



TARGAPEDIA

Libera enciclopedia multimediale della Targa Florio

collezione
SALVATORE REQUIREZ



VOL. III



RA PIDITAS

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





Corsa delle Vetturette

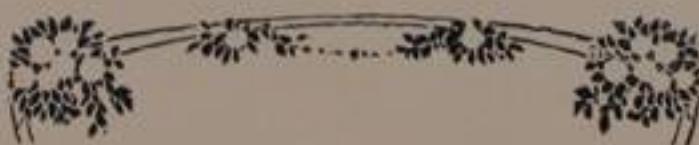
29 Aprile 1909

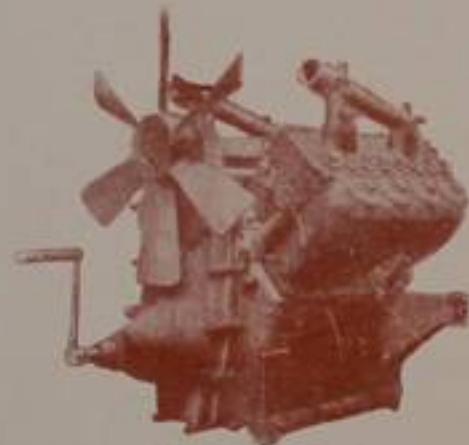
Tempo bello alla partenza, però sulle Madonie nebbia e pioggia; i corridori inzuppati d'acqua e coperti di fango non si perdettero d'animo. Giuppone e Boillot montati su vetture Peugeot sentivano di potere sfidare gli avversari più temibili e di aver presto ragione dell'altra Peugeot montata da Goux e delle tre De Dion guidate da Ravetto, da Craviolo e dal tenace Olsen che cercavano contrastarne la vittoria. Dilatati 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 discarico: 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 conducenti avessero tenuto conto del necessario maggior consumo di benzina e quindi della elementare prudenza di ritornarsi alla fine del primo giro. Questa trascuratezza 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^o giro, sola a piedi di corsa per 5 km. sino al posto di rifornimento, si carica una latta sulle spalle e trovata per caso una bicicletta ritorna alla sua macchina. Olsen 3^o arrivato protestò per questa irregolarità onde fu classificato 2^o e Giuppone 3^o. 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^o giro che ottenebrarono 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.





MOTORI 8 CILINDRI 24 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



SOUX, 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.	CORRIDORI	Ora di partenza	Giri	Cattavetturo	Castellana	Petrilia	Geraci	Isnello	Traguardo	Tempo totale	Miglior tempo per giro	Ordinamento
1	Olsen (De Dion)	9. 30'	I	10. 21' 31' 31'	10. 53' 32' 1. 23'	11. 14' 21' 1. 44'		12. 28'	13. 14' 33" 1/2 49" 3. 44' 58" 1/2		3. 44' 55" 1/2	3
			II	14. 10' 36' 4. 40'	14. 52' 42' 1. 8' 5. 22'	15. 12' 20' 1. 58' 5. 42'	15. 34' 22' 2. 20' 0. 4'		17. 17' 55" 1/2 4. 2' 56" 1/2 7. 47' 55" 1/2	7. 47' 55"		
2	Goux (Peugeot)	9. 40'	I	10. 26' 40'	10. 56' 50' 1. 16'	11. 16' 20' 1. 36'	11. 40' 24'	12. 29'	13. 5' 3" 1/2 45" 3. 25' 3" 1/2		3. 22' 59" 1/2	1
			II	13. 51' 46' 4. 11'	14. 20' 29' 1. 15' 4. 40'	14. 36' 16' 1. 31' 4. 26'	15. 24' 24' 1. 58' 5. 20'		16. 26' 3" 1/2 3. 22' 39" 1/2 6. 48' 3" 1/2	6. 48' 3"		
3	Ravetto (De Dion)	9. 50'	I	11. 10' 1. 20'	12. 40' 1. 30' 2. 30'	12. 52' 42' 3. 2"	13. 30' 38' 3. 40'		15. 6'		5. 16'	
			II						5. 16'			
4	Boillot (Peugeot)	10. —	I	10. 51' 51'	11. 13' 22' 1. 13'	11. 30' 17' 1. 30'	11. 50' 15' 1. 45'	12. 44' 59' 2. 44'	13. 27' 46" 1/2 43" 3. 27' 46" 1/2		3. 27' 46" 1/2	
			II	14. 10' 43' 4. 10'	14. 25' 25' 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'	13. 12' 34" 1/2 44" 3. 2' 34" 1/2		3. 2' 34" 1/2	2
			II	13. 54' 42' 3. 44'	14. 25' 31' 1. 13' 4. 15'	14. 38' 18' 1. 6' 4. 28'	15. 27' 27' 1. 53' 4. 55'		17. 2' 32" 1/2 3. 49' 57" 1/2 6. 32' 32" 1/2	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" 1/2 54" 3. 31' 47" 1/2		3. 31' 47" 1/2	

Il Chronometrista: LUCIO TASCIA



TARGA FLORIO



2 Maggio 1909

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 ugoagliaza.

Si presentarono alla partenza:

1. Ciuppa	in 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. Giacchia	-	De Dion
10. Scaletta	-	Berliet
11. Baldoni	-	De Dion

La *Targa* fu disputata in un solo giro, con partenza ed arrivo alla stazione di Cerdà, 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 2'37".3", senza nessun incidente. Per un debuttante, una simile *performance* dinota 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 trattenuo 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 metteva 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.

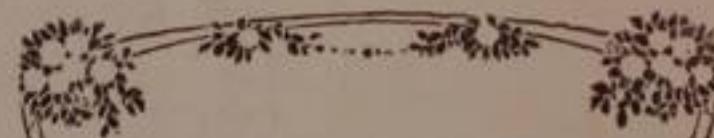
L'organizzazione del Circuito fu perfetta. Il Comitato Panormitan ci ha, del resto, abituati a questi miracoli; e se quest'anno non è stato dei migliori per lo sport automobilestico, si deve esclusivamente alla tragica sventura di Messina, che vela ancora di tristezza qualunque sorriso della incantevole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

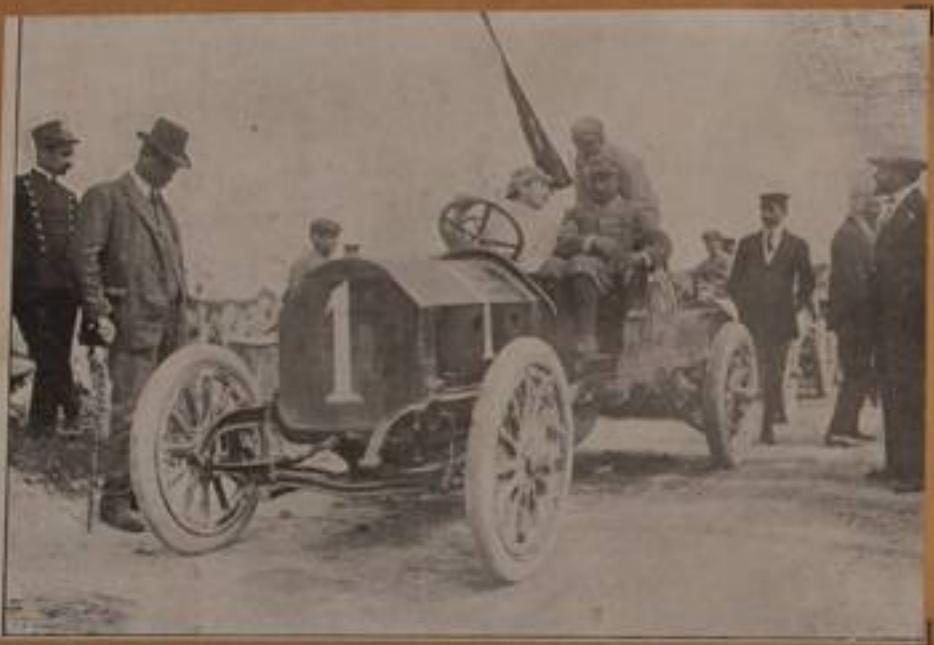




L'arrivo del vincitore



Ciuppa (vincitore) prima della partenza



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



FLORIO, su "Fiat., (2° arrivato)



FLORIO, su Fiat., (2° arrivato) in corso



FLORIO, su "Fiat., (2° arrivato) in corso



AIROLDI, su "Lancia," — 3^o arrivato



AIROLDI, su "Lancia," in virage



AIROLDI, su "Lancia," all'arrivo



AIROLDI, su "Lancia," in corsa



Olsen, su "De Dion," — 7^a arrivato



Olsen, su "De Dion," in corsa



De Seta, su "Itala," — 5^a arrivato



De Seta, su "Itala," in corsa



STABILE, su "De Dion," — 6° arrivato



BALDONI, su "De Dion," ritiratosi



RIBOLLA, su "Berliet," — 4° arrivato



RIBOLLA, su "Berliet," in corso



GIRCONIA, 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	Caltavuturo	Petralia	Geraci	Innello	Traguardo	Tempo impiegato	Classifica
1	Florio	Fiat	9. 40'	10. 14' 34'	10. 53' 39' 1. 13'		11. 47' 2. 2'	12. 24' 19" 42'	2. 44' 19" 13'	2-
2	Airoldi	Lancia	9. 50'	10. 27' 37'	11. 7' 40' 1. 17'	11. 19' 12' 1. 29'	12 2. 10'	12. 45' 25" 45'	2. 55' 25"	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" 30'	2. 43' 19" 13'	1-
4	Ribolla	Berliet	10. 10'	10. 58' 48'	11. 45' 47' 1. 35'	11. 57' 12' 1. 47'		13. 47' 57" 13'	3. 37' 57" 13'	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" 44'	3. 21' 56"	5-
14	Cortese	Spa	10. 30'	11. 8' 38'		12. 5' 1. 35'		13. 50' 40" 3. 20' 40"	3. 20' 40" 13'	4-
16	Scaletta	Berliet	10. 40'	11. 27' 47'	12. 20' 33' 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"	3. 31' 32"	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" 54'	3. 34' 55" 13'	7-
20	Giaconia	De Dion	11. 20'	12. 16' 56'	13. 13' 57' 1. 53'	13. 35' 20' 2. 13'		15. 18' 46" 3. 58' 46"	3. 58' 46" 13'	9-

Il Cronometrista: CUSIO TASCA



Stampato nelle Officine Ti-
po-Litografiche dell'Anoni-
ma RifiSSIONI già Montor-
fano Valcarenghi, 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 era 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.



Agenti Generali per l'Italia:

SOC. AN. FABBRE & GAGLIARDI

MILANO, Piazza Macello, 23

"ITALA,, Fabbrica di Automobili

Società Anonima - TORINO

MERCEDES

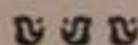
Daimler
Motoren
Gesellschaft



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 né 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 capovolse lasciando miracolosamente illeso il conducente.

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

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 ^o giro km. 20	Passaggio al 40 ^o giro km. 40	Passaggio al 60 ^o giro km. 60	Passaggio al 80 ^o giro km. 80	Passaggio al 100 ^o giro km. 100	Passaggio al 120 ^o giro km. 120	Passaggio al 140 ^o giro km. 140	TOTALE tempo impiegato	CLASSIF.	OSSERVAZIONI
Florio	4. 9'	4. 38' 25" 1/2	5. 12' 48" 1/2	5. 29' 02"	5. 51' 55" 1/2	6. 48' 58"	7. 19' 14" 1/2	7. 10' 14" 1/2	1. 10' 14" 1/2	1	Al 60 ^o giro ha una panne di 36'
De Seta	4. 9'	4. 49' 34" 1/2	5. 18' 20" 1/2	5. 35' 12"	5. 51' 51"	7. 19'	7. 18' 59" 1/2	7. 50' 38" 1/2	1. 50' 38" 1/2	II	Nei primi 20 giri ha due pannedi che ripara in 9', al 61 ^o giro una panne di 147, al 73 ^o giro una di 5'
Olsen	4. 9'	4. 49' 26" 1/2	5. 14' 43" 1/2	5. 32' 34" 1/2	5. 48' 23" 1/2	6. 49' 8"	7. 19' 14" 1/2	7. 10' 14" 1/2	1. 10' 14" 1/2		Al 60 ^o giro ha una panne di 36', al 91 ^o giro ha una panne che non può riparare e si ritira

Palermo 1 Luglio 1909

Il Cronometrista: M. VANNUCI