

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 definirli 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 Strozaccapponi — 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.

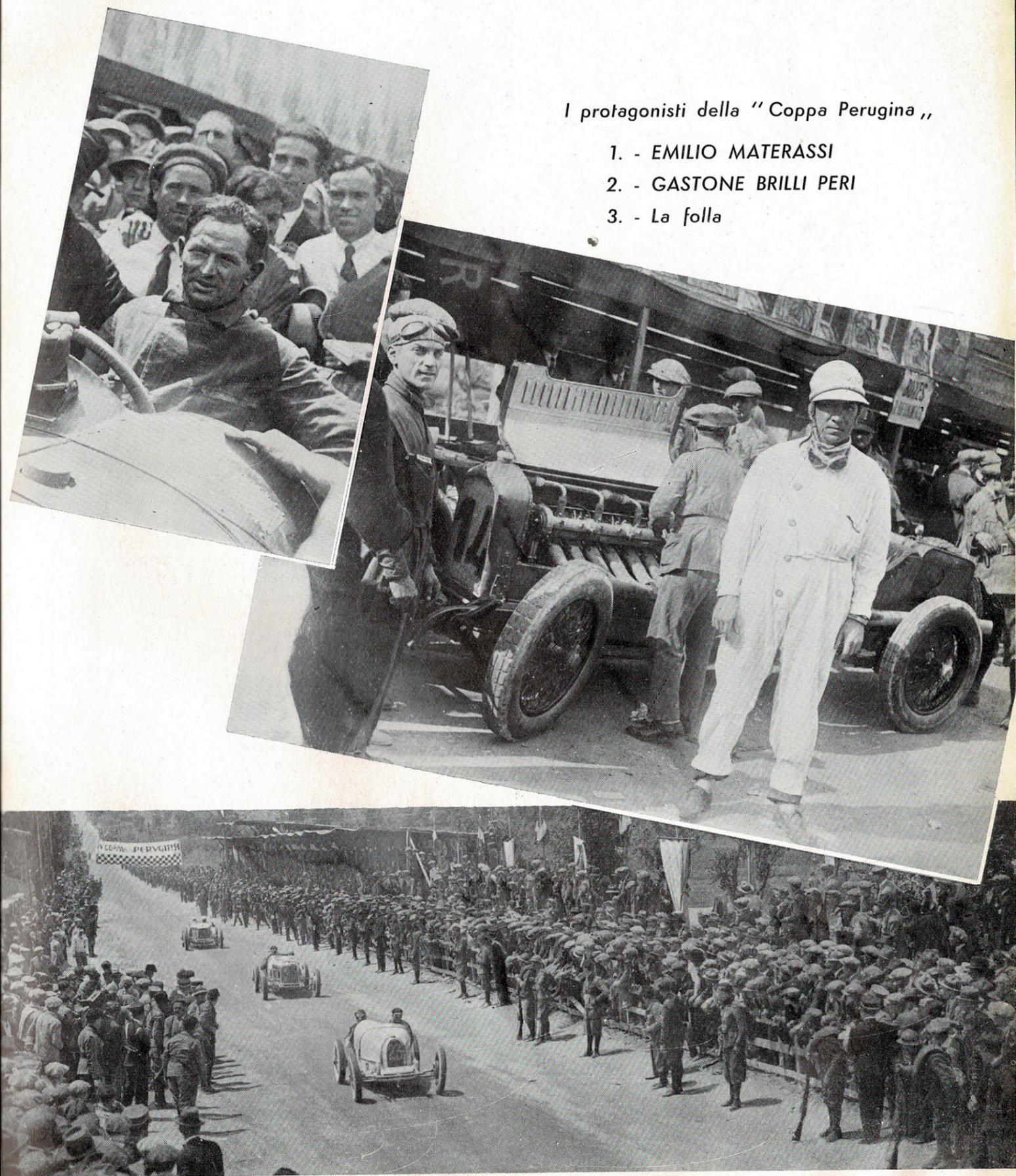
Tempi diversi. Tempi delle strabilianti vetturette da 1100 dal ronzio di bugno d'api, delle Salmson con una specie di croce di Sant'Andrea sul radiatore, delle Amilcar, tempi delle dominatrici Bugatti dal tipico curvatissimo cofano a botticella e dal rombo metallico e — chi le ricorda? — delle Chiribiri, delle Diatto, delle Vandere, 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 rettilinei, 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





*Il Dott. G. Buitoni
tra la Baronessa
D'Avanzo ed il
C.te Gallenga Stuart*

Avvenimento d'interesse nazionale, ebbe vita per la volontà di una dinamica organizzazione industriale che volle profondervi mezzi ed attività per ben quattro edizioni che furono seguite dalle cronache sportive del Paese, specie per il duello tra i due maggiori piloti toscani, il Brilli-Peri ed il Materassi. L'uno guidava un macchinone Ballot che sembrava reggere la strada per un vero e ripetuto miracolo e per l'eccezionale, spericolata abilità del pilota, l'altro un ibrido di auto, battezzato Itala, con motore Hispano-Suiza d'aviazione, residuo di guerra. E con questi mezzi si andava per le strade dell'Umbria ad oltre cento all'ora!

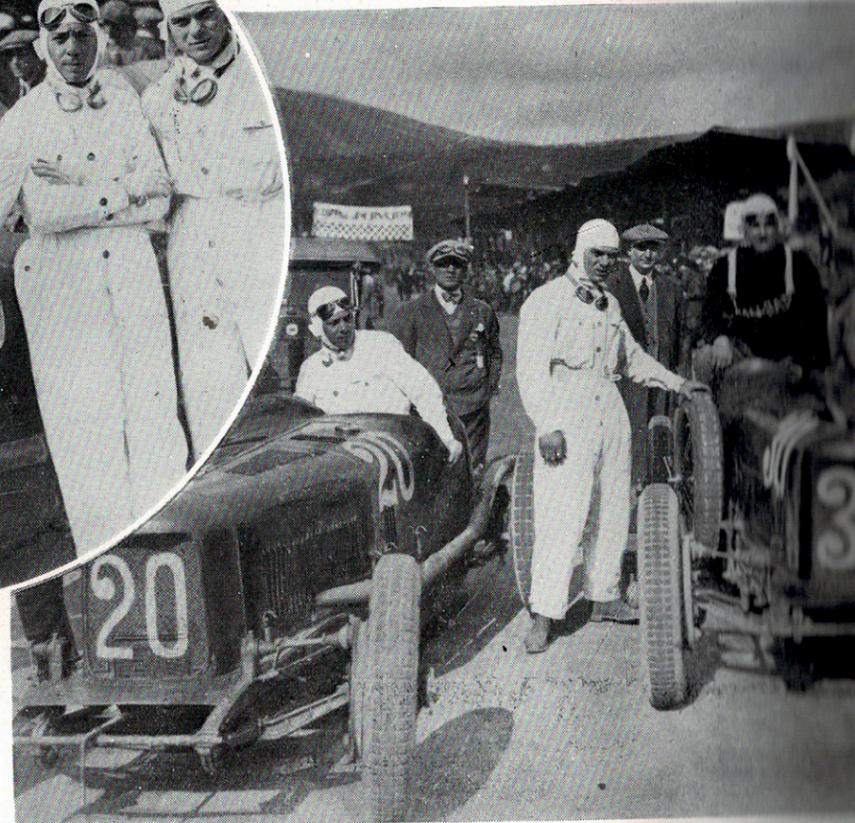
La prima edizione del 1924, chiuso il campo dei partenti, vide per protagonista inatteso ed ignoto un bolide rosso, distinto dal n. 0, tallonato energicamente ma inutilmente dalla Steyr da turismo condotta dal perugino Cesaroni. Il n. 0 trionfò alla media di km. 88,624; fu il primo successo di Emilio Materassi. Nell'anno di poi, in una giornata grigia di pioggia, scende in gara Gastone Brilli-Peri con la bruna Ballot. Materassi è ancora al volante della rossa Itala-Hispano, Cesaroni vuol fare la gran corsa e presenta una Mercedes, pur essa arrubinata, ma che gli organizzatori obbligano a riverniciare di bianco per rispetto dei colori assegnati ad ogni nazione con il risultato che la pioggia cancella il bianco ed il rosso, sporco e stinto, ritorna fuori. Nulla da fare con un Brilli-Peri in magnifica forma e con un berrettaccio militare saldato al capo dal regolamentare sottogola: vince alla media di km. 106,540, Materassi giunge dopo 13' e 20", Cesaroni è a ben 25' 31".

1926: ancora Materassi e Brilli-Peri, ma la Ballot non regge all'andatura, troppo vecchia e forse usata senza risparmio. Corsa quasi senza storia, a parte la presenza della Baronessa D'Avanzo su Mercedes che, ad ogni passaggio davanti alle tribune, raccoglie cavallereschi ed ammirati applausi. Vince Materassi, sempre Itala e sempre Hispano, alla media di 112,316 — primato assoluto della Coppa —, a 13' 32" è Presenti su Alfa e quasi a tre quarti d'ora la D'Avanzo. Sempre Materassi nel 1927 alla media di 111,108, tallonato da Balestrero su Bugatti a 4' e 7" e da Pugno ancora su Bugatti. Presenti, il secondo della precedente edizione, deve contentarsi del quarto posto a quasi 14 minuti dal fiorentino, che per ben tre volte aveva iscritto il suo nome nella classica corsa della Perugina. Anche lui, più tardi, doveva chiudere una magnifica e cavalleresca carriera di sportivo in un'atroce sciagura sul circuito di Monza.

Non inutile apparirebbe l'elencazione dei ricordi per le altre categorie. Ma dedicheremo un breve spazio alla minore, a quella delle 1100 che vide pre i primi tre anni l'affermarsi delle Salmson (1924: Bonmartini; 1925 e 1926: Clerici) e nel quarto dell'Amilcar di Zampieri. Memoria particolare per la presenza degli assi umbri: il compianto Borzacchini — anch'egli vittima dello sport — e dell'eugubino Luigi Fagioli. A Perugia Borzacchini e Fagioli fecero con le minori cilindrate le ossa per le prove più impegnative e per le vittorie che proprio qui, nella loro terra, mancarono sempre: difatti Borzacchini fu secondo e Fagioli terzo nel 1925, ancora secondo il ternano l'anno dopo e Fagioli ugualmente secondo nel 1927.



1927: corrono le prime "Maserati"



Una "Bugatti", alla curva di Ferro di Cavallo



Per completare l'albo d'oro della Coppa ricordiamo infine i vincitori delle altre categorie

CATEGORIA 1500

1924: I Caruso su Chiribiri, II Croce su Bugatti
1925: I Croce su Bugatti, II Spinozzi su Bugatti
1926: I Croce su Bugatti, II Serboli su Chiribiri
1927: I Tonini su Maserati, II De Sterlich su Maserati (Nuvolari su Bugatti fu terzo).

CATEGORIA 2000

1924: I Antonelli su Bugatti, II Lotti su Ansaldo
1926: I Rosti su Bugatti, II Zaniratti su Bugatti

Furono questi, ripetiamo, gli anni migliori per gli sport motoristici per l'Umbria. Poi la lunga parentesi di silenzio, fino alla storia più recente e brillante del Giro dell'Umbria, di cui vi detto in altra parte del fascicolo e fino alla presa della destinazione di una Coppa della Perugina all'imminente IV Giro.

I tempi sono altri anche per l'automobilismo: pochi, selezionatissimi piloti, pochissime e preziose vetture per la velocità pura. Il Giro dell'Umbria, cui la Perugina ha inteso offrire il suo poggio e la sua collaborazione, resta destinato alla gran massa degli appassionati del volante e alla conquista del campionato italiano, per questa massa da cui dovranno balzar fuori i più sicuri degni delle antiche glorie. Ma solo una frase, minuscolo gruppo di parole è stato sufficiente a dare l'apertura ad un'ondata di immagini, di figure, di medie strabilianti, di folle entusiaste.



*Il Dott. G. Buitoni
tra la Baronessa
D'Avanzo ed il
C.te Gallenga Stuart*

Avvenimento d'interesse nazionale, ebbe vita per la volontà di una dinamica organizzazione industriale che volle profondervi mezzi ed attività per ben quattro edizioni che furono seguite dalle cronache sportive del Paese, specie per il duello tra i due maggiori piloti toscani, il Brilli-Peri ed il Materassi. L'uno guidava un macchi. one Ballot che sembrava reggere la strada per un vero e ripetuto miracolo e per l'eccezionale, spericolata abilità del pilota, l'altro un ibrido di auto, battezzato Itala, con motore Hispano-Suiza d'aviazione, residuo di guerra. E con questi mezzi si andava per le strade dell'Umbria ad oltre cento all'ora!

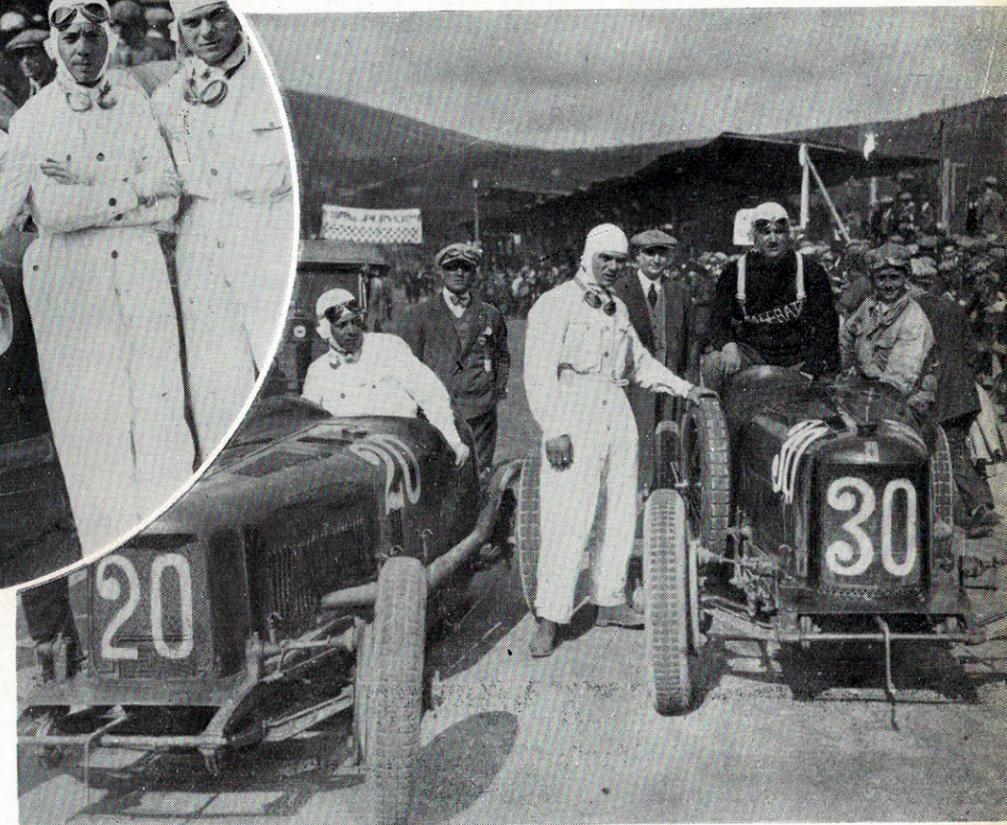
La prima edizione del 1924, chiuso il campo dei partenti, vide per protagonista inatteso ed ignoto un bolide rosso, distinto dal n. 0, tallonato energicamente ma inutilmente dalla Steyr da turismo condotta dal perugino Cesaroni. Il n. 0 trionfò alla media di km. 88,624; fu il primo successo di Emilio Materassi. Nell'anno di poi, in una giornata grigia di pioggia, scende in gara Gastone Brilli-Peri con la bruna Ballot. Materassi è ancora al volante della rossa Itala-Hispano, Cesaroni vuol fare la gran corsa e presenta una Mercedes, pur essa arrubinata, ma che gli organizzatori obbligano a riverniciare di bianco per rispetto dei colori assegnati ad ogni nazione con il risultato che la pioggia cancella il bianco ed il rosso, sporco e stinto, ritorna fuori. Nulla da fare con un Brilli-Peri in magnifica forma e con un berrettaccio militare saldato al capo dal regolamentare sottogola: vince alla media di km. 106,540, Materassi giunge dopo 13' e 20'', Cesaroni è a ben 25' 31''.

1926: ancora Materassi e Brilli-Peri, ma la Ballot non regge all'andatura, troppo vecchia e forse usata senza risparmio. Corsa quasi senza storia, a parte la presenza della Baronessa D'Avanzo su Mercedes che, ad ogni passaggio davanti alle tribune, raccoglie cavallereschi ed ammirati applausi. Vince Materassi, sempre Itala e sempre Hispano, alla media di 112,316 — primato assoluto della Coppa —, a 13' 32'' è Presenti su Alfa e quasi a tre quarti d'ora la D'Avanzo. Sempre Materassi nel 1927 alla media di 111,108, tallonato da Balestrero su Bugatti a 4' e 7'' e da Pugno ancora su Bugatti. Presenti, il secondo della precedente edizione, deve contentarsi del quarto posto a quasi 14 minuti dal fiorentino, che per ben tre volte aveva iscritto il suo nome nella classica corsa della Perugina. Anche lui, più tardi, doveva chiudere una magnifica e cavalleresca carriera di sportivo in un'atroce sciagura sul circuito di Monza.

Non inutile apparirebbe l'elencazione dei ricordi per le altre categorie. Ma dedicheremo un breve spazio alla minore, a quella delle 1100 che vide pre i primi tre anni l'affermarsi delle Salmon (1924: Bonmartini; 1925 e 1926: Clerici) e nel quarto dell'Amilcar di Zampieri. Memoria particolare per la presenza degli assi umbri: il compianto Borzacchini — anch'egli vittima dello sport — e dell'eugubino Luigi Fagioli. A Perugia Borzacchini e Fagioli fecero con le minori cilindrate le ossa per le prove più impegnative e per le vittorie che proprio qui, nella loro terra, mancarono sempre: difatti Borzacchini fu secondo e Fagioli terzo nel 1925, ancora secondo il ternano l'anno dopo e Fagioli ugualmente secondo nel 1927.



1927: corrono le prime "Maserati",



Una "Bugatti", alla curva di Ferro di Cavallo



Per completare l'albo d'oro della Coppa ricordiamo infine i vincitori delle altre categorie: CATEGORIA 1500

1924: I Caruso su Chiribiri, II Croce su Bugatti.
1925: I Croce su Bugatti, II Spinuzzi su Bugatti.
1926: I Croce su Bugatti, II Serboli su Chiribiri.
1927: I Tonini su Maserati, II De Sterlich su Maserati (Nuvolari su Bugatti fu terzo).

CATEGORIA 2000

1924: I Antonelli su Bugatti, II Lotti su Ansaldo.
1926: I Rosti su Bugatti, II Zaniratti su Bugatti.

Furono questi, ripetiamo, gli anni migliori per gli sport motoristici per l'Umbria. Poi la lunga parentesi di silenzio, fino alla storia più recente e brillante del Giro dell'Umbria, di cui vien detto in altra parte del fascicolo e fino alla ripresa della destinazione di una Coppa della Perugina all'imminente IV Giro.

I tempi sono altri anche per l'automobilismo: pochi, selezionatissimi piloti, pochissime e preziose vetture per la velocità pura. Il Giro dell'Umbria, cui la Perugina ha inteso offrire il suo appoggio e la sua collaborazione, resta destinato alla gran massa degli appassionati del volante per la conquista del campionato italiano, per quella massa da cui dovranno balzar fuori i persecutori degni delle antiche glorie. Ma solo una frase, un minuscolo gruppo di parole è stato sufficiente a dare l'apertura ad un'orda di immagini, di figure, di medie strabilianti, di folle entusiaste.



Caramelle
PERUGINA
dissertanti

IV GIRO DELL'UMBRIA

COPPA DELLA PERUGINA

REGOLAMENTO

Denominazione e limiti

ART. 1. - L'Automobile Club di Perugia, con la collaborazione dell'A. C. di Terni e dell'A. C. di Arezzo, indice ed organizza per il giorno 12 Giugno 1952 una manifestazione di velocità, denominata « IV Giro Automobilistico dell'Umbria - Coppa della Perugina ».

La prova è valevole per la classifica del Campionato italiano conduttori categoria sport, gruppo gran turismo internazionale e categoria turismo nazionale di serie per le seguenti classi:

Categoria Sport:

- Classe 750 cmc.
- Classe 1100 cmc.
- Classe oltre 2000 cmc.

Gran Turismo Internazionale:

- Classe fino a 750 cmc.
- Classe da oltre 1500 cmc. fino a 2000

Turismo di Serie:

- Classe 750 cmc.
- Classe 1100 cmc.
- Classe 1500 cmc.
- Classe oltre 1500 cmc.

ART. 2. - Il presente Regolamento è redatto e la corsa organizzata in conformità al Codice Sportivo Internazionale della F.I.A. ed al Regolamento Nazionale Sportivo della C.S.A.I. secondo il quale devono essere regolate le disposizioni non specificate negli articoli seguenti:

Percorso

ART. 3. - La corsa sarà disputata sul seguente percorso libero al traffico: PERUGIA - PASSIGNANO SUL TRASIMENO - AREZZO - SANSEPOLCRO - CITTA' DI CASTELLO - PONTE S. GIOVANNI - FOLIGNO - SPOLETO - TERNI - NARNI (bivio Flaminia) - TODI (bivio) - PERUGIA. - Km. 390 circa.

L'Automobile Club di Perugia si riserva di apportare al presente percorso tutte quelle modifiche che saranno ritenute necessarie per il re-

golare andamento della corsa, modifiche che saranno dettate da misure di sicurezza o da forza maggiore.

Vetture ammesse

ART. 4. - Alla manifestazione saranno ammesse le autovetture della categoria sport senza compressore, le autovetture del gruppo gran turismo internazionale e della categoria nazionale di turismo di serie, secondo le seguenti classi:

Vetture della formula internazionale categ. sport

- 1°) Classe fino a 750 cmc.
- 2°) Classe fino a 1100 cmc.
- 3°) Classe oltre 1100 cmc.

Vetture del gruppo gran turismo internazionale

- 1°) Classe fino a 750 cmc.
- 2°) Classe fino a 2000 cmc.

Vetture della categ. nazionale di turismo di serie

- 1°) Classe fino a 750 cmc.
- 2°) Classe fino a 1100 cmc.
- 3°) Classe fino a 1500 cmc.
- 4°) Classe oltre 1500 cmc.

ART. 5. - Alla corsa potranno partecipare, in qualità di concorrente e di conduttore, tutti coloro che sono muniti delle rispettive licenze internazionali rilasciate dalla C.S.A.I. per l'anno 1952. Il concorrente che sia anche conduttore dovrà essere in possesso di entrambe le licenze internazionali.

ART. 6. - Il concorrente ha diritto di designare due conduttori per ciascuna vettura iscritta. Su ogni vettura dovranno prendere posto due persone che saranno considerate alla stessa stregua in qualità di conduttori. Essi non potranno essere sostituiti durante la corsa. Il ritiro lungo il percorso provocherà l'esclusione dalla classifica. In caso di indisponibilità di un conduttore per il giorno della corsa un nuovo conduttore potrà essere ammesso a condizione che egli sia proposto dal concorrente almeno due ore prima della partenza e sia in possesso delle relative licenze internazionali.



Caramelle
PERUGINA
dissertanti

IV GIRO DELL'UMBRIA

COPPA DELLA PERUGINA

REGOLAMENTO

Denominazione e limiti

ART. 1. - L'Automobile Club di Perugia, con la collaborazione dell'A. C. di Terni e dell'A. C. di Arezzo, indice ed organizza per il giorno 12 Giugno 1952 una manifestazione di velocità, denominata « IV Giro Automobilistico dell'Umbria - Coppa della Perugina ».

La prova è valevole per la classifica del Campionato italiano conduttori categoria sport, gruppo gran turismo internazionale e categoria turismo nazionale di serie per le seguenti classi:

Categoria Sport:

- Classe 750 cmc.
- Classe 1100 cmc.
- Classe oltre 2000 cmc.

Gran Turismo Internazionale :

- Classe fino a 750 cmc.
- Classe da oltre 1500 cmc. fino a 2000

Turismo di Serie :

- Classe 750 cmc.
- Classe 1100 cmc.
- Classe 1500 cmc.
- Classe oltre 1500 cmc.

ART. 2. - Il presente Regolamento è redatto e la corsa organizzata in conformità al Codice Sportivo Internazionale della F.I.A. ed al Regolamento Nazionale Sportivo della C.S.A.I. secondo il quale devono essere regolate le disposizioni non specificate negli articoli seguenti:

Percorso

ART. 3. - La corsa sarà disputata sul seguente percorso libero al traffico: PERUGIA - PASSIGNANO SUL TRASIMENO - AREZZO - SANSEPOLCRO - CITTA' DI CASTELLO - PONTE S. GIOVANNI - FOLIGNO - SPOLETO - TERNI - NARNI (bivio Flaminia) - TODI (bivio) - PERUGIA. - Km. 390 circa.

L'Automobile Club di Perugia si riserva di apportare al presente percorso tutte quelle modifiche che saranno ritenute necessarie per il re-

golare andamento della corsa, modifiche che saranno dettate da misure di sicurezza o da forza maggiore.

Vetture ammesse

ART. 4. - Alla manifestazione saranno ammesse le autovetture della categoria sport senza compressore, le autovetture del gruppo gran turismo internazionale e della categoria nazionale di turismo di serie, secondo le seguenti classi:

Vetture della formula internazionale categ. sport

- 1°) Classe fino a 750 cmc.
- 2°) Classe fino a 1100 cmc.
- 3°) Classe oltre 1100 cmc.

Vetture del gruppo gran turismo internazionale

- 1°) Classe fino a 750 cmc.
- 2°) Classe fino a 2000 cmc.

Vetture della categ. nazionale di turismo di serie

- 1°) Classe fino a 750 cmc.
- 2°) Classe fino a 1100 cmc.
- 3°) Classe fino a 1500 cmc.
- 4°) Classe oltre 1500 cmc.

ART. 5. - Alla corsa potranno partecipare, in qualità di concorrente e di conduttore, tutti coloro che sono muniti delle rispettive licenze internazionali rilasciate dalla C.S.A.I. per l'anno 1952. Il concorrente che sia anche conduttore dovrà essere in possesso di entrambe le licenze internazionali.

ART. 6. - Il concorrente ha diritto di designare due conduttori per ciascuna vettura iscritta. Su ogni vettura dovranno prendere posto due persone che saranno considerate alla stessa stregua in qualità di conduttori. Essi non potranno essere sostituiti durante la corsa. Il ritiro lungo il percorso provocherà l'esclusione dalla classifica. In caso di indisponibilità di un conduttore per il giorno della corsa un nuovo conduttore potrà essere ammesso a condizione che egli sia proposto dal concorrente almeno due ore prima della partenza e sia in possesso delle relative licenze internazionali.

Obblighi dei concorrenti e dei conduttori

ART. 7. - Il conduttore ha l'obbligo di dare strada ogni qualvolta gli venga richiesta dal conduttore che stia per sorpassarlo o che comunque lo abbia raggiunto.

Il conduttore costretto a fermarsi sul percorso deve collocare la vettura sul ciglio della strada a destra, in un punto dal quale sia visibile tempestivamente dai sopraggiungenti.

Nelle curve dovrà collocare la vettura sul margine esterno.

Il conduttore dovrà mantenere durante lo svolgimento della corsa un contegno corretto. Il conduttore non può mettersi sulla traiettoria di un altro concorrente, che egli abbia sorpassato, se prima non abbia raggiunto su di esso un vantaggio di almeno 50 metri.

Ai corridori con vetture aperte è fatto obbligo, durante la corsa, l'uso del casco protettivo.

ART. 8. - Durante la corsa i conduttori dovranno attenersi scrupolosamente alle norme del Codice della strada.

Iscrizioni

ART. 9. - Le domande di iscrizione, firmate dal concorrente, non saranno valide se non inviate per iscritto, accompagnate dalla tassa di L. 15.000 (categoria sport e gran turismo internazionale) e L. 10.000 categoria nazionale da turismo di serie. Esse dovranno essere inviate alla Commissione Sportiva Automobilistica Italiana (Corso Venezia, 43 Milano) non oltre le ore 12 del giorno 3 Giugno 1952. Le iscrizioni a L. 30.000 (sport e gran turismo internazionale) e a L. 20.000 (turismo nazionale di serie) resteranno aperte fino alle ore 12 del giorno 7 Giugno 1952. Tale termine è assolutamente improrogabile.

Non sarà tenuto conto delle iscrizioni che verranno dopo tale data o di quelle non accompagnate dalla tassa prescritta.

L'Automobile Club di Perugia si riserva la facoltà di respingere l'iscrizione di qualsiasi concorrente a suo esclusivo giudizio.

Delle iscrizioni non accettate verrà data immediata comunicazione agli interessati.

Ogni iscrizione dovrà essere redatta su due moduli forniti dall'Automobile Club di Perugia, sui quali dovranno risultare tutti i dati riferentisi alle macchine ed ai conduttori.

E' ammesso però che la designazione dei due conduttori venga fatta in data posteriore purché

non avvenga oltre la data del 9 Giugno 1952 secondo le modalità dell'articolo 5.

I due moduli di iscrizione dovranno essere inviati uno alla C.S.A.I. unitamente alla tassa di iscrizione, l'altro all'Automobile Club di Perugia.

Per nessuna ragione verrà restituito l'importo della tassa di iscrizione ai corridori che non avranno preso la partenza.

Sia il concorrente che il conduttore all'atto della iscrizione dovranno già essere in possesso delle rispettive licenze internazionali per il 1952.

Verifica delle vetture

ART. 10. - Le macchine dovranno essere presentate per la verifica presso la Sede del Comitato Organizzatore, Largo della Libertà, nei giorni di Lunedì 9 Giugno, Martedì 10 Giugno, e Mercoledì 11 Giugno dalle ore 9 alle 12 e dalle 15 alle 19.

La verifica delle macchine, dopo la corsa, è obbligatoria per tutti gli aventi diritto ai premi previsti dal presente regolamento.

Le macchine in attesa della verifica saranno ritirate in locale debitamente sorvegliato ed accessibile ai soli Commissari tecnici e sportivi.

Numeri sulle vetture

ART. 11. - Ogni vettura dovrà portare in modo chiaro e visibile, di grandezza proporzionata alla macchina, il numero assegnato in seguito al sorteggio.

I numeri dovranno essere posti:

- A) - sul cofano da ambo i lati;
- B) - sul radiatore;
- C) - posteriormente.

Partenze - Ordine di partenza - Sorteggio

ART. 12. - Le partenze avranno luogo nell'ordine stabilito dal Direttore di Corsa con distacchi in base alle velocità previste per le macchine della categoria nazionale di serie da turismo, gran turismo internazionale e sport, secondo le varie classi, in modo che l'arrivo a Perugia possa avvenire con distacchi non rilevanti, e precisamente:

- 1°) Categoria nazionale da turismo di serie fino a 750 cmc.
- 2°) Categoria nazionale da turismo di serie fino a 1100 cmc.
- 3°) Categoria nazionale da turismo di serie fino a 1500 cmc.

4°) Categoria nazionale da turismo di serie oltre 1500 cmc.

5°) Gruppo gran turismo internazionale fino a 750 cmc.

6°) Classe 750 sport

7°) Gruppo gran turismo internazionale fino a 2000 cmc.

8°) Classe 1100 sport

9°) Classe oltre 1100 sport.

ART. 13. - Le operazioni di sorteggio avranno luogo il giorno 9 Giugno alle ore 18 presso la Sede dell'Automobile Club di Perugia, Via Marconi n. 2, alla presenza di un Notaio, dei concorrenti interessati e degli Ufficiali della corsa e secondo le disposizioni di partenza stabilite per le varie categorie e classi.

Le partenze avranno presumibilmente inizio alle ore 14 del 12 Giugno 1952 e verranno date con intervalli stabiliti dopo la chiusura delle iscrizioni e fissati secondo il numero delle macchine concorrenti.

Le macchine dovranno essere presentate al posto di partenza con motore spento.

Le partenze saranno date da fermo con motore in moto, ma dovrà farsi uso dell'avviamento automatico.

Tabella di marcia

ART. 14. - Ogni vettura concorrente sarà fornita di una tabella di marcia. Detta tabella dovrà essere esibita ai posti di controllo fissati lungo il percorso. La perdita della tabella di marcia può portare anche alla esclusione della classifica. Nel caso di smarrimento di detta tabella, l'equipaggio dovrà darne immediato avviso al primo controllo e farsi rilasciare un nuovo documento comprovante l'avvenuto passaggio.

ART. 15. - Non essendo previste prove ufficiali i concorrenti sono liberi di provare il percorso. Durante le prove come durante la corsa i concorrenti dovranno attenersi alle norme del Codice della strada.

Pertanto i concorrenti assumono tutte le responsabilità di ogni ordine derivanti dalla loro condotta durante la prova stessa.

Controlli - Rifornimenti - Carburante e Riparazioni

ART. 16. - Lungo il percorso sono fissati i seguenti posti di controllo:

- 1°) Arezzo
- 2°) Ponte S. Giovanni (Perugia)
- 3°) Terni.

A questi controlli il concorrente dovrà:

- a) esibire la tabella di marcia facendovi apporre il timbro dai Commissari incaricati;
- b) permettere la verifica della punzonatura della macchina;
- c) permettere l'eventuale prelievo del carburante.

ART. 17. - I rifornimenti dovranno essere effettuati ai posti di controllo.

ART. 18. - Il carburante verrà fornito a cura del Comitato Organizzatore, secondo il tipo prescritto dalle norme in vigore. Il carburante potrà essere ritirato solo dietro presentazione dei buoni rilasciati a pagamento, dal Comitato Organizzatore prima della partenza.

L'importo dei buoni non consumati verrà rimborsato dopo la corsa.

Classifica - Tempo massimo

ART. 19. - Sono stabilite tre classifiche e precisamente:

- a) per le vetture della categoria sport;
- b) per le vetture del gruppo gran turismo internazionale;
- c) per le vetture della categoria turismo nazionale di serie.

Le tre classifiche sono dotate di premi distinti.

ART. 20. - Il tempo massimo per ogni categoria, gruppo e classe sarà fissato ai soli effetti della classifica, in base alle seguenti medie minime:

Categoria sport internazionale

1° Classe fino a 750 cmc.	Km. 70
2° Classe fino a 1100 cmc.	» 80
3° Classe oltre 1100 cmc.	» 85

Gruppo gran turismo internazionale

1° Classe fino a 750 cmc.	Km. 70
2° Classe fino a 2000 cmc.	Km. 75

Categoria turismo nazionale di serie

1° Classe fino a 750 cmc.	Km. 60
2° Classe fino a 1100 cmc.	» 70
3° Classe fino a 1500 cmc.	» 70
4° Classe oltre 1500 cmc.	» 75

Obblighi dei concorrenti e dei conduttori

ART. 7. - Il conduttore ha l'obbligo di dare strada ogni qualvolta gli venga richiesta dal conduttore che stia per sorpassarlo o che comunque lo abbia raggiunto.

Il conduttore costretto a fermarsi sul percorso deve collocare la vettura sul ciglio della strada a destra, in un punto dal quale sia visibile tempestivamente dai sopraggiungenti.

Nelle curve dovrà collocare la vettura sul margine esterno.

Il conduttore dovrà mantenere durante lo svolgimento della corsa un contegno corretto. Il conduttore non può mettersi sulla traiettoria di un altro concorrente, che egli abbia sorpassato, se prima non abbia raggiunto su di esso un vantaggio di almeno 50 metri.

Ai corridori con vetture aperte è fatto obbligo, durante la corsa, l'uso del casco protettivo.

ART. 8. - Durante la corsa i conduttori dovranno attenersi scrupolosamente alle norme del Codice della strada.

Iscrizioni

ART. 9. - Le domande di iscrizione, firmate dal concorrente, non saranno valide se non inviate per iscritto, accompagnate dalla tassa di L. 15.000 (categoria sport e gran turismo internazionale) e L. 10.000 categoria nazionale da turismo di serie. Esse dovranno essere inviate alla Commissione Sportiva Automobilistica Italiana (Corso Venezia, 43 Milano) non oltre le ore 12 del giorno 3 Giugno 1952. Le iscrizioni a L. 30.000 (sport e gran turismo internazionale) e a L. 20.000 (turismo nazionale di serie) resteranno aperte fino alle ore 12 del giorno 7 Giugno 1952. Tale termine è assolutamente improrogabile.

Non sarà tenuto conto delle iscrizioni che verranno dopo tale data o di quelle non accompagnate dalla tassa prescritta.

L'Automobile Club di Perugia si riserva la facoltà di respingere l'iscrizione di qualsiasi concorrente a suo esclusivo giudizio.

Delle iscrizioni non accettate verrà data immediata comunicazione agli interessati.

Ogni iscrizione dovrà essere redatta su due moduli forniti dall'Automobile Club di Perugia, sui quali dovranno risultare tutti i dati riferentisi alle macchine ed ai conduttori.

E' ammesso però che la designazione dei due conduttori venga fatta in data posteriore purché

non avvenga oltre la data del 9 Giugno 1952 secondo le modalità dell'articolo 5.

I due moduli di iscrizione dovranno essere inviati uno alla C.S.A.I. unitamente alla tassa di iscrizione, l'altro all'Automobile Club di Perugia.

Per nessuna ragione verrà restituito l'importo della tassa di iscrizione ai corridori che non avranno preso la partenza.

Sia il concorrente che il conduttore all'atto della iscrizione dovranno già essere in possesso delle rispettive licenze internazionali per il 1952.

Verifica delle vetture

ART. 10. - Le macchine dovranno essere presentate per la verifica presso la Sede del Comitato Organizzatore, Largo della Libertà, nei giorni di Lunedì 9 Giugno, Martedì 10 Giugno, e Mercoledì 11 Giugno dalle ore 9 alle 12 e dalle 15 alle 19.

La verifica delle macchine, dopo la corsa, è obbligatoria per tutti gli aventi diritto ai premi previsti dal presente regolamento.

Le macchine in attesa della verifica saranno ritirate in locale debitamente sorvegliato ed accessibile ai soli Commissari tecnici e sportivi.

Numeri sulle vetture

ART. 11. - Ogni vettura dovrà portare in modo chiaro e visibile, di grandezza proporzionata alla macchina, il numero assegnato in seguito al sorteggio.

I numeri dovranno essere posti:

- A) - sul cofano da ambo i lati;
- B) - sul radiatore;
- C) - posteriormente.

Partenze - Ordine di partenza - Sorteggio

ART. 12. - Le partenze avranno luogo nell'ordine stabilito dal Direttore di Corsa con distacchi in base alle velocità previste per le macchine della categoria nazionale di serie da turismo, gran turismo internazionale e sport, secondo le varie classi, in modo che l'arrivo a Perugia possa avvenire con distacchi non rilevanti, e precisamente:

- 1°) Categoria nazionale da turismo di serie fino a 750 cmc.
- 2°) Categoria nazionale da turismo di serie fino a 1100 cmc.
- 3°) Categoria nazionale da turismo di serie fino a 1500 cmc.

4°) Categoria nazionale da turismo di serie oltre 1500 cmc.

5°) Gruppo gran turismo internazionale fino a 750 cmc.

6°) Classe 750 sport

7°) Gruppo gran turismo internazionale fino a 2000 cmc.

8°) Classe 1100 sport

9°) Classe oltre 1100 sport.

ART. 13. - Le operazioni di sorteggio avranno luogo il giorno 9 Giugno alle ore 18 presso la Sede dell'Automobile Club di Perugia, Via Marconi n. 2, alla presenza di un Notaio, dei concorrenti interessati e degli Ufficiali della corsa e secondo le disposizioni di partenza stabilite per le varie categorie e classi.

Le partenze avranno presumibilmente inizio alle ore 14 del 12 Giugno 1952 e verranno date con intervalli stabiliti dopo la chiusura delle iscrizioni e fissati secondo il numero delle macchine concorrenti.

Le macchine dovranno essere presentate al posto di partenza con motore spento.

Le partenze saranno date da fermo con motore in moto, ma dovrà farsi uso dell'avviamento automatico.

Tabella di marcia

ART. 14. - Ogni vettura concorrente sarà fornita di una tabella di marcia. Detta tabella dovrà essere esibita ai posti di controllo fissati lungo il percorso. La perdita della tabella di marcia può portare anche alla esclusione della classifica. Nel caso di smarrimento di detta tabella, l'equipaggio dovrà darne immediato avviso al primo controllo e farsi rilasciare un nuovo documento comprovante l'avvenuto passaggio.

ART. 15. - Non essendo previste prove ufficiali i concorrenti sono liberi di provare il percorso. Durante le prove come durante la corsa i concorrenti dovranno attenersi alle norme del Codice della strada.

Pertanto i concorrenti assumono tutte le responsabilità di ogni ordine derivanti dalla loro condotta durante la prova stessa.

Controlli - Rifornimenti - Carburante e Riparazioni

ART. 16. - Lungo il percorso sono fissati i seguenti posti di controllo:

- 1°) Arezzo
- 2°) Ponte S. Giovanni (Perugia)
- 3°) Terni.

A questi controlli il concorrente dovrà:

- a) esibire la tabella di marcia facendovi apporre il timbro dai Commissari incaricati;
- b) permettere la verifica della punzonatura della macchina;
- c) permettere l'eventuale prelievo del carburante.

ART. 17. - I rifornimenti dovranno essere effettuati ai posti di controllo.

ART. 18. - Il carburante verrà fornito a cura del Comitato Organizzatore, secondo il tipo prescritto dalle norme in vigore. Il carburante potrà essere ritirato solo dietro presentazione dei buoni rilasciati a pagamento, dal Comitato Organizzatore prima della partenza.

L'importo dei buoni non consumati verrà rimborsato dopo la corsa.

Classifica - Tempo massimo

ART. 19. - Sono stabilite tre classifiche e precisamente:

- a) per le vetture della categoria sport;
- b) per le vetture del gruppo gran turismo internazionale;
- c) per le vetture della categoria turismo nazionale di serie.

Le tre classifiche sono dotate di premi distinti.

ART. 20. - Il tempo massimo per ogni categoria, gruppo e classe sarà fissato ai soli effetti della classifica, in base alle seguenti medie minime:

Categoria sport internazionale

1° Classe fino a 750 cmc.	Km. 70
2° Classe fino a 1100 cmc.	» 80
3° Classe oltre 1100 cmc.	» 85

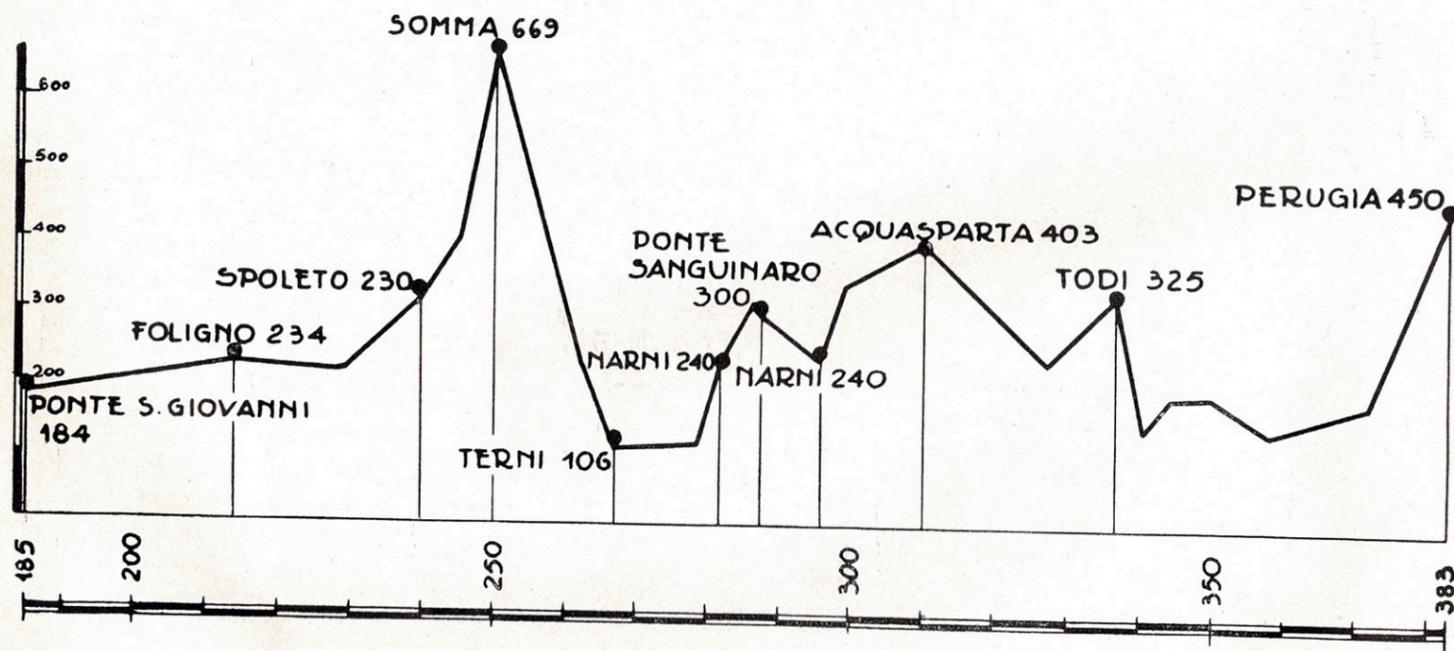
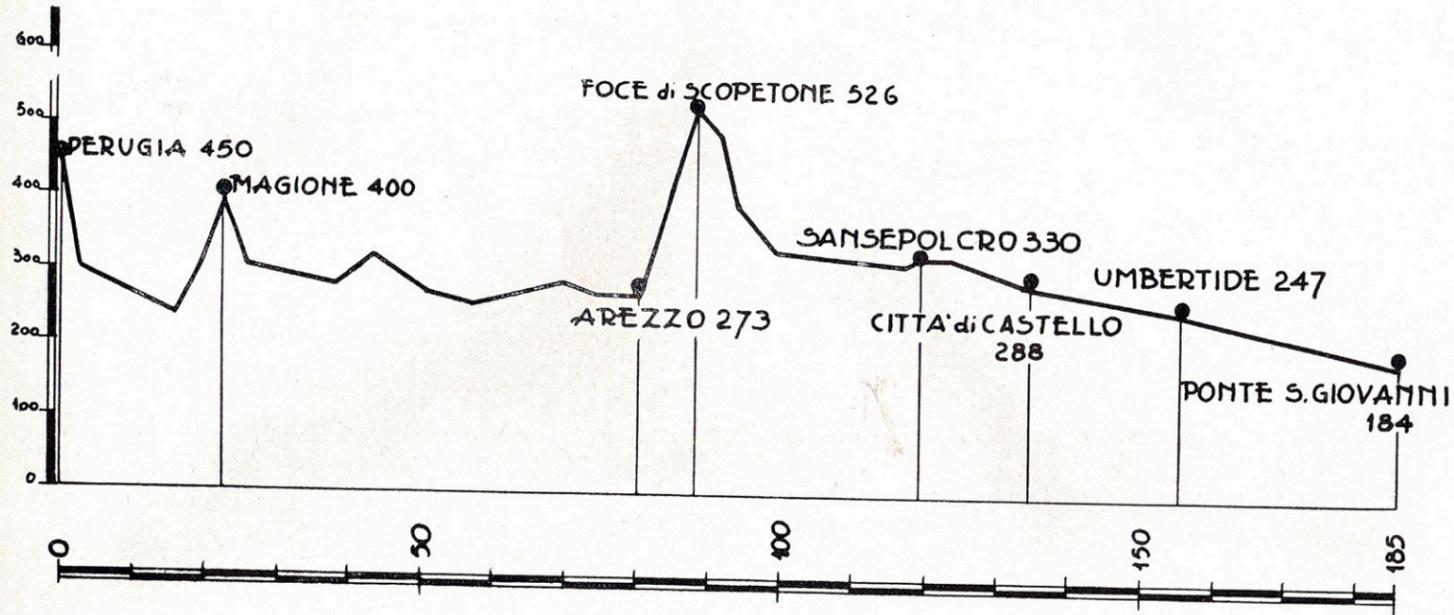
Gruppo gran turismo internazionale

1° Classe fino a 750 cmc.	Km. 70
2° Classe fino a 2000 cmc.	Km. 75

Categoria turismo nazionale di serie

1° Classe fino a 750 cmc.	Km. 60
2° Classe fino a 1100 cmc.	» 70
3° Classe fino a 1500 cmc.	» 70
4° Classe oltre 1500 cmc.	» 75

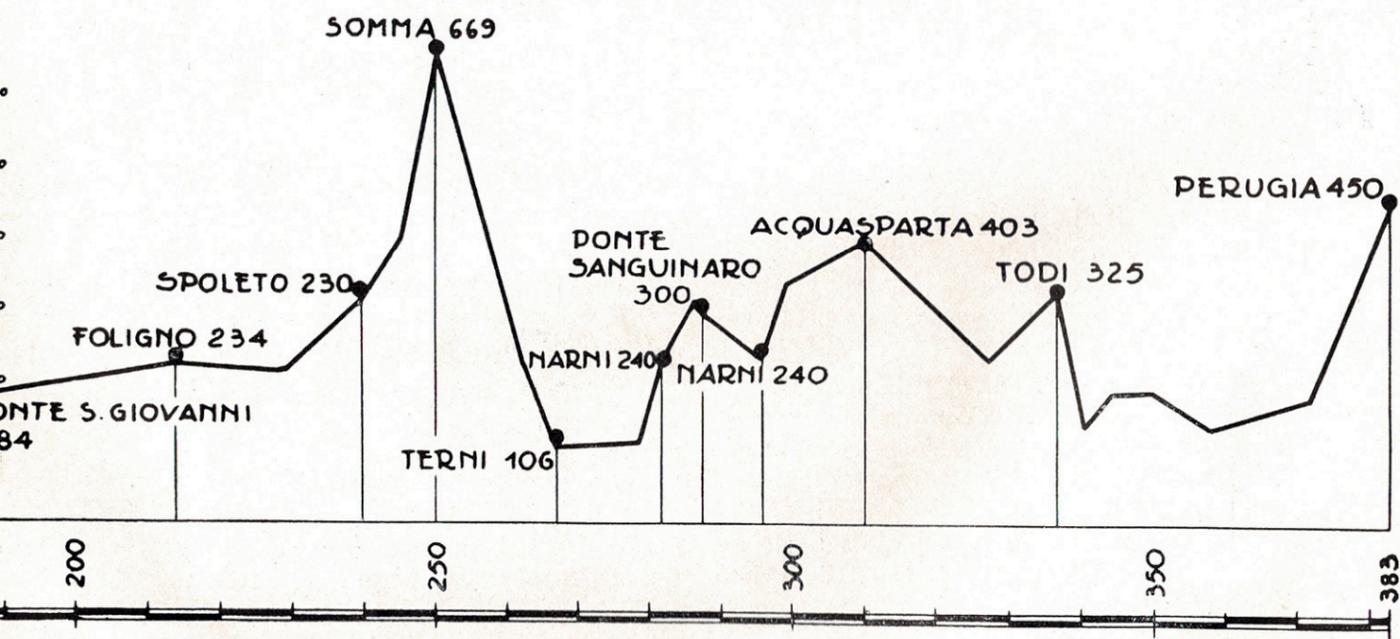
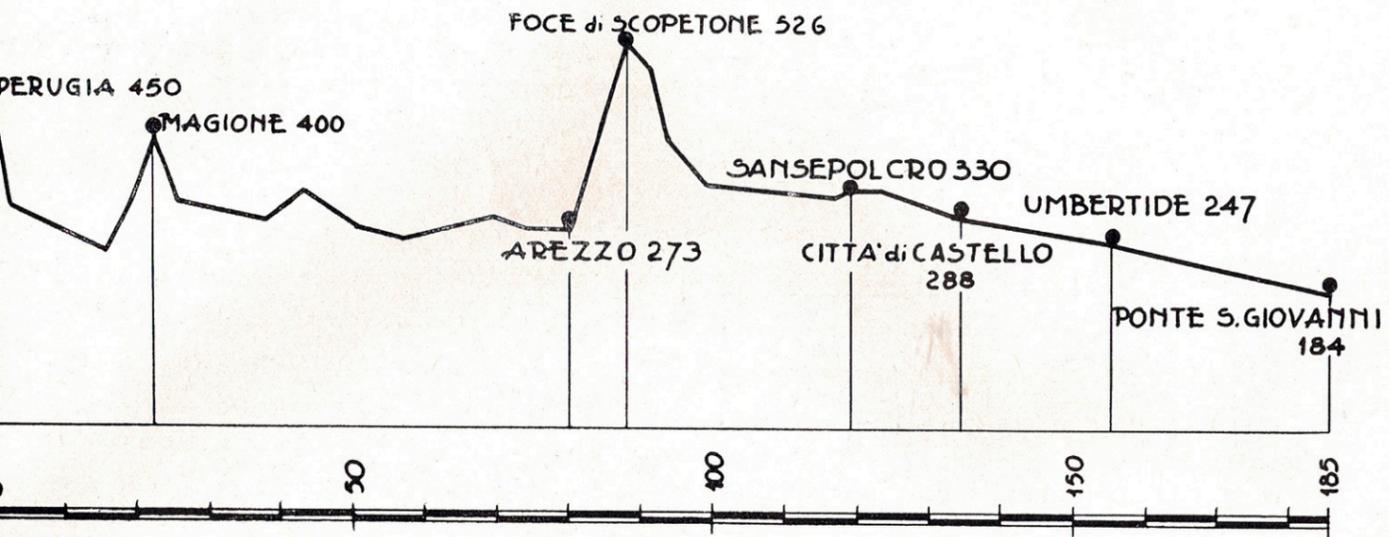
ALTIMETRIA



- PARTENZA
- ARRIVO
- CONTROLLO
- RIFORMIMENTO
- PASSAGGIO a LIVELLO



ALTIMETRIA



- PARTENZA
- ARRIVO
- CONTROLLO
- RIFORMIMENTO
- PASSAGGIO a LIVELLO

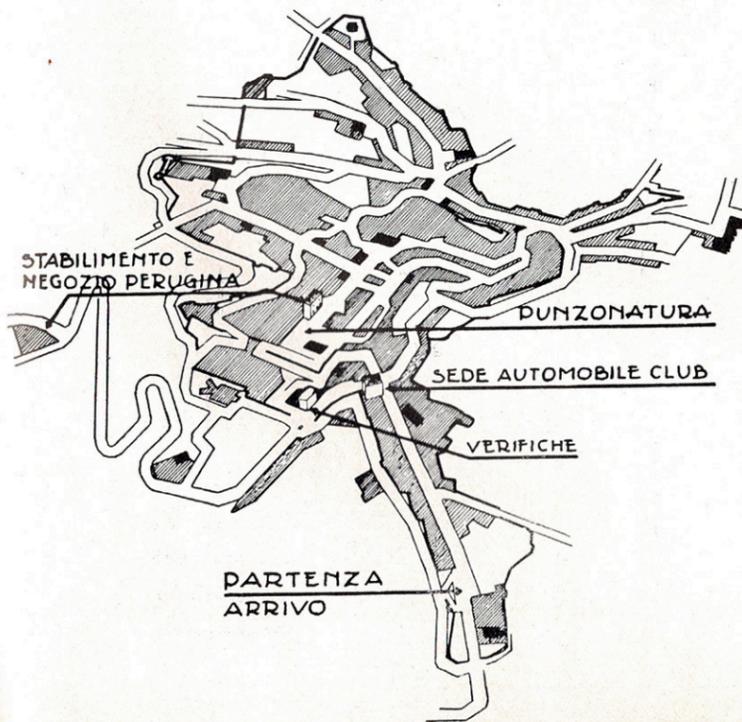
IV° GIRO AUTOMOBILISTICO DELL'UMBRIA

COPPA DELLA PERUGINA

PERCORSO



PIANTA DI PERUGIA



P R E M I

ART. 21. - Saranno attribuiti i seguenti premi:

Categoria turismo nazionale di serie

	750 cmc.	1100 cmc.	1500 cmc.	oltre 1500 cmc.
Al 1° classificato	L. 60.000	L. 80.000	L. 80.000	L. 100.000
» 2° »	L. 40.000	L. 60.000	L. 60.000	L. 80.000
» 3° »	L. 30.000	L. 40.000	L. 40.000	L. 60.000
» 4° »	L. 20.000	L. 30.000	L. 30.000	L. 40.000
» 5° »	L. 10.000	L. 20.000	L. 20.000	L. 30.000
	L. 160.000	L. 230.000	L. 230.000	L. 310.000

L. 930.000

Gruppo gran turismo internazionale

	fino a 750 cmc.	fino a 2000 cmc.
Al 1° classificato	L. 80.000	L. 130.000
» 2° »	L. 60.000	L. 90.000
» 3° »	L. 40.000	L. 70.000
» 4° »	L. 30.000	L. 50.000
	L. 210.000	L. 340.000

L. 550.000

Categoria sport internazionale

	fino a 750 cmc.	fino a 1100 cmc.	oltre 1100 cmc.
Al 1° classificato	L. 120.000	L. 130.000	L. 150.000
» 2° »	L. 80.000	L. 90.000	L. 100.000
» 3° »	L. 60.000	L. 60.000	L. 70.000
» 4° »	L. 40.000	L. 40.000	L. 60.000
» 5° »	L. 30.000	L. 30.000	L. 40.000
	L. 330.000	L. 350.000	L. 420.000

L. 1.100.000

Classifica generale assoluta

Al 1° classificato	L. 500.000
» 2° »	L. 200.000
» 3° »	L. 100.000
» 4° »	L. 70.000
» 5° »	L. 60.000
» 6° »	L. 40.000
» 7° »	L. 20.000
	L. 990.000

L. 990.000

TOTALE PREMI IN DENARO

L. 3.570.000

Tutti i premi sono cumulabili ad eccezione del premio di primo di classe con quello di primo assoluto.

Dal totale dei premi in denaro sarà devoluto il 2,5% alla Cassa Mutua Assistenza Corridori.

I premi previsti dal regolamento e non distribuiti verranno divisi fra tutti i corridori giunti in tempo massimo e non aventi diritto a premio purché l'ammontare non superi il premio minimo di classe.

Reclami ed Appelli

ART. 22. - Il diritto di reclamare è riservato ai concorrenti. I reclami relativi alla classifica delle vetture o alla accettazione dei concorrenti e dei conduttori dovranno essere presentati entro due ore dalla chiusura delle verifiche: quelli relativi allo svolgimento della corsa, entro 5 ore dalla fine della corsa, tenuto conto del tempo massimo stabilito dall'art. 20 del Regolamento. Quelli riguardanti la classifica, entro mezza ora dalla pubblicazione della stessa.

Ciascun reclamo dovrà essere fatto per iscritto e rimesso nelle mani di un Commissario sportivo o del Direttore di corsa, accompagnato dalla somma di L. 5.000 per ogni vettura o equipaggio contro i quali verrà presentato il reclamo stesso. Tale somma verrà restituita nel solo caso che il reclamo risulti fondato.

Assicurazioni

ART. 23. - Ogni concorrente, munito di regolare licenza rilasciata dalla C.S.A.I., in vista degli accordi stipulati dall'Automobile Club d'Italia con la S.A.R.A. è gratuitamente assicurato per i sotto segnati massimali:

Catastrofe	L. 10.000.000
Per ogni persona danneggiata	L. 1.500.000
Danni a cose	L. 1.000.000

L'essere assicurato per la responsabilità civile non esonera il concorrente ed il conduttore da ulteriori responsabilità che potessero derivare da incidenti causati durante lo svolgimento della corsa.

Responsabilità

ART. 24. - Sia il concorrente che i due conduttori di ogni vettura, per il fatto stesso di iscriversi e di partecipare alla corsa, riconoscono di esonerare e di ritenere sollevati l'Automobile Club di Perugia, l'Automobile Club d'Italia e la C.S.A.I., nonché gli organizzatori e le persone addette alla organizzazione da ogni responsabilità per qualsiasi incidente e danno che potesse avvenire, prima e durante la manifestazione ad essi ed a terzi.

I concorrenti si impegnano inoltre a non adire le vie legali per qualunque vertenza dovesse sorgere in dipendenza dello svolgimento della corsa ed a riconoscere i Commissari sportivi e la Commissione Sportiva Automobilistica Italiana come la sola giurisdizione sportiva competente, salvo il diritto di appello previsto dal Codice Sportivo Internazionale.

ART. 25. - Per quanto non è contemplato nel presente Regolamento vigono il Codice Sportivo Internazionale della F.I.A., i suoi annessi ed il Regolamento Nazionale Sportivo che i concorrenti dichiarano di conoscere e di accettare.

Gli organizzatori si riservano di fare conoscere a mezzo di circolari speciali tutte le prescrizioni che credono di dovere disporre relativamente alla migliore applicazione del presente regolamento.

Dette circolari esplicative avranno lo stesso effetto del presente regolamento, del quale faranno parte integrante.

IL PRESIDENTE DELL'A.C. DI PERUGIA
Dott. Alberto Andreani

Visto si approva:

IL PRESIDENTE DELLA C.S.A.I.
Marchese Antonio Brivio

P R E M I

ART. 21. - Saranno attribuiti i seguenti premi:

Categoria turismo nazionale di serie

	750 cmc.	1100 cmc.	1500 cmc.	oltre 1500 cmc.
Al 1° classificato	L. 60.000	L. 80.000	L. 80.000	L. 100.000
» 2° »	L. 40.000	L. 60.000	L. 60.000	L. 80.000
» 3° »	L. 30.000	L. 40.000	L. 40.000	L. 60.000
» 4° »	L. 20.000	L. 30.000	L. 30.000	L. 40.000
» 5° »	L. 10.000	L. 20.000	L. 20.000	L. 30.000
	<u>L. 160.000</u>	<u>L. 230.000</u>	<u>L. 230.000</u>	<u>L. 310.000</u>

L. 930.000

Gruppo gran turismo internazionale

	fino a 750 cmc.	fino a 2000 cmc.
Al 1° classificato	L. 80.000	L. 130.000
» 2° »	L. 60.000	L. 90.000
» 3° »	L. 40.000	L. 70.000
» 4° »	L. 30.000	L. 50.000
	<u>L. 210.000</u>	<u>L. 340.000</u>

L. 550.000

Categoria sport internazionale

	fino a 750 cmc.	fino a 1100 cmc.	oltre 1100 cmc.
Al 1° classificato	L. 120.000	L. 130.000	L. 150.000
» 2° »	L. 80.000	L. 90.000	L. 100.000
» 3° »	L. 60.000	L. 60.000	L. 70.000
» 4° »	L. 40.000	L. 40.000	L. 60.000
» 5° »	L. 30.000	L. 30.000	L. 40.000
	<u>L. 330.000</u>	<u>L. 350.000</u>	<u>L. 420.000</u>

L. 1.100.000

Classifica generale assoluta

Al 1° classificato	L. 500.000
» 2° »	L. 200.000
» 3° »	L. 100.000
» 4° »	L. 70.000
» 5° »	L. 60.000
» 6° »	L. 40.000
» 7° »	L. 20.000
	<u>L. 990.000</u>

L. 990.000

TOTALE PREMI IN DENARO L. 3.570.000

Tutti i premi sono cumulabili ad eccezione del premio di primo di classe con quello di primo assoluto.

Dal totale dei premi in denaro sarà devoluto il 2,5% alla Cassa Mutua Assistenza Corridori.

I premi previsti dal regolamento e non distribuiti verranno divisi fra tutti i corridori giunti in tempo massimo e non aventi diritto a premio purché l'ammontare non superi il premio minimo di classe.

Reclami ed Appelli

ART. 22. - Il diritto di reclamare è riservato ai concorrenti. I reclami relativi alla classifica delle vetture o alla accettazione dei concorrenti e dei conduttori dovranno essere presentati entro due ore dalla chiusura delle verifiche: quelli relativi allo svolgimento della corsa, entro 5 ore dalla fine della corsa, tenuto conto del tempo massimo stabilito dall'art. 20 del Regolamento. Quelli riguardanti la classifica, entro mezza ora dalla pubblicazione della stessa.

Ciascun reclamo dovrà essere fatto per iscritto e rimesso nelle mani di un Commissario sportivo o del Direttore di corsa, accompagnato dalla somma di L. 5.000 per ogni vettura o equipaggio contro i quali verrà presentato il reclamo stesso. Tale somma verrà restituita nel solo caso che il reclamo risulti fondato.

Assicurazioni

ART. 23. - Ogni concorrente, munito di regolare licenza rilasciata dalla C.S.A.I., in vista degli accordi stipulati dall'Automobile Club d'Italia con la S.A.R.A. è gratuitamente assicurato per i sotto segnati massimali:

Catastrofe	L. 10.000.000
Per ogni persona danneggiata	L. 1.500.000
Danni a cose	L. 1.000.000

L'essere assicurato per la responsabilità civile non esonera il concorrente ed il conduttore da ulteriori responsabilità che potessero derivare da incidenti causati durante lo svolgimento della corsa.

Responsabilità

ART. 24. - Sia il concorrente che i due conduttori di ogni vettura, per il fatto stesso di iscriversi e di partecipare alla corsa, riconoscono di esonerare e di ritenere sollevati l'Automobile Club di Perugia, l'Automobile Club d'Italia e la C.S.A.I., nonché gli organizzatori e le persone addette alla organizzazione da ogni responsabilità per qualsiasi incidente e danno che potesse avvenire, prima e durante la manifestazione ad essi ed a terzi.

I concorrenti si impegnano inoltre a non adire le vie legali per qualunque vertenza dovesse sorgere in dipendenza dello svolgimento della corsa ed a riconoscere i Commissari sportivi e la Commissione Sportiva Automobilistica Italiana come la sola giurisdizione sportiva competente, salvo il diritto di appello previsto dal Codice Sportivo Internazionale.

ART. 25. - Per quanto non è contemplato nel presente Regolamento vigono il Codice Sportivo Internazionale della F.I.A., i suoi annessi ed il Regolamento Nazionale Sportivo che i concorrenti dichiarano di conoscere e di accettare.

Gli organizzatori si riservano di fare conoscere a mezzo di circolari speciali tutte le prescrizioni che credono di dovere disporre relativamente alla migliore applicazione del presente regolamento.

Dette circolari esplicative avranno lo stesso effetto del presente regolamento, del quale faranno parte integrale.

IL PRESIDENTE DELL'A.C. DI PERUGIA
Dott. Alberto Andreani

Visto si approva:

IL PRESIDENTE DELLA C.S.A.I.
Marchese Antonio Brivio

FACILITAZIONI E PREMI SPECIALI

PIRELLI

Per tutte le classi della Categoria Sport, in quanto valevoli per il Campionato Italiano:

- L. 100.000 al 1° arrivato di ciascuna classe;
- L. 50.000 al 2° arrivato di ciascuna classe, se il rispettivo primo avrà corso con gomme PIRELLI.

Per tutte le classi della Categoria Gran Turismo, in quanto valevoli per il Campionato Italiano:

- L. 80.000 al 1° arrivato di ciascuna classe;
- L. 40.000 al 2° arrivato di ciascuna classe, se il rispettivo primo avrà corso con gomme PIRELLI.

Per tutte le classi della Categoria Turismo, in quanto valevoli per il Campionato Italiano:

- L. 60.000 al 1° arrivato di ciascuna classe;
- L. 30.000 al 2° arrivato di ciascuna classe, se il rispettivo primo avrà corso con gomme PIRELLI.

I premi non sono cumulabili.

La stessa Società praticherà inoltre le seguenti facilitazioni:

1) - Sconto del 30% sui prezzi dei listini PIRELLI « Pneumatici Speciali da corsa per autovetture » e « Pneumatici per autovetture » in vigore al momento di ciascuna fornitura: pagamento per contanti alla consegna e sconto di cassa 3%. La merce è prelevabile presso ogni Filiale PIRELLI.

2) - Rimborso totale dell'importo pagato per i pneumatici in caso di vittoria e di secondo arrivato nelle Categorie Sport, Gran Turismo e Turismo, valevoli per il campionato.

I rimborsi saranno corrisposti:

- a) - se i pneumatici saranno stati acquistati direttamente presso PIRELLI specificatamente per la corsa « Giro dell' Umbria »;
- b) - al secondo assoluto (ed al terzo assoluto dove è previsto), nonché al secondo di classe, solo se il rispettivo primo avrà corso con pneumatici PIRELLI;
- c) - ad omologazione avvenuta dei risultati della corsa da parte della Commissione sportiva competente e ad assegnazione del punteggio da parte della C.S.A.I. del relativo punteggio al primo ed al secondo di ciascuna classe ai fini del Campionato Italiano.

La PIRELLI sarà inoltre presente alla corsa con il suo personale specializzato per l'assistenza tecnica di tutti i concorrenti che monteranno i suoi pneumatici.

"CEAT GOMMA"

Categoria Sport:

- L. 150.000 al 1° classificato di ciascuna classe, se avrà corso con pneumatici di produzione CEAT;
- L. 75.000 al 2° classificato di ciascuna classe, se il rispettivo primo avrà corso con pneumatici di produzione CEAT;
- L. 50.000 al 3° classificato di ciascuna classe, se il rispettivo primo avrà corso con pneumatici di produzione CEAT.

Categoria Gran Turismo Internaz.:

- L. 100.000 al 1° classificato di ciascuna classe, se avrà corso con pneumatici di produzione CEAT;
- L. 60.000 al 2° classificato di ciascuna classe, se il rispettivo primo avrà corso con pneumatici di produzione CEAT;
- L. 40.000 al 3° classificato di ciascuna classe, se il rispettivo primo avrà corso con pneumatici di produzione CEAT.

Categoria Turismo:

- L. 80.000 al 1° classificato di ciascuna classe, se avrà corso con pneumatici di produzione CEAT;
- L. 40.000 al 2° classificato di ciascuna classe, se il rispettivo primo avrà corso con pneumatici di produzione CEAT;
- L. 20.000 al 3° classificato di ciascuna classe, se il rispettivo primo avrà corso con pneumatici di produzione CEAT.

— sconto del 30 % + 3 % per pagamento pronta cassa sui prezzi del listino in vigore al momento della consegna dei pneumatici;

— rimborso totale dell'importo pagato per i pneumatici in caso di vittoria e di secondo e terzo arrivato nelle Categorie Sport, Gran Turismo Internazionale e Turismo, se il primo della loro classe avrà corso con pneumatici CEAT;

— i rimborsi suddetti saranno corrisposti ad omologazione avvenuta dei risultati della competizione da parte della Commissione sportiva e ad assegnazione da parte della C.S.A.I. del relativo punteggio al primo, secondo e terzo di ciascuna classe ai fini del Campionato Italiano.

MICHELIN Italiana

1) - sconto eccezionale del 25% sul prezzo di listino in vigore all'atto del prelievo per l'acquisto dei pneumatici necessari ad equipaggiare la vettura con un massimo di n. 5 coperture con camere. Il ritiro dovrà essere effettuato presso MICHELIN - Direzione Commerciale di Milano, o presso uno dei Depositi in Italia, esibendo la dichiarazione d'iscrizione alla corsa, rilasciata dalla C.S.A.I. o dal Comitato Organizzatore. L'acquisto impegna il corridore ad effettuare la corsa coi pneumatici ritirati.

2) - Al 1°, al 2° al 3° classificato delle Categorie e Classi valevoli per il Campionato Italiano verrà effettuato il rimborso rispettivamente del 100%, del 70% e del 50%, risultando i

pneumatici acquistati specificatamente per il « Giro dell' Umbria ». Agli effetti del rimborso non verrà considerata la classifica assoluta.

3) - I rimborsi di cui sopra al 2° ed al 3° classificati saranno riconosciuti anche se il 1° od il 2° saranno equipaggiati con pneumatici di altra marca.

La MICHELIN assicurerà inoltre il servizio di assistenza tecnica a mezzo del suo personale specializzato.

TYRESOLES

Categoria Sport:

- L. 120.000 al 1° classificato di ognuna delle 3 classi;
- L. 100.000 al 2° classificato di ognuna delle 3 classi;
- L. 80.000 al 3° classificato di ognuna delle 3 classi.

Categoria Gran Turismo Internaz.:

- L. 80.000 al 1° classificato di ognuna delle 2 classi;
- L. 60.000 al 2° classificato di ognuna delle 2 classi;
- L. 60.000 al 3° classificato di ognuna delle 2 classi.

I premi, che non sono cumulabili, verranno corrisposti:

— al 2° e 3° assoluto nonché al 2° e 3° di classe, solo se i relativi primi e secondi avranno corso con pneumatici ricoperti Tyresoles o Wyresoles;

— ad omologazione della classifica da parte della C.S.A.I.;

— solo se il concorrente risulterà personalmente iscritto alla gara;

— ove il nome del concorrente figuri quale facente parte di una Scuderia o di una Casa costruttrice, il premio verrà liquidato alla rispettiva Organizzazione.

FACILITAZIONI E PREMI SPECIALI

PIRELLI

Per tutte le classi della Categoria Sport, in quanto vevoli per il Campionato Italiano:

- L. 100.000 al 1° arrivato di ciascuna classe;
- L. 50.000 al 2° arrivato di ciascuna classe, se il rispettivo primo avrà corso con gomme PIRELLI.

Per tutte le classi della Categoria Gran Turismo, in quanto vevoli per il Campionato Italiano:

- L. 80.000 al 1° arrivato di ciascuna classe;
- L. 40.000 al 2° arrivato di ciascuna classe, se il rispettivo primo avrà corso con gomme PIRELLI.

Per tutte le classi della Categoria Turismo, in quanto vevoli per il Campionato Italiano:

- L. 60.000 al 1° arrivato di ciascuna classe;
- L. 30.000 al 2° arrivato di ciascuna classe, se il rispettivo primo avrà corso con gomme PIRELLI.

I premi non sono cumulabili.

La stessa Società praticherà inoltre le seguenti facilitazioni:

- 1) - Sconto del 30% sui prezzi dei listini PIRELLI « Pneumatici Speciali da corsa per autovetture » e « Pneumatici per autovetture » in vigore al momento di ciascuna fornitura: pagamento per contanti alla consegna e sconto di cassa 3%. La merce è prelevabile presso ogni Filiale PIRELLI.
- 2) - Rimborso totale dell'importo pagato per i pneumatici in caso di vittoria e di secondo arrivato nelle Categorie Sport, Gran Turismo e Turismo, vevoli per il campionato.

I rimborsi saranno corrisposti:

- a) - se i pneumatici saranno stati acquistati direttamente presso PIRELLI specificatamente per la corsa « Giro dell' Umbria »;
- b) - al secondo assoluto (ed al terzo assoluto dove è previsto), nonché al secondo di classe, solo se il rispettivo primo avrà corso con pneumatici PIRELLI;
- c) - ad omologazione avvenuta dei risultati della corsa da parte della Commissione sportiva competente e ad assegnazione del punteggio da parte della C.S.A.I. del relativo punteggio al primo ed al secondo di ciascuna classe ai fini del Campionato Italiano.

La PIRELLI sarà inoltre presente alla corsa con il suo personale specializzato per l'assistenza tecnica di tutti i concorrenti che monteranno i suoi pneumatici.

"CEAT GOMMA"

Categoria Sport:

- L. 150.000 al 1° classificato di ciascuna classe, se avrà corso con pneumatici di produzione CEAT;
- L. 75.000 al 2° classificato di ciascuna classe, se il rispettivo primo avrà corso con pneumatici di produzione CEAT;
- L. 50.000 al 3° classificato di ciascuna classe, se il rispettivo primo avrà corso con pneumatici di produzione CEAT.

Categoria Gran Turismo Internaz.:

- L. 100.000 al 1° classificato di ciascuna classe, se avrà corso con pneumatici di produzione CEAT;
- L. 60.000 al 2° classificato di ciascuna classe, se il rispettivo primo avrà corso con pneumatici di produzione CEAT;
- L. 40.000 al 3° classificato di ciascuna classe, se il rispettivo primo avrà corso con pneumatici di produzione CEAT.

Categoria Turismo:

- L. 80.000 al 1° classificato di ciascuna classe, se avrà corso con pneumatici di produzione CEAT;
- L. 40.000 al 2° classificato di ciascuna classe, se il rispettivo primo avrà corso con pneumatici di produzione CEAT;
- L. 20.000 al 3° classificato di ciascuna classe, se il rispettivo primo avrà corso con pneumatici di produzione CEAT.

— sconto del 30% + 3% per pagamento pronta cassa sui prezzi del listino in vigore al momento della consegna dei pneumatici;

— rimborso totale dell'importo pagato per i pneumatici in caso di vittoria e di secondo e terzo arrivato nelle Categorie Sport, Gran Turismo Internazionale e Turismo, se il primo della loro classe avrà corso con pneumatici CEAT;

— i rimborsi suddetti saranno corrisposti ad omologazione avvenuta dei risultati della competizione da parte della Commissione sportiva e ad assegnazione da parte della C.S.A.I. del relativo punteggio al primo, secondo e terzo di ciascuna classe ai fini del Campionato Italiano.

MICHELIN Italiana

- 1) - sconto eccezionale del 25% sul prezzo di listino in vigore all'atto del prelievo per l'acquisto dei pneumatici necessari ad equipaggiare la vettura con un massimo di n. 5 coperture con camere. Il ritiro dovrà essere effettuato presso MICHELIN - Direzione Commerciale di Milano, o presso uno dei Depositi in Italia, esibendo la dichiarazione d'iscrizione alla corsa, rilasciata dalla C.S.A.I. o dal Comitato Organizzatore. L'acquisto impegna il corridore ad effettuare la corsa coi pneumatici ritirati.
- 2) - Al 1°, al 2° al 3° classificato delle Categorie e Classi vevoli per il Campionato Italiano verrà effettuato il rimborso rispettivamente del 100%, del 70% e del 50%, risultando i

pneumatici acquistati specificatamente per il « Giro dell' Umbria ». Agli effetti del rimborso non verrà considerata la classifica assoluta.

- 3) - I rimborsi di cui sopra al 2° ed al 3° classificati saranno riconosciuti anche se il 1° od il 2° saranno equipaggiati con pneumatici di altra marca.

La MICHELIN assicurerà inoltre il servizio di assistenza tecnica a mezzo del suo personale specializzato.

TYRESOLES

Categoria Sport:

- L. 120.000 al 1° classificato di ognuna delle 3 classi;
- L. 100.000 al 2° classificato di ognuna delle 3 classi;
- L. 80.000 al 3° classificato di ognuna delle 3 classi.

Categoria Gran Turismo Internaz.:

- L. 80.000 al 1° classificato di ognuna delle 2 classi;
- L. 60.000 al 2° classificato di ognuna delle 2 classi;
- L. 60.000 al 3° classificato di ognuna delle 2 classi.

I premi, che non sono cumulabili, verranno corrisposti:

- al 2° e 3° assoluto nonché al 2° e 3° di classe, solo se i relativi primi e secondi avranno corso con pneumatici ricoperti Tyresoles o Wyresoles;
- ad omologazione della classifica da parte della C.S.A.I.;
- solo se il concorrente risulterà personalmente iscritto alla gara;
- ove il nome del concorrente figure quale facente parte di una Scuderia o di una Casa costruttrice, il premio verrà liquidato alla rispettiva Organizzazione.

a PERUGIA preferite il

BRUFANI PALACE HOTEL

250 letti - 80 bagni

con

GRANDE RISTORANTE PANORAMICO

rinomato per la sua cucina



Servizio di ascensore con

L'AUTORIMESSA AUGUSTA

Moderna Stazione di Servizio

Carburanti e Lubrificanti



SERVIZIO DIURNO E NOTTURNO - BOX



Una corsa automobilistica non è un itinerario turistico e potrebbe sembrare superfluo, per non dire addirittura inutile, andare a contare le bellezze della tal città con i suoi monumenti, la sua storia, le sue leggende, descrivere luoghi, valli, montagne a chi debba dar di piglio all'acceleratore, quando per gli occhi del pilota non sembri esistere gran che di più del nastro bigio dell'asfaltata, del contachilometri, della tabella di marcia, della curva, dell'avversario da raggiungere. Tutto al di fuori di questo è reale, ma non realtà, esiste ma non domina nel mondo vivo della gara: la lancetta sui 150 ed una sterzata perfetta hanno un valore, un'essenzialità, una problematica così come li ebbe il machiavello di Annibale che irreti Flaminio al Trasimeno, come può possedere tuttora un metro di affresco, un bel campanile, una fonte, un portale gotico.

Non sono, in fondo, due mondi in contrasto, e nemmeno uno attuale che investe e scompiglia un altro passato e finito; è da pensarsi piuttosto ad una coesistenza non impossibile e tanto meno contrastante, specie quando una prova motoristica, ricca di emotività sportiva come il Giro dell'Umbria, si svolga in un'atmosfera ambientale particolare e tipicissima quale si manifesta costantemente l'Umbria in puri ed assoluti valori, che, malgrado l'ansia dell'andare del superare e del vincere, non sfuggono e non possono mai del tutto rimanere estranei. Un superturismo insomma, un turismo ancor più velocizzato, immagini a mosaico, brandelli d'impressioni, ricordi in fuga, una pellicola cinematografica piuttosto che un quadro.

Andiamo a conoscerla in automobile questa Umbria: sarà ugualmente bella.

Il Giro parte da Perugia e ritorna a Perugia disegnando sulla grande carta della regione un bell'8 con un perimetro di 390 chilometri, il ver-

tice settentrionale del quale attinge la Toscana quello meridionale l'Umbria di Terni, mentre la strozzatura è rappresentata da un passaggio, sia pur teoricamente esatto, per Perugia alla frazione di Ponte San Giovanni.

L'itinerario punta a nord, dopo il «via» percorre il rettilineo di Pian di Massiano, già celebre e sportivamente laureato fin dai tempi della Coppa della Perugia ed affronta qualche lieve salita e qualche curva. Tratto non estremamente difficile, ma piuttosto ricco di varietà pittoresca e di incanti panoramici: mosso ma non troppo, direbbe un musicista.

L'erta ascende a Magione, caratterizzata dal turrato quattrocentesco Castello dei Cavalieri di Malta. Un ricordo storico nella superba architettura: qui si adunarono nel 1502 i signori dell'Umbria, delle Marche e della Romagna per opporsi a Cesare Borgia. E l'azione fu concretata: però il Valentino, che in queste faccende aveva mano abile e pesante, rispose con l'inganno ed a Senigallia molta parte dei congiurati lasciò la vita. La tragedia è passata, rimane il respiro azzurro dell'immobile specchio del Trasimeno, il lago più ampio dell'Italia peninsulare. Ancora stragi? la sconfitta delle armi repubblicane di Roma, l'ecatombe degli uomini... ma pure la mistica eco di Francesco che qui trascorse un'estatica quaresima, miracolosa per il digiuno e la preghiera.

Oltre Tuoro, che appare sulla destra si e no, si lascia l'Umbria e si entra in Toscana da Torontola, cui segue Camucia: dall'alto saluta Cortona etrusca e rinascimentale con Santa Margherita e Luca Signorelli. Poggi ad olivi e viti, dolci colline in una natura non dissimile e già diversa: Castiglion Fiorentino e, nella luminosità della Val di Chiana, Arezzo, già potente lucumonia etrusca

a PERUGIA preferite il

BRUFANI PALACE HOTEL

250 letti - 80 bagni

con

GRANDE RISTORANTE PANORAMICO

rinomato per la sua cucina



Servizio di ascensore con

L'AUTORIMESSA AUGUSTA

Moderna Stazione di Servizio

Carburanti e Lubrificanti



SERVIZIO DIURNO E NOTTURNO - BOX



Una corsa automobilistica non è un itinerario turistico e potrebbe sembrare superfluo, per non dire addirittura inutile, andare a contare le bellezze della tal città con i suoi monumenti, la sua storia, le sue leggende, descrivere luoghi, valli, montagne a chi debba dar di piglio all'acceleratore, quando per gli occhi del pilota non sembri esistere gran che di più del nastro bigio dell'asfaltata, del contachilometri, della tabella di marcia, della curva, dell'avversario da raggiungere. Tutto al di fuori di questo è reale, ma non realtà, esiste ma non domina nel mondo vivo della gara: la lancetta sui 150 ed una sterzata perfetta hanno un valore, un'essenzialità, una problematica così come li ebbe il machiavello di Annibale che irretì Flaminio al Trasimeno, come può possedere tuttora un metro di affresco, un bel campanile, una fonte, un portale gotico.

Non sono, in fondo, due mondi in contrasto, e nemmeno uno attuale che investe e scompiglia un altro passato e finito; è da pensarsi piuttosto ad una coesistenza non impossibile e tanto meno contrastante, specie quando una prova motoristica, ricca di emotività sportiva come il Giro dell'Umbria, si svolga in un'atmosfera ambientale particolare e tipicissima quale si manifesta costantemente l'Umbria in puri ed assoluti valori, che, malgrado l'ansia dell'andare del superare e del vincere, non sfuggono e non possono mai del tutto rimanere estranei. Un superturismo insomma, un turismo ancor più velocizzato, immagini a mosaico, brandelli d'impressioni, ricordi in fuga, una pellicola cinematografica piuttosto che un quadro.

Andiamo a conoscerla in automobile questa Umbria: sarà ugualmente bella.

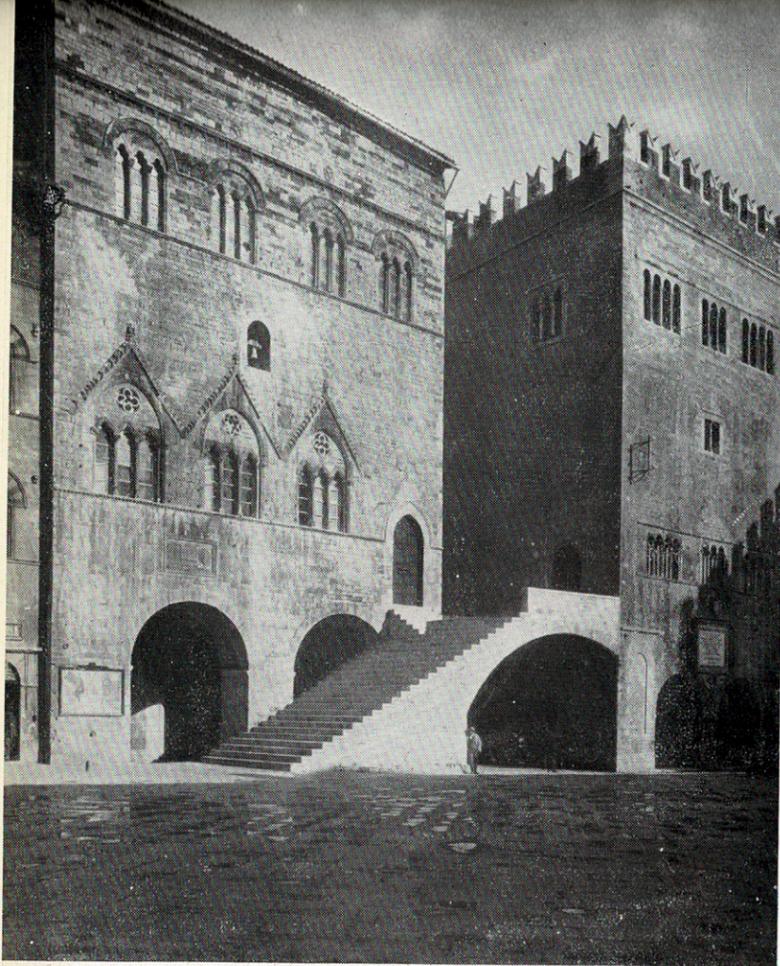
Il Giro parte da Perugia e ritorna a Perugia disegnando sulla grande carta della regione un bell'8 con un perimetro di 390 chilometri, il ver-

tice settentrionale del quale attinge la Toscana e quello meridionale l'Umbria di Terni, mentre la strozzatura è rappresentata da un passaggio, sia pur teoricamente esatto, per Perugia alla frazione di Ponte San Giovanni.

L'itinerario punta a nord, dopo il «via» percorre il rettilineo di Pian di Massiano, già celebre e sportivamente laureato fin dai tempi della Coppa della Perugina ed affronta qualche lieve salita e qualche curva. Tratto non estremamente difficile, ma piuttosto ricco di varietà pittoresca e di incanti panoramici: mosso ma non troppo, direbbe un musicista.

L'erta ascende a Magione, caratterizzata dal turrato quattrocentesco Castello dei Cavalieri di Malta. Un ricordo storico nella superba architettura: qui si adunarono nel 1502 i signori dell'Umbria, delle Marche e della Romagna per opporsi a Cesare Borgia. E l'azione fu concretata: però il Valentino, che in queste faccende aveva mano abile e pesante, rispose con l'inganno ed a Senigallia molta parte dei congiurati lasciò la vita. La tragedia è passata, rimane il respiro azzurro dell'immobile specchio del Trasimeno, il lago più ampio dell'Italia peninsulare. Ancora stragi? la sconfitta delle armi repubblicane di Roma, l'ecatombe degli uomini... ma pure la mistica eco di Francesco che qui trascorse un'estatica quaresima, miracolosa pel digiuno e la preghiera.

Oltre Tuoro, che appare sulla destra si e no, si lascia l'Umbria e si entra in Toscana da Terontola, cui segue Camucia: dall'alto saluta Cortona etrusca e rinascimentale con Santa Margherita e Luca Signorelli. Poggi ad olivi e viti, dolci colline in una natura non dissimile e già diversa: Castiglion Fiorentino e, nella luminosità della Val di Chiana, Arezzo, già potente lucumonia etrusca



Todi

come Perugia: adesso i turisti del Giro trovano controllo e rifornimenti e dicono grazie all'A. C. di Arezzo per la simpatica partecipazione alla organizzazione della gara. Qui Spinello, Margaritone, Guido, Petrarca, Vasari: tutti aretini in quella gloriosa fioritura eterna del genio toscano.

Si piega ad oriente e si comincia a salire a curve per sette chilometri fino alla Foce dello Scopetone (m. 526): è uno dei punti meno agevoli del percorso che richiede tutta la valentia dei piloti. Si scende, si passa Anghiari: non lontano Caprese, patria di Michelangelo. Poi Sansepolcro, la città di Piero della Francesca. Dai modernissimi stabilimenti che bordeggiavano la nazionale parte per tutto il mondo la Pastina Glutinata Buitoni.

Ci si rituffa in Umbria: alta Valle del Tevere, opima di messi e di campi di grano che in questi giorni sono tutto uno smeraldo. Città di Castello, nota per l'arte grafica, mantiene incancellabili segni di un tempo passato nei solenni manufatti civili e pii. Ancora l'aperta vallata: si valica e si ripassa il Tevere, quindi Umbertide ed infine Ponte San Giovanni. Alle spalle, incollata all'orizzonte, si staglia grigia la massa allungata di Perugia,

prossima ed ancor lontana per gli uomini in corsa. Un occhio dell'8 è stato disegnato.

Sulla pianeggiante asfaltata si punta a mezzogiorno, su Assisi. Luminosissimo il paesaggio, l'inconfondibile paesaggio umbro del Perugino e del Pinturicchio. Ospedalicchio, Bastia, in fondo al rettilineo la mole bianca della Basilica di Santa Maria degli Angeli: in questo luogo ebbe origine l'ordine francescano ed il Santo chiuse gli occhi sulla terra. Il percorso non può ascendere alla città, va oltre verso Foligno, ma le chiese, lo sperone del Sacro Convento, i campanili, la rocca sembrano protendersi in un invito di bellezza, di bontà e di pace. Voci ed immagini: Francesco, Chiara, Dante, Giotto, Giunta, Cimabue, il Crocifisso che parlò, il Cantico delle Creature, San Damiano... Ma ecco Spello, splendidissima Colonia Julia, con Pinturicchio, i ruderi e la porta romana, ecco le torri e le cupole di Foligno. Trentasei bombardamenti aerei non hanno piegato una fiera volontà di vita. Fama insigne per le tradizioni della stampa: a Foligno fu impressa la prima edizione della «Divina Commedia», a Foligno nacquero gli Avvisi progenitori dei lunari Barbanera che, ogni anno regolarmente, circolano tra gli italiani sparsi nel mondo a portare più che certezze un manipolo di speranze.

Spoletto, adesso: poco dopo Foligno a mancina, Trevi sulla cima aguzza di un colle, quindi le Fonti del Clitumno, mitica divinità delle acque: Byron e Carducci si ispirarono alla suggestione del luogo e delle memorie lontane. Attraverso una magnifica campagna ove vigoreggiano gli olivi, si giunge a Spoleto: a lei la gloria di aver fermato Annibale avanzante su Roma dopo la vittoria del Trasimeno. Sede di ducato longobardo è insigne per monumenti tra cui il Ponte delle Torri: formidabile ed indescrivibile: se il tempo non urgesse meriterebbe di vederlo. Sulla sinistra verdeggia Monteluco con il convento fondato da S. Francesco.

Ma per toccare Terni ci si deve ora portar su di quota e salire per rampe, fiancheggiate dalle cortine petrose dell'Appennino, fino ai 669 metri del Passo della Somma. Come allo Scopetone — e forse ancor di più — qui si collauda con severità potenza di macchine e validità di guida: non è tratto di sesto grado automobilistico, ma, nell'economia generale del Giro, la Somma può fare sentire il suo peso. Che sia leggero a tutti.

Attraverso una stretta la strada degradante conduce a Terni: così come l'attraversamento del-

l'Appennino ha scoperto una regione diversa, più cruda, più aspra di quella finora familiare, Terni rappresenta dal suo canto una nuova eccezione in quest'Umbria di cui si son cantate, forse con troppa insistenza, la dolcezza e l'intimità. Terni, città industriale: acciaio, elettricità, chimica, armi. I ricordi archeologici e la gloria d'aver dato i natali a Tacito regrediscono di fronte a questa realtà e di fronte al lavoro umano che ha già coperto le ferite di oltre cento bombardamenti e mitragliamenti. In distanza sul fianco della montagna, era una volta la Cascata delle Marmore: era, ché l'età nostra ha utilizzato ai suoi fini di pratica produttiva le acque precipitanti. Esaurite le formalità del controllo si piega a sud-ovest sulla Flaminia per giungere all'estremo meridionale della corsa: Narni medievale con l'antica rocca del cardinale Alborno, le sue pitture, il suo duomo del 1145.

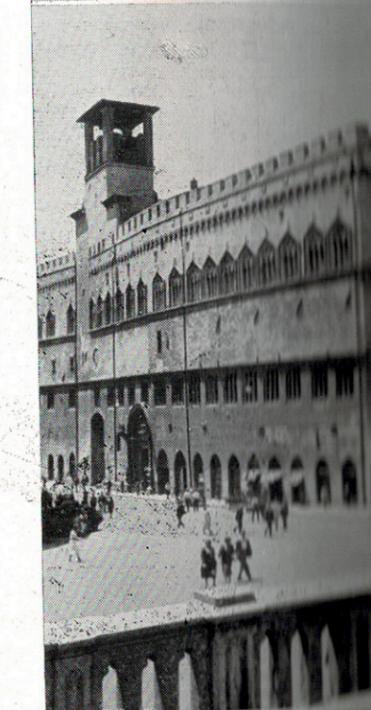
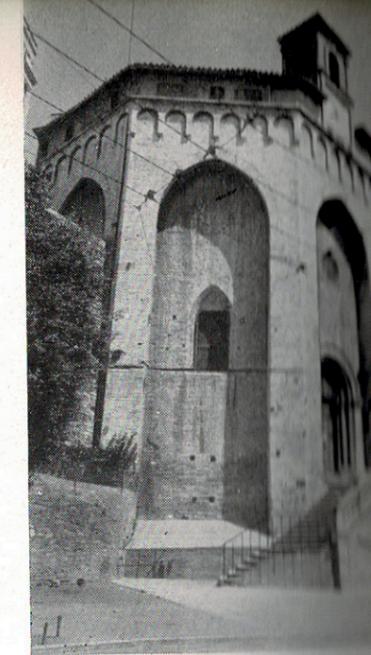
Il Ponte Sanguinario guida a Narni Scalo e per la gola del Nera e per un'ampia galleria a valle si inizia da qui la chiusura del secondo anello dell'8. Sangemini, Acquasparta sono luoghi noti per acque curative di molti mali. La natura torna ad essere mite, riprende il paesaggio tradizionale: quindi, un'erta al colmo della quale Todi, la Marzia Todi di Jacopone giullare di Dio e della mirabile piazza. Si torna a scendere, strada agevole senza sorprese.

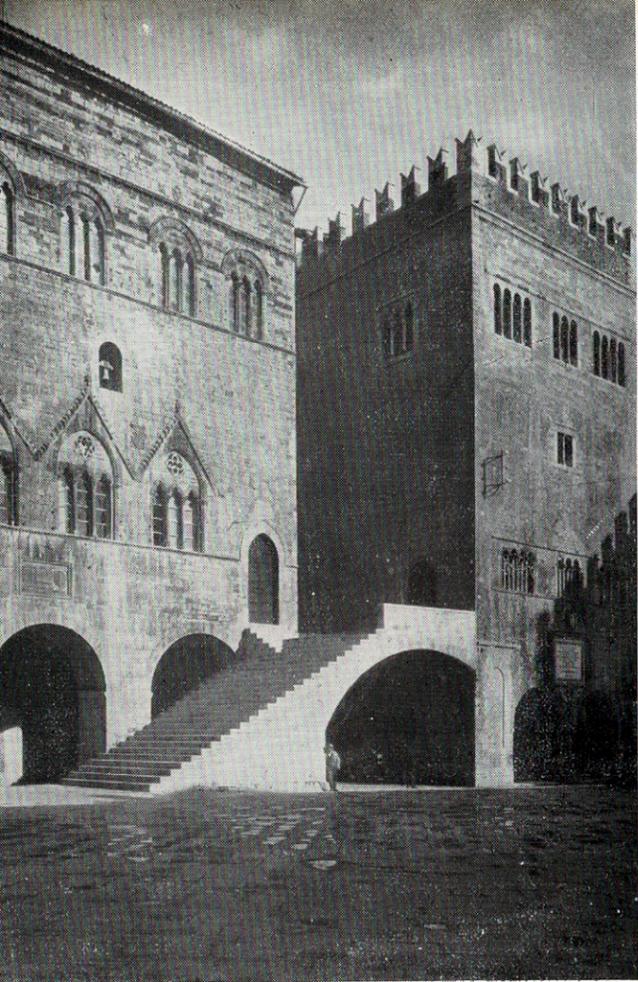
Prima di Deruta, altro nome famoso per l'arte della terra cotta a fuoco, un paesello che si fa ricordare solo per il suo strano nome: Collepepe. Ed ancora la chiesetta della Madonna del Bagno, gremita di ex voto popolari in ceramica del seicento. Sarebbe divertente soffermarsi. A Pontenuovo — tipico per la torre medievale a difesa piombante — si riattraversa il Tevere, si abbandona la Statale Tiberina e si affronta l'ultima fatica: l'ascesa al traguardo di Perugia. Montebello, Murelli, la visione della città che si spinge sulla vallata con l'albero maestro del campanile di San Pietro. Due, tre curve e finalmente ai giardini del Frontone. L'8 dei quasi quattrocento chilometri è ormai tutto scritto.

La città del Grifo, la città della cioccolata batte le mani. A tutti naturalmente: a chi ha vinto ed a chi vincerà la prossima volta.

V. G.

Passignano





come Perugia: adesso i turisti del Giro trovano controllo e rifornimenti e dicono grazie all'A. C. di Arezzo per la simpatica partecipazione alla organizzazione della gara. Qui Spinello, Margaritone, Guido, Petrarca, Vasari: tutti aretini in quella gloriosa fioritura eterna del genio toscano.

Si piega ad oriente e si comincia a salire a curve per sette chilometri fino alla Foce dello Scopetone (m. 526): è uno dei punti meno agevoli del percorso che richiede tutta la valentia dei piloti. Si scende, si passa Anghiari: non lontano Caprese, patria di Michelangelo. Poi Sansepolcro, la città di Piero della Francesca. Dai modernissimi stabilimenti che bordeggiano la nazionale parte per tutto il mondo la Pastina Glutinata Buitoni.

Ci si rituffa in Umbria: alta Valle del Tevere, opima di messi e di campi di grano che in questi giorni sono tutto uno smeraldo. Città di Castello, nota per l'arte grafica, mantiene incancellabili segni di un tempo passato nei solenni manufatti civili e pii. Ancora l'aperta vallata: si valica e si ripassa il Tevere, quindi Umbertide ed infine Ponte San Giovanni. Alle spalle, incollata all'orizzonte, si staglia grigia la massa allungata di Perugia,

prossima ed ancor lontana per gli uomini in corsa. Un occhio dell'8 è stato disegnato.

Sulla pianeggiante asfaltata si punta a mezzogiorno, su Assisi. Luminosissimo il paesaggio, l'inconfondibile paesaggio umbro del Perugino e del Pinturicchio. Ospedalichio, Bastia, in fondo al rettilo la mole bianca della Basilica di Santa Maria degli Angeli: in questo luogo ebbe origine l'ordine francescano ed il Santo chiuse gli occhi sulla terra. Il percorso non può ascendere alla città, va oltre verso Foligno, ma le chiese, lo sperone del Sacro Convento, i campanili, la rocca sembrano protendersi in un invito di bellezza, di bontà e di pace. Voci ed immagini: Francesco, Chiara, Dante, Giotto, Giunta, Cimabue, il Crocifisso che parlò, il Cantico delle Creature, San Damiano... Ma ecco Spello, splendidissima Colonia Julia, con Pinturicchio, i ruderi e la porta romana, ecco le torri e le cupole di Foligno. Trentasei bombardamenti aerei non hanno piegato una fiera volontà di vita. Fama insigne per le tradizioni della stampa: a Foligno fu impressa la prima edizione della «Divina Commedia», a Foligno nacquero gli Avvisi progenitori dei lunari Barbanera che, ogni anno regolarmente, circolano tra gli italiani sparsi nel mondo a portare più che certezze un manipolo di speranze.

Spoletto, adesso: poco dopo Foligno a manicina, Trevi sulla cima aguzza di un colle, quindi le Fonti del Clitumno, mitica divinità delle acque: Byron e Carducci si ispirarono alla suggestione del luogo e delle memorie lontane. Attraverso una magnifica campagna ove vigoreggiano gli olivi, si giunge a Spoleto: a lei la gloria di aver fermato Annibale avanzante su Roma dopo la vittoria del Trasimeno. Sede di ducato longobardo è insigne per monumenti tra cui il Ponte delle Torri: formidabile ed indescrivibile: se il tempo non urgesse meriterebbe di vederlo. Sulla sinistra verdeggia Monteluco con il convento fondato da S. Francesco.

Ma per toccare Terni ci si deve ora portar su di quota e salire per rampe, fiancheggiate dalle cortine petrose dell'Appennino, fino ai 669 metri del Passo della Somma. Come allo Scopetone — e forse ancor di più — qui si collauda con severità potenza di macchine e validità di guida: non è tratto di sesto grado automobilistico, ma, nell'economia generale del Giro, la Somma può fare sentire il suo peso. Che sia leggero a tutti.

Attraverso una stretta la strada degradante conduce a Terni: così come l'attraversamento del-

l'Appennino ha scoperto una regione diversa, più cruda, più aspra di quella finora familiare, Terni rappresenta dal suo canto una nuova eccezione in quest'Umbria di cui si son cantate, forse con troppa insistenza, la dolcezza e l'intimità. Terni, città industriale: acciaio, elettricità, chimica, armi. I ricordi archeologici e la gloria d'aver dato i natali a Tacito regrediscono di fronte a questa realtà e di fronte al lavoro umano che ha già coperto le ferite di oltre cento bombardamenti e mitragliamenti. In distanza sul fianco della montagna, era una volta la Cascata delle Marmore: era, che l'età nostra ha utilizzato ai suoi fini di pratica produttiva le acque precipitanti. Esaurite le formalità del controllo si piega a sud-ovest sulla Flaminia per giungere all'estremo meridionale della corsa: Narni medievale con l'antica rocca del cardinale Alborno, le sue pitture, il suo duomo del 1145.

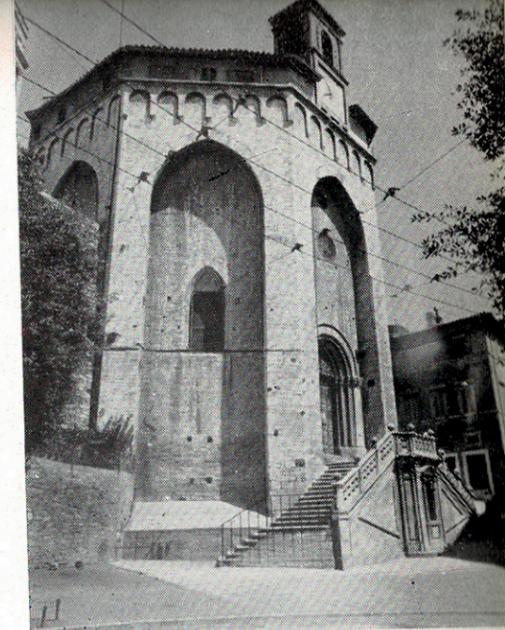
Il Ponte Sanguinario guida a Narni Scalo e per la gola del Nera e per un'ampia galleria a valle si inizia da qui la chiusura del secondo anello dell'8. Sangemini, Acquasparta sono luoghi noti per acque curative di molti mali. La natura torna ad essere mite, riprende il paesaggio tradizionale: quindi, un'erta al colmo della quale Todi, la Marzia Todi di Jacopone giullare di Dio e della mirabile piazza. Si torna a scendere, strada agevole senza sorprese.

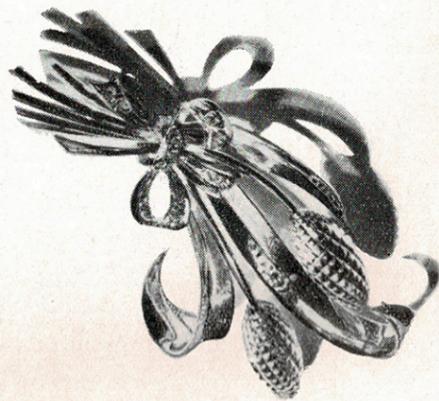
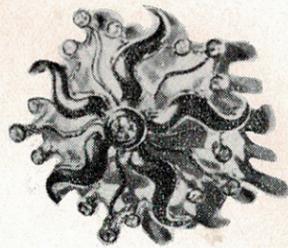
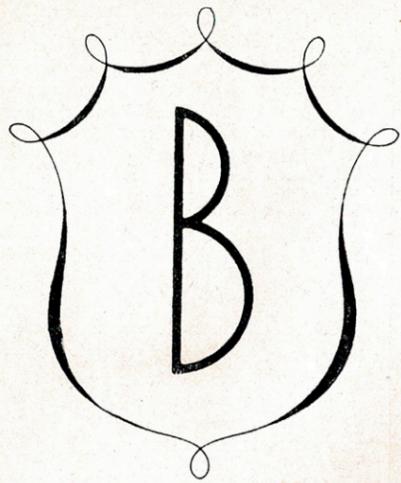
Prima di Deruta, altro nome famoso per l'arte della terra cotta a fuoco, un paesello che si fa ricordare solo per il suo strano nome: Collepepe. Ed ancora la chiesetta della Madonna del Bagno, gremita di ex voto popolari in ceramica del seicento. Sarebbe divertente soffermarsi. A Pontenuovo — tipico per la torre medievale a difesa piombante — si riattraversa il Tevere, si abbandona la Statale Tiberina e si affronta l'ultima fatica: l'ascesa al traguardo di Perugia. Montebello, Murelli, la visione della città che si spinge sulla vallata con l'albero maestro del campanile di San Pietro. Due, tre curve e finalmente ai giardini del Frontone. L'8 dei quasi quattrocento chilometri è ormai tutto scritto.

La città del Grifo, la città della cioccolata batte le mani. A tutti naturalmente: a chi ha vinto ed a chi vincerà la prossima volta.

V. C.

Passignano





Piagnini

GIOIELLIERE

A

PERUGIA

Via Calderini - Telef. 6172

Parlano i Piloti...

Abbiamo rivolto ad alcuni tra i più noti assi del volante le seguenti domande:

— Ha qualche ricordo personale e di natura sportiva sull'Umbria?

— Ha mai partecipato all'antica Coppa della Perugina automobilistica, od al Circuito di Perugia motociclistico od al Giro dell'Umbria? Può dirci qualche sua impressione su queste gare?

— Se non ha mai preso parte ad alcuna di queste corse, può fornirci una sua impressione «veloce» sull'Umbria, vista e conosciuta in corsa (eventuali edizioni delle Mille Miglia)?

— Quale il suo pensiero e la sua valutazione sulle corse tipo Giro dell'Umbria, Giro di Sicilia, ecc.? Quale l'apporto loro, sia per la selezione e la preparazione dei piloti per le gare di velocità pura, sia per il miglioramento tecnico delle costruzioni automobilistiche di serie?

— Vuol ricordarci la sua più bella annata sportiva?

— Vuole descriversi l'episodio della sua carriera, che le è più vivo e palpitante nella memoria?

— Può dirci quale sia, a suo parere, il migliore pilota internazionale e tra i giovani piloti italiani quale crede lei che possa passare con successo alle prove internazionali di velocità pura?

Così ci hanno risposto:

Rispondo ben volentieri al Vostro questionario poiché all'Umbria in genere, ed a Perugia e Gubbio in particolare, è indissolubilmente legato il mio esordio in campo motoristico.

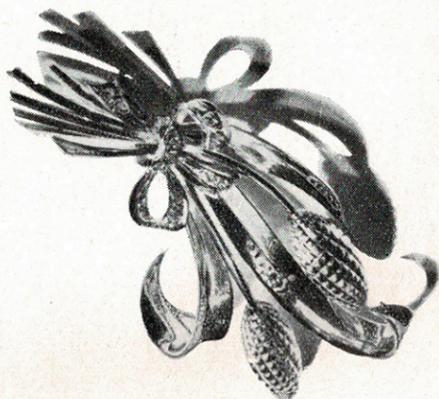
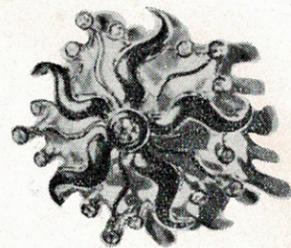
Ho cominciato a prendere confidenza con i motori, motociclistici prima e automobilistici poi, proprio a Perugia quando ero ancora studente della facoltà di agraria.

Il circuito motociclistico di Perugia, la coppa della Perugina, la corsa in salita della Mengara sono state tra le mie prime competizioni. Esse mi ricordano la mia giovinezza, le notti insonni passate in officina attorno a macchine che avevano sempre qualche cosa che non andava, mi ricordano strade polverose, audacie insensate della giovinezza, e tanti tanti celebri assi del nostro sport che scendevano nella verde Umbria per partecipare a queste competizioni che furono tra le "classiche" dell'epoca eroica del nostro automobilismo.

Materassi, Brilli-Peri, Alfieri Maserati, De Sterlich, Bugatti, OM, Ceirano, Fiat, Diatto, Salmson, Itala ecco i nomi che riempivano le cruscate di quell'epoca gloriosa e lontana, quando si correva per una coppa, con macchine rabberciate, contando soprattutto sull'audacia e la fortuna.

Il mio parere circa le corse su strada è questo: esse servono ottimamente a vagliare macchine e piloti, la vettura e il conducente che escono vittoriosi da questo genere di competizioni meritano rispetto e stima. Esse servono inoltre a creare nuove legioni di piloti che ben difficilmente avrebbero la possibilità di gareggiare in circuito.

L'episodio della mia carriera che maggiormente ricordo, e quando lo saprete sarete del mio parere, avvenne a Montlery nel 1933, durante le prove. Stavo filando vicino a trecento all'ora lungo il rettilo leggermente in discesa e cominciai a rallentare per imboccare la curva che immetteva nell'altro rettilo, essendo sceso già di velocità avrei dovuto cominciare a frenare ma sotto la mia pressione il pedale toccò il fondo. Ero senza freni. Non ebbi molto tempo per pensare, andavo almeno cento chilometri più forte di quello che la curva consentisse. Decisi allora di gettarmi sulla scarpata che fiancheggiava la pista, quasi come una curva sopra elevata, percorsi fuori strada tutto il raggio della curva, l'inclinazione della scarpata mi salvò, persi velocità e rientrai in pista senza danno. Ma poi restai fermo a lungo ai box e mi convinsi che casi consimili possono capitare una volta soltanto nella vita di un pilota.



Biagini

GIOIELLIERE

A

PERUGIA

Via Calderini - Telef. 6172

Parlano i Piloti...

Abbiamo rivolto ad alcuni tra i più noti assi del volante le seguenti domande:

— Ha qualche ricordo personale e di natura sportiva sull'Umbria?

— Ha mai partecipato all'antica Coppa della Perugina automobilistica, od al Circuito di Perugia motociclistico od al Giro dell'Umbria? Può dirci qualche sua impressione su queste gare?

— Se non ha mai preso parte ad alcuna di queste corse, può fornirci una sua impressione «veloce» sull'Umbria, vista e conosciuta in corsa (eventuali edizioni delle Mille Miglia)?

— Quale il suo pensiero e la sua valutazione sulle corse tipo Giro dell'Umbria, Giro di Sicilia, ecc.? Quale l'apporto loro, sia per la selezione e la preparazione dei piloti per le gare di velocità pura, sia per il miglioramento tecnico delle costruzioni automobilistiche di serie?

— Vuol ricordarci la sua più bella annata sportiva?

— Vuole descriversi l'episodio della sua carriera, che le è più vivo e palpitante nella memoria?

— Può dirci quale sia, a suo parere, il migliore pilota internazionale e tra i giovani piloti italiani quale crede lei che possa passare con successo alle prove internazionali di velocità pura?

Così ci hanno risposto:

Rispondo ben volentieri al Vostro questionario poiché all'Umbria in genere, ed a Perugia e Gubbio in particolare, è indissolubilmente legato il mio esordio in campo motoristico.

Ho cominciato a prendere confidenza con i motori, motociclistici prima e automobilistici poi, proprio a Perugia quando ero ancora studente della facoltà di agraria.

Il circuito motociclistico di Perugia, la coppa della Perugina, la corsa in salita della Mengara sono state tra le mie prime competizioni. Esse mi ricordano la mia giovinezza, le notti insonni passate in officina attorno a macchine che avevano sempre qualche cosa che non andava, mi ricordano strade polverose, audacie insensate della giovinezza, e tanti tanti celebri assi del nostro sport che scendevano nella verde Umbria per partecipare a queste competizioni che furono tra le "classiche" dell'epoca eroica del nostro automobilismo.

Materassi, Brilli-Peri, Alfieri Maserati, De Sterlich, Bugatti, OM, Ceirano, Fiat, Diatto, Salmson, Itala ecco i nomi che riempivano le cronache di quell'epoca gloriosa e lontana, quando si correva per una coppa, con macchine rabberciate, contando soprattutto sull'audacia e la fortuna.

Il mio parere circa le corse su strada è questo: esse servono ottimamente a vagliare macchine e piloti, la vettura e il conducente che escono vittoriosi da questo genere di competizioni meritano rispetto e stima. Esse servono inoltre a creare nuove legioni di piloti che ben difficilmente avrebbero la possibilità di gareggiare in circuito.

L'episodio della mia carriera che maggiormente ricordo, e quando lo saprete sarete del mio parere, avvenne a Montlery nel 1933, durante le prove. Stavo filando vicino a trecento all'ora lungo il rettilo leggermente in discesa e cominciai a rallentare per imboccare la curva che immetteva nell'altro rettilo, essendo sceso già di velocità avrei dovuto cominciare a frenare ma sotto la mia pressione il pedale toccò il fondo. Ero senza freni. Non ebbi molto tempo per pensare, andavo almeno cento chilometri più forte di quello che la curva consentisse. Decisi allora di gettarmi sulla scarpata che fiancheggiava la pista, quasi come una curva sopra elevata, percorsi fuori strada tutto il raggio della curva, l'inclinazione della scarpata mi salvò, persi velocità e rientrai in pista senza danno. Ma poi restai fermo a lungo ai boxes e mi convinsi che casi consimili possono capitare una volta soltanto nella vita di un pilota.

Pur essendo difficile formulare un giudizio sui piloti poiché la disparità di efficienza tra le macchine complica ogni valutazione, penso che, Ascari e Fangio siano i migliori piloti attuali. Tra i giovani non vedo chi possa aspirare degnamente a guidare una macchina da gran premio; c'è tanta diversità tra 200 e 300 chilometri all'ora.

Con la speranza di poter partecipare con un mezzo efficiente alla Vostra bella manifestazione, che si svolge su strade a me tanto care, Vi auguro ogni successo.

Luigi Fagioli

- 1) Ho partecipato al Circuito motociclistico della Perugia nel 1925 classificandomi III assoluto su P.M. (era la mia terza corsa).
- 2) L'ho attraversata velocemente in molte edizioni delle Mille Miglia e mi sono soffermato da turista alle sue Fonti del Clitunno e ne ho ammirato le bellezze di Perugia, Assisi, Orvieto.
- 3-4) Le trovo corse interessantissime per il pilota e probative per il collaudo della costruzione di serie. Ma pericolose a meno che il percorso non venga scrupolosamente chiuso al traffico.
- 5) Spero il 1952.
- 6) Un pauroso incidente avuto nel 1935 durante la disputa di un G. P. di Germania al Nürbury Ring.

In pieno rettilineo ad oltre 230 Km/ora si ruppe un perno della trasmissione della mia Bugatti e per l'avvenuto bloccaggio delle ruote posteriori la macchina uscì di strada ribaltandosi numerose volte prima di arrestarsi. In uno di questi ribaltamenti fui proiettato fuori della macchina volando al disopra di una rete metallica alta oltre due metri che divideva la pista dal recinto del pubblico. Uscii miracolosamente illeso da questo incidente.

Ing. Piero Taruffi

Purtroppo io non ho ricordi sportivi legati alla vostra bella Regione, ma solo ricordi turistici.

Per quanto concerne il mio parere sulle corse tipo Giro dell'Umbria, dirò che io le trovo veramente interessanti per quanto concerne la propaganda sportiva e la formazione dei nuovi piloti. Infatti noto che queste corse accendono i più focolosi entusiasmi degli sportivi puri che generalmente si trova nella più parte fra i più giovani.

Giannino Marzotto

Non nascondo però che la difficoltà di chiudere il percorso mette, in un certo senso, un punto a sfavore fra tanti elementi positivi. Credo pertanto che sarebbe molto opportuna un'azione di tutti gli organizzatori tendente a dare ai piloti, partecipanti alle corse su strada, quella tranquillità, sia dal punto di vista pratico che possibilmente anche legale, la quale permetta ai partecipanti di svolgere la loro attività sportiva senza eccessive preoccupazioni riguardanti le loro possibilità.

Per quanto riguarda il miglioramento tecnico delle costruzioni automobilistiche, trovo che queste corse impegnano moltissimo il mezzo meccanico e possono attraverso esse arrivare a quei miglioramenti che sono di grande utilità per il perfezionamento di qualsiasi vettura.

Mi chiedete inoltre quale è la mia più bella annata sportiva e io prego di volermi scusare se rispondo che la mia più bella annata sportiva, spero sempre che sia quella che sto per incominciare, dato che le aspirazioni di noi corridori sono quelle di far sempre meglio di quanto si è fatto finora.

All'ultima domanda nella quale mi si chiede quale sia il miglior pilota internazionale, dichiaro che non ho pareri assoluti in merito, ma credo si debba scegliere fra Fangio, Gonzales, Farina e Villosesi.

Riguardo al futuro e brillante avvenire dei giovani piloti italiani credo si debba scegliere fra Cabianca, Sighinolfi, Marzotto.

Alberto Ascari

- 1) Certamente. Il giro dell'Umbria da me compiuto nel 1948 con una Aprilia mi ricorda il periodo più bello e puro di attività sportiva.
- 2)
- 3) Paradiso dell'emozione per il turista come per il pilota.
- 4) I risultati di queste corse riflettono sia la bontà dei mezzi impiegati sia la attività delle strade percorse. Hanno quindi grande interesse turistico e giovane, più che a sviluppare il progresso tecnico, a far comprendere alla massa a quale alto livello esso sia giunto. Per le possibilità di preparazione e selezione il problema è difficile a risolversi in poche parole.
- 5) 1948.
- 6) Ogni corsa è un episodio, ogni episodio una corsa in miniatura. Difficile scegliere.
- 7) Fangio, Ascari. Tra i giovani: molti.

AEROSTUDIO BORGHI

PIREUMATICI
CEAT

CEAT
gomma
TORINO