



RAPIDITAS



RIVISTA ILLUSTRATA DELLE RIUNIONI AUTOMOBILISTICHE
IN SICILIA



ANNO II. 1907





Anno II. - 1907

RAPIDITAS



Num. II.

Rivista Illustrata

delle Riunioni Automobilistiche in Sicilia

TARGA FLORIO PERLA DEL MEDITERRANEO CORSA DI VETTURETTE

VINCENZO FLORIO, Fondatore.

Si pubblica in Roma.

Amministrazione: Palermo, Via Catania, 2.
In vendita anche presso le principali librerie.

Lire Cinque.



Faint text below the left stamp.



Faint text below the right stamp.

Faint text in the upper center of the page.

Faint text in the center of the page.

Faint text in the center of the page, possibly a title or subtitle.

Faint text in the lower center of the page, possibly a signature or date.

Comitato d'Onore



Contessa Pettinengo, Torino.
Marchesa Imperiale, Genova.
Principessa Pignatelli Fici, Napoli.
Contessa Gemma Maggi, Brescia.
Signora Peggy Coltelletti, Genova.
Contessa d'Orsay, Firenze.
Signora Binetti, Palermo.
Principessa di Paternò, Palermo.
Principessa Magda Potenziani, Roma.

Signora di Scalea Rousseau, Palermo.
Duchessa Massari, Firenze.
Duchessa Grazioli, Roma.
Marchesa di Soragna, Milano.
Principessa di Trabia, Palermo.
Donna Franca Florio, Palermo.
Contessa di Mazzarino, Palermo.
Contessa Morosini, Venezia.

Barone di Zuylen di Nyevelt di Haar, Presidente dell'A. C. di Francia.
Sig. Alois Naville, Presidente dell'A. C. Svizzero.
Principe Alessandro di Solms-Braunfels, Presidente effettivo dell'Oesterreichischer A. C.
Conte Hemricourt de Grünne, Presidente del Consiglio d'amministrazione dell'A. C. Belga.
Duca Vittore di Ratibor, Presidente del Deutscher A. C.
Tenente Colonnello H. C. L. Holden R. A. F. R. S., Presidente del Comitato direttivo dell'A. C. of Great Britain and Ireland.
Comm. Federico Johnson, Direttore Generale Touring Club Italiano.
Cav. Vincenzo Florio, Palermo.
Cav. Giovanni Cini, Presidente dell'A. C. d'Italia. Firenze.
Cav. Ing. Cesare Gamba, Presidente dell'A. C. d'Italia. Genova.
On. Comm. Silvio Benigno Crespi, Presidente dell'A. C. d'Italia. Milano.
Conte Francesco Lazzara, Presidente dell'A. C. d'Italia. Padova.
Marchese Alfonso Ferrero di Ventimiglia, Presidente dell'A. C. d'Italia. Torino.
Marchese Trotti Bentivoglio Ludovico, Presidente del R. Elíce Club Italiano.
Nob. Fazio Dal Pozzo, Presidente del R. Verbano J. C.
Comm. Giuseppe Tasca Lanza, Senatore del Regno, Sindaco di Palermo.
Comm. Avv. Girolamo Di Martino, Senatore del Regno.
Principe di Scalea, Senatore del Regno.
Principe di Camporeale, Senatore del Regno.

On. Principe di Trabia e di Butera, Deputato al Parlamento.
On. Avv. Giuseppe Di Stefano, Deputato al Parlamento.
On. Comm. Avv. Antonio Marinuzzi, Deputato al Parlamento.
Duca dell'Arenella, Deputato al Parlamento.
On. Cav. Avv. Francesco Aguglia, Deputato al Parlamento.
On. Comm. Avv. Enrico Rossi, Deputato al Parlamento.
On. Avv. Nicolò Rienzi, Deputato al Parlamento.
Comm. Marchese De Seta, Prefetto della Provincia di Palermo.
Cav. Giuseppe Stagnitta, Sottoprefetto di Termini Imerese.
Cav. Filippo Prato, Sottoprefetto di Cefalù.
S. E. il Generale Mazza, Comandante il XII Corpo d'armata.
Comm. Gen. Carlo Corticelli, Comandante la Divisione di Palermo.
Comm. Guerrero nob. Eduardo, Maggiore Generale Comandante della Brigata Como.
Comm. Vittorino Edel, Maggiore Generale Comandante della Brigata Livorno.
Cav. Avv. Sebastiano De Luca, Sindaco di Termini Imerese.
Sig. Vincenzo Rao, Sindaco di Campofelice.
Sig. Salvatore Di Gesare, Sindaco di Isnello.
Cav. Rodolfo De Maria, Sindaco di Collesano.
Cav. Mario Failla, Sindaco di Castelbuono.
Cav. Ing. Paolo Sciaino Invidiato, Sindaco di Geraci Siculo.
Sig. Salvatore Ferrara, Sindaco di Petralia Soprana.
Cav. uff. Giuseppe Pucci di Benisichi, Sindaco di Petralia Sottana.
Barone Salvatore Signorino, Sindaco di Polizzi Generosa.
Sig. Antonio Cipolla, Sindaco di Caltavuturo.
Sig. Vincenzo Cannistraci, Sindaco di Cerda.
Barone Antonio Li Destri, Sindaco di Gangi.
Avv. Francesco Santi Miserandino, Pro-sindaco di Castellana.
Cav. Luigi Gherzi, Capo di Stato Maggiore al XII Corpo d'armata.
Cav. Camillo Morra, Capo di Stato Maggiore alla Divisione Militare.
Cav. Angelo Battaglia, Assessore comunale di Termini Imerese.
Sig. Diego Mormino, Termini Imerese.



COMMISSIONE AUTOMOBILI

PRESIDENTE

Cav. Vincenzo Florio

COMPONENTI

Comm. Ignazio Florio

Conte d'Isnello

Comm. Ernesto Binetti

Ing. Angelo D'Angelo

Cav. Paolo Tasca

Barone Francesco Cammarata

Marchese Paolo della Scaletta

Principe Francesco di Furnari

Cav. Francesco Lampedusa

Barone Antonio di Ramione

Marchese Giuseppe de Seta

Marchese Giovanni di Schisò

Barone Vincenzo Sgadari

Marchese Giulio della Cerda

Cav. Giuseppe Giordano

Conte Guglielmo di Sampieri

Principe Nicolò di Deliella

Cav. Francesco Cupani

Rag. Renzo Valcarenghi

Cav. Salvatore Auteri Marazzani

COMMISSARI PER IL CIRCUITO

Conte Orazio Oldofredi

Conte d'Isnello

Cav. Garibaldi Coltelletti

Principe Pierre d'Arenberg dell'A. C. F.

Mr. Charles Tampier, dell'A. C. F.

Adolf H. Graf, Kaiserlicher A. C.

Eugen H. Reiss, Kaiserlicher A. C.

CRONOMETRISTA

Sig. G. F. Marley

COMMISSIONE CANOTTI

PRESIDENTE

Comm. Ignazio Florio

SEGRETARIO

Barone Michele Vannucci

COMPONENTI

Conte Giuseppe di Mazzarino

Barone Alberto Fassini

Cav. Ing. Michele Fileti

Cav. Ing. Giuseppe Torrente

DIRETTORE DEGLI UFFICI

Avv. Raffaele Savarese





Medaglia dello scultore
Alessandro Charpentier



Premi delle Prove Automobilistiche Siciliane



Medaglia dello scultore
Leonardo Bistoffi





La Targa Florio

(René Lalique)





1890-1891

La Perla del Mediterraneo

(René Lalique)









Coppa "Challenge"
per la Corsa di Vetturette.



Dal 1906 al 1907.



Due soli anni la corsa automobilistica della Targa Florio da disputarsi sul montuoso circuito delle Madonie si è collocata in prima linea tra le grandi gare mondiali; è divenuta una prova classica, una di quelle a cui le Fabbriche si fanno un onore di partecipare, una di quelle che valgono a stabilire la fama di un corridore e di una marca.

Si sono in essa riunite tante favorevoli condizioni di luogo, di tempo, di regolamento, di organizzazione, di entusiasmo da farne una delle più attraenti, delle più interessanti e delle più istruttive corse automobilistiche di tutta la stagione sportiva.

Infatti la Targa Florio è in ordine di data la prima di tutte le corse; costituisce quindi il primo esperimento dei nuovi tipi dell'anno in corso; si svolge in mezzo ad uno dei più bei paesaggi della terra; pone in gara le vetture di uso comune, quelle che tutti conoscono ed adoperano, ed infine, dote sua caratteristica che le attira ogni simpatia, mentre è retta da una organizzazione diligentissima, volta a fini eminentemente pratici, è circondata da quella festevole ed amabile signorilità che le deriva dal fatto di essere l'emanazione diretta del cav. Vincenzo Florio, di un giovane *gentleman*, animato dalla più generosa ed ardente passione per lo *sport*.

Non appena annunciata, non appena conosciuta, la Targa Florio suscitò in tutti il desiderio di farne parte e di assistervi, come uno di quei convegni magnifici in cui tutti tengono di figurare.

De 1906 à 1907.

DEUX années seules d'institution ont déjà valu à la course automobilistique pour la Targa Florio sur le montueux parcours des Madonies, une première place parmi les événements de ce genre de *sport* du monde entier, par cela même, qu'elle est désormais l'épreuve classique, et du nombre de celles auxquelles les fabriques se font un honneur de prendre part, et qui suffisent à établir la renommée d'un conducteur et d'une marque.

Les conditions favorables de lieu, temps, règlement, organisation et d'enthousiasme qu'elle réunit en elle-même, sont de nature à la rendre une des plus attrayantes, des plus intéressantes, et des plus instructives courses automobilistiques de toute la saison sportive.

En ordre de date, en effet, la Targa Florio est la première des courses, et constitue par cela le premier essai des nouveaux types de l'année en cours. Elle a lieu à travers un des plus beaux paysages de la terre, met en concurrence les voitures d'usage commun, celles que tout le monde connaît et emploie, et particularité spéciale qui lui assure la sympathie générale, tout en étant dirigée par une organisation d'une diligence hors ligne, visant à un but au plus haut point pratique, elle est entourée de cette gaie et aimable seigneurilité qui lui revient du fait d'être l'émanation directe du chev. Vincenzo Florio, un jeune *gentleman* possédant la plus généreuse et ardente passion pour le *sport*.

Dès son annonce même la Targa Florio excita un désir général d'y concourir ou d'y assister, comme à une de ces réunions splendides auxquelles tout le monde tient à intervenir.

Nel primo anno, nel 1906, anche in causa di gravi difficoltà materiali e morali, gli aderenti alla corsa si ridussero a 22, e i partenti furono soltanto 10, poichè gli scioperi impedirono a ben 12 vetture di trovarsi a Palermo nel giorno della partenza.

Al mattino del 6 maggio il gruppo dei concorrenti era così composto: 5 *Itala*, 1 *Fiat*, 2 *Bayard-Clément*, 1 *Berliet*, 1 *Hotchkiss*. Di questi, ben 7 figurarono all'arrivo. La vittoria arrise a Cagno (*Itala*), 2° De Caters (*Itala*), 3° Bablot (*Berliet*), 4° Graziani (*Itala*), 5° Rigal (*Itala*), 6° Le Blon (*Hotchkiss*), 7° Fournier (*Clément-Bayard*).

Il tempo impiegato da Cagno a percorrere i 3 giri del circuito (km. 446,469) fu di 9 ore, 32 minuti e 22 secondi.

Nel secondo anno, nel 1907, eccoci al prodigioso trionfo! Gli iscritti salgono alla ingente cifra di 55. Vi troviamo rappresentate tutte le nazioni e le principali case.

L'Italia si presenta con 4 *Fiat*, 4 *Itala*, 4 *Isotta Fraschini*, 4 *Züst*, 3 *Junior*, 3 *Rapid*, 3 *De Luca-Daimler*, 1 *Diatto-Clément*; la Francia con 2 *De Dietrich*, 3 *Clément*, 3 *Gobron*, 2 *Pilain*, 2 *Darracq*, 2 *Radia*, 2 *Berliet*, 1 *Charron*, 1 *Couverchel*; la Germania con 3 *Benz*, 1 *Opel*, 2 *Süddeutsche*; la Svizzera con 2 *Lucia* e 2 *Aigner*; il Belgio con una *Métallurgique*.

I partenti, la mattina del 21 aprile, a Bonfornello, furono 44; mai si era veduta una così numerosa e fervida partenza. Gli arrivati sommarono a 30 e primo fu Nazaro (*Fiat*), 2° Lancia (*Fiat*), 3° Fabry (*Itala*), 4° Duray (*De Dietrich*), 5° Cagno (*Itala*).



Le vetture allineate per la partenza.

En 1906, la première année, des sérieuses difficultés d'ordre matériel et moral, ont réduit le nombre des adhérents à 22, mais les partants ne furent que 10, par suite de grèves qui ont été cause que pas moins de 12 voitures n'ont pu se trouver à Palermo pour le jour de départ.

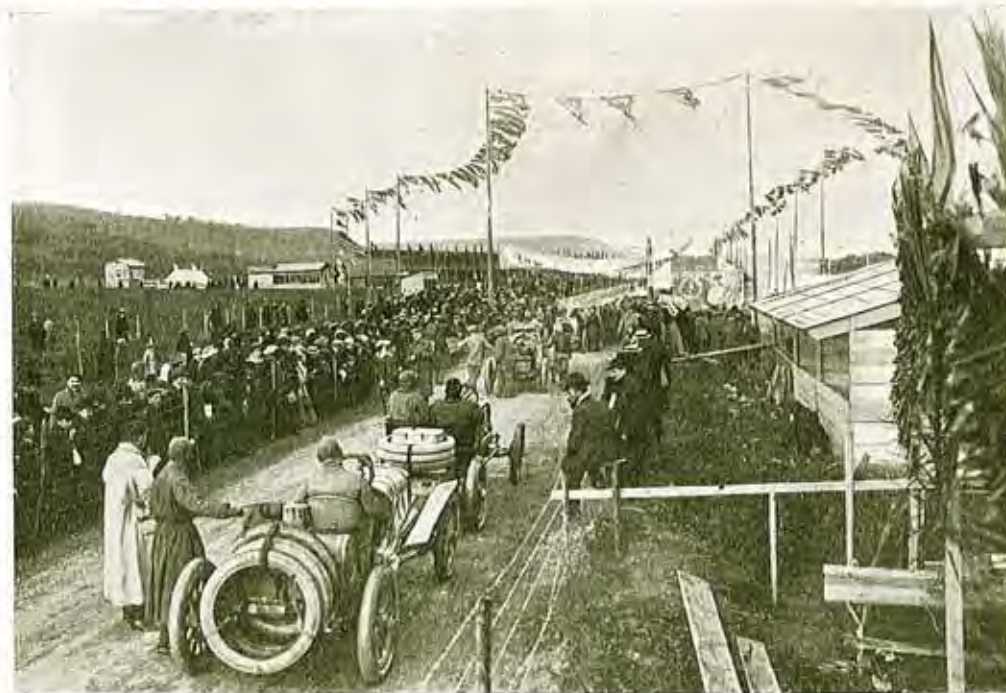
Le matin du 6 mai le groupe de concurrents consistait de 5 *Itala*, 1 *Fiat*, 2 *Bayard-Clément*, 1 *Berliet*, 1 *Hotchkiss*. De ce nombre pas moins de sept sont arrivées au terme. La victoire sourit à Cagno (*Itala*), 2° De Caters (*Itala*), 3° Bablot (*Berliet*), 4° Graziani (*Itala*), 5° Rigal (*Itala*), 6° Le Blon (*Hotchkiss*), 7° Fournier (*Clément-Bayard*).

Le temps employé par Cagno à couvrir les trois tours du circuit (kilomètres 446,469) a été 9 heures, 32 minutes et 22 secondes.

La seconde année, 1907, nous offre un triomphe prodigieux! Le nombre d'inscriptions n'est pas moins de 55, toutes les nationalités et les meilleures maisons y étant représentées.

L'Italie se présente avec 4 *Fiat*, 4 *Itala*, 4 *Isotta Fraschini*, 4 *Züst*, 3 *Junior*, 3 *Rapid*, 3 *De Luca-Daimler*, 1 *Diatto-Clément*; la France avec 2 *De Dietrich*, 3 *Clément*, 3 *Gobron*, 2 *Pilain*, 2 *Darracq*, 2 *Radia*, 2 *Berliet*, 1 *Charron*, 1 *Couverchel*; l'Allemagne avec 3 *Benz*, 1 *Opel*, 2 *Süddeutscher*; la Suisse avec 2 *Lucia* et 2 *Aigner*; la Belgique avec une *Métallurgique*.

Les partants le matin du 21 avril à Bonfornello étaient au nombre de 44. Jamais un départ aussi nombreux et enthousiaste n'avait été vu. Des 30 arrivés le premier fut Nazaro (*Fiat*), 2° Lancia (*Fiat*), 3° Fabry (*Itala*), 4° Duray (*De Dietrich*), 5° Cagno (*Itala*).



Prime partenze.

Il tempo di Nazaro fu di 8 ore, 17 minuti e 36 secondi per compiere i tre giri del circuito (km. 446,469) battendo così il tempo di Cagno di un'ora, 15 minuti e 46 secondi.

Dopo di che tutti i più fortunati pronostici sono leciti per il 1908.

Le temps employé par Nazaro pour couvrir les trois tours du circuit (kilomètres 446,469) fut de 8 heures, 17 minutes et 36 secondes, battant ainsi le temps de Cagno d'une heure, 15 minutes et 46 secondes.

Cela étant les prévisions les plus hardies pour 1908 sont admissibles.

Alcune Patronesse della Targa.



Contessa Mazzarino



Donna Franca Florio



Duchessa Massari Zavaglia

La considerazione della corsa.

È un po' nostro costume, quando si tratta di *sport*, di dedicare ogni considerazione a ciò che si compie all'estero, rimanendo quasi indifferenti per quello che si fa nel nostro paese. Sembra che soltanto le gare estere possano portare a conclusioni veramente serie ed esercitare una profonda influenza pratica, le gare nazionali vengono, più che altro, tenute in conto di divertimenti.

Si fa un gran caso, ad esempio, del « Grand Prix » dell'Automobile Club di Francia o della « Coppa dell'Imperatore »; si discute prima parecchi mesi sui loro regolamenti, se ne studiano e descrivono i rispettivi circuiti; si pesano minutamente le probabilità degli iscritti; si suscita infine una vivissima aspettativa

Considérations sur la course.

Il est un peu dans nos habitudes, en matière de *sport*, de donner toute notre attention à ce qui se passe à l'étranger, sans avoir l'air de nous occuper, si peu que ce soit, de ce qui s'accomplit chez nous. A en juger, il semblerait que les courses étrangères seules peuvent amener à des résultats vraiment sérieux, et exercer une influence pratique d'importance, celles qui ont lieu chez nous étant plutôt tenues en compte de simples divertissements.

On s'occupe beaucoup, par exemple, du « Grand Prix » de l'Automobile Club de France ou de la « Coupe de l'Empereur », discutant des mois entiers sur leurs règlements, étudiant et décrivant les circuits respectifs, pesant minutieusement

anche nel mondo commerciale ed industriale, e viceversa ci si cura ben poco dei particolari dell'organizzazione, del lavoro preparatorio, di tutto quello che costituisce il saldo fondamento delle principali gare italiane, che vengono guardate soltanto come spettacoli.

È effetto di *réclame*? È effetto di tradizione? In ogni modo è un errore, errore in cui non abbiamo mai avuto tanto torto di persistere come di fronte ai meravigliosi risultati della Targa Florio.

Io penso a quello che si scriverebbe, a quello che si farebbe in Francia, in Germania e in Inghilterra di fronte ad una corsa che avesse raggiunto le grandiose proporzioni e l'altissimo significato della Targa. Non si parlerebbe d'altro, se ne glorificherebbero in anticipo gli ammaestramenti, si proclamerebbe la corsa il più insigne evento sportivo mondiale. È sufficiente ricordare tutto il *bluff* degli Americani per la loro «Coppa Vanderbilt» e tutto il chiassoso rimescolio dei Francesi per annunciare alle genti la trentina d'iscrizioni del loro «Grand Prix».

Ora queste prove sono ben inferiori alla Targa. Poichè è anche d'uopo dirlo e ripeterlo: è proprio il Mezzogiorno d'Italia che in quest'anno ha posseduto nella Targa Florio una delle più importanti e più belle gare automobilistiche dell'annata.

L'importanza teorica della corsa.

L'importanza, diremo così, teorica della Grande Corsa è ormai palese per tutti. Ognuno se ne è reso conto anche da lontano e anticipatamente. Essa è la corsa che inaugura la stagione sportiva, ed è la prima corsa di ampia e severa struttura; essa ha radunato il maggior numero di iscrizioni in confronto di tutte le altre gare precedenti; essa è largamente internazionale; essa ha uno scopo altamente utilitario nel senso di porre in evidenza, non già le macchine eccezionali, ma le migliori vetture di tipo e di uso comune; essa infine è destinata a fornire il criterio intorno alla consistenza, al valore dell'odierna industria automobilistica, al perfezionamento raggiunto, ponendo alle prese i nuovi prodotti delle giovani fabbriche, che non hanno avuto ancora il battesimo del fuoco, contro quelli già sperimentati dalle case conosciute, use a partecipare a tutte le gare.

Questo, ripeto, è già stato avvertito; infatti le nazioni eminentemente produttrici di automobili hanno tenuto ad avere una larga e valida rappresentanza in questa gara, le fabbriche più autorevoli, quelle di cui la fama è già stabilita hanno voluto andare a cercare sugli erti *tournequets* delle Petralie una nuova e più valorosa conferma, le fabbriche che sono ora ai loro inizi e che aspirano a impadronirsi dell'avvenire hanno giustamente compreso che in questa ardua lotta potevano conseguire la più brillante e propizia delle consacrazioni; le une e le altre quindi vi si sono preparate di lunga mano, non hanno lesinato nei sacrifici, non hanno voluto trascurare alcuna probabilità per acquistare questo serto tanto decisivo.

les chances des inscrits, et suscitant en définitive une vive attente dans le monde commercial et industriel aussi, nous souciant, au contraire, fort peu des détails de leur organisation et œuvre préparatoire, de tout ce qui compose la fondation solide des principales courses italiennes, qu'on a l'air de classer au nombre des spectacles.

Est-ce un effet de réclame ou de tradition, c'est en tous cas une erreur, dans laquelle nous avons encore moins raison de persister après les merveilleux résultats de la Targa Florio.

Je me demande ce que l'on écrirait ou ce que l'on ferait en France, en Allemagne ou en Angleterre, à propos d'une course qui eusse réuni les proportions grandioses et le haut signifié de la Targa. On ne parlerait que de ça, glorifiant d'avance ses enseignements, et proclamant cette course comme l'événement sportif le plus important du monde entier. Il suffirait de rappeler tout le *bluff* des Américains pour leur «Coupe Vanderbilt», et l'empressement bruyant des Français pour annoncer au public les trente engagements de leur «Grand Prix».

Ces épreuves n'ont pas l'importance de la Targa, car il faut le répéter, c'est bien le midi de l'Italie qui nous a offert avec la Targa Florio une des plus importantes et plus belles courses automobilistiques de l'année.

Importance théorique de la course.

L'importance théorique, pour ainsi dire, de la Grande Course est désormais connue de tout le monde, chacun ayant pu s'en rendre compte, de loin même, et d'avance. C'est bien la course inaugurale de la saison sportive et la première d'ample et sérieuse structure; elle a réuni un plus grand nombre d'inscriptions qu'aucune des autres courses précédentes; elle est largement internationale; elle a le but essentiellement utilitaire de mettre en évidence, à l'exclusion des machines exceptionnelles, les meilleures voitures de type et usage ordinaire; elle est appelée enfin à fournir des données exactes sur la consistance, la valeur actuelle de l'industrie automobilistique, le degré de perfection atteint, par la mise en rapport des derniers produits des nouvelles usines, n'ayant encore reçu le baptême du feu, avec des types expérimentés de maisons connues, déjà éprouvées dans les autres courses.

Ceci, nous le répétons, avait été bien compris. Ainsi les pays éminemment producteurs d'automobiles ont-ils tenu à être largement et validement représentés dans cette épreuve. Les fabriques les plus sérieuses dont la renommée est déjà assurée, ont voulu demander aux *tournequets* élevés des Petralie un nouveau et plus frappant témoignage. Celles qui sont à leurs débuts et qui aspirent à s'emparer de l'avenir, ont bien aperçu dans cette rude épreuve les chances d'une éclatante et favorable consécration. Toutes de leur côté, donc, se sont préparées bien d'avance, sans retranchements dans leurs sacrifices, et sans négliger aucune probabilité de nature à leur assurer cette couronne si décisive.



Marchesa di Soragna



Principessa Potenziani



Signora Peggy Coltelletti

Del resto il fatto stesso che il concetto informativo della Targa è quello che prevalse quest'anno nell'organizzazione delle corse, e maggiormente prevarrà nell'anno venturo, è quello a cui con maggiore o minore fortuna hanno cercato di avvicinarsi le Commissioni sportive tanto francesi che tedesche, poichè adesso ogni nazione tende ad avere la sua corsa di velocità per vetture da turismo, è la più soddisfacente testimonianza della bontà del concetto stesso, che corrisponde proficuamente alle presenti condizioni dell'automobilismo. In altre parole è dall'ordinamento della Targa Florio e dalle finalità che lo hanno ispirato che è sorta la nuova formula di corsa, formula che associa al primitivo scopo della velocità, un altro scopo praticamente industriale, formula che nella Targa ha ricevuto la sua più acconcia e precisa esplicazione e che dovrà porgere i risultati i più attendibili.

Du reste, le fait même que le but arrêté de la Targa, qui a prévalu cette année dans l'organisation des courses et va prévaloir encore plus l'année prochaine, est celui qu'avec plus ou moins de succès, toutes les Commissions sportives, françaises et étrangères, ont cherché d'atteindre, vu que chaque pays tend à avoir sa course de vitesse pour voitures-touristes, offrant ainsi un témoignage le plus complet de l'excellence du but proposé, qui correspond avantageusement aux conditions actuelles de l'automobilisme. En autres termes, c'est l'ordonnement de la Targa Florio et les résultats qu'il se proposait, qui ont donné naissance à la nouvelle formule de course, formule qui joint au but original de la vitesse, un autre but pratiquement industriel, une formule enfin qui a trouvé dans la Targa son développement plus convenable et précis et qui est appelée à offrir des résultats assurés.

Tanto la corsa del « Grand Prix », come quella della Commissione sportiva, in Francia, basate sul consumo — 30 litri per la prima, ogni 100 chilometri e 15 per la seconda — sono per un lato troppo unilaterali e per l'altro possono troppo facilmente venir alterate da frodi. In quanto alla corsa per la « Coppa dell'Imperatore », basata sulla cilindrata, costituisce la illustrazione di un caso singolo, vale soltanto per sè stessa; non offre che scarsi dati di carattere generale poichè, non solo ammette, ma incita alla costruzione di motori specialissimi di grande alesaggio e di breve corsa, a un regime altissimo di giri, che può arrivare anche a 2000 e più giri, motori che non saranno forse mai adoperati per uso turistico. La vettura da corsa, la vettura di eccezione che si voleva escludere dalla praticità dei regolamenti, riappare ancora più eccezionale in forza dei regolamenti stessi.

Nella Targa Florio nulla di simile; la esatta determinazione dell'alesaggio dei cilindri toglie ogni artificio, resta la possibilità di allungare la corsa, di avere quindi un motore a regime più lento, e ciò può avere anche i suoi vantaggi pratici; ma ad impedire ogni esagerazione, ogni capriccio, sta il severissimo correttivo della strada, la più difficile fra quante se ne possono scegliere per un circuito da corsa.

E quasi tutte le macchine concorrenti non presentavano in realtà nulla di insolito e di anormale; le Case per la maggior parte hanno mandato vetture potenti, ma non troppo divergenti dai loro tipi usuali.

La data poi costituisce uno dei più rilevanti pregi di questa corsa, la quale per il fatto di essere la prima, viene ad acquistare l'ufficio di indice prezioso circa il valore e le qualità delle innovazioni, dei perfezionamenti introdotti più di recente nella costruzione automobilistica. È, per così dire, la prima battaglia, la quale determinerà l'andamento di tutta la campagna.

Inoltre il numero delle iscrizioni attribuisce alla lotta un'ampiezza e una portata superiori a quelle di ogni corsa precedente. I dieci partenti del 1906 sono saliti quest'anno a 44. Le case concorrenti sono 21, di cui l'elenco forma il libro d'oro dell'industria automobilistica, non solo italiana, ma francese, tedesca, svizzera e belga.

Infine la qualità dei concorrenti, per cui la corsa assume un suo speciale carattere che la rende interessantissima agli occhi di tutto il mondo automobilistico industriale e sportivo. Si tratta cioè di una corsa da cui si possono attendere i risultati più inaspettati e le rivelazioni più notevoli, che possano esercitare un'azione fortissima sull'avvenire dell'industria automobilistica. Infatti è dessa la prima corsa in cui di fronte alle macchine conosciute delle vecchie Case, che rappresentano, per così dire, la tradizione automobilistica, troviamo quelle delle Case sorte dopo e che rappresentano la nuova generazione.

È nella Targa che per la prima volta i nuovi campioni dell'industria automobilistica affrontano la lotta. Ed è stato oltremodo istruttivo lo studio della loro azione.

La course du « Grand Prix » ainsi que celle du Comité sportif de France, ayant pour condition la consommation — 30 litres sur 100 kilomètres pour la première et 15 pour la seconde — sont d'un côté trop unilatérales, et de l'autre peut-être trop susceptibles à des altérations fraudulentes. Quant à la course pour la « Coupe de l'Empereur », qui est conditionnée au cylindrage, c'est un cas isolé; elle vaut pour elle seule, et offre de bien rares données d'ordre général, puisqu'elle admet et recommande même la construction de moteurs spéciaux à grand alésage et course limitée, à une côte élevée de tours touchant les 2000 et plus, soit, des moteurs qui ne seront en toute probabilité jamais employés à l'usage des touristes. La voiture de course, la voiture d'exception qu'on se proposait d'exclure dans la pratique des règlements, réparaît encore plus exceptionnelle en vertu des règlements mêmes.

Rien de tout cela dans la Targa Florio. La détermination exacte de l'alésage des cylindres évite tout artifice, tout en laissant la possibilité d'allonger la course et d'avoir par conséquent un moteur à régime plus lent, ce qui pourrait offrir des avantages pratiques. Toute exagération ou caprice d'ailleurs sont empêchés par le sévère correctif de la route, qui est parmi les plus difficiles qu'on puisse choisir pour un circuit de course. La totalité ou presque des machines en concurrence n'offraient en vérité rien de nouveau ou d'anormal, la plupart des Maisons ayant envoyé des voitures puissantes, mais ne s'écartant pas trop de leurs types usuels.

La date aussi vient à former un des avantages principaux de cette course, qui, par le fait qu'elle est la première, est appelée à fournir des indications précieuses sur l'importance et la nature des dernières innovations, et les perfectionnements apportés à la construction automobilistique. C'est, pour ainsi dire, une première rencontre qui va décider le sort de toute la campagne.

A part cela, le nombre d'inscriptions donne à la lutte une étendue et importance surpassant celles de toutes les courses précédentes. Les 10 partants de 1906 sont cette année 44. Les Maisons concurrentes au nombre de 21 forment un vrai livre d'or de l'industrie automobilistique française, allemande, suisse et belge, aussi bien qu'italienne.

C'est enfin la qualité des concurrents qui donne à la course ce caractère particulier qui la rend si intéressante aux yeux du grand monde automobilistique, industriel et sportif. C'est une course, en effet, dont on peut s'attendre les résultats les plus inattendus et les révélations les plus éclatantes, de nature à exercer une puissante action sur l'avenir de l'industrie automobilistique. Evidemment, c'est la première course dans laquelle nous trouvons les machines connues des vieilles Maisons, qui représentent, pour ainsi dire, la tradition automobilistique, en lutte avec les produits de Maisons à leurs débuts représentant la génération nouvelle.

C'est dans la Targa que les nouveaux champions de l'industrie automobilistique hasardent pour la première fois les chances de la lutte. Pleine d'intérêt est l'étude de leur action.



Duchessa Grazioli



Contessa Morosini



Signora Binetti

L'importanza materiale.

Circa l'importanza materiale della Corsa, bisogna accorrere sul posto; vivere della vita febbrile dei giorni dell'attesa; assistere al rivolgimento di tutto un paese, di tutta una regione, per l'imminenza del grande evento; farsi un'idea di quello che ciascuna fabbrica compie ed ha compiuto per guadagnare la terribile partita. Allora soltanto si comprende il profondo significato della gara e si ha una misura approssimativa della sua entità e dell'immenso interesse che essa suscita, non dico fra gli spettatori, ma nel mondo industriale.

Allora altresì si comprende quello a cui forse non si è mai pensato prima. Quello che sembrava un gioco o tutt'al più uno spettacolo di proporzioni più grandiose del consueto, ci appare come uno dei più complicati e dei più gravi affari a cui ci si possa accingere. Un affare che soltanto per essere impostato, pur rimanendo nell'incertezza circa la riuscita, richiede tali calcoli, tali previdenze, tali cure meticolose quali non si impiegano nelle più ampie e difficili pratiche del commercio e dell'industria.

Lo spettacolo è dato dal momento della corsa; ma questo è un attimo in confronto al lavoro intenso e prolungato occorrente negli atti preparatorii. La corsa si potrebbe confrontare alla battaglia, di cui la durata non rappresenta

Importance matérielle.

Quant à l'importance matérielle de la Course il faudrait se rendre sur place, vivre la vie fiévreuse des jours d'attente, assister à la transformation d'un pays entier, de toute une région, sous l'imminence du grand événement, se faire une idée de ce que chaque fabrique fait et a su faire pour gagner la terrible partie. C'est ainsi seulement qu'on parvient à réaliser la vraie importance de cette épreuve, et à se former une idée approximative de sa valeur et de l'immense intérêt qu'elle excite non seulement dans les témoins, mais dans le monde industriel également.

C'est alors aussi qu'un tas de choses auxquelles on n'a peut-être jamais songé s'expliquent. Ce qui paraissait un jeu ou tout au plus un spectacle de proportions plus grandioses que d'ordinaire, se révèle à nos yeux comme une entreprise des plus sérieuses et compliquées qu'on puisse tenter. Entreprise dont la simple préparation, sans la moindre assurance sur la réussite, demande tant de calculs, tant de prévoyance, tant de soins méticuleux, qu'on ne saurait jamais employer dans les préliminaires les plus longs et difficiles du commerce et de l'industrie.

Le spectacle ne dure que le temps de la course, mais ce n'est qu'un instant vis-à-vis du travail incessant et prolongé que la préparation exige. A la rigueur on pourrait comparer la course à une bataille dont la durée ne représente qu'un

che un istante, e forse il meno faticoso, dei lunghissimi travagli sopportati per anni ed anni ad apprestare il buon andamento della campagna.

La corsa non è che il momento visibile della fiera e prolungata guerra che conduce ad una gara automobilistica, non è che una delle tante operazioni necessarie per arrivare a un tal momento, e non è certo l'operazione più delicata, più dispendiosa, più affannosa; non è certo quella che per essere più visibile meriti maggiormente la nostra considerazione.

Il lavoro preparatorio, incominciato mesi prima negli studii e nelle officine, e che viene a finir qui alla vigilia della corsa, il lavoro che non si vede o che il pubblico non vede, che perdura dalla mattina alla sera e sovente dalla sera alla mattina, negli uffici, nelle officine e nei *garages* improvvisati, nei depositi e lungo il circuito, è proprio quello che ha diritto alla nostra ammirazione e che ci offre un indice altrettanto sincero quanto inaspettato della somma di sforzi, di sacrifici, di studii, di previdenze, di materiali e di denari, che costa una grande corsa come la Targa e che ne forma la sua seria base.

Gli elementi del grande dramma sportivo.

Una grande corsa automobilistica, e questa della Targa Florio è stata una delle più grandi, è un commoventissimo e spettacoloso dramma. Un dramma in azione, che colpisce violentemente la nostra sensibilità, ma che contiene tutti gli elementi e possiede lo stesso svolgimento del dramma teatrale. Vi si scorge cioè il periodo della preparazione e delle prove, il momento culminante della rappresentazione e la catastrofe, e vi si tiene conto degli scenari e dell'elenco dei personaggi. L'intreccio si conchiude nella palpitante battaglia della velocità.

L'efficacia dei preparativi.

L'immensità e l'efficacia dei preparativi e delle prove compiuti così dagli organizzatori come dai concorrenti nelle settimane che hanno preceduto l'avvenimento, sono state tali da trasformare profondamente l'aspetto e l'esistenza non di una città, ma di una regione e di una popolazione.

Da Termini Imerese, quartiere generale della gara, si è diffuso, per così dire, a tutta la Sicilia il fermento nuovissimo che ha determinato un così repentino cambiamento di regime e di civiltà. Tutte le influenze riunite della storia non sono state capaci, durante secoli e secoli, di fare quello che in pochi giorni ha fatto l'automobile.

L'invariabile tradizione secolare si è cancellata sotto il nuovo strato di civiltà meccanica importata di un tratto, come il cedente intonaco del tempio vetusto è scomparso sotto i cartelloni *réclame* di una marca di pneumatici o di olii lubrificanti.

instant, et peut-être le moins oppressif, des longs travaux soutenus pendant des années, pour assurer l'heureux résultat de la campagne.

La course n'est que l'instant visible de la guerre rude et prolongée qui mène à une épreuve automobilistique. Elle n'est qu'une des nombreuses opérations nécessaires pour parvenir à cet instant, et assurément pas l'opération la plus délicate, la plus coûteuse, et la plus difficile, ni celle qui pour être la plus visible a plus droit à notre considération.

L'œuvre préparatoire commencée des mois d'avance dans les bureaux et usines, qui a son terme ici à la veille de la course, l'œuvre invisible ou que le public ne voit pas, qui se prolonge du matin au soir et souvent même du soir au lendemain, soit dans les bureaux, usines, et garages improvisés, comme dans les dépôts et sur toute l'étendue du circuit, est sans contredit celle qui a droit à notre admiration et qui nous fournit un témoignage aussi sincère qu'inattendu, du nombre d'efforts, sacrifices, études, prévoyances, matériaux et dépenses qu'exige une course de l'importance de la Targa, et qui forme la solidité de sa base.

Eléments du grand drame sportif.

Une grande course automobilistique, et la Targa Florio est parmi les plus grandes, forme un drame à la fois spectaculaire et émouvant. Drame en action qui frappe vivement notre sensibilité, mais qui renferme tous les éléments et a le même développement du drame de théâtre. On y voit en effet la période préparatoire et d'essai, le point culminant de la représentation, et la catastrophe, sans oublier la mise en scène et la liste des personnages. L'action est déterminée par le combat palpitant de vitesse.

Efficacité des préparatifs.

L'immensité et l'efficacité des préparatifs et des essais accomplis, soit par les organisateurs que par les concurrents, dans les semaines qui ont précédé l'événement ont été de nature à effectuer une transformation complète dans l'aspect et l'existence de la ville non seulement, mais de toute une région et toute une population.

De Termini Imerese, quartier général de la Course, le nouveau ferment qui a apporté ce changement soudain de régime et de civilisation, s'est, pour ainsi dire, diffusé dans toute la Sicile. Toutes les influences de l'histoire, à travers les siècles, n'ont pu réussir à faire ce que l'automobile a fait dans l'espace de quelques jours.

L'invariable tradition séculaire s'est effacée sous la nouvelle couche de la civilisation mécanique importée tout d'un coup, comme l'enduit lézardé de la vieille bâtisse a disparu sous l'annonce-réclame d'une marque de pneumatique ou d'huiles lubrifiants.



Principessa di Trabia



Principessa Pignatelli



Contessa d'Orsay

L'immagine più poetica ed espressiva di questo contrasto tra l'antica vita placida e l'inquieta attività della vita nuova portatavi dall'automobile mi si è offerto allo sguardo volgendo successivamente gli occhi dal romito Belvedere di Termini al mare ed alla strada. Nel breve porto tranquillo e silente ecco tre paranze immobili, simbolo di una tradizione quasi immemorabile ed immutabile; sulla scoscesa strada a zig-zag che sale al dolce giardino tutto imperlato di pioggia, ecco due grigie e strepitose macchine che si inseguono concitate e minacciose.

Ogni strada, ogni casa, gli abitanti istessi mostrano i segni di questa energica rivoluzione. Pur gli abitanti indigeni, i figli della terra, sono scesi in ombra, sono stati quasi spossessati. Quella che conta a Termini non è più la sua fedele cittadinanza, ma la turba degli invasori, la popolazione nuova e commista di *sportsmen*, di ingegneri, di direttori di fabbriche, di meccanici, di *chauffeurs* venuti qui ad una sfida audace che è nello stesso tempo la più seria delle operazioni commerciali, da ogni parte non solo d'Italia ma d'Europa.

In meno di un mese adunque le giovanili energie poste in movimento dalla Targa hanno cambiato un regime di vita sociale, uno stile di civiltà e persino la massa della popolazione di Termini Imerese, di questa bianca e silenziosa

L'image plus poétique et expressive de ce contraste entre la vie tranquille d'autrefois, et l'activité fervente du nouvel état de choses créé par l'automobile, saisit l'œil quand on promène le regard du solitaire Belvedere de Termini, vers la mer et la route. Dans le petit port calme et silencieux à peine trois bateaux de pêche immobiles, symboles d'une tradition presque immémorable et immuable; sur la route escarpée qui mène par un zig-zag au doux jardin arrosé par la pluie, deux machines sombres et bruyantes qui se poursuivent nerveuses et menaçantes.

Chaque rue, chaque maison, les occupants eux-mêmes, offrent les signes de cette énergique révolution. Les habitants indigènes, les enfants du sol ont disparu et sont presque dépossédés. Ce n'est plus sa population fidèle qui compte à Termini, mais plutôt la foule d'invasisseurs, assemblage nouveau et mixte de *sportsmen*, ingénieurs, directeurs d'usines, mécaniciens, chauffeurs italiens et du reste de l'Europe, accourus pour répondre à un audacieux défi, qui est néanmoins une opération commerciale de premier ordre.

Dans l'espace d'un mois à peine les jeunes énergies mises en mouvement par la Targa, ont changé le système de vie sociale, le genre de civilisation, et jusqu'à la masse de la population de Termini Imerese, cette blanche et silencieuse petite

cittadina siciliana, schierata sul mare, vigilata dalla fosca montagna di San Calogero e adagiata da tempo immemorabile nella sua consuetudine secolare. In pochi giorni l'automobile ha fatto di più dei proconsoli, degli eserciti, dei pirati conquistatori, di tutte le influenze della storia riunite insieme durante parecchi secoli.

La nuova Termini e l'Albergo delle Terme.

Termini è divenuta iriconoscibile. Alla esistenza monotona e lenta della sua popolazione semi-orientale di pescatori e di coltivatori si è sostituita bruscamente l'ansia instancabile dell'esistenza moderna. È come se fosse avvenuto un improvviso cambiamento di scena e di personaggi.

L'Albergo delle Terme, solenne come un rudero e quieto come un convento, è il cuore anelante di questa esistenza febbrile: ha acquistato improvvisamente la vivacità tumultuosa di un accampamento in frenesia. Esso sarebbe inabitabile per i suoi ospiti abituali e pacifici. È divenuto un alveare in perpetua e clamorosa agitazione, una caserma gremita in ogni angolo. I vecchi e severi saloni sono trasformati in dormitori e refettori, le camere non sono che depositi di letti. È un riassunto del mondo automobilistico, il campo di mobilitazione e di concentrazione delle fervide forze dell'automobilismo. La sala da pranzo è un catalogo vivente e completo delle fabbriche di automobili. Niuna delle personalità più spiccate della nuova industria ivi manca; vi è tutta l'aristocrazia dei costruttori e dei corridori. Vincenzo Florio ha compiuto il miracolo di attirarli su questo estremo e luminoso lembo di terra italiana.

Tutte le lingue vi si ascoltano, ma un solo discorso, la previsione della corsa, siccome tutti i rumori si fondono nel ritmico palpito dei motori, che sembra segnare la misura affrettata di questa vita turbinosa.



L'Equipe "Isotta Fraschini",

citè sicilienne étalée au bord de la mer, veillée par la sombre montagne de San Calogero, et livrée de temps immémorable à ses habitudes séculaires. En peu de jours l'automobile a fait plus que les proconsuls, les armées, les pirates conquérants et toutes les influences de l'histoire réunies ensemble, n'ont pu faire pendant des siècles.

La nouvelle Termini et l'Hôtel des Thermes.

Termini ne se reconnaît plus. L'existence lente et monotone de sa population semi-orientale de pêcheurs et cultivateurs, a été brusquement supplantée par l'empressement indéfatigable de l'existence moderne. C'est comme si un soudain changement de scène et personnages eût eu lieu.

L'Hôtel des Thermes solennel comme une ruine et morne comme un couvent, est le cœur palpitant de cette existence fiévreuse. D'un coup il a acquis la vivacité tumultueuse d'un campement en état de frénésie, devenant inhabitable pour ses hôtes réguliers et paisibles. C'est désormais une ruche en état de commotion continuelle, une caserne remplie de tout côté. Les vieux salons austères sont transformés en dortoirs et réfectoires, les chambres en vrai dépôts de lits. C'est un résumé du monde automobiliste, le champ de mobilitazione et concentration des forces ferventes de l'automobilisme. La salle à manger est un vrai catalogue vivant et complet des fabriques d'automobiles. Aucune des personnalités plus en vue de cette nouvelle industrie n'y manque, il y a là toute l'aristocratie des constructeurs et conducteurs. Vincenzo Florio a su accomplir le miracle de les attirer tous sur cet extrême et lumineux lambeau de terre italienne.

Toutes les langues y sont parlées mais le sujet de conversation est toujours un seul, les prévisions sur la course, de même que tous les bruits se fondent dans la palpitation rythmique des moteurs, qui semble marquer la marche accélérée de cette vie orageuse.



L'Equipe "Züst", al Pesage

Contro costoro vi sono molti altri i quali con noi giudicano che nessuna corsa è invece più dimostrativa di questa. Sia per il saggio regolamento, sia per il profilo accidentato del circuito, sia per lo sforzo richiesto ai concorrenti, il risultato della corsa fornirà una severa e precisa indicazione sul valore dei vincitori. Quella che vincerà, sarà necessariamente la migliore vettura, migliore come materiali e come costruzione. La corsa costituirà una selezione severissima. Se numerosi saranno i partenti, scarsi saranno gli arrivati; soltanto le macchine di prim'ordine figureranno all'arrivo, le altre saranno inesorabilmente poste fuori combattimento.

È non proseguo a riferire altri giudizi e pronostici che ora, a tanta distanza dal fatto compiuto, non hanno più che un valore di ricordi, questi del resto sono sufficienti a dare un'idea di ciò che si pensava e si diceva a Termini anche dai più competenti ed a porre in rilievo le caratteristiche essenziali della Targa del 1907. Si tratta della corsa più aperta e impreveduta e quindi più interessante a cui mai sia stato dato di assistere. Tutti i vecchi e soliti criteri di giudizio si dimostrano inefficaci. Tanti diversi elementi si sono adunati da non poterne più calcolare l'effetto! Oltre al numero ingente dei partecipanti, abbiamo tutta la serie delle nuove case e dei nuovi corridori, che rappresentano una quantità sconosciuta, la nuova generazione da cui può sorgere un valore del tutto inaspettato.

Siamo di fronte a una entità nuova e questa non è stata certo la minore delle attrattive della Targa, la quale perciò ha suscitato durante il suo svolgimento la più viva attenzione, e di cui il risultato ha avuto in seguito la più ampia ripercussione.



Wagner su "Darracq"

L'invasione della città.

Dall'Albergo delle Terme scendendo nella città l'animazione non diminuisce. In città non è vasto porticato, magazzino, scuderia, androne che non sia stato requisito e tramutato in officina, in *garage*. Il più innocente porticato nascosto nella strada più diruta e abbandonata, soltanto che si schiuda, lascia intravedere manipoli di operai affaccendati intorno

Bien d'autres au contraire sont d'avis, comme nous, qu'aucune course n'est aussi démonstrative que celle-ci, car, soit la bonté du règlement, soit le profil accidenté du circuit, soit enfin les efforts exigés des concurrents, le résultat de la course nous fournira des données sérieuses et précises sur la valeur des gagnants. La voiture victorieuse sera nécessairement la meilleure, soit au point de vue du matériel que de la construction. La course constituera donc une sélection des plus rigoureuses. Si nombreux que soient les partants, les arrivés ne seront qu'en petit nombre. C'est les machines de premier rang seules qui vont figurer à l'arrivée, tout le reste va être inexorablement mis hors de combat.

Nous ne continuerons pas le récit des autres jugements et prévisions, qui à cette distance du fait accompli n'auraient que l'importance d'un souvenir, ceux-ci étant du reste suffisants pour donner une idée de ce que l'on disait et pensait à Termini, même par les compétents en matière, et pour mettre en relief les caractéristiques essentielles de la Targa de 1907. Il est question de la course la plus ouverte et la plus imprévue, et par cela même la plus intéressante à laquelle on ait jamais pu assister. Tous les vieux critères usuels de jugement ont été reconnus inefficaces. Tant d'éléments divers se sont trouvés réunis que l'on n'a pu en calculer l'effet! A part le nombre élevé des participants, nous avons toute la série des nouvelles maisons et des nouveaux conducteurs, qui représentent une quantité inconnue, la génération nouvelle d'où une valeur tout à fait inattendue pourrait surgir.

Nous sommes en face d'une entité nouvelle, ce qui n'a pas été la moindre des attractions de la Targa, qui pendant toute sa durée a suscité une attention des plus vives, et dont le résultat a eu à la suite un retentissement considérable.

L'envahissement de la ville.

Descendant de l'Hôtel des Thermes à la ville la même animation se fait remarquer. Pas un portique, magasin, écurie ou entrée, qui n'aient été réquisitionnés et transformés en usines ou garages. Le portique le plus modeste blotti dans la rue la plus ruineuse et abandonnée, pour peu qu'il ouvre ses battants, nous laisse apercevoir des manipules



Lancia su "Fiat"

alla fosca mole dei corsieri meccanici, che daranno la scalata alle ardue e ancor nevole cime delle Madonie.

Tutti i pianterreni di Termini sono riempiti di automobili; la cittadina sembra divenuta un magazzino di macchine e di gomme.

Le strade sono tappezzate di manifesti dai colori accesi, dalle figurazioni veementi per *réclame* di gomme, di *antidérapants*, di fari, di altri accessori automobilistici: i viandanti hanno per foggia di vestiario l'abito dello *chauffeur*, gli antichi carretti gialli istoriati come messali, trascinati da muli impennacchiati, hanno ceduto il posto alle veloci e grigie vetture meccaniche. Il tardo e gramo commercio di un tempo è stato tutto messo sossopra; fondachi e botteghe, dopo aver decuplicato e centuplicato di prezzo, sono stati in fretta vuotati delle antiche mercanzie e occupati dalle carovane delle varie case costruttrici, che vi hanno installato le loro officine provvisorie e ne hanno fatto la sede dei loro rifornimenti.

Ed è qui dove bisogna penetrare, sono questi accampamenti transitorii della più bella industria meccanica moderna, che si debbono visitare per persuadersi della sua potenza da una parte e della sua sapienza previdente e ordinata dall'altra. La vista di un accampamento romano mostrava che quella era l'organizzazione della vittoria, la vista di questi moderni campi industriali ci dà la stessa sensazione, di forza calma, di ordine lucido, di consapevolezza disciplinata. Gente che alla vigilia della lotta sa stabilirsi così e sa calcolare tanto e sa così minuziosamente apprestarsi, non può che vincere.

Le fabbriche più importanti, e quelle che concorrono alla Targa lo sono quasi tutte, hanno addirittura istituite qui altrettante succursali. Hanno mandato ingegneri, schiere di meccanici, direttori, vetture di servizio e un intero magazzino di attrezzi e di organi di ricambio.

Ed è stupendo l'ordine e sorprendente l'abbondanza con cui si sono installati. Con quale cura meticolosa sono in certi cassoni giganteschi collocati ogni sorta di pezzi di ricambio! Sembra di vedere uno scrigno di gioielli smisuratamente ingrandito.

E di gomme? Una profusione pazza! Già gonfie, pronte, alla pressione giusta, montate, ve ne sono depositi incalcolabili. Ogni vettura in corsa ha una dotazione di ben 28 ruote, il che equivale a 7000 lire di pneumatici! Ne dà ragione l'ingordigia degli avidi *tournants* dei « bei nebrodi monti! »

Il paesaggio del circuito.

Costituiscono queste inclite ed austere montagne insieme al mare, gli eterni motivi dello scenario nobilissimo apprestato per la corsa. E se la scena è una delle più belle del mondo, è del mondo la più densa di storia e la più famosa. Nessun altro decoro terrestre ha servito ed ha assistito ad un maggior numero di ripetizioni e di rappresentazioni della perenne e invariabile tragedia umana, della primordiale tragedia delle stirpi, la guerra e la vittoria, l'invasione dei

d'ouvriers occupés autour de la sombre masse des coursiers mécaniques, qui vont donner l'escalade aux sommets rudes et encore neigeux des Madonies.

Tous les rez-de-chaussée de Termini sont tellement remplis d'automobiles, que la petite ville a l'air d'un magasin de machines et pneumatiques.

Chaque rue est pavoisée d'annonces multicolores et illustrées, contenant force réclames, pour les pnéus, les antidérapants, les phares et autres accessoires automobiles. Les promeneurs ont pour vêtement un costume de chauffeur; les vieilles charrettes historiées comme un missel, trainées par des mulets panachés, ont cédé la place aux sombres et rapides voitures mécaniques. Le commerce lent et triste d'autrefois a été bouleversé; boutiques et magasins après avoir augmenté dix et jusqu'à cent fois leur prix, ont été vidées à la hâte de leurs vieilles marchandises, et occupées par les caravanes des différentes maisons de construction, qui y ont installé leurs usines provisoires et en ont fait le centre de leurs ravitaillements.

C'est ici, ou il faudra nous introduire, ce sont ces campements provisoires de la plus belle des industries mécaniques modernes, qu'il faudra visiter pour se rendre compte de sa puissance d'une part, et de sa sagacité prévoyante et ordonnée de l'autre. Une visite à un campement romain révélait qu'il y avait là l'organisation de la victoire, juste comme la vue de ces camps industriels modernes nous donne une même impression de force calme, d'ordonnement lucide, et de connaissances bien disciplinées.

Des individus qui à la veille de la lutte savent s'installer ainsi, calculer de la sorte, et se préparer par des soins si minutieux ne pourront que gagner.

Les usines les plus importantes, et de ce nombre la totalité presque de celles qui prennent part à la Targa en est, ont installé de vraies succursales ici, ayant envoyé sur place toute une équipe de mécaniciens, ingénieurs, directeurs, voitures de service, et un magasin complet d'outils et pièces de rechange.

L'ordre et l'abondance de ces installations est vraiment surprenant. Quel soins méticuleux dans le placement de ces différentes pièces de rechange dans leurs caissons gigantesques! C'est comme des écrins à bijoux énormément agrandis.

Quant aux pnéus il y en a une profusion folle. De gonflées prêtes, à leur juste pression et montées, il y en a des dépôts incalculables. Chaque voiture de course a une dotation de 28 roues, ce qui fait 7000 francs de pneumatiques! C'est la rapacité des tournants avides des beaux monts nébrodes qui nous en fournit la raison.

Le paysage du circuit.

Ces célèbres et austères montagnes en union avec la mer forment l'éternel motif de la noble scène arrangée pour la course, scène qui tout en étant parmi les plus belles du monde, en est aussi une des plus renommées et des plus remplies de souvenirs historiques. Nulle autre décoration terrestre a pu servir et assister

vincitori e la sottomissione, il dileguarsi dei vinti. La prima gente mediterranea, bruna di occhi e di capelli, dalla piccola testa allungata, sollevò qui, forse pria che altrove, le prime barriere megalitiche per affermare il suo possesso, e trovò immediatamente chi le varcò e le rovesciò, chi la scacciò e prese il suo posto; era un fratello probabilmente, venuto di lontano, più forte per l'armi fornitigli dalla prisca civiltà micenea. E questi a sua volta dovette cedere il suo possedimento ad altri invasori più vicini, che contrastarono il loro dominio non solo con l'armi guerresche, ma con simulacri di immortale bellezza ad altri occupanti, ai Cartaginesi. E la lotta riarse per l'intervento di un più fermo e duraturo conquistatore, il Romano. Ma quasi che questa terra prediletta dal sole e dalla fertilità, celasse in sé il più instabile dei fati e fosse insofferente ad ogni assetto prolungato, attirò alle sue coste profumate e i barbari del Nord, e Goti e Vandali, inseguiti da presso dai riconquistatori orientali e questi dai Saraceni, e questi ancora espulsi dai Normanni; finché è tutta una ridda sfrenata di invasori e di fuggenti, una altalena continua di vincitori e di vinti, un miscuglio mutevole di soldatesche di ogni terra, per un momento in signoria e poi disperse, come per dar modo a tutti gli avventurieri del mondo di giungere qui a compiere le loro gesta, e di avere questi monti impassibili e incantevoli testimoni della loro efimera fortuna.

Sfilarono qui adunque in una specie di colossale rivista che perdura da millenni tutti i popoli in armi ed in lotta. I monti austeri delle Madonie, i giganti canuti conoscono tutti i turbolenti abitatori che si avvicendarono sulla terra, tutti egualmente folli, tutti egualmente feroci, tutti passeggeri forsennati e frettolosi, occupati nello stesso atto micidiale. Mutavano visi, costumi, armi, favelle, ma era sempre lo stesso uomo e lo stesso gesto. Potevano credere i monti che una sola occupazione fosse stata data agli uomini e un solo destino dalla inflessibile volontà dei numi.

Questi vetusti ed indifferenti contemplatori di tutte le stragi umane potevano omai supporre che la vicenda terribile e insana non dovesse mai più mutare. Tediati omai da tanta monotonia, avean chiusi gli occhi stanchi sotto le ciglia arboree, quando a risvegliarli e ad eccitare nel loro corpo sonnolento un brivido di meraviglia, si è avventato sui loro fianchi, con un barrito crepitante ed uno slancio ardente, un essere fantastico, non mai visto, un titano sconosciuto, l'automobile.

È un nuovo combattente? È un'arma novella? In ogni modo, ecco finalmente una cosa nuova, si sono detti gli incoronati picchi delle Madonie...

L'automobile passa adunque in mezzo a tutto l'archivio della umanità, compiendo la sua parte, lungo il circuito della Targa Florio. Rasenta il muro pelasgo e il tempio ellenico, l'anfiteatro romano e il castello saracino, il tempio normanno e il palazzo aragonese, e come trascorre per tutta la storia, così attraversa tutte le varie sembianze della terra. Si inerpicca alle Petralie sui più aspri e brulli gioghi; serpeggia tra la floridezza esuberante della selva; oltrepassa

à un aussi grand nombre de répétitions et représentations de l'éternelle et invariable tragédie humaine, de la lutte primitive des races, la guerre et la victoire, l'invasion des conquérants, la soumission et la disparition des vaincus. Le premier des peuples de la méditerranée, aux yeux et cheveux bruns, et la petite tête allongée, a dressé ici, plutôt qu'ailleurs, peut-être, les premières barrières mégalithiques pour affirmer sa prise de possession, trouvant lors peu qui les a franchies et renversées, qui l'a chassé et usurpé sa place; un frère, peut-être venu de loin, doué de cette force supérieure, que les armes de l'ancienne civilisation de Mycène, lui donnait. Ces derniers à leur tour ont dû céder le terrain à d'autres envahisseurs plus voisins, qui contrastèrent leur domaine avec leurs armes de guerre, aussi bien qu'avec des images de beauté immortelle à d'autres occupants, aux Carthaginois. La lutte se ralluma ensuite sur l'entrée en scène d'un conquérant plus raide et durable, le Romain. Mais comme si cette terre bien aimée du soleil et de la fécondité, eût caché en elle la plus instable des destinées, et fût contraire à toute systémation prolongée, elle sut attirer sur ses plages parfumées, les barbares du Nord, Goths et Vandales, suivis de près par des conquérants orientaux, et ceux-là par les Sarrasins, ceux-ci expulsés enfin par les Normands. C'est tout un branle effrené d'invasions et de fuyards, une bascule suivie de vainqueurs et vaincus, un mélange changeant de soldatesques de tous les pays, triomphant un instant pour être plus tard dispersées, comme pour donner moyen à tous les aventuriers du monde de se rendre ici pour accomplir leurs exploits, ayant ces montagnes impassibles et pleines de charme, pour témoins de leur fortune éphémère.

C'est comme dans une espèce de revue colossale, s'étendant sur une période plusieurs fois millénaire, que toute une série de peuples en armes et en lutte a défilé.

Les austères sommets des Madonies, ces géants chenus, connaissent à fond tous ces séjourners turbulents qui se sont donnés le tour sur la terre, tous également fous et féroces, tous passagers forcenés et pressés, engagés dans un même acte meurtrier. Les traits, le costume, les armes, le langage pouvaient changer, mais l'homme et le geste étaient toujours les mêmes. Ces montagnes auront bien du penser qu'une unique occupation et une unique destinée, avait été réservée aux hommes par l'inflexible volonté des dieux.

Ces vieux et indifférents spectateurs de tous ces massacres auraient bien désormais du conclure que cette suite d'événements terribles et insensés ne toucherait jamais à son terme. Las enfin de cette monotonie, leurs yeux fatigués s'étaient fermés sous leurs cils d'arbres, quand, pour les réveiller et exciter dans leur corps somnolent un frisson d'étonnement, un être fantastique, jamais vu, vrai titan inconnu, s'est jeté avec un élan plein d'ardeur et un cri crépitant sur leurs flancs. C'est l'automobile.

Est-ce un nouveau combattant, une arme nouvelle? C'est en tout cas du nouveau enfin, les pics couronnés des Madonies ont bien dû se dire.

sughereti, vigneti, oliveti; scende a Campo Felice in cospetto del mare lucente e si insinua quindi, come a premio della corsa furente, nell'inebbriante giardino delle Esperidi, nel giardino dagli innumerevoli frutti d'oro dei limoni e dagli infocati fiori purpurei dei gerani. Il giro è terminato, la mèta è raggiunta a Bonfornello; ivi l'antica Imera, di cui sulle rovine sepolte si aduna la folla odierna per il trionfo del nuovo vincitore.

La magnifica corsa.

Riviviamo ora nei suoi istanti più pittoreschi e ansiosi la magnifica corsa.

Sono le tre della mattina; l'albergo delle Terme, un momento prima immerso nel sonno, si riempie da capo a fondo di fragore. È la sveglia che batte brutalmente a tutte le porte. Non c'è tempo da perdere; la battaglia sta per cominciare con le prime luci del mattino. Ci si appresta, ci si veste con la fretta dei soldati. Le *toilettes* sono sommarie, ma in compenso l'agitazione è fantastica. Al voci concitato, allo sbattere delle porte si aggiunge lo stridente scoppietto dei motori. Pare che la fucileria abbia già aperto il fuoco.

Alle quattro salgo sulla settanta cavalli di Vincenzo Florio, e ci avviamo verso Bonfornello. Ma l'oscurità e l'ingombro delle vetture non permette di correre; dobbiamo collocarci in fila con gli altri che già sono in cammino, e quando col timido chiarore dell'alba arriviamo su un'altura donde si scorge un lungo tratto di strada, ci appare la più meravigliosa delle visioni. E cioè tutta una striscia di automobili, gli uni attaccati agli altri, volanti cupamente verso la stessa mèta, fin dove l'occhio giunge. Ecco invero una strana processione nella notte, una processione di esseri foschi, irritati, strepitanti dagli occhi luminosi, dalle forme corazzate di armigeri.

La presenza di Vincenzo Florio elimina però ogni indugio; arriviamo alle tribune al punto della partenza, mentre i corridori si stanno disponendo in ordine, e il sole, come un disco d'oro arroventato, senza aureola, contro il cielo verde chiaro, sembra posato in cima al delicato e violaceo contorno delle Madonie.

Dopo i tediosi giorni di pioggia, un più puro e radioso mattino non poteva preannunciarsi per la Targa. Questo è stato il propizio presagio che doveva favorevolmente condurre ogni cosa per la riuscita di questa corsa bellissima, legata ormai indissolubilmente ai fasti trionfali dell'automobilismo e dell'industria italiana. Poiché non la più lieve contrarietà è venuta a turbarne le conclusioni e a scemarne l'importanza o a guastarne la linea limpida, l'equilibrato e drammatico sviluppo. Poiché invero, più che esprimere una opinione mia personale, io non faccio che manifestare il giudizio unanime di automobilisti, di *sportsmen*, di spettatori, dicendo che questa della Targa è semplicemente la più bella, la più completa, vorrei quasi aggiungere la più armoniosa e felice corsa di automobili che mai sia stata effettuata.

L'automobile se fafile donc à travers tout cet archive de l'humanité, jouant son rôle tout le long du circuit de la Targa Florio. Longeant le mur pélasgique et le temple hellénique, l'amphithéâtre romain et le château sarracénique, le temple normand et le palais aragonnais, il parcourt toute l'histoire de même qu'il traverse tous les aspects variés de la nature. Se haussant aux Petralies sur les sommets arides et plus escarpés, il serpente parmi la richesse exubérante de la forêt, outrepassant les chênes-liège, les oliviers, les vignobles, pour descendre en vue de la mer luisante à Campo Felice, d'où il pénètre comme prix de sa course acharnée, dans le jardin énivrant des Hespérides, le jardin des innombrables fruits dorés des citronniers, et des brûlants fleurs pourprés du géraneum. Le tour est achevé, le terme est touché à Bonfornello. Ici l'ancienne Imère, sur les ruines ensévelies de laquelle, la foule s'est donné rendez-vous pour saluer la victoire de ce nouveau conquérant.

La course magnifique.

Essayons de faire revivre dans ses moments plus agités et pittoresques cette magnifique course.

Trois heures du matin viennent de sonner. L'Hôtel, dès quelques instants auparavant plongé dans le sommeil, résonne de bruit d'un côté à l'autre. C'est le réveil qui bat brutalement à chaque porte. Pas de temps à perdre, la bataille va s'engager avec les premières lueurs du matin. On se prépare, on s'habille avec la rapidité du soldat. Les toilettes sont sommaires, mais par contrepoids l'agitation des esprits est fantastique. Aux cris excités, au battement des portes vient se joindre le craquement perçant des moteurs. On croirait que la fusillade a déjà commencé.

À quatre heures je monte sur le soixante-dix chevaux de Vincenzo Florio qui prend la direction de Bonfornello. L'obscurité et l'encombrement de voitures ne nous permettant pas de courir, nous sommes forcés de nous mettre en queue avec les autres déjà en chemin, et lorsque par la faible lueur de l'aube nous touchons une hauteur qui domine une longue étendue de la route, le plus merveilleux des spectacles se pare à nos yeux. C'est toute une bande d'automobiles attachés l'un à l'autre, fuyant sournoisement vers un but commun, qui s'étend à perte de vue. Voilà, en vérité, une étrange procession nocturne, une procession d'êtres sombres, irrités, et bruyants, aux yeux lumineux et aux formes cuirassées du guerrier.

La présence de Vincenzo Florio nous évite, du reste, tout délai. Nous voilà donc arrivés au point de départ au moment où les compétiteurs sont en train de se mettre en place, et le soleil pareil à un disque d'or rougissant dépourvu d'aureole, vu contre un ciel d'un vert clair, semble s'appuyer sur la crête douce et violacée des Madonies.



Le Tribune animate.

L'organizzazione è stata ammirevole. Vincenzo Florio ha pensato a tutti e instancabilmente ha provveduto a tutto. Nei giorni che precedettero la corsa pareva quasi che avesse il dono dell'ubiquità. Ma quello che più importa si è che egli, per la sua tenace volontà, per il suo inestinguibile entusiasmo, egli solo è riuscito a suscitare un così intenso ardore e un così vasto movimento, come soltanto lo potrebbero antiche e potenti istituzioni, quali l'Automobile Club di Francia o d'Italia, un movimento che si è propagato, sospinto dalla simpatia personale, fino agli estremi confini del mondo automobilistico, e che è valso a riunire alla partenza della Targa il più superbo e numeroso gruppo di corridori visto finora e la più eletta e cosmopolita adunanza di automobilisti.

C'è da stupirsi che la corsa, frutto di così amoroso fervore e costituita con tali elementi propizi, abbia continuamente, senza mai un istante di stanchezza e di languore, destato un interesse superiore ad ogni aspettativa?

Dalla prima partenza fino agli ultimi arrivi è stato un crescendo di attenzione ansiosa, continuamente la curiosità è stata stimolata e la passione eccitata. La lotta formidabile non ha mai avuto tregua.

Il pubblico non aveva ancora cessato di ammirare e commentare le diverse partenze, colpito dal vario stile dei corridori, che già stavano per giungere, dopo un giro, quelli che erano partiti per i primi. E tutta la violentissima animazione degli arrivi impetuosi, dei passaggi fulminei, dei rifornimenti febbrili non era ancora sedata che già dai tempi segnati si delineava la fiera e magnifica battaglia ingaggiata terribilmente tra le due grandi Case italiane l'*Itala* e la *Fiat* e tra queste e tutta la muta estera e specialmente le case francesi. Tale battaglia



Una vettura in vista.

Après la pluie ennuyeuse des jours précédents, une matinée plus pure et plus rayonnante pour la Targa Florio, n'aurait pu s'annoncer. Heureux présage qui devait amener à la réussite complète de cette belle course, désormais liée indissolublement aux fastes triomphaux de l'automobilisme et de l'industrie italienne. En effet, pas la moindre contrariété est surgie, soit pour en troubler les résultats et diminuer son importance, que pour endommager sa ligne limpide et son développement équilibré et dramatique. Car, loin d'exprimer une opinion purement personnelle, je ne fais que répéter la voix unanime des automobilistes, *sportsmen*, et spectateurs, en affirmant que cette course de la Targa, est tout simplement la plus belle, la plus complète, et on pourrait presque ajouter, que c'est la course d'automobiles la plus harmonieuse et réussie qui ait jamais été effectuée.

L'organisation en a été vraiment admirable. Vincenzo Florio a pensé à tous, et a pourvu infatigablement à tout. Dans les jours qui ont précédé la course on lui aurait attribué le don de l'ubiquité.

L'important c'est que par sa force de volonté, par son enthousiasme inextinguible, il ait pu réussir à lui seul, à susciter une activité si vive, un mouvement si étendu, qui ne seraient qu'à la portée des plus anciennes et puissantes institutions, tels que l'Automobile Club de France ou celui d'Italie. C'est un mouvement qui s'est propagé, encouragé par la sympathie personnelle, jusqu'aux bornes les plus reculées du monde automobilistico, et qui a contribué à réunir pour le départ de la Targa le plus nombreux et superbe groupe de concurrents jamais vu jusqu'alors, ainsi que l'assemblée la plus choisie et cosmopolite d'automobilistes.

Alle ruote!

Disegno di Duilio Cambellotti







Aspettando un passaggio

combattuta con una gagliardia e con un ardimento senza pari, proseguì incerta fino in fondo.

Al primo giro *Fiat*, *Itala* e *Isotta Fraschini* erano in testa, ma seguite a pochi secondi dalle svelte *Darracq* e dalle poderose *De Dietrich*, e tra di loro poi si fronteggiavano sorprendentemente. Lancia faceva il primo giro in 2, 43', 8" e $\frac{1}{5}$, Cagno in 2, 43' 22" e $\frac{2}{5}$.

Al secondo giro la mischia si fa più furibonda, i francesi tornano con fortuna all'attacco; ecco Wagner che fa con la sua *Darracq* i due giri in 5, 31' 50". Duray sulla *De Dietrich* in 5, 37', 52". Lancia in 5, 36', 9". Cagno in 5, 39' 53". Ma due strenui combattenti emergono gradatamente dalle file italiane e rinfrancano la posizione. Nazaro su *Fiat* fa i due giri in 5, 28', 24". Fabry su *Itala* in 5, 44', 19". Il tempo di Nazaro è salutato dagl'italiani come un messaggio di vittoria.

La vittoria italiana.

E siamo all'ultimo giro, alla fase decisiva del combattimento, tutte le anime sono sospese. È sufficiente una così piccola influenza a rovesciare le sorti più vantaggiose, a mettere la miglior macchina fuori dalla corsa! Per di più quei rudì ed avventati atleti sono stanchi e frementi: da quasi otto ore si precipitano l'uno dietro l'altro lungo gl'innumerevoli *tournants* delle erte Madonie; sosterranno ancora l'immane fatica?

Uno sparo attenuato, una nuvoletta bianca in aria, uno squillo di tromba, sulla striscia grigia della strada un punto nero, una formica, che si ingrossa, che in

Rien d'étonnant donc que cette course, fruit de soins si empressés, et constituée avec des éléments si favorables, ait pendant toute sa durée excité un intérêt au-delà de toute prévision, sans donner lieu au moindre soupçon de fatigue ou indifférence.

Au contraire, dès le moment du premier départ jusqu'au dernier arrivant, l'attention anxieuse allait augmentant sans cesse, sous l'empire d'une curiosité vivement excitée. La lutte formidable n'a eu un seul moment de trêve.

Le public, frappé par le style varié des conducteurs, en était encore à admirer et commenter les différents départs, que les premiers partants à la fin de leur premier tour, étaient déjà sur le point d'arriver. Toute cette animation surexcitée par les arrivées impetueuses, les passages foudroyants, les ravitaillements fiévreux, était à peine calmée, que déjà se dessinait par les temps marqués, la rude et magnifique bataille qui s'engageait d'une façon terrible entre les deux grandes marques italiennes, *Itala* et *Fiat*, et entre celles-ci et toute la meute étrangère, et notamment les marques françaises. Cette bataille disputée avec un acharnement et hardiesse incomparables, a continué indécise jusqu'à la fin.

Au premier tour *Fiat*, *Itala* et *Isotta Fraschini* étaient en tête, mais suivies à peu de secondes près, par les sveltes *Darracq* et les puissantes *De Dietrich*, qui se tenaient tête entre elles d'une façon surprenante. Lancia fit son premier tour en 2, 43', 8" $\frac{1}{5}$, Cagno en 2, 43', 22".

Au second tour la mêlée devient plus furieuse. Les français renouvellent l'attaque avec fortune, Wagner avec sa *Darracq* ayant fait les deux tours en 5, 31', 50", et Duray sur *De Dietrich* en 5, 37', 52", contre 5, 36', 9" de Lancia, et 5, 39' 53" de Cagno. Deux solides combattants pourtant s'avancent par degrés des files italiennes et renforcent la position. C'est Nazaro sur *Fiat* qui fait ses deux tours en 5, 28' 24", et Fabry sur *Itala* en 5, 44' 19". Le temps de Nazaro est salué par les italiens comme un présage de victoire.

La victoire italienne.

Nous voici au troisième tour qui va décider de l'issue du combat. Toutes les âmes sont en suspens. Il suffit d'une influence si infinitésimale pour détruire les chances les plus favorables, et placer la meilleure des machines hors de course! En outre ces rudes et aventureux athlètes sont las et frémissants, car depuis bientôt huit heures ils se précipitent après l'un l'autre sur les innombrables tournants des raides Madoines. Pourront-ils soutenir encore l'énorme effort?

Une décharge atténuée, un léger nuage blanc dans l'air, un clairon qui sonne, et sur la bande grisâtre de la route un point noir, une fourmi, qui grossit et d'un coup devient monstrueuse, qui s'élance devant nous. C'est le premier qui a fini sa course, c'est la *De Dietrich* de Duray que nous entrevoyons comme



Passaggio di una vettura che non si rifornisce.

un attimo diventa mostruosa, che si scaglia davanti a noi. È il primo che ha finito la corsa. Intravediamo nella polvere un bolide rosso, è la *De Dietrich* di Duray. Abbiamo un istante di dispetto e di timore. Corriamo a leggere il tempo complessivo dei tre giri (447 chilometri) sono 8 ore 39', 7". È troppo; noi sentiamo che quel tempo sarà battuto.

Ma i minuti passano, arrivano altre vetture ormai fuori di gara. Aspettiamo Lancia o Cagno. Finalmente si sentono voci concordi: Lancia! Lancia! Arriva come un proiettile, alza le mani; tutti lo applaudono. Chiediamo impazienti il tempo. Lancia ha 10 minuti di guadagno sul francese ma non sarà neanche questa l'ultima parola. Resta Nazaro che ci deve dare la vittoria bella. Frattanto arriva Cagno. Eccolo a soli 9" da Duray; ha avuto tre gomme da cambiare e una spalla contusa. Il tempo passa, l'attesa diventa quasi dolorosa. Che cosa ne è di Nazaro? ed egli giunge, calmo, sereno, sicuro e vincitore. Di ben dodici minuti batte il tempo, già eccellente di Lancia, avendo ottenuto una media di oltre 55 chilometri all'ora.

È quasi incredibile, specialmente se si considera la sua regolarità cronometrica, poichè egli ha fatto il primo giro in 2 ore, 44', il secondo in 2 e 44', il terzo in 2.49'!

Il primo e il secondo posto sono assicurati alla *Fiat*, all'Italia, ma dovrà sfuggirci il terzo? L'*Itala* che tanto valorosamente si era condotta, dovrà per pochi secondi e molta sfortuna essere esclusa dal trionfo?

E l'aspettativa per l'arrivo di Fabry diventa acuta come uno spasimo. Sono stati questi i momenti più trepidanti. Prima di Fabry giunge una *De Luca-Daimler*, condotta da Ison ed infine Fabry piomba in mezzo a noi con la sua *Itala* che ha marciato splendidamente.



Arrivo di una vettura al rifornimento.

un bolide rouge à travers la poussière. Un instant de crainte et dépit nous saisit. Un coup d'œil au temps indiqué, 8 heures 39', 7" pour les trois tours (447 kilomètres) nous rassure. C'est trop. Nous avons la conviction qu'il sera battu.

Les minutes s'écoulent. Tour à tour d'autres voitures désormais hors de concours font leur arrivée. Lancia et Cagno sont attendus avec impatience. Des voix concordées se font enfin entendre: Lancia! Lancia! Il arrive comme un projectile, et haussant les mains est vivement applaudi.

On lui demande son temps avec impatience. Il a dix minutes d'avance sur le français, mais ce ne sera certes le dernier mot. C'est à Nazaro à nous donner la belle victoire. Voici Cagno qui arrive 9" seulement après Duray. Il a eu une épaule meurtrie et trois pneus à changer. Le temps passe et l'attente devient presque pénible. Qu'en est il de Nazaro? Et le voici qui arrive, calme, serein, sûr, et vainqueur. Il a battu le temps fort remarquable de Lancia de bien douze minutes, ayant obtenu une moyenne de 55 kilomètres à l'heure.

C'est presque incroyable par rapport surtout à sa régularité chronométrique, car il a couvert son premier tour en 2 heures 44', le second en 2,44', et le troisième en 2,49'!

La première et la seconde place sont assurées à la *Fiat*, à l'Italie, mais la troisième va-t-elle nous échapper? L'*Itala* dont l'allure a été si vaillante, devra-t-elle pour quelques secondes et pour un surcroît de mauvaise chance, être exclue du triomphe.

L'impatience pour l'arrivée de Fabry devient angoissante. Ce sont des moments de vraie trépidation. Précédé par une *De Luca-Daimler* conduite par Ison, Fabry tombe au milieu de nous sur son *Itala* qui à marché à merveille.

Il tempo è 8 ore 32', 47". Evviva: se Nazaro ci ha dato la vittoria bella, Fabry ci dà la vittoria piena e assoluta. L' *Itala*, la vittoriosa dell'anno scorso, condivide la vittoria con la *Fiat*, prende il terzo posto e il quinto.

Non occorre aggiungere che su tre *Fiat* partite vi sono tre arrivate; con due *Itala* partite, due arrivate.

Vi sono dei vinti però che meritano ora il rispetto come avevan mostrato di meritar la vittoria.

Contro di loro si è accanita la sfortuna. Intendo parlare dell' *Isotta Fraschini*, delle *Züst* e di qualche altra marca.

L' *Isotta Fraschini* era degna di vincere e poteva vincere. Si era preparata seriamente, aveva presentato quattro buone vetture, che hanno fatto le migliori partenze, che hanno mostrato notevoli qualità di velocità e di resistenza, e di cui tre sono arrivate in fondo e non tra le ultime. Anche le *Züst* sono tra questi colpiti dal caso avverso. E la *De Luca-Daimler*, di cui le tre vetture partite si sono trovate tutte come buoni e fedeli soldati all'arrivo, non è stata certo favoreggiata.

La vittoria è stata nobile e significativa, e conferma l'eccellenza della corsa; è toccata alle macchine migliori e più provate, agli uomini migliori e più addestrati. È stata una logica dimostrazione.

Le temps est 8 heures 32', 47". La belle victoire que Nazaro nous a gagné est complétée et rendue absolue par Fabry. *Itala*, la gagnante de l'an dernier, partage la victoire avec *Fiat*, ayant pris la troisième et cinquième place.

Inutile d'ajouter que sur trois *Fiat* parties, il y en a trois d'arrivées, de même que sur deux *Itala* parties deux sont arrivées.

Il y a des vaincus pourtant qui sont dignes de notre respect, comme ils ont su se montrer dignes de la victoire. Contre eux la fortune s'est acharnée. J'entends parler de l' *Isotta Fraschini*, des *Züst* et de quelque autre marque.

L' *Isotta Fraschini* méritait et aurait pu compter une victoire. S'étant préparée sérieusement elle avait présenté quatre bonnes voitures, qui ont fait les meilleurs départs, qui ont montré de notables qualités de vitesse et de résistance, et dont trois sont arrivées à bout et pas parmi les dernières. Les *Züst* également sont parmi celles que la chance n'a pas assisté. Et la *De Luca-Daimler*, dont les trois voitures parties se sont trouvées au complet, comme des bons et loyaux soldats à l'arrivée, n'a certes pas été favorisée.

La victoire qui a été noble et pleine de significat, ne peut que faire ressortir l'excellence de la Course. Elle a été réservée aux machines les meilleures et les plus éprouvées, ainsi qu'aux meilleurs hommes et les plus habiles. En cela elle a été une démonstration logique.



Duray su "De Dietrich"

Targa Florio 1907

Verbale della riunione dei Commissari nella Corsa automobilistica per la "Targa Florio" (21 Aprile 1907).

I sottoscritti Commissari riconosciuti dall'A. C. I. per la Corsa automobilistica per la «Targa Florio» che ha avuto luogo ieri domenica 21 aprile sul percorso Bonfornello-Cerda-Caltavuturo-Castellana-Petralia Sottana-Petralia Soprana-Geraci-Castelbuono-Isnello-Collesano-Campofelice km. 148,823, da compiere tre volte e cioè complessivamente km. 446,469; riconosciuto che la prova si è svolta con regolarità perfetta;
presa cognizione dei documenti del servizio di cronometraggio, unicamente disimpegnato dal sig. Gilberto Marley, cronometrista ufficiale dell'A. C. I. al traguardo unico di partenza e di arrivo, per la mancanza necessaria di altri controlli cronometrati, di controlli, di neutralizzazioni e di spaziamenti;
in base ai risultati degli stessi documenti qui allegati;
visto che nessun reclamo è stato presentato ai Commissari da concorrenti entro il termine regolamentare;
proclamano l'ordine degli arrivi che a tenore del regolamento stabiliscono la classifica, e che si sono verificati come nel documento allegato.

Palermo, 22 aprile 1907.

I Commissari:

Firmati: Prince PIERRE D'ARENBERG — G. D'ISNELLO —
ADOLF GRAF — EUG. REISS — G. COLTELLETTI.

REGOLAMENTO.

Disposizioni generali.

Art. 1. — La *Targa Florio* sarà corsa il 21 aprile 1907, su un circuito di 400 a 600 chilometri, in Sicilia.

Art. 2. — La corsa è aperta a tutte le vetture:

a) a quattro cilindri, del tipo detto a quattro tempi, il cui alesaggio sia compreso fra un minimo di mm. 120 ed un massimo di mm. 130;

b) a 6 cilindri, del tipo detto a quattro tempi, il cui alesaggio sia fra mm. 85 e 90;

c) a tipo Gobron (alesaggio massimo 110 mm., corsa massima 200).

Art. 3. — Il peso di ciascuna vettura è determinato in kg. 1000 per un alesaggio di 120 mm. per cilindro.

Per gli alesaggi superiori e sino al massimo di mm. 130 si esigeranno kg. 20 in più per ciascun millimetro.

Per quelle a 6 cilindri, il peso è determinato in kg. 1000 per l'alesaggio di 85 mm., e sarà aumentato di 40 kg. per ogni millimetro in più.

Per i motori tipo Gobron il peso è determinato pure in kg. 1000 per 102 mm. d'alesaggio per cilindro. Questo peso sarà aumentato di 25 kg. per ogni millimetro in più.

Il peso della vettura proporzionale 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 nel differenziale; le cassette di ferri e di accessori e i serbatoi di 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 *bascule* un peso che sia almeno uguale a quello corrispondente all'alesaggio.

RÈGLEMENT.

Dispositions générales.

Art. 1. — La *Targa Florio* sera courue le 21 avril 1907, sur un circuit de 400 à 600 km., en Sicile.

Art. 2. — La course est ouverte à toutes les voitures:

a) à quatre cylindres du type dit à quatre temps, ayant un alésage compris entre un minimum de 120 mm. et un maximum de 130 mm.;

b) à six cylindres, du type dit à quatre temps, ayant un alésage de 85 à 90 mm.;

c) du type Gobron (alésage maximum 110 mm., course maximum 200).

Art. 3. — Le poids de chaque voiture est fixé à 1000 kilos pour un alésage de 120 mm. par cylindre.

Pour les alésages supérieurs et jusqu'au maximum de 130 mm., 20 kilos en plus pour chaque millimètre de plus seront exigés.

Pour les six cylindres, le poids est fixé à 1000 kilos, pour un alésage de 85 mm. Ce poids sera augmenté de 40 kilos par millimètre en plus.

Pour les moteurs type Gobron le poids est fixé à 1000 kilos pour 102 mm. d'alesage par cylindre. Ce poids sera augmenté de 25 kilos par millimètre en plus.

Les poids proportionnels aux alésages sont les poids minimum. Ces poids sous entendent la voiture complète: avec huile et graisse dans le moteur, dans le changement de vitesse et dans le différentiel; la boîte à outils et les coffres sont considérés sans outils ni accessoires et les réservoirs d'essence, d'huile et d'eau à vide. Par conséquent un concurrent pour le pesage n'aura qu'à faire vider tous les réservoirs et retirer les outils, pièces, accessoires et pneus de rechange, et accuser sur la *bascule* au moins un poids égal à celui qui correspond à son alésage.

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

Art. 4. — 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.

Non sono permessi altri posti di rifornimento lungo il circuito.

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. 5. — La tassa d'iscrizione è stabilita in L. 1000 per vettura, e verrà rimborsata: in L. 500 per ciascuna delle vetture, regolarmente iscritte alla corsa, che sia partita all'ora fissata; in L. 500 per ciascuna di quelle, fra le partite, che avrà compiuto il percorso in meno di 12 ore.

Le iscrizioni si ricevono al **Comitato per l'incremento, feste e riunioni sportive a Palermo** e presso l'**A. C. I.**

Art. 6. — Nessuna marca può iscrivere più di quattro vetture.

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

Tra i privati avranno la precedenza coloro i quali iscriveranno i tipi più recenti della marca con la quale si presenteranno, ed ove occorra una ulteriore eliminazione deciderà la sorte.

Art. 7. — Le iscrizioni con diritto a rimborso saranno chiuse il 28 febbraio. Tuttavia la lista dei concorrenti rimarrà aperta sino al 31 marzo; ma i diritti d'iscrizione non saranno rimborsati alle vetture iscritte posteriormente al 28 febbraio.

Art. 8. — Tutte le domande d'iscrizione dovranno indicare:

- 1° l'alesaggio dei cilindri del motore;
- 2° il numero dei cilindri;
- 3° la marca ed il tipo di ciascuna vettura.

Qualifica delle vetture.

Art. 9. — I commissari faranno smontare, prima della corsa, i cilindri del motore di ciascuna vettura iscritta per verificare che le dimensioni corrispondano a quelle indicate nel bollettino d'iscrizione. Nel caso di difformità con i limiti espressamente assegnati dal presente regolamento, alla vettura così indebitamente iscritta sarà vietato di partecipare alla corsa.

Le vetture iscritte dovranno essere presentate ai Commissari, o loro incaricati, quattro giorni prima di quello fissato per la corsa, nel luogo che sarà indicato.

Art. 10. — 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.

Dans le cas où une voiture engagée aurait un alésage inférieur à celui fixé par le présent règlement, le départ lui sera donné, mais elle devra cependant peser 1000 kilos au minimum.

Art. 4. — Le ravitaillement sera fait dans le lieu fixé, vis-à-vis des tribunes. Cet endroit spécialement construit par le Comité sera partagé en places différentes séparés les unes des autres, et destinées aux marques inscrites à la course. La destination des places sera tirée au sort.

Dans ces postes de ravitaillement sera permis au personnel étranger, au conducteur et au mécanicien de la voiture de participer aux opérations de ravitaillement.

L'installation d'autres postes de ravitaillement sur le circuit est défendu.

L'emploi des jantes amovibles sera autorisé. Les carrosseries, dont les dimensions sont libres, devront comporter au minimum deux places occupées.

Engagements.

Art. 5. — Le droit d'entrée est de 1000 francs par voiture, qui sera remboursé: en 500 francs pour chaque voiture qui, régulièrement engagée, sera partie à l'heure fixée; en 500 francs pour chaque voiture ayant couvert le parcours en moins de douze heures.

Les engagements sont reçus par le **Comitato per l'incremento, feste e riunioni sportive**, à Palermo, et à l'**A. C. I.** à Turin.

Art. 6. — Aucune marque ne peut engager plus de quatre voitures.

Si les engagements pour chaque marque n'atteignaient pas le nombre fixé, des voitures pourront être engagées par des particuliers jusqu'à concurrence du nombre de quatre fixé pour chaque marque. Dans ce cas, il sera donné l'avantage aux particuliers qui engageraient les types les plus récents de ces mêmes marques. Si une ultérieure élimination sera nécessaire elle sera décidée au sort.

Art. 7. — Les engagements à droits remboursables seront clos le 28 février. La liste restera cependant ouverte jusqu'au 31 mars, mais les engagements ne pourront être remboursés aux voitures engagées après le 28 février.

Art. 8. — Toutes les demandes d'engagement devront indiquer:

- 1° l'alesage des cylindres du moteur;
- 2° le nombre des cylindres;
- 3° la marque et le type de chaque voiture.

Qualification des voitures.

Art. 9. — Les Commissaires feront démonter avant la course les cylindres du moteur de chaque voiture engagée, pour en vérifier les dimensions correspondantes à celles indiquées sur le bulletin d'engagement. Dans le cas de non conformité aux limites expressément désignées dans le présent règlement, la voiture engagée à tort ne pourra participer à la course.

Les voitures engagées devront être présentées aux commissaires ou à leurs représentants quatre jours avant la date fixée pour la course, en un endroit qui sera ultérieurement désigné.

Art. 10. — L'ordre des départs sera ainsi réglé:

Tous les noms des marques seront inscrits sur autant de bulletins et mis sous étuis. Le premier nom extrait sera celui de la marque qui partira la première; le deuxième celui de la marque qui partira deuxième, et ainsi de suite jusqu'à épuisement du tirage des bulletins. Ce tirage au sort établira le roulement de départ des marques jusqu'à la dernière voiture.

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. 11. — 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 e 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 quello vertente 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 mandatari s'impegnano formalmente in ogni caso di non ricorrere alla giurisdizione dei Tribunali ordinari.

Premi.

Art. 12. — Il vincitore della corsa riceverà la *Targa Florio*, che diverrà di sua esclusiva proprietà.

Art. 13. — I premi in denaro, il cui totale ascende a L. 30,000, saranno così distribuiti:

Primo premio. — L. 15,000 al primo arrivato.

Secondo premio. — L. 8000 al secondo arrivato.

Terzo premio. — L. 4000 al terzo arrivato.

Quarto premio. — L. 2000 al quarto arrivato.

Quinto premio. — L. 1000 al quinto arrivato.

Art. 14. — A tutti i conduttori delle vetture vincenti sarà offerto un *fac-simile* della targa in argento, come ricordo della corsa.

Art. 15. — Per quanto non è espressamente previsto dal presente regolamento, vige il regolamento di corsa dell'A. C. I.

Disposizione transitoria.

Art. 16. — Il Comitato assicura il trasporto gratuito delle vetture per mare da Marghita, Genova o Napoli a Palermo e ritorno. Ciascuna vettura potrà essere accompagnata da tre persone. Speciali bollettini per l'imbarco gratuito saranno consegnati ai concorrenti al momento della loro iscrizione.

Les noms des conducteurs de chaque marque seront également tirés au sort; néanmoins, chaque marque aura le droit d'indiquer le premier partant de son équipe. Les autres seront tirés au sort par marque.

Réclamations.

Art. 11. — Toutes les réclamations concernant l'organisation de la course seront déférées à l'examen des commissaires auquel elles doivent être adressées par écrit, avec un versement de cent francs, somme qui sera remboursée dans le seul cas que la réclamation aura été acceptée.

Les Commissaires pourront toujours soulever une réclamation d'office concernant une contravention au règlement ou aux règles générales de l'A. C. I. qui n'y auraient pas été prévues.

Les réclamations devront en tout cas être présentées avant le départ s'ils reflètent la qualification des voitures ou des personnes concurrentes; dans tous les autres cas dans les 24 heures suivantes à la fin de la course.

Les Commissaires décident sur toute réclamation regardant des questions de fait. En ce qui concerne les réclamations pour interprétation du règlement on pourra faire appel contre la décision des Commissaires à la Commission sportive de l'A. C. I. Cet appel devra être présenté par l'entremise des Commissaires et accompagné d'un nouvel versement de 200 francs, qui sera remboursé dans le seul cas que la réclamation sera reconnue fondée.

Les concurrents, leurs mandants et mandataires s'engagent formellement en tout cas de ne pas faire recours à la juridiction des Tribunaux ordinaires.

Prix.

Art. 12. — Le gagnant recevra la *Targa Florio* qui restera sa propriété définitive.

Art. 13. — Les prix en espèces, dont le total se monte à 30,000 francs, seront ainsi attribués:

Premier prix. — 15,000 francs au premier arrivé.

Deuxième prix. — 8000 francs au deuxième arrivé.

Troisième prix. — 4000 francs au troisième arrivé.

Quatrième prix. — 2000 francs au quatrième arrivé.

Cinquième prix. — 1000 francs au cinquième arrivé.

Art. 14. — A tous les conducteurs des voitures arrivées il sera offert une reproduction en argent de la *Targa*, en souvenir de la course.

Art. 15. — Pour tout ce qui n'a pas été prévu dans le présent règlement, sera mis en vigueur le règlement de course de l'A. C. I.

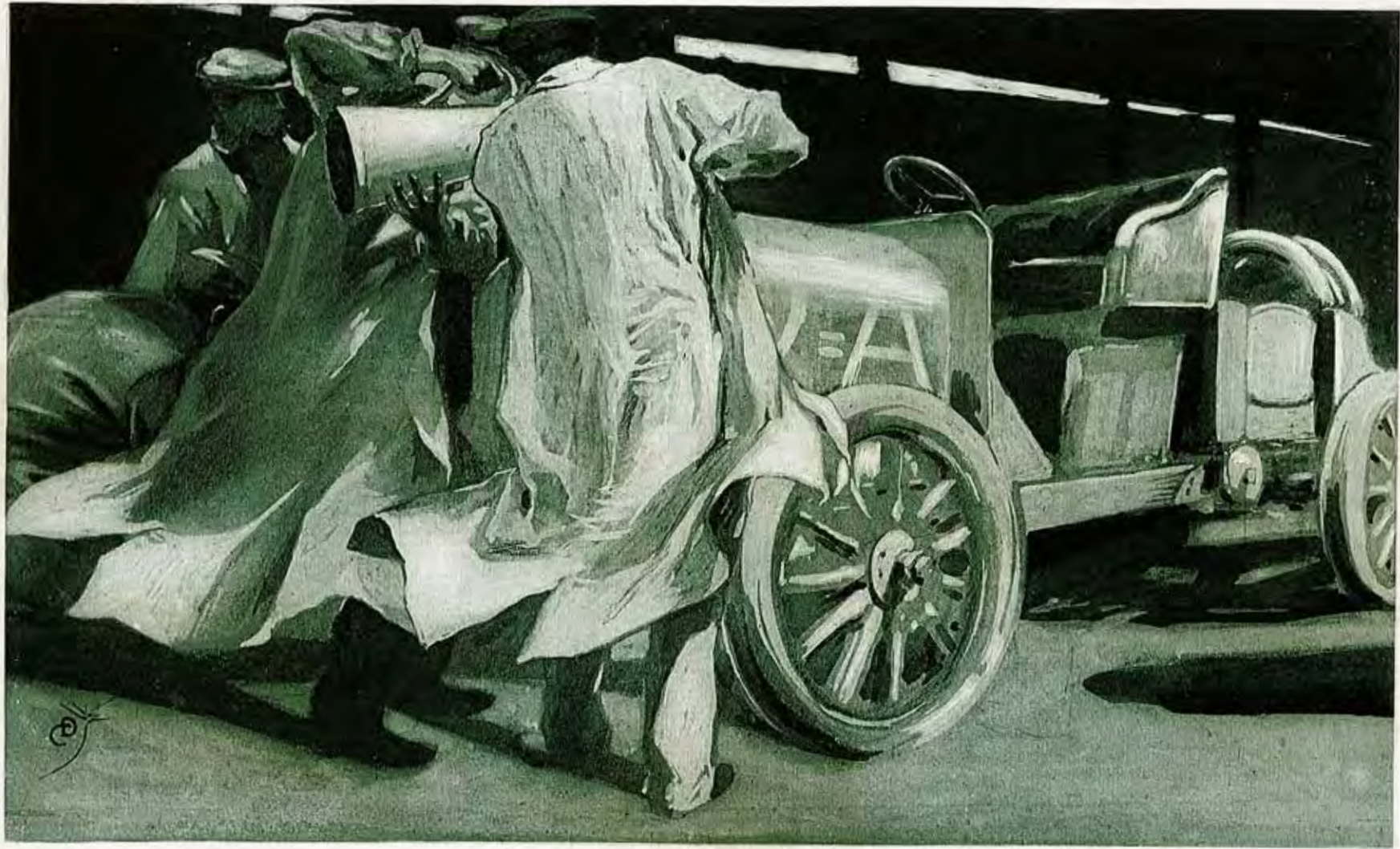
Disposition transitoire.

Art. 16. — Le Comité assure le transport gratuit par mer des voitures de Marseille, Gênes ou Naples à Palermo et retour. Chaque voiture pourra être accompagnée de trois hommes. Des bulletins spéciaux pour l'embarquement seront adressés aux concurrents, au reçu de leur engagement.

L'attimo fuggente....

Disegno di Duilio Cambellotti







La Corsa modello



GLI avvenimenti che la hanno seguita hanno messo in rilievo il valore fecondo della corsa per la Targa Florio. Le previsioni più favorevoli alla corsa stessa nel senso di trarne seri ed utili ammaestramenti sono state superate considerando i risultati di tutte le altre gare dell'annata.

Ora in fine della stagione sportiva, — si può nettamente affermare — le indicazioni fornite dalla Targa hanno servito di testo, non sono state più smentite.

Che lezione per quelli che leggermente giudicavano la corsa siciliana una corsa di fortuna o un artificio acrobatico per alpinisti!

Le macchine della Targa sono riuscite uno dei tipi più completi e perfetti di vettura per grande e veloce turismo e per il compiacimento di chi le adoperava, macchine di resistenza e di velocità, regolabili in modo da fare il 100 all'ora in piano e da dar la scalata, volando, alle rampe più aspre delle nostre montagne.

Io ne ho incontrato due, una *Fiat* e un'*Itala* alcuni mesi dopo, impegnate in un lungo viaggio attraverso l'Europa. I conducenti ne erano entusiasti. Non mai una *panne*, un guasto, neanche un colpo di pompa alle gomme. Erano semplicemente miracolose. Pareva che col tempo avessero ancora acquistato in velocità.

I vincitori poi della Targa, sia per quanto riguarda le marche, sia per i corridori, sono rimasti i vincitori di tutte le gare di questo anno. Tanto è vero che chi vinse allora furono i migliori uomini e le migliori macchine. Può darsi prova più persuasiva della bontà di struttura della gara stessa?

La sua classifica finale è rimasta presso che invariata, è stata la classifica di tutte le altre corse. Al Taunus, a Dieppe, a Brescia sono sempre i primi arrivati a Bonfornello quelli che figurano tra i primi.

La corsa della Targa era così conclusiva da rendere inutili tutte le altre, essa valeva per tutte; le altre non hanno fatto che ripeterne confermandone i risultati.

La superiorità dell'industria italiana palesata dalla Targa non è mai più venuta meno; come nella Targa, in tutte le altre corse l'industria italiana ha nettamente battuto l'industria estera.

LES événements dont elle a été suivie ont mis en évidence la valeur féconde de la course pour la Targa Florio. Les prévisions les plus optimistes sur cette course visant à en tirer des données sérieuses et utiles, ont été surpassées, si l'on doit en juger d'après les résultats de toutes les autres épreuves de l'année.

On peut désormais affirmer à la fin de la saison sportive, que les indications fournies par la Targa ont fait texte, n'ayant jamais été démenties.

Quelle rude leçon pour tous ceux qui l'ont jugée une course de chance ou un artifice acrobatique pour alpinistes!

Les machines de la Targa sont bien en définitive un des types les plus complets et perfectionnés de voiture pour le grand tourisme rapide et pour l'agrément des conducteurs, des machines de vitesse et résistance, se réglant de manière à faire ses 100 km. à l'heure sur chemin plat, et de surmonter au vol les pentes les plus difficiles de nos montagnes.

J'en ai rencontré deux, une *Fiat* et une *Itala*, quelques mois plus tard, qui étaient en train d'accomplir un long voyage à travers l'Europe.

Les conducteurs en étaient enthousiastes. Pas une seule panne ou avarie, et pas même un coup de pompe aux pneus. Elles étaient tout simplement merveilleuses, et on aurait dit que le temps n'avait qu'augmenté leur vitesse.

Quant aux vainqueurs de la Targa, soit sous le rapport des marques, que de celui des conducteurs, la victoire leur a souri dans toutes les épreuves de l'année, aussi est-il bien vrai que ce sont les meilleurs hommes et les meilleures machines qui ont gagné. Quel témoignage plus complet pourrait-on avoir de la sage organisation de cette épreuve?

Sa classification définitive qui est restée invariée, est bien celle de toutes les autres courses. Au Taunus, à Dieppe, à Brescia, c'est toujours parmi les premiers arrivés de Bonfornello qu'il faut aussi chercher les premiers.

La course de la Targa devenait tellement conclusive, qu'elle valait à elle seule pour toutes, les rendant inutilis. Tout ce que les autres ont pu faire, c'est de nous donner une nouvelle confirmation de ses résultats.

Nazaro e la *Fiat*, a cui la Targa ha dato la consacrazione di una grande vittoria per la prima volta, hanno ben mostrato in seguito di essersela meritata. Due mesi dopo lo stesso uomo e la stessa marca conquistavano la Coppa dell'Imperatore a Homburg, e pochi giorni appresso il Grand Prix dell'Automobile Club di Francia a Dieppe. La designazione effettuata dalla Targa del miglior uomo e della fabbrica migliore era dunque esattissima.

E non lo è stata soltanto per il primo arrivato, ma anche per gli altri. È infatti la graduazione della Targa, che, salvo leggere modificazioni, viene ad essere la graduazione media in cui si dispongono in quest'anno le diverse Case italiane ed estere, a seconda del modo col quale hanno figurato nelle gare dell'annata. Per quanto riguarda l'industria italiana noi vediamo emergere dalla premiazione della Targa l'*Isotta Fraschini* e l'*Itala*.

Ebbene ecco al *Taurus* queste due marche occupare ancora la stessa posizione, ed ecco infine a Brescia, mancando la *Fiat*, vincere nella prima giornata l'*Isotta Fraschini*, seconda delle case italiane nella corsa tedesca, e nella seconda

PLANIMETRIA DEL CIRCUITO

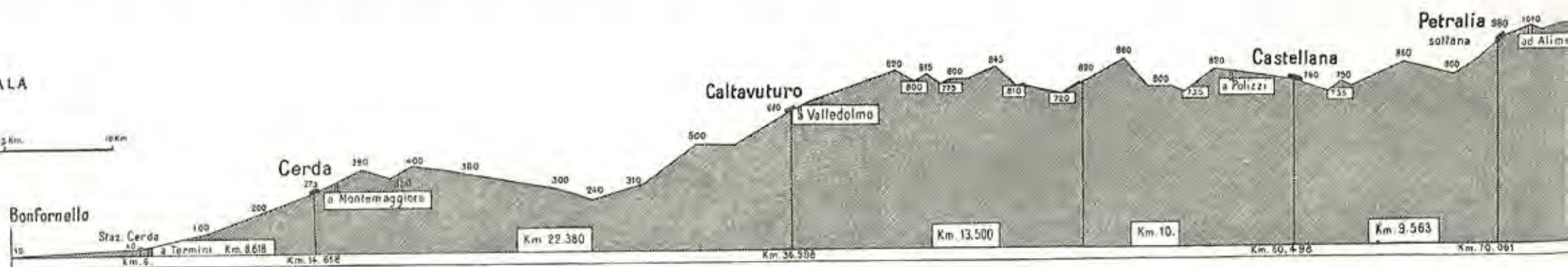
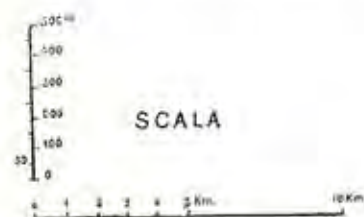


La supériorité des marques italiennes révélée par la Targa ne s'est jamais démentie.

En effet dans celle-ci comme dans toutes les autres, l'industrie italienne a carrément battu l'industrie étrangère.

Nazaro et *Fiat* pour lesquels la Targa a été la première consécration d'une grande victoire, ont donné preuve dans la suite de l'avoir bien méritée. Deux mois plus tard le même individu et la même marque gagnaient la Coupe de l'Empereur à Homburg, et quelques jours après le Grand Prix de l'Automobile Club de France à Dieppe. La désignation du meilleur conducteur et de la meilleure usine établie par la Targa, était donc, on ne peut plus exacte.

C'est du reste ce qu'à raison on peut aussi dire pour les autres arrivants, car c'est le classement de la Targa qui, sauf quelque légère variation, vient à former le classement moyen suivi cette année pour les différentes Usines italiennes et étrangères, d'après leur conduite dans les différentes épreuves de l'année.



giornata l'*Itala* che divideva a Homburg con la *Fiat* l'onore di portare tutte le sue tre vetture partite al palo d'arrivo.

Per l'industria estera è sufficiente riferire il caso di Duray e delle sue *De Dietrich*. Quello che egli fu alla Targa, e cioè il più terribile rivale dei campioni italiani, fu del pari a Dieppe ed a Brescia.

Come pure la bella corsa della *Darracq* nella seconda giornata di Brescia ha il suo riscontro nei brillanti primi due giri della *Darracq* alla Targa.

E su questo punto mi sembra di aver insistito abbastanza. La fortuna nella corsa siciliana non ha influito minimamente ad alterare il giusto ordine stabilito dal merito, a condurre ad un risultato ingannevole ed effimero.

La saggia organizzazione della corsa, il criterio logico da cui era regolata, la scelta giudiziosa del circuito escludevano il gioco cieco del caso, impedivano le sorprese della sorte capricciosa. Per conseguire la vittoria occorreva guadagnarsela seriamente, avere tutte le qualità del vincitore. E tutte le condizioni fissate per questo intento erano così provvide e regolari che la selezione pratica corrispose perfettamente a quella teorica, non lasciando adito ad alcuna anomalia o ingiustizia.

Questo straordinario risultato non poteva a meno di far riflettere i veri *sportsmen* intenditori e gli organizzatori di corse.

Finora nelle gare precedenti aveva avuto soverchia prevalenza l'influsso irragionevole della fortuna; per la prima volta nella Targa Florio, questo non era avvenuto, l'esito era stato quello che la più logica previsione aveva indicato.

Che cosa dimostrava ciò? Dimostrava che nelle gare precedenti sussisteva qualche elemento o criterio non sufficientemente ponderato e fisso, non corrispondente alla realtà meccanica degli ordigni in corso, il quale lasciava all'incerta alea un predominio eccessivo, mentre nella Targa Florio questo difetto era stato eliminato.

Si trattava adunque in gran parte di una questione di organizzazione, di regolamento. Si doveva vedere in che cosa essenzialmente il regolamento della Targa differiva da quello delle altre corse, ed una volta messo in chiaro il criterio caratteristico informatore della Targa stessa, adottarlo per l'avvenire.

En ce qui concerne l'industrie italienne c'est l'*Isotta Fraschini* et l'*Itala* que nous voyons émerger parmi les prix de la Targa, et c'est encore au Taunus que ces deux marques gardent la même position. A Brescia enfin en l'absence de *Fiat*, la première journée nous avons la victoire de l'*Isotta Fraschini*, la seconde des marques italiennes dans la course allemande, et dans la deuxième journée c'est l'*Itala* qui à Hombourg a divisé avec *Fiat* l'honneur de porter toutes ses trois voitures au poteau d'arrivée.

Pour l'industrie étrangère il suffit de rappeler le cas de Duray et ses *De Dietrich*, qui se montra à la Targa comme plus tard à Dieppe et à Brescia, le rival le plus dangereux des champions italiens.

De même la belle course de *Darracq* dans la seconde journée de Brescia, a son pendant dans les deux brillants premiers tours de cette marque dans la Targa.

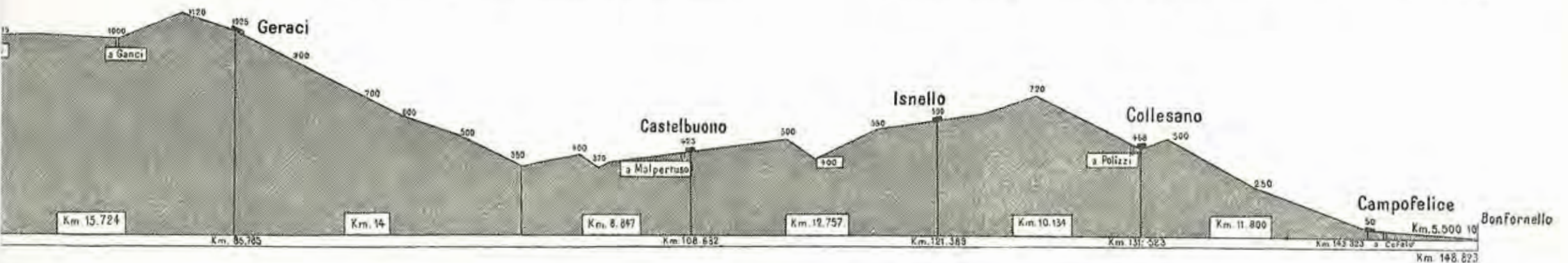
Sur ce point il nous semble avoir assez insisté. Dans la course sicilienne la chance n'a aucunement contribué à changer l'ordre véritable établi par le mérite, ni à amener à un résultat trompeur et éphémère.

La sage organisation de la course, le propos logique qui la réglait, le choix sensé du circuit, excluaient le jeu aveugle de la chance, comme ils détournaient les surprises d'un hasard capricieux. Pour obtenir la victoire il fallait la gagner sérieusement et posséder tous les arts du vainqueur. Toutes les conditions établies pour atteindre ce but étaient, du reste, tellement prévoyantes et régulières que la sélection pratique n'a pu que correspondre à la sélection théorique, sans donner lieu à la moindre injustice ou anomalie.

Ce résultat extraordinaire était de nature à faire réfléchir tout *sportsman* et organisateur de courses.

Dans toutes les épreuves précédentes l'influx déraisonnable de la fortune avait toujours eu le dessus. Dans la Targa Florio et pour la première fois, ceci ne s'était pas vérifié, le résultat ayant été tel que la prévoyance la plus logique l'avait annoncé.

Qu'est-ce que cela prouvait, sinon que dans toutes les épreuves précédentes, il existait quelque élément ou propos insuffisamment étudié et fixé, qui ne



E così è stato fatto, e non sarà questa la minor gloria della Targa Florio e dei suoi fondatori: di aver cioè fornito il principio giusto, lo schema esatto della corsa di automobile, lo schema su cui si modelleranno tutte le corse future.

Infatti i delegati internazionali dei principali *clubs* automobilistici riuniti ad Ostenda per stabilire le linee generali di un regolamento unitario per le corse pel 1908, dopo una severa discussione, in cui sono stati ad uno ad uno vagliati i differenti criteri-limite di corsa, proposti dai singoli commissari e adoperati fino ad oggi, vale a dire l'antico criterio del peso, o quello della cilindrata, o quello del consumo, o infine quello dell'alesaggio da cui appunto era informata la Targa Florio, decisero all'unanimità di scegliere quest'ultimo prescrivendo un determinato rapporto tra l'alesaggio e il peso della macchina, a seconda della geniale norma introdotta in uso dal regolamento della Targa.

Poteva darsi una soddisfazione più insigne, un più onorifico riconoscimento accordati all'ideatore del regolamento della Targa, al cav. Vincenzo Florio?

Egli solo mentre le commissioni sportive dei *clubs* d'Italia, di Francia, di Germania tentennavano tra le vecchie e nuove formule e si appigliavano a criteri artificiosi e complicati che nella pratica si mostrarono insufficienti e inconcludenti, egli solo ha avuto la visione limpida della formula esatta, della formula semplice e naturale, della formula conveniente all'entità meccanica dell'automobile, della formula di corsa dell'avvenire; l'alesaggio in relazione al peso.

La corsa della Targa, la *sua* corsa sarà nel 1908 ripetuta nelle altre grandi corse internazionali, e tutte le altre corse saranno la *sua* corsa.

Ma non del tutto; poichè mancherà ad esse ancora qualche cosa, quel tanto che costituisce l'attraente individualità della Targa e cioè l'avvincente e giovanile fervore del cav. Vincenzo Florio, la sua signorile ospitalità e l'incanto profondo della Terra Siciliana.

MARIO MORASSO.



correspondant pas avec la réalité mécanique des appareils en usage, laissait à la merci de la chance une prédominance excessive, erreur qui dans la Targa Florio, avait été rayée.

Evidemment il était question principalement d'organisation et de règlement. Il fallait voir en quoi le règlement de la Targa différait essentiellement de celui des autres courses, et son propos caractéristique dirigeant une fois connu, l'adopter pour l'avenir.

C'est ce qui a été fait, et ce ne sera pas le plus modeste triomphe de la Targa Florio et de ses fondateurs, que celui d'avoir fourni un principe juste et un projet exacte pour la course d'automobiles, qui va servir de modèle à toutes les courses de l'avenir.

En effet les délégués internationaux des principaux Clubs assemblés à Ostende pour dresser un plan général de règlement unitaire pour les courses de 1908, après une discussion sévère pendant laquelle on a examiné un par un les divers propos-limite de course, présentés par chacun des commissaires et encore en usage, soit l'ancien criterium du poids, ou celui du cylindrage, celui de la consommation et enfin celui de l'alesage, qui a réglé la Targa Florio, ont décidé à l'unanimité de choisir ce dernier, fixant un rapport déterminé entre l'alesage et le poids de la machine, selon le principe génial mis en usage par le règlement de la Targa.

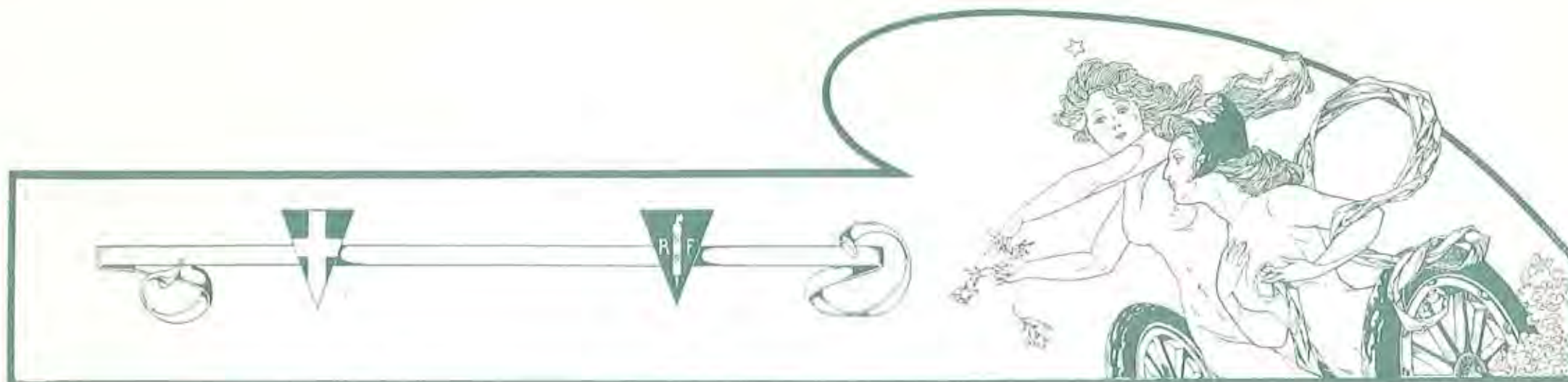
Quelle satisfaction plus complète et quelle récompense plus honorable aurait-on pu accorder au créateur du règlement de la Targa, le Chev. Vincenzo Florio?

C'est lui seul qui, tandis que les Commissions sportives des Clubs italiens, français et allemands, hésitant entre les vieilles et les nouvelles formules, inclinaient à des propos artificiels et complexes que la pratique a prononcé insuffisants et inconcludents, a eu une vision claire de la formule simple et naturelle, celle qui est adaptée à l'entité mécanique de l'automobile, et celle des courses à l'avenir: l'alesage en rapport au poids.

La course de la Targa, *sa* course à lui, sera répétée en 1908 dans les autres grandes courses internationales, et toutes les autres courses seront la *sienne*.

Pas tout à fait pourtant, quelque chose y manquera encore, et ce sera cet ensemble qui forme l'individualité attrayante de la Targa, soit la ferveur juvénile et séduisante du Chev. Vincenzo Florio, son hospitalité princière et le charme infini de la Terre Sicilienne.

MARIO MORASSO.



Il Cimento Franco-Italiano.

LA Targa Florio, la più importante gara automobilistica dell'annata, è stata, come avevamo previsto, ed era facile prevedere, un duello tra l'industria francese e l'industria italiana; nel quale i due campioni della Fiat e dell'Itala hanno trionfato della *équipe* francese.

Mai fu così accanita e difficile la lotta, finita con la vittoria, che i due maestri del volante, Nazaro e Lancia, piazzatisi nei due primi posti, assicuraronò alla Fiat.

Son già due anni che la grande fabbrica di Torino ha decisamente preso posto tra le grandi marche del mondo, affermando con le sue magnifiche vittorie, la fama dell'industria italiana, ed emulando con persistenza davvero notevole, anche la produzione nazionale francese.

La sua audacia e la sua attività sono accompagnate all'importanza della produzione che nel 1906 è stata circa la metà della produzione totale italiana come appresi meravigliato, quando ebbi il piacere di visitare a Torino quelle officine.

Questo nuovo successo è toccato dunque a gente capace di trarne profitto nel più largo modo. Si sa difatti che la Fiat, di cui il signor Emilio Lamberjack è l'esclusivo concessionario in Francia e il signor Ernesto Loste il solo agente, ha di recente aperto un magazzino a Parigi in piena via della Paix e nessuno dubita che anche a Parigi — ove si creano le grandi rinomanze mondiali — essa prenda il suo posto come marca di lusso accanto a quelle francesi.

Nella Targa Florio essa ha lanciato il suo tipo classico detto dei 24 cavalli, con un alesaggio di 125 millimetri e la duplice vittoria riportata con questo tipo, è bene ricordarlo, costituisce una preziosa testimonianza in suo favore.

Le Duel Franco-Italien.

COMME nous l'avions prévu, et comme il était aisé de le prévoir, la Targa Florio, la première épreuve automobile de l'année, a été un duel entre l'industrie française et l'industrie italienne, dont les deux champions Fiat et Itala ont réussi à tenir notre redoutable équipe en échec.

La lutte a d'ailleurs été effroyablement dure, et tous les concurrents ont fini extraordinairement près l'un de l'autre.

Finalement, la victoire est revenue à la maison Fiat, qui a eu l'honneur peu banal d'enlever les deux premières places avec les deux maîtres du volant, qui ont nom Nazaro et Lancia. La grande marque de Turin a depuis deux ans nettement pris place au tout premier rang des grandes marques du monde. C'est elle qui la première a créé le renom de l'industrie italienne, c'est elle qui a su en rester l'incontestable championne. Il y a quelques jours à peine nous signalions cette persistance remarquable des Fiat à se placer en adversaires souvent heureux, toujours redoutables de notre production nationale. Lorsque j'eus le plaisir de visiter leurs usines à Turin, je fus très frappé, à côté de cet esprit d'audace et de décision, de leur importance de production, qui atteignait en 1906 la moitié environ de la production totale italienne.

Ce nouveau succès va donc à des gens capables d'en profiter, à tous les sens du mot. On sait que la maison Fiat, dont M. Emile Lamberjack est le concessionnaire exclusif, et M. Ernest Loste le seul agent, a ouvert dernièrement un magasin à Paris, en pleine rue de la Paix. Nul doute qu'elle n'essaie de se placer comme marque de luxe sur le marché français, à Paris même, où se créent ces sortes de réputations mondiales.

Dal canto mio non ho mai creduto che il patriottismo dovesse consistere nel tacere la verità.

Cinque anni or sono, a Vienna, con grande scandalo dei nostri migliori amici, gridai: « Il pericolo è in Germania ».

L'anno seguente difatti perdevamo la Coppa e bisognò lavorare assai per riconquistarla.

Quest'anno, come nel 1906, io grido: « Il pericolo è in Italia e precisamente a Torino, dove un popolo della medesima razza nostra, dello stesso spirito e con la stessa volontà ostinata e chiara, vuole vincere e sa far valere la sua volontà ».

Questo è stato il primo assalto. Il secondo avrà luogo al Taunus dove ritroveremo gli stessi avversari coi quali saremo lieti di misurarci di nuovo: Essi sono ben degni del cimento.

L'Italia ha al pari di noi — ciò che è mancato finora alla Germania — dei corridori meravigliosi.

I due principali, Nazaro e Lancia, sono dei veri re del volante.

Prima Lancia e poi Nazaro nella Targa Florio hanno a mano a mano segnato la vera via della corsa, in cui finalmente la foga indiolata e la meravigliosa conoscenza del primo si sono compenstrate con la freddezza e la sicurezza del secondo.

Io ho avuto il piacere di battere molta strada con questi due eccellenti guidatori, specialmente a Torino, dove Nazaro ha condotto me e Lancia alla sommità della Superga, l'alta collina che domina la città.

Per quella ripida salita, la più ardua prova che si possa immaginare, io ricordo di esser rimasto meravigliato di quella sua maniera di guidare, sicura e disinvolta, che non sforzava affatto la vettura.

Successivamente terzo della seconda Coppa Bennet e secondo del Grand Prix de l'A. C. F., egli, dopo la mancanza di Théry, è, insieme agli Hemery, i Wagner e i Duray, il conduttore più fortunato e forma col Lancia, del quale è superfluo cantare le lodi, una coppia inseparabile di amici e di coregionali; giacché il freddo Nazaro è della provincia stessa di Torino e l'audace Lancia delle Alpi del Ticino.

È questa un'equipe temibilissima che sulle eccellenti vetture delle officine di Corso Dante può sempre aspirare al primissimo posto.

È da notare infine che anche la terza Fiat, quella di Weillschott, arrivò ottava, piazzandosi perciò benissimo.

La marca italiana rivale che più aspramente ha conteso la vittoria alla Fiat è stata l'Itala.

Cagno dopo essere stato lungamente in pericolo finì per piazzarsi quinto, ma Fabry fu terzo, classificando l'Itala avanti tutte le nostre vetture, con due nelle prime cinque. Dopo aver esordito, come ognuno sa, con continuati successi a Brescia, e dopo aver vinta, con Cagno, la Targa Florio dell'anno scorso, l'Itala quest'anno ha dovuto cedere alla Fiat, la sua vecchia rivale, la palma della vit-

Dans la Targa Florio elle a mis en ligne son type classique dit de 24 chevaux, avec 125 millimètres d'alsage.

La double victoire qu'elle remporte avec lui est, il faut l'avouer, un précieux testimonial en sa faveur. Je n'ai jamais, pour ma part, estimé que le patriotisme consistait à taire ce qui est. Il y a cinq ans, au grand scandale de quelques-uns de nos meilleurs amis, à Vienne, je criai: « Le péril est en Allemagne ».

L'année suivante, la Coupe y était, et il fallut travailler pour l'en faire revenir.

Cette année, comme en 1906, je crie: « Le péril est en Italie, à Turin, où un peuple, de même race que le nôtre, de même esprit et de même volonté opiniâtre et claire, veut vaincre, et sait réaliser son vœu ».

Voilà le premier choc. Le second aura lieu au Taunus où nous retrouverons les mêmes adversaires. N'ayons pas honte de faire un effort, ce sont des adversaires dignes de nous.

L'Italie à également, ce qui manqua longtemps à l'Allemagne, des conducteurs merveilleux. Les deux premiers, Nazaro et Lancia, sont deux des rois du volant. Ils ont tous deux mené la course de bout en bout, d'abord Lancia, puis Nazaro, et finalement la fougue endiablée et la virtuosité magique du premier ont aidé au calme et à l'adresse du second.

J'ai eu le plaisir de faire de la route avec ces deux excellents conducteurs et à Turin, notamment, Nazaro nous a conduits, Lancia et moi-même, au sommet de la Soperga, la haute colline qui surplombe Turin et que l'on escalade par le plus effroyable lacet qu'on puisse rêver et j'avais été émerveillé de son adresse, de sa façon de conduire moelleuse et qui ne fatigue pas la voiture.

Successivement troisième de la deuxième Coupe Bennet et second du Grand Prix de l'A. C. F., il est, depuis le départ de Théry, le conducteur le plus heureux, avec les Hemery, les Wagner et les Duray. Il forme d'ailleurs avec Lancia, dont il est superfluo de faire l'éloge, une paire d'amis inséparables dans la ville de Turin, de la région de laquelle ils sont originaires; le calme Nazaro étant de la banlieue même et le bouillant Lancia des Alpes du Tessin.

C'est une équipe très redoutable et qui sur les excellentes voitures des usines du Corso Dante peut toujours prétendre à la toute première place.

Notons enfin que la troisième Fiat, celle de Weillschott, est classée huitième, c'est-à-dire très bien placée.

C'est la rivale italienne des Fiat, la jeune et active maison Itala, qui leur a disputé le plus âprement la victoire. Cagno a été longtemps dangereux, et même les journaux parisiens du soir ont publié sa victoire. Il ne finit pourtant que cinquième, mais la troisième place revient à Fabry, ce qui classe une Itala devant toutes nos voitures, et deux dans les cinq premières. La marque Itala a débuté, on le sait, par le retentissant succès de Brescia. L'année dernière, elle emportait avec Cagno la Targa Florio. Cette année elle laisse, après une lutte

toria. Ma è stata però una sconfitta assai gloriosa ed atta ad alimentare le migliori speranze.

L'Italia con la Fiat come con l'Itala ha due grandi marche internazionali, e le officine della barriera d'Orbassano, rappresentate in Francia dal sig. Henry Fournier della nuova Società Italo-Francese e del Paris-Automobile, in via d'Anjou, concepisce certamente la speranza di conquistare il mercato parigino.

La Germania non ebbe mai più di una marca. L'Italia invece, la nostra rivale, ne ha due, l'una sempre pronta a supplire l'altra, e al bisogno, come abbiamo visto ieri, capace anche di completare una vittoria che i nostri vicini, a molto buon diritto, considerano come un trionfo nazionale.

È giusto però notare che non tutte le migliori marche francesi si trovavano al traguardo, come non sarebbe serio negare che quelle buonissime e delle migliori che vi si trovarono soccomberanno.

Il nostro campione è stato la marca Lorraine-Dietrich, le cui due vetture si classificarono fra le sei prime, mentre le due Isotta Fraschini, giova riconoscerlo, si classificarono settima e nona. Come al solito, le nostre vetture furono — salvo il secondo giro — regolarissime, e poco meno veloci.

Ancora una volta tuttavia i colori francesi sono stati difesi dalla fabbrica di Lunéville, che arriva a classificare le sue quattro vetture nelle prime nove, vero *tour de force* che si può paragonare a quello delle Ardenne dell'anno scorso.

Ugualmente bella è stata la corsa della Bayard-Clément di Garcet.

Mentre io scrivo queste note, tutti i vincitori, direi quasi tutti i piazzati, sono su Michelin e i pneumatici di Bibendum, come le *jantes amovibles* conquistano i primi nove posti.

Ecco un bel principio di stagione! Ed ora che cosa bisogna dedurre da questa corsa?

L'abbiamo già detto ieri, non perchè tre vetture italiane prendono i primi posti dobbiamo avvilirci.

La prova ha un grande significato, perchè essa mette in gara le vetture di tipo conosciuto e quasi commerciale.

Ciò mostra che i nostri rivali non ristanno di lavorare e che bisogna sorvegliarli da vicino.

Noi dunque avremo torto di credere che l'ora del riposo sia sonata; essa non suona mai, giacchè l'avvenire è di coloro che vigilano.

(*Les Sports*).

GEORGES PRADE.

merveilleuse, la victoire à sa vieille adversaire Fiat, mais il est impossible de rêver défaite plus glorieuse et plus de nature à justifier tous les espoirs. L'Italie, avec Itala, comme avec Fiat, a deux grandes marques internationales. Les usines de la barrière d'Orbassano sont représentées en France par M. Henry Fournier et la Société nouvelle Italo-Française, ou Paris-Automobile, rue d'Anjou. Là encore s'affiche certainement l'espoir de conquérir le marché parisien. L'Allemagne n'eut jamais qu'une marque. Il est incontestable que notre rivale nouvelle, l'Italie, en a deux, l'une toujours prête à suppléer l'autre, et au besoin, comme hier, à compléter une victoire que nos voisins, très chauvins, et à juste titre, vont transformer en triomphe national.

Il est juste de noter que de nombreuses marques françaises et des meilleures n'étaient pas en ligne. Il serait puénil et peu adroit de nier que d'excellentes et des meilleures furent en ligne et succombèrent.

Notre championne a été la marque Lorraine-Dietrich, dont les deux voitures finissent dans les deux premiers et dont les deux Isotta Fraschini, sa licence, se classent septième et neuvième. Comme à l'habitude, les voitures ont été très régulières, et, sauf au second tour, un peu moins rapides. Une fois de plus cependant les couleurs françaises ont été portées par la grande marque de Lunéville, qui arrive à classer ses quatre voitures dans les neuf premières, véritable tour de force qui souligne et rappelle celui des Ardennes l'année dernière.

Belle course également de la Bayard-Clément de Garcet.

A l'heure où j'écris ces lignes, tous les gagnants, je dirais presque tous les placés, sont sur Michelin et les pneus de Bibendum, comme les jantes amovibles font encore une raffle complète en enlevant les neuf premières places.

Voilà un joli début de saison!

Et maintenant que faut-il conclure de cette course? Nous l'avons déjà dit hier, et ce n'est point parce que trois voitures italiennes finissent en tête qu'il faut s'en dédire.

L'épreuve a une haute portée, parce qu'elle met en ligne les voitures de type connu et quasi commercial.

Ceci montre que nos rivaux ne cessent de travailler, et qu'il faut les surveiller de près. Nous aurions tort de croire que l'heure du repos a sonné, elle ne sonne jamais et l'avenir est à ceux qui veillent.

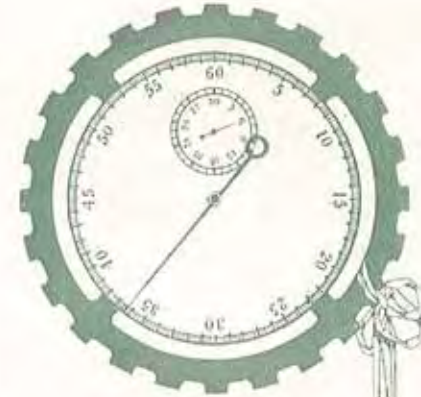
(*Les Sports*).

GEORGES PRADE.

21 APRILE 1907



NAZARO
VINCITORE





Sbarco delle Vetture nel Porto di Palermo.





Veduta generale delle tribune e dei rifornimenti. - Tamagni su "Isotta Fraschini",,



Nazaro su "Fiat", passa davanti il restaurant.



Lancia su "Fiat,, al Pesage. (2° arrivato).



Partenza di Nazaro su "Fiat,, (1° arrivato).



Partenza di Weillschott su "Fiat,, (8° arrivato).



Lancia su "Fiat,, parte dal rifornimento. (2° arrivato).



Lancia su "Fiat", alla curva di Cerda. (2° arrivato).



Nazaro su "Fiat", presso Caltavuturo. (1° arrivato).



Nazaro vincitore festeggiato dopo l'arrivo. (1° arrivato).



Nazaro su "Fiat", dopo la vittoria
a destra Vaccarossi della Casa Michelin, a sinistra Il P. pe d'Arenberg, Commissario Francese.



Lancia su "Fiat,, presso Cerda. (2° arrivato).



Lancia su "Fiat,, a Petralia Sottana.



Lancia su "Fiat,, oltre Petralia Sottana.



Arrivo di Lancia su "Fiat,,



Maggioni su "Züst,, al primo giro. (12° arrivato).



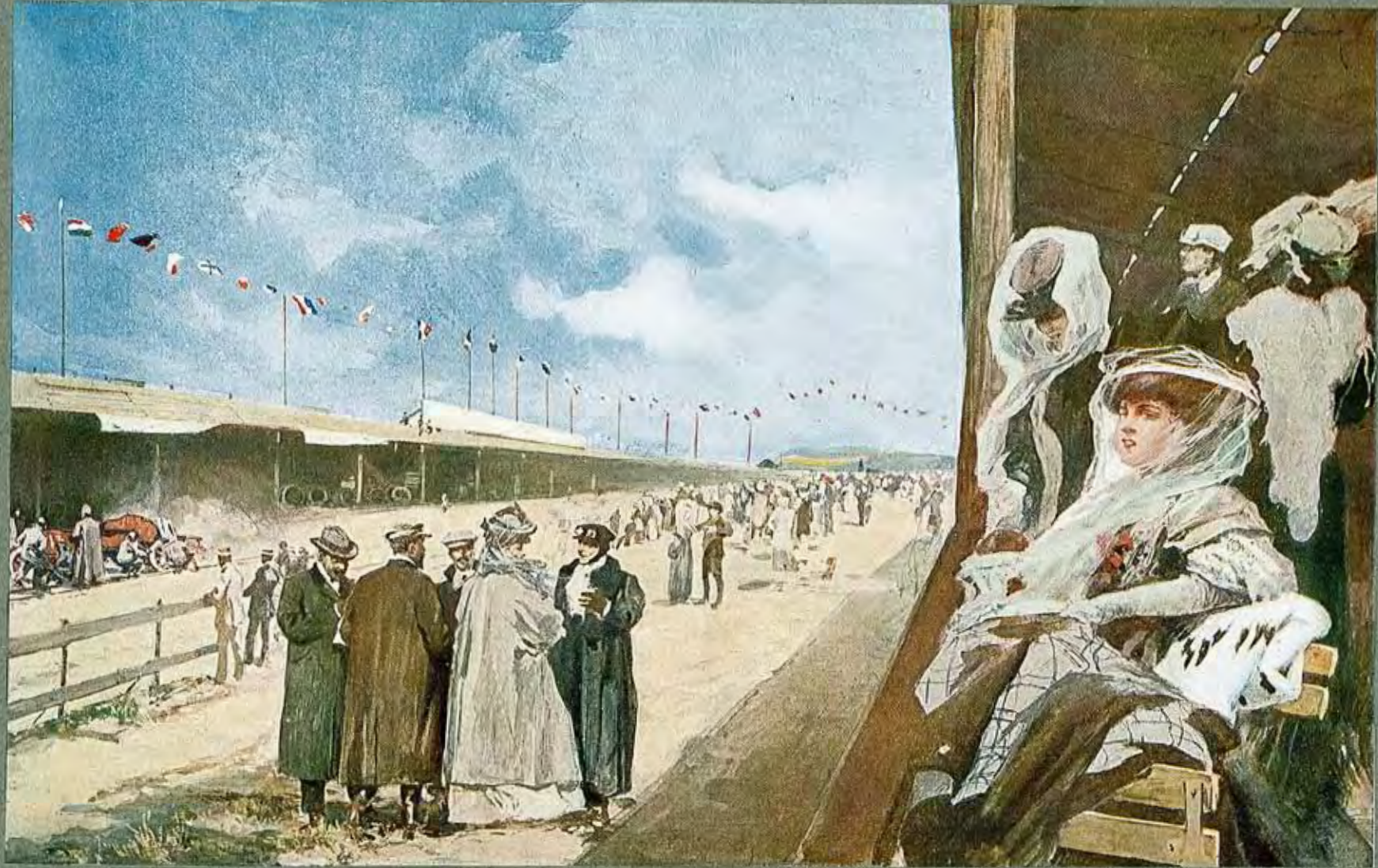
Maggioni su "Züst,, in una curva.



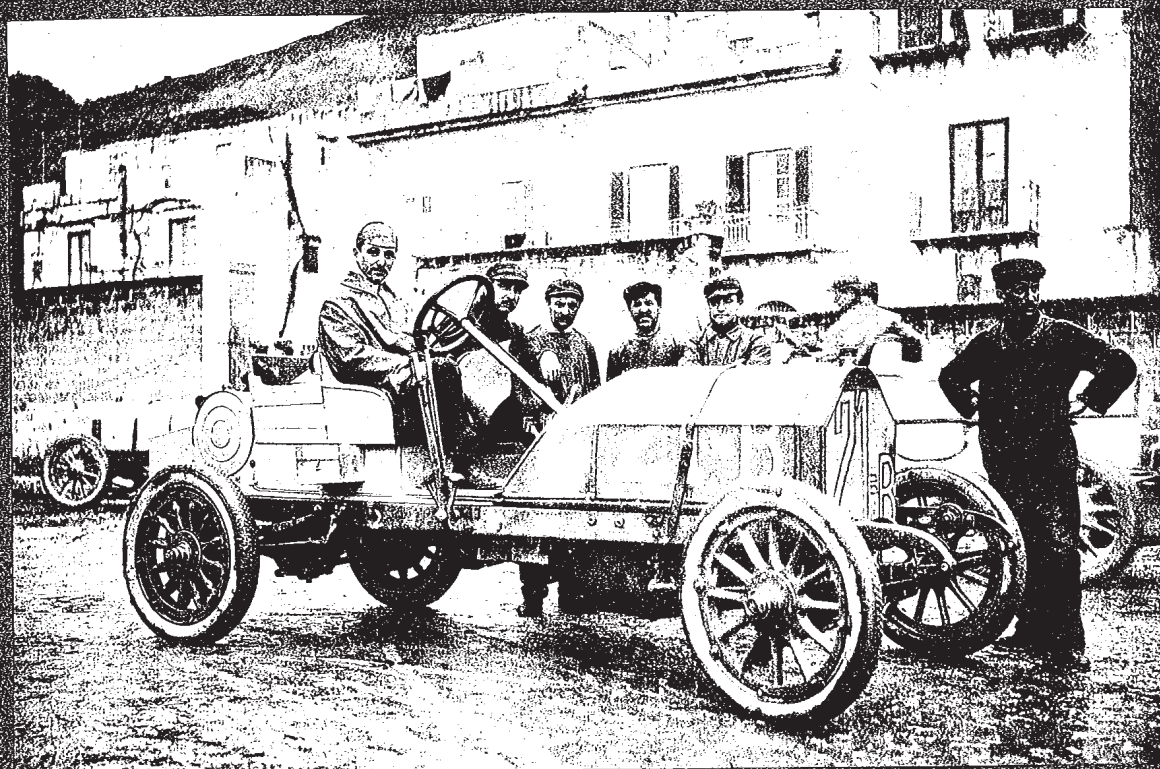
Maggioni su "Züst,, a Petralia Sottana.



Conti su "Züst,, presso Campofelice. (21° arrivato).



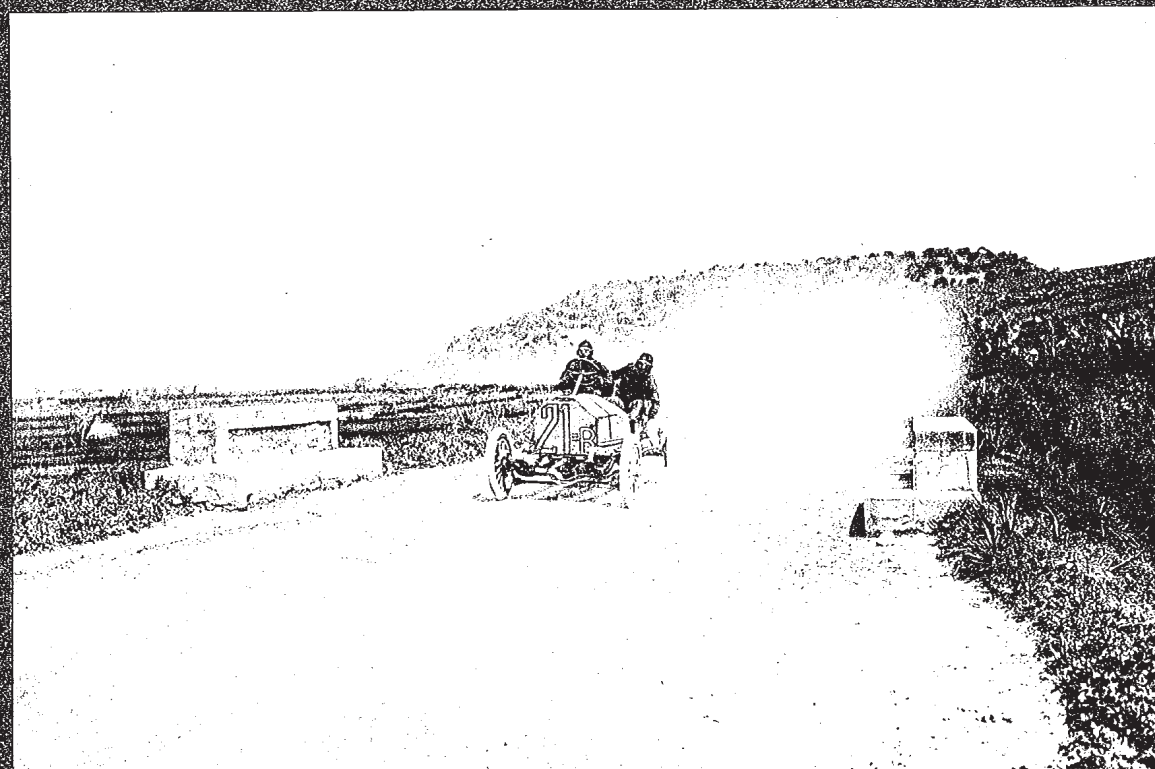
A. Molinari - Le Tribune.



Fabri su "Italia", al Pasaggio (3° arrivato)



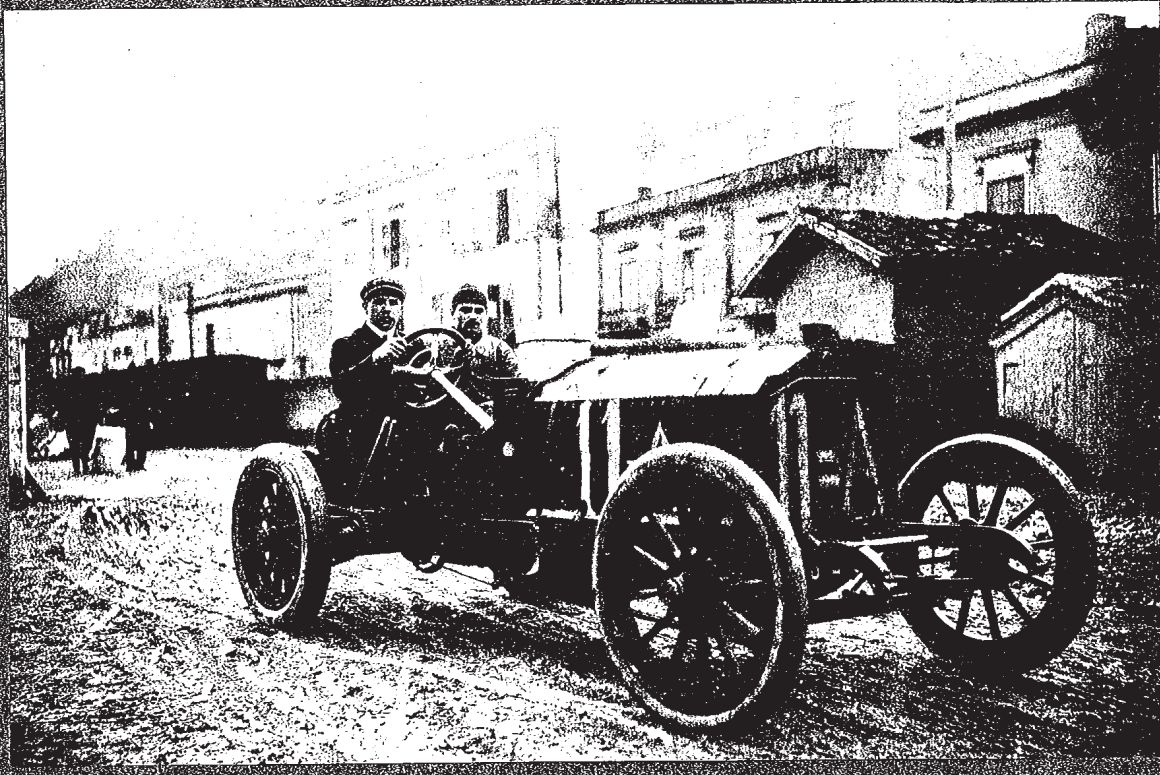
Partenza di Casio su "Italia", (5° arrivato)



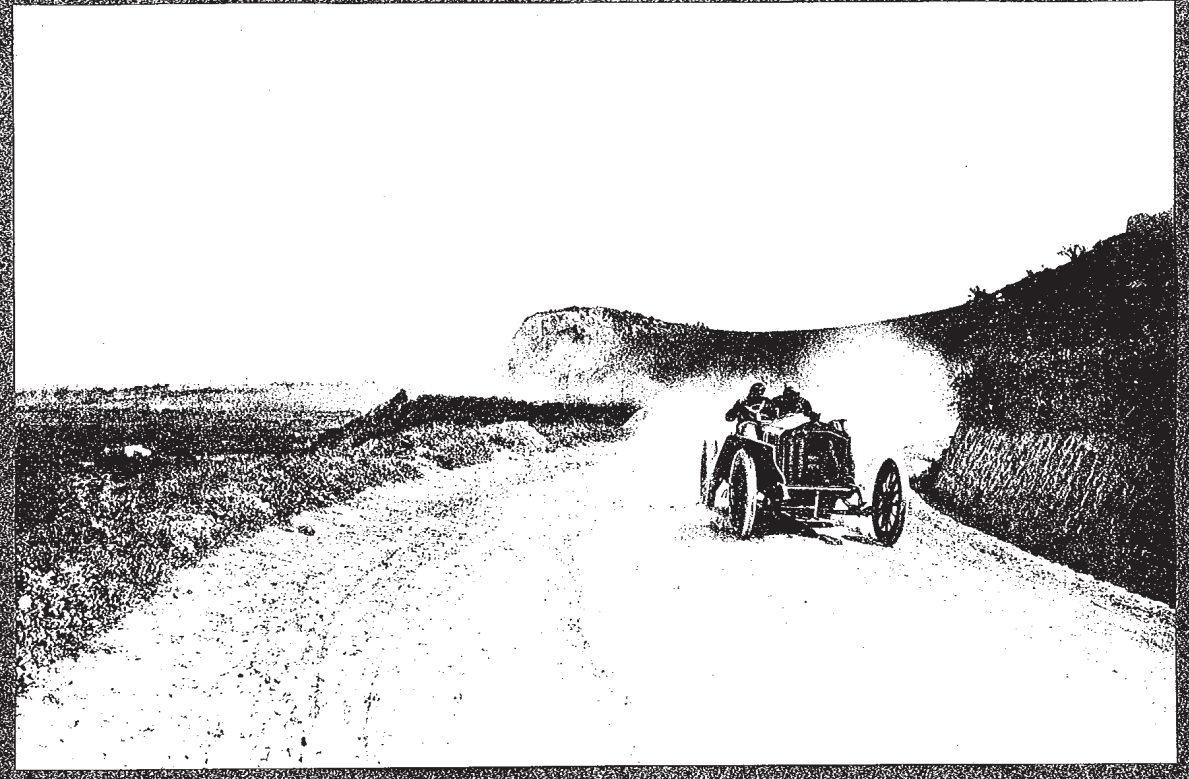
Fabri su "Italia", presso Carda (6° arrivato)



Fabri su "Italia", al rifornimento (6° arrivato)



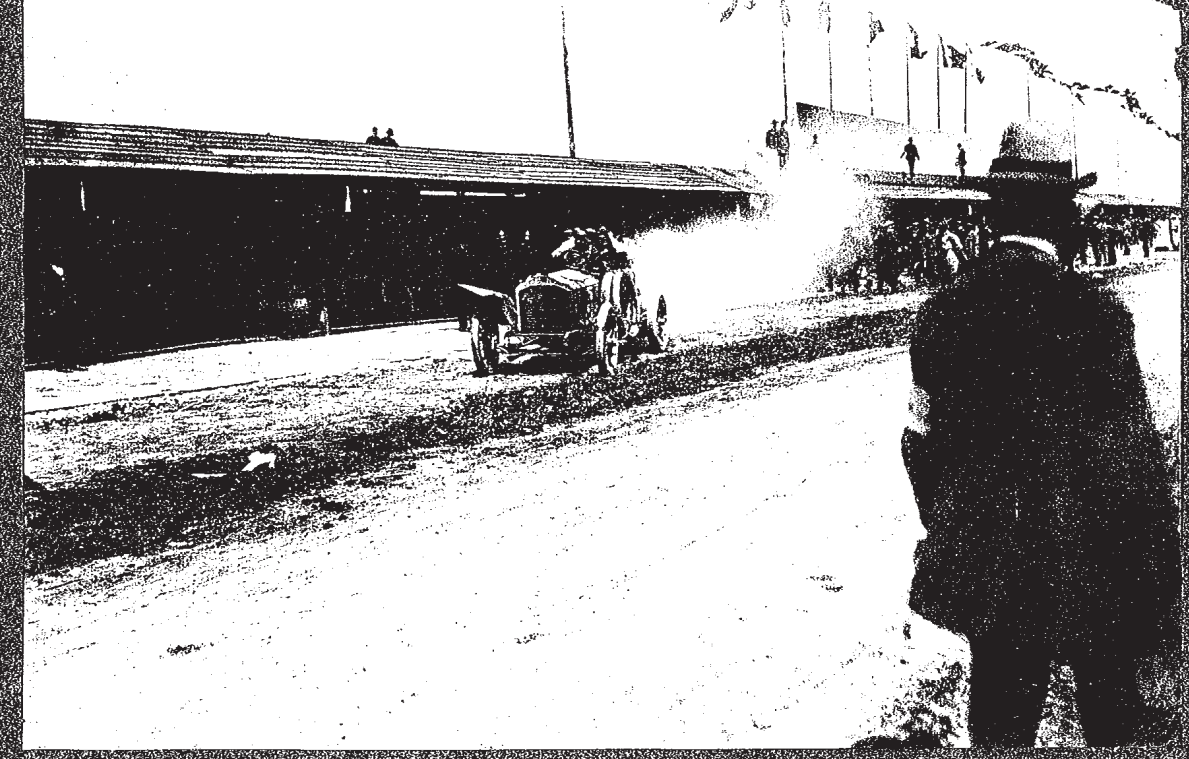
Duray su "De Dietrich", al paesello (4° arrivato)



Duray su "De Dietrich", presso Carda (4° arrivato)



Gabbia su "De Dietrich", presso Carda (6° arrivato)



Gabbia su "De Dietrich", riparte dal monumento (6° arrivato)



Sorel su "Isotta Fraschini,, (9° arrivato).



Tamagni su "Isotta Fraschini,, passa dalle tribune. (7° arrivato).



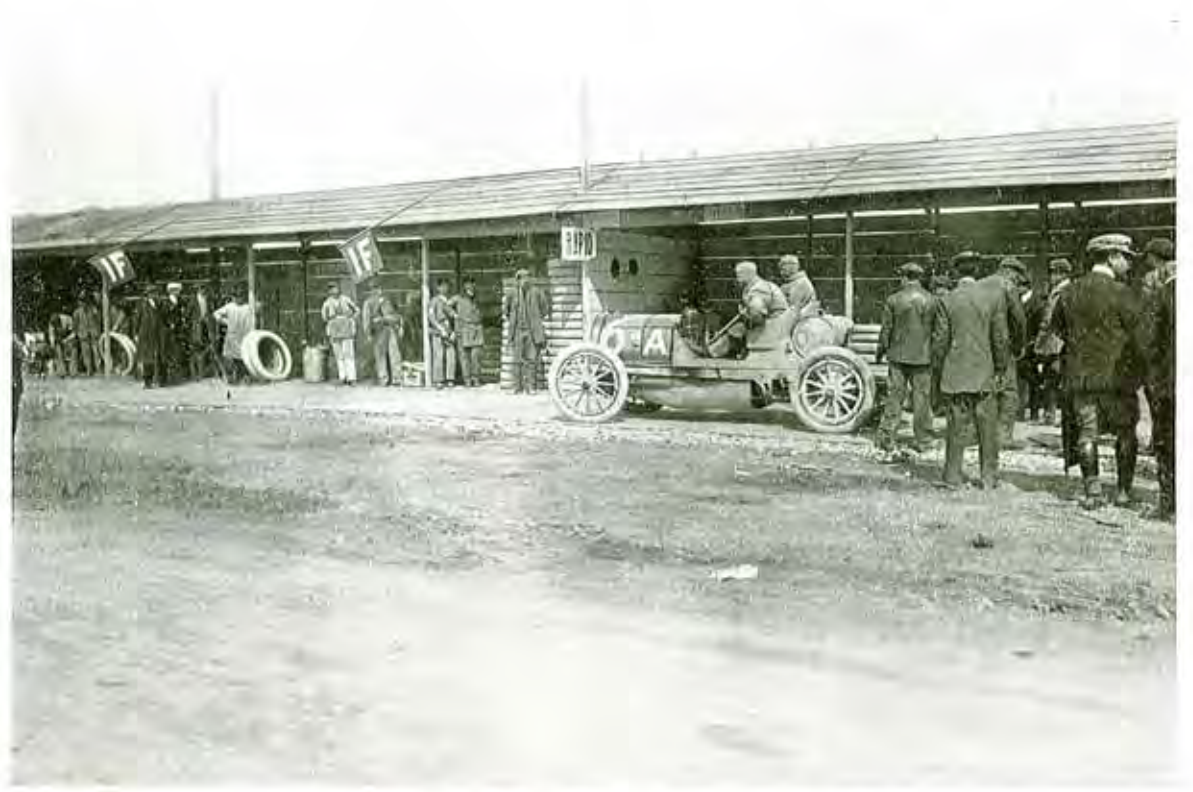
Passaggio di Tamagni su "Isotta Fraschini,, (7° arrivato).



Trucco su "Isotta Fraschini,, passa al traguardo.



T. Cariolato su "Rapid",



E. Ceirano su "Rapid", riparte dal rifornimento.



T. Cariolato su "Rapid", al rifornimento.



La vettura "Rapid", di Gallina dopo l'arrivo. (23° arrivato).



Minoia su "Isotta Fraschini", traversa Petralia Sottana. (10° arrivato).



Tamagni su "Isotta Fraschini", traversa Petralia Sottana. (7° arrivato).



Minoia su "Isotta Fraschini", presso Cerda. (10° arrivato).



Arrivo di Trucco su "Isotta Fraschini", al rifornimento.



De Martino su "Junior,, al Pesage.



Gremo su "Junior,, presso Cerda. (16° arrivato).



De Martino su "Junior,, arriva al rifornimento.



Gremo su "Junior,, riparte dal rifornimento. (16° arrivato).



Trucco in prossimità del traguardo



Il restaurant



La vettura di Gremo compie il rifornimento



Il campo davanti le tribune



Il restaurant



La Croce Rossa in servizio mentre giunge la folla



Durante la corsa



Davanti le tribune



Veduta delle tribune e dei rifornimenti



L'attendimento della Croce Rossa.



La Passarella ed il Restaurant.



Alcardo Terzi - Prime notizie.



Duray su "De Dietrich,, a Petralia Sottana. (4° arrivato).



Arrivo di Duray su "De Dietrich,, (4° arrivato).



Duray su "De Dietrich,, è festeggiato dopo l'arrivo. (4° arrivato).



Gabriel su "De Dietrich,, dopo l'arrivo. (6° arrivato).



Dureste su "Gobron,, alla curva di Cerda. (14° arrivato).



Dureste su "Gobron,, a Petralia Sottana. (14° arrivato).



Colinet su "Bayard Clément,, al rifornimento. (22° arrivato).



Garcet su "Bayard Clément,, al rifornimento. (11° arrivato).



Buzio su "Diatto Clément,, presso Cerda. (18° arrivato).



Buzio su "Diatto Clément,, a Petralia Sottana. (18° arrivato).



Conti su "Züst,, al Pesage. (21° arrivato).



Da Zara su "Züst,, alla partenza. (25° arrivato).



Gaudermann su "Bayard Clément,, al Pesage. (19° arrivato).



Gaudermann preparando la sua "Bayard Clément,, a Termini Imerese. (19° arrivato).



Garcet su "Bayard Clément,, passa davanti le tribune. (11° arrivato).



Garcet su "Bayard Clément,, alla curva di Cerda. (11° arrivato).



Ezio Castellucci - L'attesa sul Circuito.



Di Boiano su "Benz,, al Pesage. (24° arrivato).



Spamann su "Benz,, presso Caltavuturo. (17° arrivato).



Erle su "Benz,, si rifornisce. (15° arrivato).



Erle su "Benz,, al passaggio dalle tribune. (15° arrivato).



Marnier su "Radia,, al Pesage. (28° arrivato).



Gasté su "Radia,, arriva al rifornimento. (27° arrivato).



Fabry su "Itala,, a Petralia Sottana. (3° arrivato).



Arrivo di Cagno su "Itala,, (5° arrivato).



Le Blon su "Daimler", al Pesage, (20° arrivato).



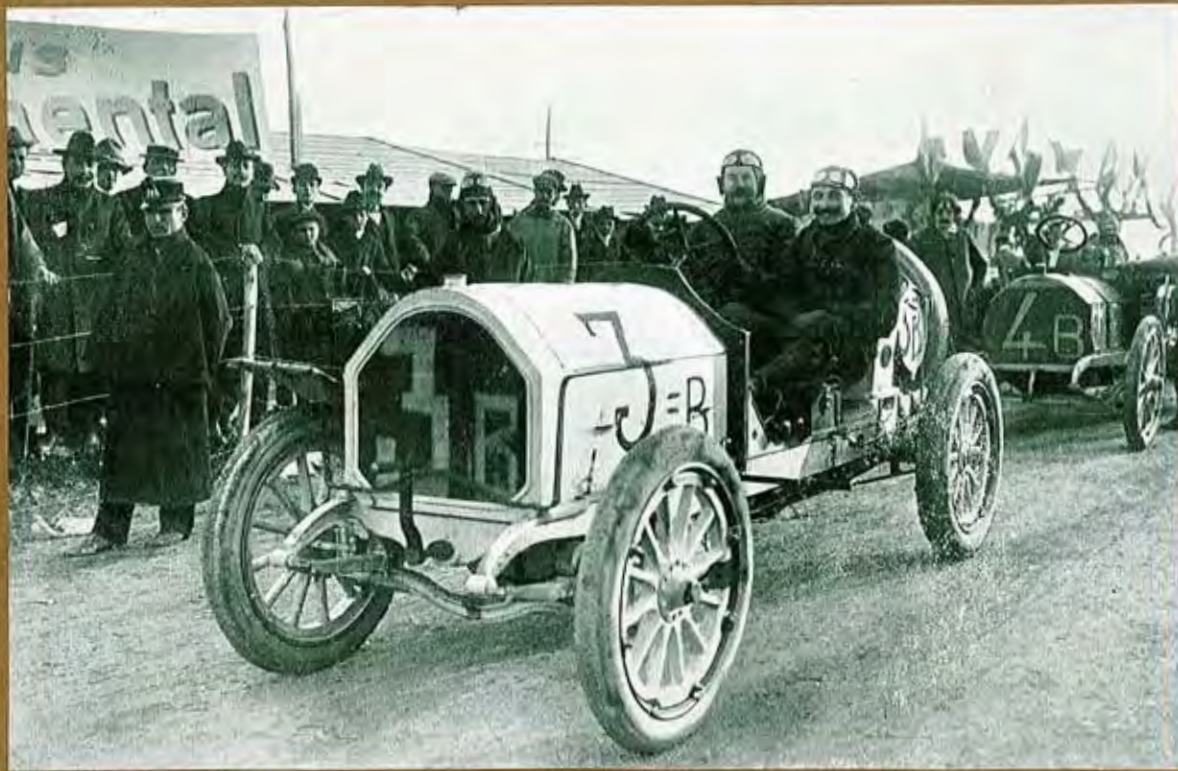
Le Blon su "Daimler", alla curva di Carda, (20° arrivato).



Hamery su "Daimler", presso Bonfornello, (26° arrivato).



Ison su "Daimler", alla curva di Carda, (13° arrivato).



Hanriot su "Darracq,, alla partenza.



Wagner su "Darracq,, passaggio primo giro.



Wagner su "Darracq,, parte dal rifornimento.



Wagner su "Darracq,, attraversa Petralia Sottana.



Il rettilo di Bonfornello durante la corsa.



Il Restaurant.



Veduta generale del Campo delle Tribune, del rettifilo e dei posti di rifornimento.



Marcello Dudovich - Al Restaurant.



Arrivo del Vincitore.

La Perla del

Mediterraneo



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



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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Nei giardini di "Villa Igiea,,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

□ □ □

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

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



All'erta
(1° arrivato dei Cruisers).

Flying-Fish
(1° arrivato dei Racers).



Adele (2° arrivato dei Cruisers).



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



New Trèfle (2° arrivato dei Racers).



All'erta (1° arrivato dei Cruisers).



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

Le iscrizioni erano numerose:

Daimler II (inglese) di Lord Howard de Walden, scafo Saunders; motori Daimler.
Daimler III (inglese) di Lord Howard de Walden, scafo Saunders; motori Daimler.
Lorraine-Diétrich (francese) di Pérignon, scafo Quernel; motori Lorraine-Diétrich.

Martini di M.M. de Guerville e Ruthvez, scafo Megevet; motore Martini.
Flying Fish (inglese) di M. Lionel di Rothschild, scafo Saunders; motori Wolseley.
New Trèfle II (inglese) di M. Thubron, scafo La Sirène; motore Brasier.
Jeannette (italiano) del cav. Florio, scafo Gallinari; motori Itala.
All'Erta (italiano) di Paolo Letta, scafo Gallinari; motore F. I. A. T.
Sec (italiano) di L. Gilli, scafo Gallinari; motore Mors.
Gallinari II (italiano) di Gallinari, scafo Gallinari; motore Delahaye.
Naval (francese) di Deville, scafo Despujols; motore Mutel.
New Trèfle III (inglese) di Thubron, scafo Lein; motore Brasier.

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



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

étaient parvenus aux organisateurs; entre autres ceux de

Daimler II (anglais) à Lord Howard de Walden, coque Saunders; moteurs Daimler.
Daimler III (anglais) à Lord Howard de Walden, coque Saunders; moteurs Daimler.
Lorraine-Diétrich (français) à Pérignon, coque Quernel; moteurs Lorraine-Diétrich.
Martini à MM. de Guerville et Ruthvez, coque Megevet; moteur Martini.
Flying Fish (anglais) à M. Lionel de Rothschild, coque Saunders; moteurs Wolseley.
New Trèfle II (anglais) à M. Thubron, coque La Sirène; moteur Brasier.
Jeannette (italien) à M. le chev. Florio, coque Gallinari; moteur Itala.
All'Erta (italien) à M. Paul Letta, coque Gallinari; moteur F. I. A. T.
Sec (italien) à M. L. Gilli, coque Gallinari; moteur Mors.
Gallinari II (italien) à M. Gallinari, coque Gallinari; moteur Delahaye.
Naval (français) à M. Deville, coque Despujols; moteur Mutel.
New Trèfle III (anglais) à M. Thubron, coque Lein; moteur Brasier.

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



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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les canots qui prirent le départ étaient:

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

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



Il Traguardo a "Villa Igiaa,"

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

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

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

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

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

□ □ □

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

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

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

B. CLERC.

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

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

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

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

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

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

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

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

Le tableau confirme en effet ces temps.

□ □ □

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

B. CLERC.



Una torpediniera italiana di scorta

Quadro dei tempi per la "PERLA DEL

Numero	NOME DEL CANOTTO	CATEGORIA DEL CANOTTO	Numero del canotto	Ora di partenza				Ora passaggio I giro				Tempo impiegato I giro				Ora passaggio II giro				Tempo impiegato II giro				Tempo impiegato I e II giro				Ora passaggio III giro				Tempo impiegato III giro				Tempo impiegato fino al III giro				Ora passaggio IV giro				Tempo impiegato IV giro				Tempo impiegato fino al IV giro				Ora passaggio V giro				Tempo impiegato V giro			
				O	M	S	Q	O	M	S	Q	O	M	S	Q	O	M	S	Q	O	M	S	Q	O	M	S	Q	O	M	S	Q	O	M	S	Q	O	M	S	Q	O	M	S	Q	O	M	S	Q	O	M	S	Q	O	M	S	Q				
1	C. P. II	Cruiser	1	14	—	—	—	14	21	55	—	—	21	55	—	14	43	7	³ / ₅	—	21	12	³ / ₅	—	49	7	³ / ₅	15	4	25	³ / ₅	—	21	17	⁴ / ₅	1	4	25	³ / ₅	15	26	27	—	—	22	1	³ / ₅	1	29	27	—	15	49	27	—	—	29	—	—
2	ADELE	Cruiser	2	14	—	—	—	14	17	5	—	—	17	5	—	14	33	58	—	—	16	53	—	—	33	58	—	14	40	52	—	—	15	54	—	—	49	52	—	15	5	44	—	—	15	52	—	1	5	44	—	15	21	35	³ / ₅	—	15	51	³ / ₅
3	FLYING FISH	Racer	4	14	—	—	—	14	13	20	—	—	13	20	—	14	26	20	—	—	13	9	—	—	26	20	—	14	30	42	—	—	13	13	—	—	30	42	—	14	52	59	—	—	13	17	—	—	52	59	—	15	6	36	³ / ₅	—	18	37	³ / ₅
4	ALL'ERTA	Cruiser	5	14	—	—	—	14	14	51	¹ / ₅	—	14	51	¹ / ₅	14	29	29	—	—	14	37	¹ / ₅	—	29	29	—	14	44	10	—	—	11	41	—	—	44	10	—	14	58	50	—	—	14	40	—	—	58	50	—	15	13	28	—	—	14	38	—
5	NEW TRÈFLE	Racer	6	14	—	—	—	14	18	54	—	—	18	54	—	14	37	30	—	—	18	36	—	—	37	30	—	14	56	1	—	—	18	31	—	—	56	1	—	15	14	24	³ / ₅	—	18	23	³ / ₅	1	14	24	³ / ₅	15	32	40	—	—	18	15	³ / ₅

Classifica della "PERLA DEL

CLASSIFICA	NOME DEL CANOTTO	CATEGORIA DEL CANOTTO	Numero del canotto	Ora di partenza				Ora passaggio I giro				Tempo impiegato I giro				Ora passaggio II giro				Tempo impiegato II giro				Tempo impiegato fino al II giro				Ora passaggio III giro				Tempo impiegato III giro				Tempo impiegato fino al III giro				Ora passaggio IV giro				Tempo impiegato IV giro				Tempo impiegato fino al IV giro				Ora passaggio V giro			
				O	M	S	Q	O	M	S	Q	O	M	S	Q	O	M	S	Q	O	M	S	Q	O	M	S	Q	O	M	S	Q	O	M	S	Q	O	M	S	Q	O	M	S	Q	O	M	S	Q	O	M	S	Q				
1°	FLYING FISH	Racer	4	14	—	—	—	14	13	20	—	—	13	20	—	14	26	20	—	—	13	9	—	—	26	20	—	14	30	42	—	—	13	13	—	—	30	42	—	14	52	59	—	—	13	17	—	—	52	59	—	15	6	36	³ / ₅
2°	NEW TRÈFLE	Racer	6	14	—	—	—	14	18	54	—	—	18	54	—	14	37	30	—	—	18	36	—	—	37	30	—	14	56	1	—	—	18	31	—	—	56	1	—	15	14	24	³ / ₅	—	18	23	³ / ₅	1	14	24	³ / ₅	15	32	40	—
1°	ALL'ERTA	Cruiser	5	14	—	—	—	14	14	51	¹ / ₅	—	14	51	¹ / ₅	14	29	29	—	—	14	37	¹ / ₅	—	29	29	—	14	44	10	—	—	14	41	—	—	44	10	—	14	58	50	—	—	14	40	—	—	58	50	—	15	13	28	—
2°	ADELE	Cruiser	2	14	—	—	—	14	17	5	—	—	17	5	—	14	33	58	—	—	16	53	—	—	33	58	—	14	40	52	—	—	15	54	—	—	49	52	—	15	5	44	—	—	15	52	—	1	5	44	—	15	21	35	³ / ₅

Palermo, 28 Aprile 1907.

MEDITERRANEO" sul percorso di Km. 100

Tempo impiegato fino al V giro	Ora passaggio VI giro	Tempo impiegato VI giro	Tempo impiegato fino al VI giro	Ora passaggio VII giro	Tempo impiegato VII giro	Tempo impiegato fino al VII giro	Ora passaggio VIII giro	Tempo impiegato VIII giro	Tempo impiegato fino al VIII giro	Ora passaggio IX giro	Tempo impiegato IX giro	Tempo impiegato fino al IX giro	ORA di ARRIVO	Tempo impiegato X giro	TOTALE TEMPO IMPIEGATO	CLASSIFICA
O M S Q	O M S Q	O M S Q	O M S Q	O M S Q	O M S Q	O M S Q	O M S Q	O M S Q	O M S Q	O M S Q	O M S Q	O M S Q	O M S Q	O M S Q	O M S Q	
1 49 27 —	16 12 28 ² / ₅	— 29 1 ² / ₅	2 12 28 ² / ₅	16 35 20 —	— 22 51 ² / ₅	2 35 20 —										
1 21 35 ² / ₅	15 37 35 —	— 15 59 ² / ₅	1 37 35 —	15 53 27 ² / ₅	— 15 52 ² / ₅	1 53 27 ² / ₅	16 9 13 —	— 15 45 ¹ / ₅	2 9 13 —	16 24 56 —	— 15 43 —	2 24 56 —	16 40 40 —	— 15 44 —	2 40 40 —	3"
1 6 36 ² / ₅	15 20 9 ² / ₅	— 13 33 —	1 20 9 ² / ₅	15 34 17 ¹ / ₅	— 14 8 ¹ / ₅	1 34 17 ¹ / ₅	15 48 50 —	— 14 32 ¹ / ₅	1 48 50 —	16 3 26 ² / ₅	— 14 36 ² / ₅	2 3 26 ² / ₅	16 18 50 ² / ₅	— 15 24 —	2 18 50 ² / ₅	1"
1 13 28 —	15 28 4 ² / ₅	— 14 36 ² / ₅	1 28 4 ² / ₅	15 42 40 —	— 14 35 ² / ₅	1 42 40 —	15 57 16 ¹ / ₅	— 14 36 ¹ / ₅	1 57 16 ¹ / ₅	16 11 48 —	— 14 31 ¹ / ₅	2 11 48 —	16 26 21 ² / ₅	— 14 33 ² / ₅	2 26 21 ² / ₅	2"
1 32 40 —	15 51 18 —	— 18 39 —	1 51 18 —	16 9 53 —	— 18 35 —	2 9 53 —	16 28 28 ² / ₅	— 18 25 ² / ₅	2 28 28 ² / ₅	16 47 10 ² / ₅	— 18 42 ¹ / ₅	2 47 10 ² / ₅	17 5 50 —	— 18 39 ² / ₅	3 5 50 —	4"

MEDITERRANEO" in base ai tempi

Tempo impiegato V giro	Tempo impiegato fino al V giro	Ora passaggio VI giro	Tempo impiegato VI giro	Tempo impiegato fino al VI giro	Ora passaggio VII giro	Tempo impiegato VII giro	Tempo impiegato fino al VII giro	Ora passaggio VIII giro	Tempo impiegato VIII giro	Tempo impiegato fino al VIII giro	Ora passaggio IX giro	Tempo impiegato IX giro	Tempo impiegato fino al IX giro	ORA di ARRIVO	Tempo impiegato X giro	TEMPO TOTALE
O M S Q	O M S Q	O M S Q	O M S Q	O M S Q	O M S Q	O M S Q	O M S Q	O M S Q	O M S Q	O M S Q	O M S Q	O M S Q	O M S Q	O M S Q	O M S Q	O M S Q
— 13 37 ² / ₅	1 6 36 ² / ₅	15 20 9 ² / ₅	— 13 33 —	1 20 9 ² / ₅	15 34 17 ¹ / ₅	— 14 8 ¹ / ₅	1 34 17 ¹ / ₅	15 48 50 —	— 14 32 ¹ / ₅	1 48 50 —	16 3 26 ² / ₅	— 14 36 ² / ₅	2 3 26 ² / ₅	16 18 50 ² / ₅	— 15 24 —	2 18 50 ² / ₅
— 18 15 ² / ₅	1 32 40 —	15 51 18 —	— 18 39 —	1 51 18 —	16 9 53 —	— 18 35 —	2 9 53 —	16 28 28 ² / ₅	— 18 25 ² / ₅	2 28 28 ² / ₅	16 47 10 ² / ₅	— 18 42 ¹ / ₅	2 47 10 ² / ₅	17 5 50 —	— 18 39 ² / ₅	3 5 50 —
— 14 38 —	1 13 28 —	15 28 4 ² / ₅	— 14 36 ² / ₅	1 28 4 ² / ₅	15 42 40 —	— 14 35 ² / ₅	1 42 40 —	15 57 16 ¹ / ₅	— 14 36 ¹ / ₅	1 57 16 ¹ / ₅	16 11 48 —	— 14 31 ¹ / ₅	2 11 48 —	16 26 21 ² / ₅	— 14 33 ² / ₅	2 26 21 ² / ₅
— 15 51 ² / ₅	1 21 35 ² / ₅	15 37 35 —	— 15 59 ² / ₅	1 37 35 —	15 53 27 ² / ₅	— 15 52 ² / ₅	1 53 27 ² / ₅	16 9 13 —	— 15 45 ¹ / ₅	2 9 13 —	16 24 56 —	— 15 43 —	2 24 56 —	16 40 40 —	— 15 44 —	2 40 40 —

Il Cronometrista dell'A. C. I.: G. F. MARLEY.

Perla del Mediterraneo, 1907

REGOLAMENTO.

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

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

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

- Nome e cognome del, o dei proprietari;
- Nome della lancia;
- Lunghezza fra le perpendicolari;
- Energia usata;
- Marca del motore.

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

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

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

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

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

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

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

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

- Al secondo *racer* L. 1200.
- Al terzo *racer* L. 800.
- Al secondo *cruiser* L. 1200.
- Al terzo *cruiser* L. 800.

Perle de la Méditerranée, 1907

RÈGLEMENT.

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

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

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

- Nom du, ou des propriétaires du canot;
- Nom du canot inscrit;
- Longueur entre les perpendiculaires;
- Force motrice employée;
- Marque du moteur.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Au deuxième *racer* francs 1200.
- Au troisième *racer* francs 800.
- Au deuxième *cruiser* francs 1200.
- Au troisième *cruiser* francs 800.



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

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

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

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



Ribolla su vetturella "Florentia".

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

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

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

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

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

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

Delle 15 concorrenti quattro compirono il percorso di 300 chilometri su due giri del circuito, impiegando un tempo variabile tra le ore 7.47,9 ¹/₅ e le 11.39,13 ³/₅, come si rileva dal quadro riprodotto a suo luogo. Le altre 10 compirono quasi tutte il primo giro in tempo tale da non escludere la possibilità di rientrare nel tempo massimo assegnato per i due giri (ore 12) e alcune di esse, non poste fuori gara da guasti irreparabili, non avevano eccessivamente oltrepassato tale tempo massimo al momento in cui abbandonarono la prova.

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

Toutes ces épreuves grandes ou petites, avec programme complexe ou réduit, incarnent l'étude la plus éloquent et persuasive de tous les problèmes se rattachant à l'adoption de l'automobile dans nos contrées. Depuis la consommation de benzine et des huiles, aux essais sur le degré d'inclinaison, maxime ou minime, à gravir, de la résistance des pneus aux cotes de poids supportable, toutes les épreuves calculées à fournir les données relatives les plus sûres sont sans cesse l'objet d'étude.

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

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

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

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

Des 15 concurrentes quatre ont parcouru les deux tours du circuit, soit 300 kilomètres, dans un espace de temps variant entre 7 heures, 47 minutes et 9 ¹/₅ secondes, et 11 heures, 39 minutes et 13 ³/₅ secondes, comme il résulte du tableau qui sera donné à la suite. Les 10 autres ont toutes accompli le premier



Ronzoni su "Pugeot".

Corsa di Veturlette per la Coppa "Challenge".



Le vetturette allineate per la partenza.



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



Florio su "De Dion" (2° arrivato).



Stabile su "De Dion" (3° arrivato).



Mollica su "De Dion" (4° arrivato).



Tasca su "De Dion",

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

La lotta Naudin-Florio (primo e secondo arrivato) fu delle più emozionanti. Fino all'ultimo momento parve che il fortunato detentore della magnifica Coppa dovesse essere il cav. Florio e vincitrice la sua De Dion. Ma quando soltanto qualche minuto di ritardo del Naudin avrebbe deciso definitivamente della sua vittoria, il cannone annunciò l'apparire della Sizaire e Naudin all'estremo del rettilineo, che l'agile vetturessa divorò con velocità fulminea, passando al traguardo in tempo per guadagnare sul valoroso predecessore poco più di 12 minuti. Infatti Naudin su Sizaire e Naudin fu primo con un tempo di ore 7.47', 9" ¹/₅ e Florio su De Dion Bouton, secondo, con un tempo di ore 8.3', 24" ³/₅.

Classificati consecutivamente furono: Stabile, terzo, su De Dion con ore 9.10,45 e dopo di lui Mollica su De Dion, con ore 11.39,13 ¹/₅.

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

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

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

Jusqu'au dernier moment on aurait dit que le heureux détenteur de la magnifique Coupe serait le chev. Florio et sa De Dion la vainqueuse. Mais à l'instant même ou quelques minutes de retard de la part de Naudin auraient décidé la victoire en sa faveur, le canon annonça l'arrivée de la Sizaire et Naudin à l'entrée du rectiligne, que la voiturette agile dévora avec une vélocité foudroyante, touchant l'arrivée à temps pour gagner douze minutes au plus sur son vaillant prédécesseur. En effet Naudin sur Sizaire et Naudin arriva le premier avec un temps de 7 heures 47', 9" ¹/₅, et Florio sur De Dion Bouton second avec un temps de 8 heures, 3', 24" ³/₅.

Classés à la suite ont été: Stabile, troisième, sur De Dion en 9 heures, 10', 45", et après lui Mollica sur De Dion, avec 11 heures, 39', 13" ¹/₅.



Nebbiolo su "De Dion",

Olsen su "De Dion",



alla partenza.

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

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

Il Cronometrista dell' A. C. I.: G. F. MARLEY.

Corsa di Vettelette

REGOLAMENTO.

Disposizioni generali.

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

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

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

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

CATEGORIA A. — Motori ad un cilindro.

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

CATEGORIA B. — Motori a due cilindri.

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

Course des Voiturettes

RÈGLEMENT.

Dispositions générales.

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

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

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

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

CATÉGORIE A. — Moteurs monocylindriques.

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

CATÉGORIE B. — Moteurs à deux cylindres.

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

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

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

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

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

Non sono permessi altri posti di rifornimento lungo il circuito.

Iscrizioni.

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

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

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

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

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

Qualifica delle vetture.

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

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

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

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

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

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

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

Engagements.

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

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

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

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

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

Qualification des voitures.

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

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

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

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

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

Classifica.

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

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

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

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

Premi.

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

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

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

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

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

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

Reclami.

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

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

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

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

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

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

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

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

Classement.

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

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

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

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

Prix.

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

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

Au deuxième: 1000 francs et médaille d'argent.

Au troisième: 600 francs et médaille de bronze.

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

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

Réclamations.

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

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

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

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

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

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

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

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



L'organizzazione dei servizi



Informazioni ed istruzioni.

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

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

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

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

A Termini.

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

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

Informations et instructions.

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

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

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

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

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

A Termini.

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

Cette petite ville sicilienne, quoique douée d'un grand hôtel réuni aux thermes, de propriété communale, et de spacieux locaux adaptables pour garages, ne pouvait



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

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

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

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

Il Circuito.

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

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

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



Copertina della guida.

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

certes répondre à toutes les exigences d'une réunion automobilistique avec environ 60 voitures inscrites.

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

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

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

Le Circuit.

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Veduta dei rifornimenti.

I rifornimenti.

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

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

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

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

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

Les ravitaillements.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Il traguardo.

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



Tavola marca-tempi.

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



Un rifornimento.

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

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

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

La ligne d'arrivée.

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

I Commissari.

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

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

Le tribune.

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

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

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

Presso l'estremità occidentale delle tribune sorgeva il *restaurant*, innanzi al quale erano sparse innumerevoli tavole, sormontate da ampi ombrelloni di svariati colori. Tale collocamento delle tavole da pranzo si chiari

perfettamente rispondente al criterio che l'aveva ispirato, quello, cioè, di non privare le persone riunite a tavola del piacere di continuare a seguire le vicende della corsa.

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

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



Menu-cartolina (Targa 1907)

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

Les Commissaires.

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

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

Les tribunes.

Les tribunes publiques dressées sur l'esplanade de Bonfornello, vers la base du rectiligne d'arrivée, qui a plus de 5 kilomètres de longueur, avaient des avantages de position qu'aucune réunion de courses automobilistiques a jusqu'ici su égaler.

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



Il Restaurant.



Tessera Targa.



Un piatto decorativo.

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

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

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

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

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

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

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

Il servizio ferroviario.

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

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

Comme le front des tribunes faisait face au nord-est, il s'en suivait que l'intérieur des tribunes ainsi que la pelouse, qui s'étendait au devant sur une largeur de quinze mètres, se trouvaient à l'abri du soleil, vis-à-vis de l'étendue lumineuse de la mer, qui soulageait avec son doux zéphir méridien.

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

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

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

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

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

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

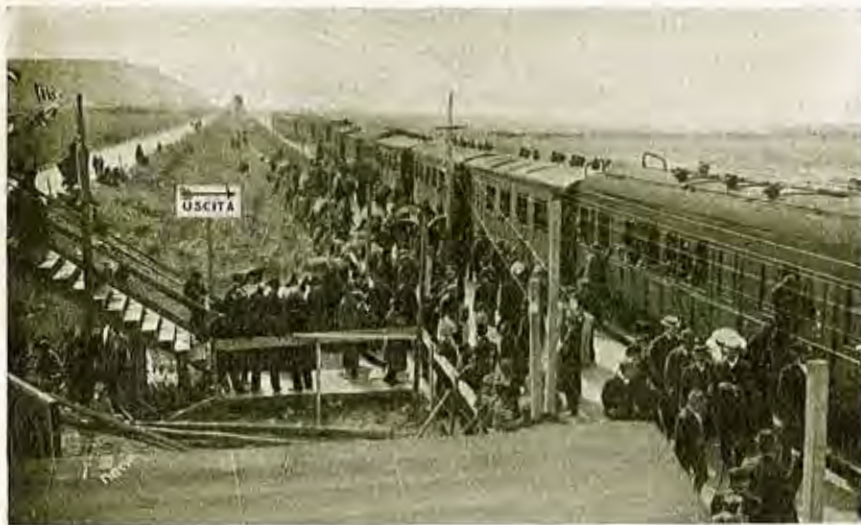
Derrière les tribunes se trouvaient les cabinets ainsi que le poste de la Croix Rouge, avec deux grandes tentes-infirmes pourvues de tout le nécessaire.

Aux bouts extrêmes de la tribune deux concerts s'alternaient dans l'exécution d'un programme choisi qui a occupé toute la durée de la course.

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



Tessera Vetturette.



La fermata ferroviaria di Bonfornello-Tribune.

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

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

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

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

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

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

Service de chemin de fer.

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

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

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

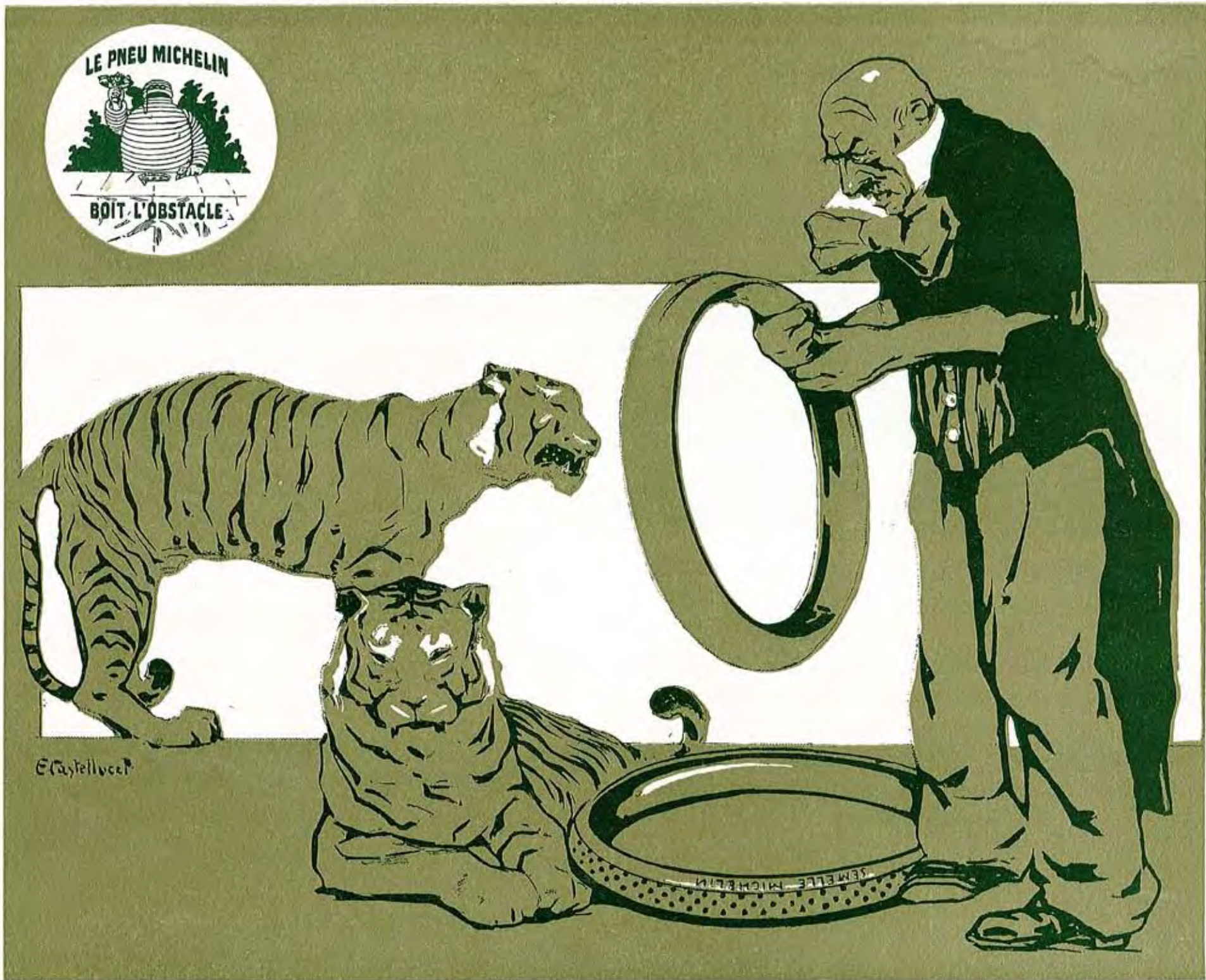
D'après un calcul, il résulterait que le nombre de personnes transportées, sans le moindre incident, de Palerme à Bonfornello et vice versa dans la journée du 21 avril, n'a pas été moins de 16,000. Pour satisfaire le public et rappeler le plus grand nombre de personnes sur le champ de l'épreuve, le Comité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

Par ce moyen le concours du public à la fête du 21 avril a été sans précédent.

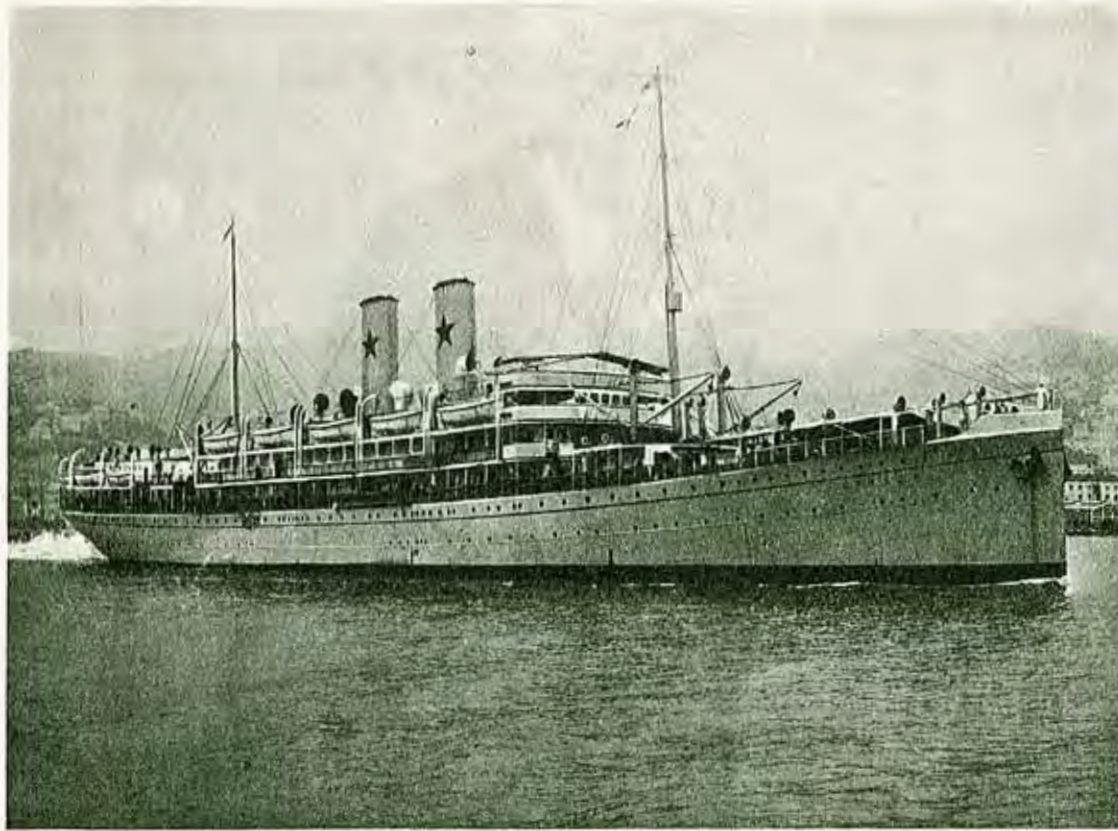
Indice

Comitato d'Onore pag. 5	GEORGES PRADE - Il Cimento Franco-Italiano .. . pag. 33
Commissione Automobili » 6	B. CLERC - La Perla del Mediterraneo .. . » 37
Commissione Canotti » 6	Quadro dei tempi della Perla del Mediterraneo.. . » 42-43
La Grande Corsa Siciliana della Targa Florio .. . » 7	Regolamento della Perla del Mediterraneo .. . » 44
Verbale dei Commissari della Targa Florio .. . » 26	La Corsa di Vettuette - La Coppa Challenge .. . » 45
Regolamento della Targa Florio 1907 .. . » 26	Quadro dei tempi della Corsa di Vettuette .. . » 48
Quadro dei tempi della Targa Florio 1907 .. . fuori testo	Regolamento della Corsa di Vettuette .. . » 49
MARIO MORASSO - La Corsa modello .. . pag. 29	L'organizzazione dei servizi.. . » 52
Altimetria e Planimetria del Circuito Siciliano .. . » 30	

NUMEROSE TAVOLE FUORI TESTO



I Pneumatici "Michelin" sono i soli che trionfano alle Corse.



VAPORE "EUROPA" (twin-screw)

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

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

"LA VELOCE,"

≡ Navigazione Italiana a Vapore ≡

Sede in GENOVA

Capitale emesso e versato: Lire 11,000,000

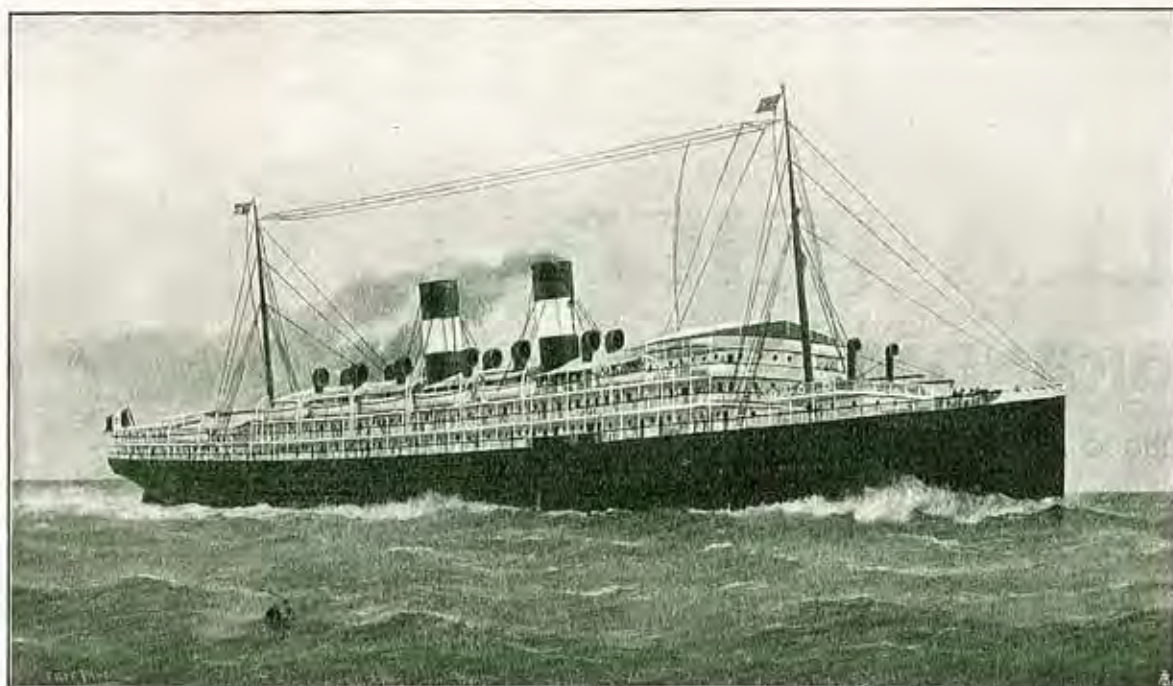
Servizi Celeri Postali fra l'ITALIA
 e il NORD, SUD e CENTRO AMERICA

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

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

Agenti a Palermo: I. & V. FLORIO

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



PIROSCAFO "RE VITTORIO"

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



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

Navigazione Generale Italiana

(Società Riunite FLORIO & RUBATTINO)

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

Direzione Generale: ROMA

Sedi: GENOVA, PALERMO, NAPOLI e VENEZIA

Servizio settimanale

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

Servizio settimanale

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

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

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

Biglietti ad itinerario combinato

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

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

La Navigazione Generale Italiana all'Esposizione Internazionale di Milano 1906

riportava la massima onorificenza, cioè il "Gran Premio"



OLEOBLITZ

≡ IL MIGLIORE ≡
 LUBRIFICANTE
 PER AUTOMOBILI

E. REINACH
 MILANO

Brevetto N. 4914

VILLA IGIEA

GRAND HOTEL - PALERMO

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

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

Afternoon-tea
 servito sulle magnifiche terrazze
 del giardino

Concerto ogni giorno.

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

200 bed and sitting rooms.

Every modern comfort.

Restaurant at any hour.

American Bar.

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

Concert daily.

