

COPPA
DELLA
PERUGINA



4 GIRO
AUTOMOBILISTICO
DELL'UMBRIA

PERUGIA

12 GIUGNO 1952

A. C. PERUGIA



PIRELLI

il pneumatico delle vittorie



PIRELLI

il pneumatico delle vittorie



ITAM

carburanti e miscele speciali per corse |

ESSOLUBE RACER OIL

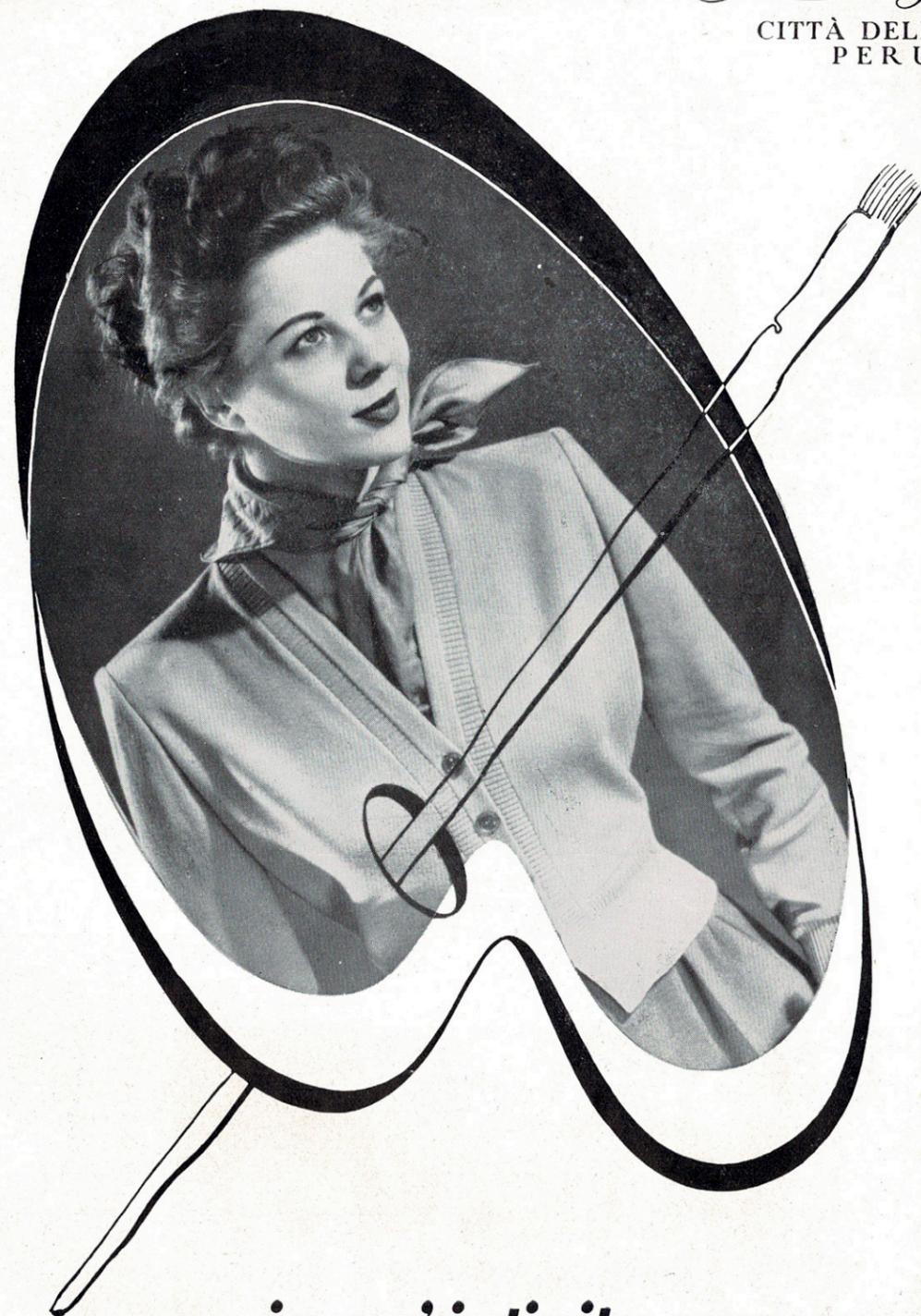


AGIP

*Carburanti e lubrificanti
di alta qualità e rendimento*

Galup
PANETTONI
P. FERRUA PINEROLO

Luisa Spagnoli
CITTÀ DELL'ANGORA
PERUGIA



*... in un' infinita gamma di colori
Luisa Spagnoli, crea in
tutto il mondo «**la moda**»
delle confezioni a maglia.*

AGIP

*Carburanti e lubrificanti
di alta qualità e rendimento*

Galup
PANETTONI
P. FERRUA PINEROLO

Luisa Spagnoli
CITTÀ DELL'ANGORA
PERUGIA



*... in un'infinita gamma di colori
Luisa Spagnoli, crea in
tutto il mondo «**la moda**»
delle confezioni a maglia.*

FIAT 1952



la belvedere "500,, metallica, 4 posti



*la
8 cilindri
"8 V,,
(per la velocità)*

AUTOMOBILE CLUB PERUGIA

IV° GIRO AUTOMOBILISTICO DELL' UMBRIA

COPPA DELLA PERUGINA

12 GIUGNO 1952

FIAT 1952



la belvedere "500,, metallica, 4 posti



*la
cilindri
S U,,
(la velocità)*

AUTOMOBILE CLUB PERUGIA

IV° GIRO AUTOMOBILISTICO DELL' UMBRIA

COPPA DELLA PERUGINA

12 GIUGNO 1952

IV GIRO AUTOMOBILISTICO DELL'UMBRIA

COPPA DELLA PERUGINA

Perugia 12 Giugno 1952

SOTTO L'ALTO PATRONATO DEL
Sen. LUIGI EINAUDI
PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

COMITATO D'ONORE

P. PE FILIPPO CARACCILO DI CASTAGNETO
Presidente dell'Automobile Club d'Italia

DOTT. ALBERTO ANDREANI
Vice Presidente dell'Automobile Club d'Italia

AVV. GUSTAVO MARINUCCI
Vice Presidente dell'Automobile Club d'Italia

ON. LE AVV. ARRIGO PAGANELLI
Vice Presidente dell'Automobile Club d'Italia

COMM. BRUNO BUITONI
Consigliere Delegato S. A. "Perugina",

COMM. ALBERTO COPPOLI
Presidente dell'Automobile Club di Terni

SIG. DARIO GIUBILEI
Presidente dell'Automobile Club di Arezzo

COMITATO ORGANIZZATORE

Presidente
DOTT. ALBERTO ANDREANI

Vice Presidenti
SIG. AMERO CAROSI - DOTT. CARLO PEANO

Componenti: Bartoccioli rag. Alessandro - Buitoni dott. Bruno jr. - Cucchia prof. dott. Alberto - Sig. Gelsomini Augusto - Loreti comm. Alfredo - Sig. Marinelli Umberto - Sig. Rasimelli Guglielmo - dott. ing. Saulle Giovanni - Trojano avv. Enea

COMITATO ESECUTIVO

Angelini comm. prof. Gianni - Buitoni dott. Bruno jr. - Peano dott. Carlo - Rufini geom. Emanuele - Sig. Speciali Fernando.

Commissari sportivi: Franzoni geom. Nicola - Mariani dott. Marcello - Sig. Nencini Torquato - Pianetti march. dott. Guido - Sig. Rabitti Luigi - Sconciafurno rag. Giuseppe - Tocchi Moretti dott. Giulio - Sig. Tomassini Amerigo.

Commissario Sportivo delegato della C.S.A.I.: Pellegrini Quarantotti march. Mario.

Direttore di corsa - Segretario della manifestazione: Conti dott. Mario.

Il Presidente Generale dell'A.C.I. all'Automobile Club di Perugia

Si ripete quest'anno per la quarta volta il Giro Automobilistico dell'Umbria.

Ogni appassionato dello sport del motore non può non volgersi con interesse e simpatia particolari a questa manifestazione che, dopo l'oscuro forzato riposo degli anni di guerra, ha saputo riprendere e degnamente continuare le felici tradizioni della «Coppa della Perugina», invitando i piloti di oggi a ripetere sulle luminose pittoresche strade dell'Umbria le superbe imprese sportive dei non dimenticati campioni Materassi e Borzacchini.

La passione e l'attività dei dirigenti dell'Automobile Club costituiscono una garanzia per l'esito della IV^a edizione del «Giro».

Infatti il successo sembra arridere costantemente alle iniziative degli amici Umbri, i quali hanno efficacemente operato per favorire con lo sviluppo dell'automobilismo la ripresa economica di una delle più belle regioni d'Italia.

E questa attività ha avuto, nell'ambito dell'Ente, un significativo riconoscimento con l'elezione del dott. Alberto Andreani, Presidente dell'A.C. di Perugia, alla carica di Vice Presidente dell'A.C.I.

Agli organizzatori, ai soci che con vigile simpatia seguono la vita del fiorente Sodalizio Umbro, agli sportivi che si accingono a dare una nuova dimostrazione di valentia personale e di efficienza di macchine il mio migliore augurio ed il più cordiale saluto.

FILIPPO CARACCILO

IV GIRO AUTOMOBILISTICO DELL'UMBRIA

COPPA DELLA PERUGINA

Perugia 12 Giugno 1952

SOTTO L'ALTO PATRONATO DEL
Sen. LUIGI EINAUDI
PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

COMITATO D'ONORE

P. PE FILIPPO CARACCILO DI CASTAGNETO
Presidente dell'Automobile Club d'Italia

DOTT. ALBERTO ANDREANI
Vice Presidente dell'Automobile Club d'Italia

AVV. GUSTAVO MARINUCCI
Vice Presidente dell'Automobile Club d'Italia

ON. LE AVV. ARRIGO PAGANELLI
Vice Presidente dell'Automobile Club d'Italia

COMM. BRUNO BUITONI
Consigliere Delegato S. A. "Perugina"

COMM. ALBERTO COPPOLI
Presidente dell'Automobile Club di Terni

SIG. DARIO GIUBILEI
Presidente dell'Automobile Club di Arezzo

COMITATO ORGANIZZATORE

Presidente
DOTT. ALBERTO ANDREANI

Vice Presidenti
SIG. AMERO CAROSI - DOTT. CARLO PEANO

Componenti: Bartoccioli rag. Alessandro - Buitoni dott. Bruno jr. - Cucchia prof. dott. Alberto - Sig. Gelsomini Augusto - Loreti comm. Alfredo - Sig. Marinelli Umberto - Sig. Rasimelli Guglielmo - dott. ing. Saulle Giovanni - Trojano avv. Enea

COMITATO ESECUTIVO

Angelini comm. prof. Gianni - Buitoni dott. Bruno jr. - Peano dott. Carlo - Rufini geom. Emanuele - Sig. Speciali Fernando.

Commissari sportivi: Franzoni geom. Nicola - Mariani dott. Marcello - Sig. Nencini Torquato - Pianetti march. dott. Guido - Sig. Rabitti Luigi - Sconciafurno rag. Giuseppe - Tocchi Moretti dott. Giulio - Sig. Tomassini Amerigo.

Commissario Sportivo delegato della C.S.A.I.: Pellegrini Quarantotti march. Mario.

Direttore di corsa - Segretario della manifestazione: Conti dott. Mario.

Il Presidente Generale dell'A.C.I. all'Automobile Club di Perugia

Si ripete quest'anno per la quarta volta il Giro Automobilistico dell'Umbria.

Ogni appassionato dello sport del motore non può non volgersi con interesse e simpatia particolari a questa manifestazione che, dopo l'oscuro forzato riposo degli anni di guerra, ha saputo riprendere e degnamente continuare le felici tradizioni della «Coppa della Perugina», invitando i piloti di oggi a ripetere sulle luminose pittoresche strade dell'Umbria le superbe imprese sportive dei non dimenticati campioni Materassi e Borzacchini.

La passione e l'attività dei dirigenti dell'Automobile Club costituiscono una garanzia per l'esito della IV^a edizione del «Giro».

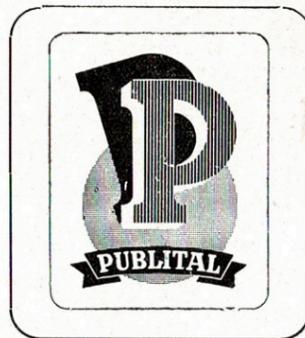
Infatti il successo sembra arridere costantemente alle iniziative degli amici Umbri, i quali hanno efficacemente operato per favorire con lo sviluppo dell'automobilismo la ripresa economica di una delle più belle regioni d'Italia.

E questa attività ha avuto, nell'ambito dell'Ente, un significativo riconoscimento con l'elezione del dott. Alberto Andreani, Presidente dell'A.C. di Perugia, alla carica di Vice Presidente dell'A.C.I.

Agli organizzatori, ai soci che con vigile simpatia seguono la vita del fiorente Sodalizio Umbro, agli sportivi che si accingono a dare una nuova dimostrazione di valentia personale e di efficienza di macchine il mio migliore augurio ed il più cordiale saluto.

FILIPPO CARACCILO

IMPIANTI PUBBLICITARI SU TUTTE LE
STRADE ED IN TUTTI I COMUNI D'ITALIA



PUBLITAL

S. a R. L.

INDUSTRIA ITALIANA DELLA PUBBLICITÀ

TRIESTE - Uffici: Via N. Machiavelli, 3 - Tel. 78-79
Stabilimento: Via F. Severo, 111 - Tel. 82-88

MILANO - Uffici e Stabilimento: Via Calabria, 18 - Tel. 60-00-30

DELEGAZIONE UFFICIALE PER LA PUBBLICITÀ ED I POSTEGGI DELLA

FIERA DI TRIESTE

CAMPIONARIA INTERNAZIONALE

29 GIUGNO - 13 LUGLIO 1952

IL SALUTO DEL
PRESIDENTE
DELL' A. C.
DI PERUGIA

L'Automobile Club di Perugia, indice ed organizza la quarta edizione 1952 del « Giro Automobilistico dell'Umbria ».

Questa edizione presenta dei nuovi aspetti.

E' in palio infatti la « Coppa della Perugina ». Riprendendo non dimenticate tradizioni sportive, i Dirigenti della grande industria cittadina hanno voluto affiancare il nostro Club, dando valido appoggio ed apprezzata collaborazione a garantire il successo della gara.

Inoltre, il nuovo tracciato del percorso colma una lacuna che più volte era apparsa nelle precedenti edizioni.

Le zone ombre del Trasimeno e dell'Alta Valle del Tevere, congiungendosi nel vertice aretino, sono ora comprese nel « giro », aumentando così l'interesse sportivo e turistico della manifestazione.

Nuovi elementi di successo si aggiungono quindi a quelli delle precedenti edizioni, per far sì che questa nostra gara consolidi ed accresca il prestigio dello sport automobilistico dell'Umbria.

Perugia, fedele alle sue tradizioni, sarà lieta di ospitare tutti coloro che, spinti dallo spirito agonistico ed attratti dalle bellezze del nostro paesaggio, vorranno partecipare alla gara.

A nome dell'Automobile Club di Perugia rivolgo il mio saluto augurale ed il mio benvenuto agli ospiti attesi e graditi.

Ringrazio gli Automobile Club di Terni e di Arezzo per la fattiva collaborazione; e tutti coloro che, oscuri od illustri, con i mezzi, con il consiglio e con le opere, renderanno più facile la nostra fatica.

IMPIANTI PUBBLICITARI SU TUTTE LE
STRADE ED IN TUTTI I COMUNI D'ITALIA



PUBLITAL

S. a R. L.

INDUSTRIA ITALIANA DELLA PUBBLICITÀ

TRIESTE - Uffici: Via N. Machiavelli, 3 - Tel. 78-79
Stabilimento: Via F. Severo, 111 - Tel. 82-88

MILANO - Uffici e Stabilimento: Via Calabria, 18 - Tel. 60-00-30

DELEGAZIONE UFFICIALE PER LA PUBBLICITÀ ED I POSTEGGI DELLA

FIERA DI TRIESTE

CAMPIONARIA INTERNAZIONALE

29 GIUGNO - 13 LUGLIO 1952

IL SALUTO DEL
PRESIDENTE
DELL' A. C.
DI PERUGIA

L'Automobile Club di Perugia, indice ed organizza la quarta edizione 1952 del « Giro Automobilistico dell'Umbria ».

Questa edizione presenta dei nuovi aspetti.

E' in palio infatti la « Coppa della Perugina ». Riprendendo non dimenticate tradizioni sportive, i Dirigenti della grande industria cittadina hanno voluto affiancare il nostro Club, dando valido appoggio ed apprezzata collaborazione a garantire il successo della gara.

Inoltre, il nuovo tracciato del percorso colma una lacuna che più volte era apparsa nelle precedenti edizioni.

Le zone ombre del Trasimeno e dell'Alta Valle del Tevere, congiungendosi nel vertice aretino, sono ora comprese nel « giro », aumentando così l'interesse sportivo e turistico della manifestazione.

Nuovi elementi di successo si aggiungono quindi a quelli delle precedenti edizioni, per far sì che questa nostra gara consolidi ed accresca il prestigio dello sport automobilistico dell'Umbria.

Perugia, fedele alle sue tradizioni, sarà lieta di ospitare tutti coloro che, spinti dallo spirito agonistico ed attratti dalle bellezze del nostro paesaggio, vorranno partecipare alla gara.

A nome dell'Automobile Club di Perugia rivolgo il mio saluto augurale ed il mio benvenuto agli ospiti attesi e graditi.

Ringrazio gli Automobile Club di Terni e di Arezzo per la fattiva collaborazione; e tutti coloro che, oscuri od illustri, con i mezzi, con il consiglio e con le opere, renderanno più facile la nostra fatica.

Rombo di motori nella terra di S. Francesco

La ripresa dello sport automobilistico umbro — una ripresa, s'intende, sul piano nazionale — si ebbe nel 1948 ad iniziativa dell'Automobile Club di Perugia e per l'entusiasmo del suo Presidente Dott. Andreani e del suo Direttore Dott. Conti, che poterono fare assegnamento sulla collaborazione, validissima, di S. E. Peano, e di appassionati sportivi quali il Dott. Carlo Peano, il Dott. Tocchi-Moretti ed altri ancora: essi vollero, dopo qualche gara di portata locale, come la Coppa Città di Perugia ed alcune corse in salita, che il nome dell'Umbria ritornasse di nuovo nel più vasto campo della nazione. Le prime gare immediatamente dopo la guerra avevano, del resto, provato come l'amore per l'automobile in corsa fosse

sempre vivissimo, come il pubblico seguisse con una partecipazione quanto mai intensa e generosa e come infine lo spirito agonistico si dimostrasse particolarmente attivo e sportivamente validissimo.

Da queste premesse e per la volontà dinamica delle persone che abbiamo qui sopra ricordato con la più schietta simpatia, nacque nel 1948 il Giro dell'Umbria il primo di una serie che, per quanto interrotta nel 1951, vogliamo augurarci ancora lunga e costantemente ricca di quegli elementi tecnici ed umani, caratterizzanti le edizioni finora disputate. Non staremo qui a ricordare le incertezze superate, le difficoltà affrontate, i dubbi risolti: sempre uguali e sempre diversi, comunque ben noti a tutti coloro che si occupino di organizzazio-

ne, tante volte prossima alla creazione. Si può dire che allora si collaudavano principalmente in lunghi percorsi le strade della regione aperte al traffico normale, a parte gli esperimenti di natura locale non del tutto probanti, ed i passaggi delle Mille Miglia che facevano storia per loro conto: così il Giro dell'Umbria fu non solo ardito esperimento, ma pure una delle prime del genere cui più tardi fecero seguito, tra le altre, la Coppa della Toscana ed il Giro di Calabria.

La gara si rivelò immediatamente interessantissima e convocò un brillante lotto di piloti: la centralità della sede, la bellezza del percorso e le sue veloci possibilità la resero appetita e frequentatissima dall'inizio. E fu proprio qui che uno dei migliori automobilisti della nuova generazione sportiva fece le prime corse: Giannino Marzotto che però non ha ancora potuto cogliere tra noi il lauro della vittoria.

E fino dal 1948 il Giro fu considerato valido per il punteggio del Campionato Italiano e nella prima edizione ben 90 concorrenti dettero la loro adesione: solo 46 tagliarono il traguardo d'arrivo. Primo assoluto Bernabei della cat. sport 1100 alla media di km. 110,990, secondo Chiappero della stessa categoria a 107,558. Le varie categorie e classi ebbero i seguenti vincitori:

- Turismo fino a 750 cmc.: Ferraguti
in 4,47', 37" 2/5
- Turismo fino a 1100 cmc.: Segré
in 4, 0', 30"
- Turismo fino a 1500 cmc.: Bona
in 3, 48', 48" 3/5
- Turismo oltre 1500 cmc.: Lurani
in 3, 37', 18"
- Sport fino a 750 cmc.: Leonardi
in 3, 36', 35"
- Sport fino a 1100 cmc.: Bernabei
in 3, 24', 01"
- Sport fino a 1500 cmc.: Coletti
in 3, 47', 52" 4/5

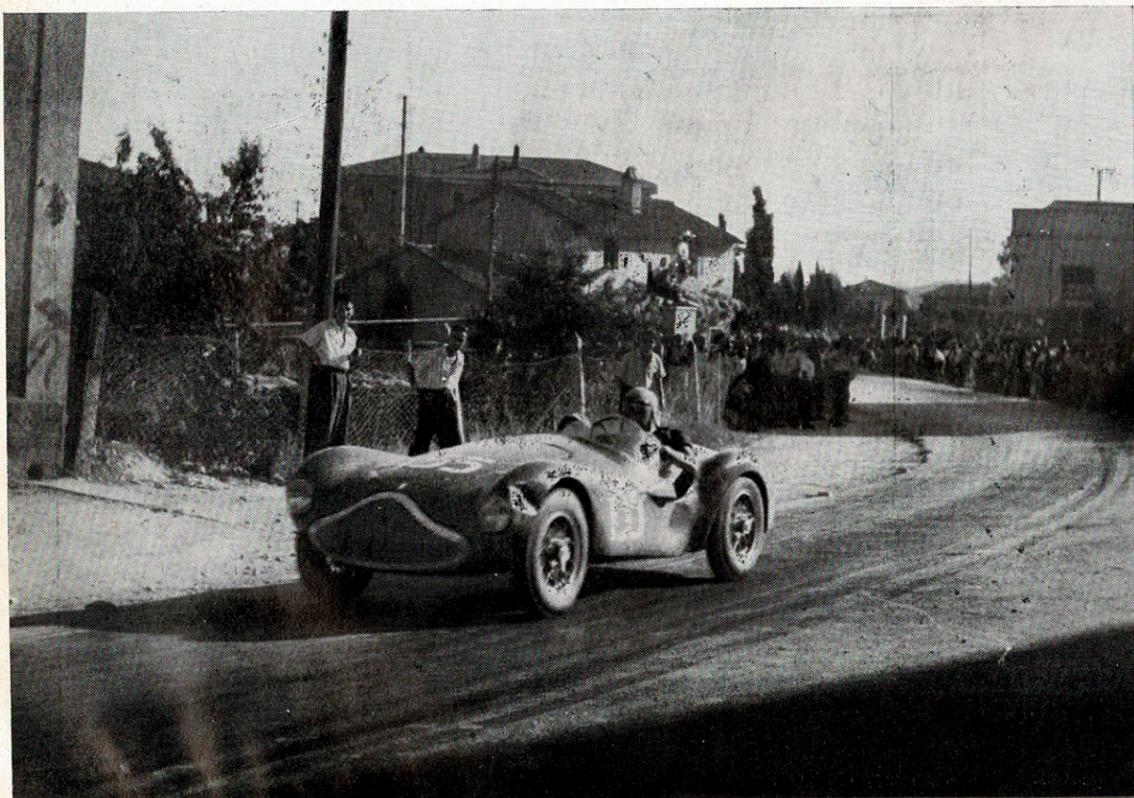
Nel 1949 il Giro fu indetto e curato dall'Automobile Club di Terni, attuandosi un'opportuna osmosi organizzativa tra le due provincie consorelle: anche in tale occasione il campo dei partecipanti fu ricchissimo, registrando 95 partenti di cui 47 nella categoria Sport. Il percorso, tracciato sullo schema di un circuito, prevedeva un passaggio a Perugia ed uno a Terni, una classifica speciale sul chilometro lanciato. Partenza ed arrivo:



... alle porte di I

Terni. Vittoria di Vallone su Ferrari 2000 alla media di km. 113,203, seguito da Serena su Lancia A 1500 alla media di 108,441, mentre sul chilometro lanciato lo stesso Vallone era il più veloce con un 19" e 3/5 ed a distanza si affermavano Capelli su Fiat S. 1100 con 21" e 4/5, Giorgetti su Fiat Stang 1100 con 22" e 2/5.

- I vincitori per classi furono:
- Turismo fino a 750 cmc.: Bonaca (Fiat)
in 2, 25', 45" (percorso ridotto)
 - Turismo fino a 1100 cmc.: Capelli (Fiat)
in 4, 14', 49"
 - Turismo fino a 1500 cmc.: Dansi (Lancia A.)
in 4, 04', 32" 3/5
 - Turismo oltre 1500 cmc.: Bolletti (Alfa)
in 4, 03', 51" 3/5



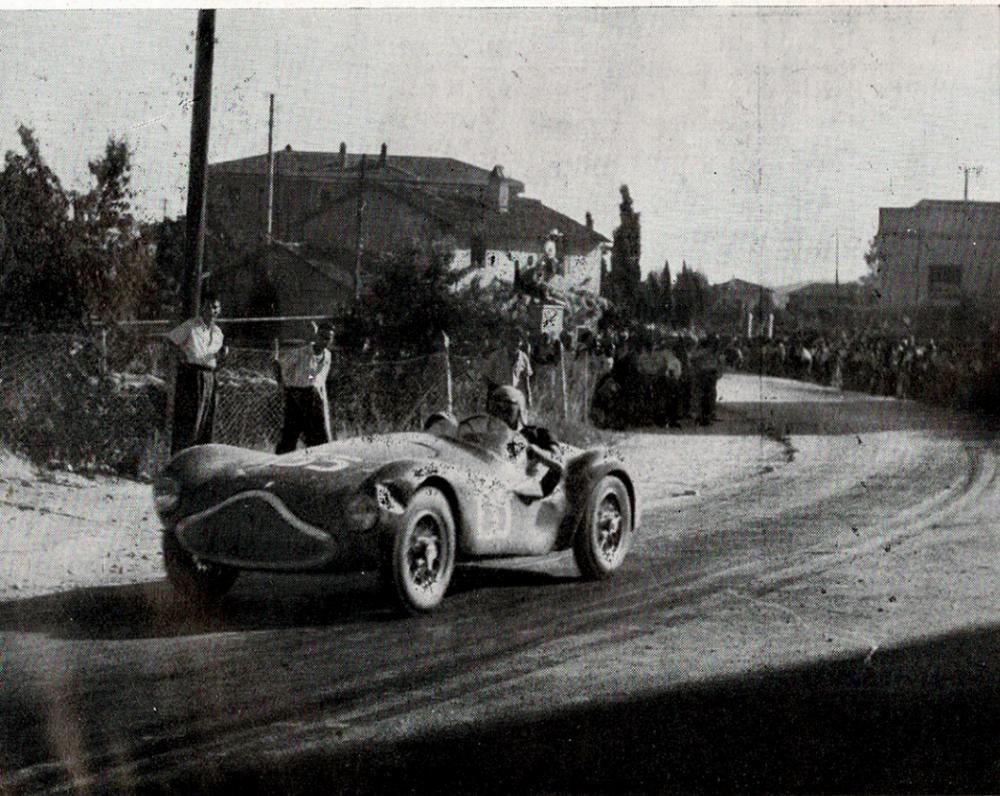
III Giro
dell' Umbria
Giorgetti su Fiat
Stangellini 1109
I. assoluto

Rombo di motori nella terra di S. Francesco

La ripresa dello sport automobilistico umbro — una ripresa, s'intende, sul piano nazionale — si ebbe nel 1948 ad iniziativa dell'Automobile Club di Perugia e per l'entusiasmo del suo Presidente Dott. Andreani e del suo Direttore Dott. Conti, che poterono fare assegnamento sulla collaborazione, validissima, di S. E. Peano, e di appassionati sportivi quali il Dott. Carlo Peano, il Dott. Tocchi-Moretti ed altri ancora: essi vollero, dopo qualche gara di portata locale, come la Coppa Città di Perugia ed alcune corse in salita, che il nome dell'Umbria ritornasse di nuovo nel più vasto campo della nazione. Le prime gare immediatamente dopo la guerra avevano, del resto, provato come l'amore per l'automobile in corsa fosse

sempre vivissimo, come il pubblico seguisse con una partecipazione quanto mai intensa e generosa e come infine lo spirito agonistico si dimostrasse particolarmente attivo e sportivamente validissimo.

Da queste premesse e per la volontà dinamica delle persone che abbiamo qui sopra ricordato con la più schietta simpatia, nacque nel 1948 il Giro dell'Umbria il primo di una serie che, per quanto interrotta nel 1951, vogliamo augurarci ancora lunga e costantemente ricca di quegli elementi tecnici ed umani, caratterizzanti le edizioni finora disputate. Non staremo qui a ricordare le incertezze superate, le difficoltà affrontate, i dubbi risolti: sempre uguali e sempre diversi, comunque ben noti a tutti coloro che si occupino di organizzazio-



*III Giro
dell' Umbria
Giorgietti su Fiat
Stangiellini 1109
I. assoluto*

ne, tante volte prossima alla creazione. Si può dire che allora si collaudavano primamente in lunghi percorsi le strade della regione aperte al traffico normale, a parte gli esperimenti di natura locale non del tutto probanti, ed i passaggi delle Mille Miglia che facevano storia per loro conto: così il Giro dell'Umbria fu non solo ardito esperimento, ma pure una delle prime del genere cui più tardi fecero seguito, tra le altre, la Coppa della Toscana ed il Giro di Calabria.

La gara si rivelò immediatamente interessantissima e convocò un brillante lotto di piloti: la centralità della sede, la bellezza del percorso e le sue veloci possibilità la resero appetita e frequentatissima dall'inizio. E fu proprio qui che uno dei migliori automobilisti della nuova generazione sportiva fece le prime corse: Giannino Marzotto che però non ha ancora potuto cogliere tra noi il lauro della vittoria.

E fino dal 1948 il Giro fu considerato valido per il punteggio del Campionato Italiano e nella prima edizione ben 90 concorrenti dettero la loro adesione: solo 46 tagliarono il traguardo d'arrivo. Primo assoluto Bernabei della cat. sport 1100 alla media di km. 110,990, secondo Chiappero della stessa categoria a 107,558. Le varie categorie e classi ebbero i seguenti vincitori:

Turismo fino a 750 cmc.: Ferraguti
in 4,47', 37'' 2/5

Turismo fino a 1100 cmc.: Segré
in 4, 0', 30''

Turismo fino a 1500 cmc.: Bona
in 3, 48', 48'' 3/5

Turismo oltre 1500 cmc.: Lurani
in 3, 37', 18''

Sport fino a 750 cmc.: Leonardi
in 3, 36', 35''

Sport fino a 1100 cmc.: Bernabei
in 3, 24', 01''

Sport fino a 1500 cmc.: Coletti
in 3, 47', 52'' 4/5

Nel 1949 il Giro fu indetto e curato dall'Automobile Club di Terni, attuandosi un'opportuna osmosi organizzativa tra le due provincie consorelle: anche in tale occasione il campo dei partecipanti fu ricchissimo, registrando 95 partenti di cui 47 nella categoria Sport. Il percorso, tracciato sullo schema di un circuito, prevedeva un passaggio a Perugia ed uno a Terni, una classifica speciale sul chilometro lanciato. Partenza ed arrivo:



... alle porte di Perugia

Terni. Vittoria di Vallone su Ferrari 2000 alla media di km. 113,203, seguito da Serena su Lancia A. 1500 alla media di 108,441, mentre sul chilometro lanciato lo stesso Vallone era il più veloce con un 19'' e 3/5 ed a distanza si affermavano Capelli su Fiat S. 1100 con 21'' e 4/5, Giorgetti su Fiat Stang. 1100 con 22'' e 2/5.

I vincitori per classi furono:

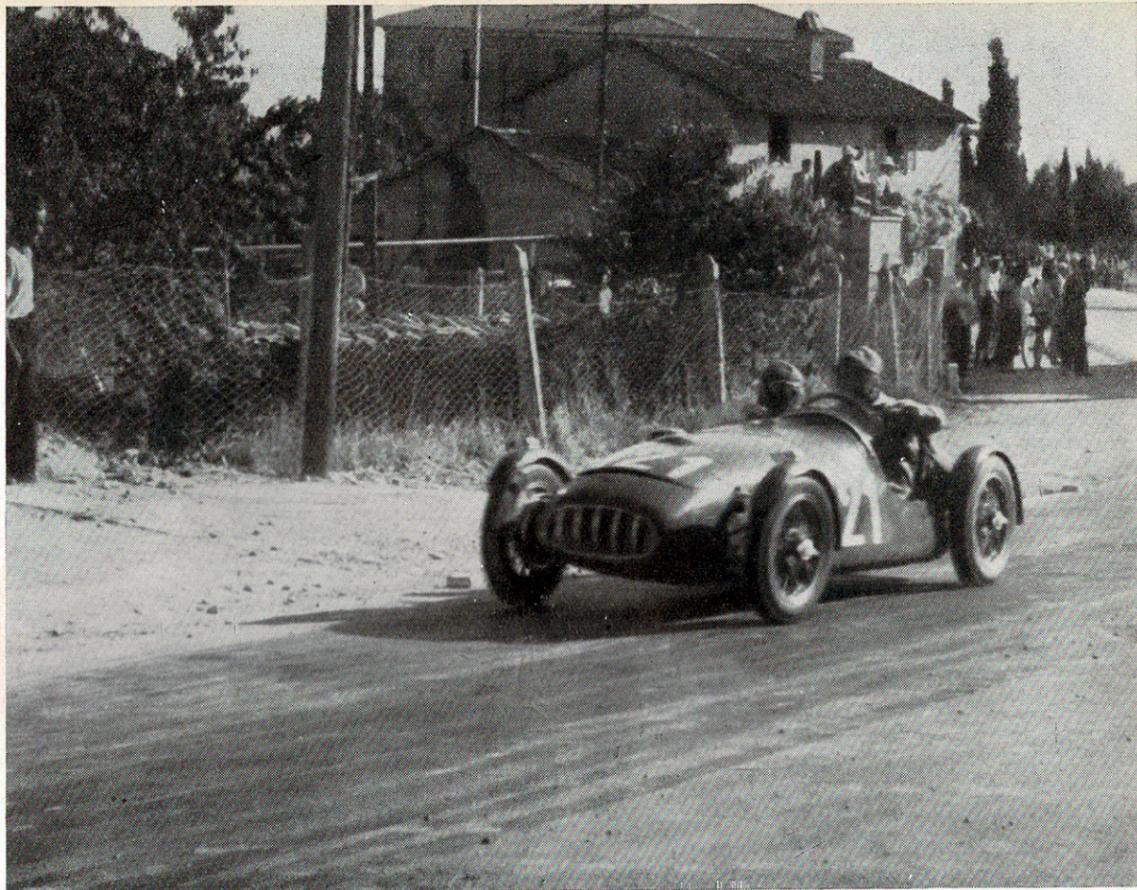
Turismo fino a 750 cmc.: Bonaca (Fiat)
in 2, 25', 45'' (percorso ridotto)

Turismo fino a 1100 cmc.: Capelli (Fiat)
in 4, 14', 49''

Turismo fino a 1500 cmc.: Dansi (Lancia A.)
in 4, 04', 32'', 3/5

Turismo oltre 1500 cmc.: Bolletti (Alfa)
in 4, 03', 51'', 3/5

*III Giro
dell' Umbria
Leonardi su Fiat
Patriarca 750
I. di categoria*



Sport fino a 750 cmc.: Musso (Fiat Stang.)
in 3, 53', 14'', 4/5
Sport fino a 1100 cmc.: Giorgetti (Fiat Stang.)
in 3, 47', 52'', 1/5
Sport oltre 1100 cmc.: Vallone (Ferrari)
in 3, 31', 28'', 3/5
Sport oltre 1100 (compr.): Schwelm (Alfa)
in 3, 32', 15''

La terza edizione del 1950 fu di nuovo curata dall'A. C. Perugia e mantenne la fisionomia di circuito. Pure in quell'anno numerosissimi i partecipanti: 63 nella categoria Sport e 49 in quella Turismo, il che costituisce un primato nella breve storia del Giro. Giorgetti, vincitore di categoria nell'anno precedente, colse la maggiore affermazione, ed ancora su Fiat Stang. 1100 fu in testa alla classifica assoluta alla media di km. 113,776, secondo Montanari su Fiat. Vivissima la lotta in ogni classe, specie nella 1100 Turismo dove va ricordata l'ottima prova di Amero Carosi, vice presidente dell'A. C. Perugia, che su Fiat 1100 B. si classificò brillantissimo secondo, distaccato appena di un 1/5 da Mancini, dopo ben 383 chilometri di gara.

Risultarono vincitori:

Turismo fino a 750 cmc.: Filippi (Fiat)
in 2, 11', 55'' (percorso ridotto)
Turismo fino a 1100 cmc.: Mancini (Fiat)
in 4, 4,03', 19'' 4/5

Turismo fino a 1500 cmc.: Ippocampo (Lancia A)
in 3, 44', 18'' 1/5
Turismo oltre 1500 cmc.: Bolletti (Alfa)
in 3, 48', 25''
Sport fino a 750 cmc.: Leonardi (Fiat Patr.)
in 3, 36', 30'', 4/5
Sport fino a 1100 cmc.: Giorgetti (Fiat Stang.)
in 3, 22', 11'', 1/5
Sport oltre 1100 cmc.: Coletti (Maserati)
in 3, 22', 36'', 2/5

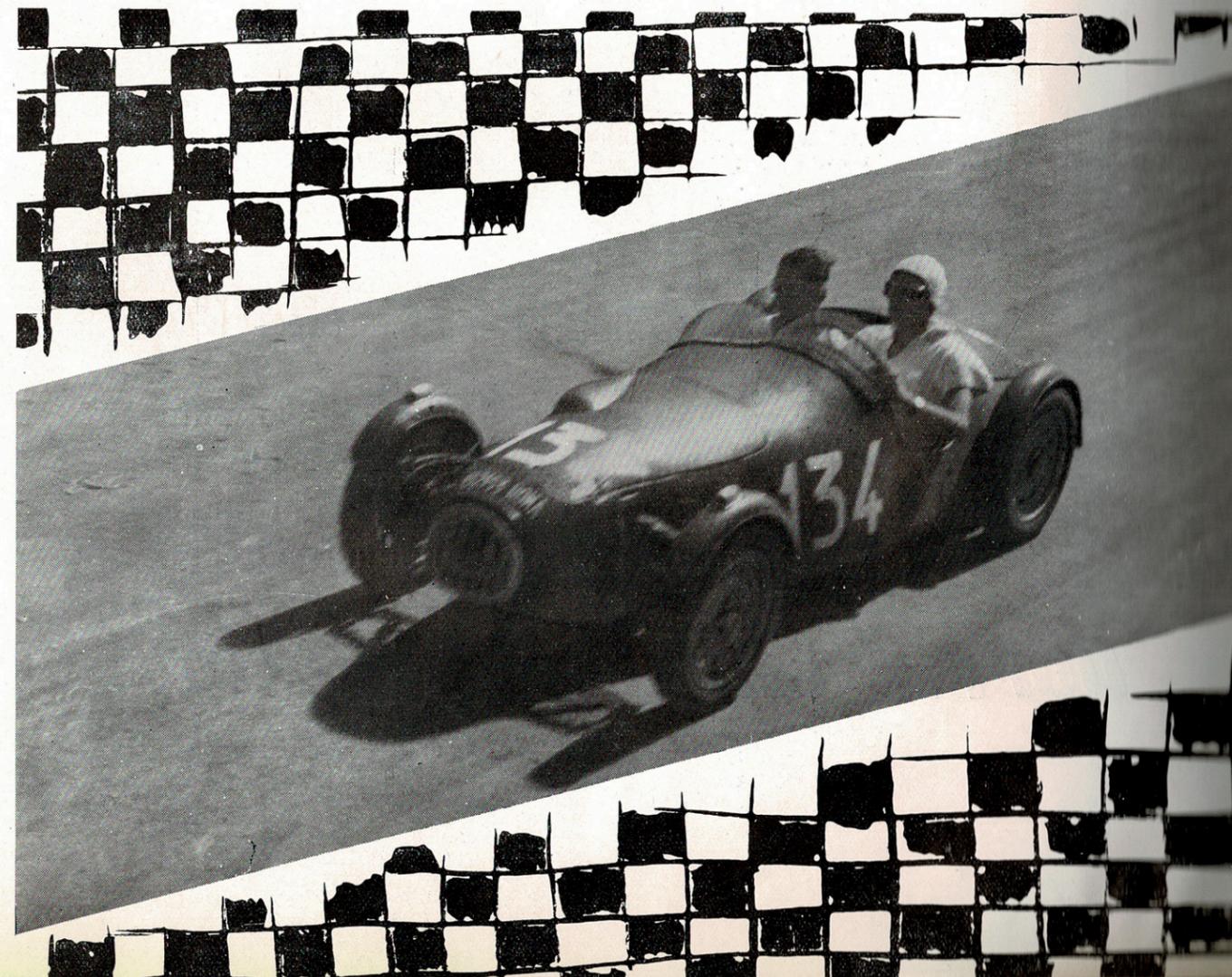
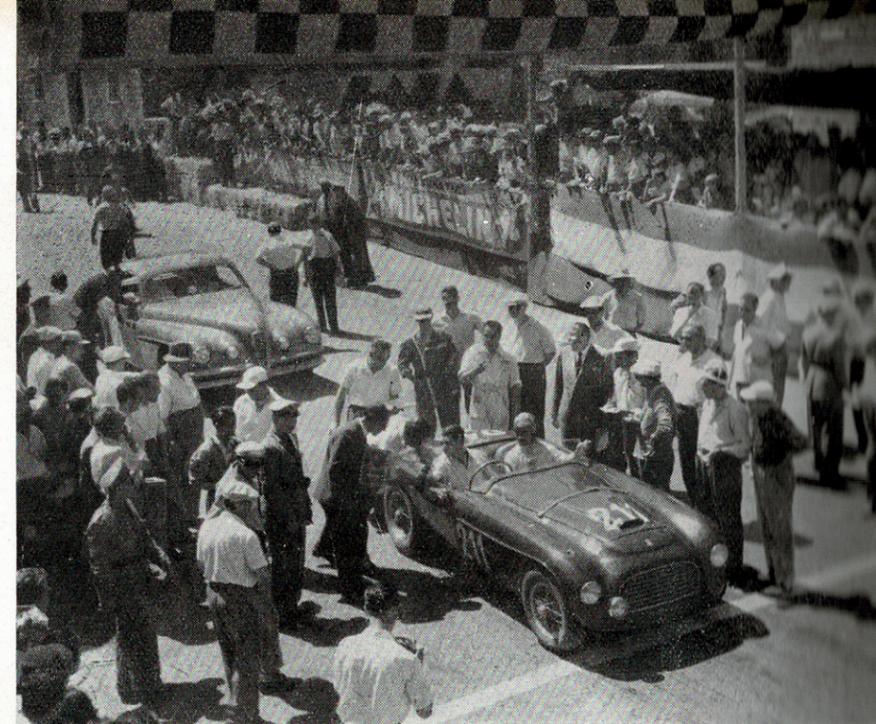
Non disputato nel 1951, il Giro dell'Umbria per l'organizzazione dell'Automobile Club di Perugia, riprende ora con formula non variata, ma con un percorso, del cui fascino diciamo in altra parte, da effettuarsi un'unica volta. Al Giro dell'Umbria si è unito un nome che risuonò oltre 20 anni fa in tutta Italia: Coppa della Perugina.

Infatti la grande ditta, per desiderio del suo Consigliere Delegato Comm. Bruno Buitoni — che ci ha così confermato il suo vecchio entusiasmo sportivo —, ha voluto fiancheggiare validamente l'iniziativa con l'offerta di una Coppa d'argento, da assegnarsi al 1° assoluto, e con una generosa partecipazione alle spese organizzative ed alla dotazione dei premi.

IV Giro dell'Umbria — Coppa della Perugina: la tradizione dello sport automobilistico in Umbria continua così con significazione di alto e non fuggevole valore. Sia di felice auspicio per il futuro.

III Giro dell' Umbria

*Giannino Marzotto
alla partenza*





MICHELIN "X"

è un pneumatico

COMPLETAMENTE NUOVO

la carcassa comprende simultaneamente fili metallici e fili tessili: concezione interamente nuova che conferisce al pneumatico qualità sconosciute sino ad oggi.

DOPPIO CHILOMETRAGGIO!

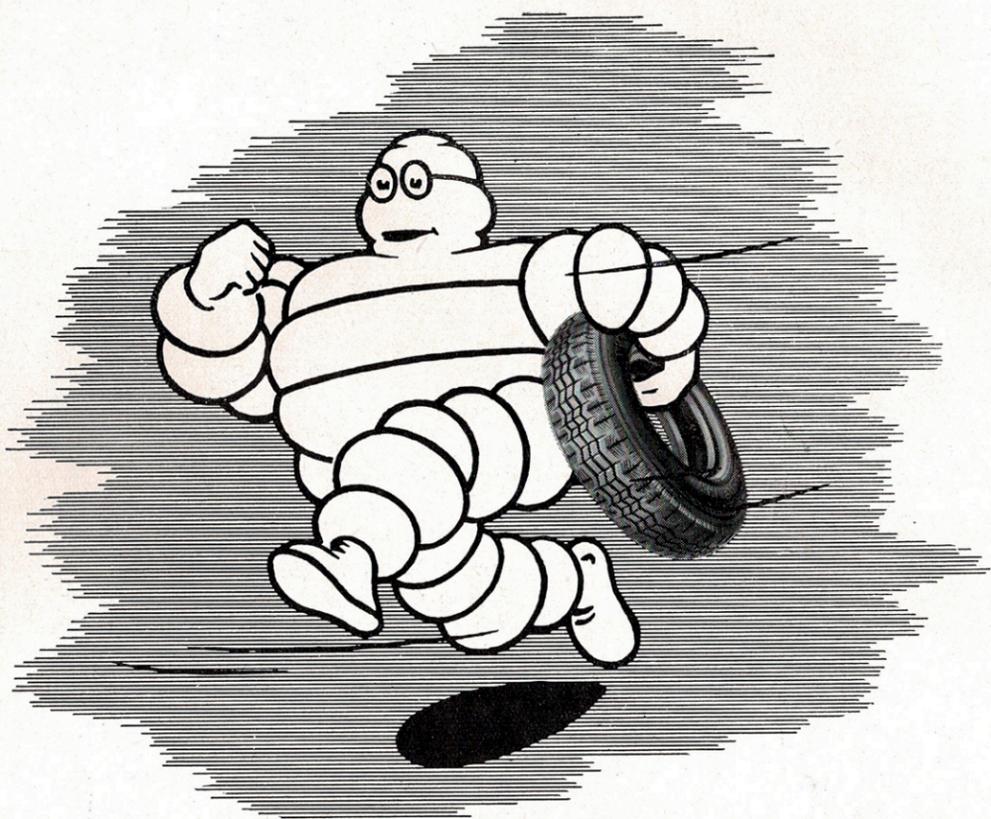
Dalla Coppa della Perugina al Giro dell'Umbria

di GIOVANNI CANESTRINI

Le basi di questo Giro dell'Umbria sono state gettate 25 anni fa da quella Coppa della Perugina che gli anziani non hanno dimenticato e di cui i giovani sentono spesso parlare. A questa manifestazione, che fino dal suo esordio poté vantare affluenze di pubblico ed entusiasmi paragonabili a quelli spettacolosi dell'autodromo di Monza e del G. P. d'Italia, si può fare risalire l'inizio di quell'opera di propaganda e di potenziamento dell'automobile nel centro della penisola, della quale ora si manifestano i risultati tangibili.

Buitoni e Gallenga, i due animatori della Coppa della Perugina, sono stati praticamente i precursori di questo Giro dell'Umbria, che si può considerare il naturale ampliamento di quella manifestazione soprattutto destinata a richiamare l'attenzione degli sportivi e dei turisti su una delle più belle, e più storicamente ed artisticamente interessanti regioni del nostro paese e quella degli organi responsabili sui molti problemi del traffico dell'Italia centrale, a cominciare da quello delle strade.

Chi, come noi, ha assistito alla disputa della Coppa della Perugina, può valutare quanto cammino si sia fatto da allora ad oggi, solamente ricordando su quali strade quella gara si è disputata. E può comprendere come e perché, dai limiti ristretti di quel primo circuito, si sia oggi passati a questo itinerario regionale, che tanta attrazione ha esercitato sui nostri appassionati della guida, fino dalla prima disputa del Giro dell'Umbria. Penso che l'Automobile Club di Perugia ed il suo attivo e tenace presidente, l'amico Andreani, abbiano dato e diano un esempio di razionale evoluzione della attività sportiva con questa loro manifestazione trasferita dalla limitata cerchia di un circuito alla rete intera della loro regione; dalle vetture della categoria corsa, alle vetture sport. Questo trapasso dovrebbe in fondo costituire il punto di arrivo di tutte le nostre manifestazioni di velocità su circuito, che alla fine questa è una delle funzioni principali del nostro sport. Ampliare la zona di propaganda, conquistare nuove e migliori strade, educare i guidatori alla strada.



MICHELIN "X"

è un pneumatico

COMPLETAMENTE NUOVO

la carcassa comprende simultaneamente fili metallici e fili tessili: concezione interamente nuova che conferisce al pneumatico qualità sconosciute sino ad oggi.

DOPPIO CHILOMETRAGGIO!

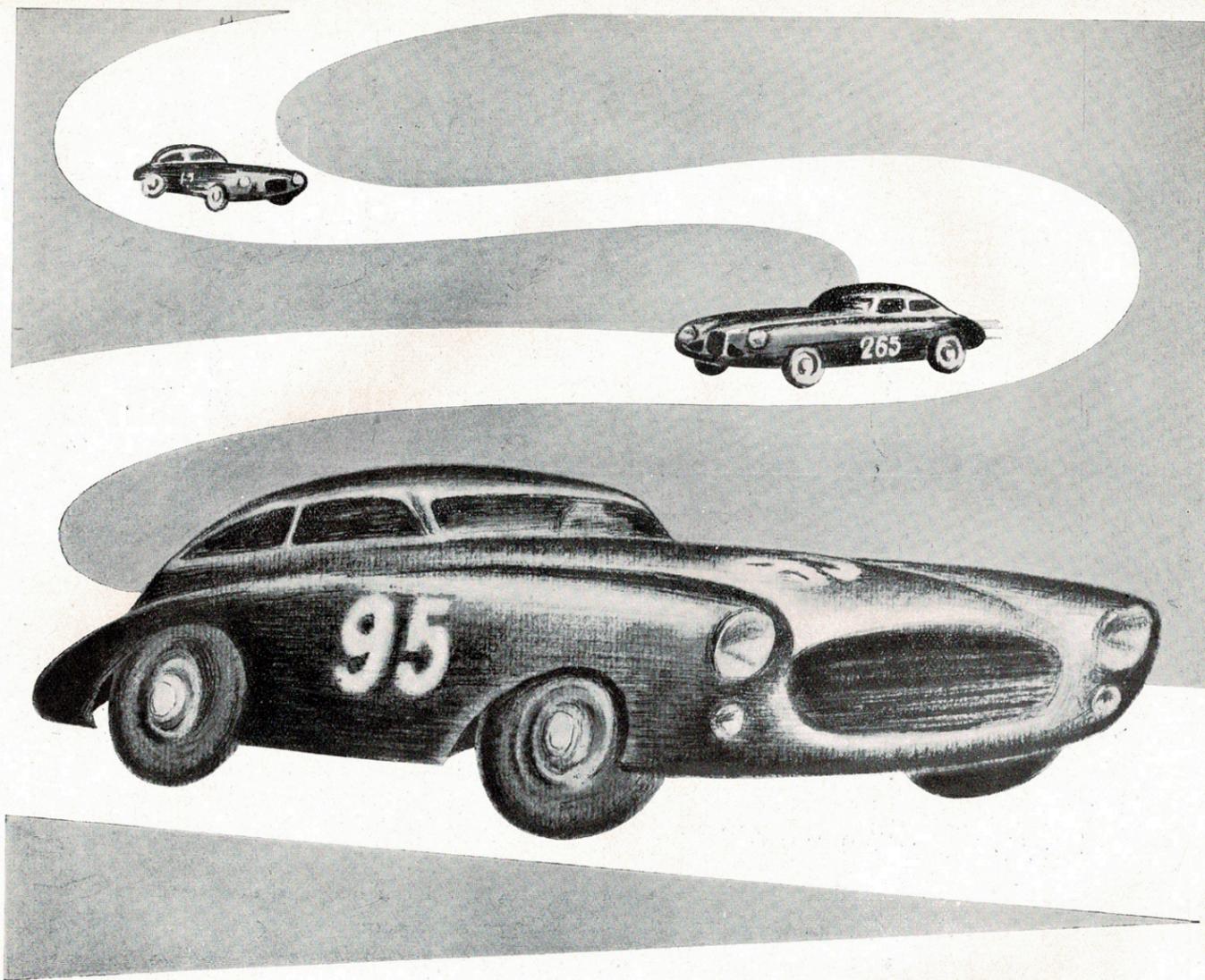
Dalla Coppa della Perugina al Giro dell'Umbria

di GIOVANNI CANESTRINI

Le basi di questo Giro dell'Umbria sono state gettate 25 anni fa da quella Coppa della Perugina che gli anziani non hanno dimenticato e di cui i giovani sentono spesso parlare. A questa manifestazione, che fino dal suo esordio poté vantare affluenze di pubblico ed entusiasmi paragonabili a quelli spettacolosi dell'autodromo di Monza e del G. P. d'Italia, si può fare risalire l'inizio di quell'opera di propaganda e di potenziamento dell'automobile nel centro della penisola, della quale ora si manifestano i risultati tangibili.

Buitoni e Gallenga, i due animatori della Coppa della Perugina, sono stati praticamente i precursori di questo Giro dell'Umbria, che si può considerare il naturale ampliamento di quella manifestazione soprattutto destinata a richiamare l'attenzione degli sportivi e dei turisti su una delle più belle, e più storicamente ed artisticamente interessanti regioni del nostro paese e quella degli organi responsabili sui molti problemi del traffico dell'Italia centrale, a cominciare da quello delle strade.

Chi, come noi, ha assistito alla disputa della Coppa della Perugina, può valutare quanto cammino si sia fatto da allora ad oggi, solamente ricordando su quali strade quella gara si è disputata. E può comprendere come e perché, dai limiti ristretti di quel primo circuito, si sia oggi passati a questo itinerario regionale, che tanta attrazione ha esercitato sui nostri appassionati della guida, fino dalla prima disputa del Giro dell'Umbria. Penso che l'Automobile Club di Perugia ed il suo attivo e tenace presidente, l'amico Andreani, abbiano dato e diano un esempio di razionale evoluzione della attività sportiva con questa loro manifestazione trasferita dalla limitata cerchia di un circuito alla rete intera della loro regione; dalle vetture della categoria corsa, alle vetture sport. Questo trapasso dovrebbe in fondo costituire il punto di arrivo di tutte le nostre manifestazioni di velocità su circuito, che alla fine questa è una delle funzioni principali del nostro sport. Ampliare la zona di propaganda, conquistare nuove e migliori strade, educare i guidatori alla strada.



SUPERSHELL



Prodotti d'avanguardia...

... prestazioni da primato. Nel severissimo collaudo che le corse su strada impongono ai motori, i carburanti e i lubrificanti Shell sono fattori decisivi di successo. Supershell e Shell X-100 Motor Oil garantiscono prestazioni ottime e costanti. Adottateli: ne sarete definitivamente soddisfatti!

Un ciclo evolutivo

MARIO CIRIACHI

Anche nell'automobilismo sportivo abbiamo assistito, in questi ultimi anni, all'evoluzione di un ciclo. Mentre nell'anteguerra erano i circuiti ad avere il predominio ed a richiamare la maggiore attenzione del pubblico e soprattutto dei tecnici, in questi anni più recenti si è verificata una profonda variazione di mentalità generale.

Le grandi industrie hanno finito pian piano per disinteressarsi della attività sportiva. Prima impegnate nella produzione bellica, quindi per rimettere in sesto i propri macchinari e per ammodernarli, poi infine per far fronte all'enorme richiesta del mercato. D'altro canto il perfezionamento dei mezzi meccanici ha rivoluzionato la tecnica costruttiva; laddove non vi è stato il genio costruttivo non sono state sufficienti centinaia di milioni di lire per creare un bolide da corsa: ne sono esempio il fallimento della C.T.A. Arsenal francese e la faticosa messa a punto della B.R.M. inglese.

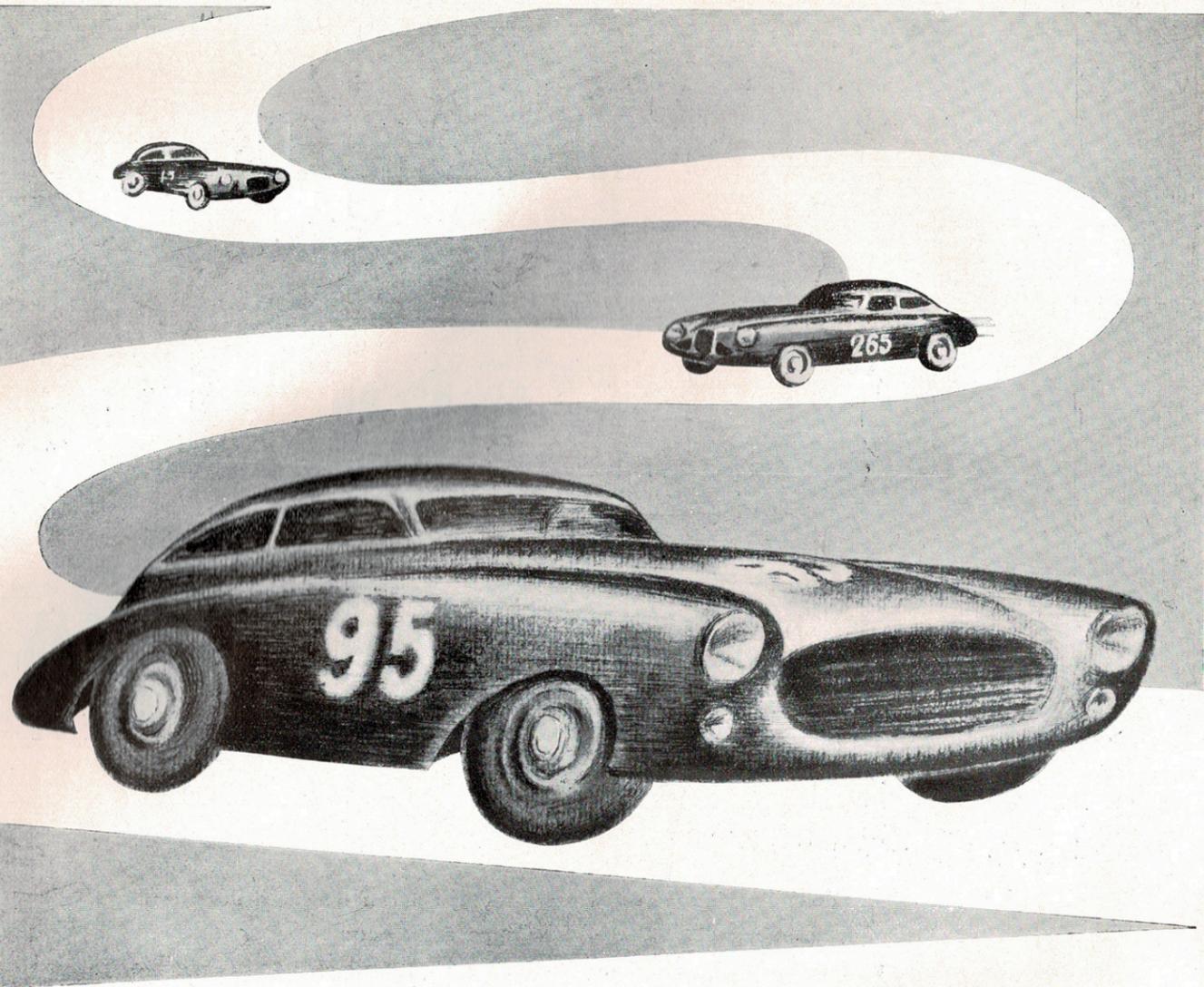
C'è di più: l'enorme costo di una vettura da competizione, la naturale gelosia dei costruttori (fatta eccezione di Ferrari) di mettere a disposizione dei privati mezzi meccanici, frutto di lunghi studi ed esperienze, ha sempre più ristretto il campo agonistico dei concorrenti. A tutto questo si aggiunga l'altra evoluzione ingenerata in tutto il settore sportivo che ha portato ad appassionare vivamente un numero elevatissimo di persone, tanto da indurle a scendere in campo agonistico. Ecco il successo delle competizioni su strada come il Giro dell'Umbria.

Macchine di tanti tipi, motori di tutta una gamma di cilindrato, dal piccolo "topolino" di poco più di 500 cmc. alle grosse Ferrari, sono impegnate in queste competizioni che vedono tante classifiche e tanti vincitori, anche se il trionfatore finisce per essere il pilota che impegna il minore tempo a compiere l'intero percorso. C'è gloria per tutti in questo genere di corse, c'è per tutti la possibilità di esaminare il proprio valore sportivo fra cento e cento gareggianti.

Il Giro dell'Umbria, fra le tante corse nazionali su strada, ha una fisionomia tutta particolare, oltre che per il tracciato di gara anche per la distanza che pure essendo non eccessivamente lunga impegna a fondo i concorrenti costretti a dare il massimo sforzo nel termine ristretto dei circa 400 Km.

Quando lo scorso anno un complesso di fatti portò alla soppressione del Giro dell'Umbria un coro di proteste si levò dagli sportivi della regione meravigliati e delusi. Se fosse necessario avere un riconoscimento per il valore e l'importanza di questa competizione dell'A.C. Perugia, basterebbe richiamarsi alla polemica dell'anno passato.

Il Giro dell'Umbria ha ormai una sua tradizione ed adempie ad una sua importante funzione; non sono solo gli automobilisti a dirlo, ma lo affermano tutti gli sportivi. Si tratta ormai di una gara classica.



SUPERSHELL



Prodotti d'avanguardia...

... prestazioni da primato. Nel severissimo collaudo che le corse su strada impongono ai motori, i carburanti e i lubrificanti Shell sono fattori decisivi di successo. Supershell e Shell X-100 Motor Oil garantiscono prestazioni ottime e costanti. Adottateli: ne sarete definitivamente soddisfatti!

Un ciclo evolutivo

MARIO CIRIACHI

Anche nell'automobilismo sportivo abbiamo assistito, in questi ultimi anni, all'evoluzione di un ciclo. Mentre nell'anteguerra erano i circuiti ad avere il predominio ed a richiamare la maggiore attenzione del pubblico e soprattutto dei tecnici, in questi anni più recenti si è verificata una profonda variazione di mentalità generale.

Le grandi industrie hanno finito pian piano per disinteressarsi della attività sportiva. Prima impegnate nella produzione bellica, quindi per rimettere in sesto i propri macchinari e per ammodernarli, poi infine per far fronte all'enorme richiesta del mercato. D'altro canto il perfezionamento dei mezzi meccanici ha rivoluzionato la tecnica costruttiva; laddove non vi è stato il genio costruttivo non sono state sufficienti centinaia di milioni di lire per creare un bolide da corsa: ne sono esempio il fallimento della C.T.A. Arsenal francese e la faticosa messa a punto della B.R.M. inglese.

C'è di più: l'enorme costo di una vettura da competizione, la naturale gelosia dei costruttori (fatta eccezione di Ferrari) di mettere a disposizione dei privati mezzi meccanici, frutto di lunghi studi ed esperienze, ha sempre più ristretto il campo agonistico dei concorrenti. A tutto questo si aggiunga l'altra evoluzione ingeneratasi in tutto il settore sportivo che ha portato ad appassionare vivamente un numero elevatissimo di persone, tanto da indurle a scendere in campo agonistico. Ecco il successo delle competizioni su strada come il Giro dell'Umbria.

Macchine di tanti tipi, motori di tutta una gamma di cilindrata, dal piccolo "topolino" di poco più di 500 cmc. alle grosse Ferrari, sono impegnate in queste competizioni che vedono tante classi e tanti vincitori, anche se il trionfatore finisce per essere il pilota che impegna il minore tempo a compiere l'intero percorso. C'è gloria per tutti in questo genere di corse, c'è per tutti la possibilità di esaminare il proprio valore sportivo fra cento e cento gareggianti.

Il Giro dell'Umbria, fra le tante corse nazionali su strada, ha una fisionomia tutta particolare, oltre che per il tracciato di gara anche per la distanza che pure essendo non eccessivamente lunga impegna a fondo i concorrenti costretti a dare il massimo sforzo nel termine ristretto dei circa 400 Km.

Quando lo scorso anno un complesso di fatti portò alla soppressione del Giro dell'Umbria un coro di proteste si levò dagli sportivi della regione meravigliati e delusi. Se fosse necessario avere un riconoscimento per il valore e l'importanza di questa competizione dell'A.C. Perugia, basterebbe richiamarsi alla polemica dell'anno passato.

Il Giro dell'Umbria ha ormai una sua tradizione ed adempie ad una sua importante funzione; non sono solo gli automobilisti a dirlo, ma lo affermano tutti gli sportivi. Si tratta ormai di una gara classica.

ricordi di una grande corsa

di V. COLETTI

I tempi della Coppa della Perugina, i tempi delle gare motoristiche di Perugia al Pian di Masiano. Non diremo: quelli erano tempi! Se pure nei meno giovani — espressione pudica per non definirci anziani — rimanga viva una somma di ricordi e, prima ancora, di impressioni, elettrizzanti tuttavia malgrado il passare degli anni, lungo passare eppure brevissimo quando si scuota discretamente la lieve polvere che sembra coprire impressioni e ricordi.

Era un mondo diverso: un mondo di gente in berretto e calzettoni, di soldati in assetto di combattimento — elmetto, fucilone 91, tascapane, giberne e telo arrotolato — a far di guardia alla gente che non invadesse le strade ove saettavano le macchine, un mondo che sembrava imporre al questore, malgrado il caldo di fine maggio, a presentarsi in tutto nero, bombetta e solino inamidato, un mondo di signore con cappelli a pignatino calcato sugli occhi severamente bistrati e sulla nuca lisciata a rasoio quasi a nascondere l'ardito taglio alla maschietta, un mondo di legno dalle tribune alle staccionate, alla torretta dei cronometristi e della stampa, un mondo in cui quasi nuove risuonavano le voci degli altoparlanti elettrici: Brilli-Peri passa primo a Strozacapponi — Antonelli su Bugatti si è ritirato — l'americano Lindberg è arrivato a Parigi sorvolando in volo l'oceano.

Un mondo, tra il 24 ed il 27, fatto di grandi ardimenti, di affascinanti competizioni, delle quali oggi, mutati i tempi con le esigenze sportive e molte altre cose pure, si è perduta consuetudine. Le corse di velocità pura erano non solo meno rare, ma adunavano cospicue aliquote di concorrenti in una lotta generosa di supremazia dell'uomo più che della macchina. Le «scuderie» esistevano e no, le Case scendevano raramente in gara ufficialmente, Nuvolari tentava l'avventura automobilistica e correva a Perugia su Bugatti spe-

rando di rivendere la macchina, i professionisti delle corse si arrangiavano con i premi, con la pubblicità della marca, delle candele, delle gomme, della benzina, con la gestione di un'autorimessa e, forse, con qualche foglio da cento per l'ingaggio alla gara. Florido il campo dei dilettanti: Bonmartini, Antonelli, la baronessa D'Avanzo, mentre il povero Brilli-Peri, pur conte, faceva il mestiere che gli aveva devastato il volto e che doveva poi rapirlo alla vita.

Tempi diversi. Tempi delle strabilianti vetturette da 1100 dal ronzio di bugno d'api, delle Salmson con una specie di croce di Sant'Andrea sul radiatore, delle Amilcar, tempi delle dominatrici Bugatti dal tipico curvatissimo cofano a bottecella e dal rombo metallico e — chi le ricorda? — delle Chiribiri, delle Diatto, delle Vanderrer, nonché dell'azzardata iniziativa del corridore Alfieri Maserati che s'era messo, adesso, a costruire macchine ed a far correre gli altri.

Perugia non aveva una gran tradizione motoristica: dal 1922 veniva disputato il Giro motociclistico con la mischia aperta tra Indian ed Harley nella categoria 1000. Epoca di Garelli, di Triumph, di Borgo, di A.I.S..., momento dei Ruggeri, dei Faraglia, dei Varzi, dei Nuvolari.

Ma nel 1924, per l'iniziativa geniale della maggiore industria cittadina, che già raccoglieva brillantissime affermazioni nel campo dolciario italiano ed internazionale, la «Perugina», e del suo consigliere Delegato Giovanni Buitoni, la città fu dotata di una gara automobilistica di velocità con tale prestigio di premi e tale lancio pubblicitario e di stampa da divenire tra le maggiori e le più seguite d'Italia. Magnifico il percorso con due lunghi rettili, con una serie di curve — famosa quella di Ferro di Cavallo — che venivano le più difficili opportunamente sopraelevate, con tratti in salita, un tracciato vario, degno di essere definito il circuito misto più veloce d'Italia.

I protagonisti della "Coppa Perugina"

1. - EMILIO MATERASSI
2. - GASTONE BRILLI PERI
3. - La folla

