



La Coppa Nissena vive per la terza volta: essa ha ormai la sua storia, che risale a soli due anni ma che ha già dato un'impronta caratteristica a questa competizione automobilistica.

- Nel ricordo sembra orma lontana la prima edizione di questa gara: eppure, solo tre anni sono trascorsi da quando, per le strade del Circuito Nisseno, da Caltanissetta corrusca a Castrogiovanni inaccessibile, a Villarosa protesa verso i combattenti, generosa e provvida, si lanciò per la prima volta la furia civilizzatrice del primo cimento.

"Arringo cortese", è questo: poichè esso raduna alla battaglia i competitori dalle armi generose e cavalleresche: per questo appunto oggi, come ieri, anzi più che ieri, la falange dei competitori tende a divenire legione.

Gentiluomi cortesi, si allineano al traguardo di Caltanissetta, pronti al cenno che li lancerà sulla pista stradale.

Mano alla leva, volontà ferma e chiusa: saranno questa volta quattro gli anelli de la fatica: per tre volte la folla dalle mille faccie ansiose apparirà al corridore come un unico volto avido che griderà la parola dell'incitamento e della vittoria.

Poi sarà la fine della fatica: saranno gli applausi frenetici, il trionfo esaltatore e fiori, fiori, fiori che mille mani gentili di donne verseranno a piene mani per il vittorioso.

«Coppa Nissena» cemento che si snoda nel cuore della Sicilia che tace, che lavora, che innalza con tenacia il suo migliore simbolo di civiltà.

E passa il rombo affaticato dei motori per le strade che il sole abbrucia, per i borghi aggrappati ai nodi montani: folgora per le discese senza respiro; s'infrange sonoro nell'eco delle vallate e per gli archi dei ponti gettati sulle acque mormoranti e tumultuose.

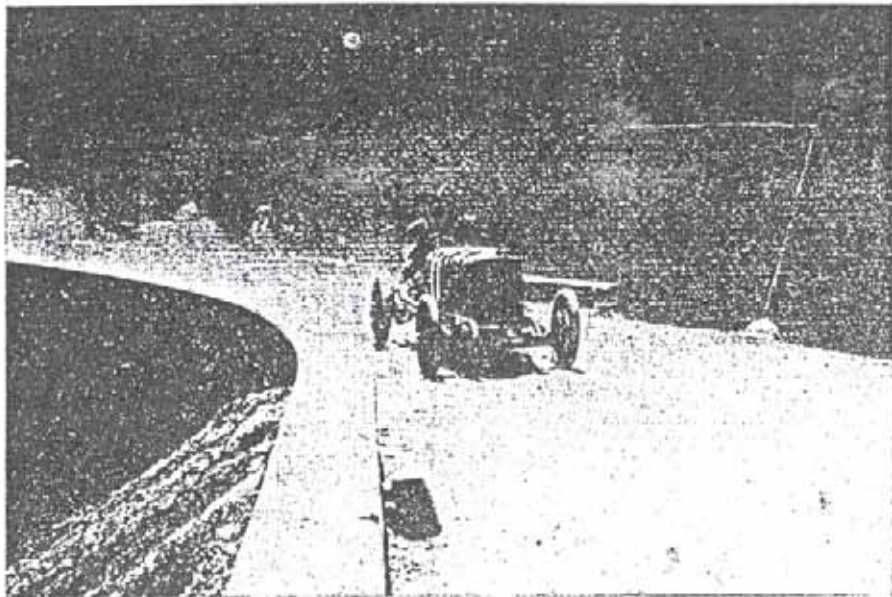
Lasciamo per un breve attimo che tacciano per noi le voci discordi delle lotte quotidiane e delle ansie d'ogni giorno: passa, con il suo folgorante ululato, l'ordigno moderno della civiltà e del progresso... Riguardiamo muti ed estatici al miracolo che ancora e sempre ci riempie di meraviglia cosciente...

Caltanissetta, Castrogiovanni, Villarosa vivono la loro giornata di passione sportiva e di intensa vita...

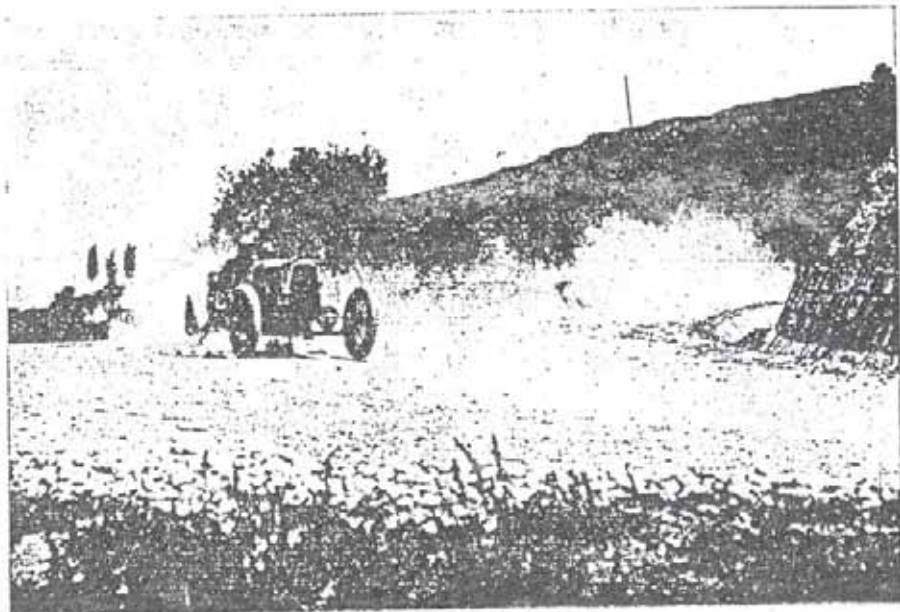
Passa il progresso e con esso si rimuove la stupefatta ammirazione nostra: ogni altra cosa perde il suo valore ed il suo interesse davanti a questa grande, piccola cosa: un gingillo meccanico che l'Uomo comanda con mano esperta tracciando per le strade del traffico giornaliero una scia luminosa e canora di velocità...

In quella scia ancora una volta brilla per un atto indimenticabile la Coppa Nissena....

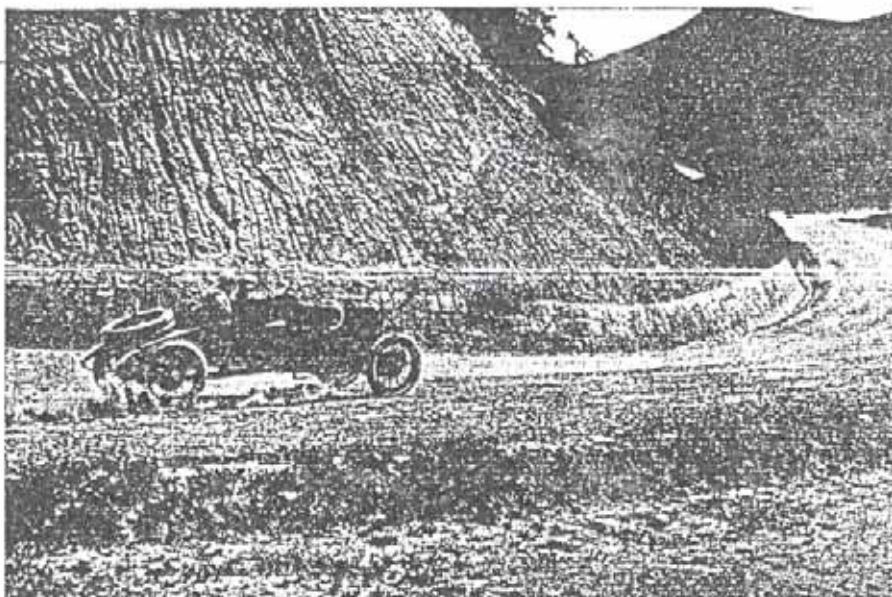
BRUNO SONNINO



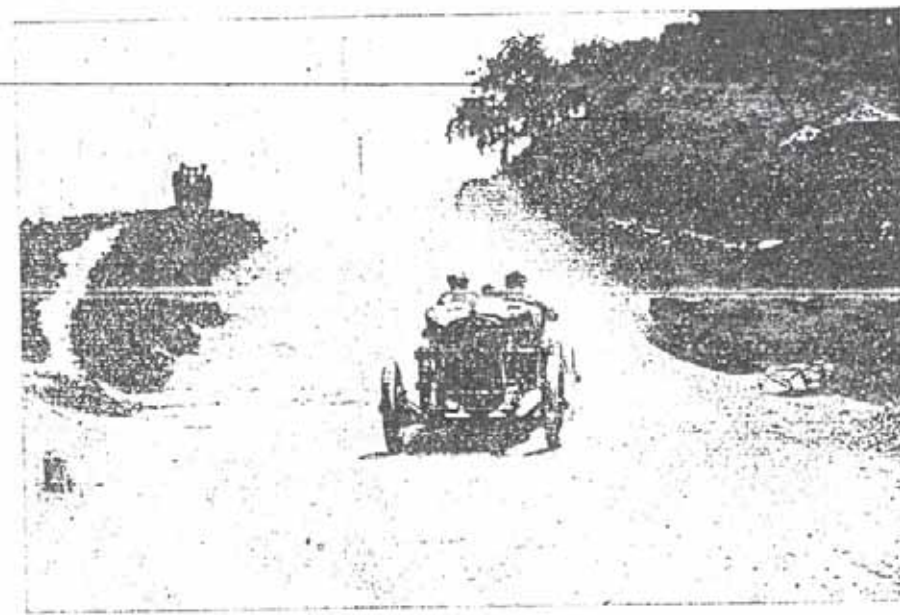
Barone Giulio Pucci su "Ansaldo", vincitore della 3ª Coppa Nissena, in 5 h. 48' 58" 1/2.



Ignoto su "Celranco", 2ª assoluto in 5 h. 50' 36" 1/2.



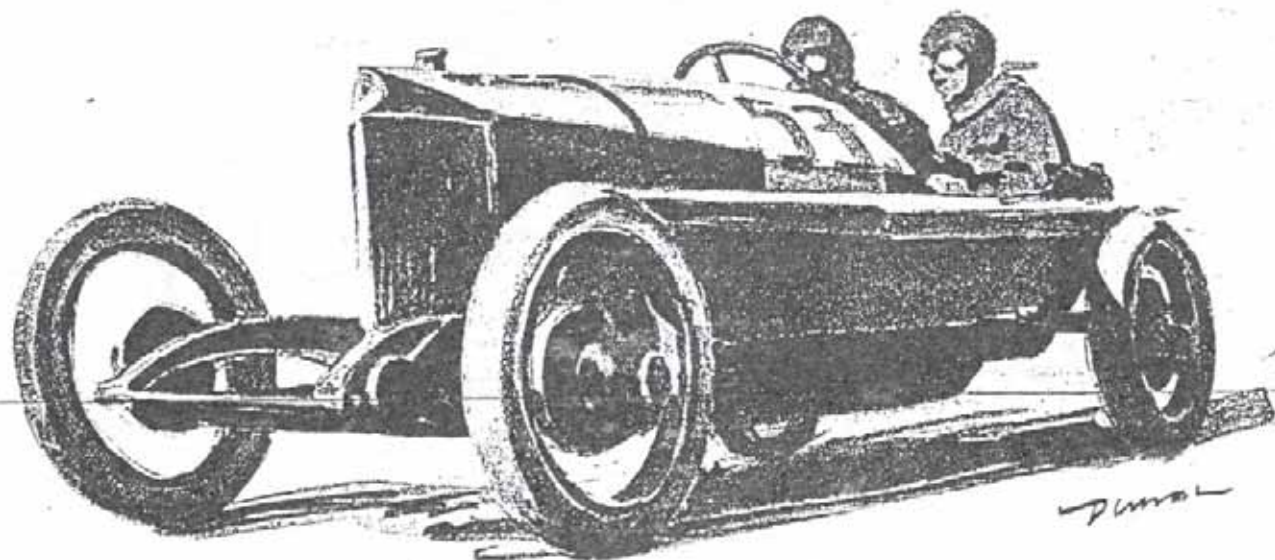
Giunta su "Ansaldo", 3ª assoluto in 6 h. 4' 37" 1/2.



Barone Giovanni Sergio su "Ansaldo", 4ª assoluta in 6 h. 5' 24" 1/2.



ÖSTERREICHISCHE WAFFENFABRIKS - GESELLSCHAFT
STEIR - WIEN



CONCESSIONARI ESCLUSIVI per l'ITALIA e COLONIE:

AGENZIA GENERALE ITALIANA "REPARTO AUTOMOBILI,"
MILANO - VIA MAGGIOLINI, 1 - TELEFONO 11-900





“LA VELOCE,”

SOCIETÀ DI NAVIGAZIONE A VAPORE

CAPITALE VERSATO Lire 25.000.000



SERVIZI POSTALI E COMMERCIALI PER L'AMERICA CENTRALE, LE ANTILLE ED IL PACIFICO
PARTENZE PERIODICHE DA GENOVA CON SCALO A MARSIGLIA, BARCELONA E ISOLE CANARIE

Per informazioni, rivolgersi agli Uffici della Società: Via Balbi, 6 - GENOVA



3ª COPPA NISSENA

REGOLAMENTO

1.º — Il terzo Circuito Automobilistico Nisseno, indetto ed organizzato da apposito Comitato, avverrà il 4 Maggio 1924 su 4 giri del percorso Caltanissetta - Castrogiovanni - Villarosa - Caltanissetta (Km. 83,300 per giro) con un totale di Km. 333,200. Il Circuito sarà percorso nel senso preindicatedo, che corrisponde a quello contrario delle sfere dell'orologio.

2.º — Questa corsa per la « Coppa Nissena » è organizzata in conformità del Regolamento A. C. I. 1 gennaio 1922 delle manifestazioni sportive, che disporrà nei casi non specificati in questo regolamento.

La gara è aperta a tutte le vetture automobili della classe A (Capitolo IV Regolamento manifestazioni Sportive A. C. I.) del tipo detto a due ed a quattro tempi. Le vetture concorrenti saranno considerate come facenti parte di una unica categoria, senza distinzione tra vetture di serie e vetture di corsa, non tenendo conto della corsa, dell'alesaggio e della posizione delle valvole dei singoli motori.

Saranno tuttavia raccolti i singoli dati a scopo informativo.

ISCRIZIONI

3.º — La tassa d'iscrizione è fissata in L. 700 (settecento) per ogni vettura. Saranno rimborsate lire duecento a quegli iscritti che non partiranno. Le iscrizioni si ricevono presso la sede del Comitato: Corso Vittorio Emanuele 2, Caltanissetta; presso l'Auto Club di Sicilia, Via Catania 2, Palermo e presso l'A. C. di Catania, Via XX Settembre 124. Esse si aprono alla pubblicazione del presente

regolamento, e si chiudono alla mezzanotte del 25 Aprile 1924. Non saranno accettate le iscrizioni non accompagnate dalla rispettiva tassa.

4.º — Ogni iscrizione dovrà essere accompagnata dal nome della vettura, dal numero della licenza A. C. I. 1924 del conducente, e dovrà essere firmata dal titolare della iscrizione stessa sopra apposito modulo comprendente la corsa, l'alesaggio e la cilindrata del motore.

5.º — È data facoltà a chi fa una iscrizione di designare, in epoca posteriore, il conducente ed il meccanico ed i rispettivi supplenti (vedi art. 9) di ciascun veicolo. Tale designazione, accompagnata dalla indicazione della licenza A. C. I., dovrà essere fatta entro il termine assegnato all'art. 3.º per la chiusura delle iscrizioni.

DISCIPLINA DELLA GARA

6.º — L'ordine di partenza sarà disciplinato nel seguente modo: la sera del 30 Aprile saranno imbussolati i nomi, dei corridori iscritti. Il primo estratto sarà il primo partente e così di seguito il secondo, il terzo ecc.

ORA DI PARTENZA

7.º — L'ora di partenza della prima vettura sarà alle ore sette. Il tempo massimo nel quale gli arrivati classificati è di ore 7. La distanza di partenza da una vettura all'altra, sarà stabilita secondo il numero dei corridori partenti.

8.^a — Le vetture potranno rifornirsi liberamente su tutto il circuito; però degli appositi boxes saranno messi a disposizione dei concorrenti alle tribune (immediatamente dopo il traguardo) e dovranno essere prenotati previo versamento di L. 250.

9.^a — I conduttori ed i meccanici delle vetture concorrenti potranno essere mutati durante la corsa, ma soltanto alla fine di un giro e rimpiazzati in presenza di un Commissario, da conduttori e meccanici supplenti, preventivamente designati come tali ai Commissari. Conducenti e meccanici, anche se supplenti dovranno essere muniti della relativa licenza A. C. I. di conducente o meccanico.

La licenza di meccanico non conferisce la facoltà di condurre un veicolo in corsa (21 R. M. S. Automobile Club d'Italia).

10.^a — Le responsabilità penali o di qualsiasi altra natura per per qualunque causa determinata dai concorrenti, resteranno a loro carico (art. 96 A. M. S. A.).

PREMI

11.^a — Al vincitore assoluto della corsa, cioè al concorrente che avrà compiuto il percorso nel minor tempo, verrà assegnata la « Coppa Nissena », *Quindicimila lire* in denaro, il premio della Real Casa e la grande medaglia d'oro dell'Automobile Club di Sicilia

Al concorrente classificato II: L. 6000 e medaglia oro grande.

Al concorrente classificato III: L. 3000 offerte dalla Fitodrammatica « Vittoria » e medaglia d'oro piccola.

Al concorrente classificato IV: Medaglia d'argento grande e ricco oggetto d'arte.

Al concorrente classificato V: Medaglia d'argento grande e ricco oggetto d'arte.

Importanti premi di traguardo saranno dati da Castrogiovanni a Villarosa. Un cronografo Zenit, offerto dal Presidente del Comitato

Ing. Rigoletti, sarà attribuito al concorrente che avrà compiuto il giro più veloce.

Agli arrivati nel tempo massimo verrà assegnata una medaglia d'argento grande. Ai meccanici dei classificati sarà data una medaglia d'argento piccola.

RECLAMI

12.^a — Tutti i reclami riguardanti l'andamento della corsa, dovranno essere presentati per iscritto ai commissari ed accompagnati da un deposito di Lire 200 che saranno rimborsate qualora il reclamo risultasse fondato. I reclami dovranno essere presentati non più tardi di 24 ore dal termine della corsa.

13.^a — Per i reclami vertenti su questioni di interpretazione del regolamento, gli interessati potranno appellare contro il responso dei Commissari alla Commissione Sportiva dello A. C. I.

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

14.^a — Per il fatto stesso della sua iscrizione il concorrente si impegna a conformarsi al presente regolamento ed alle decisioni dei Commissari sportivi.

Egli s'impegna inoltre a riconoscere il Regolamento delle Manifestazioni Sportive dell'Automobile Club d'Italia ed a sollevare il Comitato od i Commissari Sportivi da ogni responsabilità, a termine del Regolamento Manifestazioni Sportive dell'Automobile Club d'Italia.

15.^a — Per il fatto stesso della sua iscrizione ogni concorrente riconosce come sola giurisdizione competente la Commissione Sportiva dell'Automobile Club d'Italia, e si impegna di accettare le penalità alle quali egli potrebbe esporsi rivolgendosi ad altra giurisdizione.

IL LIBRO D'ORO DELLA COPPA NISSENA

1922: due giri del Circuito Nisseno Km. 166,600

1^o Lopez Luigi su « Itala » in ore 2, 59', 39"

2^o Cav. Giordano su « Fiat » » » 3, 10', 42"

3^o Cav. Trombetta su « Fiat » » » 3, 10', 18,

1923: tre giri del Circuito Nisseno Km. 250

1^o Salvatore Curatolo su « Ceirano » in ore 4, 22', 47"

2^o Barone Giulio Pucci su « Fiat » » » 4, 27', 22"

3^o Luigi Lopez su « Itala » » » 4, 30', 38"

1924: quattro giri del Circuito Nisseno Km. 333,200

1^o Pucci Giulio su « Ansaldo » in ore 5, 48', 55", $\frac{3}{8}$

2^o Ignoto Salvatore su « Ceirano » » » 5, 50', 36", $\frac{1}{8}$

3^o Giunta Alfredo su « Ansaldo » » » 6 4', 37", $\frac{1}{8}$

*Pompina
"Shell"*



SOCIETA' "NAFTA" GENOVA

I CORRIDORI NELLE COMPETIZIONI

Classificati su un giro del GRANDE CIRCUITO DELLE MADONIE: Km. 148.832 (1906-1907-1908-1909-1910-1911-1914)

N. d'ord.	GUIDATORE	VETTURA	Competizione	TEMPO Implegato	N. d'ord.	GUIDATORE	MACCHINA	Competizione	TEMPO Implegato
1	Nazzaro Felice	Fiat	Targa Florio 1908	2.33' 3"	46	Gaudermann	Clement	Targa Florio 1907	3. - 11" ¹ / ₂
2	Lancia Vincenzo	Fiat	id.	2.33' 19" ¹ / ₂	47	Sizaire	Sizaire Naudin	Coppa Vetturette 1908	3. - 25" ¹ / ₂
3	Trucco	Isotta Fraschini	id.	2.33' 24" ¹ / ₂	48	Franchini	Alfa	Targa Florio 1911	3. - 33" ¹ / ₂
4	Ceirano	Spa	id.	2.33' 39"	49	Duveste	Gobron	id. 1907	2. 1' 21" ¹ / ₂
5	Roggio	Spa	id.	2.38' 18" ¹ / ₂	50	Erle	Benz	id.	3. 1' 48" ¹ / ₂
6	Venzia	Spa	id.	2.38' 44"	51	Cartese	Nazzaro	Coppa Florio 1914	3. 2' 25" ¹ / ₂
7	Boillot George	Peugeot	Coppa Vetturette 1910	2.39' 8" ¹ / ₂	52	Snipe	Scat	id.	3. 4' 16" ¹ / ₂
8	Ceirano E.	Scat	Coppa Florio 1914	2.40' 48"	53	Ceirano E.	Rapid	Targa Florio 1907	3. 4' 33" ¹ / ₂
9	Giuseppe	Peugeot	Coppa Vetturette 1910	2.42' 5" ¹ / ₂	54	Gallina	Rapid	id.	3. 5' 44" ¹ / ₂
10	Giovanzani	Isotta Fraschini	Targa Florio 1908	2.43' 5" ¹ / ₂	55	Fournier	Clement	id.	3. 6' 25"
11	Wagner	Darracq	id. 1907	2.43' 9" ¹ / ₂	56	Collinet	Daimler	id.	1. 8' 16" ¹ / ₂
12	Franchini	Alfa	Coppa Florio 1914	2.43' 17" ¹ / ₂	57	Oraxiani	Itala	id. 1906	3. 9' 7"
13	Giampa F.	Spa	Targa Florio 1909	2.43' 19" ¹ / ₂	58	Canti	Züst	id. 1907	3. 10' 33" ¹ / ₂
14	Cagna Alessandra	Itala	id. 1907	2.43' 22" ¹ / ₂	59	Hemery	Daimler	id.	3. 10' 36" ¹ / ₂
15	Purparato	Berliet	id. 1908	2.43' 40" ¹ / ₂	60	De Bojano	Benz	id.	3. 10' 47" ¹ / ₂
16	Maggioli	Züst	id. 1908	2.43' 52" ¹ / ₂	61	Rigal	Itala	id. 1906	3. 12' 1"
17	Goux Jules	Peugeot	Coppa Vetturette 1910	2.43' 53" ¹ / ₂	62	Sandonnino	Scat	id. 1911	3. 14' 6" ¹ / ₂
18	Florio Cav. V zo	Fiat	Targa Florio 1909	2.44' 19" ¹ / ₂	63	Da Zara	Züst	id. 1907	3. 14' 17" ¹ / ₂
19	Minoia	Isotta Fraschini	id. 1907	2.47' 32" ¹ / ₂	64	Manno	Ford	Coppa Florio 1914	3. 14' 42" ¹ / ₂
20	Campari	Alfa	Coppa Florio 1914	2.44' 39" ¹ / ₂	65	Mallica	De Dion	Targa Florio 1911	3. 17' 7" ¹ / ₂
21	Duray	Dietrich	Targa Florio 1907	2.47' 47" ¹ / ₂	66	Faure	Gobron	id. 1907	3. 17' 22"
22	Fabry	Itala	id.	2.48' 28" ¹ / ₂	67	Pizzagnoli	Itala	id. 1908	3. 18' 41" ¹ / ₂
23	Oremo	Junior	id.	2.48' 53" ¹ / ₂	68	Devernois	Peugeot	Coppa Vetturette 1908	3. 19' 31" ¹ / ₂
24	Tamagni	Isotta Fraschini	id.	2.51' 3" ¹ / ₂	69	Soldatenhoff	Mercedes	Targa Florio 1908	3. 19' 49"
25	Opel Fritz	Opel	id.	2.51' 17" ¹ / ₂	70	De Seta	Itala	id. 1909	3. 21' 56"
26	Negro	Caeser	Coppa Florio 1914	2.51' 39" ¹ / ₂	71	Tasca Paolo	De Dion	Coppa Vetturette 1908	3. 23' 55" ¹ / ₂
27	Lopez	Fiat	id.	2.52' 7" ¹ / ₂	72	Canmarata	De Dion	Coppa Vetturette 1908	3. 24' 24" ¹ / ₂
28	Gubriel	Dietrich	Targa Florio 1907	2.52' 17" ¹ / ₂	73	Gasté	Radia	Targa Florio 1907	3. 24' 39" ¹ / ₂
29	Spamann	Benz	id.	2.52' 29" ¹ / ₂	74	De Carlers	Itala	id. 1906	3. 25' 23"
30	Colombo	Scat	Coppa Florio 1914	2.52' 42" ¹ / ₂	75	Olsen	De Dion	Coppa Vetturette 1908	3. 27' 18" ¹ / ₂
31	Willschall	Fiat	Targa Florio 1907	2.52' 48"	76	Stabite	De Dion	Targa Florio 1911	3. 27' 33" ¹ / ₂
32	Yason	Daimler	id.	2.53' 26" ¹ / ₂	77	Marnier	Radia	id. 1907	3. 30' 29"
33	Gareot	Clement	id.	2.53' 43" ¹ / ₂	78	Zenli	Aquila Italiana	Coppa Florio 1914	3. 31' 48" ¹ / ₂
34	Sorat	Isotta Fraschini	id.	2.53' 40" ¹ / ₂	79	Scaletta	Berliet	Targa Florio 1911	3. 34' 57" ¹ / ₂
35	Hanriot	Darracq	id.	2.53' 47" ¹ / ₂	80	Dauet	Gobron	id. 1907	3. 37' 16"
36	Carriata	Rapid	id.	2.54' 2" ¹ / ₂	81	Ribilla	Berliet	id. 1909	3. 37' 57" ¹ / ₂
37	Baldoni	Dietrich	Coppa Florio 1914	2.54' 26" ¹ / ₂	82	Le Blon	Hotchkiss	id. 1906	3. 45' 44"
38	Sivocci	De Vecchi	id.	2.54' 41" ¹ / ₂	83	Ranzoni	Alfa	id. 1911	3' 46' 21" ¹ / ₂
39	Arialdi Conte G	Lancia	Targa Florio 1909	2.55' 25"	84	Masini	De Dion	id.	3. 47' 43" ¹ / ₂
40	Coriase M.	Lancia	id. 1911	2.55' 43" ¹ / ₂	85	Naudin	Sizaire Naudin	Coppa Vetturette 1907	3. 51' 7" ¹ / ₂
41	Marsaglia	Aquila Italiana	Coppa Florio 1914	2.55' 53" ¹ / ₂	86	Giaconia	De Dion	Targa Florio 1909	3. 58' 46" ¹ / ₂
42	Bazio	Dialto Clement	Targa Florio 1907	2.56' 3" ¹ / ₂	87	De Frasperis	Sigma	id. 1910	4. - 39" ¹ / ₂
43	Gloria	De Vecchi	Coppa Florio 1914	2.56' 4" ¹ / ₂	88	De Ponte	Berliet	id. 1911	4. 9' 25"
44	De Martiso	Junior	Targa Florio 1907	2.56' 48" ¹ / ₂	89	Talotti	Junior	id. 1907	5. 25. 9" ¹ / ₂
45	Hablott	Berliet	id. 1906	2.56' 55"					

DELL'AUTOMOBILE CLUB DI SICILIA

Classificati su un giro del PICCOLO CIRCUITO DELLE MADONIE: - 108 - Km. (1919 - 1920 - 1921 - 1922 - 1923 - 1924)

N. d'ord	GUIDATORE	VETTURA	Competizione	TEMPO impiegato	N. d'ord	GUIDATORE	VETTURA	Competizione	TEMPO impiegato
1	Werner Christian	Mercedes	Targa e Coppa Florio 1924	1.34' 59" ¹ / ₅	54	Ceirano E	Ceirano	Targa Florio 1921	1.53' 27" ³ / ₅
2	Masetti Giulio	Alfa Romeo	" " " "	1.36' 8" ² / ₅	55	Willi	Itala	" " "	1.55' 5" ³ / ₅
3	Dabonnet André	Hispano-Suiza	" " " "	1.36' 25" ¹ / ₅	56	Arnone Paolo	Ceirano	" " "	1.56' 41" ² / ₅
4	Boillot André	Peugeot	" " " "	1.36' 38" ² / ₅	57	Laudi	Itala	" " "	1.56' 14" ¹ / ₅
5	Ascarei Antonio	Alfa Romeo	" " " "	1.36' 39" ¹ / ₅	58	Mucera Gigi	Ceirano	Targa e Coppa Florio 1924	1.57' 50" ¹ / ₅
6	Rutzler E.	Steyr	" " " "	1.37' 6" ² / ₅	59	Florio Vincenzo	Itala	3.° Concorso Regolarità 1922	1.57' 58" ¹ / ₅
7	Bordino Pietro	Fiat	" " " "	1.38' 14" ² / ₅	60	Thomas René	Ballot	Targa Florio 1919	1.58' 25" ² / ₅
8	Campari Giuseppe	Alfa Romeo	" " " "	1.38' 46" ² / ₅	61	Kalm	Austro-Daimler	" " 1922	1.58' 30" ¹ / ₅
9	Minoia Ferdinando	Steyr	" " " "	1.39' 20" ¹ / ₅	62	Bergese Paolo	Fiat	" " 1921	1.58' 30" ³ / ₅
10	Foresti Giulio	Peugeot	" " " "	1.39' 22" ³ / ₅	63	Beschi Antonio	Nazzaro	" " 1923	1.58' 41" ¹ / ₅
11	Goux Jules	Ballot	Targa Florio 1922	1.39' 44" ² / ₅	64	Leuti Enzo	Bugatti	" " 1923	1.59' 36" ¹ / ₅
12	Lautenschlager	Mercedes	Targa e Coppa Florio 1924	1.40' 38" ² / ₅	65	Nenive Ferdinando	" " 1921	2. 0' 44" ¹ / ₅	
13	Giaccone Pietro	Fiat	Targa Florio 1922	1.41' 1" ¹ / ₅	66	Pacher	Austro-Daimler	" " 1922	2. 0' 54" ¹ / ₅
14	Nazzaro Biagio	Fiat	" " " "	1.41' 34" ¹ / ₅	67	Kölb	Steyger	Targa e Coppa Florio 1924	2. 3' 18" ² / ₅
15	Wagner Louis	Alfa Romeo	Targa e Coppa Florio 1924	1.42' 0" ¹ / ₅	68	Carcignani F.	Wandereer	Targa Florio 1922	2. 3' 25" ¹ / ₅
16	Brilli Peri Gastone	Steyr	" " " "	1.42' 38" ¹ / ₅	69	Milio Emilio	Fiat	" " 1923	2. 4' 5" ¹ / ₅
17	Pastore	Fiat	" " " "	1.43' 6" ² / ₅	70	Airoldi Guido	Itala	" " 1920	2. 4' 51" ¹ / ₅
18	Saiter	Mercedes	Targa Florio 1922	1.43' 9" ¹ / ₅	71	Massola	Diatto	" " 1922	2. 5' 41" ¹ / ₅
19	Antonelli Domenico	Mercedes	Coppa e Targa Florio 1924	1.43' 47" ¹ / ₅	72	Piro Giuseppe	Fiat	" " 1921	2. 5' 45" ¹ / ₅
20	Chassagne L.	Sunbeam	Coppa Florio 1922	1.44' 3" ¹ / ₅	73	Trambetta	Fiat	" " " "	2. 5' 45" ¹ / ₅
21	Dauvergne	Peugeot	Targa e Coppa Florio 1924	1.44' 11" ² / ₅	74	Romieux	M. R.	" " " "	2. 5' 50" ¹ / ₅
22	Maserati Alfieri	Diatto	" " " "	1.44' 31" ¹ / ₅	75	Caccamo Giuseppe	Itala	3.° Concorso Regolarità 1922	2. 6' 18" ¹ / ₅
23	Haimovici	Ballot	" " " "	1.44' 44" ² / ₅	76	Avanzo Maria	Alfa Romeo	Targa Florio 1922	2. 6' 22" ¹ / ₅
24	Rebuffo Giuseppe	Itala	" " " "	1.45' 6" ² / ₅	77	Morano	Ford	" " 1921	2. 6' 37" ¹ / ₅
25	Neubauer	Mercedes	" " " "	1.45' 30" ¹ / ₅	78	Botteulih	Chenard Walker	" " 1923	2. 6' 41" ¹ / ₅
26	Bequet	Peugeot	Coppa Florio 1922	1.45' 41" ² / ₅	79	Modò Martino	Diatto	" " " "	2. 8' 32" ¹ / ₅
27	Saiter	Mercedes	Targa Florio 1922	1.46' 0" ¹ / ₅	80	Fraussini	Ford	" " 1921	2. 8' 53" ¹ / ₅
28	Hieronymus	Steyr	" " " "	1.46' 2" ¹ / ₅	81	Ghia	Diatto	" " " "	2. 8' 54" ¹ / ₅
29	Tarabusi Ugo	Fast	Targa Florio 1924	1.46' 14" ¹ / ₅	82	Airoldi Luigi	Fiat	5.° Concorso Regolarità 1924	2. 9' 33" ¹ / ₅
30	Sivoca Ugo	Alfa Romeo	Targa Florio 1923	1.46' 21" ¹ / ₅	83	Muravigna	Fiat	Targa Florio 1920	2. 9' 50" ¹ / ₅
31	Moriando Antonio	Itala	Coppa e Targa Florio 1924	1.46' 53" ¹ / ₅	84	Nizzo	Nazzaro	" " 1919	2. 10' 11" ¹ / ₅
32	Silvani Eugenio	Steyr	Targa Florio 1922	1.47' 14" ¹ / ₅	85	De Seta Giuseppe	Fiat	" " 1923	2. 11' 5" ¹ / ₅
33	Lopez Luigi	O. M.	Coppa Florio 1922	1.47' 37" ¹ / ₅	86	Pallegriano A.	Fiat	" " 1921	2. 12' 50" ¹ / ₅
34	Gastaldelli Gastone	Fast	Targa Florio 1924	1.47' 54" ¹ / ₅	87	Franchini	Alfa	" " 1919	2. 12' 51" ¹ / ₅
35	Gamboni Donenico	Amilcar	Targa e Coppa Florio 1924	1.48' 31" ¹ / ₅	88	Masetti Carlo	Aquila Italiana	" " 1922	2. 13' 19" ¹ / ₅
36	Sandonnino Claudio	Itala	" " " "	1.48' 42" ² / ₅	89	Ciappa Michele	Fiat	1.° Concorso Regolarità 1922	2. 13' 53" ¹ / ₅
37	Kaufmann	Steiger	" " " "	1.48' 58" ¹ / ₅	90	Celester Giuseppe	Lancia Lambda	5.° Concorso Regolarità 1921	2' 15' 32" ¹ / ₅
38	Schall	Aga	" " " "	1.49' 1" ¹ / ₅	91	Peprica Guido	Diatto	Targa Florio 1920	2. 17' 30" ¹ / ₅
39	Ferrari Enzo	Alfa Romeo	Targa Florio 1922	1.49' 22" ¹ / ₅	92	Ferrario Carlo	Lancia	" " 1919	2. 2' 20" ¹ / ₅
40	Meregalli Guido	Diatto	" " " "	1.49' 26" ¹ / ₅	93	Restelli E.	Restelli	" " 1920	2. 23' 11" ¹ / ₅
41	Mayer	Steiger	Targa e Coppa Florio 1924	1.49' 44" ¹ / ₅	94	Tucineti M.	Chiribiri	" " 1921	2. 23' 32" ¹ / ₅
42	Schoel	Aga	" " " "	1.49' 51" ¹ / ₅	95	Comitini Giuseppe	Lancia	3.° Concorso Regolarità 1922	2. 25' 2" ¹ / ₅
43	Lampiano Evasio	Fiat	Targa Florio 1922	1.50' 15" ¹ / ₅	96	Sciala	Eric Camp.	Targa Florio 1919	3. 27' 8" ¹ / ₅
44	Cattaneo	Ceirano	" " " "	1.50' 37" ¹ / ₅	97	Ravello Clemente	Fiat	5.° Concorso Regolarità 1924	3. 27' 30" ¹ / ₅
45	Caruso Carmelo	Bianchi	Targa Florio 1924	1.50' 40" ¹ / ₅	98	Gismondi	Ceirano	Targa Florio 1921	3. 28' 59" ¹ / ₅
46	Schoef	Mercedes	Targa Florio 1922	1.51' 9" ¹ / ₅	99	Albanese Giuseppe	Bugatti	" " 1924	3. 34' 27" ¹ / ₅
47	Baldoni Giuseppe	Alfa Romeo	" " " "	1.51' 47" ¹ / ₅	100	Spedalotto Ettore	Itala	5.° Concorso Regolarità 1924	3. 36' 30" ¹ / ₅
48	Tagliavia James	Fast	Targa Florio 1924	1.52' 1" ¹ / ₅	101	Candrilli Saverio	Fiat	" " 1921	3. 37' 2" ¹ / ₅
49	Cinsperini Carlo	Fiat	Targa Florio 1922	1.52' 2" ¹ / ₅	102	Di Paola Rosario	Diatto	Targa Florio 1920	3. 40' 34" ¹ / ₅
50	Seagrave	Sunbeam	Coppa Florio 1922	1.52' 32" ² / ₅	103	Dagnino Salvatore	Alfa Romeo	5.° Concorso Regolarità 1924	3. 53' 5" ¹ / ₅
51	Sacconanni	Ceirano	Targa Florio 1922	1.52' 42" ¹ / ₅	104	Veronesi	Isotta Fraschini	Targa Florio 1920	3. 9' 59" ¹ / ₅
52	Pagani	Aga	Targa e Coppa Florio 1924	1.52' 50" ¹ / ₅	105	Valdes Nicotò	Fiat	5.° Concorso Regolarità 1921	3. 27' 31" ¹ / ₅
53	Phillips	Aga	Targa Florio 1924	1.52' 53" ¹ / ₅					

I CORRIDORI NELLA " TARGA FLORIO ,,

Classificati sul tempo totale nel GRANDE CIRCUITO DELLE MADONIE; 3 giri - Km. 446.469 (1906-1907-1908-1909-1910-1911)

N. d'ord.	GUIDATORE	VETTURA	Anno	TEMPO Implegato	N. d'ord.	GUIDATORE	VETTURA	Anno	TEMPO Implegato
1	<i>Trucco</i>	Isotta Fraschini	1908	7. 49' 26" ² / ₅	22	<i>Buzio</i>	Diatlo-Clement	1907	9. 20' 5" ¹ / ₅
2	<i>Lancia</i>	Fiat	1908	8. 2' 41" ¹ / ₅	23	<i>Gaudermann</i>	Clement	1907	9. 29' 0" ¹ / ₅
3	<i>Ceirano E.</i>	Spa	1908	8. 9' 13" ¹ / ₅	24	<i>Collinet</i>	Daimler	1907	9. 31' 32" ¹ / ₅
4	<i>Nazzaro Felice</i>	Fiat	1907	8. 17' 36" ¹ / ₅	25	<i>Ceirano E.</i>	Scat	1911	9. 32' 22" ¹ / ₅
5	<i>Porporato</i>	Berliet	1908	8. 22' 33"	26	<i>Conti</i>	Züst	1907	9. 37' 55" ¹ / ₅
6	<i>Fabry -</i>	Itala	1907	8. 32' 47" ¹ / ₅	27	<i>Gallina</i>	Rapid	1907	9. 50' 10"
7	<i>Giovanzani</i>	Isotta Fraschini	1908	8. 38' 27"	28	<i>De Boiano</i>	Benz	1907	9. 53' 8" ¹ / ₅
8	<i>Duray</i>	De Dietrich	1907	8. 39' 7" ¹ / ₅	29	<i>Cortese</i>	Lancia	1911	9. 58' 20" ¹ / ₅
9	<i>Cagno</i>	Itala	1907	8. 39' 16" ¹ / ₅	30	<i>Da Zara</i>	Züst	1907	9. 58' 53" ¹ / ₅
10	<i>Gabriel</i>	De Dietrich	1907	8. 39' 46" ¹ / ₅	31	<i>Graziani</i>	Itala	1906	10. 5' 32"
11	<i>Tamagni</i>	Isotta Fraschini	1907	8. 41' 45" ² / ₅	32	<i>Pizzogalli</i>	Itala	1908	10. 6' 6" ¹ / ₅
12	<i>Weillschott</i>	Fiat	1907	8. 42' 52" ¹ / ₅	33	<i>Hemery</i>	Daimler	1907	10. 16' 15" ² / ₅
13	<i>Sorel</i>	Isotta Fraschini	1907	8. 52' 10" ² / ₅	34	<i>Bablot</i>	Berliet	1906	10. 20' 5"
14	<i>Minola</i>	Isotta Fraschini	1907	8. 53' 19" ² / ₅	35	<i>Soldatenkoff</i>	Mécedes	1911	10. 23' 23" ¹ / ₅
15	<i>Garcet</i>	Clément	1907	8. 53' 41"	36	<i>Rigal</i>	Itala	1906	10. 25' 8"
16	<i>Maggioni</i>	Züst	1907	9. 0' 7" ¹ / ₅	37	<i>Gastè</i>	Radia	1907	10. 33' 25"
17	<i>Jason</i>	Daimler	1907	9. 1' 22" ¹ / ₅	38	<i>De Carters</i>	Itala	1906	10. 38' 26"
18	<i>Dureste</i>	Gobron	1907	9. 10' 24"	39	<i>Marnier</i>	Radia	1907	10. 49' 12" ¹ / ₅
19	<i>Erle</i>	Benz	1907	9. 11' 15" ² / ₅	40	<i>Sandonnino</i>	Scat	1911	10. 50' 44" ¹ / ₅
20	<i>Gremo</i>	Junior	1907	9. 13' 38" ¹ / ₅	41	<i>Faure</i>	Gobron	1907	11. 17' 15" ² / ₅
21	<i>Spamann</i>	Benz	1907	9. 15' 56" ² / ₅	42	<i>Le Blon</i>	Hockkiss	1906	12. 9' 23"

I CORRIDORI NELLA "TARGA FLORIO"

Classificati sul tempo totale nel GIRO DI SICILIA: Km. 1000 (1912 - 1913 - 1914)

N. d'ord.	GUIDATORE	VETTURA	Anno	TEMPO impiegato	N. d'ord.	GUIDATORE	VETTURA	Anno	TEMPO impiegato
1	<i>Ceirano Ernesto</i>	Scat	1914	16. 51' 31" ² / ₅	16	<i>Stabile</i>	Minerva	1913	23. 59' 46" ¹ / ₅
2	<i>Gloria</i>	De Vecchi	1914	18. 41' 53" ¹ / ₅	17	<i>Turner</i>	Renault	1913	24. 30' 40" ¹ / ₅
3	<i>Nazzaro Felice</i>	Nazzaro	1913	19. 18' 40" ² / ₅	18	<i>Snipe</i>	Scat	1912	24. 37' 19" ¹ / ₅
4	<i>Lopez Luigi</i>	Fiat	1914	19. 45' 26" ¹ / ₅	19	<i>Garetto</i>	Lancia	1912	25. 7' 38" ² / ₅
5	<i>Colombo</i>	Scat	1913	19. 45' 53" ² / ₅	20	<i>De Moraes</i>	Deutz	1912	25. 52' 8" ³ / ₅
6	<i>Cortese</i>	Nazzaro	1914	19. 58' 11" ¹ / ₅	21	<i>De Prosperis</i>	Sigma	1913	26. 39' 12" ³ / ₅
7	<i>Lucca</i>	Elka	1914	19. 58' 42" ¹ / ₅	22	<i>Fracassi</i>	Ford	1912	27. 12' 43"
8	<i>Trombetta</i>	Fiat	1914	20. 1' 6"	23	<i>Olsen</i>	Lancia	1912	27. 24' 26" ² / ₅
9	<i>Marsaglia Giovanni</i>	Aquila Italiana	1913	20. 43' 49" ¹ / ₅	24	<i>Arnone</i>	Isotta Fraschini	1912	30. 30' 14" ² / ₅
10	<i>Rigoletti</i>	Diatto	1914	21. 49' 1" ² / ₅	25	<i>Cravero</i>	Florio	1912	30. 41' 39" ¹ / ₅
11	<i>Berra</i>	De Dion	1913	22. 22' 56" ¹ / ₅	26	<i>Losa</i>	Nazzaro	1912	32. 16' 26" ² / ₅
12	<i>Giordano</i>	Fiat	1913	22. 26' 4" ¹ / ₅	27	<i>Lombardo</i>	Overland	1912	33. 9' 33"
13	<i>Sivocci Ugo</i>	De Vecchi	1913	22. 47' 31" ¹ / ₅	28	<i>Conti</i>	Isotta Fraschini	1912	33. 32' 7" ¹ / ₅
14	<i>Bordino</i>	Lancia	1913	23. 43' 26"	29	<i>Primavesi</i>	Primavesi	1912	39. 24'
15	<i>Diana</i>	Isotta Fraschini	1913	23. 45' 50" ¹ / ₅					

I CORRIDORI NELLA "TARGA FLORIO",

Classificati sul tempo totale nel PICCOLO CIRCUITO DELLE MADONIE: 4 giri - Km. 432 (1919-1920-1921-1922-1923-1924)

N. d'ord.	GUIDATORE	VETTURA	Anno	TEMPO Impiegato	N. d'ord.	GUIDATORE	VETTURA	Anno	TEMPO Impiegato
1	Werner Christian	Mercedes	1924	6.32' 37" ² / ₅	32	Landi	Itala	1921	7.55' 43" ² / ₅
2	Masetti Giulio	Alfa Romeo	1924	6.41' 4" ¹ / ₅	33	Gastaldetti Gastone	Fast	1924	7.57' 33" ¹ / ₅
3	Bordino Pietro	Fiat	1924	6.46' 34"	34	Gamboni Domenico	Amilcar	1924	7.59' 7"
4	Campari Giuseppe	Alfa Romeo	1924	6.46' 51"	35	Arnone Paolo	Ceirano	1922	7.59' 47"
5	Boillot André	Peugeot	1924	6.47' 1"	36	Becchi Antonio	Nazzaro	1923	8. 1' 5"
6	Dubonnet André	Hispano Suiza	1924	6.50' 24" ² / ₅	37	Tarabusi Ugo	Fast	1924	8. 1' 16"
7	Goux Jules	Ballot	1922	6.52' 37" ² / ₅	38	Bergese	Fiat	1921	8. 6' 34"
8	Rutzler Ermann	Steyr	1924	6.52' 44"	39	Kulm	Austro Daimler	1922	8.19' 46" ² / ₅
9	Foresti Giulio	Peugeot	1924	6.52' 45"	40	Silvani E.	Steyr	1922	8.21' 8"
10	Wagner Louis	Alfa Romeo	1924	6.55' 58" ² / ₅	41	Poker	Austro Daimler	1922	8.21' 37" ² / ₅
11	Ascari Antonio	Alfa Romeo	1922	7. 6' 48" ¹ / ₅	42	Meregalli Guido	Nazzaro	1920	8.27' 23" ¹ / ₅
12	Lautenschlager C.	Mercedes	1924	7. 7' 18"	43	Trombetta Costantino	Fiat	1921	8.35' 5"
13	Brilli Peri Gastone	Steyr	1924	7.10' 55"	44	Gasprini C. A.	Fiat	1921	8.36' 59" ¹ / ₅
14	Maserati Alfieri	Diatto	1924	7.11' 3" ¹ / ₅	45	Rebuffo Giuseppe	Itala	1922	8.41' 41" ² / ₅
15	Giaccone G.	Fiat	1922	7.11' 23" ¹ / ₅	46	Negro	Nazzaro	1919	8.42' 5" ¹ / ₅
16	Sailer	Mercedes	1922	7.12' 8"	47	De Seta Giuseppe	Fiat	1923	8.51' 54"
17	Dauvergne	Peugeot	1924	7.13' 45" ¹ / ₅	48	Bodendik	Chenard Walker	1923	9. 0' 22"
18	Hieronymus	Steyr	1922	7.15' 41" ¹ / ₅	49	Ghia	Diatto	1921	9. 5' 15"
19	Sivocci Ugo	Alfa Romeo	1922	7.16' 25"	50	Lenti	Bugatti	1923	9. 6' 38" ² / ₅
20	Moriondo Antonio	Itala	1922	7.20' 17" ² / ₅	51	Lopez Luigi	Itala	1922	9. 9' 42"
21	Salzer	Mercedes	1922	7.24' 0" ² / ₅	52	Masetti Carlo	Aquila Italiana	1919	9.13' 3"
22	Majer	Steiger	1924	7.26' 56"	53	Piro Giuseppe	Fiat	1920	9.22' 13" ² / ₅
23	Lampiano Evasio	Fiat	1922	7.32' 36" ² / ₅	54	Modò Martino	Diatto	1923	9.26' 12"
24	Minoia Ferdinando	Steyr	1923	7.32' 40" ¹ / ₅	55	Pagani Luigi	Aga	1924	9.27' 59" ² / ₅
25	Neubauer	Mercedes	1924	7.33' 19" ¹ / ₅	56	Morano	Ford	1921	9.46' 55" ² / ₅
26	Ferrari Enzo	Alfa Romeo	1921	7.33' 45" ¹ / ₅	57	Maravigna Nino	Fiat	1920	9.55' 27"
27	School	Aga	1924	7.40' 48" ¹ / ₅	58	Avoldi Guido	Itala	1920	9.58' 27"
28	Saccomanni	Ceirano	1922	7.43' 28" ¹ / ₅	59	Baldoni Giuseppe	Nazzaro	1919	9.59' 47"
29	Sandonnino Claudio	Itala	1924	7.44' 30" ¹ / ₅	60	Pellegrino Giuseppe	Fiat	1921	10. 3' 35"
30	Ceirano Ernesto	Ceirano	1922	7.49' 6" ¹ / ₅	61	Tuccimei	Chiribiri	1921	10.23' 2" ¹ / ₅
31	Scheef	Mercedes	1922	7.52' 46" ² / ₅	62	Tagliavia James	Itala	1920	11.50' 10"



CALENDARIO SPORTIVO

1925



- Marzo 19-21 . . . — Stand Florio — Tiro al piccione.
Aprile 26. . . . — 6ª Targa Florio Motociclistica.
Maggio 3 — 16ª Targa Florio e Coppa Florio.
„ 10 — Corsa Automobilistica di Resistenza.
Agosto 23-26-29 — Concorso Turistico di Regolarità.
Settembre 4 . . . — Campionato Cicli Nautici e Nuoto.
„ 20 — Corsa in salita — Monte Pellegrino.



SOMMARIO

Automobile Club di Sicilia (fondato il 20 Dicembre 1913).

Primavera Siciliana: V. S.

Incendio delle Tribune.

5ª Targa Florio Motociclistica (24 aprile 1924).

15ª Targa e Coppa Florio: GUSTAVO VERONA.

15ª Targa e Coppa Florio: MARIO MORASSO.

Lo svolgimento e la classifica della "Targa Florio", e della "Coppa Florio": Da "MOTORI ABBO CICLI & SPORT".

15ª "Targa Florio", e "Coppa Florio", (27 aprile 1924).

5ª Concorso Turistico di Regolarità (25-28 agosto 1924).

Coppa per il giro più veloce sul circuito delle Madonie.

4ª Compionato di Nuoto (Settembre 1924).

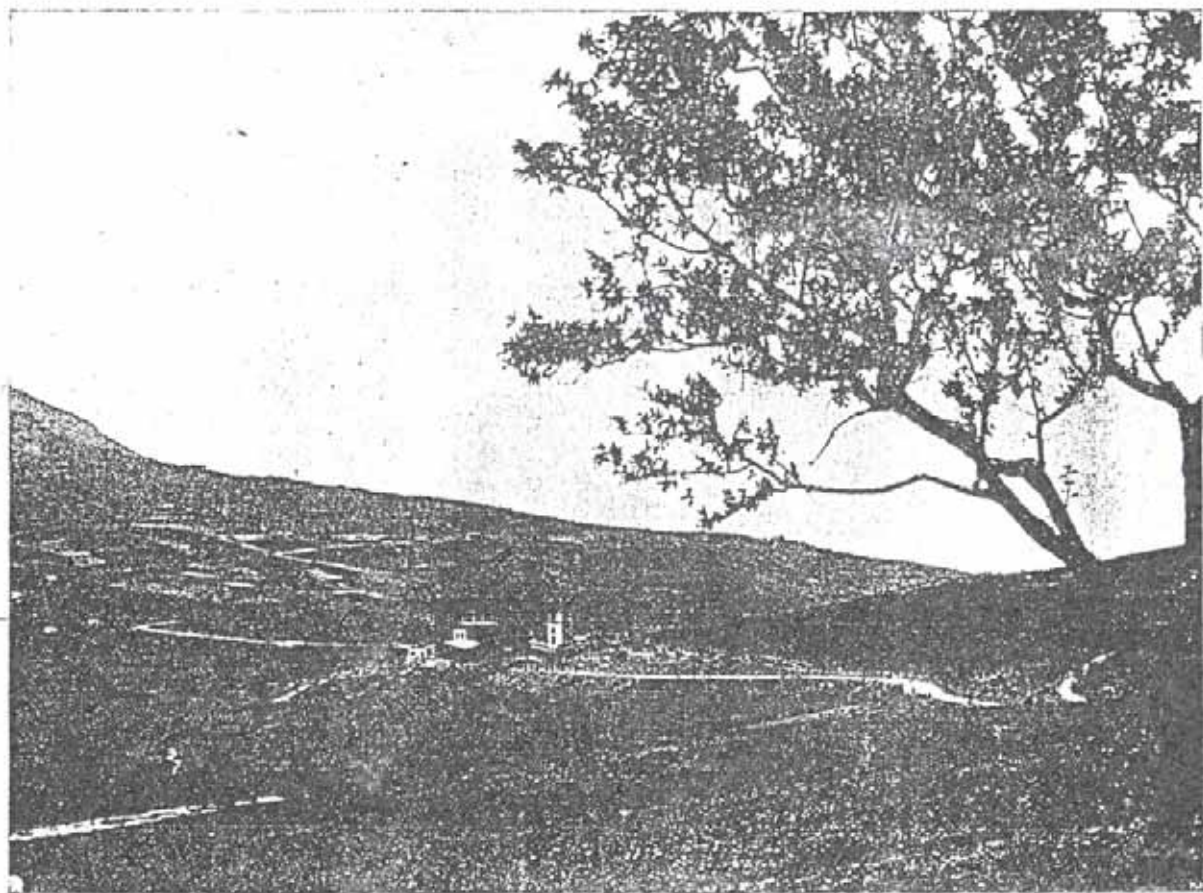
Corsa Automobilistica in salita al Monte Pellegrino (14 settembre 1924).

3ª Coppa Nissena: BRUNO SONNINO.

3ª Coppa Nissena (4 Maggio 1924).

Calendario Sportivo.

Quadri fuori Testo di ALEARDO TERZI - ETTORRE DE MARIA.



Il Circuito delle Madonne -- Veduta generale della Tribuna.



LA 16ª TARGA FLORIO VINTA DA BUGATTI

Vittoria italiana? E perchè no. Certo a più buon diritto dei francesi quando affermano vittoria francese su tutta linea, e che tutto il resto è scomparso di fronte all'epica lotta dei corridori di Francia.

Per la verità nulla è scomparso perchè nulla vi era da scomparire, e se di fronte a *Bugatti* qualche cosa ha ceduto è stato ciò che vi era di più genuinamente francese in corsa, macchina e uomo.

Sul circuito delle Madonie, stadio olimpico dell'automobile, due soli competitori erano in lotta e in grado di aspirare alla vittoria. Le due squadre della *Bugatti* e della *Peugeot*. Gli altri concorrenti o erano isolati, come Ginaldi su *Alfa-Romeo*, De Vitis su *Itala*, Balestrero su *O. M.*, Platè su *Chiribiri* che correvano in privato, o non si misuravano nella Targa o nella Coppa, appartenendo alla categoria delle vetturette, di cui il percorso era limitato a tre soli giri del circuito.

Perciò, e sia detto col più profondo rammarico, non vi erano in corsa macchine italiane nel senso ordinario della parola, mancava qualsiasi rappresentanza dell'industria italiana vera e propria, di cui si sia autorizzati a notare la scomparsa, ma viceversa a quel tanto di italiano che vi era ha dovuto inchinarsi precisamente chi rappresentava esclusivamente l'industria di Francia. E quel tanto di italiano che vi era è sufficiente a dichiarare italiana l'attuale vittoria della Targa.

La macchina, la *Bugatti*, è francese perchè è costruita materialmente a Molshheim e corre sotto l'azzurro colore di Francia, ma il suo costruttore è italiano, è lombardo, è un figlio geniale di Milano nostra. E il suo meraviglioso pilota che ha con eccelsa maestria guidata alla vittoria, Costantini, è italiano, e se veneto di nascita, è

figlio di adozione della capitale lombarda. Costruttore italiano, corridore italiano, che cosa si vuole di più di così per proclamare Italiana la trionfale vittoria della *Bugatti* in Sicilia?

Ho voluto distinguere e far risaltare subito fin da principio questo contenuto italiano della vittoria per poterla ammirare e celebrare con lo spirito più sereno e la parola più libera.

La vittoria della *Bugatti* è stata tanto piena e splendente, tanto seria e bella, che se non vi avessi potuto discernere un palpito vitale di italianità, se avessi dovuto attribuirle per intero allo straniero, e riconoscerla come una gloria estera, ne avrei sentito tale amarezza ed invidia da rendermi ingiusto nell'apprezzarla e da troncarli sulle labbra la lode entusiastica.

LA META RAGGIUNTA

LA VETTURA IDEALE E IL PROBLEMA TECNICO DELLA TARGA

È stata una vittoria magnifica, forse la più bella e completa tra quante ne vanta la *Bugatti*, che pur tante ne ha riportato, una vittoria di cui Ettore Bugatti assente può essere orgoglioso assai più di quella di Brescia nel 1921 conquistata trionfalmente lui presente, e di cui deve essere grato al suo pilota Costantini che gliela ha duplicemente procurata col deciderlo all'intervento e col suo insuperabile valore, e al cav. Vincenzo Florio che gliel'ha offerto la possibilità.

A mio giudizio poi questa della *Bugatti*, rappresenta una vittoria decisiva, uno scopo pienamente raggiunto, una conclusione definitivamente stabilita e che ormai farà testo anche dal punto di vista tecnico, anzi specialmente dal punto di vista tecnico.

Io non so ancora quello che il cav. Florio abbia in mente di fare per l'avvenire della sua classica corsa, per il regolamento dello anno venturo, quello soltanto che so e che per me è un fatto acquisito dalle risultanze della corsa, si è che se si volesse concludere un ciclo storico della Targa, adesso lo si potrebbe fare logicamente, perchè quel vantaggio, quel frutto, quel progresso tecnico e sportivo a cui tende ogni corsa e che ne forma la ragion d'essere e che in modo speciale ci si aspettava dalla Targa Florio, oggi dalla Targa Florio è stato, con la vittoria della *Bugatti*, interamente ricavato.

La corsa siciliana, almeno nella configurazione che le è stata data sinora e nell'indirizzo che le è stato impresso sin qui, ha raggiunto la sua finalità, ha attinto la sua meta.

Se io mi soffermo a rievocare le Targhe precedenti e a considerarne particolarmente i protagonisti non solo vincitori, ma più caratteristici, le scorgo come tentativi, come approssimazioni sempre più vicine per arrivare all'esito della corsa odierna, tanto questo mi sembra conclusivo se lo concepisco compendiato nella macchina vittoriosa.

Negli anni precedenti c'erano sempre da formulare restrizioni critiche sul vincitore, nel senso che pur lodandone la superiorità dimostrata nella vittoria, era dato osservare che, se la macchina vittoriosa era in progresso su quelle delle Targhe anteriori e meglio delle altre vetture sue concorrenti corrispondeva alle esigenze del circuito, tuttavia non ne era ancora il tipo idealmente e completamente appropriato. Vi si riscontrava sempre qualche manchevolezza, o per meglio dire si avvertiva che il costruttore, quando lo avesse voluto, avrebbe potuto darci qualche cosa di più per vincere più completamente.

Questa sensazione provata tante volte era divenuta così distinta e precisa che noi l'abbiamo altra volta manifestata dicendo che la vittoria della Targa non era che la conseguenza della risoluzione di un problema tecnico, il problema di costruire una macchina speciale, la macchina veramente adatta per quella corsa e per quel circuito; non già un fenomeno, ma semplicemente una vettura riassuntiva al più alto grado delle qualità più ricercate pregiate nell'automobile:

rendimento elevatissimo in velocità e in attitudine alla salita col minor peso e voluto ingombro, ripresa fulminea ed elasticità somma insieme a una regolarità assoluta e inalterabile e a una resistenza e robustezza a tutta prova, ed infine la più perfetta tenuta di strada e aderenza. Una vettura insomma dotata delle più preziose ed elaborate qualità della macchina da corsa — rendimento velocità e leggerezza — inserite sulle virtù fondamentali della miglior macchina da turismo, la regolarità, la robustezza, la tenuta; il tutto completato dalla più agile maneggevolezza.

Quale costruttore, o studiando e sviscerando il problema o arrivandovi d'intuito, ci avrebbe dato la macchina ideale per il circuito siciliano?

Quanti tipi di macchine si sono succeduti sulle austere Madonie, quanti si sono avvicinati nella vittoria! Tutti i principali tipi della costruzione mondiale, da quasi vent'anni a questa parte si sono cimentati sul titanico circuito con alterna fortuna.

Ma nessuno vi ha impresso il suo stabile dominio, nessuno vi ha esercitato una prevalenza duratura. Ogni superiorità vi appariva transitoria. Appena manifestata si dileguava appunto perchè non era dovuta a elementi sostanziali e universalmente validi e cioè a una effettiva sovraccellenza tecnica della macchina rispetto al suo compito e all'ambiente, ma scaturiva, al momento, dalle contingenze occasionali della corsa.

Tuttavia attraverso a tante mutevolezze, dopo ogni Targa, riflettendo sulle qualità che in quella determinata Targa avevano assicurato il primo posto alla vettura vittoriosa o il ruolo preponderante ad altre vetture, come ad esempio nel 1922 alla piccola *Fiat* da 1500 cc. a valvole in testa guidata dal compianto Giaccone, si era venuto chiarificando nei suoi termini il problema tecnico imposto dal circuito siciliano e componendo e precisando nella mente degli intenditori il tipo teorico di macchina che lo avrebbe felicemente risolto.

Tale tipo di macchina, non esitiamo a dichiararlo, è precisamente concretato in pratica la *Bugatti* 8 cilindri due litri del Grand Prix. Ecco perchè come abbiamo detto in principio la vittoria di questa *Bugatti*, è una conclusione definitiva che fa testo. Perchè ha il suo fondamento non in un fortuito atteggiamento della corsa ma in una realtà positiva, ferma, la struttura stessa della macchina.

LA VITTORIA CONCLUSIVA

Si osserverà che noi abbiamo aspettato il fatto compiuto, il successo, per annunciare un tale giudizio. Naturalmente. Qualunque giudizio anticipato in un caso come questo sarebbe stato avventato, sarebbe stata un'affermazione campata in aria.

In primo luogo Bugatti non aveva ideato e costruito la vettura per la Targa Florio, ma per il Circuito di Lione del 1924. In secondo luogo potevano comparire in gara altre vetture o italiane od estere, espressamente stabilite per il circuito delle Madonie, e da giudicarsi quindi al confronto.

Noi potevamo credere, potevamo avere il presentimento che la *Bugatti* di Lione fossero le vetture più indovinate per la Targa, ma solo la corsa, il fatto compiuto ne avrebbe dato la prova indiscutibile, la certezza.

Ora il nostro giudizio non si limita a essere una mera constatazione di fatto, a rilevare che la *Bugatti* avendo vinto si è mostrata superiore a ogni altro concorrente, in gara, il che del resto — e lo vedremo — avrebbe già la sua importanza, ma distingue questa vittoria dalle altre vittorie riportate nelle Targhe precedenti, la colloca in una categoria a sè vi riscontra caratteri speciali così da qualificarla una vittoria decisiva e duratura più di tutte quelle che hanno preceduto, una vittoria che non mette solo in evidenza la macchina migliore in quelle date circostanze e in quella corsa, ma la macchina tipo per la Targa e per le Madonie, la macchina dotata di una superiorità assoluta per quel genere di corse e di circuito che richiedono l'impiego a fondo di tutte le qualità della macchina, e di fronte anche a ogni variazione di concorrenti e di circostanze.

E l'andamento della corsa compiuta dalla *Bugatti* ne è la dimostrazione eloquente e categorica.

Ho detto dianzi che già avrebbe la sua importanza l'affermare come risultanza di fatto che la *Bugatti* avendo vinto si è mostrata superiore a ogni altro concorrente in gara. E di fatti vi possono essere e vi sono state, più nella Targa che in altre corse, vittorie che non hanno neppur avuto questo significato ristretto e particolare, vittorie accidentali, determinate da circostanze specialissime, fortuna propria e sfortuna altrui, mancanza di concorrenti, condizioni anormali di strada o di clima, eccezionale preponderanza del fattore uomo ecc.

Ma la corsa della *Bugatti* è immune da ogni elemento estraneo e perturbatore, si compone unicamente della propria azione, è dovuta unicamente a se stessa. *Artifex fortunae suae*. La vettura è artefice esclusiva della propria impresa. E il procedimento alla vittoria è così nitido, preciso, conquistato e assicurato grado a grado, che di deliberato proposito ho escluso dagli aggettivi di tale vittoria quello di trionfale. Poichè il trionfo suppone la scomparsa a un dato punto di ogni resistenza, implica una certa facilità, una certa fortuna, quasi il miracolo. Laddove qui non vi è stato nulla di simile, ma molto di meglio e cioè uno sviluppo preciso e progressivo di superiorità che matematicamente con la ferrea logica della necessità, doveva prevalere ed ha prevalso nella immancabile vittoria.

La fortuna qui si chiama regolarità inflessibile, e il miracolo è la conseguenza precisa e fatale della causa più normale, la prevalenza progressiva di una forza sovrastante alle altre.

Spettacolo ammirevole per cui la corsa, al pari di un'opera di arte compiuta in ossequio a tutte le regole, pur serbando tutto il suo vivo e ansioso interesse fino in ultimo, si spiega, per virtù del meraviglioso congegno meccanico che vi agisce e a cui un'inezia potrebbe cambiare interamente il corso, quale l'orbita di un astro che nulla può deviare.

In molte corse del 1923 e del 1924 si manifestava fino dallo inizio da parte di qualcuno dei concorrenti una tale superiorità sugli altri da rendere vana la lotta e priva di interesse e quasi di valore la dimostrazione della gara. Qui invece è precisamente l'esito della corsa che ha limpidamente messo in luce e incontestabilmente dimostrato la superiorità del vincitore, poichè tale superiorità si è a grado a grado accentuata e ingrandita fino a imporsi irresistibile nella vittoria.

Ed ecco con ciò un'altra non meno forte ragione per cui è da considerare come conclusione definitiva la vittoria della *Bugatti* nella Targa.

LA PROGRESSIONE ASCENDENTE DELLA VELOCITÀ NELLA MARCIA DELLA BUGATTI

Si osservi l'armonioso disegno della sua marcia come risulta dai tempi.

Costantini, lo squisito ed energico guidatore, compie il primo

giro in 1 ora 32' e 5", il secondo in 1 ora 30' e 43", il terzo in 1 ora 28' e 58". Passato il traguardo del terzo giro avviene il rifornimento, e la breve fermata grava naturalmente sul tempo del quarto giro, che figura di 1 ora 32' e 2", ma che in realtà si aggira tra 1 ora e 28' e 1 ora 29'. Nell'ultimo giro, il corridore e la macchina proseguono nel loro graduale acceleramento, e il quinto giro è compiuto in 1 ora 28' e 37" alla media di Km. 73.123.

Queste cifre sono istruttive ed eloquenti, specialmente se si mettono al confronto con quelle dei tempi di un altro concorrente il più diretto e valoroso competitore di Costantini, e cioè Boillot sulla *Peugeot*.

Boillot compie il primo giro in 1 ora 28' e 44" il secondo in 1 ora 31' e 18", il terzo in 1 ora 34' e 18", il quarto in 1 ora 30' e 4", il quinto in 1 ora 36' e 7".

Si avverte immediatamente il divario tra le due serie di tempi. Mentre Costantini ha il tempo più elevato nel quarto giro, essendovi computato l'arresto per il rifornimento dopo il terzo, Boillot ha un primo tempo più elevato al terzo giro perchè vi è compreso il rifornimento fatto alla fine del secondo, ed ha una ripresa in velocità al quarto per poi segnare il tempo più elevato nell'ultimo giro.

A parte adunque il quarto giro le serie dei tempi di Costantini e di Boillot stanno in relazione inversa, i tempi della prima diminuiscono a misura che i tempi della seconda crescono, o in altre parole la media della *Bugatti* sale con lo svolgersi della corsa, laddove quella della *Peugeot* scende.

L'unico divario costituito dal quarto giro proviene dal fatto che aspirando Boillot ad assicurarsi la Coppa Florio (la quale si disputava su 4 giri del circuito) egli ha compiuto in questo giro il suo sforzo massimo e tuttavia non ha più potuto eguagliare il suo tempo del primo giro di 1 ora 28' e 44", ma ha dovuto oltrepassarlo di 1 minuto e 20 secondi.

È la prima volta che nella corsa siciliana si verifica da parte di un concorrente della macchina vincitrice questo incremento della velocità di marcia, dal principio alla fine. La Targa Florio è ritenuta per il suo circuito così terribilmente accidentato, una delle corse più faticose, più massacranti per uomini e macchine, talchè per la stanchezza degli uni e delle altre le medie di giro in giro normalmente decrescono.

La *Bugatti* con Costantini pone in essere un nuovo andamento

(e in ciò attesta che siamo di fronte a qualche cosa di singolare, a una macchina diversa dalle altre) la sua velocità segna una straordinaria linea ascendente, se si fa astrazione dal rifornimento. Si inizia col giro in 1 ora 32' 5" e una media di circa 71 Km. all'ora e finisce dopo 540 Km. e 7 ore di marcia, e di quella marcia, in 1 ora 28' e 37" alla media di Km. 73.123.

Non si sa davvero che cosa ammirare di più, se la regolarità assoluta, la resistenza incrollabile di questa macchina così fine di linee e di forme o il suo progressivo inarrestabile acceleramento, come se la fatica per essa anzichè accumularsi scemasse giro per giro.

Ma ciò che più di tutto senza riserve si deve ammirare è il prodigio dell'ultimo giro, in cui questa vettura da Grand Prix, dopo 7 ore di marcia durissima, serba le sue energie intatte come al principio e trova nella schietta generosità del suo organismo magnifico lo slancio per una stupefacente rincorsa finale.

Ecco davvero una meraviglia non mai vista sulle Madonie, e una rivelazione di classe che non sarà più dimenticata per la *Bugatti*.

Costantini sulla *Bugatti*, quarto dopo il primo giro, è passato terzo dopo il secondo, e primo dopo il terzo, e da questo momento il comando della corsa non gli fu più tolto, primo rimase al quarto e al quinto giro.

Talchè se la *Bugatti* avesse potuto far parte dei concorrenti alla Coppa Florio, avrebbe vinto anche la Coppa, oltre la Targa Florio.

LA COPPA FLORIO VINTA DALLA PEUGEOT

Il che non toglie alcun merito alla *Peugeot* che si è attribuita la Coppa avendola cavallerescamente e brillantemente disputata, con Boillot.

Poichè nessun'altra delle Case che avevan diritto di partecipare alla gara finale per la Coppa Florio vi era intervenuta, la *Peugeot* era rimasta l'unica concorrente all'insigne trofeo italiano. Poteva quindi fare uno prudentissima corsa di attesa, quasi una passeggiata tranquilla e sicura. La Coppa non le poteva sfuggire. Purchè una delle vetture *Peugeot* arrivasse nel tempo massimo alla fine dei 4 giri, la Coppa le spettava di diritto.

Ma la *Peugeot*, da quella grande e animosa Casa che è, non ha voluto vincere così, non ha voluto la vittoria facile. E non solo ha mandato in Sicilia ben 4 vetture con 4 guidatori di primo ordine,

ma si è gettata nella lotta fino da principio con la massima irruenza. Ha obbedito all'impeto più pugnace ed ha dimenticato ogni calcolo. Ha arrischiato tutto subito senza riserva.

Dopo il primo giro tre vetture *Peugeot* con Boillot, Wagner, Dauvergne sono in testa con tempi da records, tra 1 ora e 28' e 44" e 1 ora 29' e 37" e la quarta vettura di Rigal è al quinto posto.

Le posizioni rimangono immutate alla fine del secondo giro, ed è soltanto al terzo giro che contrariate dalla sfortuna le *Peugeot* debbono lievemente retrocedere non senza opporre la più accanita e valida resistenza. Boillot è vittima di vari incidenti di gomme, Dauvergne urta e si capovolge, Wagner ritarda per assisterlo, Rigal ha un ritorno di fiamma. Minuti preziosi che impediscono di riprendere il predominio della corsa.

Ma la Coppa Florio è conquistata onorevolmente da Boillot al quarto giro nel tempo di 6 ore 4' e 25" alla media di oltre 71 km. all'ora. E le sportive *Peugeot*, sebbene con la conquista della Coppa, il loro compito sia finito, continuano lodavolmente la corsa fino in ultimo, prendendo con Wagner il secondo e con Boillot il terzo posto anche della Targa Florio.

La *Peugeot* infine ha ottenuto a correre e a vincere la Coppa Florio con vetture ricavate dalla sua costruzione di serie del tipo chiamato in Francia 18 HP. con motore a 4 cilindri senza valvole di circa 4 litri di cilindrata. Ora è da rilevare che questa macchina di struttura normale, eccezionalmente robusta sì, ma pesante e di dimensioni abbondanti si è mostrata non soltanto veramente poderosa e regolare come una grossa e lussuosa vettura da turismo, ma agile e velocissima come una ultraspinta vettura da corsa. Il giro di Boillot in 1 ora 28' e 44" alla media di km. 73.027 ne è la prova.

La tecnica da turismo di *Peugeot* è in tale progresso che equivale alle più moderne tecniche da corsa. E ciò per tutti i suoi tipi, dalla possente vettura che ha conseguito ora sulle Madonie la Coppa Florio alla piccola vetturella da 5 HP che guidata dall'avv. Bianchi Anderloni ha ottenuto per la sua velocità e il minimo consumo il secondo posto assoluto nella Coppa Fiera di Milano sull'Autodromo di Monza.

Interessante è il contrasto — non per anco notato da altri — fra i due risultati della Coppa e della Targa Florio. *Peugeot* si attribuisce la Coppa Florio con una vettura da turismo che possiede gli slanci e i requisiti di una vettura da corsa e *Bugatti* vince la Targa Florio

con una vettura da corsa che possiede tutte le qualità di un'ottima vettura da turismo.

IL RIASSUNTO DELLA CORSA

Ed ora un breve riassunto della corsa.

Nella mattinata di domenica 3 maggio splende un sole radioso sull'ammirevole paesaggio del circuito siciliano, che se non fosse per le nuove grandi tribune in cemento e per i vistosi affissi di recame delle gomme e delle benzine si direbbe un quadro mitologico trasportato nella realtà. Treni e automobili hanno riversato a Cerda l'immensa folla delle grandi occasioni.

In quella brillante chiarezza tutto sembra nuovo, nitido, preciso. Cose macchine uomini sono al loro posto in tale ordine perfetto, che lo diresti prestabilito da tempo immemorabile.

Pare che si stia per compiere un rito festoso e solenne, una magnifica cerimonia solare delle età scomparse.

Ma le macchine fremono di impazienza infuocata, i cronometristi scandono i secondi, il cav. Florio, il nume locale, vigila in attesa di dar principio al vertiginoso torneo.

L'ora fatidica scocca. Alle 7 si invola il primo candido paladino, come se un magico potere lo avesse sospinto, è Dauvergne sulla *Peugeot*.

Lo seguono i suoi tre compagni di *equipe* Rigal, Wagner e Boillot a 4 minuti di distanza l'uno dall'altro. Si staccano poi l'una dopo l'altra le due vetturette cecoslovacche, *Tatra*, con motore da 1100 cc., guidate da Huckel e Spomer, i quali debbono fare soltanto tre giri del circuito, e poi Platè sulla *Chiribiri* tipo Monza da 1500 cc. Il primo a partire delle *Bugatti* è Costantini, seguito da Pietro e Ferdinando De Vizcaja. Con Balestrero sulla *OM* reduce da Tripoli, De Vitis su *Itala* e Ginaldi su *Alfa-Romeo*, le partenze sono finite.

Dalle prime notizie dai passaggi a Callavuturo e a Polizzi si apprende che le *Peugeot* a cui preme portarsi avanti per la classifica della Coppa, marciano velocissime in testa inseguite dalla *Bugatti* di Costantini. E già fino dall'inizio si ha l'impressione che la lotta si concentra tra il gruppo *Peugeot* e Costantini.

Il circuito magnificamente cilindrato, come aveva promesso il cav. Florio e come l'ing. Puricelli ha saputo mantenere, permette un'andatura assai più sostenuta degli anni precedenti. È una condizione nuova che contribuirà ad abbassare i records del giro e del

percorso totale, ma non cambierà il caratteristico procedimento della Targa per cui a metà corsa suole verificarsi un rivolgimento delle posizioni dei concorrenti, mutando la fisionomia della corsa stessa e rinnovandone la sorpresa e l'interesse.

Il rivolgimento è avvenuto, e cospicuo anche in quest'anno. Dopo il secondo giro la *Peugeot* ha ancora tre vetture in testa con un anticipo di tre minuti sulla prima *Bugatti* la quale appare come isolata e senza sostegno.

Logicamente la prevalenza della *Peugeot* sembrerebbe assicurata. Ma è precisamente a questo punto, fra il secondo e il terzo giro, a metà corsa, che si opera improvviso e impressionante il cambiamento di scena.

Dauvergne urta, e si capovolge, la vettura si incendia, il guidatore è ferito e ustionato, per fortuna non gravemente; Wagner per assisterlo perde qualche minuto, Boillot è ritardato dal rifornimento e dalle gomme. Ed ecco che Costantini genialmente profittando del momento psicologico forza l'andatura e passa al comando, ecco che proprio l'unica *Bugatti* in azione viva prende la testa e non sarà più raggiunta. La corsa è ormai irrevocabilmente decisa.

Mentre Costantini passato al comando continua la sua corsa vittoriosa, Huckel e Sponer su *Tatra*, terminano la loro corsa che per la prima categoria si limita a tre giri. Allo inizio del quarto giro, Rigal, appena superato l'abitato di Cerda, sbaglia strada, urtando nel parapetto di un ponte e riportando lievi contusioni. Al quarto giro i tempi sono questi: Costantini ore 6.3'49"4/5; Boillot 6.4'25"1/5; Wagner 6.6'51"; P. De Vizcaya 6.17'50"3/5; Balestrero 6.42"1"2/5; Ginaldi 7.2'40"3/5; Platè 7.44'54"3/5. Con questo giro termina la gara per la Coppa cui concorreva soltanto la *Peugeot*, unica marca rappresentata delle sette che avevano vinto la gara nelle annate precedenti. La Coppa è vinta perciò da Boillot sulla *Peugeot*.

Si inizia così il quinto ed ultimo giro tra l'ansia ardente del pubblico, con al comando della gara Costantini su *Bugatti*, che ha meno di 1 minuto di vantaggio su Boillot. Ma il pilota italiano sulla infallibile *Bugatti* non solo riesce a mantenere il suo primato, ma ad accrescerlo stimolando la sua velocità e facendo proprio di quest'ultimo il giro più veloce. Egli pertanto arriva primo, coprendo i 540 km. in ore 7.32'27"1/5. Secondo è Wagner *Peugeot* 7.37'20"; 3. Boillot *Peugeot* 7.40'33"; 4. P. De Vizcaya *Bugatti* 7.53'12"3/5; 5. Balestrero *O.M.*, 8.21'18". 6. Ginaldi *Alfa-Romeo* 8.52'41".

LE CLASSIFICHE

La classifica generale per la Targa Florio è la seguente:

1. Costantini *Bugatti* coprendo i 5 giri del Circuito pari a chilometri 540 in ore 7.32'27"1/5 alla vel. media oraria di km. 71.609. Record precedente di Werner *Mercedes* ore 8.17'03" (vel. media chilometri 65.162).

2. Wagner *Peugeot* in ore 7.37'20". 3. Boillot *Peugeot* in ore 7.40'33". 4. P. De Vizcaya *Bugatti* in ore 7.53'12"3/5. 5. Balestrero *O.M.* in ore 8.21'18". 6. Ginaldi *Alfa-Romeo* in ore 8.52'41".

Con questa sua vittoria Costantini sulla *Bugatti* è primo altresì nella classifica del *Campionato dei Paesi Latini*.

Le classifiche per categoria sono le seguenti: *Oltre i 3000 cmc.* Wagner *Peugeot* coprendo i 5 giri del circuito pari a km. 540 in ore 7.37'20" alla vel. media oraria di km. 70.116; 2. Boillot *Peugeot* in ore 7.40'33".

Cat. fino a 3000 cmc. 1. Ginaldi *Alfa-Romeo* in ore 8.52'41" realizzando la vel. media oraria di km. 60.370.

Cat. fino a 2000 cmc. 1. Costantini *Bugatti* in ore 7.32'27"1/5 alla vel. media oraria km. 71.610; 2. P. De Vizcaya *Bugatti* in ore 7.53'12"3/5; 3. Balestrero *O.M.* in ore 8.21'18".

Cat. fino a 1500 cmc. 1. Platè *Chiribiri* coprendo i 3 giri del circuito pari a km. 324 in ore 5.49'02"1/5 alla vel. media oraria di km. 55.696.

Categoria fino a 1100 cmc. Huckel *Tatra* coprendo i 3 giri del circuito pari a km. 324 in ore 5.31'29" alla vel. media oraria di chilometri 58.645; 2. Sponer *Tatra* in ore 5.36'17"1-5.

Ecco infine la classifica per la Coppa Florio.

1. Boillot *Peugeot* coprendo i 4 giri del circuito pari a 432 chilometri in ore 6.4'25"1/5 realizzando la vel. media oraria di km. 71.127.

2. Wagner *Peugeot* in 6.6'51".

Record di Costantini *Bugatti* (4 giri Km. 432) ore 6.3'49"4/5 (vel. media oraria Km. 71.219); record di Werner *Mercedes* nel 1924 ore 6.32'37" (4 giri Km. 432) (vel. media oraria Km. 66.018).

MARIO MORASSO
DA MOTORI AEREO CICLI & SPORT