



PRIMA DEL «VIA»: S. A. R. IL DUCA DI SPOLETO, S. E. ACERBO, IL PREFETTO DI PESCARA
S. E. CLERICI, VITO MUSSOLINI CON ALCUNI CONCORRENTI



La "24 Ore" di Pescara vinta per Rosa-Comotti e Strarra-Lurani



Se la prima «24 Ore» di Pescara, dello scorso anno, aveva potuto considerarsi un esperimento felice, questa seconda edizione ha definitivamente consacrato il successo, l'importanza, l'interesse tecnico e sportivo della manifestazione. Vari elementi hanno contribuito a far passare nel rango delle più importanti competizioni internazionali disputate in Italia la bella corsa organizzata dalla Sede Provinciale di Pescara del R.A.C.I. Primissimo: la felice formula del regolamento, basato su un criterio tecnico indiscutibilmente rispondente alle finalità della competizione, intesa a

guirne le fasi è necessario procedere a calcoli piuttosto laboriosi: ragione per cui è nell'intenzione degli organizzatori di addivenire per il futuro ad una formula che pur conservando lo stesso criterio di handicap, permetta, dalla posizione in corsa del guidatore, di rendersi immediatamente conto della sua posizione in classifica.

Al successo della corsa hanno anche notevolmente contribuito le migliorie che sono state apportate al circuito e l'allargamento di alcuni tratti di strata, per cui oggi il percorso della «24 ore» di Pescara, coi suoi tratti rettilinei e i suoi



ALFIERI-SCIESA SU ALFA ROMEO PRIMI DELLA CLASSE FINO A 1500



VITO MUSSOLINI E AGOSTI SU LANCIA AUGUSTA 1196

sentire il confronto tra le caratteristiche pratiche d'impiego delle macchine di costruzione corrente da turismo e da sport, senza peraltro che ne risulti sacrificato o attenuato l'interesse sportivo. Poi la organizzazione veramente superba, concepita ed attuata con rara competenza, larghezza e signorilità di mezzi, ma soprattutto da quella fede e passione senza di cui non è possibile sperare nel successo d'iniziativa così complesse ed audaci.

Soppressa da due anni la «24 Ore» di Spa, appunto per le difficoltà di organizzazione, la «24 Ore» di Pescara e quella tradizionale di Le Mans sono le sole corse del genere che oramai si organizzino; ma bisogna pur dire che quella di Pescara non ha nulla da invidiare alla più anziana francese, che anzi, sotto certi riguardi, siamo giunti da noi a una più efficace chiarificazione, grazie alle varianti apportate alla formula di classifica.

Ottima cosa è stata l'istituzione di una classe speciale per le vetture munite di compressore, e veramente ammirevole l'esattezza con cui sono state determinate le distanze minime corrispondenti a ciascuna cilindrata che costituiscono la base della classifica generale. Com'è noto, la classifica viene infatti stabilita nelle «24 Ore» di Pescara a mezzo del rapporto tra la distanza effettivamente percorsa da ciascun veicolo nelle 24 ore di corsa e una distanza minima predeterminata per ciascun veicolo tenendo conto della sua cilindrata: si comprende facilmente quanto possa essere delicato e laborioso il computo delle distanze minime.

Se una critica si può fare a questa formula, è che le posizioni in classifica non sono d'immediata evidenza durante lo svolgimento della corsa e che per se-

sentire il confronto tra le caratteristiche pratiche d'impiego delle macchine di costruzione corrente da turismo e da sport, senza peraltro che ne risulti sacrificato o attenuato l'interesse sportivo. Poi la organizzazione veramente superba, concepita ed attuata con rara competenza, larghezza e signorilità di mezzi, ma soprattutto da quella fede e passione senza di cui non è possibile sperare nel successo d'iniziativa così complesse ed audaci.

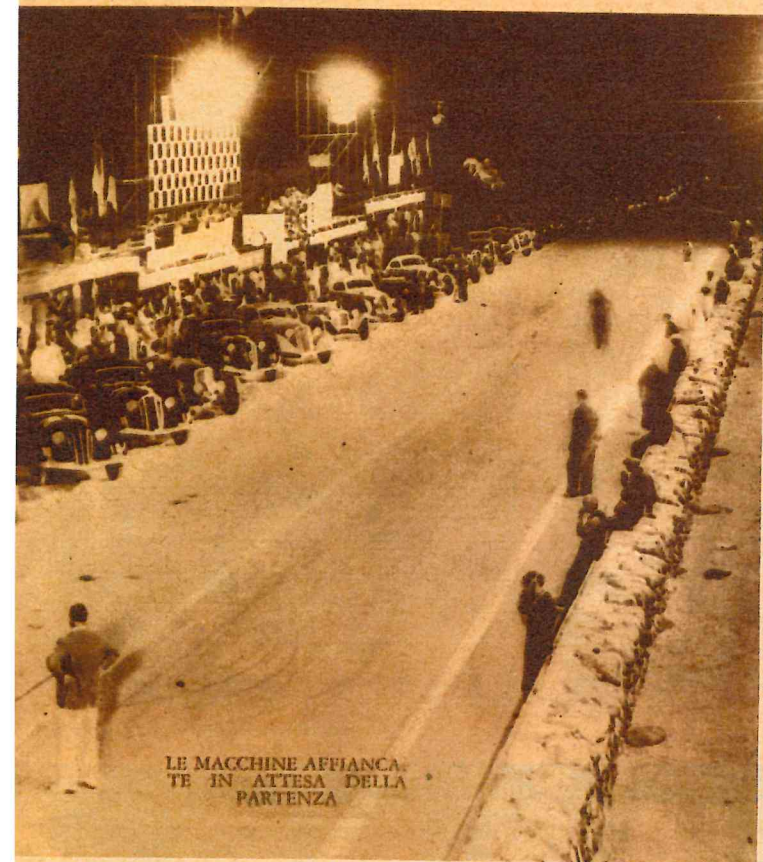
sentire il confronto tra le caratteristiche pratiche d'impiego delle macchine di costruzione corrente da turismo e da sport, senza peraltro che ne risulti sacrificato o attenuato l'interesse sportivo. Poi la organizzazione veramente superba, concepita ed attuata con rara competenza, larghezza e signorilità di mezzi, ma soprattutto da quella fede e passione senza di cui non è possibile sperare nel successo d'iniziativa così complesse ed audaci.

sentire il confronto tra le caratteristiche pratiche d'impiego delle macchine di costruzione corrente da turismo e da sport, senza peraltro che ne risulti sacrificato o attenuato l'interesse sportivo. Poi la organizzazione veramente superba, concepita ed attuata con rara competenza, larghezza e signorilità di mezzi, ma soprattutto da quella fede e passione senza di cui non è possibile sperare nel successo d'iniziativa così complesse ed audaci.

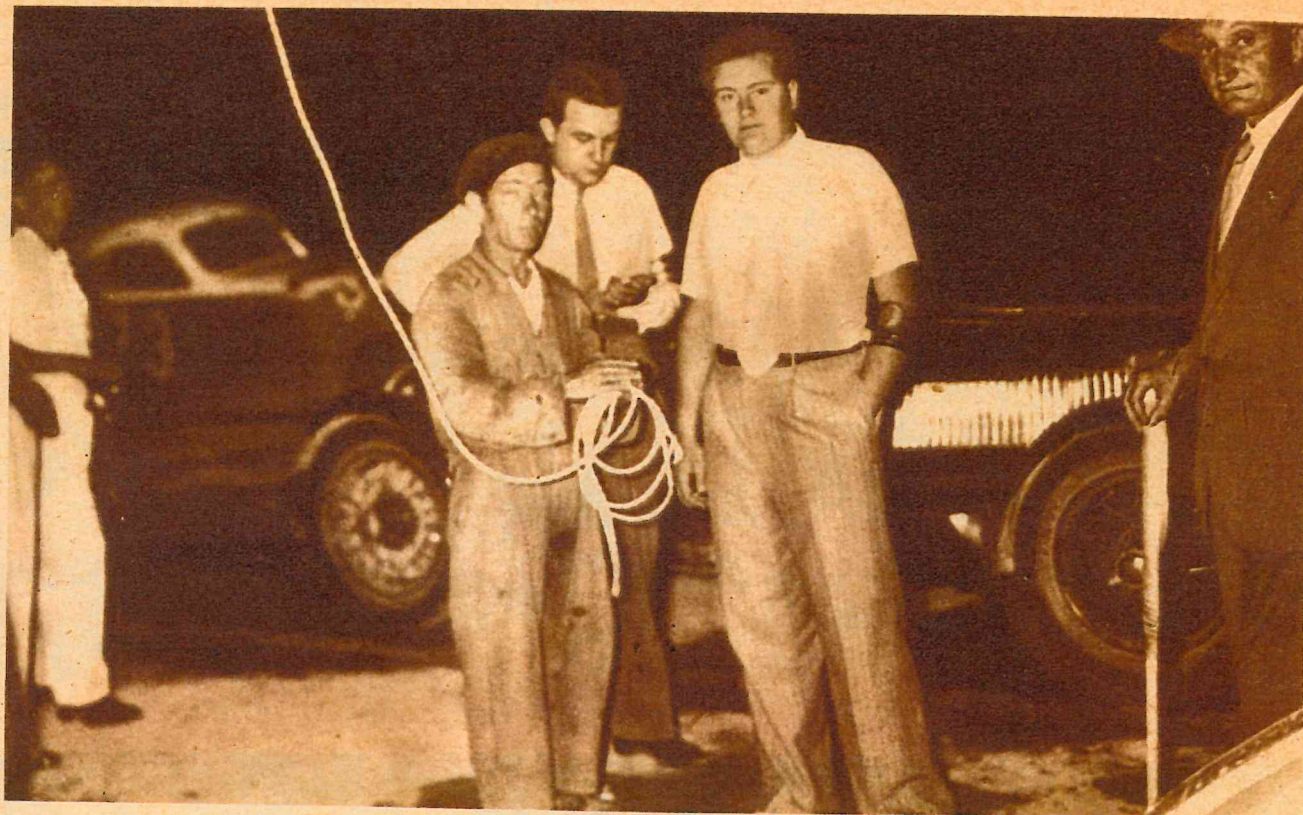
sentire il confronto tra le caratteristiche pratiche d'impiego delle macchine di costruzione corrente da turismo e da sport, senza peraltro che ne risulti sacrificato o attenuato l'interesse sportivo. Poi la organizzazione veramente superba, concepita ed attuata con rara competenza, larghezza e signorilità di mezzi, ma soprattutto da quella fede e passione senza di cui non è possibile sperare nel successo d'iniziativa così complesse ed audaci.

sentire il confronto tra le caratteristiche pratiche d'impiego delle macchine di costruzione corrente da turismo e da sport, senza peraltro che ne risulti sacrificato o attenuato l'interesse sportivo. Poi la organizzazione veramente superba, concepita ed attuata con rara competenza, larghezza e signorilità di mezzi, ma soprattutto da quella fede e passione senza di cui non è possibile sperare nel successo d'iniziativa così complesse ed audaci.

sentire il confronto tra le caratteristiche pratiche d'impiego delle macchine di costruzione corrente da turismo e da sport, senza peraltro che ne risulti sacrificato o attenuato l'interesse sportivo. Poi la organizzazione veramente superba, concepita ed attuata con rara competenza, larghezza e signorilità di mezzi, ma soprattutto da quella fede e passione senza di cui non è possibile sperare nel successo d'iniziativa così complesse ed audaci.



LE MACCHINE AFFIANCATE IN ATTESA DELLA PARTENZA



VITTORIO MUSSOLINI STA PER PREMERE IL BOTTONE DELLA SIRENA CHE DARÀ IL SEGNALE DELLA PARTENZA

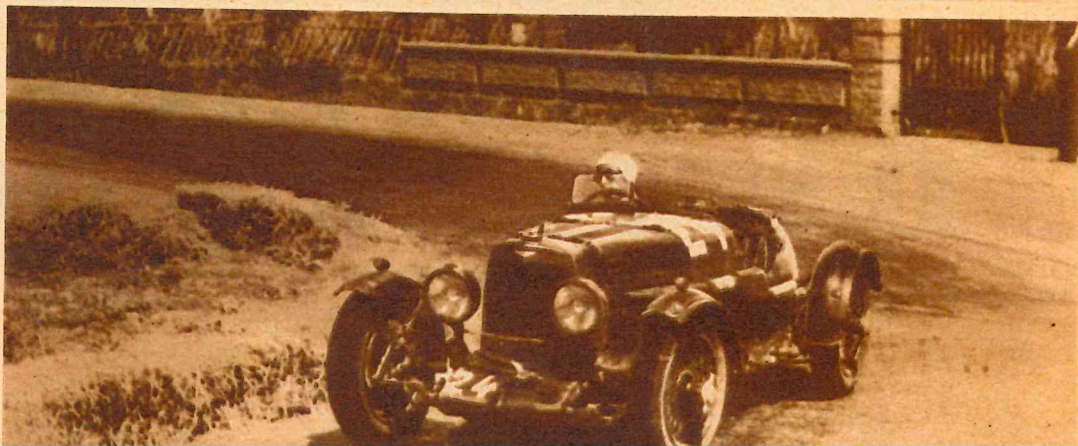
la seconda volta da Cortese-Severi si classificano ai posti d'onore

Grazie ai piloti della Scuderia Parioli le Lancia-Augusta hanno potuto fornirci una eccellente dimostrazione e una nuova prova della loro efficacia.

La partenza, alla quale hanno assistito con S. A. R. il Duca di Spoleto, S. E. Giacomo Acerbo, Vito e Bruno Mussolini, e molte altre personalità è avvenuta allo scoccare di mezzanotte, quando l'urlo della sirena ha dato il segnale ai 46 concorrenti, che, attraversata la pista e messe in moto le macchine si sono lanciati sul rettilineo delle tribune, in un indescrivibile balenare di fasci di luci, su-

CLASSE FINO A 1100

1. Bianco Delfino (Fiat Balilla), con km. 2168,024;
2. Peroni-Pompei (Fiat Balilla), con km. 2147,397;
3. Zoboli-Chierigato (Fiat Balilla), con km. 2102,846;
4. Bertozzi-Piccioli (Fiat Balilla), con km. 2192,506;
5. De Santis-De Prospero (Fiat Balilla), km. 2084,462;
6. Benedetti-Pertile (Fiat Balilla), con km. 2081,119;
7. Zordan-Rossi (Fiat Balilla), con km. 2078,119;



sa da questo spettacolo veramente suggestivo.

CLASSIFICHE DI CLASSE

GRUPPO A (con compressore)

CLASSE OLTRE 1500

Nessun classificato.

CLASSE FINO A 1500

1. Alfieri-Sciesa (Alfa Romeo 1500), con km. 2232,899;
2. Galosi Costantini (Alfa Romeo 1500), con km. 1416,339.

GRUPPO B (senza compressore)

CLASSE OLTRE 2000

1. Cortese-Severi (Alfa Romeo 2300), con km. 2577,252, primo assoluto. Nuovo primato delle « 24 Ore ». Primato precedente: Cortese Severi, km. 2482,082 (media: 103,420);
2. Rosa-Comotti (Alfa Romeo 2300), km. 2540,161;
3. Mongin-Michel (Delahaye 3000), km. 2422,346;
4. Nicola di Rumenia-Tadini (Alfa Romeo 2300), km. 2364,719.

CLASSE FINO A 2000

1. Lurani-Strazza (Aston Martin 1500), con km. 2344,424;
2. Cantoni-Ragnoli (Lancia Augusta 1287), km. 2203,028;
3. Falkner-Clarke (Aston Martin 1500), km. 2150,468;
4. Giacosa-Viscardi (Lancia Augusta 1196), km. 2147,950;
5. Vito Mussolini-Agosti (Lancia Augusta 1196), km. 2128,480;
6. Ceschina-Guagnellini (Lancia Augusta 1196), km. 2106,170.

8. Minio-Comirato (Fiat Balilla), con km. 2062,643;
9. Zanella-Faccioni (Fiat Balilla), con km. 2048,236;
10. Matrullo-Beer (Fiat Balilla), con km. 1926,259;
11. Musso-Vella (Fiat Balilla), con chilometri 1924,437;
12. Monici-Merli (Fiat Balilla), con chilometri 1897,842;
13. Mazzaferro-Mariani (Fiat Balilla), con km. 1605,017.

CLASSIFICHE ASSOLUTE

1. Cortese-Severi, quoz. 1,192 (vincitori della *Targa Abruzzo e della Coppa Borzacchini*);
2. Rosa-Comotti, quoziente 1,174;
3. Strazza-Lurani, 1,167;
4. Bianco-Delfino, 1,120;
5. Peroni-Pompei, 1,116;
6. Cantoni-Ragnoli, 1,115;
7. Nicola di Rumenia-Tadini, 1,093;
8. Zoboli-Chiericato, 1,092;
9. Bertozzi-Piccioli, 1,088;
10. Vito Mussolini-Agosti, 1,087;
11. Giacosa-Viscardi, 1,087;
12. De Sanctis-Prosperi, 1,083;
13. Benedetti-Pertile, 1,081;
14. Ceschina-Guagnellini, 1,075;
15. Falkner-Clarke, 1,070;
16. Zanella-Faccioni, 1,064;
17. Minio-Comirato, 1,062;
18. Mongin-Michel, 1,013.

Seguono altri 7 corridori.

LE MEDIE DEI VINCITORI

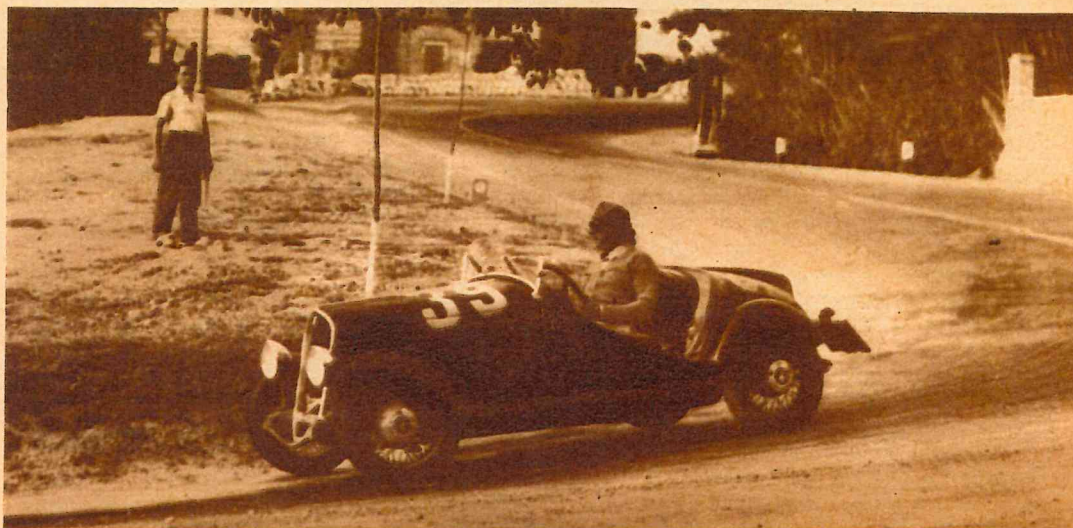
Classe fino a 1500 con compressore:
Alfieri-Sciesa, media km. 93,037.

Classe oltre 2000 senza compressore:
Cortese-Severi, media km. 107,385.

Classe sino a 2000 senza compressore:
Lurani-Strazza, media km. 97,683.

Classe sino a 1100 senza compressore:
Bianco-Delfino, media km. 90,251.

LURANI-STRAZZA SU ASTON MARTIN 1500 PRIMO NELLA CLASSE FINO A 2000 E TERZO ASSOLUTO



BIANCO-DELFINO SU BALILLA, PRIMO NELLA CLASSE FINO A 1100 E QUARTO ASSOLUTO



S. A. R. IL PRINCIPE NICOLA DI RUMANIA