VOL. IV

RAPIDITAS

RIVISTA ILLUSTRATA DELLE RIUNIONI SPORTIVE

INDETTE DALL' AUTOMOBILE CLUB DI SICILIA DAL 1914 AL 1922

RAPIDITAS

1914

1922

Fugge la strada e il mio pensier si perde
nell'estasi del sogno e par che voli
fra il ciel turchino e la campagna verde

" STECCHETTI "

SOMMARIO

CONSIGLIO DIRETTIVO DELL' AUTOMOBILE CLUB DI SICILIA ... ...

RAPIDITAS E L' AUTOMOBILE CLUB DI SICILIA ... ...

ELENCO ALFABETICO DEI CORRIDORI PER LA TARGA FLORIO 1906-1922 ...

TEMPO IMPIEGATO NELLE XIII CORSE PER LA TARGA FLORIO 1906-1922 ...

CENNI STORICI SULLE PRECEDENTI XII TARGHE... ... ...

IX^a TARGA FLORIO DEL 1914 ... ...

STORIA DELLA COPPA FLORIO ... ...

COPPA FLORIO DEL 1914... ... ...

CIRCUITO IDROVOLANTI DEL 1919 ... ...

X^a TARGA FLORIO DEL 1919... ... ...

LE TRIBUNE ... ...

I^a GARA CICLI NAUTICI DEL 1920 ... ...

XI^a TARGA FLORIO DEL 1920 ... ...

I^a TARGA FLORIO MOTOCICLISTICA DEL 1920... ... ...

I° CONCORSO TURISTICO DI REGOLARITÀ DEL 1921.. ... ...

XII^a TARGA FLORIO DEL 1921 ... ...

CAMPIONATO DI NUOTO DEL 1921 ... ...

II^a GARA DI CICLI NAUTICI DEL 1921 ...

II^a TARGA FLORIO MOTOCICLISTICA ..

II° CONCORSO TURISTICO DI REGOLARITÀ

XIII^a TARGA FLORIO DEL 1922 ... ...

GARE DI TIRO AL PICCIONE 1921 E 1922

AUTOMOBILE CLUB DI SICILIA

FONDATO IL 20 DICEMBRE 1913

Soci Onorari

S. A. R. IL DUCA DELLE PUGLIE ❖ S. A. R. IL DUCA DEGLI ABRUZZI

S. A. R. IL PRINCIPE DI UDINE

S. A. I. IL GRAN DUCA DIMITRI DI RUSSIA

CONTE GIULIO MASETTI

PRESIDENTE

VINCENZO FLORIO

VICE PRESIDENTE

PRINCIPE DI PETRULLA

SEGRETARIO GENERALE

BARONE ANTONIO DI RAMIONE

CONSIGLIERE TESORIERE

CAV. SALVATORE BUONOCORE

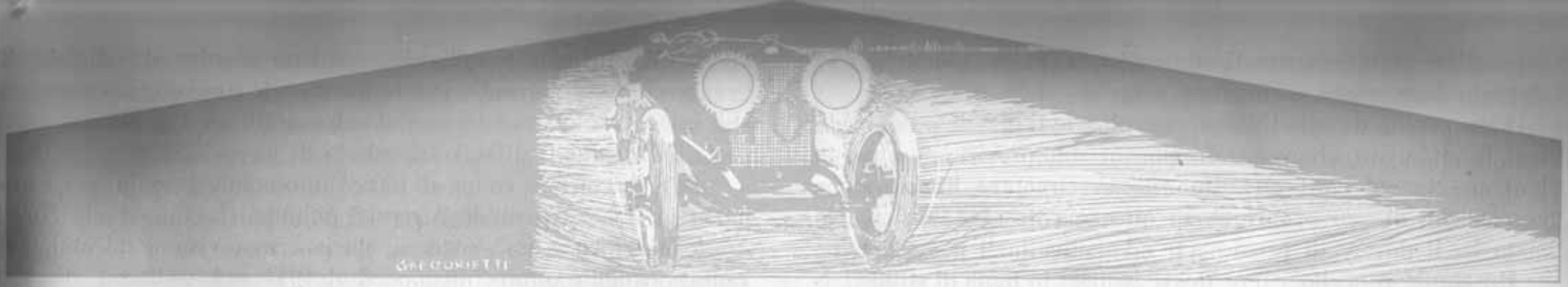
CONSIGLIERI

AIROLDI CONTE GUIDO .. ..
CIUPPA BARONE FRANCESCO .. ..
DI GEBBIAROSSA BARONE GIUSEPPE ..
DELLA SCALETTA MARCHESE PAOLO
DI LOMONACO BARONE GIUSEPPE ..
DI BAUCINA CAV. RODRIGO .. .. ..
PENSABENE MARCHESE GIUSEPPE ..
TASCA CAV. LUCIO .. ..
TASCA CAV. PAOLO .. ..
VANNUCCI BARONE GIROLAMO .. ..

SOCIETÀ ANONIMA LUBRIFICANTI

ERNESTO REINACH

MILANO



RAPIDITAS E L'AUTOMOBILE CLUB DI SICILIA

RAPIDITAS fermata dalla grande guerra nella sua opera di propaganda internazionale, illustrante geniali e interessanti manifestazioni sportive e tra esse principalissimo l' avvenimento grandioso della **Targa Florio**, che creò e diffuse, nell'industria automobilistica, gare di fabbriche e competizioni ardite di guidatori, riappare oggi nella sua elegante edizione per tramandare i prodigi della tecnica ed il valore degli uomini che nella nostra Isola hanno dato affermazioni di progressi e di valore durante il periodo dal 1914 al 1922.

Gloria all'Automobile Club di Sicilia, che segue la via luminosa delle grandi iniziative sportive, che a nuovi cimenti, a nuove conquiste chiama industrie nazionali ed estere, attorno a cui si è andata formando una forte coscienza per una maggiore operosità umana, perchè il ritmo della vita si rendesse più celere a mezzo dell'automobilismo, dell'aviazione e del ciclismo, onde avvicinare sempre più i rapporti tra uomini e cose.

L'A. C. di Sicilia, fondato nel 1913, raccolse da Vincenzo Florio tutto il retaggio delle sue ardimentose e gloriose iniziative e sotto la di lui guida, sapiente e tenace, continua le tradizioni personali di quest'Uomo, che creò e difese in Sicilia le sorti dell'automobilismo e dello Sport con fede di apostolo e con spirito innovatore e moderno.

L' A. C. di Sicilia continua, sotto la presidenza di Vincenzo Florio, a mantenere alto il prestigio internazionale dei suoi grandi trofei — la *Coppa* e la *Targa Florio* — ed a nuovi orizzonti, sulle vie della terra, del mare e del cielo, chiama a raccolta professionisti ed amatori per nuovi tornei, per nuove glorie.

Ed è impressionante il ricordare come pensieri ed azioni abbiano profeti ed esecutori nell' Isola nostra; pensieri ed azioni, che affermano lo spirito e la genialità della gente di Sicilia.

Francesco Crispi, il grande siciliano, che ebbe concezioni sull'avvenire della nostra Italia, fin dal 1884, in Parlamento, discutendosi l'esercizio ferroviario, guardando molto lontano sugli importanti, problemi che avrebbero dovuto interessare il nostro Paese, espresse il seguente concetto:

" Io vedo, in questo sviluppo di mezzi di trasporto, il dive-
" nire della floridezza economica di Italia; io penso che è dovere
" dello Stato di costruire e completare la rete stradale, che deve

STEYR

LA VITTORIA RIPORTATA NELLA

XIII^a TARGA FLORIO

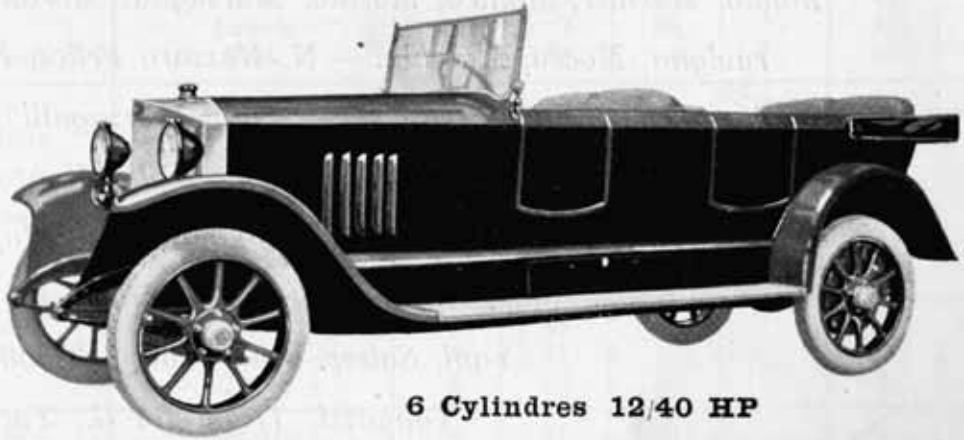
DIMOSTRA LE SUE QUALITÀ

ECCEZIONALI

ÖSTERREICHISCHE

WAFFENFABRIKS - GESELLSCHAFT

STEYR ✣ WIEN



6 Cylindres 12/40 HP

Concessionari esclusivi per l'Italia e Colonie: AGENZIA GENERALE ITALIANA "REPARTO AUTOMOBILI,,

MILANO, VIA CARLO CATTANEO, 1 — TELEFONO 11-900

Elenco alfabetico dei Corridori

che han preso parte alla "Targa Florio,, dal 1906 al 1922

A - *Airoldi, Arnone, Angelini, Ascari, Albanese.* — B - *Bablot, Buzio, Baldoni, Boilot Giorgio, Boilot Andrè, Berra, Beria d'Argentina, Barraja, Bordino, Buzzetti, Bergese, Brilli Peri.* — C - *Cagno, Ceirano, Caspar, Conti, Cariolato, Colinet, Cappuggi, Ciuppa, Cortese, Craviolo, Campari, Costantino, Colombo, Craverò, Carreca, Chiesa, Comella, Caruso, Cercignani, Cattaneo.* — D - *De Caters, Duray, Dureste, Di Boiano, Da Zara, De Martino, Douet, De Seta, De Prosperis, De Ponte, De Moraes, De Matteo, De Romase, Diana, D'Avanzo, Di Paola.* — E - *Erle.* — F - *Furnier Faure, Fabry, Florio, Franchini, Ferrario Fracassi, Ferrari, Fracassi E., Foresti, Febo.* — G - *Graziani, Garcet, Gastè, Gallina, Gremo, Gaudermann, Gabriele, Giaconia, Giuppone, Goux, Gloria, Gallanzi, Ghia, Gamboni, Giordano, Garetto, Gismondi, Gasparin, Giaccone.* — H - *Hieronymus, Hanriot, Hemery.* — I - *Inglese.* — K - *Kolowrat, Külm.* — L - *Lancia, Le Blon, Le Tellier, Lopez, Landi, Lombardo, Losa, Lo Faso, Lampiani, Lautenschlager.* — M - *Maggioni, Minoia Ferdinando, Marnier, Mollica, Masino, Marsaglia, Morano, Moriondo, Masetti C., Masetti G., Meregalli G., Maravigna, Mocca, Massola.* — N - *Nazzaro Felice, Negro, Napoli, Negri, Ninive, Nazzaro B., Neubauer.* — O - *Opel Fritz, Olsen.* — P - *Pope, Pizzagalli, Porporato, Primavesi, Piro, Peyron, G. Pellegrino, Pocher.* — R - *Rigal, Raggio, Ribolla, Ronzoni, Reville, Restelli, Romieux, Rutzel, Rebuffo.* — S - *Salvioni, Sorel, Spamann, Scaletta, Stabile, Soldatenkoff, Sandonnino, Sivocci, Snipe, Scales, Sordi, Sabatini, Sofia, Sailer, School, Scaeef, Saccomani, Silvani, Salzer.* — T - *Trucco, Tolotti, Tamagni, Thomas, Trombetta C., Tangazzi, Trombetta G., Turner, Tarabusi, Tasca, Tagliavia, Tuccimei.* — U - *Ubel.* — V - *Venezia, Vannucci, Vigo, Veronesi.* — Z - *Zeuli, Zavagno.* — W - *Wagner, Weillschott, Wild, Werner.* — Y - *Yson.*

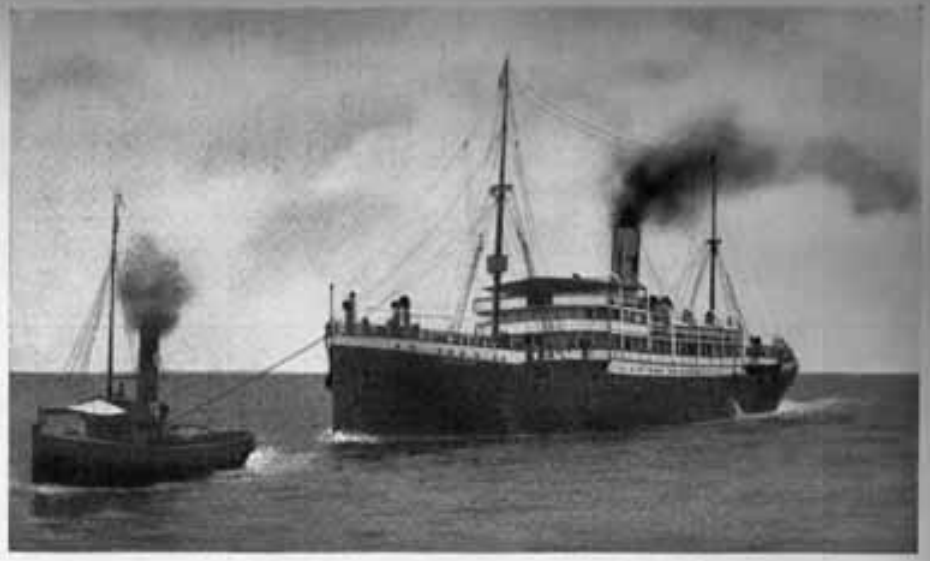
Tempo impiegato dai vincitori delle tredici corse automobilistiche per la "TARGA FLORIO" 1906-1922

ANNO	PERCORSO	Classifica	GUIDATORE	VETTURA	TEMPO IMPIEGATO				Media oraria	
					O.	M.	S.	Q.	Km.	M.
1906	Circuito delle Madonie	1°	Alessandro Cagno	Itala	9	32	22		46	800
	Km. 446,469	2°	Ettore Graziani	Itala	10	5	32	1/5	44	274
6 Maggio	3 Giri	3°	L. Bablot	Berliet	10	20	5	1/5	43	206
1907	Circuito delle Madonie	1°	Felice Nazzaro	Fiat	8	17	36	2/5	54	086
	Km. 446,469	2°	Vincenzo Lancia	Fiat	8	29	29	2/5	52	620
21 Aprile	3 Giri	3°	Fabry	Itala	8	32	47	3/5	49	320
1908	Circuito delle Madonie	1°	Trucco	Isotta Fraschini	7	49	26	3/5	59	940
	Km. 446,469	2°	Vincenzo Lancia	Fiat	8	2	41	2/5	55	560
18 Maggio	3 Giri	3°	Matteo Ceirano	Spa	8	9	13	1/5	54	780
1909	Circuito delle Madonie	1°	B.ne Francesco Ciuppa	Spa	2	43	19	1/5	54	780
	Km. 148,823	2°	Cav. Vincenzo Florio	Fiat	2	44	19	1/5	54	420
2 Maggio	1 Giro	3°	Cav. Guido Airoldi	Lancia	2	55	25		51	024
1910	Circuito delle Madonie	1°	Cariolato	Franco	6	20	47	2/5	46	980
	Km. 297,646									
16 Maggio	2 Giri	2°	De Prosperis	Sigma	8	2	39	4/5	40	050
1911	Circuito delle Madonie	1°	Ernesto Ceirano	Scat	9	32	22	2/5	46	830
	Km. 446,469	2°	Mario Cortese	Lancia	9	58	20	2/5	44	760
14 Maggio	3 Giri	3°	Soldatenkoff	Mercedes	10	23	23	2/5	42	996
1912	Giro di Sicilia	1°	Snipe	Scat	24	37	19	4/5	42	648
		2°	Garetto	Lancia	25	7	38	3/5	41	760
25-26 Maggio	Km. 1050	3°	Giuseppe Giordano	Fiat	25	41	4	3/5	40	866
1913	Giro di Sicilia	1°	Felice Nazzaro	Nazzaro	19	18	40	3/5	54	360
		2°	Giovanni Marsaglia	Aquila Italiana	20	43	49	1/5	50	700
11-12 Maggio	Km. 1050	3°	Gloria	De Vecchi	21	44	3	1/5	48	300
1914	Giro di Sicilia	1°	Ernesto Ceirano	Scat	16	51	31	3/5	62	280
		2°	Gloria	De Vecchi	18	41	53	4/5	56	160
24-25 Maggio	Km. 1050	3°	Luigi Lopez	Fiat	19	45	26	1/5	53	160
1919	Piccolo Circuito delle Madonie	1°	Andrée Boilot	Peugeot	7	51	1		55	026
	Km. 432	2°	Moriondo	Itala	8	21	46		51	736
23 Novembre	4 Giri	3°	Gamboni	Diatto	8	33	28		50	526
1920	Piccolo Circuito delle Madonie	1°	Guido Meregalli	Nazzaro	8	27	23		57	924
	Km. 432	2°	Enzo Ferrari	Alfa Romeo	8	35	47		50	220
24 Ottobre	4 Giri	3°	Luigi Lopez	Darracq	9	19	25		46	322
1921	Piccolo Circuito delle Madonie	1°	Conte G. Masetti	Fiat	7	25	5	2/5	58	236
	Km. 432	2°	Sailer	Mercedes	7	27	16	1/5	57	952
29 Maggio	4 Giri	3°	Campari	Alfa Romeo	7	30	4	3/5	57	591
1922	Piccolo Circuito delle Madonie	1°	Conte G. Masetti	Mercedes	6	50	50	2/5	63	091
	Km. 432	2°	Goux	Ballot	6	52	37	3/5	62	821
2 Aprile	4 Giri	3°	Foresti	Ballot	7	4	58	1/5	60	993

La Veloce

Società di Navigazione a Vapore

Capitale versato
Lire 25.000.000



Servizi postali
e commerciali per l'America Centrale
le Antille ed il Pacifico

Partenze periodiche
da Genova con scalo a Marsiglia, Barcellona
e Isole Canarie.

Per informazioni, rivolgersi agli Uffici della Società Via Balbi 6, Genova

CENNI STORICI

sulle precedenti 12 targhe

La Targa Florio, fino al 1914, è stata disputata nove volte: sei volte, sul celebre percorso delle Madonie; tre volte, nel 1912, nel 1913 e nel 1914, sul percorso del Giro di Sicilia.

Il primo anno, l'anno della fondazione, diremmo quasi, di questo avvenimento, rimasto poi sempre classico negli annali dell'automobilismo internazionale, fu il 1906. Il giro delle Madonie, sul percorso Bonfornello, Cerda, Petralia, Castelbuono, Bonfornello, negli anni 1906, 1907, 1908 si copriva 3 volte per complessivi Km. 450.

Nel 1909 il percorso fu di un solo giro. Nel 1910 di due giri. Nel 1911 si fece ritorno ai tre giri, e nel 1912 la corsa si svolse su di un circuito assolutamente nuovo, sul Giro di Sicilia, che si è ripetuto nel 1913 e che ancora per il 1914 è stato prescelto. La corsa del 1914, organizzata dall'A. C. S., è stata posta sotto il patrocinio, oltre che del giornale *L'Ora*, della Rivista *Motori, Cicli e Sports*, dell'*Auto*, della *Gazzetta dello Sports*, della *Stampa*, e del *Corriere della Sera*.

Dal 1915 al 1918 la corsa per la Targa Florio fu interrotta dalla guerra.

Al 1919 si ritornò al Circuito delle Madonie, alquanto ridotto, svolgendosi tra Cerda, Caltavuturo, Polizzi, Collesano, Campofelice, Cerda — con un percorso di Km. 432 (4 giri del piccolo circuito), e tale circuito fu mantenuto per le susseguenti gare degli anni 1920 e 1921.

Ecco ora le classifiche ufficiali delle Targhe disputate dal 1906 ad oggi:

1906 — 6 Maggio.

Gli iscritti furono venti, i partenti dieci. I tre giri delle Madonie diedero i seguenti risultati:

1. Cagno — *Itala* ore 9.32'22". 2. Graziano — *Itala* ore 10.5'32".
3. Bablot — *Berliet* ore 10.20'5".

1907 — 21 Aprile.

L'anno del maggior successo: sullo stesso percorso dell'anno precedente 44 corridori, dei 55 iscritti, presero la partenza. All'arrivo la classifica fu la seguente:

1. Nazzaro — *Fiat* ore 8.17'36". 2. Lancia — *Fiat* ore 8.29'29".
3. Fabry — *Itala* ore 8.32'47".

Il vincitore coprì i 450 Km. a una media di Km. 55 all'ora.

1908 — 18 Maggio.

Sedici iscrizioni: la crisi automobilistica travagliava. I partenti furono 13 e i risultati, sempre su 450 Km. i seguenti:

1. Trucco — *Isotta Fraschini* ore 7.49'26". 2. Lancia — *Fiat* ore 8.2'41".
3. Ceirano — *Spa* ore 8.9'13" 1/5

1909 — 2 Maggio.

Corsa di amatori e vittoria di un *gentleman:* un solo giro del circuito; venti iscrizioni. I partenti furono undici e finirono in quest'ordine:

1. Ciuppa — *Spa* ore 2.43'19" 1/5 2. Florio — *Fiat* ore 2.44'19" 1/5
3. Airoldi — *Lancia* ore 2.55'25".

1910 — 16 Maggio.

Due giri delle Madonie: Km. 300; corsero vetturette e vetture grosse. Ma mentre le vetturette, non iscritte alla Targa, battevano un tempo straordinario, delle grosse vetture solo due, di cinque ch'erano partite su dieci iscritte, finirono nell'ordine che segue:

1. Cariolato — *Franco* ore 6.20'47" 2/5 2. De Prosperis — *Sigma* ore 8.2'39" 4/5

"Nafta"

Società Italiana pel Petrolio ed affini

Capitale sociale L. 100.000.000

Sede e Direzione Centrale Genova Via Martin Piaggio, 1 (Piazza Corvetto)

Benzina "Shell"
Per aviazione, automobili ed industrie chimiche

Petrolii "Aureola"
Per illuminazione, riscaldamento e motori

STABILIMENTI COSTIERI

Augusta, Napoli, Spezia, Vado Ligure, Venezia.

FILIALI

Ancona, Bari, Bologna, Cagliari, Firenze, Genova, Milano, Napoli, Palermo
Roma, Spezia, Torino, Trieste, Venezia

Agenzie e depositi in tutte le Città d'Italia.

Targa Florio 1922

AUSTRO DAIMLER

corre e VINCE.

La nuova vettura Sport Austro-Daimler tipo "Sascha,, con soltanto un litro e mezzo di cilindrata (e con la forza di 4 ½ HP) **è la più piccola vettura della Targa Florio** e termina questa difficilissima corsa di montagna con 6000 curve e di 432 Km. di lunghezza come

vincitrice e seconda arrivata

della sua categoria.

Una vettura dello stesso tipo corre nella categoria delle vetture da corsa e rimane indietro soltanto di Km. 8 dal vincitore assoluto 4 volte più forte, con una media di 7 ore, 49 minuti e 54 secondi.

FABBRICHE MOTORI AUSTRO-DAIMLER

OFFICINA WIENER-NEUSTADT

UFFICIO CENTRALE DI VENDITA: VIENNA, I. SCHWARZENBERGPLATZ 17.

startet und SIEGT.

Der neue Austro Daimler-Sportwagen, Type "Sascha,, mit nur 1·1 Liter Zylinder-Inhalt (4 ½ Steuerpferdestärcken) ist **der kleinste Wagen der Targa Florio** und beendet die überaus schwierige Bergrennstrecke mit 6000 Kurven und von 432 Kilometer Länge als

Sieger und zweiter Preisträger

seiner Kategorie.

Ein Wagen derselben Type startet in der grossen Rennwagenklasse und bleibt mit der hervorragenden Zeit von 7 Stunden 49 Minuten 54 Sekunden nur 8 Kilometer in der Durchschnittsgeschwindigkeit hinter dem viermal stärkeren absoluten Sieger.

OESTERREICHISCHE DAIMLER MOTOREN AKTIENGESELLSCHAFT

WERK: WIENER-NEUSTADT

ZENTRAL-VERKAUFSDIREKTION: WIEN, I. SCHWARZENBERGPLATZ 17.

RAPPRESENTANZE PER L'ITALIA:

Piemonte, Lombardia, Liguria, Emilia: POGLIAGHI & ITHEN, Milano - Via Carducci, 20.

Toscana, Marche, Umbria, Lazio, Campania: "ARAMIS,, Anonima, Roma (30) - Via Giosuè Carducci, 2.

Sicilia: FRATELLI ZUCO, Catania - Via Etnea, 175.

Il principale obbiettivo dell'Automobile Club di Sicilia non è stato solo quello di organizzare manifestazioni sportive locali, ristrette nel modesto ambito della Città, dove ha sede, ma di sviluppare in più vasti orizzonti l'amore allo Sport di ogni genere.

Già al 1912 la Targa Florio, invece che su di un circuito chiuso, era stata messa in gara su di un giro in Sicilia, sul percorso Palermo, Messina, Catania, Siracusa, Trapani, Palermo, provocando un successo straordinario di entusiasmo in tutta l'Isola, che servì a dare un forte impulso allo automobilismo, destando in tutte le Città del percorso il più vivo interessamento.

Furono 26 i concorrenti inscritti e di essi ben 15 compirono l'intero circuito, battendo dei tempi meravigliosi, riuscendo vincitore *Snipe* su *Scat*.

La verifica — Nel grande atrio del Palazzo Villarosa.

Al 1913 la Targa Florio fu messa in gara sullo stesso circuito dell'anno precedente, con tappa a Girgenti, in due giorni, e vi furono inscritti 37 corridori, dei quali 16 compirono il circuito, riuscendo vincitore assoluto il forte Nazzaro su Nazzaro.

Al 1914 la Targa fu disputata ancora sul precedente circuito grandioso di tutta l'Isola, come al 1912 e 1913, perchè esso rispondeva al concetto di tener viva l'attenzione sui grandi benefizii che l'automobilismo poteva recare alla Sicilia, specialmente perchè Essa ha una rete ferroviaria, non solo limitata e non rispondente al fine di accelerare le comunicazioni, come le moderne esigenze della vita febbrile esigono, ma quasi sempre tale rete ferroviaria si svolge a grandi distanze dai centri abitati.

E questi concetti han cominciato ad avere una pratica attuazione, poichè noi vediamo di giorno in giorno moltiplicarsi i pubblici servizi automobilistici e vediamo le nostre strade giornalmente percorse da macchine di privati, i quali hanno abbandonata la strada ferrata.

Il Vincitore: Ernesto Ceirano su Scat — 1º arrivato in ore 16.51'31" 8/5

Il Giro di Sicilia, compiutosi nei giorni 24 e 25 Maggio 1914, diede pertanto occasione a nuove manifestazioni di plauso e di ospitalità da parte di tutta la popolazione siciliana e la Targa Florio fu contesa in una lotta meravigliosa di guidatori e di macchine, che traversando l'Isola nostra, portarono un impeto

Gloria su De Vecchi — 2° arrivato in ore 18.41'53" 4/5

nuovo di passione e di stimolo, una conferma tangibile per lo avvenire automobilistico della Sicilia.

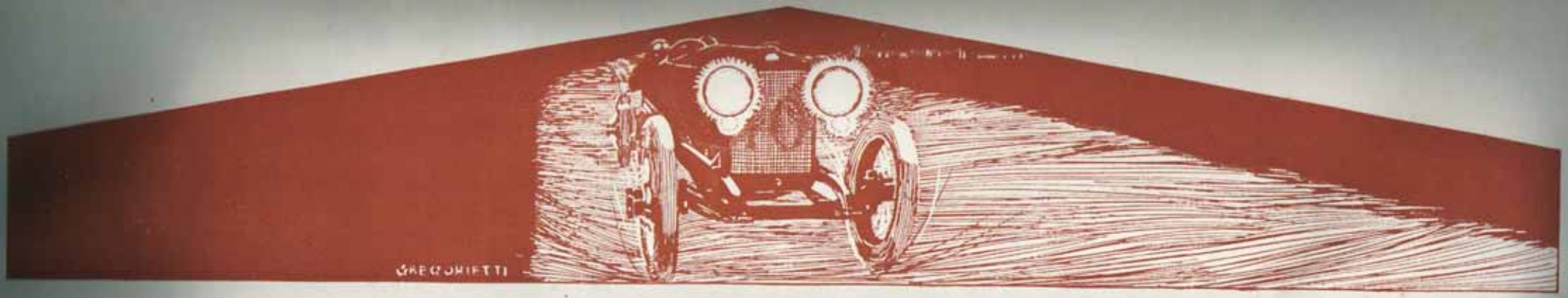
Il Giro di Sicilia del 1914 ebbe 37 inscritti, dei quali 16 compirono tutto il percorso e la vittoria arrise al forte *Ceirano* su *Scat*, che il giro di Sicilia compiva in ore 16.51'31" 3/5.

Seguirono poi Gloria su De Vecchi — Lopez su Fiat — Colombo su Scat — Cortese su Nazzaro — Lucca su Elka — Trombetta su Fiat — Rigoletti su Diatto.

Lopez su Fiat — 3° arrivato in ore 19.46'26" 1/5

FLORIO

IL MIGLIOR MARSALA



La storia della Coppa Florio

La Coppa Florio è il trofeo che ci ha procurato talune delle più grandiose ed accese corse italiane e forse le più acute e indimenticabili commozioni dello Sport Automobilistico.

La prima sfolgorante vittoria dell'industria italiana è appunto legata alla istituzione della Coppa Florio.

Fu nel 1905 a Brescia. Se fino a quella data le macchine italiane avevano avuto modo di affermare in Italia e all'estero il loro valore, non avevano ancora conseguito una vittoria decisiva, che le mettesse in vista di fronte alla clientela mondiale.

A Brescia, per la Coppa Florio, che si disputava per la prima volta, erano convenute tutte le principali marche e i più famosi corridori d'Europa, e nella gara vivacissima la palma del trionfo toccò a una giovane Casa, ma illustre, all'*Itala*, allora fondata, cui le vetture vinsero tutti i premi, e quella guidata da Raggio, arrivò prima vincendo la Coppa.

Da allora la Coppa Florio, fu contesa da un gruppo sempre più magnifico ed animoso di concorrenti, rappresentanti il fior fiore dell'automobilismo internazionale.

Nel 1906 la corsa non ebbe luogo, ma nel 1907 essa rifulse ancora, sul circuito di Brescia, di nuovo splendore, offrendoci una delle più intense ed emozionanti lotte a cui mai abbiamo assistito con la superba vittoria di una marca insigne, l'*Isotta Fraschini*, guidata dal corridore Minoia.

Nel 1908 la Coppa Florio entrava nuovamente in contesa sul circuito di Bologna e segnava una fulgida vittoria di più per la *Fiat* e per Felice Nazzaro che mietevano trionfi in tutti i campi e in ogni cimento.

Per ben cinque anni, sino al 1913, la bella Coppa non è stata disputata, rimanendo quindi affidata in questo periodo alla *Fiat*.

Nel 1914 la gara si svolse sul grande Circuito delle Madonie e nessuna delle Case, già detentrici della Coppa vi partecipò, e Felice Nazzaro, il vincitore del 1908, con una propria vettura, riuscì a vincerla coprendo il percorso in ore 8.11'22".

Per ben sette anni Nazzaro ne fu detentore.

Nello scorso anno 1921 la corsa ebbe luogo a Brescia sulle strade di Montichiari, alla lotta parteciparono le *Fiat* con Bordino, Wagner, Sivocci e le *Ballot* con Goux, Chassagne e De Palma.

La Coppa fu vinta dalla *Ballot* guidata da Goux compiendo i 30 giri del Circuito (Km. 500) in ore 3.35'9" alla media di Km. 144,737; 2° Chassagne su *Ballot* in ore 3.40'52"; 3° Wagner su *Fiat* in ore 3.45'33".

Quest'anno la gloriosa Coppa sarà disputata sul Circuito delle Madonie il 12 novembre prossimo.

LA "COPPA FLORIO"

L'INSIGNE TROFEO DEL CIRCUITO DELLE MADONIE

MAGNIFICO LAVORO DI POLAK AINÊ DI PARIGI

"COPPA FLORIO" 31 Maggio 1914 - Circuito delle Madonie

REGOLAMENTO.

Art. 1.° — L'Automobile Club di Sicilia organizza una corsa internazionale per automobili per la disputa della *Coppa Florio*. La *Coppa Florio* (challenge) è stata istituita dal cav. Vincenzo Florio, ed essa viene disputata come segue: 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 prova.

La *Coppa*, corsa per la prima volta nel 1905 a Brescia è stata vinta dalla Casa *Itala* col corridore Raggio: nel 1906 la Coppa non è stata corsa; nel 1907 essa è stata vinta dalla Casa *Isotta Fraschini* col corridore Minoia a Brescia; nel 1908 a Bologna la Coppa è stata vinta dalla Casa *Fiat* col corridore Nazzaro. Gli anni successivi non è stata corsa.

Felice Nazzaro su Nazzaro — Vincitore della Coppa Florio 1914.

Nel 1914 essa viene disputata il 31 Maggio su tre giri del Circuito delle Madonie; lunghezza totale del percorso Km. 150 circa.

Art. 2.° — La corsa avrà luogo purchè alla chiusura delle iscrizioni, a diritto semplice, almeno tre marche siano ufficialmente iscritte.

Premi.

Art. 3.° — La Casa che avrà costruito la vettura vincente sarà detentrice della *Coppa Florio* fino a quando questa sarà rimessa in competizione. Una riduzione della Coppa stessa sarà offerta alla Casa che avrà costruito detta vettura. — Il conduttore della vettura vincente avrà la Coppa offerta dal Comitato *Panormitan*. Il 2° classificato vincerà la Coppa dello Sport Club. Il terzo la Coppa offerta dal giornale *L'Ora*. Al 4° medaglia d'oro del Comitato *Panormitan*; al 5° medaglia d'oro dello Sport Club; al 6° medaglia d'oro del giornale *L'Ora*.

Macchine.

Art. 4.° — Tutte le vetture automobili a quattro ruote fino a nove litri di cilindrata sono ammesse a partecipare alla gara.

Art. 5.° — Durante la corsa ogni vettura dovrà avere almeno due posti occupati.

Felice Nazzaro su Nazzaro — 1° classificato in ore 8. 11' 22" 2/5

Art. 6.° — Le vetture potranno essere rifornite durante la corsa dove meglio crederanno, lungo il circuito, dalle Case alle quali esse appartengono.

Iscrizioni.

Art. 7.° — Le iscrizioni si ricevono presso l'Automobile Club di Sicilia in via Catania 2, *Palermo*. La tassa di iscrizione è fissata in L. 500 per vettura. Nessuna iscrizione è valida se non è accompagnata dal relativo importo.

Art. 8.° — Le iscrizioni a diritto semplice sono aperte fino alla mezzanotte del 5

Marzo; quelle a diritto doppio fino alla mezzanotte del 26 Maggio. Sono ammesse le iscrizioni fatte per telegramma, purchè confermate con lettera raccomandata del medesimo giorno.

Art. 9.° — All' atto dell'iscrizione il concorrente ha l'obbligo di specificare l'alesaggio e la corsa del motore della propria vettura. I commissari avranno poi il diritto di verificare le misure stesse sulla macchina per constatare se corrispondono a quelle indicate.

Partenze.

Art. 10.° — 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

Ernesto Ceirano su Scat — 2° classificato in ore 8.15' 57" 3/5

inscritti 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 sino allo spoglio di tutti i bollettini. Ogni marca indicherà l'ordine di partenza per i suoi corridori.

Art. 11.° — Qualunque sia il numero degli iscritti, tutte le partenze saranno date entro lo spazio di due ore e venti minuti e possibilmente a non meno di due minuti.

Art. 12.° — Tutti i reclami riguardanti l' andamento della corsa dovranno essere presentati per iscritto ai Commissari, accompagnati da un deposito di L. 100 che saranno restituite qualora il reclamo risultasse fondato.

I reclami dovranno essere presentati non più tardi delle 24 ore dalla fine della corsa.

Per i reclami vertenti su questione di interpretazione del regolamento gli interessati potranno appellare contro il responso dei commissari alla Commissione Sportiva dell' Automobile Club d' Italia.

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

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

Franchini su Alfa — 3° classificato in ore 8.25' 19" 4/5

Art. 13.° — Per quanto non è contemplato nel presente Regolamento vige il Regolamento corse dell'Automobile Club d' Italia.

Art. 14.° — Commissari della corsa saranno i Signori: *Barone Michele Vannucci*, *Conte d' Isnello*; *Marchese della Scaletta*.

Art. ultimo. — I concorrenti provenienti dall' Italia Settentrionale e dall' Estero avranno diritto al trasporto gratuito della macchina e due posti di passaggio da Genova a Palermo, per via di mare.

CIRCUITO PER IDROVOLANTI

GIRO DI SICILIA 14 SETTEMBRE 1919.

Fra le iniziative dell'Automobile Club di Sicilia va segnalata, come la più ardita, quella del Circuito aereo di Sicilia per idrovolanti. Si era al 1919 e l'animo di tutti era ancora pervaso da snervanti sbigottimenti o da fulgori di vittorie e gli episodi di tristezza e di letizia erano evocati con immagini palpitanti.

L'audacia dei nostri eroi che, nelle vie dell'aria, avevano acquistato e conquistata fama di esperti piloti e primato di meravigliosi successi, provocò l'idea di tener vivo l'entusiasmo per l'aviazione, perchè si svolgesse non più per cruenti

Gli hangars a S. Lucia (Palermo).

azioni, ma per raggiungere altre conquiste civili.

L'iniziativa fu accolta con mirabile slancio e tutto un fermento di febbrile lavoro si ripercosse nell'Italia nostra, perchè la nuova e civile manifestazione riuscisse solenne e gloriosa.

Le tradizioni magnifiche di perfetta organizzazione, già affermate dall'Autoclub di Sicilia in ogni campo sportivo, incitarono gli arditi piloti italiani ad iscriversi numerosi per la nuova gara che apriva nuovi orizzonti per nuove lotte, che simbolezzando la Nazione risorta a nuova vita additavano un nuovo ciclo di lavoro fecondo nella vita commerciale ed industriale del Paese, abbreviando distanze, affrettando il ritmo giornaliero della vita pubblica.

Il Circuito aereo di Sicilia attirava così gli audaci piloti nella nostra Isola, in quest'Isola meravigliosa per i suoi monti pieni di colore, per le sue pianure sfolgoranti di sole, per il suo mare di smeraldo e da tutte le Città, da tutti i borghi, compresi nel Circuito, vennero entusiasmi e contributi, che non ci sorpresero, poichè quest'Isola, che diede il suo grande sangue nella lotta per la libertà, sa di poter dare supreme energie perchè l'Italia germogliasse nella sua età nuova.

Preparativi per la partenza.

E questi Piloti, che vennero nell'isola nostra, quasi a portare il bacio d'amore e di fratellanza delle nuove terre, raccolsero nel loro volo meraviglioso, attorno a quest'Isola, il più caldo plauso e l'espressione più fervida dell'ospitalità rude, ma franca e sincera, della popolazione siciliana, che rispondeva al sentimento della riconoscenza verso coloro che tutto avevano rischiato per la Patria!