.

E dopo di lui s'assiste al passaggio degli altri corridori di cui taluni procedono senza fermarsi.

Un furioso acquazzone si riversa durante il secondo giro. Franchini mantiene il suo posto, ma presto viene annunziata la sua fermata a Caltavuturo per un ribalzo che fortunatamente non gli produsse alcun male.

Al terzo giro son pochi coloro che si disputano ancora la vittoria, giacchè parecchi hanno subito una panne e altri stimano bene di ritirarsi credendo di non poter continuare.

Ceirano, liberatosi dai rivali pericolosi, avanza e minaccia di guadagnare il primo posto e infatti vi riesce, giungendo accolto da una calorosa vivazione.

Egli che à impiegato a compiere i tre giri ore 9, 32', 22" ¹/₂, è stato dichiarato primo nella classifica; vincitore della Targa e del premio Continental.

Festeggiati arrivano pure il conte di Soldatenkoff su Mercedes, classificato 3°, Cortese su Lancia classificato 2° e Tamagni su Ford ammirato da tutti in maniera speciale.



TEIRANO, su "Scat.", — Il vincitore



CORTESE, su "Lancia", — 2° arrivato



SOLDATENKOFF, su "Mercedes", — 3° arrivato



SANDONNINO, su "Scat.", — 4° arrivato



TAMAGNI, su "Forò", — 5° arrivato



DE PONTE, su "Berliet", — ritiratosi



SCALETTA, su "Berliet", — ritiratosi



MASINI, su "De Dion,, — ritirati



MOLLICA, su "De Dion,, — ritirati



STABILE, su "De Dion,, — ritirati



DE PROSPERIS, su "Clement,, — ritirati



REGOLAMENTO

della Targa Florio 1911



Disposizioni generali

Art. 1. — La *Targa Florio* sarà corsa il 14 maggio 1911 su tre giri del Circuito delle Madonie.

Art. 2. — La corsa è aperta a tutte le vetture a quattro cilindri, del tipo detto a quattro tempi, il cui alesaggio non superi il massimo di " „ 100.

Art. 3. — 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 questi posti di rifornimento sarà permesso che personale estraneo al guidatore ed al meccanico della vettura concorrente, partecipi alle operazioni di rifornimento.

L'impiego delle *jantes* amovibili sarà permesso e la carrozzeria, le cui dimensioni sono libere, deve poter contenere almeno due posti occupati.

Delle iscrizioni

Art. 4. — La tassa d'iscrizione è stabilita in L. 500 per vettura.

Le iscrizioni si ricevono al Comitato per l'Incremento, Feste e Riunioni Sportive a Palermo e presso l'A. C. I.

Art. 5. — Nessuna marca può iscrivere più di cinque vetture.

Qualora le iscrizioni per ciascuna marca non raggiungessero il detto numero, potranno per essa iscriversi dei privati, fino al compimento del numero cinque per ciascuna marca fissato.

Tra i privati avranno la precedenza coloro i quali iscriveranno i tipi più re-

centi della marca con la quale si presenteranno ed ove occorra una ulteriore eliminazione, deciderà la sorte.

Art. 6. — Le iscrizioni saranno chiuse il 25 aprile.

Art. 7. — Tutte le domande d'iscrizione dovranno indicare:

1. L'alesaggio dei cilindri del motore.
2. La marca ed il tipo di ciascuna vettura.

Il peso delle vetture è libero.

Ordine di partenza

Art. 8. — L'ordine della partenza sarà disciplinato nel modo seguente:

Tutti i nomi delle marche saranno iscritti in altrettanti bollettini ed imbussolati. Il primo nome estratto sarà quello della marca che partirà prima, il secondo quello della marca che partirà seconda, e così di seguito, sino allo spoglio di tutti i bollettini. Questa estrazione stabilirà il turno di partenza delle marche, sino all'ultima vettura.

I nomi dei conduttori di ogni marca saranno egualmente estratti a sorte; però ogni marca avrà il diritto di indicare il primo partente della propria squadra (*équipe*). Gli altri saranno sorteggiati per marca.

Reclami

Art. 9. — Tutti i reclami riguardanti l'andamento della corsa dovranno essere presentati per iscritto ai Commissari ed accompagnati da un deposito di L. 100, che verranno rimborsate soltanto qualora il reclamo venga riconosciuto fondato. I Commissari potranno d'ufficio elevare una contravvenzione al Regolamento o alle norme generali dell'A. C. I. in esso non contemplate.

I reclami dovranno in ogni caso essere presentati prima della partenza se si

riferiscono alla qualifica delle vetture, o delle persone concorrenti; per tutti gli altri casi, non più tardi di 24 ore dalla fine della corsa.

I Commissari decidono su di ogni reclamo vertente su questioni di fatto; per quelli vertenti su questioni d'interpretazione del Regolamento, gli interessati potranno appellare del responso dei Commissari alla *Commissione Sportiva* dell'A. C. I.

L'appello dovrà essere inoltrato per mezzo dei Commissari ed accompagnato da un nuovo deposito di L. 200, che sarà restituito soltanto nel caso in cui il reclamo venga giudicato fondato.

I concorrenti, i loro mandanti e mandatarî s'impegnano formalmente in ogni caso di non ricorrere alla giurisdizione dei Tribunali ordinari.

Premi

ART. 10. — Il vincitore della corsa riceverà la *Targa Florio*, che diverrà di sua esclusiva proprietà, ed il 50 % sulle iscrizioni, più L. 1000.

Il 2° arrivato, avrà il 20 % sulle iscrizioni più L. 500 e la medaglia d'oro del Comitato.

Il 3° arrivato, avrà il 10 % sulle iscrizioni più L. 500 e la medaglia d'oro del Comitato.

Il 4° arrivato, avrà il 10 % sulle iscrizioni e medaglia di argento.

Il 5° arrivato avrà il 10 % sulle iscrizioni.

ART. 11. — Per quanto non è espressamente previsto dal presente Regolamento, vige il Regolamento di Corsa dell'A. C. I.

Disposizione transitoria

ART. 12. — Il Comitato assicura il trasporto gratuito delle vetture per mare da Genova a Palermo e ritorno. Ciascuna vettura potrà essere accompagnata da tre persone. Speciali bollettini per l'imbarco gratuito saranno consegnati al concorrente al momento della iscrizione.



TARGA FLORIO 14 Maggio 1911

Ordine partenza	Corridori e Macchine	Ors partenza	Giri	Barda	Caltevelere	Castellana	Paltraia	Garau	Castellano	Imole	Dellezza	Guampelica	Traguardo	Tempo giro	Tempo totale	Miglior giro	Classifica	
1°	Franchini <i>Alfa</i>	6 —	I	6 11' 11'	6 40' 50' 40'	7 2' 23'	7 25' 18'	7 40' 15'	8 8' 28'	8 28' 17'	8 46' 15'	8 47' 7'	9 0 33" ^{1/2} 13 33"	3 0 33" ^{1/2}	3 0 33" ^{1/2}	3 0 33"		
			II	9 15' 15' 3 15'	9 43' 28'	10 14' 31'	10 32' 18'	10 46' 16'	11 10' 31'	11 37' 18'	11 54' 17'	12 2' 8'	12 12' 53" ^{1/2} 10 53" ^{1/2}	3 12 20" ^{1/2}	6 12' 53" ^{1/2}			
			III	12 25' 13' 6 25'	12 50' 55'													
2°	De Prosperis <i>Clement</i>	6, 10'	I															
			II															
			III															
4°	Ceirano <i>Scat</i>	6, 20'	I	6 30' 10'	7 2' 32' 42'	7 31' 25'	7 50' 19'	8 5' 15'	8 34' 29'	8 55' 21'	9 10' 13'	9 18' 8'	9 27' 51" ^{1/2} 9 51" ^{1/2}	3 7 51" ^{1/2}	3 7 51" ^{1/2}	3 7 51" ^{1/2}	1°	
			II	9 38' 11' 3 18'	10 7' 29'	10 37' 30'	10 57' 20'	11 15' 18'	11 45' 30'	12 4' 19'	12 19' 15'	12 27' 8'	12 38' 7" ^{1/2} 11' 7" ^{1/2}	3 10 16"	6 18' 7" ^{1/2}			
			III	12 54' 10' 6 34'	13 19' 25'	13 50' 31'	14 10' 20'	14 29' 19'	14 58' 29'	15 16' 18'	15 34' 18'	15 40' 6'	15 40' 20'	15 52' 22" ^{1/2} 21' 22" ^{1/2}	3 14 15"	9 32' 22" ^{1/2}		
5°	Soldatenkoff <i>Mercedes</i>	6, 30'	I	6 40' 10'	7 15' 35' 45'	7 47' 32'	8 7' 20'	8 23' 18'	8 55' 30'	9 13' 20'	9 33' 18'	9 41' 8'	9 54' 21" ^{1/2} 13' 21" ^{1/2}	3 24' 21" ^{1/2}	3 24' 21" ^{1/2}		3°	
			II	10 10' 16' 3 40'	10 39' 29'	11 11' 32'	11 30' 19'	11 49' 19'	12 18' 19'	12 37' 19'	12 50' 13'	13 2' 12'	13 14' 10" ^{1/2} 12' 10" ^{1/2}	3 19' 49"	6 44' 10" ^{1/2}	3 19' 49"		
			III	13 26' 12' 6 56'	13 56' 30'	14 32' 36'	14 53' 21'	15 17' 24'	15 36' 39'	16 15' 19'	16 23' 8'	16 40' 17'	16 40' 10'	15 53' 23" ^{1/2} 13' 23" ^{1/2}	3 39' 13"	10 23' 23" ^{1/2}		
6°	Tamagni <i>Ford</i>	6, 40'	I	6 56' 16'	7 22' 26' 42'	7 56' 34'	8 16' 20'	8 38' 22'	9 4' 26'	9 24' 26'	9 41' 17'	9 50' 9'	10 3 44" ^{1/2} 13 44" ^{1/2}	3 23 44" ^{1/2}	3 23 44" ^{1/2}	3 23 44" ^{1/2}	5°	
			II	10 18' 15' 3 38'	10 50' 32'	11 24' 34'	11 44' 20'	12 6' 20'	12 42' 35'	13 17' 35'	13 36' 19'	13 45' 9'	14 0 45" ^{1/2} 15 45"	3 57' 0" ^{1/2}	7 20 45"			
			III	14 13' 13' 7 25'	14 50' 35'	15 26' 36'	15 41' 15'	16 13' 32'	17 15' 1 2'	17 35' 39'	17 55' 18'	18 3' 10'	18 3' 11'	18 19' 33" ^{1/2} 16 33" ^{1/2}	4 18' 48" ^{1/2}	11 39' 33" ^{1/2}		
7°	De Ponte <i>Berliet</i>	6, 50'	I	7 2' 12'	7 39' 37' 49'	8 17' 38'	8 39' 22'	9 14' 35'	9 46' 32'	10 8' 22'	10 30' 22'	10 43' 13'	10 59' 25" ^{1/2} 16 25" ^{1/2}	4 9 25"	4 9 25"	4 9 25"		
			II	11 30' 31' 4 40'	12 14' 44'	13 13' 3 1'	13 40' 25'	16 31' 25'	17 23' 52'									
			III															
	Cortese		I	7 10' 10'	7 40' 39' 49'	8 6' 26'	8 24' 18'	8 40' 16'	9 6' 26'	9 23' 17'	9 40' 17'	9 47' 7'	9 55' 43" ^{1/2} 8 43" ^{1/2}	2 55 43" ^{1/2}	2 55 43" ^{1/2}	2 55 43" ^{1/2}	2°	
				10 9'	10 38'	11 9'	11 30'	11 47'	12 15'	12 33'	12 49'	12 57'	13 18' 21" ^{1/2}	3 22 28"	6 18' 21" ^{1/2}			

5	Mercedes	6.30	II	1.49	2.29	4.32	5.19	5.19	5.48	6.7	6.20	6.12	12.10					
			III	11.20	13.56	14.32	14.53	15.17	15.56	16.15	16.23	16.40	15.53	23	3.39	13	10.23	23
				6.56	7.38	8.2	8.23	8.47	9.26	9.45	9.53	10.10	13	23				
6	Tamagni	6.40	I	6.56	7.22	7.56	8.15	8.38	9.4	9.24	9.41	9.50	10.3	44	3.23	44	3.23	44
			II	10.18	10.50	11.24	11.41	12.6	12.42	13.17	13.36	13.45	14.0	45	3.57	0	7.20	45
	Ford		III	14.15	14.30	15.26	15.41	16.13	17.15	17.35	17.50	18.3	18.19	33	4.18	48	11.39	33
				12	32	34	20	20	35	19	9	17	13	23				
				3.38	4.10	4.44	5.4	5.20	6.2	6.37	6.56	7.5	15	45				
				7.55	8.10	8.40	9.17	9.33	10.35	10.55	11.13	11.23	16	33				
7	De Ponte	6.50	I	7.2	7.39	8.17	8.39	9.14	9.46	10.8	10.30	10.43	10.59	25	4.9	25	4.9	25
	Berliet		II	11.30	12.14	13.15	13.40	16.31	17.23				16	25				
			III															
				17	49	1.27	1.49	2.24	2.56	3.18	3.40	3.53						
				31	44	3.1	3.25	5.1	5.2	5.32								
				4.40	3.24	8.25	8.50	9.41	10.33									
9	Cortese	7	I	7.19	7.40	8.6	8.24	8.40	9.6	9.23	9.40	9.47	9.55	43	2.55	43	2.55	43
	Lancia	7	II	10.9	10.38	11.9	11.28	11.47	12.15	12.33	12.49	12.57	13.18	21	3.22	38	6.18	21
			III	13.53	14.21	14.53	15.13	15.32	16.2	16.20	16.38	16.45	16.58	20	3.39	59	9.58	20
				10	29	31	19	19	18	18	16	8	21	21				
				3.9	3.38	4.9	4.28	4.47	5.15	5.33	5.49	5.57	21	21				
				6.53	7.21	7.53	8.13	8.32	9.2	9.20	9.38	9.45	13	20				
10	Stabile	7.10	I	7.20	7.51	8.21	8.40	8.58	9.26	9.45	10.2	10.25	10.37	33	3.27	33	3.27	33
	De Dion		II															
			III															
				11	31	30	19	18	28	19	17	23	12	33				
				41	1.11	1.30	1.48	2.16	2.35	2.52	3.15							
11	Ronzoni	7.20	I	7.31	8.7	8.41	9	9.17	9.49	10.7	10.30	10.45	11.6	21	3.46	21	3.46	21
	Alfa		II	11.24	11.55	12.28	12.51	13.19	13.57	14.17	14.36	14.44	14.57	9	3.50	48	7.37	9
			III															
				4	4.35	5.8	5.31	5.59	6.37	6.57	7.16	7.24	13	9				
				11	36	34	19	17	32	18	23	15	21	21				
				47	1.21	1.40	1.57	2.29	2.47	3.10	3.25							
12	Sandonnino	7.30	I	7.41	8.14	8.45	9.3	9.20	9.49	10.7	10.25	10.32	10.44	6	3.14	6	3.14	6
	Scat		II	11.1	11.29	12.2	12.22	12.44	13.31	13.52	14.9	14.16	14.30	22	3.46	16	7.0	22
			III	14.46	15.1	15.48	16.5	16.30	17.7	17.40	17.59	18.8	18.20	44	3.50	22	10.50	44
				11	28	33	20	22	47	21	17	9	12	22				
				3.59	4.32	4.52	5.14	5.1	6.22	6.39	6.48							
				7.16	7.31	8.19	8.53	9	9.37	10.16	10.29	10.38	12	44				
				15	15	47	17	25	37	33	19	8						
13	Scaletta	7.40	I	7.52	8.26	8.59	9.19	9.33	10.16	10.36	10.53	11.2	11.14	57	3.34	57	3.34	57
	Berliet		II	11.21	12	12.34	13.50	14.17	15.7	15.43	16.5	16.16	16.35	42	5.20	45	8.55	42
			III															
				13	33	34	16	22	36	36	22	11	19	42				
				3.47	4.20	4.54	6.10	6.32	7.27	8.3	8.23	8.36						
				8.1	8.33	9.12	9.31	9.47	10.25	10.44	11.2	11.16						

10	Stabile <i>De Dion</i>	7. 10	II														
			III														
11	Ronzoni <i>Alfa</i>	7. 20	I	7. 31 13	8. 7 36 47	8. 41 34 1. 21	9. 19 1. 00	9. 17 17 1. 57	9. 49 32 2. 29	10. 7 18 2. 47	10. 30 23 3. 10	10. 45 15 3. 25	11. 6 21 ^{1/2} 21 21 ^{1/2}	3. 40 21 ^{1/2}	3. 40 21 ^{1/2}	3. 40 21 ^{1/2}	
			II	11. 24 18 1. 4	11. 55 21 4. 35	12. 28 33 5. 8	12. 53 25 5. 31	13. 19 26 5. 30	13. 57 38 6. 37	14. 17 29 6. 31	14. 36 19 7. 16	14. 44 8 7. 24	14. 57 9 ^{1/2} 13 9 ^{1/2}	3. 50 48 ^{1/2}	7. 37 9 ^{1/2}		
			III														
12	Sandonnino <i>Scat</i>	7. 30	I	7. 41 11	8. 14 33 44	8. 45 31 1. 15	9. 3 18 1. 33	9. 20 17 1. 30	9. 49 29 2. 19	10. 7 18 2. 37	10. 28 18 2. 55	10. 32 7 3. 2	10. 44 6 ^{1/2} 12 6 ^{1/2}	3. 4 6 ^{1/2}	3. 14 6 ^{1/2}	3. 14 6 ^{1/2}	
			II	11. 1 17	11. 28 28 3. 59	12. 2 33 4. 52	12. 23 20 4. 52	12. 44 22 5. 14	13. 31 47 6. 1	13. 52 21 6. 22	14. 9 17 6. 49	14. 18 9 6. 40	14. 30 22 ^{1/2} 12 22 ^{1/2}	3. 46 16	7. 0 22 ^{1/2}		4
			III	14. 46 16 7. 16	15. 1 15 7. 31	15. 49 47 8. 18	16. 7 17 8. 35	16. 30 25 9	17. 7 37 9. 37	17. 40 33 10. 10	17. 30 19 10. 29	18. 8 9 10. 30	18. 20 44 ^{1/2} 12 44 ^{1/2}	3. 50 22	10. 50 44 ^{1/2}		
13	Scaletta <i>Berliet</i>	7. 40	I	7. 52 12	8. 26 34 46	8. 50 33 1. 19	9. 19 20 1. 39	9. 25 16 1. 55	10. 10 41 2. 30	10. 36 20 2. 56	10. 55 19 3. 15	11. 2 7 3. 22	11. 14 57 ^{1/2} 12 57 ^{1/2}	3. 34 57 ^{1/2}	3. 34 57 ^{1/2}	3. 34 57 ^{1/2}	
			II	11. 27 13 1. 47	12. 33 33 4. 20	12. 34 34 4. 54	13. 50 1. 16 6. 10	14. 17 27 6. 27	15. 7 50 7. 27	15. 43 36 8. 3	16. 5 22 8. 25	16. 10 11 8. 30	16. 35 42 ^{1/2} 19 42 ^{1/2}	5. 20 45 ^{1/2}	8. 55 42 ^{1/2}		
			III														
14	Olsen <i>Lancia</i>	7. 50	I	8. 1 11	8. 33 32 43	9. 12 39 1. 22	9. 31 19 1. 41	9. 47 16 1. 57	10. 25 38 2. 35	10. 44 19 2. 54	11. 3 19 3. 13	11. 16 15 3. 26	11. 27 46 ^{1/2} 11 46 ^{1/2}	3. 37 46 ^{1/2}	3. 37 46 ^{1/2}	3. 37 46 ^{1/2}	
			II	11. 43 16 3. 53	12. 16 33 4. 26	12. 52 36 5. 2	13. 15 23 5. 25	13. 36 21 5. 46	14. 17 41 6. 27	14. 37 20 6. 47	14. 55 18 7. 5	15. 4 9 7. 14	15. 17 23 ^{1/2} 13 23 ^{1/2}	3. 49 37	7. 27 23 ^{1/2}		
			III														
15	Mollica <i>De Dion</i>	8	I	8. 12 12	8. 43 31 43	9. 13 30 1. 13	9. 32 19 1. 32	9. 49 27 1. 49	10. 26 31 2. 26	10. 39 19 2. 39	10. 56 17 2. 56	11. 5 9 3. 5	11. 17 7 ^{1/2} 12 7 ^{1/2}	3. 17 7 ^{1/2}	3. 17 7 ^{1/2}	3. 17 7 ^{1/2}	
			II	11. 28 11 3. 28	11. 30 31 3. 39	12. 43 34 4. 33	12. 55 22 4. 55	13. 22 27 5. 22	13. 38 36 5. 36	14. 19 21 6. 19	14. 38 19 6. 38	14. 47 9 6. 47	15. 5 19 ^{1/2} 18 19 ^{1/2}	3. 48 11 ^{1/2}	7. 5 19 ^{1/2}		
			III	15. 24 19 7. 24													
16	Masini <i>De Dion</i>	8. 10	I	8. 21 13	9. 37 30 50	9. 36 36 1. 26	9. 58 22 1. 48	10. 10 18 2. 0	10. 52 36 2. 42	11. 13 21 3. 3	11. 31 18 3. 21	11. 43 12 3. 33	11. 57 43 ^{1/2} 14 43 ^{1/2}	3. 47 43 ^{1/2}	3. 47 43 ^{1/2}	3. 47 43 ^{1/2}	
			II	12. 16 19 4. 6	12. 52 36 4. 42	13. 33 41 5. 23	14. 3 30 5. 33	14. 36 33 6. 26	15. 26 50 7. 16	15. 50 24 7. 40	16. 12 22 8. 2	16. 24 12 8. 14	16. 33 12 ^{1/2} 9 12 ^{1/2}	4. 35 28 ^{1/2}	8. 23 12 ^{1/2}		
			III														

Agenzia Italiana Automobili **"MORS,"** P. PORRO 
Via XX Settembre, 42 — GENOVA.

La più bella vettura
del
Salon di Parigi



Chassis e vetture =
di ogni tipo e forza
con e senza valvole

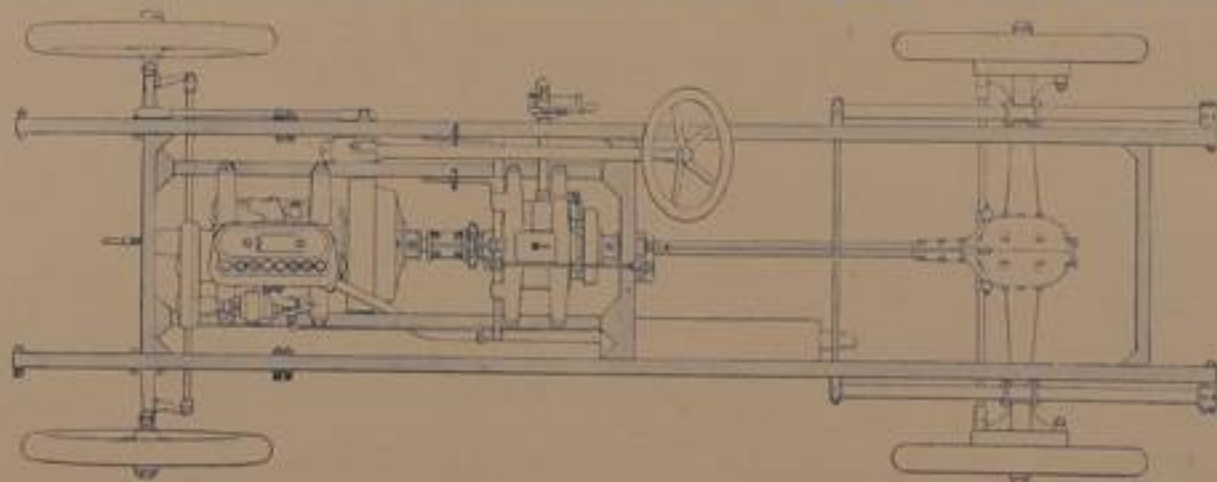
Torpedo Sport 1914 - Motore Kinght senza valvole 20-30 HP — Oltre 100 Km. all'ora

LA PIÙ GRANDE NOVITÀ DEL 1914

Vetture leggere - **PORRO - SUÈRE - PNEUS PIRELLI**

Fabbricate a Parigi dal celebre costruttore specialista **J. SUÈRE** con speciali miglioramenti per tipo italiano ... *Le più eleganti, veloci ed economiche vetture attualmente in commercio* ... Nella recente corsa la salita (9 a 14 "v) a Gailfont: 1° **SUÈRE** a 73 Km. all'ora battendo i records precedenti.

TASSA ANNUA L. 90
PESO COMP. KG. 550
75-80 KM. ALL'ORA
7-8 LITRI PER 100 KM.
CHASSIS 2, 3 E 4 POSTI




MAGNETO "BOSCH,
CARBURATORE "CLAUDEL,
RADIATORE CURVO
DOPPIO BALLAUDER
RUOTE METALLICHE

CHASSIS 10-15 HP franco TORINO L. 3950

Carrozzerie parigine elegantissime a 2, 3 e 4 posti da L. 500 in più.

Questo chassis è costruito coi migliori acciai esistenti (al nickel, al cromo-vanadio, ecc.) ed è fabbricato cogli stessi sistemi e colla stessa accuratezza di lavorazione delle più costose vetture

Per chiarimenti, listini e richieste di Rappresentanza, rivolgersi al Concessionario esclusivo per l'Italia:

P. PORRO - Via XX Settembre, 42 - Genova  Telegrammi: PORRAUTO - Genova
Teléfono: 53-52 e 37-67.

Le
Automobili De Vecchi

alla Targa Florio 1913


si sono confermate le più pratiche,
le più resistenti e le migliori essendo
stata su 36 concorrenti di tutte le
forze

L'EQUIPE DE VECCHI
L'UNICA

che giunge al traguardo tra i primi 6

Automobili
DE VECCHI



Corso Sempione, 8 - MILANO 



E. CASTELLUCCI, sul circuito.



Nonostante il crescente successo degli anni precedenti, nonostante la *Targa Florio* su circuito chiuso fosse ormai considerata dagli industriali e dagli sportmans come la più importante riunione motoristica italiana, il *criterium* più severo, si volle dare alla corsa un indirizzo turistico, si cercò rendere più pratica l'annuale competizione, facendola disputare sul Giro di Sicilia: nè venne meno il successo che ventisei partiti si cimentarono sull'aspro percorso, traversando ben sessantaquattro paesi e compiendo una corsa meravigliosa. La *Targa* 1912 fu la rivelazione di un uomo, di un nuovo principe del volante: Snipe, il valoroso conduttore della *Scat*, tempra eccezionale di corridore, esempio magnifico di audacia e di re-

sistenza, balzò fin dai primi chilometri al primo posto in classifica, e, spezzando ogni idea di prudenza, come fuso insieme alla sua possente macchina, aumentò gradatamente il proprio vantaggio, battendo dei tempi che sembrarono imbattibili, compiendo i mille chilometri in 23 ore e 37 minuti.

Agostino Gareto marciò furiosamente alla caccia del fuggitivo, cercò metro a metro riacquistare il terreno perduto, ma la *Scat*, irraggiungibile volava veloce verso la meta. Giordano il gentiluomo simpatico, lo sportman perfetto, si batté coraggiosamente riuscendo a trionfare di nomi gloriosi e di macchine possenti. Per tutta l'Isola nostra, in quei due giorni di maggio, per le strade soleggiate passò come un brivido d'entusiasmo, un'onda di ammirazione per gli uomini audaci, curvi sul volante, assetati di velocità. Ed attoniti i contadini sulla soglia dei casolari; paurosi, restavano senza parola allo spettacolo meraviglioso.

REGOLAMENTO LIBERO



VINI CAMASTRA



VILLA TASCA PALERMO



SHIPE, su "Scal., — 1° arrivato





SHIPE, su "Scat.", alla partenza



GARETTO GUGLIELMINETTI, su "Lancia", — 2° arrivato



SHIPE, su "Scat.", — 1° arrivato



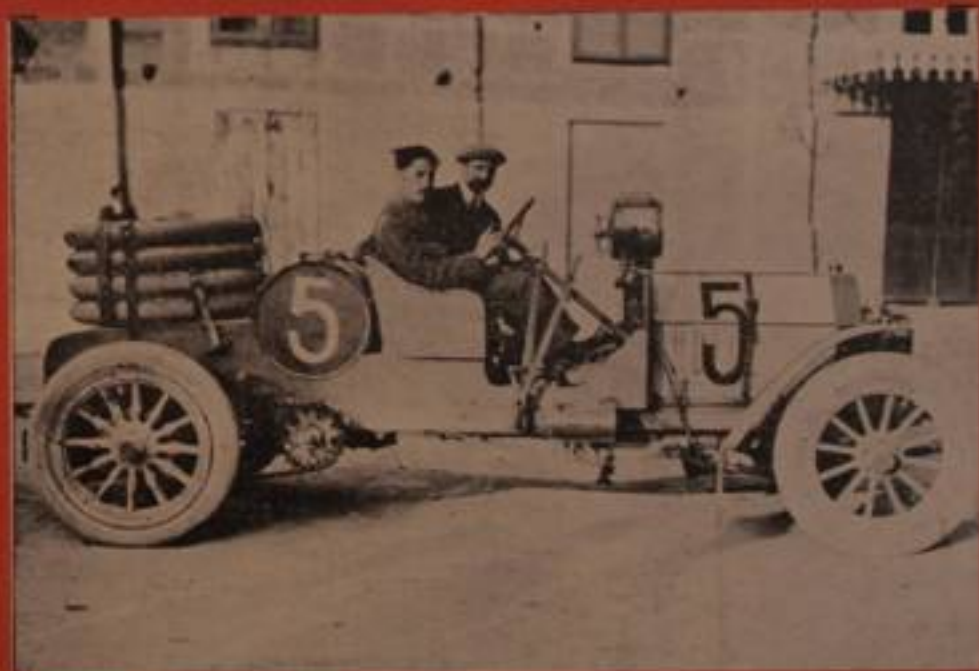
Le vetture al Palazzo Villarosa prima della partenza



GIORDANO, su "Fiat", — 3° arrivato



DE MORRES, su "Deutz", — 4° arrivato





LOPEZ, su "Fiat," - 5° arrivato



FRACASSI, su "Ford," - 6° arrivato



OLSEN, su "Lancia," - 7° arrivato



TROMBETTA, su "Fiat", — 8° arrivato



ARNONE, su "Isotta Fraschini", — 9° arrivato



GRAVERO, su "Fioria", — 10° arrivato





DE PROSPERIS, su "Sigma,, - 11° arrivato



LOSA, su "Pazzara,, - 12° arrivato



LOMBARDO, su "Overland,, - 13° arrivato



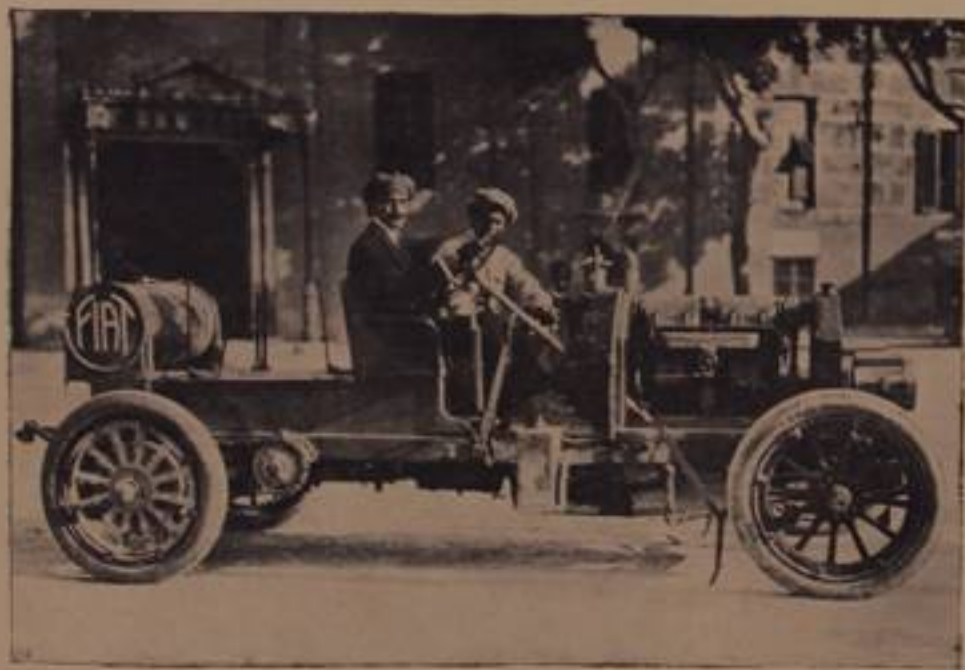
CONTI, su "Isotta Fraschini,, - 14° arrivato



PRIMAVERSI, su "Primavesi,, - 15" arrivato



BALDONI, su "Alfa,, - ritirato



LO FASO, su "Fiat,, - ritirato



CARRECA, su "Metz,, - ritirato



CEIRANO, su "Scat., — ritirato



AIROLDI-FLORIO, su "Mercedes., — ritirato



AIROLDI-FLORIO, su "Mercedes.,





SANDONNINO, su "Scal,, — ritratto



VANNUCCI, su "Italo,, — ritratto



DE MATTEO, su "Isotta Fraschini,, — ritratto

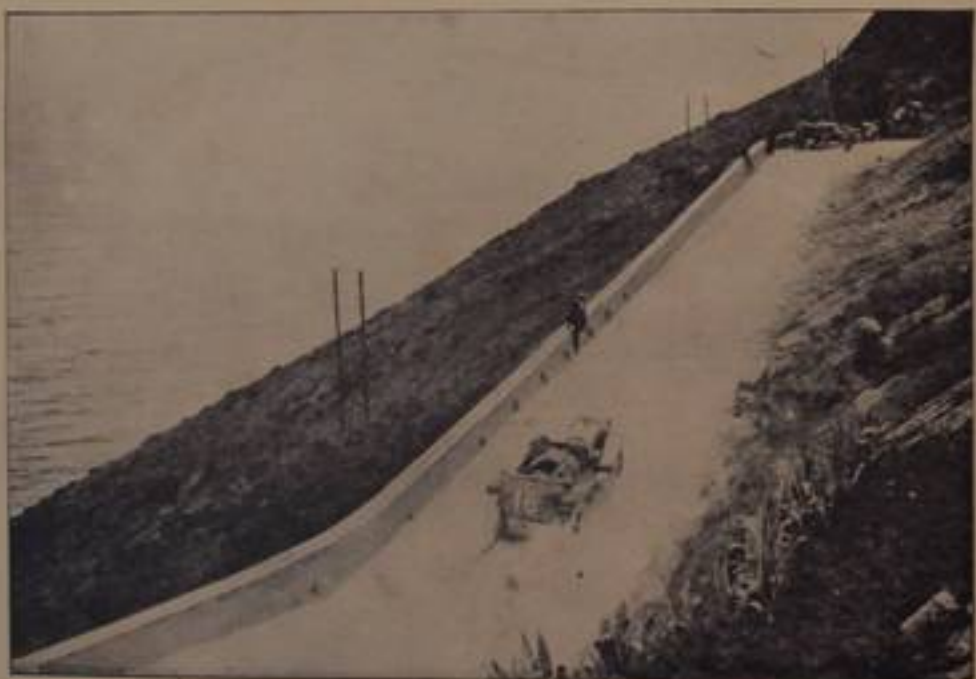




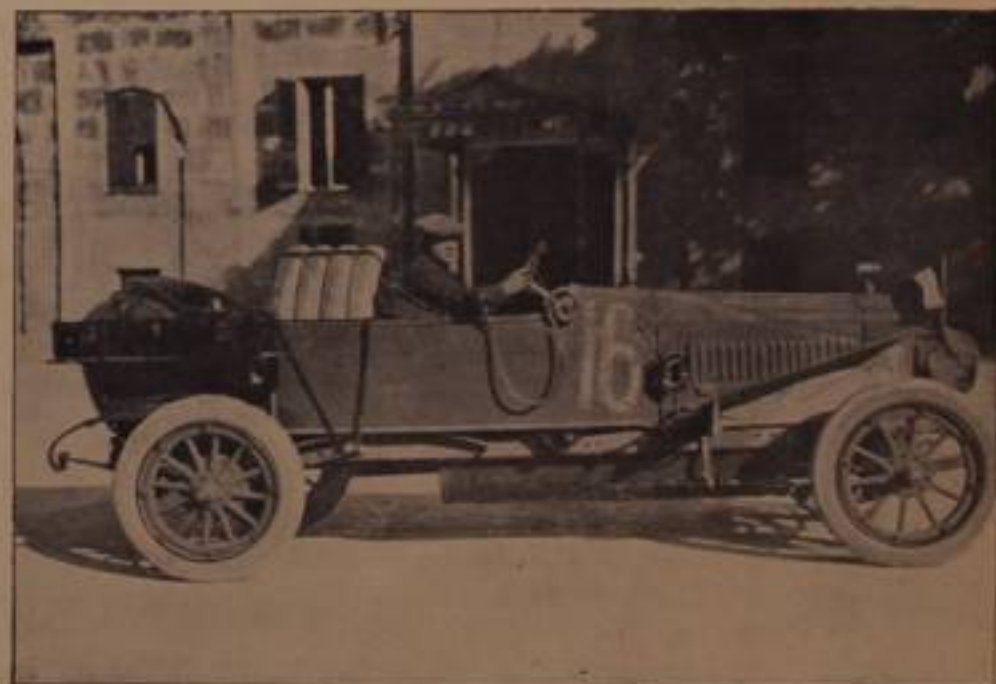
ZAVAGNO, su "Fiat., — ritratto



SORDI, su "Fiorentia,, — ritratto



BERRA, su "De Dion,, — ritratto



Targa Florio 1913



La corsa del 1913 è stata qualcosa di più di un grande avvenimento automobilistico internazionale, perchè essa ha suscitato un interesse ed un entusiasmo che da tempo aveva abbandonato lo sport del motore, entusiasmo che per due giorni ha animata non solo la bella Sicilia fin nei più umili casolari, ma anche il gran mondo sportivo ed industriale. Le case hanno chiamato i principi del volante a guidare le loro macchine in questa battaglia senza quartiere. Felice Nazzaro si presentò allo *start* dopo tanti anni di assenza dai campi di corsa, e bastò il suo nome ad attirare l'attenzione di tutto il mondo. Ceirano, Snipe, Minoia, Marsaglia, Baldoni, Garetto, gli facevano degna corona.

Fu un duello meraviglioso fra Nazzaro e Marsaglia, duello in cui cozzavano

aspramente la sapienza calcolatrice del primo con l'audacia meravigliosa del secondo. Nella prima tappa Palermo-Girgenti, Marsaglia fu primo a 30 minuti da Nazzaro, in una marcia unica per regolarità. Ma il re del volante, nella seconda tappa, seppè minuto per minuto strappare al suo competitore il vantaggio acquistato. Felice Nazzaro non ha vinto, ha trionfato con una corsa degna di lui, forse la sua corsa più bella.

Assai vi sarebbe da dire su questa 8ª Targa Florio, ma è bene notare una sola verità, che tutte le macchine grandi o piccole appositamente studiate e preparate per questa corsa restarono per via ed al traguardo giunsero le macchine di serie. Felice Nazzaro ebbe entusiastiche parole per l'organizzazione impeccabile, e tutti entusiasti, vincitori e vinti si diedero un arrivederci cordiale al 1914, sulle strade siciliane, bianche di polvere, inondate dal bel sole di maggio.

REGOLAMENTO

Art. 1. — Il giornale "L'Ora", di Palermo, sotto gli auspici del Comitato *Panormitan*, indice per i giorni 11 e 12 del mese di maggio una corsa turistica in automobile, da svolgersi sul percorso Palermo-Messina-Catania-Siracusa-Terranova-Girgenti-Marsala-Trapani-Palermo, km. 1000 circa, nella quale verranno attribuite alla coppia di guidatori vincente la *Targa Florio* e le due grandi coppe in argento del giornale *L'Ora*.

Il percorso diviso in due tappe, la prima Palermo-Girgenti e la seconda Girgenti-Palermo, verrà effettuato in due giorni consecutivi. La coppia di guidatori vittoriosa della 1ª tappa Palermo-Girgenti riceverà una delle Coppe *Sport*

Club di Palermo e la coppia vittoriosa della 2ª tappa Girgenti-Palermo riceverà l'altra delle Coppe dello *Sport Club*.

Per vincitore della 2ª tappa si intende il concorrente che avrà impiegato il minor tempo da Girgenti a Palermo.

Art. 2. — Il concorso è aperto a tutti i tipi di vetture automobili fino a 9 litri di cilindrata; ogni vettura concorrente non può avere meno di 2 posti occupati.

Art. 3. — Al volante si possono alternare due guidatori, i quali però non devono essere sostituiti per motivo alcuno.

Art. 4. — In caso di malattia improvvisa di uno dei due guidatori durante la

corsa, questi potrà essere sostituito, ma alla persona che lo sostituisce non sarà permesso mettersi al volante.

Art. 5. — Le iscrizioni si ricevono al giornale *L'Ora* di Palermo fino alla mezzanotte del giorno 1 Maggio.

Art. 6. — La tassa d'iscrizione è fissata in L. 100 per vettura.

Art. 7. — Alla vigilia della corsa si procederà dai Commissari alla punzonatura della macchina. (motore, *chassis* e asse posteriore).

Art. 8. — I concorrenti partiranno dal Palazzo Villarosa, dove ha sede la direzione de *L'Ora*.

Art. 9. — Le partenze si seguiranno ad ogni dieci minuti ed il concorrente è obbligato a partire nell'orario che il sorteggio gli avrà assegnato. Il sorteggio verrà eseguito nel modo seguente: saranno imbussolati i nomi di tutti i concorrenti e poi estratti; il numero di estrazione segnerà l'ordine di partenza.

Art. 10. — All'arrivo a Girgenti le vetture dei concorrenti verranno immediatamente consegnate ai Commissari i quali cureranno il loro ritiro nel parco chiuso. Le vetture saranno riconsegnate ai guidatori al momento della partenza.

Art. 11. — La media minima per essere controllati è di km. 33 all'ora per tappa. La partenza della seconda tappa sarà data secondo l'ordine di arrivo

della prima, con intervallo da stabilirsi dai Commissari. Detto intervallo però non potrà essere inferiore ai 10 minuti.

Art. 12. — Saranno stabiliti controlli a firma a Messina, Siracusa, Marsala, Trapani, ed altri se necessari.

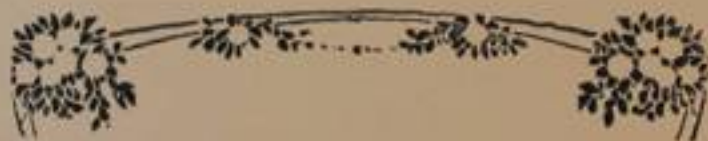
Art. 13. — I premi che eventualmente fossero destinati dai vari paesi e città lungo il percorso saranno assegnati sotto la responsabilità esclusiva dei donatori.

Art. 14. — Tutti i reclami riguardanti l'andamento della corsa dovranno essere presentati per iscritto ai Commissari ed accompagnati da un deposito di L. 100, che saranno rimborsate soltanto qualora il reclamo risultasse fondato.

I reclami devono essere presentati non più tardi di 24 ore dalla fine della corsa. Per i reclami vertenti su questioni d'interpretazione del Regolamento, gli interessati potranno appellare contro il responso dei Commissari alla Commissione sportiva dell'A. C. I.

L'appello dovrà essere inoltrato per mezzo dei Commissari ed accompagnato da un deposito di L. 200, che sarà restituito nel solo caso che il reclamo risulti fondato.

I concorrenti, i loro incaricati e mandanti, s'impegnano formalmente di non ricorrere, per le vertenze di cui sopra, alla giurisdizione ordinaria.





NAZZARO, su "Nazzaro,, — il vincitore.



NAZZARO, su "Nazzaro,,



NAZZARO — alla partenza



MARSAGLIA, su "Aquila Italiana,, - 2° arrivato



MARSAGLIA - alla partenza



MARSAGLIA, su "Aquila Italiana,,



BERRA, su "De Dion,, - 4° arrivato



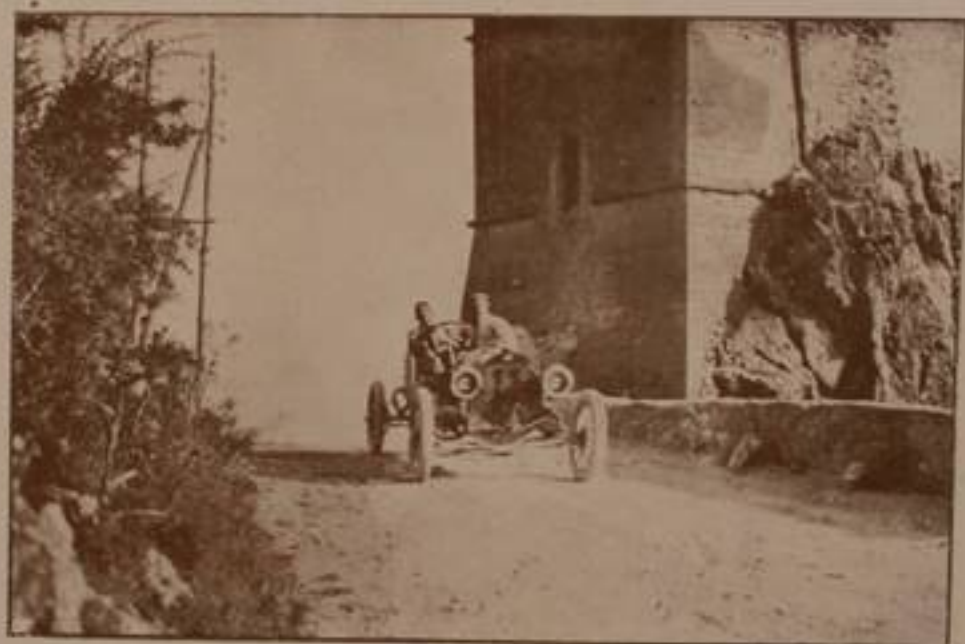
GIORDANO, su "Fiat,, — 5° arrivato



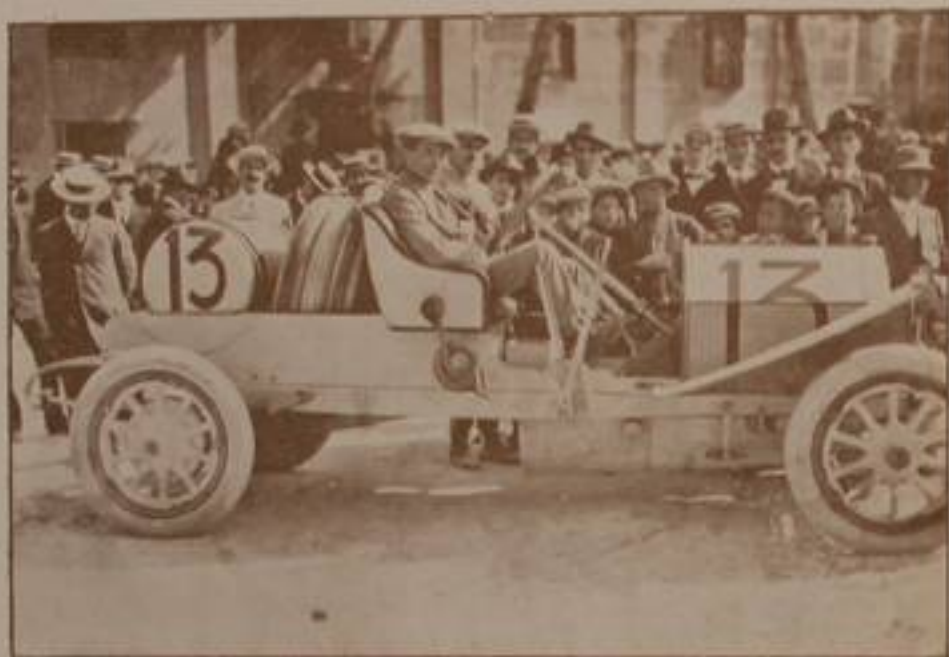
GIORDANO — In corsa



SIVORCI, su "De Vecchi,, — 6° arrivato



LOPEZ, su "Overland,, — 7° arrivato



BORDINO, su "Lancia,, — 8° arrivato



BORDINO — In corsa



DIANA, su "Isotta Fraschini,, — 9° arrivato



STABILE, su "Minerva,, — 10° arrivato



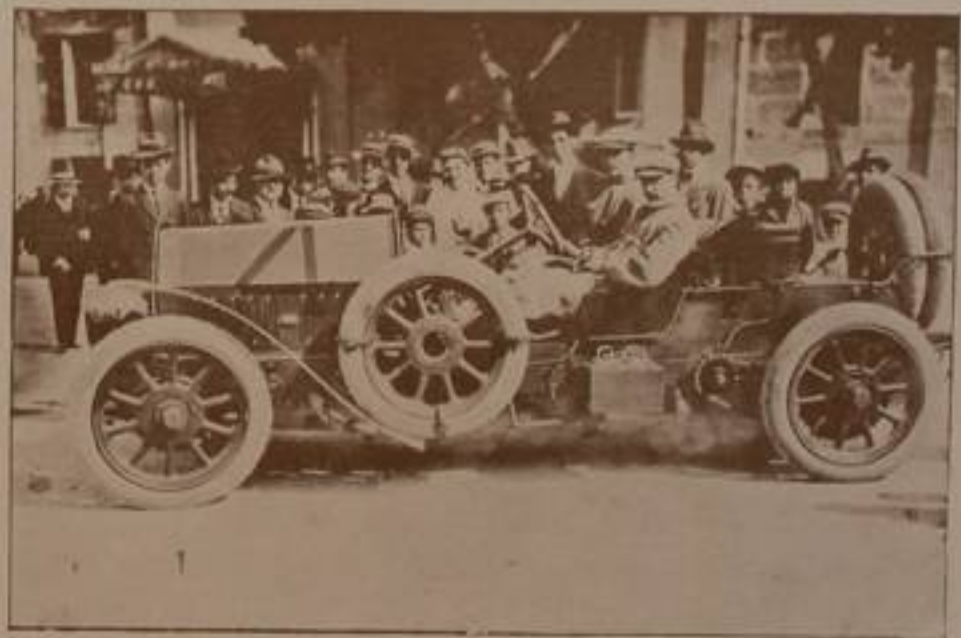
TURNER, su "Renault,, — 11° arrivato



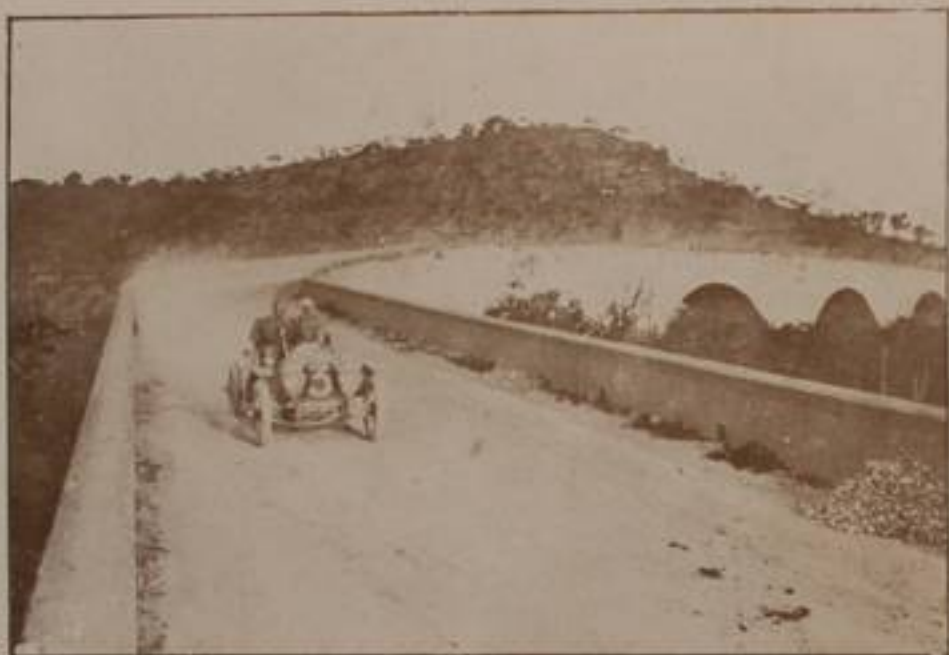
DE PROSPERIS, su "Sigma,, — 12° arrivato



NEGRI, su "Itala,, — ritirato a Mazzara



CONTI, su "Isotta Fraschini,, — ritirato a Sirgenti



DE ROMASE, su "Fiat,, — ritirato a Girgenti



INGLESE, su "Mercedes,, — ritirato a Girgenti



MUSMERI, su "Hazzara,, — ritirato a Vittoria



SOFIA, su "Ford,, — ritirato a Vittoria



TANGAZZI, su "Fiat,, — ritirato a Noto



TROMBETTA, su "Fiat,, — ritirato a Catania

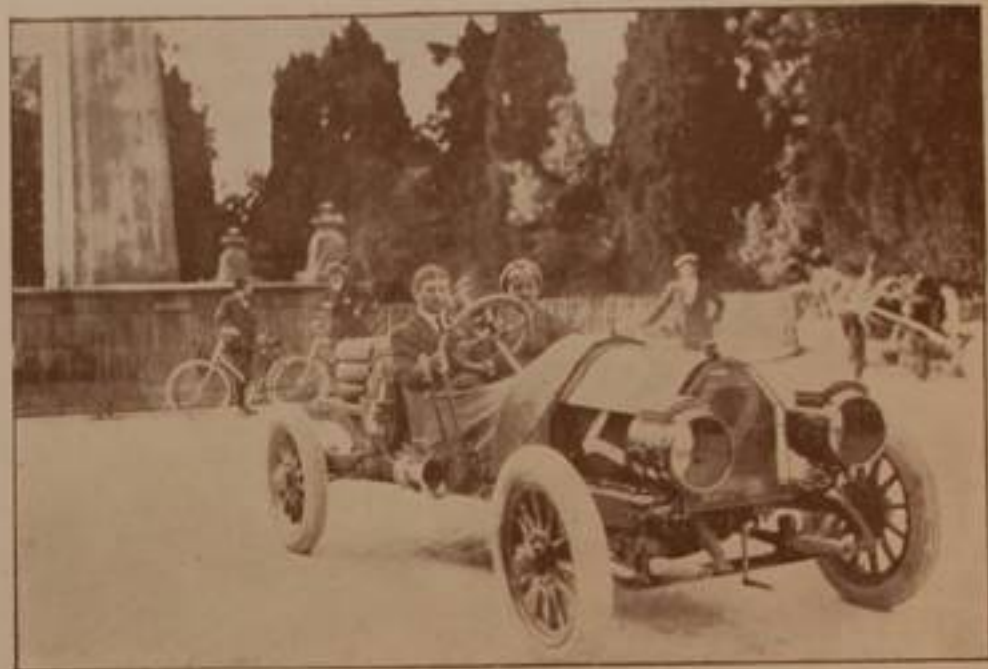


OLSEN, su "Aquila Italiana,, — ritirato a Catania





FRACASSI, su "Ford", - ritirato a Catania



BERIA D'ARGENTINA, su "Aquila Italiana",
ritirato a Messina



BARRAIRA, su "Scat.", - ritirato a Spadafora



TROMBETTA, su "Fiat", - ritirato a Spadafora



CEIRANO, su "Scat., — ritirato a Patti



BALDONI, su "Lancia., — ritirato a Patti



NAPOLI, su "Meiz., — ritirato a Bralo



GARETTO, su "Scat., — ritirato a Cefalù



SHIPE, su "Scal., — ritirato a Cefalù



Il parco chiuso a Sirgenti



Il pesage



Le vetture prima della partenza

TARGA FLORIO - Giro di Sicilia 11-12 Ma

Prima tappa PALERMO-GIRGENTI

C	GUIDATORI	MACCHINE	Clas. nella tappa	Tarmini	Cefala	Foca	Breda	Gianna Maria	Pellì	Barralona	Mari	Spadolera	Messina	Giardini	Airavale	Cefalù	Siracusa	Avola	Noti	Spaccalora	Vittoria	Palma	Targanta Girgenti	Tempo impiegato	Classifica 1. tappa	Ora di partenza	
1	Stabile	Minerva	A	8.40	8.31	7.7	8.25	8.33	8.34	8.17	8.30	8.40	8.25	8.41	8.39	8.40	8.37	8.34	8.27	8.26	8.21	8.21	8.21	25. 16. 37"	15. 16. 37"	9	1. 16. 37"
2	Beria D'Argentina	Aquila Italiana	5.10	8.30	8.30	8.07	8.37	8.37	8.11	8.34	8.37	8.30	8.37	8.30	8.37	8.30	8.37	8.34	8.27	8.26	8.21	8.21	8.21	25. 16. 37"	15. 16. 37"	9	1. 16. 37"
3	De Romase	Fiat	3.20	8.2	8.37	7.8	8.21	8.20	8.10	8.17	8.20	8.30	8.19	8.22	8.30	8.27	8.27	8.24	8.18	8.18	8.13	8.13	8.13	25. 2. 17"	17. 42. 17"	14	
4	Conti	Isotta Fraschini	3.30	8.40	8.23	8.1	8.34	8.28	8.14	8.27	8.32	8.32	8.20	8.28	8.33	8.30	8.28	8.25	8.18	8.18	8.13	8.13	8.13	24. 8. 8"	17. 35. 8"	13	
5	Tangazzi	Fiat	3.40	8.22	8.3	7.30	8.40	8.33	8.3	8.31	8.40	8.30	8.37	8.30	8.37	8.30	8.27	8.24	8.18	8.18	8.13	8.13	8.13	24. 8. 8"	17. 35. 8"	13	
6	Sabatini	Mercedes																									
7	Snipe	Scot	8	8.40	8.34																						
8	Marsaglia	Aquila Italiana	6.10	8.30	8.23	7.30	8.37	8.3	8.10	8.31	8.30	8.37	8.20	8.27	8.30	8.27	8.24	8.18	8.18	8.13	8.13	8.13	8.13	19. 14. 12"	11. 4. 12"	11	8. 14. 12"
9	Ceirano	Scot	4.20	7.2	7.40	8.2	8.11	8.07	8.07	8.07	8.07	8.07	8.07	8.07	8.07	8.07	8.07	8.07	8.07	8.07	8.07	8.07	8.07				
10	Barrala	Scot	4.30	7.10	7.34	8.07	8.30	8.44	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30				
11	Lopez	Overland	4.40	7.30	8.13	8.37	8.30	8.37	8.30	8.37	8.30	8.37	8.30	8.37	8.30	8.37	8.30	8.37	8.30	8.37	8.30	8.37	8.30	22. 47. 49"	18. 32. 29"	10	1. 31. 39"
12	Giordano	Fiat	6.30	7.30	8.17	8.40	8.7	8.37	8.30	8.37	8.30	8.37	8.30	8.37	8.30	8.37	8.30	8.37	8.30	8.37	8.30	8.37	8.30	21. 33. 23"	15. 2. 33"	4	2. 33. 23"
13	Bordino	Lancia	7	8.3	8.37	8.3	8.37	8.37	8.37	8.37	8.37	8.37	8.37	8.37	8.37	8.37	8.37	8.37	8.37	8.37	8.37	8.37	8.37	20. 36. 32"	14. 36. 32"	3	1. 36. 32"
14	Trombetta G.	Fiat	7.10	7.30	8.07	8.3	8.37	8.37	8.37	8.37	8.37	8.37	8.37	8.37	8.37	8.37	8.37	8.37	8.37	8.37	8.37	8.37	8.37				
15	Sofia	Ford	7.20	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30				
16	Francesi	Ford	7.30	8.21	8.2	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30				
17	Musmeci	Nastaro	7.40	8.20	8.2	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30	8.30				

P
NEUMATICI



P
IRELLI

P NEUMATICI **P** IRELLI

Vincitori ovunque:

con NAZZARO nella Targa Florio 1913.

con BOILLOT nel Meeting de la Sarthe 1913, nel Grand Prix de l'Automobile Club de France 1913 - nel Grand Meeting du Mont-Ventoux - nella Coupe de l'Auto 1913.

con A. SCHWEITZER nel Grand Prix Ungherese 1913.

con BERGER nel Grand Prix del Belgio nel 1913.

con PORPORATO nella Coupe de la Sarthe nel 1913.

con MARSAGLIA nella Parma-Poggio di Berceto 1913, ecc. ecc.



NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA

Società riunite FLORIO & RUBATTINO
ANONIMA - SEDE IN GENOVA - CAPITALE INTERAMENTE VERSATO L. 60.000.000

"LA VELOCE,"

NAVIGAZIONE ITALIANA A VAPORE
ANONIMA - SEDE IN GENOVA - CAPITALE VERSATO L. 11.000.000

LLOYD ITALIANO

SOCIETÀ DI NAVIGAZIONE
ANONIMA - SEDE IN GENOVA - CAPITALE VERSATO L. 20.000.000

"ITALIA,"

SOCIETÀ DI NAVIGAZIONE A VAPORE
ANONIMA - SEDE IN NAPOLI - CAPITALE VERSATO L. 20.000.000

LINEA Celere Settimanale del NORD AMERICA

Partenza da GENOVA il Martedì — da NAPOLI il Mercoledì e da NEW YORK il Sabato — Durata del viaggio 11 giorni
Approdi periodici a FILADELFIA

LINEA Settimanale di LUSO pel SUD AMERICA ("SUD AMERICA EXPRESS.")

Partenza da GENOVA ogni Mercoledì e da BUENOS AYRES ogni Sabato
"RECORD" FRA L'EUROPA ED IL PLATA — Durata del viaggio 15-16 giorni
Servizio tipo Grand Hôtel sotto la stessa Direzione dei Grandi Alberghi BRISTOL e SAVOIA di Genova
Cinematografo ed Orchestra a bordo

LINEA Settimanale POSTALE per BUENOS AYRES

Partenze da GENOVA ogni Sabato, toccando il BRASILE

LINEA per BOSTON

esercitata dalla NAVIGAZIONE GENERALE ITALIANA e dall' "ITALIA,"

LINEA per il CENTRO AMERICA

esercitata dalla Compagnia "LA VELOCE,"

Partenze regolari mensili da GENOVA per COLON e ritorno

Piroscafi a due eliche, muniti di apparecchi Marconi — Incrociatori ausiliari della Regia Marina Italiana

Per informazioni e biglietti rivolgersi agli Uffici ed Agenzie delle rispettive Società

Coppa dello SPORT-CLUB 1913



La Coppa dello Sport-Club, disputata per 6 volte fu vinta per 3 volte dal Cav. Florio. Con la vittoria di quest'anno gli venne definitivamente assegnata, compiendo il giro delle Madonie in ore 3.17'29" su *Aquila*. fecero pure una bellissima corsa Airoidi su *Itala* arrivato 2° in ore 3.21'27" e Caruso pure su *Aquila* in ore 3.21'33". Negli anni precedenti questa gara suscitò vivissimo interesse ed ad essa parteciparono campioni di grande valore e le fabbriche più note. Gli altri vincitori furono Sizaire su vetturetta *Sizaire-Naudin*, Boillot su *Peugeot* e il celebre e compianto Giuppone su *Peugeot*.



QUADRO DEI TEMPI

Numero della vettura	GUIDATORI	MACCHINE	Ora di partenza	Traguardo	Tempo impiegato	Classifica
1	Caruso	<i>Aquila</i>	9	12. 21' 33"	3. 21' 33"	3°
2	Pensabene	<i>Ford</i>	9, 10	12. 58' 47"	3. 48' 47"	5°
3	Caccamo	<i>Fiat</i>	9, 20	13. 8' 43"	3. 48' 43"	
4	Florio	<i>Aquila</i>	9, 30	12. 47' 29"	3. 17' 29"	1°
5	Beritelli	<i>Paige</i>	9, 40			
6	Olsen	<i>Ford</i>	9, 50	13. 23' 32"	3. 33' 32"	4°
7	Sofia	<i>Ford</i>	10	14. 10' 13"	4. 10' 13"	6°
8	Airoidi	<i>Itala</i>	10, 10	13. 31' 27"	3. 21' 27"	2°

Il Cronometrista: G. PETRULLI



AUTOMOBILISTI
Comprate i pneumatici e gomme piene

PROWODNIK

RIGA (Russia)

Operai 16.000 - Capitale 100.000.000

Società anonima Columb concessionaria per l'Italia delle

≡ **PROWODNIK** ≡

Depositi
della Casa

Milano ... Torino ... Roma ... Napoli

Grande successo al SALON AUTOMOBILISTICO di Palermo

AGENTE ESCLUSIVO IN PALERMO

Cav. IGNAZIO MAJO PAGANO

UFFICI: Via Enrico Parisi, 1
DEPOSITO: Via Nicolò Garzilli, 10





FLORIO, su "Aquila,, 1° arrivato



FLORIO, in corsa



AIROLDI, su "Itala,, 2° arrivato



CARUSO, su "Aquila,, 3° arrivato



OLSEN, su "Ford,, 4" arrivato



PENSABENE, su "Ford,, 5" arrivato



SOFIA, su "Fiat,, 6" arrivato



CACCAMO, su "Fiat,,



Il 1° Salon Automobilistico Internazionale al Politeama Garibaldi



Nell'anno 1913, la commissione sportiva dello *Sport Club*, della quale è presidente il Cav. Vincenzo Florio, allo scopo di dare maggiore incremento all'industria automobilistica in Sicilia ed una valida spinta al nostro mercato, decise di fare una mostra d'automobili ed accessori al *Politeama Garibaldi*. La sala ed il palcoscenico furono addobbati con gusto ed ogni espositore, con amore di emulazione, cercò di circondare la propria mostra della maggiore eleganza e con grande senso estetico. Il successo superò ogni aspettativa: gli *stand* andarono a ruba e le fabbriche mandarono quanto di meglio, di più raffinato, di più preciso esse seppero produrre, e le vendite cominciarono febbrili fin dal primo giorno. Il Salon 1913 è stato una dimostrazione di quanto il buon volere possa realizzare le concezioni più ardue, di come l'operosità di un uomo abbia saputo trasformare l'estrema regione d'Italia intensificando in essa tutte le manifestazioni dell'Auto-

tomobilismo sportivo ed industriale della Nazione col concorso delle più accreditate fabbriche estere.

Così fra uno *stand* e l'altro visitatrici e visitatori si sono affollati, curiosamente, con sorpresa, meravigliati più che altro per la magnifica mostra, per la superba, elegantissima, lussuosa esposizione: se a Parigi, a Berlino, a Londra qualcuno troverà più stazzo, più ricchezza e vorrà fare il paragone con il Salon di Palermo, questo critico improvvisato non dovrà dimenticare tre cose: l'ambiente, il tempo, i mezzi.

Fiat, Itala, Isotta Fraschini, Aquila, Spa, Ford, De Vecchi, Pirelli, Continental, Sigma, Overland, Lancia, hanno fatto risuonare dei loro nomi gli echi del *Politeama*; sono state giudicate, apprezzate, denigrate, discusse a torto od a ragione, ma tutte hanno gloriosamente trionfato in questa prova severissima.

All'elenco dei Salons Internazionali va aggiunto anche quello di Palermo, che è destinato a rimanerci ed a crescere di importanza di anno in anno, come tutte le gare che fra noi nacquero e vivono.





Corsa delle Vetturette

1906 e 1907

Prima di chiudere il presente volume vogliamo inserirvi due corse di vetturette che il *Comitato Panormitan* omise di pubblicare nei volumi precedenti agli anni 1906 e 1907. Dovendo il *Rapiditas* contenere un'esposizione completa di tutte le manifestazioni sportive automobilistiche svolte in Sicilia, delle quali si fece promotore il *Comitato Panormitan*, poi, lo *Sport Club* e da quest'anno, il nascente *Automobil Club di Sicilia*, riteniamo essere nostro dovere di inserire queste due corse di *gentlemen* nelle quali si vede quanto possa lo spirito di emulazione e come il successo della Targa abbia saputo accendere la bramosia della corsa vertiginosa nei primi dilettanti dell'automobilismo siculo, che vollero provarsi e misurarsi fra

di loro sullo stesso Circuito delle Madonie dove i più forti campioni dell'automobilismo internazionale si erano allora cimentati.

La partenza veniva data al Foro Italoico — dove era pure l'arrivo — di guisa che, in più del Circuito, vi era due volte il tratto Palermo-Buonitornello. Nella corsa del 1907 fu prescritto che il posto del meccanico doveva essere occupato da un'altro *gentlemen* e difatti P. Tasca ebbe a bordo il fratello Giuseppe Stabile. Gandolfo: D'Angelo, ; Buonocore, ; La Motta, la M.sà La Motta: De Seta, G. di Lampedusa: Auteri, ; Ligotti, Canzano: Florio, Lucio Tasca; Olsen, De Ponte, Cammarata,

Diamo l'ordine delle classifiche come del resto si può rilevare dal quadro dei tempi. 1906: 1° arrivato Florio, 2° Longoni, 3° Tasca, 4° Stabile.

1907: 1° arrivato Florio, 2° Stabile, 3° Tasca, 4° D'Angelo, 5° Cammarata.





Coppa Palermo - Circuito delle Madonie - Palermo
per vittorie (1966, 1967, 1968) e
con il Cav. UMBERTO FLORIO



Coppa Palermo - Circuito delle Madonie - Palermo
per vittorie (1968, 1969) e piazzate a guidare e secondi guidatori
con il Cav. UMBERTO FLORIO