

Amplini

COPPA DELLA PERUGINA



6° GIRO AUTOMOBILISTICO DELL'UMBRIA

2 GIUGNO 1954

PERUGIA

A.C. PERUGIA

Tutta l'America ne parla!



L'ATLANTIC PREMIUM ANTI KNOCK previene la formazione dei depositi nella camera di scoppio evitando l'anticipo dell'accensione e il "battito in testa" del motore.

Con l'ATLANTIC PREMIUM ANTI KNOCK ad altissimo indice di viscosità, con un limitato consumo di lubrificante il motore sarà sempre nuovo.

Una grande conquista nel campo della lubrificazione

Due gradazioni SAE

Una sola e per tutto l'anno per motori in ordine



il lubrificante del tecnico dell'automobile



Migliora il rendimento del carburante e garantisce la massima potenza del motore.

Assicura una immediata messa in moto e perciò più lunga vita della batteria.

la perfezione nella lubrificazione

SOCIETÀ ITALIANA LUBRIFICANTI ATLANTIC S.p.A.

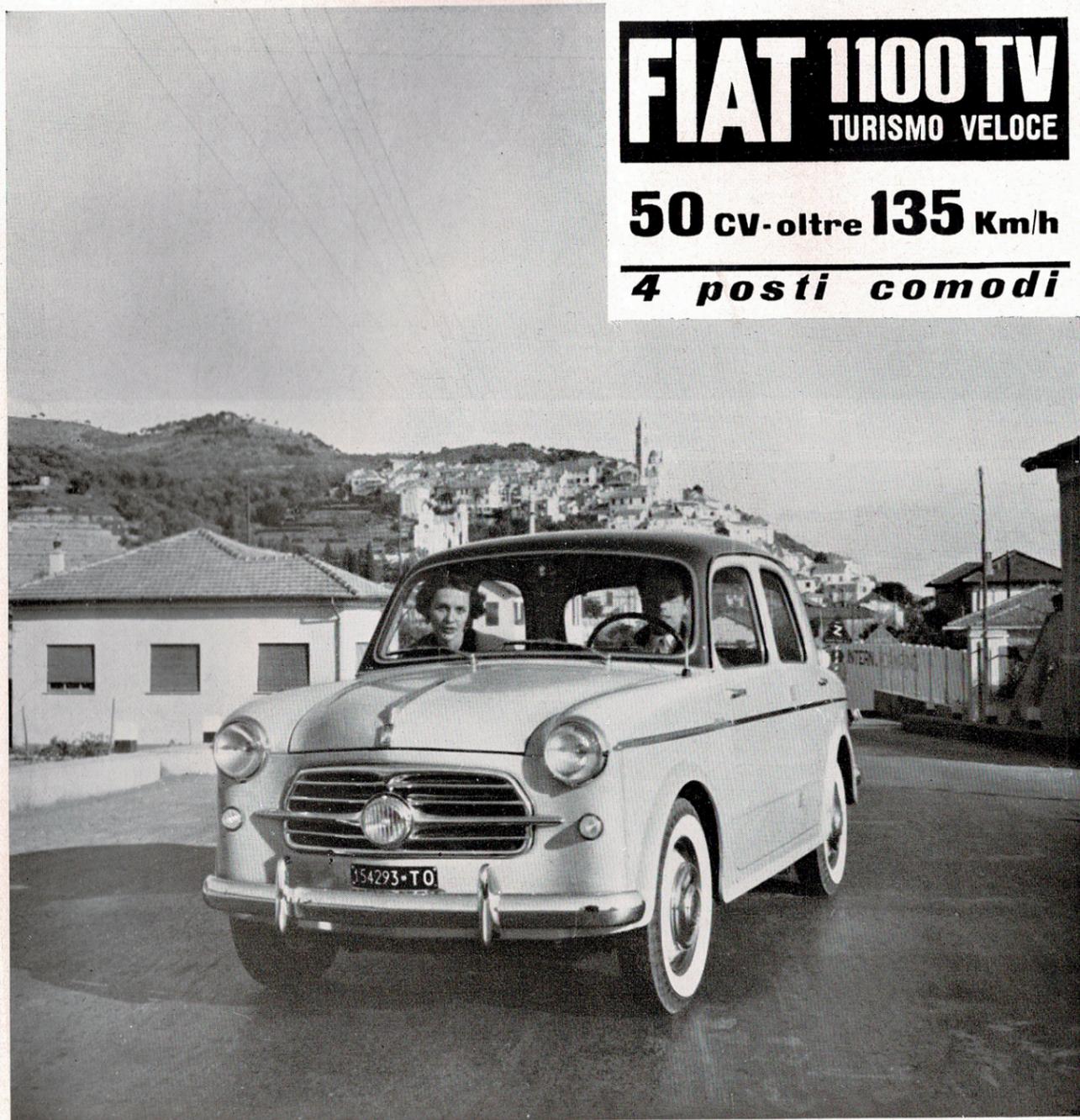
Direzione Generale: Foro Buonaparte, 76 - MILANO - Telef. 872.604 - 898.878

Deposito: Via California, 19 - MILANO - Telef. 430.286 - 464.780

FIAT 1100 TV
TURISMO VELOCE

50 CV-oltre 135 Km/h

4 posti comodi



SUPERCORTEMAGGIORE
la potente benzina italiana

Ditta A. TAGLIAMONTE

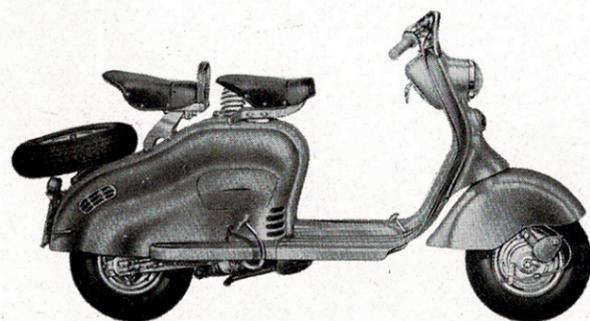
Via L. Masi, 8

PERUGIA

Telef. 20 - 220

COMMISSIONARIA PER LA VENDITA

Lambretta



*...lo scooter di classe
maggiormente venduto...*



AQUILA

Benzina **super** **Aquiloni**

SCAP

Società Carburanti Affini Perugia

CONCESSIONARIA PER L'UMBRIA

PONTE S. GIOVANNI - Tel. 28145



S.A.P.A.A.

CONCESSIONARIA ESCLUSIVA PER L'ITALIA
MILANO

PREMIO: Raffinerie « Aquila » (oggetto del valore di L. 60.000) al PRIMO ASSOLUTO della Categoria Turismo Gruppo Vetture Gran Turismo di Serie.

AUTOVETTURE
E AUTOVEICOLI INDUSTRIALI



LANCIA

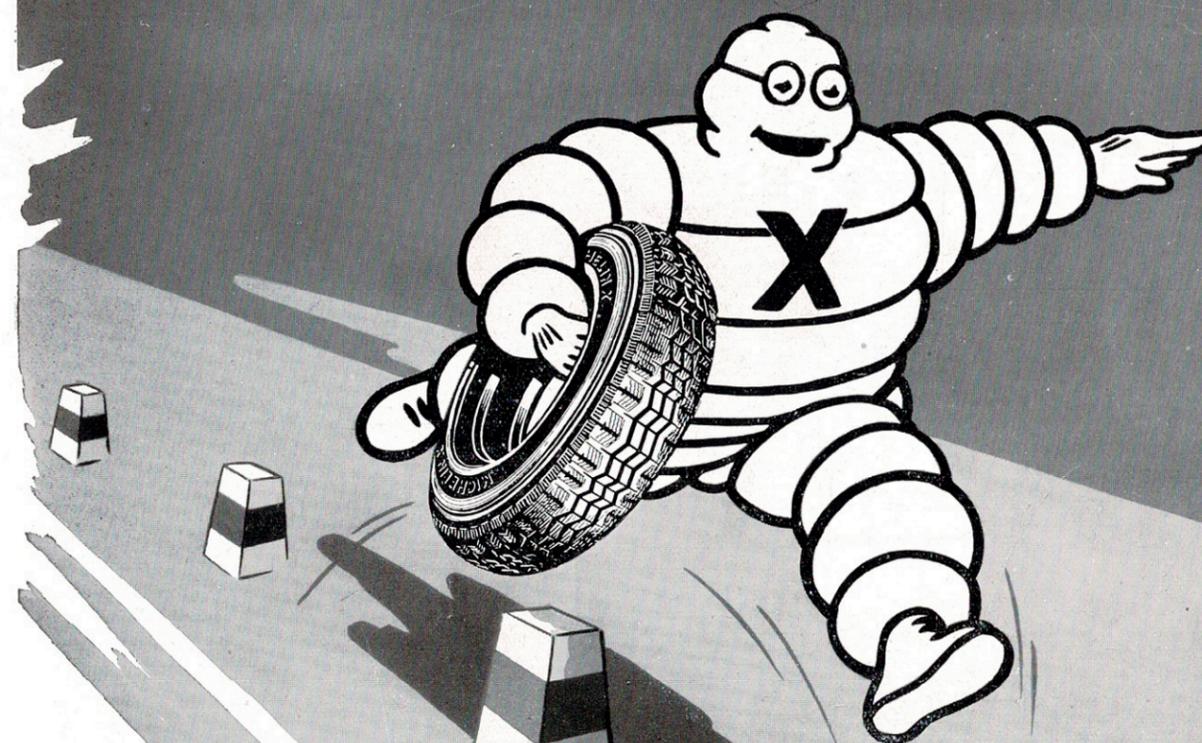
Commissionario per la Provincia di PERUGIA

COPPOLI & CHIUINI s.r.l.

UFFICI E MAGAZZINO RICAMBI
PERUGIA - Piazza IV Novembre, 4 - Tel. 20103

OFFICINA RIPARAZIONI E STAZIONE DI SERVIZIO
Via F. Innamorati, 7 - Tel. 6102

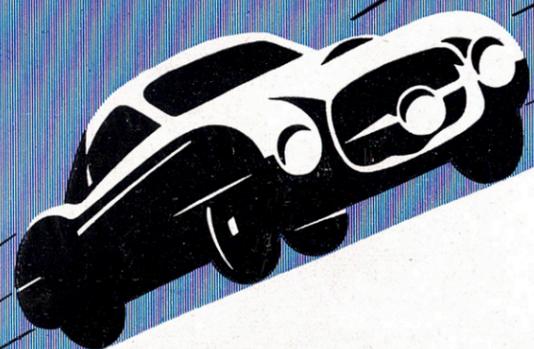
*...un chilometraggio
da 2 a 3 volte superiore!*



pneumatici

MICHELIN

“X”

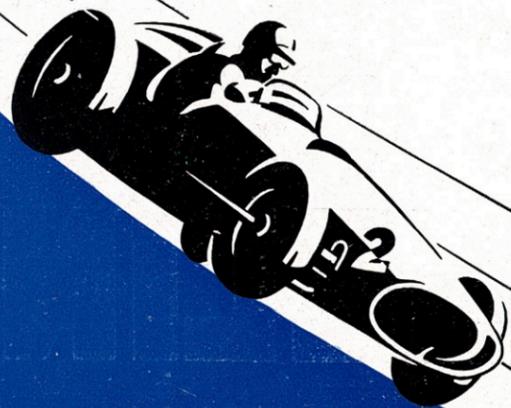


il più potente
supercarburante
per il vostro motore

SUPERSHELL

con **I.C.A.**
additivo controllo ignizione

Le nuove benzine Shell con I.C.A.
rappresentano
la più grande innovazione
nei carburanti negli ultimi 32 anni.



AUTOMOBILE CLUB PERUGIA

**VI° GIRO
AUTOMOBILISTICO
DELL' UMBRIA
COPPA DELLA PERUGINA**

Gara valevole per il Campionato Italiano Conduttori

2 GIUGNO 1954

VI GIRO AUTOMOBILISTICO DELL'UMBRIA

COPPA DELLA PERUGINA

PERUGIA 2 GIUGNO 1954

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

S. ECC. DR. PIETRO RIZZO

Prefetto di Perugia

S. ECC. DR. FRANCESCO CIGLIESI

Prefetto di Terni

S. ECC. DR. ARNALDO ADAMI

Prefetto di Arezzo

CAV. DEL LAV. DR. GIOVANNI BUITONI

Presidente della Società «Perugina» e «Buitoni»

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

DR. ALBERTO ANDREANI

Vice Presidenti

SIG. AMERO CAROSI

DR. CARLO PEANO

Componenti: C.te Dr. Tiberio Ansidei - Rag. Alessandro Bartoccioli - Prof. Alberto Cucchia - Sig. Augusto Gelsomini - Comm. Alfredo Loreti - Sig. Umberto Marinelli - Sig. Guglielmo Rasimelli - Geom. Emanuele Rufini - Dr. Giulio Tocchi Moretti - Avv. Enea Troiano.

COMITATO ESECUTIVO

Comm. Prof. Gianni Angelini - C.te Dr. Tiberio Ansidei - Dr. Bruno Buitoni jr. - Dr. Carlo Peano - Geom. Emanuele Rufini - Sig. Fernando Speziali - Dr. Giulio Tocchi Moretti.

Commissari sportivi: Geom. Nicola Franzoni - Dr. Marcello Mariani - Sig. Torquato Nencini - Sig. Luigi Rabitti - Rag. Giuseppe Sconciafurno - M.se Francesco Spinola - Sig. Amerigo Tomassini.

Commissario Sportivo Delegato della C.S.A.I.: Dr. Alberto Filippi.

Commissario Tecnico Delegato della C.S.A.I.: Ing. Francesco Ricci.

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



Il Presidente dell'Automobile Club d'Italia, principe FILIPPO CARACCILO DI CASTAGNETO, ha voluto inviarcì, come tutti gli anni, il suo saluto augurale per il "Giro dell'Umbria". Nel dirgli grazie, formuliamo l'auspicio ch'egli voglia essere tra noi mercoledì 2 giugno al traguardo del Frontone.

MODULARIO C. - Tel. - 63

INDICAZIONI D'URGENZA

Ricevuto il 19 ore RICEVUTA

Pel circuito N. 443

DESTINAZIONE | PROVENIENZA | NUM. | PAROLE | DATA DELLA PRESENTAZIONE

443 LETTERA PERUGIA ROMA FONO 0126 80 15 2035

Mon. 30 (Giug.) 1954

Bollo di ufficio

Le ore si contano sul meridiano corrispondente al tempo medio dell'Europa Centrale.

Nei telegrammi impressi a caratteri romani, il primo numero dopo il nome del luogo di origine rappresenta quello del telegramma, il secondo quello delle parole, gli altri la data e l'ora e i minuti della presentazione.

Via e indirizzi eventuali d'ufficio.

(1900-04) Roma, 1953 - Istituto Poligrafico dello Stato P. V.

INVIO IL PIU' FERVIDO AUGURIO IN NOME MIO ET DELL' AUTOMOBILE CLUB ITALIA AGLI ORGANIZZATORI DEL GIRO AUTOMOBILISTICO DELL' UMBRIA ANCORA UNA VOLTA RINGRAZIO IL PRESIDENTE DELL' AUTOCLUB PERUGIA PER QUESTA IMPRESA CHE OGNI ANNO RINNOVA UNA LUMINOSA TRADIZIONE DEL NOSTRO AUTOMOBILISMO AGONISTICO PUNTO AGLI SPORTIVI CHE SI ACCINGONO A DISPUTARE LA COPPA DELLA PERUGINA IL MIO CORDIALE SALUTO ET IL MIO VOTO PER UNA FELICE CORONAMENTO DELLA LORO PROVA

FILIPPO CARACCILO



La parola del Presidente dell'A. C. di Perugia

VALORI DI UNA GARA

Non è facile, in questa laboriosa vigilia e con le nuove formule regolamentari, prevedere i risultati sportivi, tecnici e numerici del VI Giro Automobilistico dell' Umbria; ma si può sicuramente confermare il crescente interesse che la nostra manifestazione suscita negli ambienti automobilistici di tutta Italia.

All'alto apprezzamento concesso dal Capo dello Stato, che ha posto in palio un Suo dono, al premio col quale la "Perugina" lega ancora il suo nome e la sua tradizione sportiva alla nostra gara, si aggiunge quest'anno un particolare e lusinghiero segno di consenso.

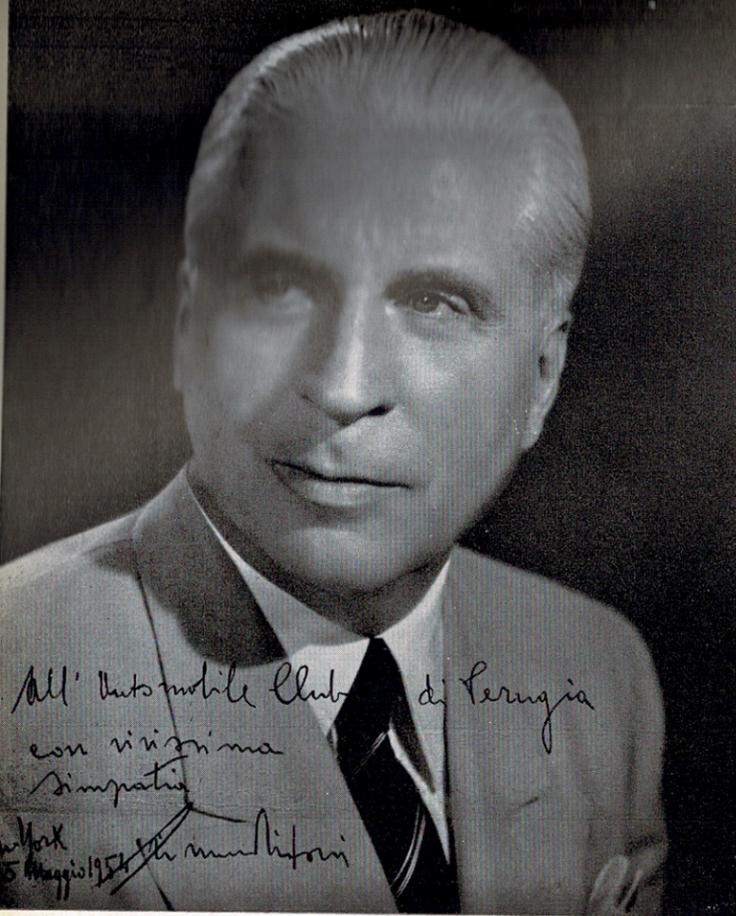
Ricorre infatti il trentennale della prima "Coppa della Perugina" e, da New York, Giovanni Buitoni, che ne fu l'ideatore ed il promotore, rievocando brillantemente, in altre pagine di questa pubblicazione, le vicende di quella gara ormai lontana e sempre viva nella memoria, ci ha fatto pervenire un suo dono personale che trascende dal valore intrinseco, sia pure notevole, per assumere quello di ambito, competente attestato sul valore e sull'importanza della nostra iniziativa.

Il Giro Automobilistico dell'Umbria resta quindi la maggiore manifestazione sportiva della regione.

E, prima di cedere questo primato alle lusinghe di altre formule e di altri percorsi, non dobbiamo dimenticare che le gare di velocità, su strade normali, compensano una parte dell'interesse spettacolare con interessi tecnici, sportivi e turistici, certamente superiori; e costituiscono il vivaio ed il più severo collaudo da dove sorgono, ogni anno, le nuove speranze ed i nuovi campioni, cui incombe il compito di conservare all'Italia quel primato che ancora ci appartiene; risultato di esperienza, di genialità, di audacia, e di sacrifici eroici.

Ai valorosi piloti che si apprestano a disputare sulle strade dell'Umbria la nostra classica gara, rinnovando e perpetuando entusiasmi sportivi ormai tradizionali, agli ospiti che onoreranno con la loro presenza la manifestazione, agli "abitués" del nostro "giro" che ci dimostrarono, fin dalla prima edizione, la loro fiducia e la loro bravura, alle Autorità che facilitarono la nostra opera, ai rappresentanti della stampa che ne propagandarono i pregi e ne segnalavano i difetti, ai collaboratori ed esecutori tutti, con lieto animo, forte della passata esperienza e fiducioso del futuro, l'Automobile Club di Perugia rivolge il suo saluto riconoscente e cordiale.

ALBERTO ANDREANI



GIOVANNI BUITONI

CREATORE DELLA COPPA DELLA PERUGINA

SCRIVE AL PRESIDENTE ANDREANI...

Il cav. del lav. dr. Giovanni Buitoni, richiesto dal Presidente dell'A. C. di Perugia, dott. Alberto Andreani, di rievocare la prima edizione della Coppa della Perugina, ha risposto da New York con lo scritto che siamo lieti di pubblicare, grati a Giovanni Buitoni per la sua collaborazione.

Caro Alberto,

la tua lettera del 26 aprile, che ho vivamente gradito, ha riaperto la cellula della mia mente dove erano archiviati i più importanti avvenimenti sportivi della mia vita in cui fui di volta in volta attore e promotore: mentre non ho trovato in quelli in cui fui attore nulla di particolarmente eccitante (varie corse podistiche, ciclistiche, motociclistiche, automobilistiche - fra le altre quella della Somma - in cui

mai fui primo, sebbene mai fui ultimo), ho trovato invece la Coppa della Perugina di gran lunga primeggiante fra gli avvenimenti di cui fui promotore.

Trent'anni sono passati: trent'anni densi di eventi nella mia vita, durante i quali il mio destino mi portò dalle rive del Tevere a quelle della Senna e poi a quelle del maestoso Hudson, ma l'avvenimento sportivo che prese il nome della Perugina è tuttora vividamente scolpito nella mia mente e nel mio cuore. Ho voluto bene alla Coppa della Perugina come si vuol bene a tutto ciò che ci ha costato rischi, sacrifici, pene, dubbi, ma che ci ha dato anche gioie e soddisfazioni.

C'era tutto da fare: l'incatramatura delle strade, le tribune, i collegamenti telefonici lungo il circuito, i quadri di segnalazione, il treno speciale (supplementare tribuna a Ferro di Cavallo), la propaganda, l'ingaggiamento dei corridori, che erano piuttosto scettici su questo inaspettato ed impreveduto avvenimento sportivo, e mille altre cose di maggiore o minore importanza. Non certo la minore quella di cercare di vincere lo scetticismo ed il pessimismo largamente diffuso fra i miei collaboratori della Perugina ed i miei concittadini, che fra l'altro in quella che di certo fu la prima corsa automobilistica su strade, intravedevano una ecatombe di corridori e di spettatori. A proposito di ecatombe, il mio ottimo indimenticabile Padre, Francesco, che in fatto di pessimismo la cedeva a ben pochi, era addirittura fuori di sé dal terrore: a tal punto che tornando in automobile

a Perugia dalla strada di Magione, giunto alla congiunzione con la strada di Ellera, scambiò il colore rosso scuro della incatramatura della strada con sangue sparso dai concorrenti.

Oggi l'episodio fa sorridere, ma lo ho citato per ricordare i sentimenti di varia indole e di vario carattere con cui l'avvenimento così nuovo era atteso nella silente, serafica, ultrapacifica Umbria.

Il rischio fu indubbiamente grande, poiché, fra l'altro, una giornata di tempo cattivo avrebbe voluto dire perdere in pieno le molte centinaia di migliaia di lire (allora somma veramente cospicua sia in se stessa che in confronto alle risorse finanziarie della Perugina) investite nell'impresa. Invano si era tentato di passare il rischio a qualche Compagnia di Assicurazione, come si pratica di norma in Inghilterra.

Il sole risplendette in pieno, la folla degli intervenuti fu enorme, la corsa un grande successo per il numero ed il valore dei partecipanti, l'entusiasmo al colmo: non un incidente, non un contrattempo, non un reclamo di spettatori o di corridori.

Ricordo ancora i due baci stampati sulle guance dell'unica concorrente femminile: la bellissima e simpaticissima baronessa D'Avanzo. Oggi, specialmente qui in America, i baci fra i due sessi si scambiano molto facilmente: allora non era così.

Ricordo ancora la barbetta a pizzo del Conte Bonmartini e le figure ultrapopolari di Maserati, di Materassi, Brilli Peri, Nuvoletti, Antonelli, Balestrero, Borzacchini, Fagioli e di tutta la falange di corridori elettissimi che parteciparono: il fiore dei corridori italiani.

Ricordo fra coloro che mi dettero il loro aiuto il Conte Romeo Gallenga, Presidente dell'Automobile Club di Roma, che fece del suo meglio per cooperare al successo dell'avvenimento, ed il Presidente dell'Automobile Club d'Italia. E ricordo in ultimo, perché il più importante di tutti, Vittorio Savonelli, l'attivissimo ed intelligentissimo Segretario dell'Automobile Club di Perugia, che lavorò con passione e con entusiasmo degni di ogni elogio alla realizzazione della grande impresa.

Il 10 maggio 1924 (mi sembrano dieci anni e non trenta, come purtroppo sono) fu uno dei giorni più rimarchevoli della mia vita: ancora mi risuona negli orecchi il frastuono delle automobili, dei camions, delle motociclette, delle trombe, delle sirene: frastuono che si prolungò da tutta la notte precedente a tutta la notte successiva.

La Perugina con la sua già poderosa organizzazione, il bellissimo manifesto di Seneca, diffuso in tutta Italia, la passione sportiva dei membri dell'Automobile Club di Perugia, avevano compiuto il miracolo: Perugia, la città silente dell'arte e della cultura, era stata messa all'ordine del giorno dell'Italia in un campo nuovo ed ignorato fino ad allora: il campo sportivo automobilistico. I monumenti etruschi e medioevali che adornano la vetusta Perugia ed il "grifon che rampa" videro sfilare dinnanzi a loro teorie di rombanti e possenti motori.

La Coppa della Perugina, il circuito misto più veloce d'Europa, fu forse molto di più di un avvenimento sportivo, dopo Monza il più importante in Italia: la Coppa della Perugina costituì forse la diana dello sviluppo industriale che, iniziatosi agli albori del secolo con l'impresa che porta lo stesso nome, continuò brillantemente e continua

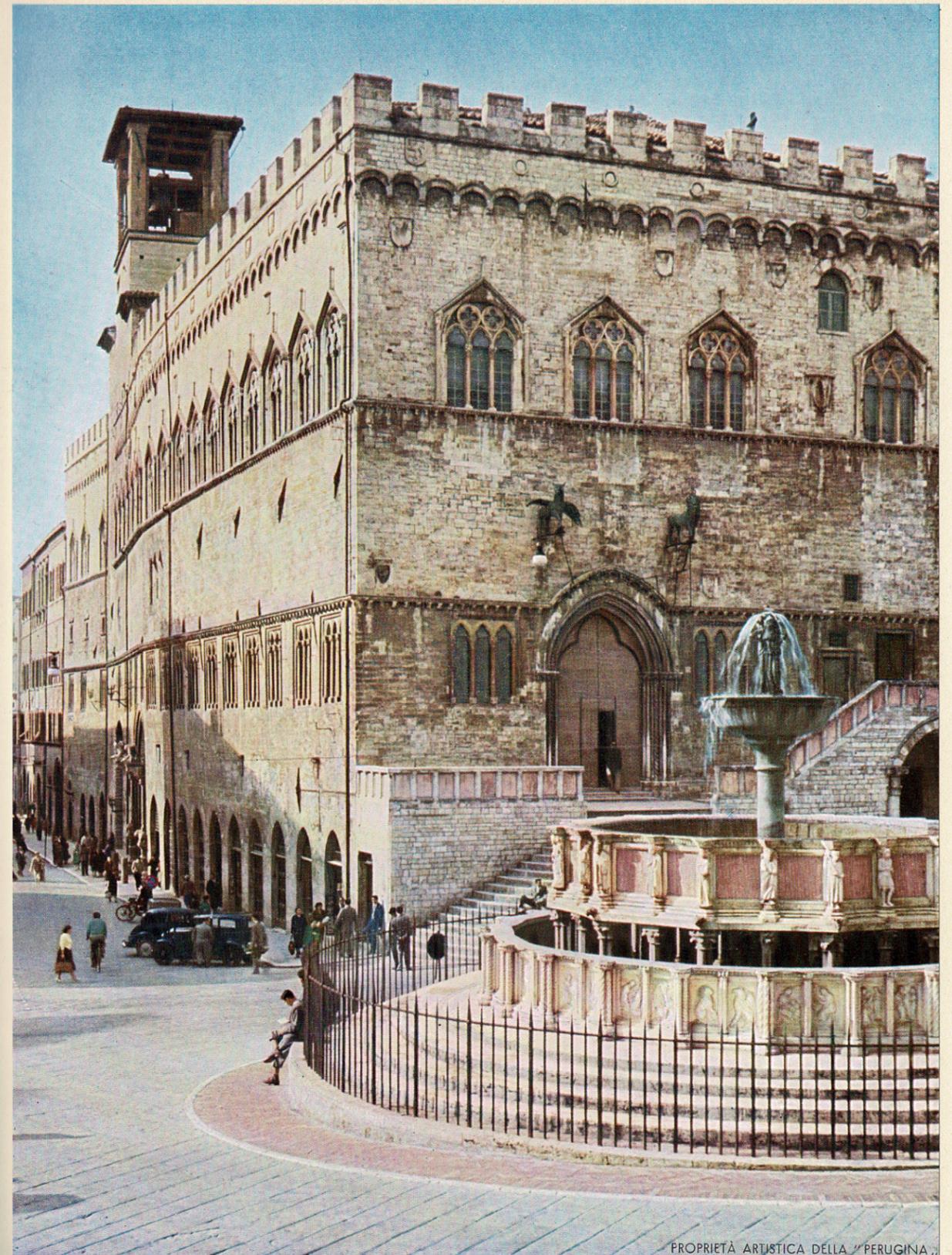
tuttora conferendo alla più bella fra le città minori un dinamismo che ben s' inquadra nel misticismo serafico della verde Umbria.

A te, caro Presidente, ed ai tuoi collaboratori il mio sentimento gratissimo per avere ripreso con tanto successo la tradizione della bella manifestazione sportiva. Il giro automobilistico dell' Umbria, il brillante continuatore della classica - ormai così lontana nel tempo - Coppa della Perugina, oltre la finalità puramente sportiva che fu il principale obbiettivo delle manifestazioni 1924-1927, persegue senza dubbio una finalità eminentemente pratica e tecnica. Il Giro dell' Umbria, corso su strade di normalissimo traffico, può infatti considerarsi come un eccellente banco di prova per le automobili fabbricate oggi in Italia ed in Europa.

E' indubbio che i risultati tecnici conseguiti con tale genere di gara contribuiscono validamente a migliorare l' industria automobilistica italiana che già gode tanto meritatamente uno dei posti preminenti nel campo dell'automobilismo mondiale. So che l' imminente gara Giro dell' Umbria per la Coppa della Perugina, sulle bellissime strade della nostra Umbria, sarà all' altezza delle tradizioni delle prime quattro Coppe della Perugina.

A te ed ai tuoi collaboratori dell' Automobile Club di Perugia gli auguri miei sinceri ed affettuosi per il brillante successo che coronerà di certo la vostra bella fatica.

GIOVANNI BUITONI



PROPRIETÀ ARTISTICA DELLA "PERUGINA"

PERUGIA
IL PALAZZO DEI PRIORI (Sec. XIII)
E LA FONTANA MAGGIORE

N. e G. Pisano

A.M.C.P.
10 MAGGIO



COPPA

CIOCCOLATO PERUGINA

Il significato di una gara

Il Giro automobilistico dell'Umbria, manifestazione tra le più importanti del calendario sportivo, assolverà anche quest'anno, come nelle precedenti edizioni, la sua duplice funzione sportiva e turistica.

L'interesse sportivo è dato non dall'elemento spettacolare ed agonistico, quanto dai risultati tecnici che concluderanno la manifestazione.

Ecco dunque che il Giro dell'Umbria costituisce una ennesima prova della validità del rapporto costituito dal binomio sport-turismo. Effettuata in un periodo particolarmente felice, all'inizio della stagione estiva, la gara si presenta come un opportuno orientamento per quelle correnti di turismo automobilistico che, proprio in questa epoca, si irradiano nella Penisola.

E' questa una caratteristica fra le più rilevanti del turismo automobilistico: ha senza dubbio suggerito quella forma di propaganda specifica che non si limita a puntualizzare bellezze ed attrattive di zone e di località ma è volta a rilevare, fra le località, opportuni collegamenti tracciando itinerari la cui funzionalità, in rapporto alla circolazione che si svolge su di essi, si pone come presupposto indispensabile.

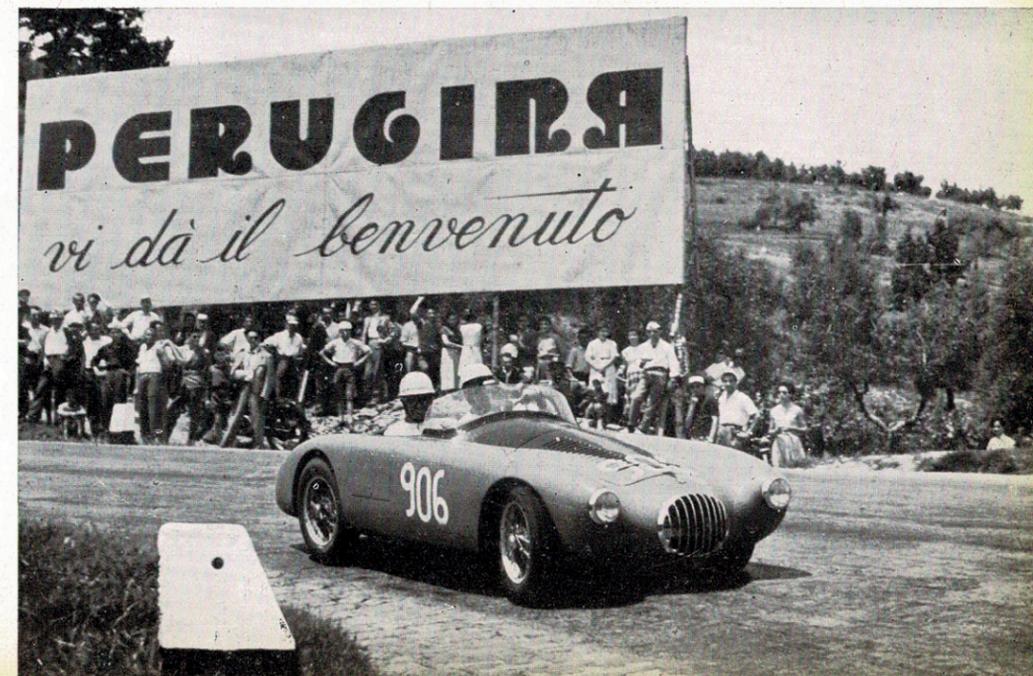
Dimostrare questa funzionalità sul piano pratico e tecnico è compito delle manifestazioni

sportive che si ispirano al turismo: si tratta di una dimostrazione attesa e pretesa dal turista il quale, appunto perché è libero da programmi prestabiliti, seguirà la strada sulla quale avrà avuto le maggiori e più convincenti conferme in merito alla sicurezza ed alla assistenza per sé e la propria vettura.

La rispondenza agli interessi del turismo automobilistico di questo particolare tipo di corsa ha giustificato il successo che, sempre, lo ha accompagnato. Ma è bene precisare che difficile se ne presenta la organizzazione poiché è difficile scegliere un tracciato idoneo a figurare sia come percorso di una gara, sia come itinerario turistico volto, quindi, a racchiudere, in un circuito completo, la essenza di tutte le caratteristiche locali rappresentando, in sintesi, lo spirito della Regione.

Sceveri da ogni considerazione rettorica, possiamo quindi affermare che il Giro, nel significato più concreto, è una realtà estremamente positiva per l'Umbria poiché propone ogni anno al Turismo nazionale e soprattutto internazionale un itinerario che, sempre, non manca di confermare la validità dei programmi di viaggio impostati su di esso.

F. MUNGO



Coppa 1953:
Venezian-Orlandi verso
la vittoria di categoria.

FIAT

COMMISSIONARIO

Augusto Gelsomini

AUTOMOBILI

AUTOCARRI

OFFICINA
RICAMBI
GOMME
LUBRIFICANTI
CARBURATORI
WEBER

PERUGIA

PIAZZA MORLACCHI

TELEFONO 20-260

All'esame del Giro dell'Umbria

L'automobile, lo sport, la strada

Dopo la disputa del Giro di Sicilia, della Coppa della Toscana, della Mille Miglia ecco il Giro dell'Umbria ad impegnare le macchine sport. Questa gara, per le vicende che hanno caratterizzato le altre manifestazioni cui abbiamo accennato, ha tutti i requisiti per riuscire una delle più interessanti tra quelle che hanno avuto luogo sin qui. Ormai non si tratta più di stabilire quale delle tre massime case italiane, nel campo delle vetture sport, abbia i mezzi più efficienti e meglio preparati. Il bilancio è per ora favorevole alla Lancia che ha vinto, com'è noto, sia il Giro di Sicilia sia la Mille Miglia. E non v'è dubbio che il successo della fabbrica torinese si deve, oltre che alla seria preparazione con cui essa affronta le prove alle quali decide di partecipare, all'equilibrio del mezzo di cui dispone oggi. Alludiamo, evidentemente, alla 3300 la cui prima affermazione è in certo qual modo legata alla Carrera Panamericana disputata nel novembre scorso.

Orbene, la 3300 Lancia sembra perfettamente tagliata per le strade italiane: non esuberante nella potenza (intorno ai 240 CV.), leggera, maneggevole e sufficientemente veloce essa si è dimostrata, particolarmente nella recente Mille Miglia, il veicolo meglio sfruttabile su un percorso che alterni tratti pianeggianti ad altri sinuosi, un tracciato misto, insomma, che è poi quello ideale per stabilire le reali doti di una macchina.

Il Giro dell'Umbria ha esso stesso queste caratteristiche ed è per tale ragione che il suo responso assumerà un particolare valore in rapporto alle gare già disputate nella corrente stagione.

Questa premessa implica un'altra considerazione: al punto in cui siamo appare auspicabile un intervento della Commissione Sportiva

Internazionale atto a limitare la cilindrata delle macchine sport. Autorevoli tecnici hanno già sottolineato l'assurdità in cui siamo caduti di impiegare veicoli che superano largamente, in potenza, quelli ammessi nelle corse di formula uno.

Gli ottimi organizzatori perugini ci scuseranno se approfittiamo dell'occasione da essi gentilmente offertaci per ribadire, a nostra volta, questo concetto. Proprio la recente Mille Miglia ci ha fornito un eloquente esempio in materia. Le grosse cilindrature, infatti, hanno stentato a tenere il ritmo delle macchine potenzialmente più modeste tanto più che questa gara, come tutte quelle che si svolgono su lunghi percorsi stradali, raramente beneficia di condizioni climatiche ideali. Ed a parte l'affermazione di Ascari, della cui vettura si è detto, sono proprio le prestazioni delle vetture di Vittorio Marzotto e di Luigi Musso quelle che hanno maggiormente richiamato l'attenzione dei tecnici e del pubblico.

In condizioni più favorevoli di tempo, ambedue i piloti avrebbero battuto il vecchio record della Mille Miglia, quello famoso di Biondetti, che ha resistito sino allo scorso anno. D'altro canto non è necessario andare tanto lontano per trovare un'altra clamorosa affermazione della 2000. Basterà rifarsi alla passata edizione del Giro dell'Umbria nella quale si ebbe la vittoria di Luigi Musso al volante della Maserati.

Ecco, in poche parole, il significato del Giro dell'Umbria. Esso non è chiamato soltanto a chiarire la situazione per quanto riguarda l'effettiva superiorità di una delle marche costruttrici di macchine sportive ma di chiarirla, soprattutto, per quanto si riferisce alle possibilità di queste macchine sulle strade che ad esse sono

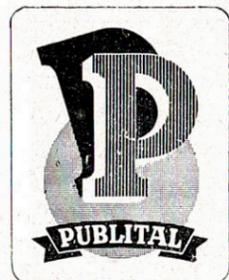
Vittorie sulle strade

Ai piloti la Coppa della Perugina

Alla

P U B L I T A L

il Premio Nazionale
della Pubblicità con
i C A R T E L L I **PERUGINA**



P U B L I T A L

TRIESTE - Piazza S. Caterina 1, tel. 3.78.79

Industria Italiana della Pubblicità

Milano Corsico - Via Concordia 2, tel. 38.95.92

CARTELLI LUNGO LE STRADE E NEI COMUNI : PUBBLICITÀ
NEGLI STADI : IMPIANTI ED ALLESTIMENTI IN FIERE E MOSTRE

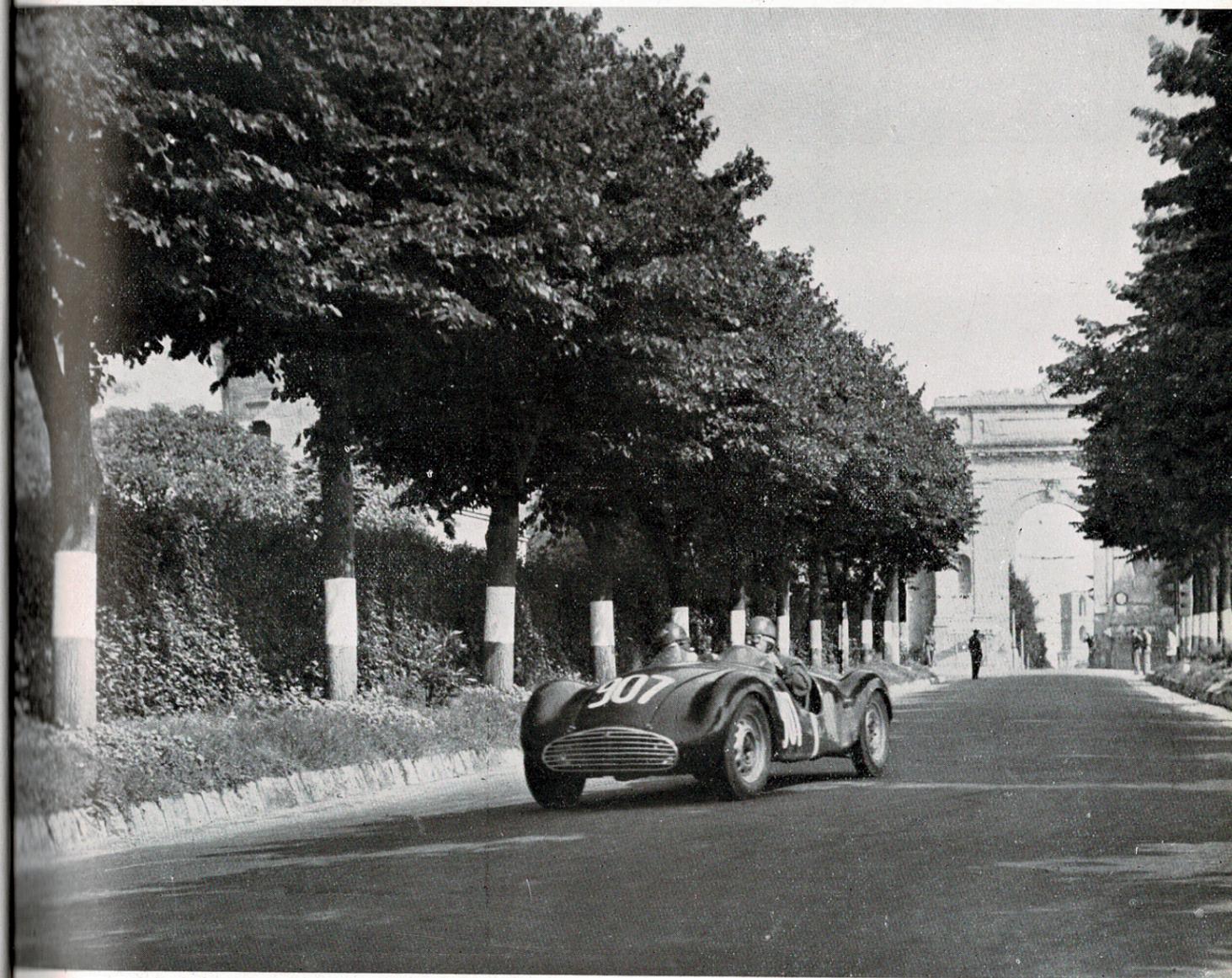
concesse per correre. In altre parole o si continua a prendere come teatro di prova le comuni arterie, nel qual caso bisognerà preoccuparsi di limitare le prestazioni dei veicoli ponendo un limite alla cilindrata massima, o le strapotenti macchine sport dovranno essere costrette a correre su speciali tracciati previsti per le alte velocità. Ed allora assisteremo ad una confusione tra le macchine della formula uno e le macchine sport. E finirebbe così lo scopo per cui tanti Automobile Clubs, tra cui in primissimo luogo quello di Perugia, hanno profuso energie e capitali per dar vita e poi perpetuare quella specialità tipicamente italia-

na che è la corsa su strada. Infine, se abbiamo dei buoni piloti è perché tutti usiamo la strada, quella stessa strada su cui esercitiamo le nostre risorse di piloti in potenza.

Ed inoltre: se si è potuti arrivare ad alcuni sostanziali miglioramenti dei tracciati è perché gli organizzatori si sono adoperati, complice la gara, a far sì che le autorità predisponessero quei lavori e bisogna dire che le autorità hanno spesso risposto con slancio.

Se lo sport abbandona la strada l'automobile stessa rischierà di perdere la strada.

PIERO CASUCCI



La vettura sport e la strada: l'esame sulle luminose arterie dell'Umbria è cominciato

UNA
FILZA
D'APPUNTI

Trent'anni prima ...trent'anni dopo

Iniziare con una citazione di scrittore antico, se non faccia fino, fa colto, serio, dignitoso, che innegabilmente val più del fino. Ricorderemo quindi, Isocrate, che fu oratore ateniese, da non confondersi con Socrate, che ateniese fu ma filosofo, in una sua frase quasi lapidaria: «Datti agli esercizi del corpo, non a quelli che accrescono la forza, ma a quelli che contribuiscono alla salute». La quale frase non serve in verità a nulla per introdurre questa filza di appunti sul passato remoto e prossimo dello sport automobilistico perugino.

Forse più adatta e calzante quest'altra di Jean Giradoux: «Lo sport consiste nel delegare al corpo qualcuna delle più forti virtù dell'anima: l'energia, l'audacia, la pazienza. E' il contrario della malattia».

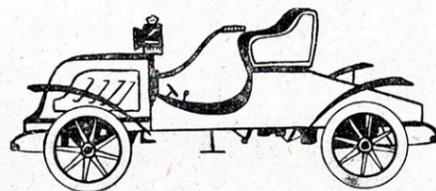


D'accordo con Giradoux: lo sport è il contrario, e talora l'antidoto, della malattia. E se alla fine vogliamo pensarci davvero bene, d'accordo pure con Isocrate, perché anch'egli un paio di mila anni prima dell'autore del Combat avec l'ange aveva in alto onore la salute, la salute del corpo prima della forza. Che del cammino da allora sia stato fatto è, più che innegabile, pacifico.

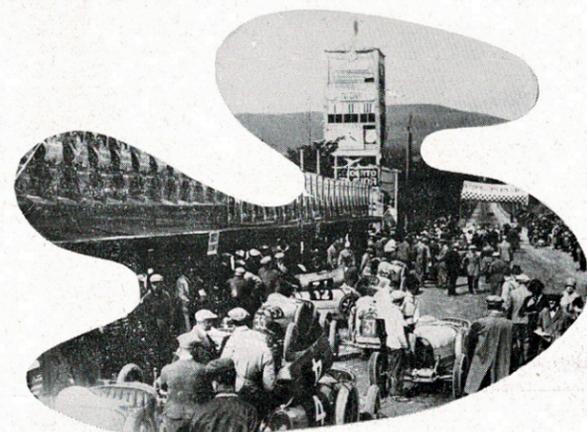
Lo sport può essere, oggi, morale non moralistico, sano, ma non salutistico, non sterilizzante ed igienico. Lo sport è tante cose assieme, ed anche spettacolo, senza dire con questo che coloro che lo praticano siano degli attori. Non sempre almeno, e mai quando le virtù atletiche abbiano da risultare totali con l'energia e

la volontà, l'audacia e la freddezza, il coraggio e la tecnica.

Parliamo evidentemente dell'automobilismo e degli sport del motore in genere: l'avevate capito ed eravamo d'una comune, preventiva intesa pel punto d'arrivo. Questo, appunto.



Severità e fascino dell'automobilismo che non è soltanto d'oggi. Anzi, volendo essere storicamente sensibili e precisi, più ieri almeno per le forme pure della velocità, dei circuiti chiusi, delle varie categorie - dalle zanzare dei cosiddetti cyclecars alle cilindrato degli oltre duemila -, dei caroselli fragorosi che assordano e calamitano per tre ore e passa. Il calcio era qualcuno, sì, a Vercelli, a Genova, a Milano, a Torino, ma Perugia viveva sul piano nazionale - ancor più del Genoa pel calcio - in virtù di una corsa automobilistica: la Coppa della Perugina.

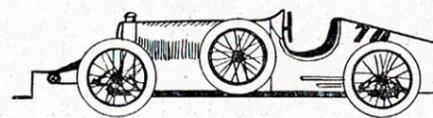


La quale Coppa della Perugina celebra quest'anno il suo trentennio. Nacque trent'anni fa precisi, nel 1924 per l'iniziativa geniale della maggiore industria cittadina e per volontà del suo consigliere delegato, dott. Giovanni Buitoni, che vi profusero per ben quattro edizioni mezzi, attività, spirito organizzativo.

Senz'essere mai venuta meno nel ricordo degli sportivi umbri, la Coppa ha ripreso la sua brillante posizione nello sport del motore dal 1952, quando, nuovamente, la grande ditta dolciaria, con il suo consigliere delegato, comm. Bruno Buitoni, volle fiancheggiare validamente il Giro dell'Umbria, che aveva riportato, anche se con diversa formula e diverso itinerario, l'automobilismo sportivo nella terra, spesso troppo silenziosa e tranquilla, di San Francesco e di San Benedetto.



Giovanni Buitoni presidente del Comitato, Romeo Gallenga Stuart commissario generale della manifestazione. E poi, nomi che si ricordano ancora, nomi di floridamente vivi e di dolorosamente scomparsi: Mario Spagnoli, Antonelli, Bimbi, Boni, Calisti, Censi, Curti, Donati, Franceschini, Manardi, Mastrodicasa, Nencini, Pimpinelli, Rossetti, Rossini, Rusca, Savonelli, Taticchi, Verdesi, Vittori. Gli organizzatori laboriosi che, in occasione del trentennio, è stato doveroso citare.



Giovanni Buitoni - e non solo per lo sport automobilistico - con i suoi primi collaboratori

per l'organamento della prima gara dette ragione a Voltaire e confermò la sua definizione, un epifonema addirittura: «Il buon successo fu sempre figlio dell'audacia». In realtà era necessaria della buona audacia onde porre in essere un circuito di velocità - che poi si dimostrò il circuito misto più veloce d'Europa - tra il Piano di Massiano e San Sisto, con Strozziacapponi e Ferro di Cavallo. Erano di contro le legioni dei «se» e le armate dei «ma» dei prudentissimi, dei timorosissimi, degli incertissimi.

Avevano torto? avevano ragione? facile sembrò la risposta, dopo, e superflua addirittura oggi in sede di valutazione storica. L'incertezza ed il timore sono realtà umane, ma occorre sempre un Alessandro che non sciolga il nodo, ma lo tagli. Il nodo di tanti interrogativi.

Correre con automobili su quelle strade? a quelle velocità come a Strasburgo, come a Spa, come a Monza? ma come andrà a finire? chi si salverà? non pensano ai pericoli, alle responsabilità, ai danni, alle spese?

Naturalmente, malgrado i «se» ed i «ma», la corsa, quella di trent'anni tondi fa, prese il via, si arroventò nella disputa, ebbe i vincitori ed i vinti, ma filò liscia, regolare, perfetta come se non fosse la prima, ma la veterana e l'erede di una matura serie e di una lunga ed acquisita esperienza.



Quasi, quasi viene il desiderio di un'altra citazione: «Fu veramente un audace colui che, primo, mangiò un'ostrica». E' di Gionata Swift, il papà di Gulliver, un umorista e, cioè, un uomo che scopre il vero, lo stringe in una battuta e sa dirlo sorridendo.

a PERUGIA preferite il

BRUFANI PALACE HOTEL

250 letti - 80 bagni

con

GRANDE RISTORANTE PANORAMICO

rinomato per la sua cucina

★

Servizio di ascensore con

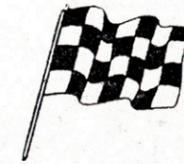
L'AUTORIMESSA AUGUSTA

Moderna Stazione di Servizio

Carburanti e Lubrificanti

★

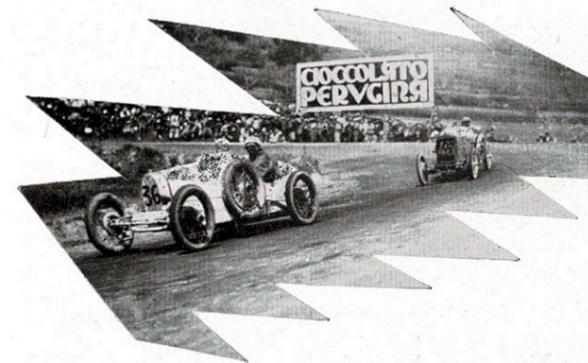
SERVIZIO DIURNO E NOTTURNO - TEL. 41-13



Naturalmente l'ostrica si rivela un buon mangiare e, laureata l'audacia, si continua a mangiarne.

La Coppa della Perugina era comunque parecchio di più che non un'ostrica. Richiedeva mezzi cospicui, perfezionamenti nel percorso, nei servizi informativi, nella guida e nello sviluppo della manifestazione: i partecipanti aumentavano di numero e miglioravano di qualità, le folle erano sempre più imponenti, sempre più vasto l'interessamento della stampa nazionale e più cospicua la presenza degli «invitati», di coloro che, c'è poco da dire, consacrano il valore di un'iniziativa e le conferiscono una autentica di classicità.

Fu così per quattro anni: la gara si ripeté con un crescendo di successo, sempre capitata dal binomio Perugina-Buitoni e fu così che Perugia gustò il fascino delle corse automobilistiche, conobbe gli assi ed applaudì per prima le gesta di coloro che sarebbero stati più tardi gli alfiéri dell'automobilismo italiano nel mondo.



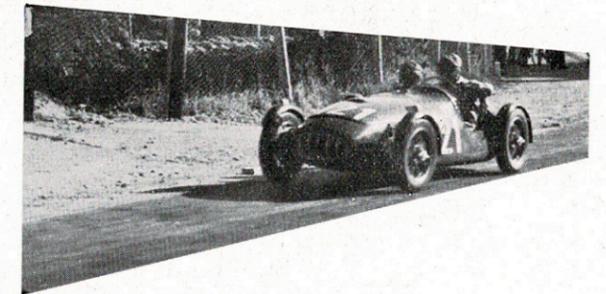
Filza d'appunti, dicevamo più su, che vuole i nomi, i nomi storici, in una ripetizione sempre valida, anche se d'ogni anno in questa occasione. Nomi e medie per dimostrare ai giovani - o, con maggior semplicità, far sapere - che pure allora, quando i loro genitori erano ragazzi e facevano «salina» per recarsi a vedere gli allenamenti al Pian di Massiano, si andava a cento. Ci andavano gli assi, che son poi quelli che nello sport indicano il cammino. Dunque:

1924 - 1° Materassi su Itala a 88,624 di media

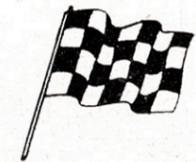
1925 - 1° Brilli Peri su Ballot a 106,540 di media
1926 - 1° Materassi su Itala a 112,316 di media
1927 - 1° Materassi su Itala a 111,108 di media

Altri nomi: Nuvolari, Maserati, Borzacchini, Fagioli, Bonmartini, Presenti, Antonelli, Balestrero...

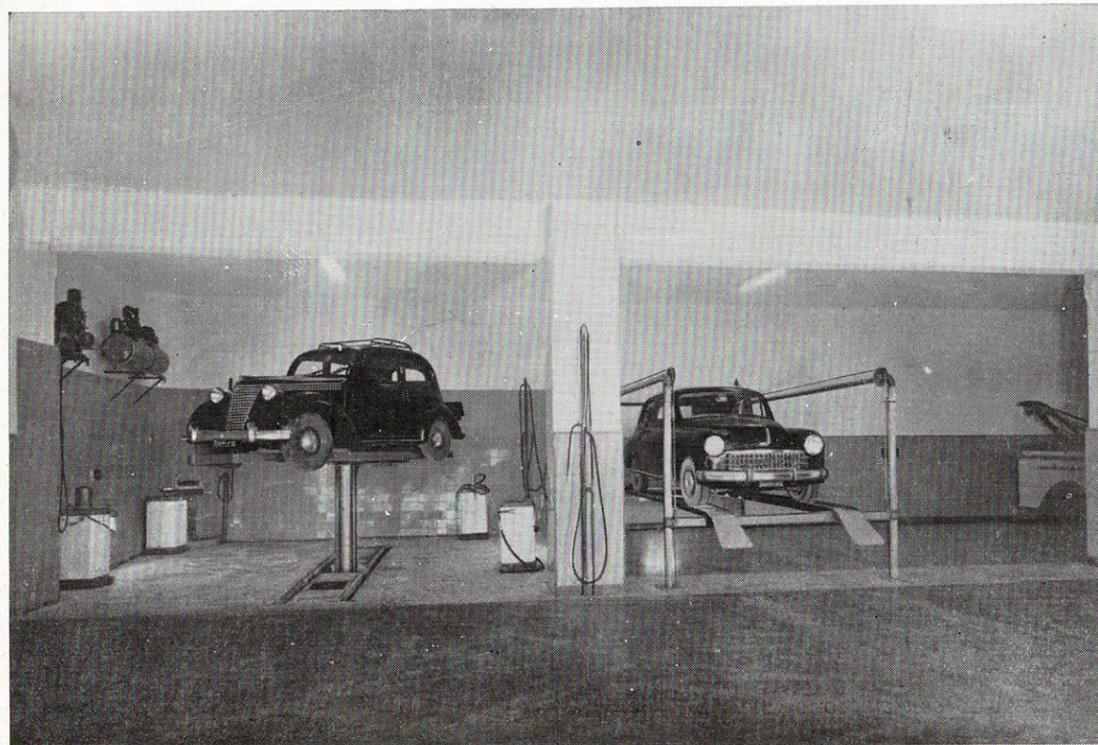
Le macchine: Bugatti, Mercedes, Maserati, Salmson, Amilcar, Diatto, Chiribiri, Alfa-Romeo, Ansaldo, Steyr, Vanderer...



Una somma di ricordi e di impressioni vivissimi nei meno giovani. Vivissimi, malgrado il passare degli anni, lungo passare, e brevissimo quando discretamente si scuota la lieve polvere che sembra coprire impressioni e ricordi.



Siatene convinti, lettori cortesi, non è per provare una specie di cultura personale - sarebbe banale ed infantilmente scarso - che ogni tanto ci attardiamo in qualche citazione, più o meno calzante. Lo facciamo per una varia utilità e per una varietà forse utile. Così per riprendere la cronistoria delle manifestazioni motoristiche perugine, pensiamo che, accanto all'affermazione di Thackeray sul coraggio che non va mai giù di moda, possa essere citato, quale opposto, Paul Morand, molto opinabile quando recita: «la vitesse est vraiment le seul vice nouveau». Opinabile, non tanto sulla novità del vizio - son tutti vecchi, i vizi, in quanto han bisogno di tempo, di distillazione, di decantazione, sia pure inversa, per diventar tali, per essere elaborati, se possa affermarsi -



OFFICINA
RIPARAZIONI

RICAMBI

LUBRIFICANTI
E
ACCESSORI

AUTOVETTURE
AUTOCARRI
ELETTRODOMESTICI



FIAT

COMMISSIONARIO

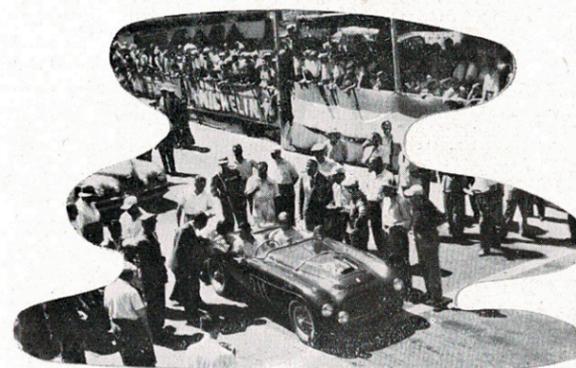
Dr. LUIGI CALZONI

Direzione e Magazzino:
PIAZZA ITALIA, 21
Tel. 21-102

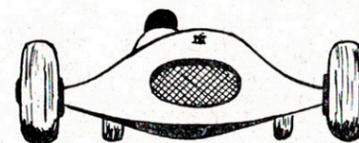
PERUGIA

Officina:
VIALE O. ANTINORI 1-3
Te. 51-67

quanto sulla qualifica di vizio data alla velocità, a meno che non voglia esser presa per superficialità.



Definizione respinta, almeno nel senso letterale, sia da chi rischia in corsa avendo il cuore quale compagno più forte (questa è di Gabriele d'Annunzio), sia da chi sacrifica il suo tempo, il suo lavoro e mette a disposizione un po' dei quattrini propri per assicurare alla sua città ed alla sua regione una bella gara.



Siamo, ora, al 1948. L'Italia da provvisoria dopo l'aspra bufera di cinque anni di guerre, torna ad essere normale e stabile. Ma per affrettare questa normalità e far solida questa stabilità occorre riacquistar fiducia anche nello sport.

L'Automobile Club di Perugia, presidente dott. Andreani e direttore dott. Conti attivissimi, lancia il primo Giro dell'Umbria, che, pur su diversi itinerari e formule mutate, riprende la tradizione di ventiquattro anni prima.

Vale per la classifica del campionato italiano dei conduttori e precede, tanto per citare un caso, il Giro di Toscana.

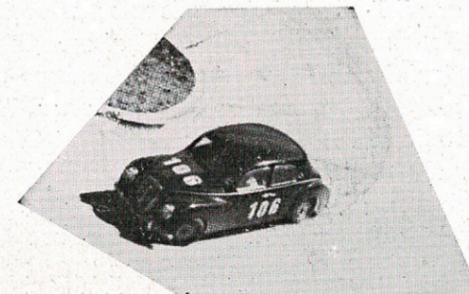
Anche ora diamo dei nomi, pure se le medie abbiano un valore soltanto indicativo sulle velocità, il negato *vice nouveau* di Morand, che possano svilupparsi sulle strade umbre, quando con il mezzo capace, s'abbia a fianco il compagno d'annunziano.

Allora:

1948 - 1° Bernabei su Maserati Sport a 110,990
1949 - 1° Vallone su Ferrari a 113,203
1950 - 1° Giorgetti su Fiat Stang. a 113,776

Nel 1951 non succede nulla. Sarebbe toccato all'Automobile Club di Terni, come nel 1949, indire il IV Giro, ma, se non la possa, mancò l'argento, che sarebbe poi quello che fa e vince le guerre. E con le guerre, lo sport, tutto lo sport.

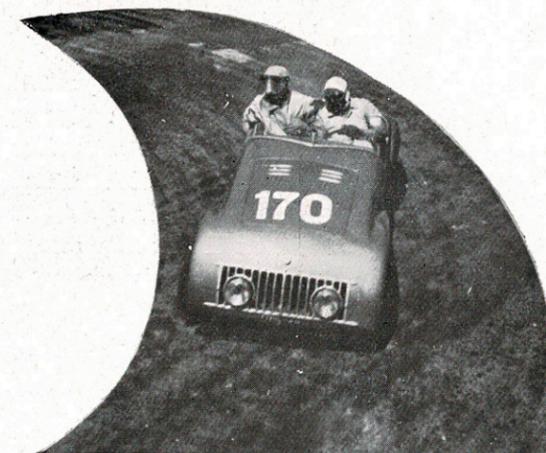
Ma il Giro dell'Umbria non poteva declinare. E difatti rifiorì brillantemente l'anno successivo riacciandosi ancora più intimamente all'antica storia.



Era di nuovo la Perugina, con il suo consigliere delegato, comm. Bruno Buitoni, dalla viva sensibilità sportiva, a rendere possibile la ripresa, mettendo a disposizione dell'Automobile Club perugino e dei suoi dinamici dirigenti una coppa d'argento - la coppa della Perugina - ed una generosa partecipazione alle spese organizzative.

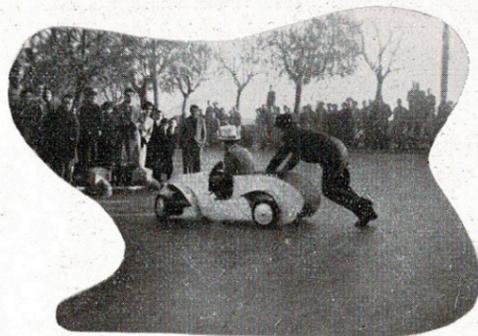
Il percorso assume una sua fisionomia, si distende da Arezzo a Terni, la prova, iscritta nel calendario internazionale, onorata dal patronato del Presidente della Repubblica, entra con autorità nel ristretto gruppo delle maggiori corse italiane.

Il IV Giro dell'Umbria - Coppa della Perugina è vinto da Cabianca su Osca che stabilisce il primato sul nuovo itinerario a 120,829 di media.



Primato che regge appena un anno, giacché nella successiva edizione il pilota Musso su Maserati lo supera nettamente, marciando a chilometri 124,359.

La filza degli appunti potrebbe arrestarsi qui. Però, onde rispondere ad un principio di equità nei confronti di quanto fu scritto nel fascicolo del 1953 per la corsa 1952, elenchiamo qui di seguito i vincitori di categoria dell'ultima edizione: Provasi-Garcea (Dyna Panhard) per il Turismo Internazionale fino a 750; Alquati (Fiat) per il Turismo Internazionale fino a 1100; Massi-Bonanno (Fiat) per il Turismo fino a 1100; Carini (Alfa Romeo) per il Turismo fino a 2000; Lippi-D'Alessandro (Zagato) per il Gran Turismo fino a 750; Giallonardi-Mancini (Zagato) per il Gran Turismo fino a 1100; Palmieri (Alfa Romeo) per il Gran Turismo fino a 2000; Piodi (Lancia) per il Gran Turismo oltre 2000; Adanti (Lancia) per lo Sport fino a 750; Venezian (Osca) per lo Sport fino a 1100 e, naturalmente, Musso-Favero (Maserati) per lo Sport oltre 1100.

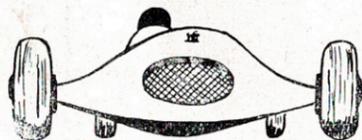


Potrebbe rifinir qui. Tanto che siamo immersi nella storia, lasciamo aperto il varco ad un ultimo ricordo: la Coppa della Perugina.

Accanto alla Coppa vera, la Coppa degli

studenti, di qualche generazione di studenti, quasi ormai da padre a figlio. Trent'anni di Coppetta, di corsa dal centro a Fontivegge, su trabiccoli a quattro ruote, avviamento a spinta, con cambio sulla pendenza della strada, frizione possibilmente a vino, ed arrivo lanciatisimo alla stazione se una ruota non sia volata via, se la macchina non sia andata a greppo o non abbia preferito il marciapiedi con sconquasso irreparabile.

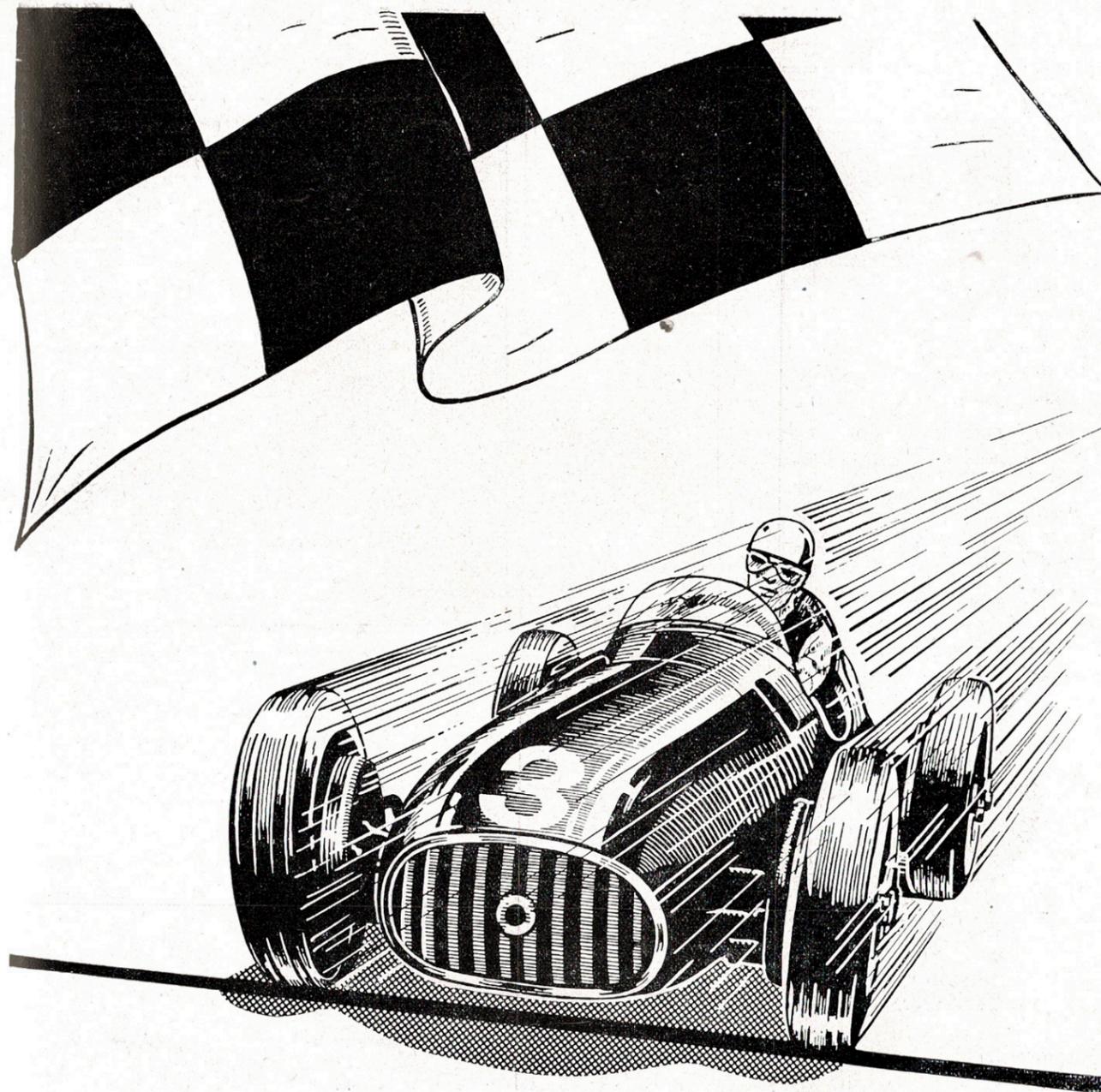
Ed invece della coppa d'argento, un asino di cioccolata, sempre Perugina ad ogni modo.



Questo, solo per dire e provare: la corsa automobilistica entrò subito nelle simpatie dei giovani, la corsa, anche quando venne sospesa, restò, sia pure nella forma parodistica ma non ontosa, ad attendere la ripresa come Coppa al sempre vivo luminello della Coppetta, che si corre tuttora. Senza che si registrino le medie e, purtroppo, senza che se ne ricordino i trionfatori, i protagonisti, gli eroi.

Ultima citazione (ma, davvero): «E' una previdenza necessaria capire che non si può prevedere tutto». E' di Rousseau, ch'era un gran a' uomo, talora malato di saccenteria. Non è tutto prevedibile, è vero, ma non si può passare per imprevedenti se si dica: il VI Giro non sarà inferiore ai precedenti. E gli altri che seguiranno saranno ancor migliori. Con licenza di Gian Giacomo e del suo allievo Emilio.

VITTORIO C. IGELLI



carburanti e miscele speciali per corse

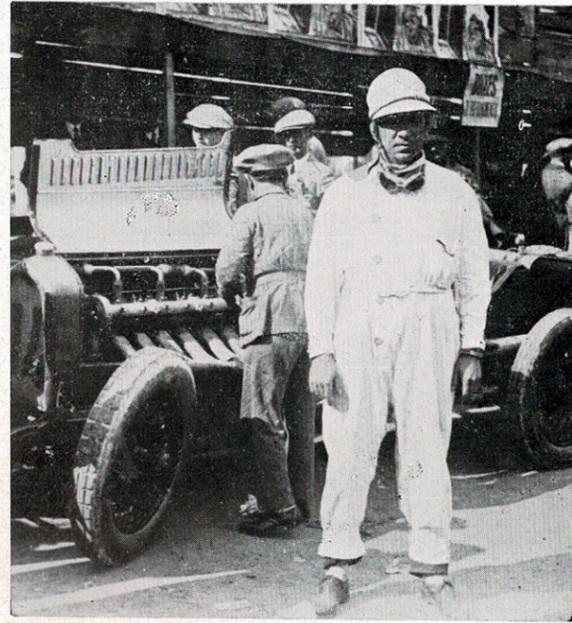


ESSOLUBE RACER OIL

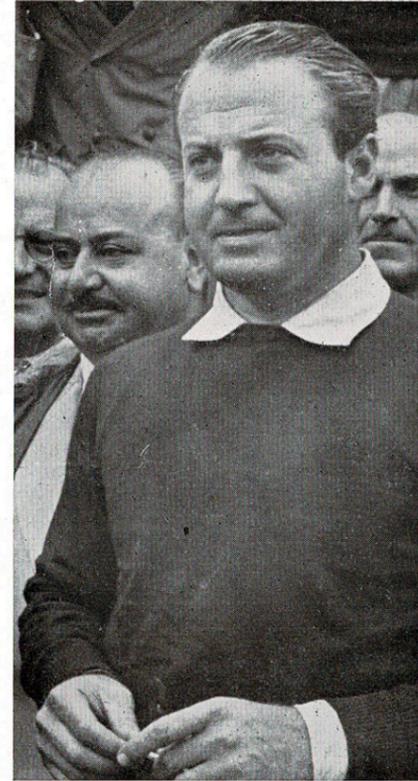
Coppa della Perugina - Giro dell'Umbria - I vincitori: 1924 - 1953



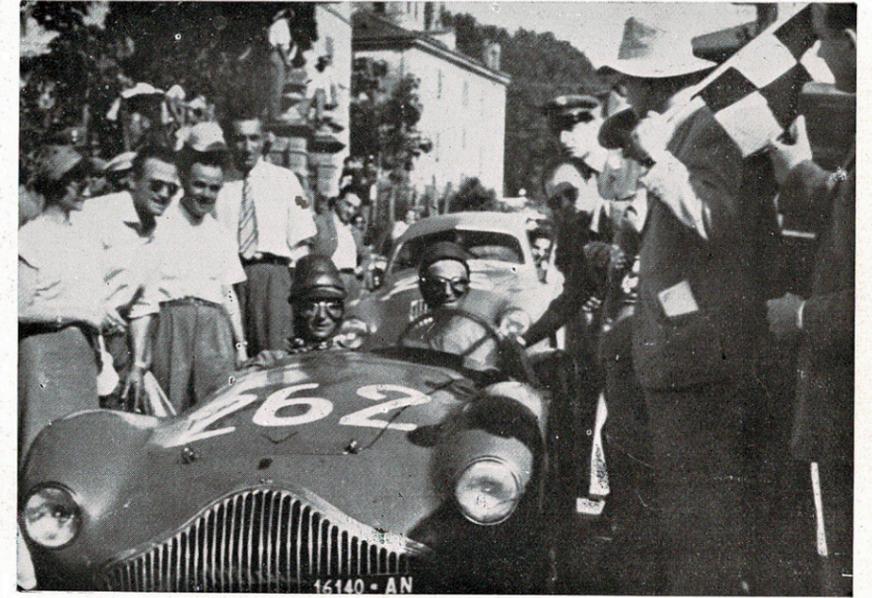
Materassi (Itala): 1924-1926-1927



Brilli Peri (Ballot): 1925



Vallone (Ferrari): 1949



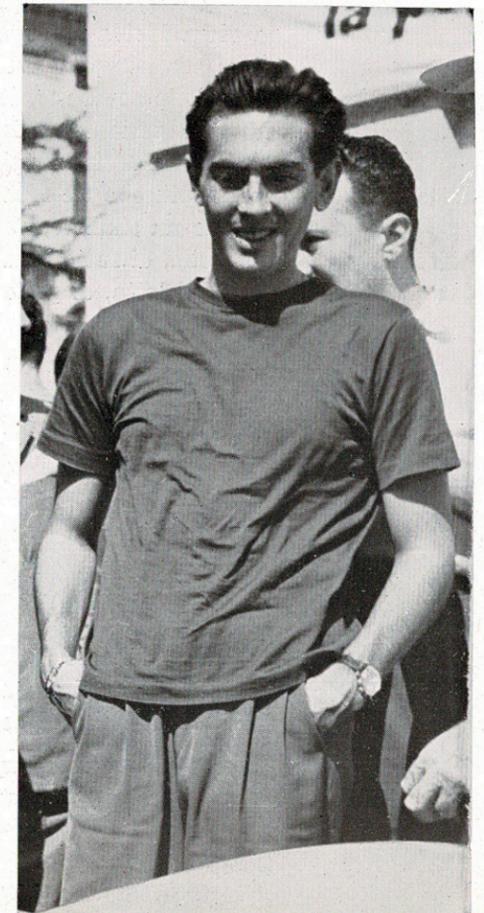
Giorgetti (Fiat Stanguellini): 1950



Bernabei (Maserati): 1948



Cabianca (Osca): 1952



Musso (Maserati): 1953

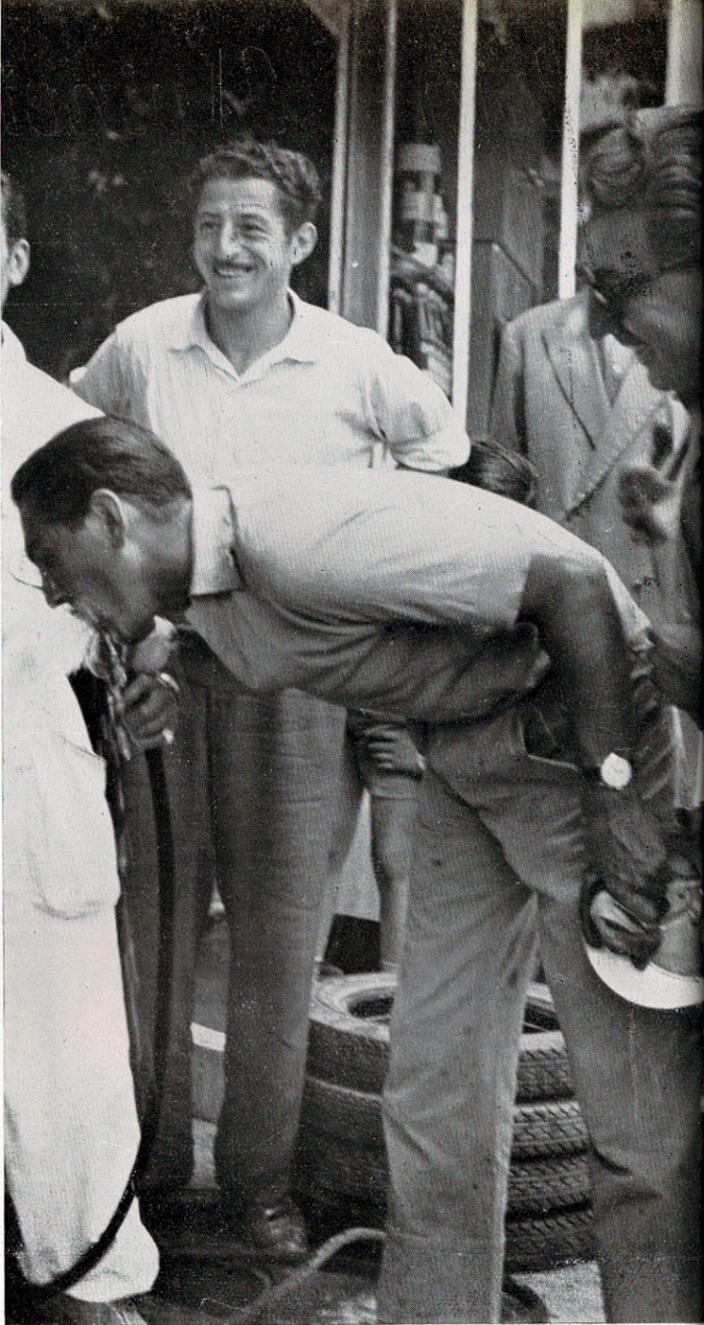
Commenti (interessati) al 5° giro

Cosa ne pensano i protagonisti, dopo

La corsa è finita per i più. I più, e cioè il pubblico, gli spettatori che sono stati ai lati delle strade, arroccati sui greppi, all'ombra protettiva o no per generosità di fronde d'una pianta, affollati ai punti considerati strategici ed emotivi, smanicati con un'aria da gita campestre e con l'immane cappello di carta di giornale. Sportivo s'intende. (Merita di aprire una parentesi. Forse sarebbe possibile e magari divertente delineare la storia del costume sportivo - inteso nel senso più immediato di vestito - dall'epoca delle pagliette, da quella dei berretti di stoffa od a visiera lucida al tempo dei calzettoni o delle tute; ma sempre, anche nell'era della magliocine e delle bombette, ieri ed oggi troveremmo, sempre ripetiamo, il cappello di carta alla carabinieri od all'imbianchina, quasi che sia stato e sia più che un riparo dal sole, un simbolo e più che un simbolo, anzi, un manifestarsi di letizia facile, di festa, anche se la gara d'automobile, di bicicletta, di pallone avvinca tanto da far talora soffrire).

Corsa finita, gettati i cappellucci di carta, attivi i commenti sul come e sul perché, riguadagnate le vie del passeggio domenicale od il ritrovo consueto, dato un ultimo sguardo, ormai stanco, alle macchine vincitrici o battute, il Giro dell'Umbria passa all'ordine del giorno, di tutti i giorni e di tutti gli orari normali: il passeggio appunto, l'aperitivo se usa, la cena che usa per tutti, il riposo. Fino all'anno nuovo.

Ma la corsa non è finita per molti altri, per gli organizzatori, per i generosi cirenei ch'hanno da stender le classifiche ufficiali, far di conto, curare la cerimonia della premiazione e qualcuno ripassare il discorso e naturalmente dirlo.



E' finita e no per i concorrenti, a parte la fatica, che si rimettono in sesto, in «civile», vanno a ritirare la coppa, a raccogliere gli ultimi battimani e magari a rodarsi un pezzo d'anima per il carburatore, per la frizione, per il cambio, per quella curva...

E non è finita neppure per il cronista che vuol raccogliere le opinioni vive dei protagonisti, saggiando quelli che han voglia di parlare e quelli che hanno una particolare predilezione per lo stile di Cornelio Tacito. Non si tratterà di descrivere come sia vestito, come parli, se fumi e se sappia sorridere Luigi Musso, Bernardino Massi o Piero Carini: stile cronistico d'altri tempi o per altri tipi di persone. Per i divi in genere, ad esempio, ma questi che



ASSISI
LA BASILICA DI S. FRANCESCO
vista da Edmondo Biganli

F.lli BACCHI Giovanni & Angelo

CITTA' DI CASTELLO

VIALE A. ZAMPINI, 2 ≡ TELEF. 5.66

●
*La nuova Commissionaria Fiat per l'Alta Valle
del Tevere per la vendita di Autoveicoli*

●
*Concessionaria per Ricambi FIAT
Elettrodomestici FIAT
Lubrificanti FIAT*

●
Officina riparazione Autoveicoli

●
Gomme PIRELLI - MICHELIN - CEAT

Stazione Servizio SHELL dei F.lli BACCHI Giovanni & Angelo

VARIANTE NORD TIBERINA 3 bis - TEL. 3.88

Carburanti e Lubrificanti SHELL

Lavaggi con attrezzatura modernissima EMANUEL

ANNESO BAR

COMMISSIONARIO

FIAT

AMERO CAROSI

OFFICINA

Ricambi originali

Gomme

e Lubrificanti

F O L I G N O

VIA CESARE BATTISTI
TELEFONO 26.04

corrono in automobile posseggono un prestigio, un dono, una qualità egregia: non si atteggiavano a divi e son gente educata.

Ecco il giovane Musso, già secondo lo scorso anno nella 750 Sport, che, in coppia con il veterano Favero, ha conquistato la vittoria ed ha battuto il precedente primato di Cabianca, pur brillantissimo. Musso è molto, molto soddisfatto: aveva bisogno di questa vittoria e poi aveva una sete tremenda, proprio da piena estate:

— Capirà, ho forzato al massimo perché dovevo bere ed è per questo che sono arrivato primo.

La storiella fa ridere e Musso è il primo a non esserne convinto, però come trovatina è simpatica ed un po' di vero c'è, perché Musso, appena disceso dalla sua Maserati, si è lanciato verso una pompa d'acqua fresca e sotto il raggio lucente, sprizzante dal tubo di gomma, ha bevuto e s'è lavato il viso, secondo il più degno stile sportivo.

Per chi vince tutto va bene (anche per chi non vince se sa essere giusto), così per Musso:

— Il Giro dell'Umbria è una magnifica corsa, il percorso bellissimo, l'organizzazione esemplare. L'Umbria è magnifica, ma non chiedetemi una qualche impressione sul paesaggio, sulle città. Avevo fretta d'arrivare per quella famosa sete e mi è mancato il tempo per darmi al turismo. Ho pensato intensamente a San Francesco, questo sì.

— Bravo, e perché? non è San Cristoforo il protettore degli automobilisti?

— Sì, ma il mio pensiero era costantemente rivolto a San Francesco come poeta. Sa, è lui che dice: «laudato sie... per sora acqua pretiosa» e quel che segue.

Piero Carini, primo su Alfa Romeo in coppia con Arlesani nella classe fino a 2000 Turismo, è più breve nelle sue dichiarazioni, però, non tormentato dalla sete... pittoresca di Musso, ha gustato, con la gara, l'Umbria ed il suo ineguagliabile spettacolo naturale:

— Ritengo la vostra corsa una delle più belle d'Italia. L'incantevole paesaggio umbro, anche se visto a velocità di oltre cento all'ora, non può passare inosservato e non suscitare un senso di gioia e di felicità.

Su rilievi di natura tecnica indugia volentieri Renato Giallonardi, primo su Fiat Zagato nella classe 1100 Gran Turismo in coppia con Mancini:

— Il Giro Automobilistico dell'Umbria non è una corsa che possa improvvisarsi, per la sua severità. Improvvisarsi, dico, per un conduttore cosciente: il percorso è molto vario e per questa peculiarità occorre che sia studiato, provato e ben conosciuto. La gara è bellissima sotto ogni aspetto sia per l'ottima organizzazione, sia per l'entusiasmo della folla. Si possono raggiungere medie elevate, perché in molti tratti si può forzare il motore, ma complessivamente il tracciato costituisce un vero e decisivo collaudo per il pilota e per la macchina.

— E l'Umbria, signor Giallonardi?

— L'Umbria è bella, come è bella la Sabina, così Perugia come Rieti, ove risiedo. Non credo di aggiungere altro, concludo piuttosto dichiarando con schiettezza ed entusiasmo che la Coppa della Perugina può enumerarsi tra le più attraenti e riuscite corse automobilistiche d'Italia.

Stefano Alquati è un vecchio amico del Giro dell'Umbria ed uno dei partecipanti più affezionati. Non gli piacque l'edizione 1949, ma le altre, e quest'ultima soprattutto, sono state di sua piena soddisfazione:

— Ritengo la vostra gara una delle migliori del Paese, sia per le strade su cui viene svolta, sia per l'organizzazione. Giudizio sincero che non viene soltanto dal fatto di aver preso parte a tutte le edizioni del Giro ed essere quindi addirittura di casa, ma per un complesso di cose che non si possono dimenticare, in particolare modo, poi, l'accoglienza dei cittadini di Perugia che supera ogni altra più lieta impressione. Desidero precisare che farò del mio meglio per portare alla vostra manifestazione il maggior numero di amici.

Ringraziato Alquati ci rivolgiamo a Bruno Venezian, vincitore della classe fino a 1100 Sport, su Osca in coppia con Orlandi, che, pur lui, ha parole di incondizionato elogio:

— Il Giro dell'Umbria, corsa di velocità su strade libere al traffico, ha un suo fascino particolare per il corridore esperto o novizio che

sia. Il tracciato della corsa per se stesso - snodandosi attraverso una delle più belle e caratteristiche regioni della nostra bella Italia - offre uno scenario indimenticabile. Il pubblico, che di tutte le strade fa un circuito chiuso per la sua grande affluenza, costituisce la degna cornice a questa bellissima gara.

— Sull'organizzazione che vuol dirci?

— A casa mia, mi son sentito come a casa mia nel senso che le accoglienze e le premure dei dirigenti, degli sportivi e della gente umbra sono arrivate oltre ogni limite. Questo il Giro dell'Umbria - Coppa della Perugia.

Un altro veterano del Giro, Maggiorello Maggiorcelli - secondo nella classe 750 Sport con Mazzini, su Nardi-Danese -, continua il discorso di Venezian e degli altri:

— Ho partecipato a tutte le edizioni del Giro dell'Umbria e sono entusiasta della corsa, una delle migliori d'Italia, perfetta dal lato organizzativo. Affascinante, poi, per il percorso veramente impegnativo. Spero di poter partecipare all'edizione 1954 e per questa suggerisco una migliore dislocazione del posto di controllo di Terni che, così com'era ubicato, dava luogo a qualche incertezza. Per il resto, come ho detto, tutto bene.

Chiudiamo la breve, ma pur eloquente serie delle interviste volanti con il giudizio di Gigi Olivari, ottavo con Iddas nel Gran Turismo Internazionale (cl. fino 1100):

— Ho riportato un'ottima impressione della vostra magnifica gara per la perfetta organizzazione, per le bellissime strade e per l'ancor

più bel paesaggio verdeggianti che si attraversa. Dal punto di vista tecnico, posso dirvi che il percorso è validissimo e piuttosto duro: mette, appunto per la sua difficoltà, a severa prova macchine e piloti, ciò che è in verità necessario per meritare un buon piazzamento. L'itinerario a mio avviso è preferibile nel senso di Perugia-Todi-Narni-Terni ecc. e non lo desidererei variato trovandosi in esso tutto quanto possa desiderarsi: pianura, salite e curve a volontà. A rivederci alla prossima edizione.

A rivederci, allora. Augurio per noi ed invito a tutti. Il Giro dell'Umbria - Coppa della Perugia, come ogni fatto, come ogni acquisizione umana, trova il suo migliore perfezionamento nel rinnovarsi delle esperienze ed i suoi più attivi collaboratori nelle persone che queste esperienze collaudano e giudicano con serenità, con competenza e, quel che più conta, con sicura cognizione di causa.

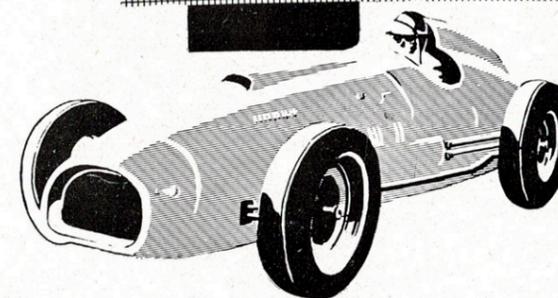
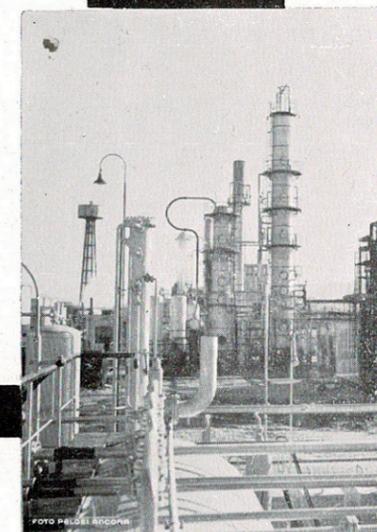
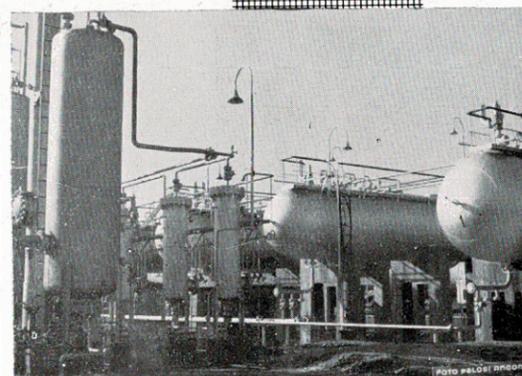
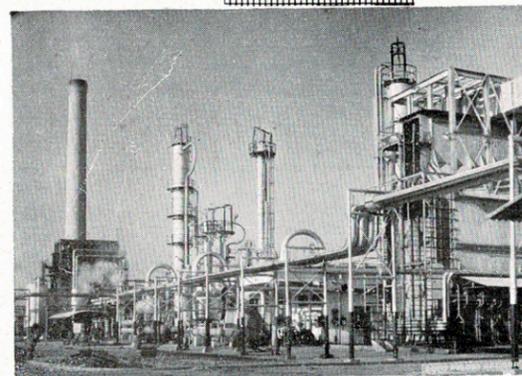
Alla vigilia della sesta edizione della corsa si è tornati per un attimo addietro nel tempo per ricordare la quinta edizione, non davvero a scopo commemorativo, ma per un doveroso, ed anche necessario, riesame: la corsa piace, il percorso, per quanto non facile, anzi proprio per questo, è gradito ai piloti, la nostra terra è ammirata, simpatica la gente umbra. Quindi, avanti verso l'avvenire: per ora a questo imminente di giugno.

Sesto Giro: tre ore di corsa. Poi le classifiche, la premiazione. E per il cronista la raccolta delle impressioni dei protagonisti: simili a queste del 1953 ed a quelle del 1952? E' molto probabile. Per non dire certo: la modestia è una mammoletta che fiorisce anche tra gli organizzatori delle corse automobilistiche. Con la prudenza.

v. gil.

api

tutti i prodotti petroliferi



anonima petroli italiana
RAFFINERIA DI ANCONA

da una nuova tecnica i nuovi
carburanti **BILANCIATI** - **SPRINT 92**
ALFA 80

AUTOMOBILE CLUB SPOLETO

22 AGOSTO 1954

CORSA IN SALITA SPOLETO-MONTELUCCO



GARA NAZIONALE DI VELOCITÀ PER
VETTURE DELLA CATEGORIA SPORT
E CATEGORIA TURISMO (GRUPPO
VETTURE SPECIALI E GRAN TURISMO)

AUTOMOBILE CLUB DI PERUGIA

VI GIRO AUTOMOBILISTICO DELL'UMBRIA ♦ COPPA DELLA "PERUGINA"

REGOLAMENTO

DENOMINAZIONE E LIMITI

ART. 1. - L'Automobile Club di Perugia sotto l'egida dell'Automobile Club d'Italia, e con la collaborazione dell'A. C. di Terni e dell'A. C. di Arezzo, indice ed organizza per il giorno 2 Giugno 1954 una manifestazione nazionale di velocità, denominata: « 6° Giro Automobilistico dell' Umbria - Coppa della Perugina ».

La prova è valevole per la classifica del Campionato Italiano Conduttori - Categoria Sport, (gruppo vetture Sport Internazionale) e Categoria Turismo (gruppo vetture di serie speciale e gruppo vetture Gran Turismo di serie).

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 i quali devono intendersi regolate le disposizioni non specificate negli articoli seguenti.

PERCORSO

ART. 3. - La corsa sarà disputata sul seguente percorso, aperto al traffico ordinario: PERUGIA - PASSIGNANO SUL TRASIMENO - AREZZO - SANSEPOLCRO - CITTA' DI CASTELLO - PONTE S. GIOVANNI - FOLLI-

GNO - SPOLETO - TERNI - NARNI (bivio Flaminia) - NARNI (scalo) - TODI (bivio) - PERUGIA, per complessivi Km. 390 circa.

Il Comitato Organizzatore si riserva di apportare al detto percorso tutte quelle modifiche che saranno ritenute necessarie per il regolare andamento della corsa, e che saranno dettate da misure di sicurezza o da cause di forza maggiore.

VETTURE AMMESSE

ART. 4. - Alla manifestazione saranno ammesse le vetture delle seguenti Categorie e Classi:

A) - Categoria vetture di serie da Turismo - Gruppo vetture speciali, suddivisa nelle seguenti Classi:

fino a 750 cmc. di cilindrata

da oltre 750 fino a 1300 cmc. di cilindrata

da oltre 1300 cmc. di cilindrata

B) - Categoria vetture di serie da Turismo - Gruppo vetture Gran Turismo, suddivisa nelle seguenti Classi:

fino a 1300 cmc. (con sottoclasse fino a 750)

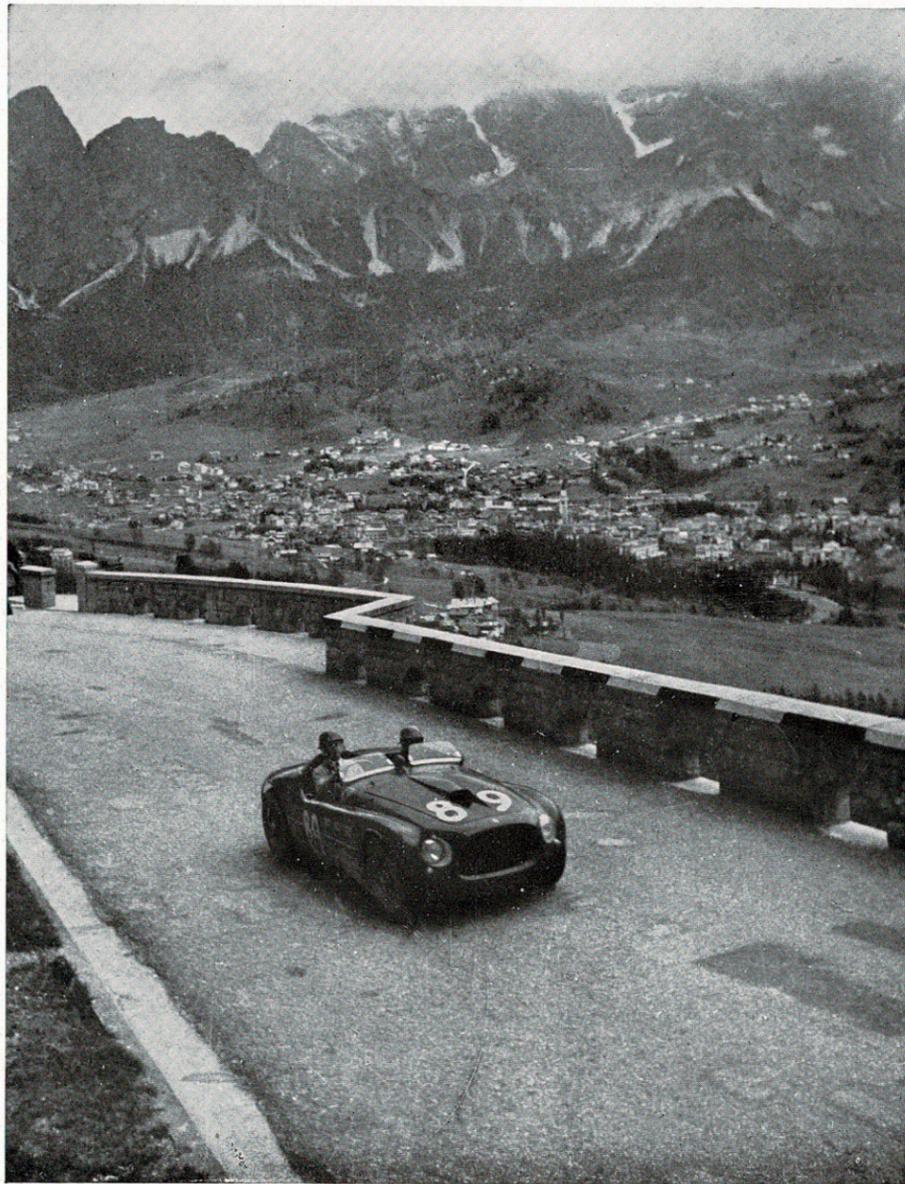
da oltre 1300 fino a 2000 cmc. di cilindrata

oltre 2000 cmc. di cilindrata

VIII COPPA D'ORO DOLOMITI

Manifestazione Automobilistica Italiana di Velocità

PROVA VALEVOLE PER LA CLASSIFICA
DEL CAMPIONATO ITALIANO CONDUTTORI



PAOLO MARZOTTO SU FERRARI 3000 RECORDMAN
DELLA PROVA ALLA MEDIA DI KM. 91.913

Cortina d'Ampezzo

11 LUGLIO 1954

Km. 303,800

Premi L. 4.000.000

C) - Categoria vetture Sport (rispondenti alle prescrizioni dell'annesso «C» al c. s. i.).

fino a 750 cmc. di cilindrata

da oltre 750 fino a 1100 cmc. di cilindrata
oltre 1100 di cilindrata

Tutte le vetture di cui sopra dovranno rispondere ai requisiti e soddisfare scrupolosamente alle prescrizioni contemplate dai regolamenti internazionali in vigore per il 1954.

ART. 5. - Alla corsa potranno partecipare, in qualità di Concorrenti e di Conduttori, tutti coloro che sono muniti delle rispettive licenze internazionali rilasciate dalla C.S.A.I. per l'anno 1954. Il Concorrente che sia anche conduttore dovrà essere in possesso di entrambe le licenze internazionali.

ART. 6. - Il Concorrente ha diritto di designare uno o due conduttori per ciascuna vettura iscritta. I Conduttori 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 dai Commissari Sportivi a condizione che egli sia proposto dal Concorrente almeno due ore prima della partenza e sia in possesso della relativa licenza internazionale di Conduttore.

In caso di designazione di un solo conduttore, nella vettura dovrà essere collocata una zavorra del peso di Kg. 60. La zavorra deve essere costituita da una solida busta di cuoio o di materiale altrettanto resistente, ben cucita ai bordi e contenente piccole sfere di piombo o altri materiali consimili.

OBBLIGHI DEI CONCORRENTI E DEI CONDUTTORI

ART. 7. - Durante la corsa i Conduttori dovranno attenersi scrupolosamente alle norme che regolano la circolazione degli autoveicoli sulle strade pubbliche.

ART. 8. - Per tutti i Conduttori è obbligatorio, durante la corsa, l'uso del casco protettivo.

ISCRIZIONI

ART. 9. - Le domande di iscrizione, firmate dal Concorrente, non saranno valide se non inviate per iscritto accompagnate dalla tassa di Lire 20.000. Esse dovranno essere inviate all'Ufficio Permanente della Commissione Sportiva Automobilistica Italiana (Corso Venezia, n. 43 - Milano) non oltre le ore 18 del giorno 25 Maggio 1954. Le iscrizioni a tassa maggiorata di Lire 35.000 resteranno aperte fino alle ore 18 del giorno 29 maggio 1954. Tale termine è assolutamente improrogabile.

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

Il Comitato organizzatore si riserva la facoltà di respingere le iscrizioni 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 o del Conduttore venga fatta in data posteriore purché non avvenga oltre le ore 12 del giorno 30 maggio 1954 secondo le modalità dell'Art. 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 i Conduttori, all'atto della iscrizione, dovranno già essere in possesso delle rispettive licenze internazionali per il 1954.

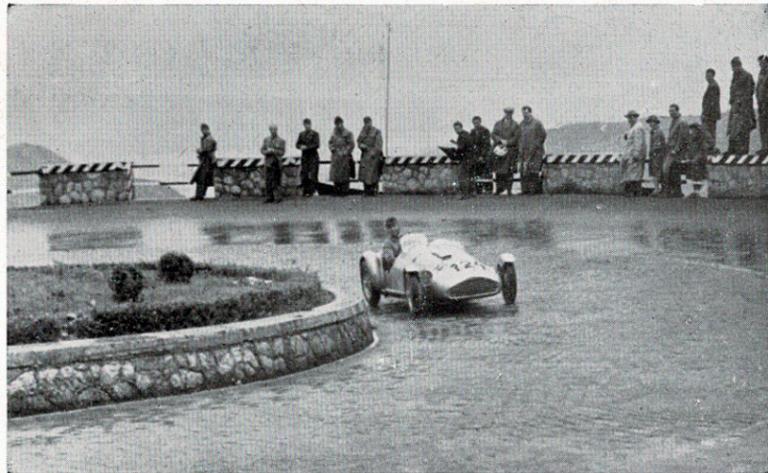
VERIFICA DELLE VETTURE

ART. 10. - Le macchine dovranno essere presentate per la verifica presso la Sede del Co-

XV Parma-Poggio di Berceto

Rm. 50.500

13 Giugno 1954



Alle «scale» di Piantonia



GARA INTERNAZIONALE DI VELOCITA' IN SALITA VALIDA PER IL TROFEO DELLA MONTAGNA

Categorie ammesse: TURISMO DI SERIE SPECIALI ● SPORT INTERNAZ. ● CORSA FORMULA LIBERA

Premi per L. 2.500.000

mitato Organizzatore, Largo della Libertà nei giorni 31 maggio e 1° giugno dalle ore 9 alle ore 12 e dalle ore 15 alle ore 19.

Dopo le ore 19 del 1° giugno le macchine ritardatarie saranno punzonate fino alle ore 22 previo pagamento di una penale di L. 10.000.

Le vetture per essere ammesse devono aver subito il regolare collaudo convalidante la loro possibilità a circolare, ed essere quindi provviste della licenza di circolazione e della relativa targa di riconoscimento.

La verifica delle macchine dopo la corsa è obbligatoria per tutti gli aventi diritto ai premi previsti dal presente regolamento, secondo le norme impartite dalla C.S.A.I.

La mancata o ritardata consegna della vettura al parco macchine, porterà all'esclusione dalla classifica. All'atto della consegna della macchina, il Conducente dovrà far constatare la regolarità dei piombi attestanti la punzonatura. La manomissione dei piombi darà luogo alla squalifica.

Le macchine subito dopo l'arrivo, in attesa della verifica, verranno depositate in un apposito locale, debitamente sorvegliato, accessibile soltanto ai Commissari Sportivi e Tecnici e al Direttore di Corsa.

La verifica avrà inizio il giorno successivo alla gara alle ore 8.

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, che corrisponderà all'ora di partenza stabilita per ogni vettura.

I numeri dovranno essere posti:

- a) - d'ambo i lati;
- b) - sul cofano;
- c) - posteriormente.

ORDINE DI PARTENZA

ART. 12. - Le partenze, secondo le Categorie e Classi, saranno regolate dal Direttore di

Corsa, in modo da frazionarle in rapporto alle presumibili medie allo scopo di ottenere che gli arrivi al traguardo di Perugia avvengano con distacchi ravvicinati. L'ordine di partenza sarà pertanto il seguente:

- 1°) Classe fino a 750 cmc. - gruppo vetture da Turismo speciali
- 2°) Classe fino a 1300 cmc. - gruppo vetture Gran Turismo (sottoclasse fino a 750 cmc.)
- 3°) Classe fino a 750 cmc. - Categoria Sport
- 4°) Classe da 750 a 1300 cmc. - gruppo vetture da Turismo speciali
- 5°) Classe fino a 1300 cmc. - gruppo vetture da Gran Turismo (vetture oltre 750)
- 6°) Classe oltre 1300 cmc. - gruppo vetture da Turismo speciali
- 7°) Classe da oltre 1300 fino a 2000 - gruppo vetture da Gran Turismo
- 8°) Classe da oltre 750 fino a 1100 - Categoria Sport
- 9°) Classe oltre 2000 cmc. - gruppo vetture da Gran Turismo
- 10°) Classe oltre 1100 - Categoria Sport

L'ordine di partenza nelle varie Classi sarà dato dal sorteggio come detto dall'Art. 13.

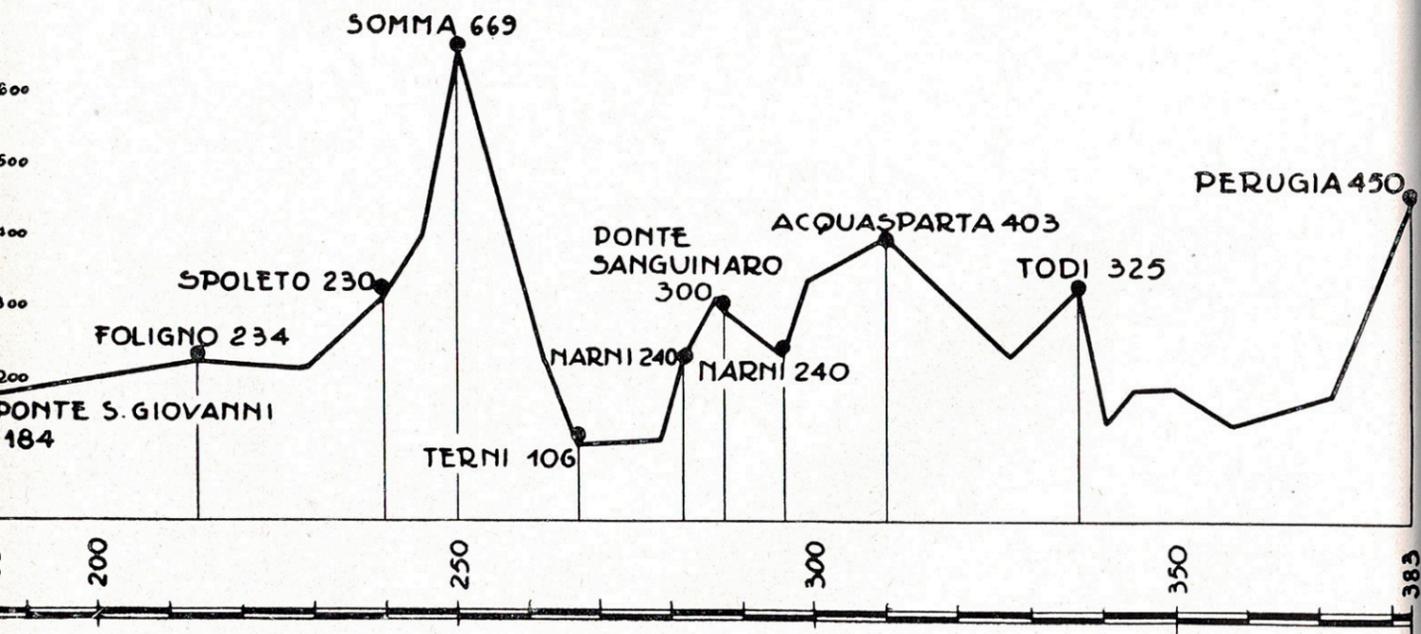
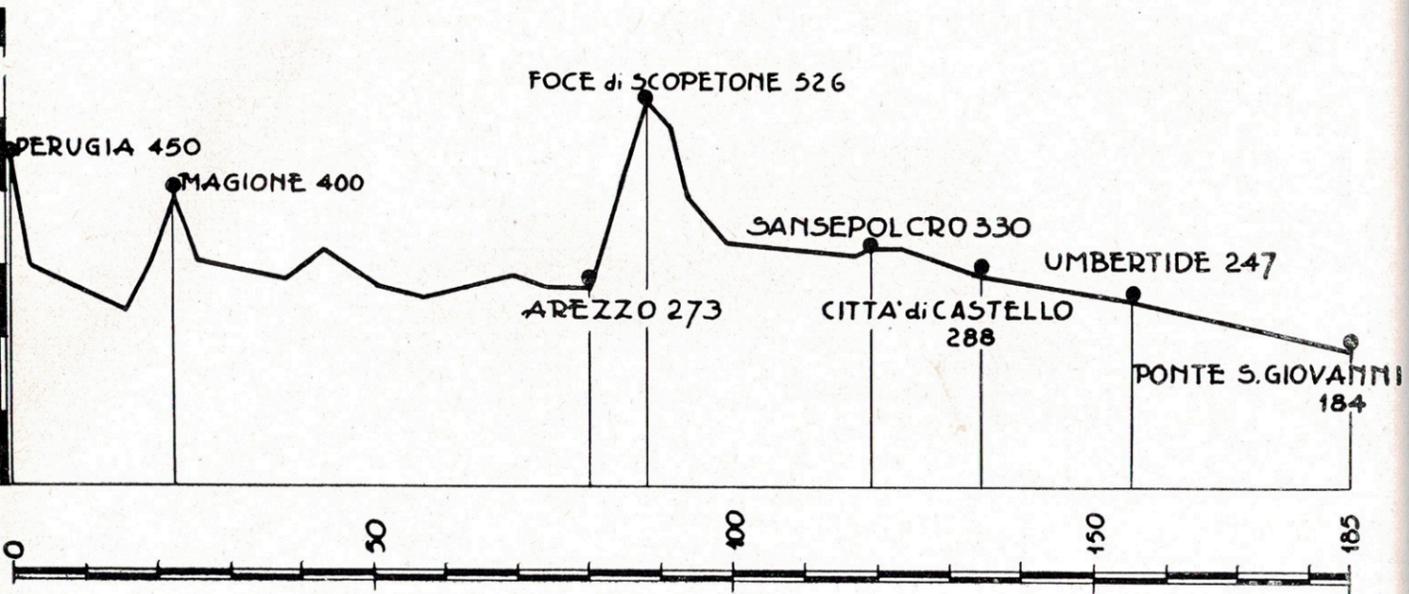
ART. 13. - Le operazioni di sorteggio avranno luogo il giorno 30 maggio 1954 alle ore 15 presso la Sede dell'Automobile Club di Perugia (Via Marconi n. 2) alla presenza di un notaio, dei concorrenti interessati e degli Ufficiali della corsa e secondo le disposizioni di partenza stabilite per le varie Categorie, Gruppi e Classi.

Le partenze verranno date con intervalli stabiliti dopo la chiusura delle iscrizioni e fissate, secondo il numero delle macchine concorrenti, in ora che verrà in seguito comunicata.

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

Le partenze saranno date da fermo con motore in moto, e la messa in moto del motore dovrà essere stata ottenuta esclusivamente con l'uso dell'avviamento automatico.

ALTIMETRIA



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

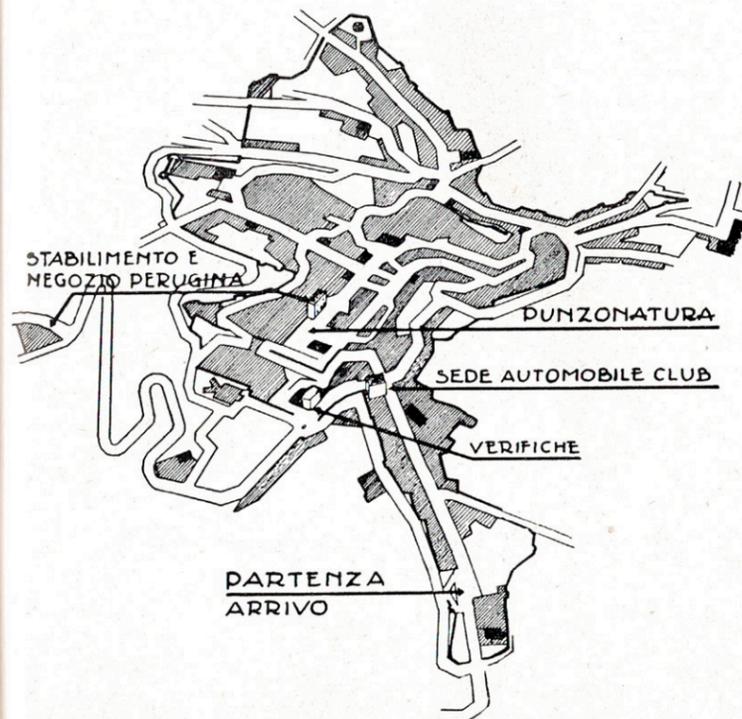
GIRO AUTOMOBILISTICO DELL'UMBRIA

COPPA DELLA PERUGINA

PERCORSO



PIANTA DI PERUGIA





XVI COPPA DELLA CONSUMA

18 LUGLIO 1954

S P O R T • T U R I S M O

...dal 1903 la più classica corsa in salita del mondo

Automobile Club Firenze

TABELLA DI MARCIA • PROVE

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. Nel caso di smarrimento di detta tabella, l'equipaggio dovrà darne immediatamente avviso al primo controllo e farsi rilasciare un nuovo documento comprovante l'avvenuto passaggio. La perdita della tabella di marcia può portare anche alla esclusione dalla classifica.

ART. 15. - I concorrenti sono liberi di provare il percorso quando meglio credono. Durante le prove, come durante la corsa, i Conducenti dovranno attenersi alle norme del Codice della Strada.

Pertanto i Concorrenti assumono tutte le responsabilità di ogni ordine derivanti dalla loro condotta sia durante le prove, come durante la corsa.

CONTROLLI • RIFORNIMENTI CARBURANTE E RIPARAZIONI

ART. 16. - Lungo il percorso sono fissati i seguenti posti di controllo: Arezzo, Ponte S. Giovanni (Perugia), Terni.

A questi controlli il Concorrente dovrà:

- A) esibire la tabella di marcia facendovi apporre il timbro dei Commissari incaricati;
- B) permettere la verifica della punzonatura della macchina;
- C) permettere l'eventuale prelievo del carburante.

ART. 17. - I rifornimenti di carburante sono fissati, oltre che alla partenza, ai posti di controllo.

ART. 18. - Il carburante che verrà fornito a cura degli organizzatori, sarà del tipo supercarburante normalmente in commercio.

Il carburante potrà essere ritirato dietro

presentazione dei buoni rilasciati a pagamento dal Comitato organizzatore prima della partenza.

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

CLASSIFICHE

ART. 19. - Sono stabilite una classifica generale assoluta (limitata ai primi 10) e tre gruppi di classifiche di Classe, e precisamente:

- A) per le vetture della Categoria Sport;
- B) per le vetture della Categoria Turismo - gruppo vetture di Serie speciali;
- C) per le vetture della Categoria Turismo - gruppo vetture di Serie da Gran Turismo.

Le classifiche sono dotate di premi distinti.

TEMPO MASSIMO

ART. 20. - Il tempo massimo per ogni Categoria, Gruppo e Classe è fissato, agli effetti della classifica, in base alle seguenti medie minime:

Categoria sport

Classe fino a 750 cmc.	Km. 75
Classe da 750 a 1100 cmc.	Km. 85
Classe oltre 1100 cmc.	Km. 90

Categoria turismo gruppo vetture di serie speciali

Classe fino a 750 cmc.	Km. 65
Classe da 750 a 1300 cmc.	Km. 70
Classe oltre 1300 cmc.	Km. 80

Categoria turismo gruppo vetture di serie gran turismo

Classe fino a 1300 cmc.	Km. 80
(con tolleranza per la sottoclasse fino a 750 cmc.)	Km. 75
Classe da oltre 1300 fino a 2000 cmc.	Km. 85
Classe oltre 2000 cmc.	Km. 90

TROFEO D'ORO DEL TURISMO



Si svolgerà l'8 AGOSTO sul magnifico Lungomare di REGGIO CALABRIA

IL PIÙ GRANDE AVVENIMENTO
AUTOMOBILISTICO SPORTIVO DEL SUD

P R E M I

ART. 21. - Saranno attribuiti i seguenti premi:

a) PER LA CATEGORIA GENERALE ASSOLUTA

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

Al 1° assoluto sarà anche assegnata la « Coppa della Perugia » grandissima Coppa in argento del valore di . . . L. 200.000

b) PER LE CLASSIFICHE DI CLASSE

Categoria turismo: Gruppo di serie speciali:

	FINO A 750	FINO A 1300	OLTRE 1300	
Al 1° classificato	L. 60.000	L. 80.000	L. 100.000	
» 2° »	» 40.000	» 60.000	» 80.000	
» 3° »	» 30.000	» 40.000	» 60.000	
» 4° »	» 20.000	» 30.000	» 40.000	
» 5° »	» 10.000	» 20.000	» 30.000	
	<u>L. 160.000</u>	<u>L. 230.000</u>	<u>L. 310.000</u>	<u>L. 700.000</u>

Categoria turismo: Gruppo gran turismo di serie:

	FINO A 1300	FINO A 2000	OLTRE 2000	
Al 1° classificato	L. 100.000	L. 130.000	L. 130.000	
» 2° »	» 80.000	» 90.000	» 90.000	
» 3° »	» 50.000	» 70.000	» 70.000	
» 4° »	» 30.000	» 50.000	» 50.000	
	<u>L. 260.000</u>	<u>L. 340.000</u>	<u>L. 340.000</u>	<u>L. 940.000</u>

Categoria sport:

	FINO A 750	FINO A 1100	OLTRE 1100	
Al 1° classificato	L. 120.000	L. 130.000	L. 150.000	
» 2° »	» 80.000	» 90.000	» 100.000	
» 3° »	» 60.000	» 60.000	» 70.000	
» 4° »	» 40.000	» 40.000	» 60.000	
» 5° »	» 30.000	» 30.000	» 40.000	
	<u>L. 330.000</u>	<u>L. 350.000</u>	<u>L. 420.000</u>	<u>L. 1.100.000</u>

c) PER LA SOTTOCLASSE DI CATEGORIA

	GRAN TURISMO FINO A 750	
Al 1° classificato	L. 80.000	
» 2° »	» 60.000	
» 3° »	» 40.000	
» 4° »	» 30.000	
		<u>L. 210.000</u>

TOTALE PREMI IN DENARO L. 3.940.000

1° Gran Premio dell'Autodromo di Imola

Conchiglia d'Oro Shell

Manifestazione Internazionale
di Velocità per vetture della categoria
Sport Internazionale classe da oltre
1100 fino a 2000 cmc. di cilindrata

Valevole per la Classifica del Campionato Italiano Conduitori 1954 Sport Internazionale classe 2000 cmc.

L. 5.200.000 di premi

Imola • 20 Giugno 1954 • ore 16,45

Il premio di primo assoluto non è cumulabile con altri premi; i premi per la sottoclasse sostituiscono gli eventuali premi di classe, quando questi fossero inferiori, o non vengano attribuiti, quando essi fossero a loro volta inferiori al premio di classe spettante. I premi per Classifica assoluta successivi al primo sono tutti cumulabili con quelli per classifica di classe.

Nel caso che il numero dei partenti in una classe di qualsiasi categoria o gruppo fosse inferiore al numero dei premi messi in palio, verranno soppressi tanti premi fino a raggiungere il numero dei concorrenti meno uno.

Dal totale dei premi in denaro verrà dedotto il 4% a favore della Cassa Mutua Assistenza Corridori. I premi verranno corrisposti direttamente dalla C.S.A.I., ad omologazione avvenuta, ed unicamente ai Concorrenti regolarmente classificati.

FACILITAZIONI • RIMBORSI

ART. 22. - Verrà concessa la restituzione della tassa di iscrizione ed il rimborso del carburante in buoni (litri 100 vettura oltre 1600 - litri 80 vetture oltre 1300 - litri 60 vetture oltre 750 - litri 40 vetture fino a 750) ai Concorrenti arrivati in tempo massimo in possesso dei seguenti requisiti: Campioni italiani 1953 - vincitori di Categoria e Classe delle precedenti edizioni - partecipanti ad almeno tre delle precedenti edizioni.

Le Scuderie ed i Gruppi sportivi regolarmente costituiti che patreciperanno con almeno 20 equipaggi potranno ottenere, per il 50% degli equipaggi iscritti, le stesse facilitazioni di cui sopra.

RECLAMI ED APPELLI

ART. 23. - I reclami relativi alla classificazione delle vetture od alla accettazione dei Concorrenti e dei Conduitori dovranno essere presentati non oltre due ore dopo la chiusura delle verifiche; quelli relativi allo svolgimento della

corsa, entro mezz'ora dalla fine della stessa, tenuto conto del tempo massimo stabilito dall'Art. 20 del Regolamento. Quelli riguardanti la classifica entro mezz'ora dalla pubblicazione della stessa.

Ciascun reclamo dovrà essere fatto per iscritto, firmato direttamente dal Concorrente, unico avente diritto a presentarlo, e rimesso nelle mani di un Commissario sportivo o del Direttore di corsa, accompagnato dalla tassa di L. 20.000 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. Per l'appello vigono le norme del C.S.I. e del R.N.S.

ASSICURAZIONI

ART. 24. - Ogni Concorrente munito di regolare licenza rilasciata dalla C.S.A.I. in base agli accordi stipulati dall'A.C.I. con la S.A.R.A. è automaticamente assicurato per i seguenti massimali: Catastrofe L. 10.000.000, con il limite per ogni persona danneggiata di L. 5.000.000 e per danni a cose di L. 1.000.000. L'essere assicurato per la responsabilità civile non esonera però il Concorrente ed il Conducente da ulteriori responsabilità che potessero derivare da incidenti causati durante lo svolgimento della corsa.

RESPONSABILITÀ

ART. 25. - Sia il Concorrente che i Conducenti 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 e Collaboratori, l'A.C.I. 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 durante e dopo 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 e di riconoscere i Commissari sportivi e la C.S.A.I. come la sola giurisdizione sportiva competente, salvo il diritto di appello previsto dal C.S.I.

ART. 26. - Per quanto non è contemplato nel presente Regolamento vigono il Codice Sportivo Internazionale della F.I.A., i suoi annessi e

Visto si approva:

COMMISSIONE SPORTIVA AUTOMOBILISTICA ITALIANA

Il Presidente: Ing. G. De Unterrichter

IL PRESIDENTE DELL' A. C. DI PERUGIA

Dr. Alberto Andreani

il R.N.S. che i Concorrenti dichiarano di conoscere e di accettare.

Gli organizzatori si riservano di far conoscere tempestivamente a mezzo 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.

FACILITAZIONI E PREMI SPECIALI

Pirelli

Premi in danaro in contanti non cumulabili al 1° assoluto e al 1° e 2° arrivati di ciascuna delle Classi che abbiano corso con pneumatici PIRELLI.

Sconto del 25% per l'acquisto dei pneumatici.

A Perugia sarà presente l'assistenza tecnica a disposizione di tutti i concorrenti che montano pneumatici PIRELLI.

Ceat

Premi in danaro non cumulabili:

L. 400.000 al 1° assoluto, se con pneumatici CEAT.

L. 100.000 al 1° classificato, se con pneumatici CEAT, di ciascuna Classe della Categoria Turismo.

L. 50.000 al 2° classificato se con pneumatici CEAT, di ciascuna Classe della Categoria Turismo.

L. 100.000 al 1° classificato se con pneumatici CEAT, di ciascuna Classe della Categoria Sport.

L. 75.000 al 2° classificato se con pneumatici CEAT, di ciascuna Classe della Categoria Sport.

Ai primi e secondi classificati di ciascuna Classe verrà bonificato quanto versato per l'acquisto di pneumatici sempre che gli stessi siano stati ritirati presso un Deposito CEAT.

A tutti gli iscritti alla gara che si impegneranno a prendere parte alla corsa con pneumatici CEAT, verrà concesso uno sconto del 35%.

Michelin Italiana

PREMI - Ammontare dei premi da riconoscersi ai partecipanti equipaggiati con pneumatici MICHELIN.

al 1° assoluto: L. 300.000.

Per la Categoria Sport Internazionale:

Classe 750 cmc.: L. 150.000 - al 1°

» 1100 » » 180.000 - al 1°

» 2000 » » 220.000 - al 1°

Per la Categoria Gran Turismo:

Classe 1300 cmc.: L. 140.000 - al 1°

» 2000 » » 170.000 - al 1°

» oltre 2000 » » 220.000 - al 1°

Per la Categoria Turismo Speciale:

Classe 750 cmc.: L. 100.000 - al 1°

» 1300 » » 130.000 - al 1°

» 2000 » » 180.000 - al 1°

I premi non sono cumulabili e vengono riconosciuti a patto che le predette Classi siano effettivamente valide ai fini del Campionato Italiano Conduttori.

A tutti i partecipanti verrà riconosciuto inoltre uno sconto del 20% sul prezzo di listino in vigore all'atto del prelievo per l'acquisto dei pneumatici necessari ad equipaggiare le vetture. Per poter usufruire del predetto sconto i concorrenti dovranno rivolgersi direttamente ad uno dei Depositi MICHELIN in Italia.

Aquila - S.A.P.A.A.

Coppa al 1° arrivato Gran Turismo di Serie.