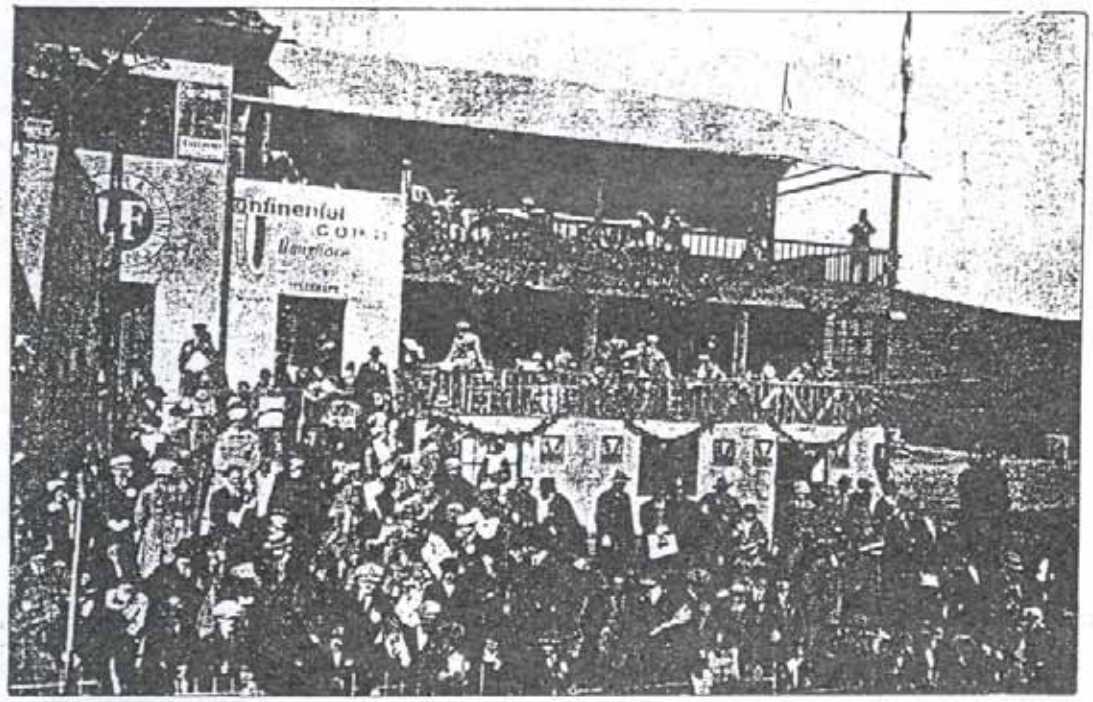
Sopra la Tribuna giornalistica ed i *boxs* un terrazzo è riservato in parte ai Soci dell'Automobile Club ed in parte ai Commissari di Corsa che sono in diretta comunicazione colla cabina dei cronometristi. La Tribuna della Stampa ha poi diretta comunicazione coi servizi telegrafici per il disbrigo dei non facili servizi di *reportage*.

Ufficio Postale con vendita di francobolli, e per il *Bookmaeker*.

Il Quadro dei tempi prese maggiore sviluppo e la cabina di segnalazione fu appositamente riparata e salvaguardata dalle intemperie.

Ma l'Automobile Club di Sicilia non ha con questo esaurito il suo programma di graduale e regolare ampliamento delle istallazioni a



La Tribuna dei corrispondenti in un giorno di Corse

Inoltre, per permettere ai *reporters* fotografici di potere caricare i propri *chassis* senza sciupare il delicato materiale, fu riservato loro apposito gabinetto oscuro per le operazioni a luce rossa. Fu anche creato un locale per uso di *toilette* per le Dame ed un apposito

Cerda ed il pubblico che affluirà a Cerda nel 1924 per il più grande avvenimento sportivo internazionale troverà completata una serie di trasformazioni che daranno tutta la misura dell'interessamento del Club a tutti i conforti possibili per gli spettatori.

RAPIDITAS

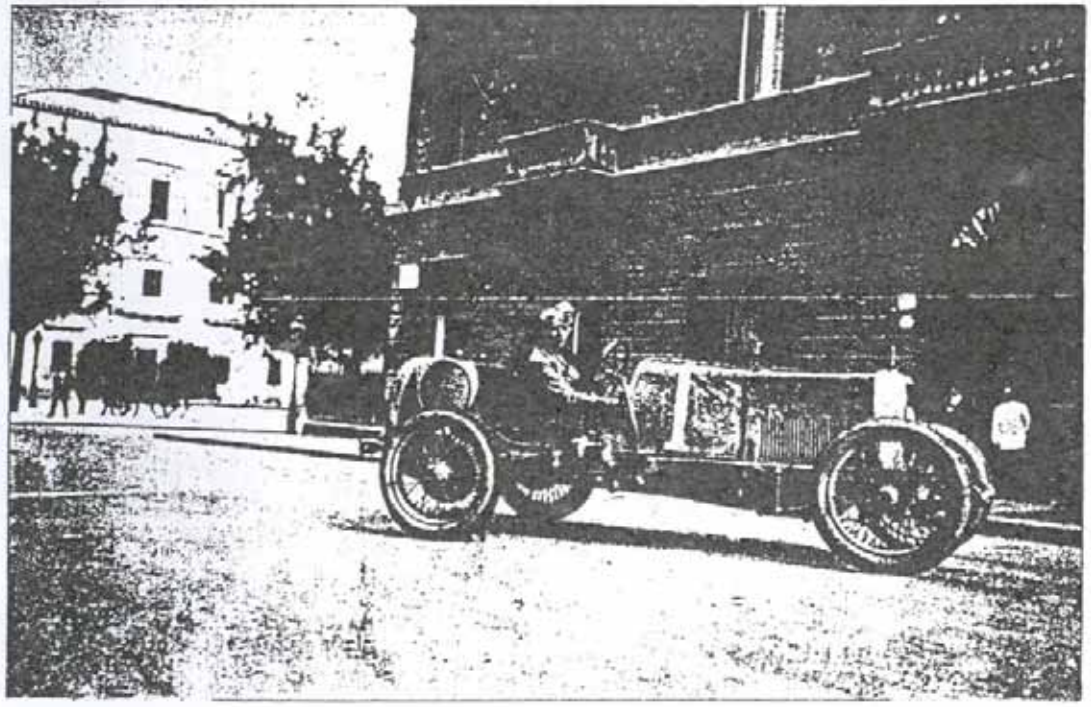
Rally Automobilistico per la 1ª Coppa della Sicilia

Regolamento

Art. 1. — In occasione della Corsa internazionale per la Coppa Florio l'A. C. di Sicilia indice ed organizza, per il 16 Novembre 1922, un *Rally Automobilistico*, per la disputa della 1ª Coppa della Sicilia, al quale potranno prendere parte tutti gli Automobilisti dell'isola, con vetture da corsa o da turismo.

Art. 2. — I concorrenti di ogni provincia dovranno riunirsi, nel giorno ed ora di partenza, nel Capoluogo rispettivo e cioè: Messina, Catania, Siracusa, Caltanissetta, Girgenti, Trapani.

In ognuna di queste città la partenza sarà data con distanza di 10 minuti e la 1ª partenza sarà regolata in modo che l'arrivo dei varii concorrenti, avvenga intorno alla stessa ora, a Palermo, dove il *traguardo* sarà alla Sede dell'A. C. di Sicilia, 2 Via Catania.



Salvatore Curaiolo, vincitore del «1° Rally Automobilistico»

Art. 3. — L'ordine di partenza sarà stabilito in seguito a sorteggio, che sarà fatto il giorno avanti da una Commissione, appositamente nominata in ognuno dei rispettivi Capoluoghi di provincia, riservandosi l'A. C. di Sicilia di far conoscere il luogo di riunione e l'ora di partenza per ogni città sopradetta.

Art. 4. — Base della classifica sarà la media chilometrica tenuta dai concorrenti nei rispettivi percorsi.

Art. 5. — Al concorrente che avrà tenuta la più alta media chilometrica, classificato 1° nella classifica generale, sarà assegnata la *1ª Coppa della Sicilia* — al 2° una medaglia d'oro grande — al 3° una medaglia d'oro piccola — al 4° una medaglia d'argento grande — al 5° una medaglia d'argento piccola. Saranno inoltre aggiudicati i seguenti altri premi: Al primo arrivato di ogni provincia, la riduzione della Coppa — al 2° arrivato una medaglia d'oro piccola — al 3° una

medaglia d'argento grande — al 4° una medaglia d'argento piccola.

Art. 6. — È fatto obbligo ai concorrenti di percorrere la strada che sarà stabilita dall'A. C. di Sicilia, il quale si riserva di mettere dei controlli a firma o segreti lungo i rispettivi percorsi.

Art. 7. — Le iscrizioni si ricevono presso la sede dell'A. C. di Sicilia sino alla mezzanotte del giorno 10 novembre 1922.

Saranno ammesse le iscrizioni fatte per telegramma, purchè confermate con lettera raccomandata avente la data d'impostazione uguale a quella del telegramma.

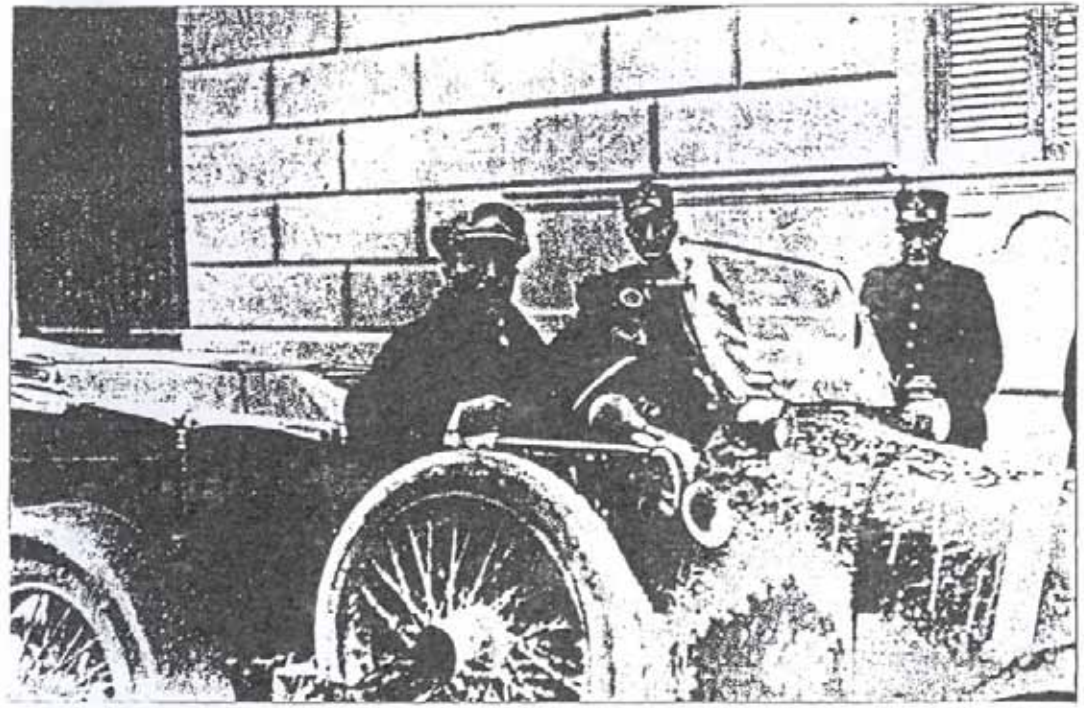
La tassa di iscrizione è stabilita in L. 300 (trecento).

Ogni iscrizione dovrà indicare la marca di fabbrica della automobile ed il nome del conducente, che dovrà essere provvisto della licenza di corsa (1922) dell'A. C. I.

Art. 8. — Il concorrente all'atto della sua iscrizione assume ogni responsabilità civile e penale per qualsiasi incidente o danno recato a sè stesso, a suoi dipendenti, a terzi ed a cose di terzi.

Art. 9. — Tutti i reclami, riguardanti l'andamento della corsa, dovranno essere presentati per iscritto alla Presidenza dell'A. C. di Sicilia, accompagnati da un deposito di L. 200, che sarà restituito qualora il reclamo risultasse fondato.

I reclami dovranno essere presentati entro le ventiquattro ore dalla fine della corsa.



Ing. Augusto Rigoletti, vincitore sulla Caltanissetta-Palermo

Art. 10. — I concorrenti s'impegnano formalmente con l'atto stesso della loro iscrizione di non ricorrere per le vertenze di cui sopra alla giurisdizione ordinaria.

Art. 11. — Per quanto non è contemplato nel presente Regolamento vige il Regolamento delle Manifestazioni sportive dell'A. C. I. 1° gennaio 1922 che i concorrenti dichiarano di conoscere e di accettare.

RAPIDITAS

VIEUX DIEU LEZ-ANVERS
FABBRICA DI CARTE E LASTRE PER LA FOTOGRAFIA
ANGELO RANDAZZO - PALERMO
RAPPRESENTANTE PER LA SICILIA E CALABRIA

A. Boillot, su "Peugeot" – vincitore della 6ª Coppa Florio (1922)

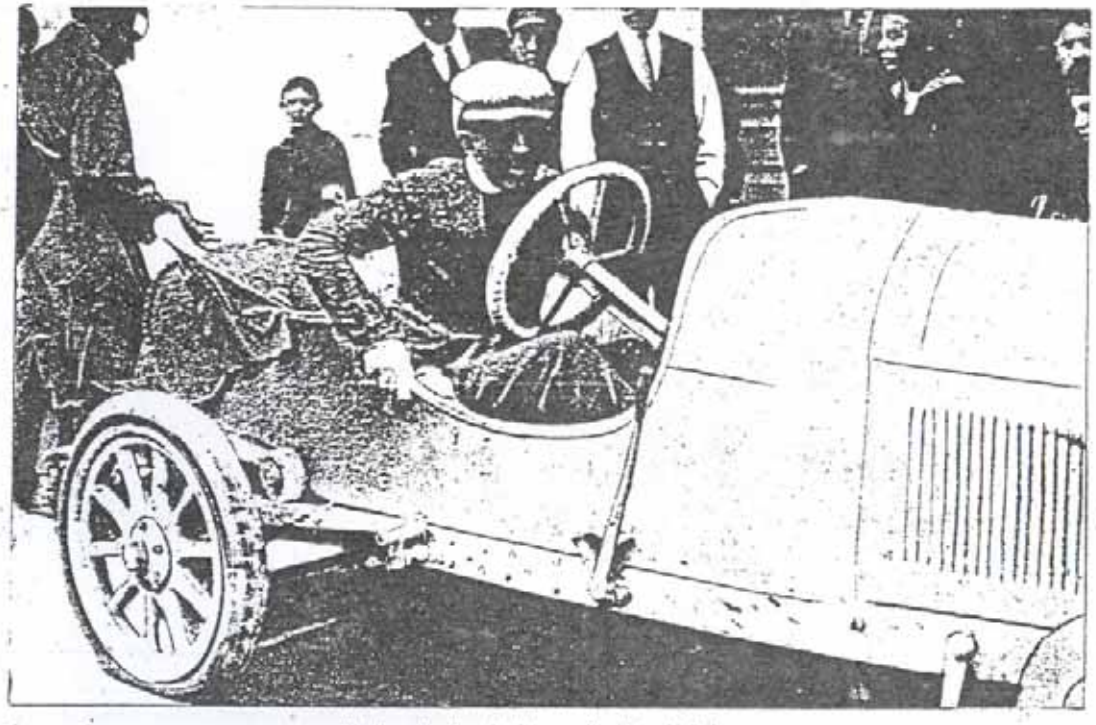
(Fotografia eseguita su carta "Gevaert")

Gli scopi del Rally

Con il Rally automobilistico l'Automobile Club di Sicilia ha inteso iniziare una serie di convegni automobilistici da tutti i centri dell'Isola onde stimolare con la emulazione sportiva il maggiore sviluppo dell'automobilismo in Sicilia.

quattro posti, che partendo da uno stesso Centro a distanza di tempo cercano di raggiungere il luogo del convegno nel minore tempo possibile. Dato che il percorso (diverso per ogni provincia) è un puro e semplice percorso stradale, il convegno mette in luce non solo le qualità delle macchine ma la scienza di guida del competitore.

A questo tipo di gara pertanto si riallaccia una ottima propaganda insieme con una bella scuola di condotta su lungo percorso.



Martino Modo, vincitore sulla Catania-Palermo

A valorizzare anche questa bella forma di propaganda occorre l'efficace ausilio dei Comitati locali che in ogni Città, oltre a raccogliere e a disciplinare le iscrizioni, presiedono al controllo delle partenze e alle operazioni di sorveglianza generale.

Il Rally infatti mette in gara i tipi più svariati di automobili, divisi in due categorie a seconda del tipo di carrozzeria se a due o a

In generale tali competizioni hanno per meta del convegno il luogo ove si svolge una classica competizione (Targa o Coppa Florio, Coppa Nissena, Concorsi di Regolarità). Pertanto allo scopo di propaganda si unisce quello turistico e l'intento lodevole di chiamare a raccolta gli appassionati in occasione di cimenti motoristici interessanti.

RAPIDITAS

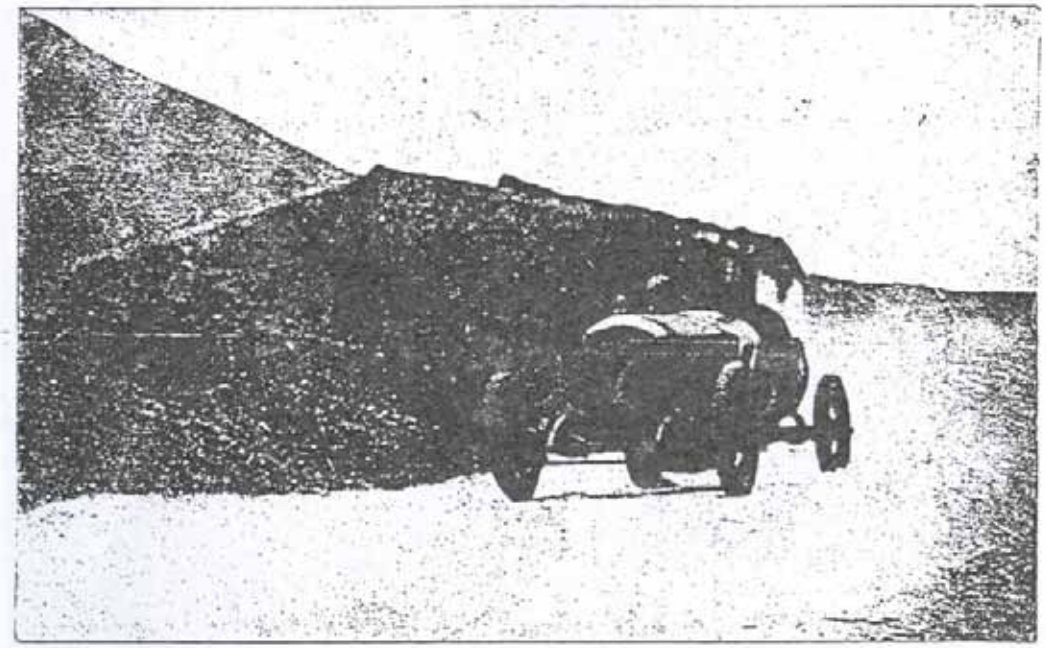
Rally Automobilistico

12 Novembre 1922

PROVINCIA	Numero d'ordine	GUIDATORI	MACCHINA	Ora partenza	Ora arrivo	Tempo impiegato	Media oraria	Classifica per Provincia	Classifica Generale
Messina	1°	*Milio*	Itala	9,—					
Catania	1°	*Modò*	Ceirano	9,—	15,32',20"	6,32',20"	39,690	1°	2°
	3°	*D'Amico*	Nazzaro	9,20	16,31',5"	7,11',5"	36,368	3°	4°
	2°	*Ignoto*	Ceirano	9.10	15 59' 6"	6,49' 6"	38.323	2°	3°
	4°	*Platania*	Sigma	9,30	19	9,30		5°	7°
	5°	*Giusti*	Lancia	9,40	18.3	8,23	31,168	4°	6°
	6°	*Catania*	Itala						
Caltanissetta	1°	*Rigoletti*	Diatto	10,—	15,27'.28"	5,27',28"	34,519	1°	5°
Trapani	1°	*Curatolo*	Ceirano	12,—	14,0',10"	2 0',10"	54,474	1°	1°

RAPIDITAS

Peugeot



ANDRÉ BOILLOT, Il grande trionfatore della Coppa Florio 1922, con vettura Peugeot 18 HP senza valvole

SOCIETÀ ANONIMA DEGLI AUTOMOBILI & CICLI "PEUGEOT,,

80 Rue Danton - LEVALLOIS - PARIGI (Francia)

RAPIDITAS

Telegrammi: AUTOANSALDO - TORINO

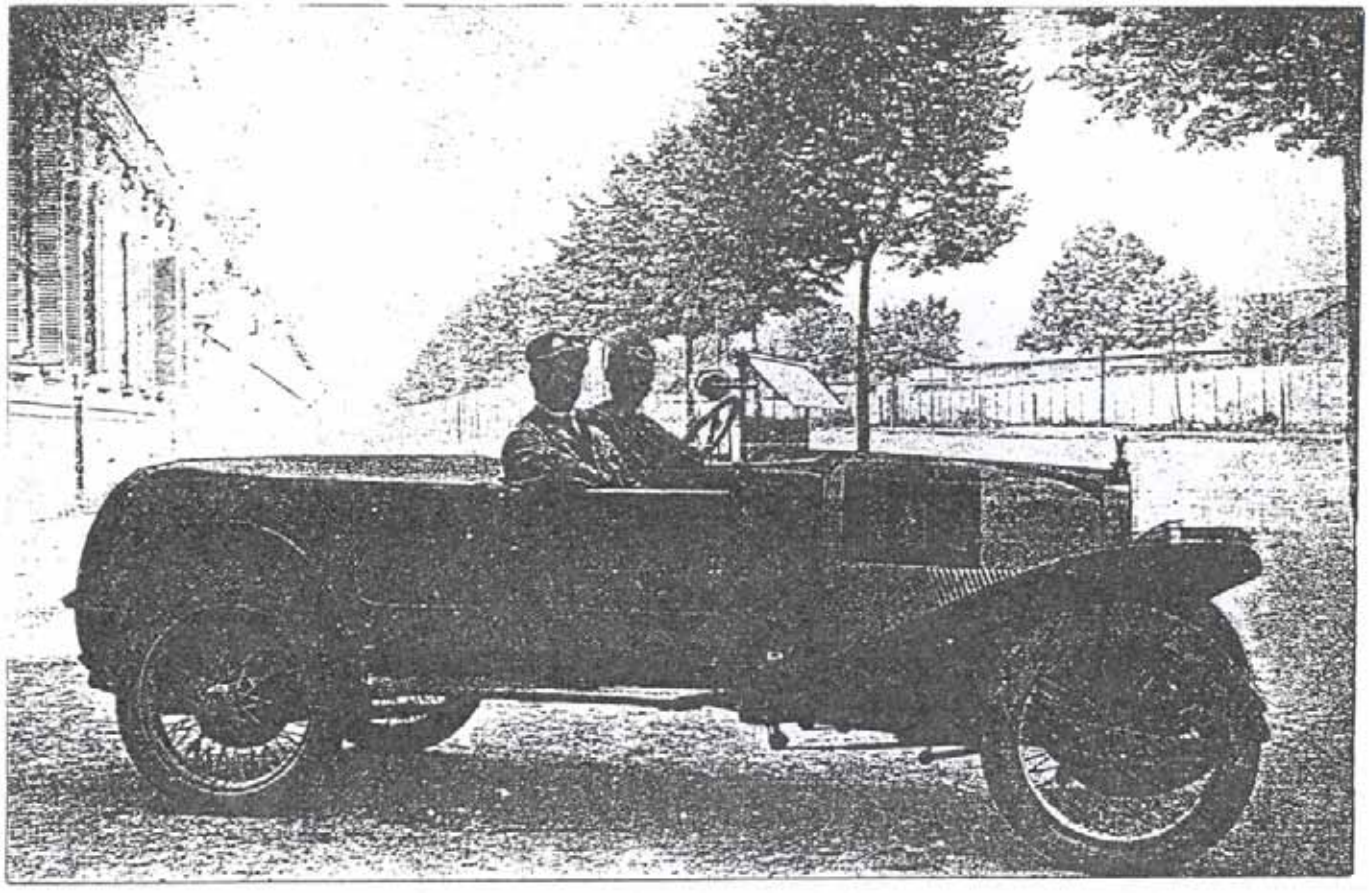
ANSALDO

Telefoni 25-00 25-60

SOCIETÀ ANONIMA AUTOMOBILI ANSALDO

Capitale Sociale: L. 25.000.000 - Emesso e versato: L. 12.000.000

Corso Peschiera, 251 - TORINO (5) - Corso Peschiera, 251



Nella corsa automobilistica SUSA-MONCENISIO - 1° assoluto della categoria turismo: MARINONI ALBINO

RAPIDITAS

COPPA FLORIO

12 Novembre 1922

Regolamento

Art. 1. — L'Automobile Club di Sicilia indice ed organizza per il 12 Novembre 1922 la corsa automobilistica aperta internazionale per la disputa della Coppa Florio. La Coppa Florio (Challenge) è stata istituita da Vincenzo Florio alle condizioni seguenti:

La Coppa sarà disputata sette volte e diverrà proprietà definitiva del costruttore che l'avrà guadagnata il maggior numero di volte. Se due o più costruttori guadagneranno la Coppa un egual numero di volte, sarà corsa un'altra definitiva volta.

La Coppa, corsa per la prima volta nel 1905 a Brescia, è stata vinta dalla Casa *Itala*, corridore *Raggio;*

nel 1906 la Coppa non è stata corsa;

nel 1907, a Brescia, è stata vinta dalla Casa *Isotta Fraschini*, corridore *Minoia;*

nel 1908, a Bologna, è stata vinta dalla Casa *Fiat*, corridore *Nazzaro;*

negli anni successivi, fino al 1914, non è stata corsa;

nel 1914 è stata corsa in Sicilia su tre giri del grande circuito delle Madonie, vincitore *Nazzaro* su *Nazzaro;*

successivamente, non è stata più corsa, fino al 1921, anno in cui è stata corsa a Brescia e vinta dalla Casa *Ballot*, corridore *Goux*.

Nel 1922 sarà disputata su quattro giri del piccolo circuito delle Madonie (Km. 432; 108 Km. per giro). Il circuito sarà percorso nel senso contrario a quello delle lancette di un orologio:

Cerda, Caltavuturo, Polizzi, Collesano, Campofelice.

La corsa avrà luogo se alla chiusura delle iscrizioni a diritto semplice, almeno due marche siano ufficialmente iscritte.

Art. 2. — La corsa per la Coppa Florio è organizzata in conformità del Regolamento delle manifestazioni sportive A. C. I. 1° gennaio 1922, che disporrà nei casi non specificati in questo Regolamento.

La gara è aperta a tutte le vetture automobili della classe A (capitolo 4, Regolamento Manifestazioni Sportive A. C. I.) del tipo detto a 2 ed a 4 tempi, di qualunque cilindrata.

Ogni vettura deve portare due persone, sedute una di fianco all'altra, del peso minimo complessivo di Kg. 120.

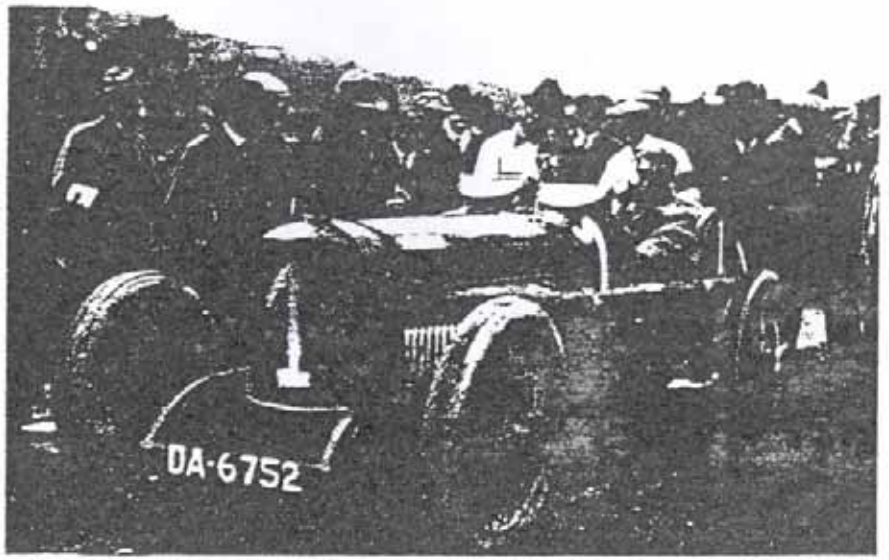
Art. 3. — Le iscrizioni si ricevono presso la sede dell'Automobile Club di Sicilia, in via Catania, 2, Palermo; e debbono essere fatte dalle Case regolarmente iscritte alla Camera di Commercio o all'Unione Fabbriche del proprio Paese. La tassa d'iscrizione è di L. 1000 per vettura; l'iscrizione non è valida se non è accompagnata dal relativo importo.

Art. 4. — Ogni Casa non potrà iscrivere più di cinque vetture.

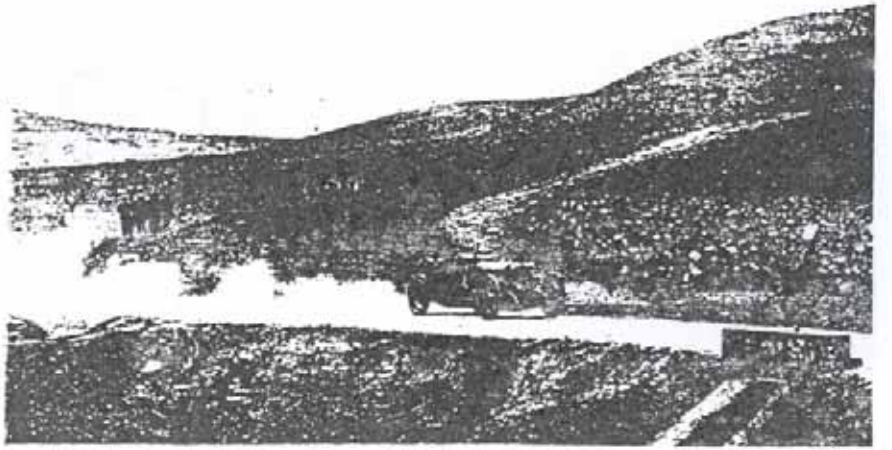
Art. 5. — Le iscrizioni a diritto semplice sono aperte fino a mezzanotte del 15 ottobre 1922; quelle a diritto doppio fino alla mezzanotte del 1° novembre 1922.

Sono ammesse le iscrizioni fatte per telegramma purchè confermate da lettera raccomandata avente la data d'impostazione uguale a quella del telegramma.

RAPIDITAS



Chassagne, su "Sunbeam", in partenza



Chassagne, su "Sunbeam", sul percorso

Coppa Florio

19 Novembre 1922

F. Minoia, su "O. M.", ai rifornimenti

Art. 6. — Per ogni iscrizione, e prima della chiusura di esse, i dati richiesti dovranno essere stesi sopra un modulo firmato dal titolare personalmente. In esso dovranno essere indicati: *a*) la corsa, l'alesaggio e la cilindrata del motore; *b*) il numero della licenza A. C. I. 1922 del conducente; *c*) il numero della licenza A. C. I. del 1922 del meccanico.

Art. 7. — È data facoltà alle case di designare in epoca posteriore all'iscrizione il conducente ed il meccanico ed i rispettivi supplenti di ciascun veicolo. Tale designazione, accompagnata dalle indicazioni delle rispettive licenze A. C. I. 1922, dovrà essere fatta entro il termine assegnato per la chiusura delle iscrizioni.

Art. 8. — L'ordine di partenza sarà stabilito in seguito a sorteggio.

Il tiraggio a sorte sarà fatto per marca nel modo seguente: tutti i nomi delle marche saranno scritti in altrettanti bollettini e imbussolati; il primo nome estratto sarà quello della marca che partirà prima; il secondo quello della marca che partirà seconda; e così di seguito, fino allo spoglio di tutti i bollettini.

Ogni marca indicherà l'ordine di partenza per i proprii corridori.

Art. 9. — L'ora di partenza della prima vettura sarà alle ore 7; la distanza di partenza fra una vettura e l'altra sarà stabilita secondo il numero dei partenti. Il tempo massimo nel quale gli arrivati saranno classificati è di nove ore.

Art. 10. — Le vetture potranno rifornirsi liberamente su tutto il circuito; però degli appositi " box " saranno messi a disposizione dei concorrenti alle tribune, e dovranno essere prenotati. Ogni Casa concorrente avrà diritto a due bracciali che permettono a due meccanici di stare al rifornimento sulla strada.

Art. 11. — I conducenti ed i meccanici delle vetture concorrenti potranno essere mutati durante la corsa, ma soltanto alla fine d'un giro, e rimpiazzati in presenza di un commissario, da conduttori e meccanici supplenti, preventivamente designati come tali ai commissari.

Conducenti e meccanici, anche se supplenti, dovranno essere muniti della relativa licenza A. C. I. 1912 di conducente o di meccanico.

La licenza di meccanico non conferisce la facoltà di condurre un veicolo in corsa (Art. 77 R. M. S. A. C. I. 1922).

Art. 12. — Le responsabilità penali, o di qualsiasi altra natura, per qualunque causa determinata dai concorrenti, resteranno a loro esclusivo carico (Art. 96 R. M. S. A. C. I. 1922).

Art. 13. — La Casa che avrà costruito la vettura vincente sarà detentrice della Coppa Florio, sino a quando questa sarà rimessa in competizione.

Una riduzione della Coppa stessa sarà offerta alla Casa costruttrice di detta vettura.

Al primo arrivato: medaglia oro grande;

al secondo, terzo, quarto e quinto: medaglia oro piccola;

a tutti gli arrivati in tempo massimo: medaglia argento grande;

al meccanico della vettura vincente: medaglia oro piccola;

a tutti i meccanici delle vetture arrivate in tempo massimo: medaglia argento piccola.

Art. 14. — Tutti i reclami, riguardanti l'andamento della corsa, dovranno essere presentati per iscritto ai commissari e accompagnati da un deposito di L. 200, che sarà rimborsato qualora il reclamo risultasse fondato.

Art. 15. — I reclami dovranno essere presentati entro 24 ore dalla fine della corsa.

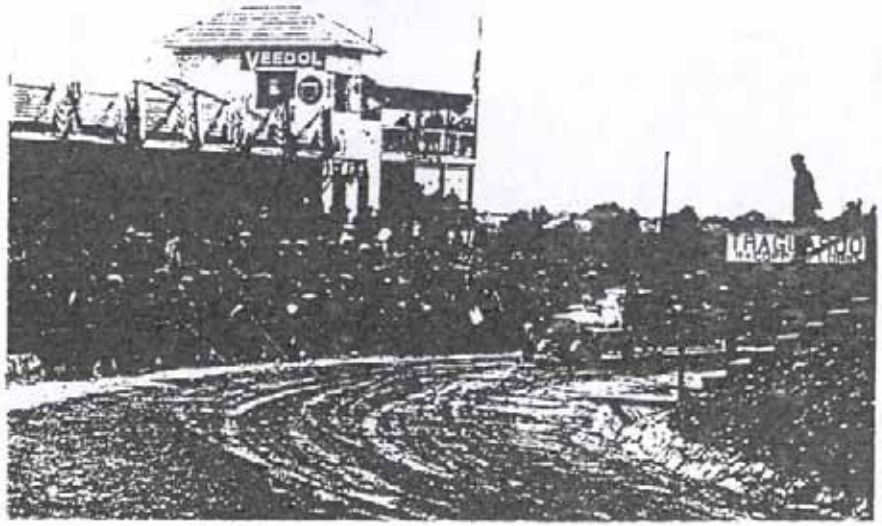
Art. 16. — Per i reclami vertenti l'interpretazione del Regolamento, gl'interessati potranno appellarsi, contro il responso dei commissari, alla Commissione Sportiva dell'Automobile Club d'Italia.

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

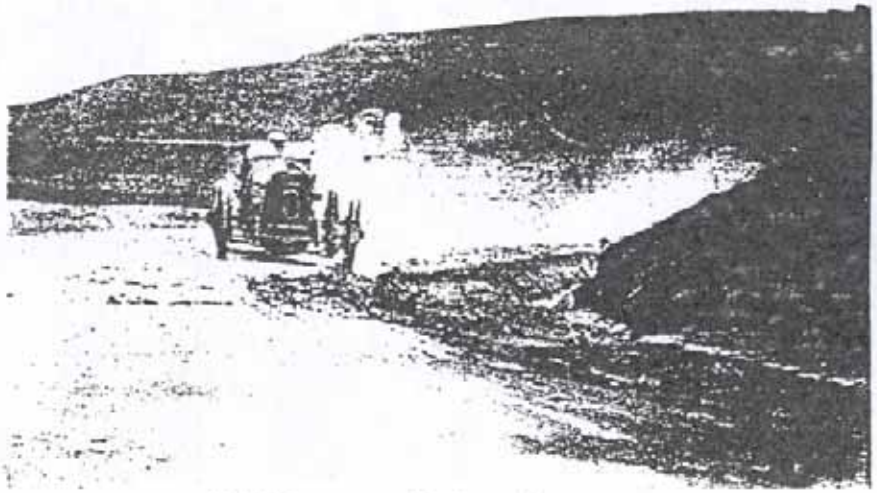
Art. 17. — I concorrenti, i loro incaricati e mandanti, s'impegnano formalmente, con l'atto stesso della loro iscrizione, di non ricorrere per le vertenze di cui sopra alla giurisdizione ordinaria.

Art. 18. — Per quanto non è contemplato nel presente Regolamento, vige il Regolamento delle Manifestazioni Sportive dell'Aut. Club d'Italia 1° gennaio 1922 che i concorrenti dichiarano di conoscere e di accettare.

RAPIDITAS
52



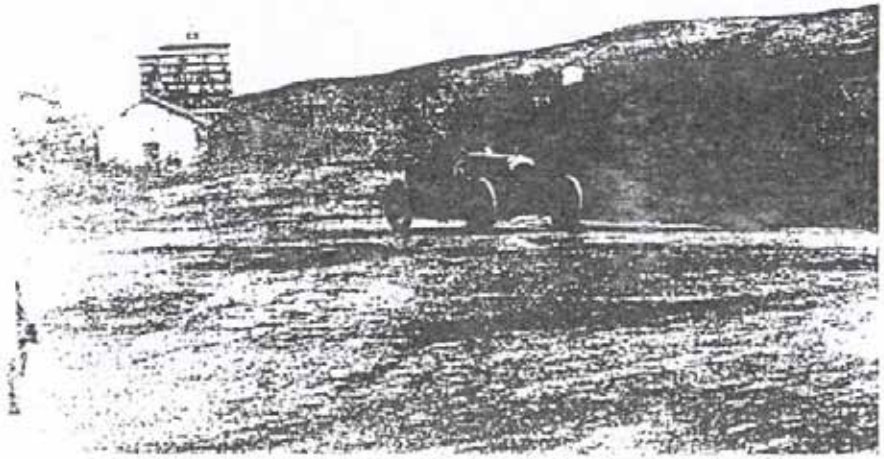
H. O. D. Seegrave, su "Sunbeam" – 2° classificato



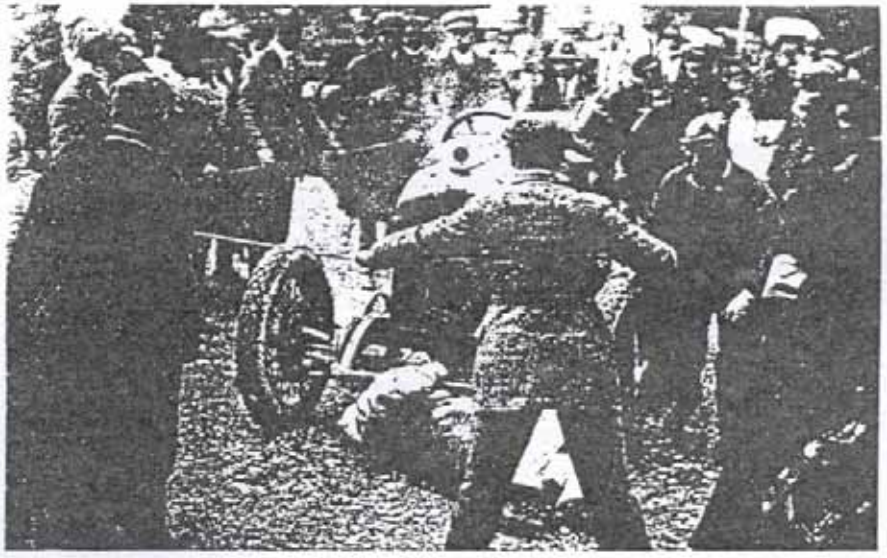
H. O. D. Seegrave, su "Sunbeam", in curva

Coppa Florio

19 Novembre 1922



L. Lopez, su "O. M.", termina il 1° giro

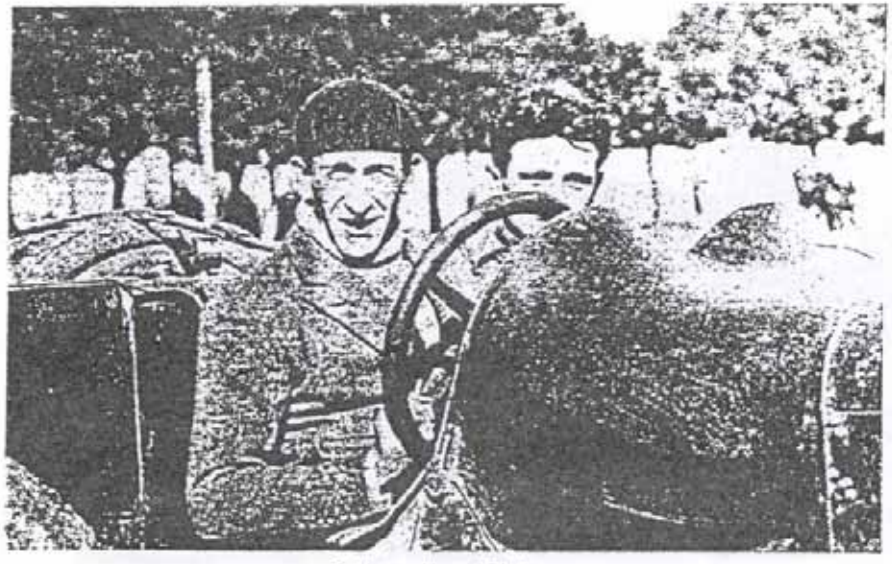


Becquet, su " Peugeot ", si rifornisce

Becquet, su " Peugeot ", — 3° classificato

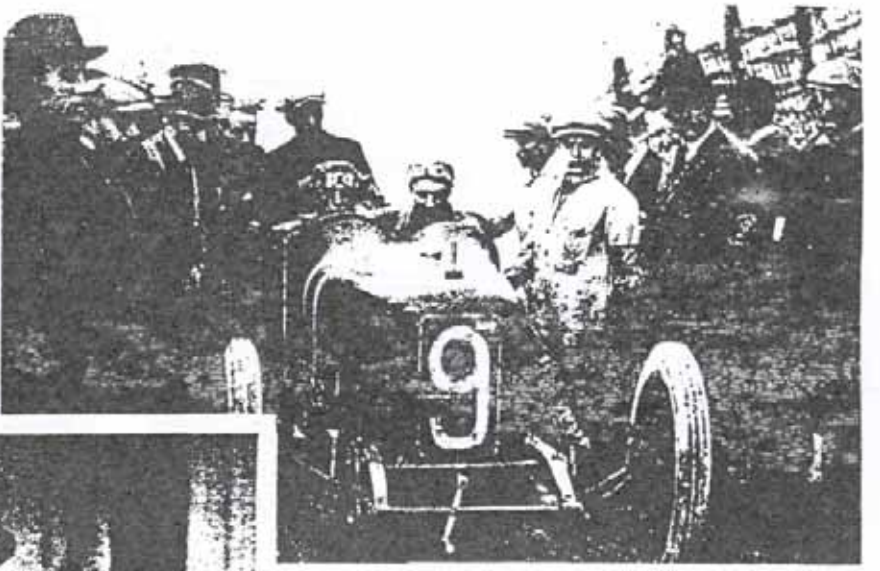
Coppa Florio

19 Novembre 1922



G. Heregalli, su " Diatto "

A. Maserati, su 'Diatto'.

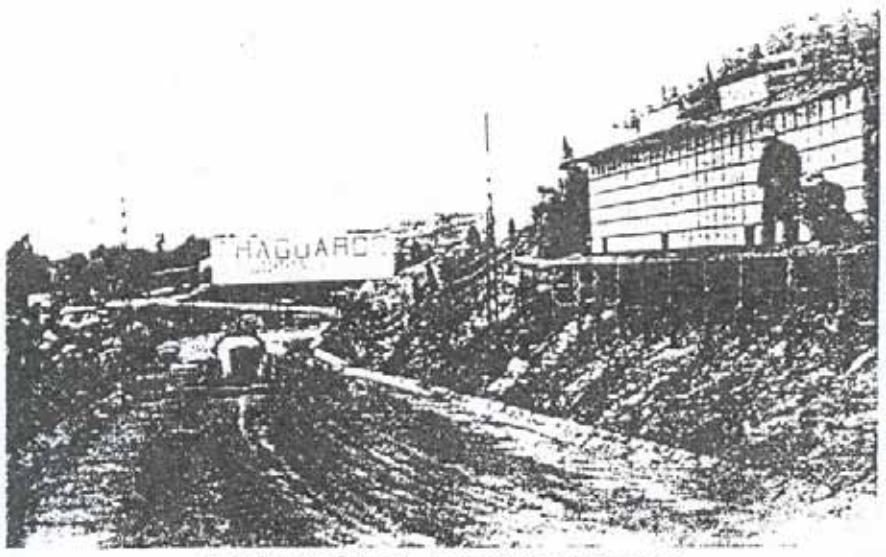


P. Arnone, su 'Diatto'.

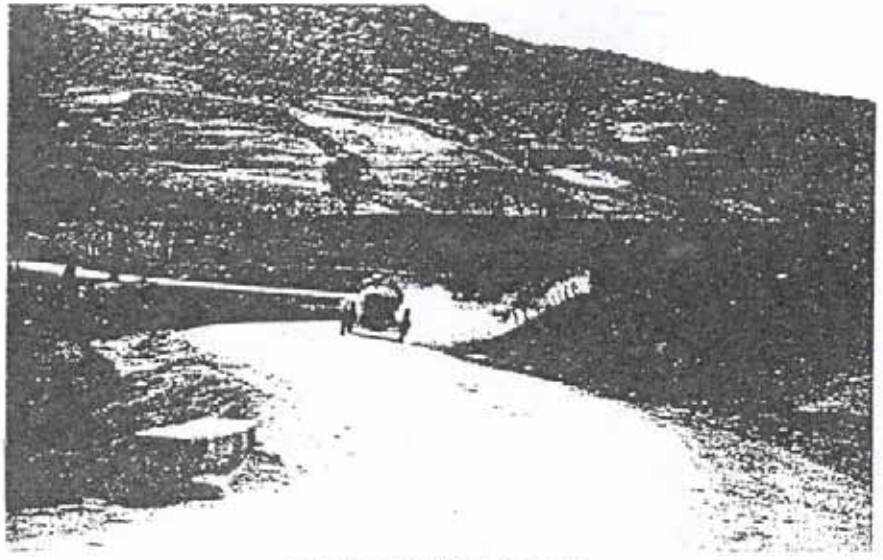
S. M. Costantino di Grecia alle Tribune

Coppa Florio

19 Novembre 1923



A. Boillot, su • Peugeot •, taglia vittorioso il traguardo



A. Boillot, su • Peugeot •, in curva

Coppa Florio

19 Novembre 1922

A. Boillot ed il suo meccanico Prevost sulla • Peugeot •, vincitrice della • Coppa Florio •

La corsa

L'ora è fresca e l'aer fosco quando domenica mattina 19 Novembre alle ore 6 del mattino, arrivo alle tribune di Cerda.

Se io ricordo il festoso e tiepido sole della *Targa* nello scorso aprile, e lo ricordo invero col più intenso rammarico, non mi pare neppur più di esser in Sicilia. Anzi in quest'ora anticipata, con l'umida e fredda nebbiola che mi penetra sotto i panni e accenna a trasformarsi in pioggia sarei per credere di non aver oltrepassato Monza o almeno i suoi dintorni, se il sentore del mare e la vista dei monti non mi persuadessero del contrario.

Cominciano ad arrivare autorità, spettatori, concorrenti in rigorosa *toilette* invernale. Il cav. Vincenzo Florio che vede tutto e pensa a tutto ha predisposto tutti i servizi e le comunicazioni nel modo più perfetto con la collaborazione preziosa dei suoi amici e cooperatori. Qui su questo circuito delle Madonie siamo nel suo reame, ove ogni cosa procede a meraviglia.

Alla vigilia della corsa si è discusso a perdifiato sui pronostici senza riuscire ad accordarsi definitivamente su nessun nome. Non mai i pareri furono più oscillanti, sebbene i concorrenti fossero così pochi. Stamane non si discute più, ma si aspetta più che mai ansiosamente di vedere che cosa salterà fuori dalla corsa. Le Case che corrono sono 4, i concorrenti sono 9. Ognuno può essere il vincitore e nessuno è escluso da una possibile vittoria, per il fatto semplicissimo ed inoppugnabile che tutte indistintamente le vetture partenti, piccole e grosse hanno un margine rilevante di velocità oltre la velocità-limite permessa dal circuito.

Ed ecco ciò che a giudizio mio, oltre all'internazionalità, costituisce il vivo interesse di questa corsa straordinariamente aperta in cui ogni concorrente può trasformarsi, aiutando la fortuna, nel vincitore. Ancora dopo il primo giro, tranne per colui che è irreparabilmente scomparso, la situazione non muta è sempre interessante, perchè la contesa rimane del tutto aperta.

Ma non anticipiamo gli avvenimenti.

La breve schiera dei concorrenti raggiunge il traguardo mezz'ora prima della partenza, e dopo una sosta ai posti di rifornimento si dispone in ordine dinanzi ai cronometristi. Apre la fila la *Sunbeam* di Chassagne che come quella di Seagrave è dipinta in grigio scuro anzichè nel verde prescritto. Turchine sono le *Peugeot* di Bequet e Boillot e rosse le *Diatto* e le *OM* italiane. Tutti vestono impermeabili; Meregalli porta la maglia azzurra e Seagrave la combinazione turchina.

Qualche goccia di pioggia cade alla partenza di Chassagne su *Sunbeam* che prende il via alle ore 7.30'. Le partenze si susseguono così: Minoja su *OM* ore 7.35'; Bequet su *Peugeot* 7.40'; Meregalli su *Diatto* 7.45'; Seagrave su *Sunbeam* 7.50'; Lopez su *OM* 7.55'; Boillot su *Peugeot* 8; Maserati su *Diatto* 8.5; Arnone su *Diatto* 8.10. La partenza essendo in salita non consente eccessivi scatti, però i concorrenti riappaiono in buona velocità costeggiando la collina fiuchè scompaiono inseguiti da una lunga scia polverosa che il vento tosto disperde. Questo primo tratto misurante 2500 metri, è percorso da Meregalli in 2' 9", da Seagrave in 2' 11", da Boillot in 2' 12", Minoja, Maserati ed Arnone impiegano tutti 2' 13", Chassagne 2' 15", Bequet 2' 25" e Lopez 3' 25" perchè fermatosi qualche istante dopo la partenza.

L'attesa non è lunga perchè le prime segnalazioni dei passuggi dei concorrenti affluiscono, ma ohimè! proprio tra le prime una se ne riceve che diffonde un'ansia dolorosa sulla corsa e in noi. È la notizia del grave accidente sopravvenuto a Meregalli a non più di 16 chilometri dalla partenza. In un *virage* preso sbagliato o troppo forte, il corridore milanese non ha più potuto tenere la vettura sulla strada. La vettura si rovesciò, corridore e meccanico vi rimasero sotto, l'uno Meregalli con frattura al braccio ed altre lievi ferite, l'altro il giovane meccanico torinese Giuseppe Giacchino colpito gravemente al capo. Un'ulteriore notizia annuncia che è spirato.

La corsa prosegue, ma vi è qualche cosa di cambiato, almeno per noi. Non è più la stessa, un incanto si è rotto, per noi la vittoria si è dileguata. Lo spirito insegue non più la corsa dei vivi ma di colui che disperato si avvia fra le ombre. A lui caduto da valoroso il compianto e il ricordo.

La gara per un momento quasi sospesa, prosegue. A Polizzi che dista dal traguardo 57 chilometri, le posizioni si delineano, perchè Boillot compie il tratto in un'ora precisa, mentre Chassagne, Minoja e Lopez, impiegano ore 1 0' 2", Maserati 1 0' 3", Arnone 1 0' 4", Bequet 1 0' 5", Seagrave 1 0' 9". Quando si avvicina l'ora del primo passaggio, annunziato da un colpo di mortaretto, si vede tosto che il *record* del giro non è battuto. Chassagne, Minoja, Bequet, passano conservando la posizione di partenza. Seagrave, 300 metri prima del traguardo, anzichè risalire verso il circuito, compie il tratto sul rettilineo divergente, cosicchè Lopez lo sorpassa mentre 400 metri lontano, Boillot insegue. Lopez si ferma al rifornimento e si ritira. Maserati rallenta ma riprende la corsa; Arnone impressionato per l'incidente del compagno di squadra, rinunzia alla gara. I tempi del primo giro sono i seguenti: Boillot ore 1 43' 09", Chassagne 1 44' 93", Bequet 1 45' 42" $^3/_5$, Minoja 1 46' 48", Lopez 1 47' 37", Maserati 1 48' 18" $^1/_5$. Seagrave 1 52' 32" $^4/_5$, e Arnone 1 57' 53" $^4/_5$.

Durante il secondo giro, l'interesse della gara non langue. Si apprende che Chassagne, dopo aver ricuperato assai sul tratto in salita, passa da Polizzi, con un vantaggio di un minuto nel confronto di Boillot. Però Boillot approfittando di un breve arresto del guidatore della *Sunbeam* ed accelerando la sua rincorsa ricupera il perduto subito, e poscia riacquista un tempo prezioso. Minoia che si trovava in quarta posizione fino al secondo passaggio di Polizzi, si arresta poco dopo per un incidente che gli interrompe la bella corsa che stava compiendo e finisce il giro lentamente. Appena passato il traguardo, Bequet e Seagrave, si arrestano al rifornimento, il primo per riparare un guasto, ed il secondo per noie alle candele. La classifica dopo il secondo giro (Km. 216) è questa: Boillot ore 3 26' 33" $^3/_5$, Chassagne 3 32' 12" $^1/_5$, Maserati 3 34' 40", Bequet 3 54' 43", Seagrave 3 58' 53" $^2/_5$, Minoia 4 22' 36", Minoia non inizia il terzo giro, Boillot, con una magnifica regolarità. che presso i competenti gli assicura la vittoria, compie il secondo giro in ore 1 43' 23" $^3/_5$, con soli 14 secondi di differenza sul tempo del primo giro, ma si nota che Maserati migliora il suo tempo.

Mentre si svolge il terzo giro ed i cinque concorrenti superstiti si inseguono, giungono da Palermo gli ex-reali di Grecia. Chassagne, fermatosi appena appena oltre Cerda, è superato da Boillot che in tal modo, oltre ad essere il primo in classifica, diventa *leader* assoluto. Chassagne perde il secondo posto che è preso da Maserati, il quale a sua volta si arresta per sette minuti tra Caltavuturo e Polizzi. Ripartito e coperti pochi chilometri, si arresta nuovamente a Collesano. Tutte le macchine sono così fuori combattimento, restando in gara le due *Peugeot* e le due *Sunbeam*. L'infausto presagio si è verificato. Mentre Boillot ha un vantaggio enorme sugli avversari, Seagrave minaccia la posizione di Bequet che prese il secondo posto dopo l'incidente di Maserati e Chassagne. La classifica dopo il terzo giro è la seguente: Boillot ore 5 12' 25", Bequet 6 02' 26", Seagrave 6 04' 42" $^3/_5$, Chassagne ore 6 32' 3". Maserati giunge in ore 6 28' 37", ma per quanto abbia un tempo migliore di quello di Chassagne, rinuncia a continuare, narrando che, rimasto senza lubrificante dovette acquistare dell'olio d'oliva per proseguire. Boillot compie il quarto giro in ore 1 57', mentre Seagrave, accelerando assai, toglie subito dopo il traguardo del terzo giro il secondo posto a Bequet. Durante questo giro la pioggia disturba i superstiti, per cui si spiega la minore velocità in confronto ai primi giri.

La corsa è terminata e la classifica finale è la seguente:

1. Boillot su *Peugeot* magnete *Bosch* e pneumatici *Goodyear* che compie i 432 km. del percorso in 7 ore 9' 7" e $^4/_5$ alla media di km. 60.403 all'ora.
2. Seagrave su *Sunbeam* in 8 ore 15' e 7" alla media di km. 52.351.
3. Bequet su *Peugeot* in 8 ore 17' e 2" alla media di km. 52.149.

da " MOTORI AERO CICLI E SPORTS "

RAPIDITAS

M. le Chev. Vinc. Florio.

20/11/922

Je considère comme un devoir très-agréable à remplir de vous exprimer, après ma victoire dans la 6e Coppa Floris, toute la gratitude de l'équipe française Peugeot pour la courtoisie et la cordialité de votre accueil.

Egalement j'ai été très touché par la sportivité des nombreux spectateurs qui se pressaient aux tribunes et par la belle attitude des populations siciliennes. C'est une très grande joie pour un coureur que de disputer une épreuve comme la vôtre dans un cadre aussi magnifiquement beau, et qui fait que le circuit sicilien s'encore tout à fait typique, le seul de son genre qui soit au monde.

Et je considère que pour le constructeur d'automobiles comme pour l'acheteur, aucune épreuve n'est aussi probante que la vôtre. Toute la voiture est sévèrement mise à l'épreuve, moteur, boîte de vitesses, direction, suspension et freins.

Je vous prie d'exprimer toute ma reconnaissance à vos chevaleresques compatriotes et je vous assure, mon cher chevalier, de mes sentiments très-dévoués,

André Boillot

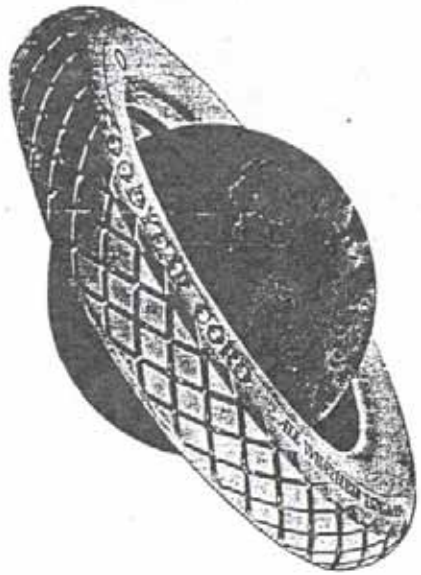
La pagina d'oro dei Pneumatici

GOODYEAR

Agenzia Generale Italiana: ORLANDI - LANDUCCI & LUPORI - Lucca

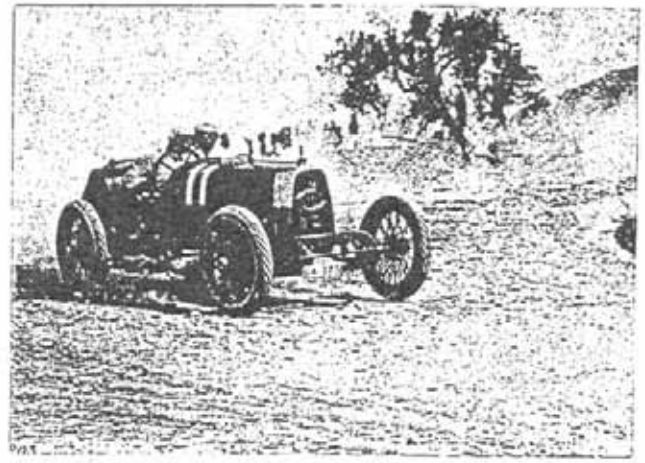
COPPA FLORIO 1922 - Km. 432

1° Boillot Andrée su Peugeot



COPPA NISSENA 1923 - Km. 250

1° Duca Curatolo Salv. su Ceirano



IN HOC SIGNO VINCES

GOODYEAR

RAPIDITAS

COMPAGNIE DES GRANDS HÔTELS EN SICILE

PALERMO - **Grand Hôtel des Palmes** 1.er Ordre

L'Hôtel le plus important en Ville - Appartements avec salle de bain Chauffage Central - Ascenseur

Hôtel Pension "Panormus„

Maison de 1.er Ordre de Famille - Prix Moderès - Comfort Moderne Chauffage Central - Ascenseur.

TAORMINA - **San Domenico Palace Hôtel**

Maison de Luxe - Grand Parc et Jardins sur la meret la vallèe de l'Etna Chauffage Central - Appartements avec bain et toilette - Lawn Tennis

ACIREALE - **Grand Hôtel**

(pres de Catane)

Centre d'excursions sur l'Etna - Position magnifique - Parcs et Jardins Lawn Tennis - Chauffage - Comfort moderne.

M. V. Marcucci Piaggiarin & C.
Directeurs

RAPIDITAS