

COPPA DELLA PERUGINA



5° GIRO
AUTOMOBILISTICO
DELL' UMBRIA

28 GIUGNO 1953

PERUGIA

A.C. PERUGIA

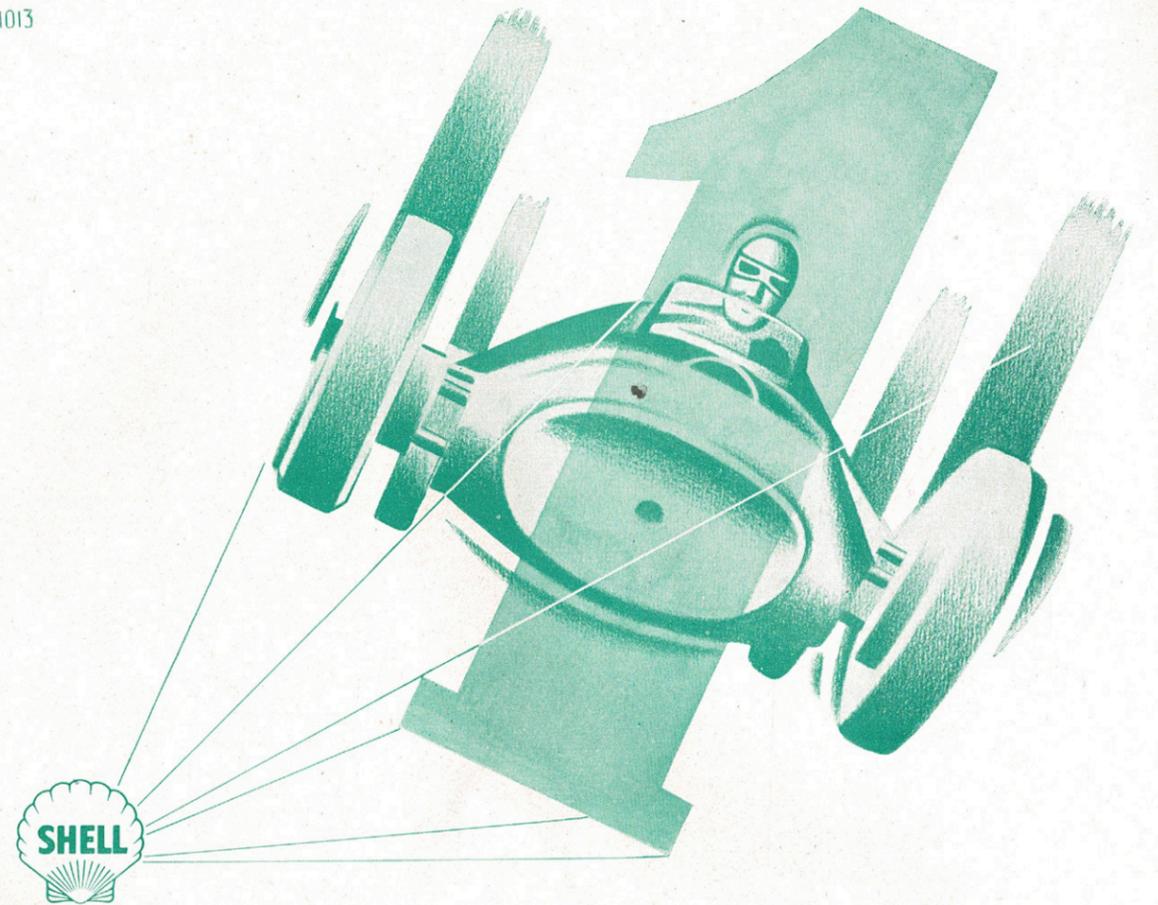
PIRELLI



sicurezza nella velocità

Engelmann

ELPI 1013



PRIMATO NELLA LUBRIFICAZIONE



PROTETTIVO

STABILE

DETERGENTE

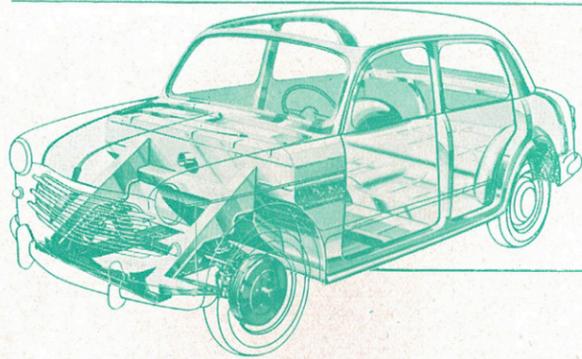
Le più importanti case costruttrici di automobili e di motociclette da corsa hanno da tempo adottato **Shell X-100 Motor Oil** per la lubrificazione delle loro possenti macchine.

Questo primato nel campo della lubrificazione è dovuto alle eccezionali caratteristiche di un olio che rappresenta quanto di meglio sia stato raggiunto dalla moderna tecnica degli "additivi".

Shell X-100 Motor Oil, con il carburante superiore **Supershell**, assicura ad ogni tipo di motore la più costante protezione e i più elevati rendimenti.

SHELL X-100 MOTOR OIL

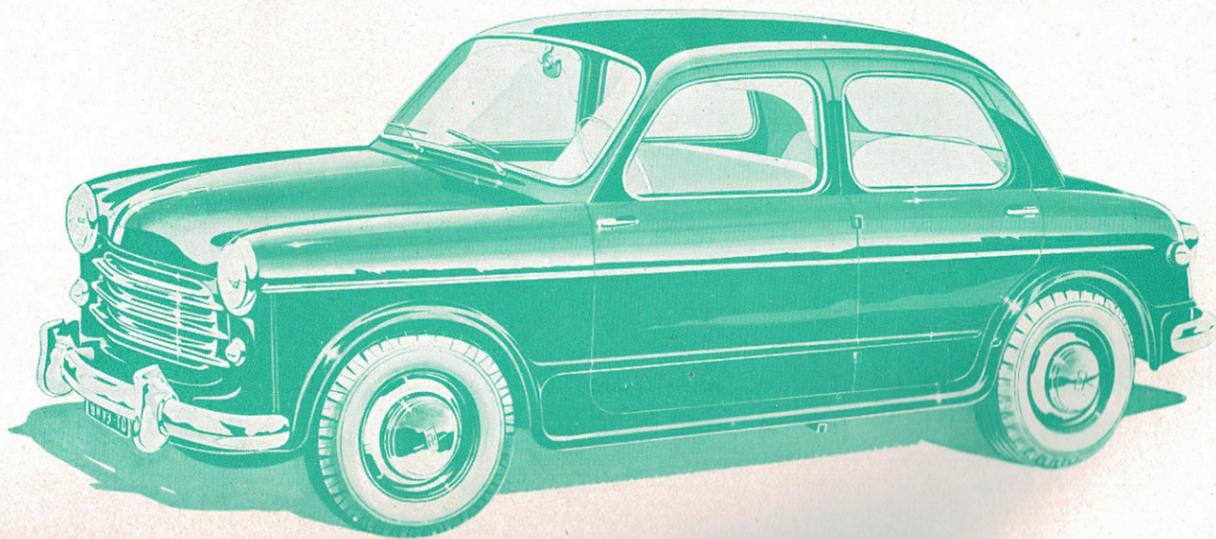
l'olio che vince la corrosione



Carrozzeria
a struttura portante
linea nuova

avvenimento dell'automobilismo italiano

la nuova
1100



FIAT

un'abitabilità
confortevole

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

pneumatici
MICHELIN "X"

FIAT

COMMISSIONARIO

Augusto Gelsomini

AUTOMOBILI

AUTOCARRI

PERUGIA

PIAZZA MORLACCHI

TELEFONO 20-260

OFFICINA
RICAMBI
GOMME
LUBRIFICANTI
CARBURATORI
WEBER



ITAM

carburanti e miscele speciali per corse

ESSOLUBE RACER OIL



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

PUBLITAL

S. a R. L.

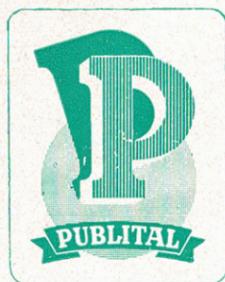
INDUSTRIA ITALIANA DELLA PUBBLICITA'

TRIESTE - Uffici: Via N. Macchiavelli, 3 - Tel. 78-79

Stabilimento: Via F. Severo, 111 - Tel. 82-88

MILANO CORSICO - Uffici e Stabilimento:

Via Calabria, 18 - Tel. 60-00-30



DELEGAZIONE UFFICIALE PER LA PUBBLICITA' ED I POSTEGGI

DELLA FIERA DI TRIESTE

CAMPIONARIA INTERNAZIONALE - 25 GIUGNO - 12 LUGLIO 1953

BANCA NAZIONALE DEL LAVORO

ISTITUTO DI CREDITO DI DIRITTO PUBBLICO
FONDI PATRIMONIALI E DI GARANZIA DELLA BANCA
E DELLE SEZIONI ANNESSE L. 13.000.739.766

SEDE CENTRALE: ROMA

DIPENDENZE NELL'UMBRIA

FILIALE DI PERUGIA - Corso Vannucci, 16 - Centralino Tel. 2481

AGENZIA DI FOLIGNO - Via Cavour, 14 - Tel. 2030

CEAT

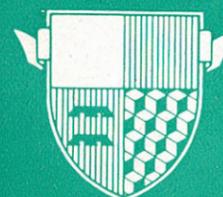
DR 50



sicurezza

aderenza

chilometraggio



CEAT
jomma
TORINO

1133

AEROSTUDIO BORGHINI



AUTOMOBILE CLUB PERUGIA

V GIRO ———
AUTOMOBILISTICO
DELL'UMBRIA

COPPA DELLA PERUGINA

MANIFESTAZIONE INTERNAZIONALE
DI VELOCITA' SU STRADA

28 GIUGNO 1953 ———

V GIRO AUTOMOBILISTICO DELL'UMBRIA

COPPA DELLA PERUGINA

COPPA DEL PRESIDENTE

DELLA REPUBBLICA

Perugia 28 Giugno 1953

COMITATO D'ONORE

P. PE FILIPPO CARACCILO DI CASTAGNETO

Presidente dell'Automobile Club d'Italia

S. ECC. DOTT. PIETRO RIZZO

Prefetto di Perugia

S. ECC. DOTT. FRANCESCO CIGLIESI

Prefetto di Terni

S. ECC. DOTT. ALPINOLO FRANCI

Prefetto di Arezzo

COMM. BRUNO BUITONI

Consigliere Delegato S. A. «Perugina»

COMM. ALBERTO COPPOLI

Presidente dell'Automobile Club di Terni

SIG. DARIO GIUBILEI

Presidente dell'Automobile Club di Arezzo

COMITATO ORGANIZZATORE

Presidente

DOTT. ALBERTO ANDREANI

Vice Presidenti

SIG. AMERO CAROSI

DOTT. CARLO PEANO

Componenti: Bartoccioli Rag. Alessandro - Buitoni dott. Bruno jr - Cucchia prof. Alberto - Gelsomini Augusto - Loreti comm. Alfredo - Marinelli Sig. Umberto - Rasimelli Sig. Guglielmo - Saulle Dott. Giovanni - Troiano Avv. Enea.

COMITATO ESECUTIVO

Angelini comm. prof. Gianni - Buitoni dott. Bruno jr. - Peano dott. Carlo - Rufini geom. Emanuele - Speziali sig. Fernando - Ansidei conte dott. Tiberio.

Commissari sportivi: Franzoni geom. Nicola - Mariani dott. Marcello - Nencini sig. Torquato - Rabitti sig. Luigi - Sconciafurno rag. Giuseppe - Tocchi Moretti dott. Giulio - Tomassini sig. Amerigo - Spinola conte Francesco.

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

Commissario tecnico delegato della C. S. A. I.: Zoppoli sig. Filippo.

Verificatore tecnico: Caccia sig. Lorenzo.

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

MODULARIO
C. - Tel. - 63

L'Amministrazione non assume alcuna responsabilità
civile in conseguenza del servizio telegrafico.

Mod. 36 (Ediz. 1953)

Qualifica	DESTINAZIONE	PROVENIENZA	NUMERO	PAROLE	DATA DELLA PRESENTAZIONE		Via e indicazioni eventuali d'ufficio
					Giorno e mese	Ore e minuti	

273 PERUGIA DA ROMA QUIRINALE 29033 35 11 15 - Tivoli - (2.000.000)

SONO LIETO COMUNICARLE CHE PRESIDENTE REPUBBLICA VOLENTIERI
CONSENTE CHE QUINTA EDIZIONE GIRO AUTOMOBILISTICO UMBRIA COPPA
PERUGINA ABBAIA A SVOLGERSI SOTTO SUO PATRONATO PUNTO

+ CARBONE SEGRETARIO GENERALE PRESIDENZA REPUBBLICA

Nel pubblicare il testo del telegramma pervenuto al Presidente dell' A. C. dott. Andreani, l'Automobile Club di Perugia e gli sportivi umbri esprimono la loro viva gratitudine al Presidente della Repubblica per l'ambito patronato concesso al V Giro dell' Umbria, patronato che dona ulteriore valore alla classica gara automobilistica della nostra regione.

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

Caro Andreani,

anche quest'anno hai voluto chiedermi qualche parola da inserire nel « numero unico » dedicato al « 5° Giro Automobilistico dell'Umbria ». Lo faccio volentieri, e per l'amicizia che mi lega a te, e perché vedo in questo invito un mezzo di ricordarmi agli amici automobilisti dell'A. C. di Perugia e dell'Umbria.

Assistere ad un Circuito nella vostra terra rappresenta uno spettacolo indimenticabile. Ben di rado, infatti, appare così evidente e sorprendente il contrasto fra la tensione lineare della velocità e le morbide curvature di un paesaggio imbevuto, quasi ricreato dalla sua storia leggendaria e dalla sua millenaria cultura: il contrasto fra la civiltà meccanica del secolo XX e le civiltà più profondamente religiose ed umane di cui siamo gli eredi.

Da questo contrasto scaturisce un insegnamento che dovrebbero sentire e seguire tutti quanti hanno caro sopra ogni cosa il nome dell'Italia e la grandezza e la speranza che esso rappresenta nel mondo.

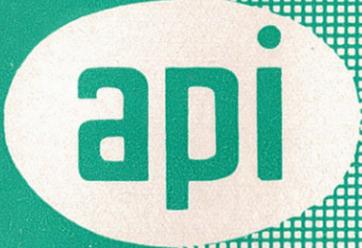
Dobbiamo cioè essere partecipi e protagonisti di tutte le ricerche di tutte le ansie di tutti gli ardimenti della nostra epoca, ma senza dimenticare come troppo spesso accade che essi non sono fine a loro stessi. Al di là dalla tecnica al di là dal calcolo e dai loro freddi trionfi, esiste l'uomo in tutta la sua interezza eroica religiosa ed estetica. Ed è solo così, seguendo questa vocazione così specificamente italiana, che riusciremo non solo a mediare e sintetizzare le correnti contrastanti del nostro tempo, ma anche a riaffermare e consolidare nel campo stretto della tecnica e degli sport che ne derivano, quel nostro primato che così frequentemente affiora.

Io spero di poter essere fra voi il giorno della bella prova. Lo spero di cuore, perché troppe cose m'invitano al colle di Perugia.

Se così non dovesse essere accogli fin da ora i saluti più fervidi per il successo della gara. Successo che del resto non può mancare perché affidato alla tua guida autorevole ed alla collaborazione esperta dei colleghi di Perugia.

Invio a te ed al Consiglio dell'Automobile Club, i più cordiali saluti nella speranza di potervi rivedere presto e nella vostra Sede.

Giuseppe Cora e i suoi

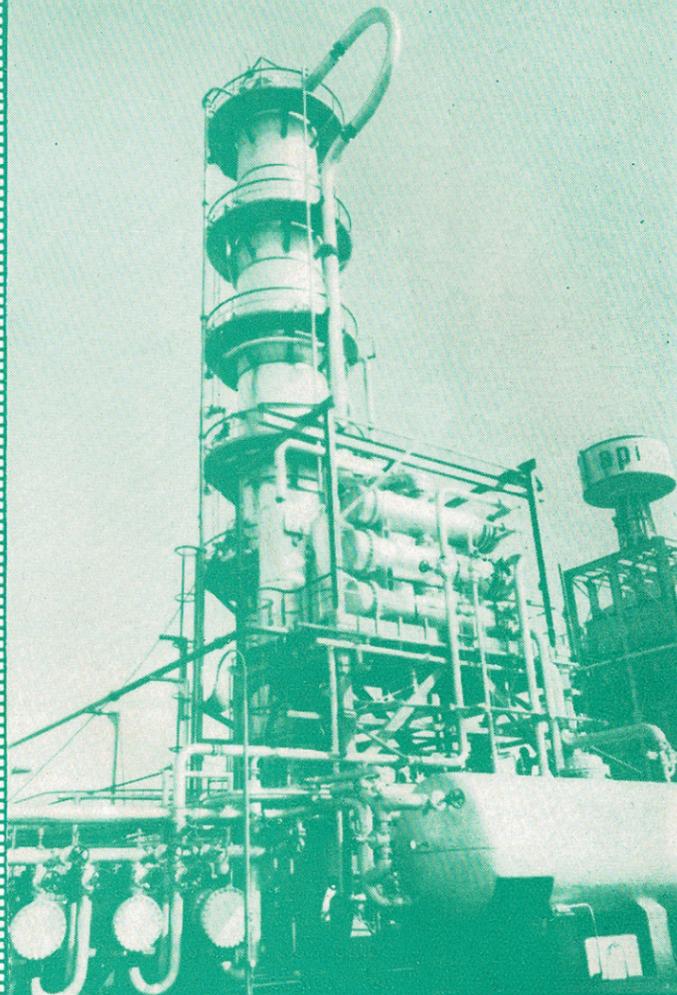


api

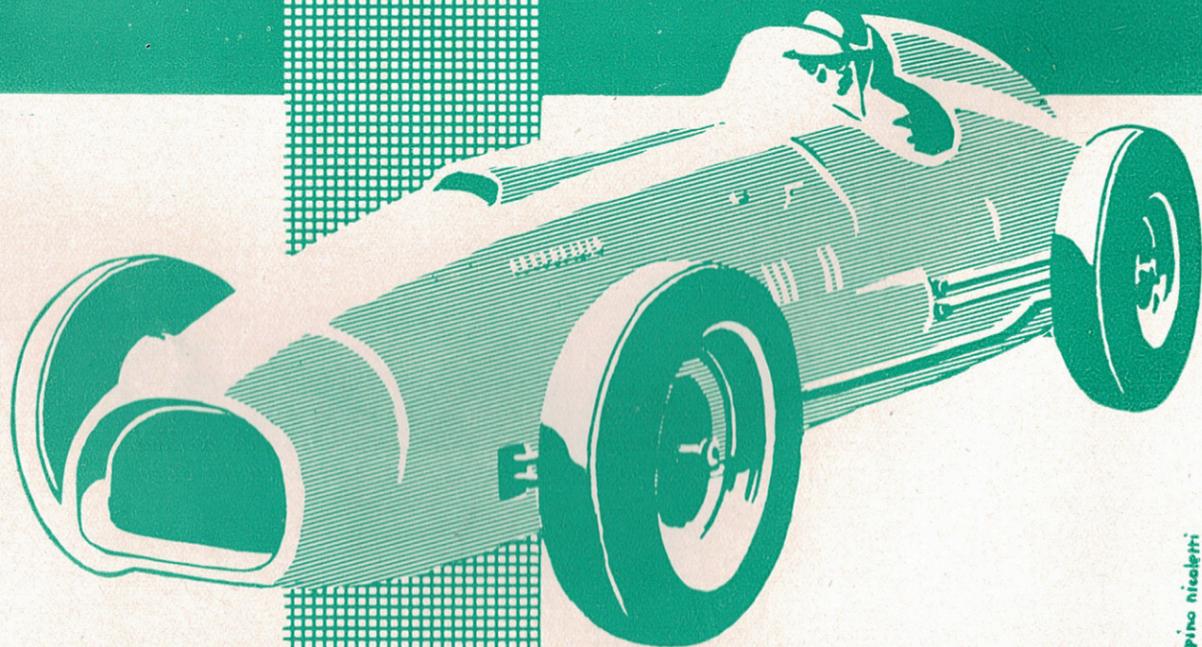
*anonima
petroli
italiana*

ROMA

Corso d'Italia, 11



Raffineria di Ancona (Falconara Marittima)
Produzione 650.000 tonnellate annue



Pino Nisoletti

Agenzia di Perugia

Piazza della Repubblica, 71

Telef. 30208

Questo Giro dell'Umbria 1953

Alberto Andreani

La V^a edizione del « Giro Automobilistico dell'Umbria », al quale il Presidente della Repubblica si è compiaciuto di destinare un Suo premio, e che l'Automobile Club di Perugia organizza con la collaborazione degli Automobile Club di Terni ed Arezzo, mette nuovamente in palio la « Coppa della Perugina »; premio ambito che rievoca memorabili glorie sportive.

Forte dell'esperienza e dell'unanime consenso ottenuto nella edizione 1952, il percorso resta invariato ed è da prevedere che, come ogni anno la gara va affermando la sua rinomanza ed il suo interesse, il percorso resterà definitivo; almeno fino a quando le altre strade della nostra regione non siano in condizioni tali da offrire quelle garanzie di sicurezza e di normalità che una gara veloce tassativamente richiede.

Una variante notevole sarà data dall'ora di partenza, onde la corsa che, nelle precedenti edizioni, si svolgeva nelle calde ed assolate ore del pomeriggio, si svolgerà invece nella mattinata.

Rafforzata la dotazione premi, il regolamento prevede anche particolari agevolazioni ai Campioni Nazionali fedeli della nostra competizione, ed a coloro già vittoriosamente affermatosi in questa nostra gara, che possiamo ormai chiamare tradizionale e classica.

E' questo un tangibile e volenteroso segno di riconoscimento che gli organizzatori hanno voluto usare verso gli amici sportivi che con la loro partecipazione contribuiscono alla affermazione ed al prestigio della manifestazione.

A tutti, vecchi e nuovi, concorrenti e collaboratori, l'Automobile Club di Perugia rivolge il suo grato saluto e l'augurio più fervido e cordiale.

GARAGE ASSO



Il più moderno complesso per l'automobilista che comprende:

Garage A. C. I.

Officina specializzata riparazioni

Stazione Servizio "ESSO",

Stazione Servizio "EMANUEL",
con il tunnel per lavaggio automatico

Servizio "GENERAL MOTORS",

Servizio "SIATA",

Stazione servizio "PRODEST",

Servizio "ATLAS",

Sconto del 10% ai soci A. C. I.

Aperto tutta la notte

Umbria: terra d'incanto

J. Mungo

Sembra che le strade dell'Umbria non abbiano tracciato e che la striscia di asfalto si dilegui tenue nella pianura che ogni tanto, miracolosamente, si adombra in declivi appena accennati o erti, quasi all'improvviso, ma che senza accorgersene sono già alle spalle in una corsa nella quale ogni paese, ogni località, per il richiamo della loro silenziosa bellezza, invitano ad un traguardo, una sosta.

Se infatti il Giro automobilistico dell'Umbria è una gara sportiva, e da questo punto di vista presenta un indubbio interesse, interesse non meno notevole offre sul piano turistico con le tappe progressive di un itinerario che abbraccia la terra umbra e la unisce, l'amalgama, nel suo fascino incomparabilmente mistico, e la propone quasi come oggetto di meditazione.

Poiché, più che altrove, qui la terra è veramente natura, intesa nel suo significato più sublime, più umano e quindi più vicino al nostro sentimento. Una natura che in tutta la sua unità si offre in una miriade di colori non mai forti ed invadenti; una natura sempre umile: quell'umiltà penetrante e profondamente umana qual'è appunto il Verbo francescano che appare il fiore più eterno sbocciato da questa terra d'incanto.

Natura della terra e dell'uomo: una unità che non può sfuggire al turista. Ed egli ne resta sorpreso, estasiato. Ed egli si accosta e vive l'intimo senso di religiosità che traspare da ogni cosa, che esiste nel tempo e che nulla può turbare o distruggere. Ed è così che, ciò che originariamente era una visita, diventa per il turista un pellegrinaggio.

L'itinerario studiato per il Giro è l'itinerario che il corridore percorrerà, tutto intento ad affrettare le pulsazioni del motore, ma che il turista, sulla via da lui aperta, percorrerà non nell'affanno di un traguardo da raggiungere nel tempo più breve, ma attento a ciò che lo circonda e che, quasi inavvertito, giunge a commuoverlo.

Ecco dunque l'importanza turistica del Giro. Raccogliere, infatti, in un solo itinerario le più incantevoli località umbre significa compiere opera di sicura propaganda e di grande utilità per il turista automobilista che si accinge, per la prima volta, a visitare la regione.

Darà il suo risultato la competizione; sul piano tecnico si scenderà alle necessarie conclusioni; la passione agonistica resterà soddisfatta, ma ciò che continuerà a mantenere un interesse sempre vivo e palpitante sarà l'itinerario.

Un itinerario che gli sportivi offrono, nel suo più alto valore paesaggistico e panoramico, al turista automobilista, invitandolo a compiere, per conto suo, la scoperta della terra umbra. Ed è una scoperta, ci sia consentito l'apparente paradosso, ormai divenuta per il turista priva di sorprese e di imponderabili.

Il V. Giro automobilistico dell'Umbria sarà quindi coronato dal più lusinghiero successo. E ciò, indubbiamente, sarà dovuto soprattutto alla sensibilità degli organizzatori che hanno dimostrato, nella determinazione del percorso, non soltanto di conoscere ma di sentire profondamente quei valori turistici, morali, spirituali, che l'Umbria racchiude nella propria terra.

LE GARE AUTOMOBILISTICHE SU STRADA

GIOVANNI CANESTRINI

Il Giro dell'Umbria è un atto di fede degli amici dell'Automobile Club di Perugia e soprattutto dell'amico avv. Andreani, che ricordo battagliero difensore della « sua » manifestazione in molte nostre riunioni.

Non che una manifestazione, come questa dell'A.C. di Perugia, abbia bisogno di difensori tra noi sportivi, ma ne ha bisogno fra i non sportivi e fra i molti od i pochi che hanno interessi contrastanti o che non vedono di buon occhio una attività che possa in qualche modo disturbare taluni orientamenti.

Che oggi ci sia la tendenza a ridurre il calendario sportivo non è un segreto; che molti proclamino che ci sono troppe gare è altrettanto risaputo, che altri non approvino le corse su strada è pure noto. Io penso, e lo ho chiaramente espresso in riunioni ufficiali, che tradiremmo la nostra politica di tanti anni, tutta la politica dell'A. C. d'Italia in materia sportiva, se ostacolassimo l'espandersi delle manifestazioni e soprattutto di quelle che hanno una chiara funzione propagandistica e tecnica, come questo Giro dell'Umbria che si fregia pure del nome tradizionale di Coppa della Perugina, e che ha sua caratteristica fisionomia.

Gli amici di Perugia sapranno apprezzare, lo spero, al loro giusto valore, questi argomenti, senza bisogno di ulteriori divagazioni. E comprenderanno se approfittando del loro invito a collaborare al loro Numero Unico, ho toccato un tasto che mi pare utile; più utile dei soliti articoletti retorici o laudativi.

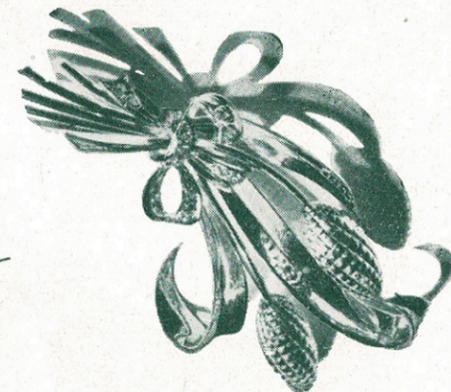
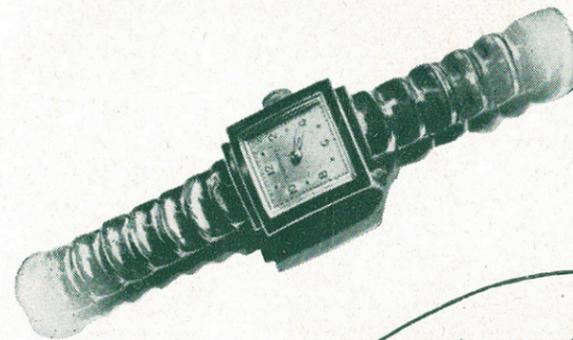
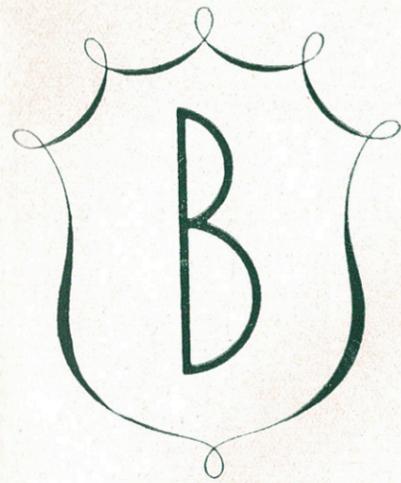
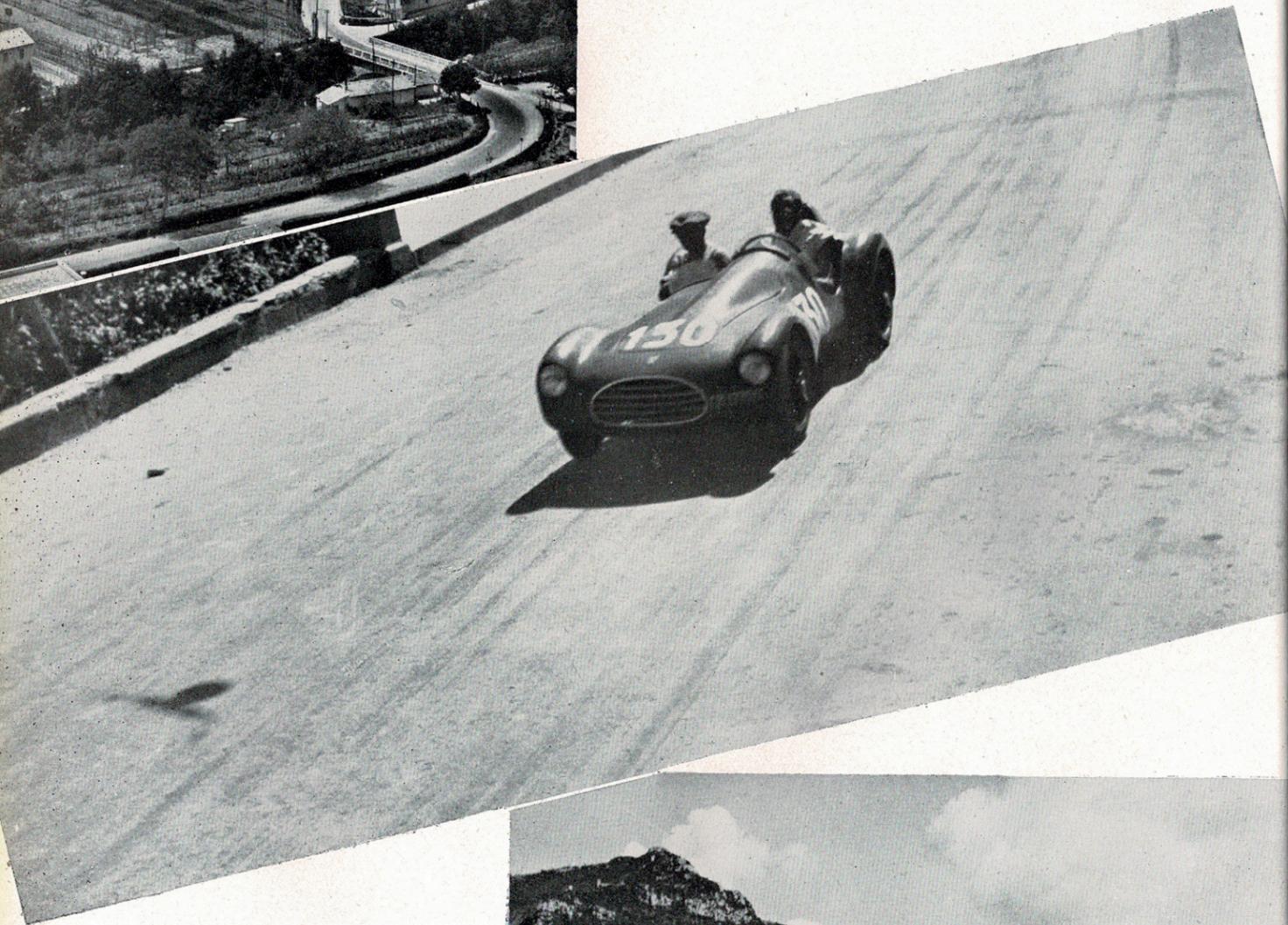
Di lodi e di plausi Andreani ed i suoi collaboratori non hanno bisogno, hanno invece bisogno, forse di sostenitori fedeli nella loro fatica e nella loro battaglia che è la nostra: di tutti noi sportivi.



Il Dott. Andreani, Presidente dell' A. C. di Perugia, saluta i vincitori del IV Giro dell' Umbria.
A fianco, il Comm. Bruno Buitoni, Consigliere Delegato della « Perugina ».



« l'Umbria lascerà la sua tradizionale
quiete e farà festa a salutare il rombo
dei motori: passa il Giro dell'Umbria,
torna la Coppa della «Perugina».



Piagnini

GIOIELLIERE
A
PERUGIA

Via Calderini - Telef. 6172

Luisa Spagnoli

CONFEZIONI A MAGLIA
PERUGIA



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

Come un esame per le strade

Utile anche al turismo

MARIO CIRIACHI

Il dilemma strada-rotai è stato da tempo risolto da Perugia ed anche da Assisi, le due più turistiche città della regione umbra. Per via che, essendo l'una e l'altra situate in cima ad un colle, le rispettive stazioni ferroviarie son poste a notevole distanza ed il tratto finale di salita deve esser per forza coperto su strada.

Per tale ragione forse i problemi stradali della regione hanno una importanza preponderante su quelli ferroviari e stanno a documentare come l'automobile, più che il treno, costituisca il mezzo turistico per eccellenza.

Non a caso abbiamo voluto preporre queste osservazioni, ad un articolo che parla del Giro Automobilistico dell'Umbria, che servono invece molto per inquadrare meglio la grande manifestazione organizzata dall'Automobile Club di Perugia nel più vasto piano turistico-stradale che senza dubbio interessa tutta la vita della regione, in particolare le tante incantevoli città e cittadine che rappresentano prelibata tappa per i competenti turisti di tutto il mondo.

Il Giro Automobilistico dell'Umbria non è solamente una competizione sportiva dunque che adempie a soli e ben determinati scopi agonistici e commerciali. Oltre a questo, e sotto tali aspetti, la corsa ha il suo notevole valore datogli dalla tradizione e dalle caratteristiche del suo tracciato. La competizione si presenta in funzione dello sviluppo turistico della zona, come una disamina generale delle linee più vitali di comunicazione che intersecano la regione.

Alla gara partecipano vetture di tutti i tipi. Da quelle eccezionalmente veloci, che divoreranno il pur lungo percorso nello spazio di pochissime ore, a quelle comunemente usate per il turismo ed il diporto che, sia pure con opportuni miglioramenti e modifiche, percorreranno il traccia-

to di gara a medie elevate, pure se non formidabili.

Perché tutta questa massa di macchine possa lottare contro i primati esistenti, perché la velocità possa essere quanto più possibile elevata naturalmente dovranno essere in perfette condizioni le strade. E' insomma questo Giro dell'Umbria come il più duro ed il più bell'esame per le strade più importanti della verde regione. Va da sé che, nel giorno della corsa, tutto sarà reso più facile e più semplice a chi in automobile affronterà la competizione. Ma è pure da sapere che appunto così sarà possibile anche per i tecnici conoscere alcuni segreti della strada e cercarne i miglioramenti.

Se per le competizioni che si svolgono in zone di montagna su tracciati serpentine ed ardui, la velocità può stare a dimostrare il perfezionamento e l'accessibilità delle vie di comunicazione, per il Giro dell'Umbria il simbolico abbraccio della corsa all'intera regione starà a mettere in evidenza come le zone turistiche siano, si può dire, a portata di mano sia per chi provenga da Firenze, come per chi arrivi da Roma. Poche ore di macchina, e tutta l'Umbria sarà ristretta in un cerchio.

Ed intanto l'entusiasmo della gente dei vari centri attraversati, degli sportivi che scenderanno lungo i margini della strada a salutare i bolidi farà degna cornice alla manifestazione che si riallaccia alle grandi tradizioni motoristiche della Coppa della Perugina, una delle più classiche corse italiane, mentre i piloti umbri vorranno dar prova della loro qualità, di fronte alla massa dei loro sostenitori.

Per mezza giornata la verde Umbria lascerà la sua tradizionale calma dolce quiete e farà festa a salutare il rombo dei motori: passa il Giro dell'Umbria, torna la Coppa della Perugina.

Lo spettacolo di una gara

PIERO CASUCCI

I tifosi dell'automobile e fors'anche gli stessi piloti sono, in tema di gare, divisi in due opposti partiti: quelli che prediligono le prove su circuito, quelli che amano invece le manifestazioni su strada, su ampio tracciato. L'alternativa è imbarazzante perché sia l'uno sia l'altro tipo di gara presenta i suoi vantaggi. Quanto alla seconda uno svantaggio sarebbe rappresentato, secondo quanto affermano i suoi denigratori, dalla impossibilità da parte del pubblico di seguire tutte le fasi della corsa, di viverle minuto per minuto attraverso la visione effettiva dei mezzi impegnati nella lotta.

Ma davvero uno svantaggio, ci chiediamo noi, questa materiale impossibilità del pubblico o non piuttosto un pregio? Il Giro dell'Umbria come tante altre gare italiane su strada quali le Mille Miglia, il Giro di Sicilia, il Giro delle Calabrie, la Coppa della Toscana, la Coppa delle Dolomiti, è altrettanto palpitante ed attraente quanto le gare che si svolgono nel limitato sviluppo di pochi chilometri, circoscritte all'angusta forma geometrica del « circuito ». Anzi lontano dal clima ardente della gara l'attesa si fa più vibrante: le sue vicende si vivono molto nella fantasia, specialmente quando un buon servizio informazioni rende edotto il pubblico degli avvenuti passaggi a questo o a quel controllo. Si immagina il duello tra un pilota e l'altro, si deduce lo sforzo prodotto da un guidatore che in un tratto particolarmente difficile è riuscito a guadagnare un certo vantaggio sul suo diretto avversario.

Il pubblico che ha seguito la partenza delle macchine e che resta in attesa del loro arrivo, è insomma, il coro della moderna rappresentazione costituita da una corsa automobilistica. E' un commento che aumenta di tono via via che la corsa entra nel suo pieno svolgimento fino ad esplodere in una manifestazione di simpatia quando il vincitore taglia il traguardo. E che dire dell'attesa elettrizzante che segue l'arrivo di una macchina, quella del presunto vincitore, sino

al momento in cui non si ha la certezza matematica della sua vittoria? Gli spettatori seguono il trascorrere lento del tempo - che per il probabile vincitore sembra quasi essersi arrestato - mentre lo speaker pronuncerà la frase rituale: « se entro 5 minuti X non sarà arrivato Y può ritenersi vincitore ».

E sin qui la gara l'abbiamo considerata soltanto dal punto di vista egoistico di chi ha la possibilità di assistervi nella località presso la quale essa prende le mosse. E non abbiamo detto delle migliaia e migliaia di persone disseminate lungo tutto il percorso o raccolte in una curva difficile o ancora presso un controllo ove ciascun pilota, nella breve sosta, raccoglie la sua messe di applausi e un cordiale incitamento. E' dunque uno spettacolo per tutti senza contare che proprio le gare su strada sono quelle che, sotto il punto di vista propagandistico, rispondono agli scopi dello sport automobilistico. In altre parole soltanto attraverso di esse i giovani pervengono al nostro sport: trampolino ideale per raggiungere più alte mete.

Aderendo al gentile invito degli organizzatori abbiamo ritenuto di scegliere questo argomento perché siamo convinti che il Giro dell'Umbria ha, sotto questo aspetto, compiuto una innegabile opera di propaganda nelle sue 5 edizioni, un'opera tanto più feconda in quanto la gara si muove e si articola in una plaga meravigliosa di indiscussi pregi artistici; che il lato turistico è un altro degli aspetti cui una gara sportiva deve mirare se non si vuole che la manifestazione sia fine a se stessa ma spazi oltre i confini di un avvenimento veramente sportivo.

Infatti come ha detto il Presidente Andreani nella sua presentazione dello scorso anno includendo nel Giro le zone ombre del Trasimeno e dell'Alta Valle del Tevere si è aumentato l'interesse turistico della manifestazione aggiungendo ad essa, così, nuovi elementi di successo.



Istantanee del IV Giro

Nelle tribune di arrivo: Donna Alba Buitoni ed il Questore Comm. Mazzei.

Al via: il Dott. Andreani, il Comm. Buitoni ed il Comm. Aldo Spagnoli.



COPPA DELLA PERUGINA...

GIRO DELL'UMBRIA...

COPPA DELLA PERUGINA...

Parte da Perugia per tornare a Perugia il V. Giro dell'Umbria per la Coppa della Perugina: un appuntamento ormai fisso, e quindi sicuro, per gli sportivi: per quelli che corrono (e sono i meno), per quelli che seguono con gli occhi (e sono i più), per quelli che ricordano (e sono tanti). Non parliamo di tradizione - la quale può essere una ferma cosa - ma neppure di cronaca, giacché non è soltanto cronaca, o non rimane unicamente cronaca, l'ardimentosa vicenda di ogni anno, specie quando quest'anno o quell'anno, sembra dissolvere nei fondali e nelle quinte nebbiose del tempo, quando tutti, o quasi, costoro che corrono oggi e parecchi degli altri che bordeggiano le strade non erano nati. Dunque, storia: espressione imponente, togata verreb-

be desiderio di definire, la quale, secondo il dire lessicale, è la narrazione dei fatti memorabili e realmente accaduti, d'un popolo e dell'umanità. Né staremo neppure, a trarre facili o gratuite correlazioni tra la storia dei popoli o dell'umanità e l'altra apparentemente più ristretta della gente che rischia tutto su quattro ruote, fatte girare da un motore a scoppio: in verità facili, ma non gratuiti, sarebbero senza meno i paralleli e gli incontri e le realtà, giacché l'umanità, in quanto civiltà, si riconosce pure nell'avventura coraggiosa, cosciente, perigliosa, qual'è appunto l'avventura sportiva, specie quella nobilmente unita al divenire ed all'evolversi di un mezzo meccanico e, cioè, di civile, generale progresso.

Dunque, storia: e storia, questa del corre-



Perugia, 1927: Giovanni Buitoni, creatore della Coppa della Perugina, con Romeo Gallenga, durante le prove sul circuito.

re in automobile a Perugia ed in Umbria dove sembra lo stupore, maggiore, la rarità, più preziosa, il contrasto, evidentissimo qui, dove Gabriele d'Annunzio ubicò il più gran numero delle sue città silenziose, qui dove, con la mitezza delle sinuosità orografiche e l'opulenza discreta del paesaggio, l'estraneità di gare motoristiche appare - ma non è - manifesta e quindi più perfettamente mirabile. Mirabile, d'accordo, sempre, come sempre storia, in una normalità comunque di eventi che possono escludere lo stupore, ma non davvero la simpatia, la gratitudine verso coloro che tale normalità stabilirono e che, da poco, molto degnamente rinnovano.

Le gare d'automobili, siano Diatto, Vanderr, Bugatti o Ferrari, 8V, Alfa 1900, son di casa a Perugia ed in Umbria, né i silenzi - sempre minori, suavia, come stinta ed impallidita la vecchia, romantica oleografia provinciale - si rifiutano di frangersi, né la gente del loco, della città o del borgo, di Umbertide o di Acquasparta, s'imbizzisce o attonita si fa stuporosa se veda ottanta, cento macchine sgranarsi l'una dietro le altre con moltiplicati fragori ed accentuate velocità.

Un'antica educazione sportiva rende possibile il Giro dell'Umbria oggi per non dire che lo abbia proposto a suo tempo, suggerito se non imposto nel ricordo di prove passate che si rivelarono del massimo impegno agonistico e della validissima, quasi pionieristica organizzazione su base nazionale. Proprio nella pubblicazione dello scorso anno, Giovanni Canestrini rievocava:

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

«Buitoni e Gallenga, i due animatori della Coppa della Perugina, sono stati praticamente i precursori di questo Giro dell'Umbria...».

Quasi trent'anni fa:
La folla al Piano di Massiano.

Detto bene e giusto. 1924: I. Coppa della Perugina, voluta, lanciata, organizzata da Giovanni Buitoni, allora Consigliere Delegato, oggi Presidente del grande organismo industriale cittadino che dava il nome alla corsa. Convengono i piloti di ogni parte d'Italia su quelle strane macchine, che, ora, o vederle sembrano dei tempi di Noè, buonanima, ma che sull'anello del percorso, considerato il circuito misto più veloce d'Europa, toccano e superano i 100. Di media. Vince l'asso fiorentino Emilio Materassi su Itala ad 88 e 624 all'ora. 1925: II. Coppa, successo ancor maggiore. Trionfa di nuovo un toscano, Gastone Brilli Peri su Ballot a 106 e 540. Anno 1926: ancora lotta apertissima e nuova affermazione di Materassi a ben 112 e 316, primato assoluto della Coppa. Nel 1927, ultima edizione e per l'ultima volta è iscritto il nome di Materassi: la media è lievemente inferiore a quella dell'anno prima, ma sempre straordinaria: 111 e 108 all'ora. Poi la lunga pausa dei «ti ricordi?», dei «ai tempi della Coppa», e, pure, la pausa interlineata da un infinito e grave rincorrersi di vicende, politiche e belliche. La guerra 1939-1945 taglia nettamente la sequenza, forse partisce un secolo: storia non sportiva.

Nel 1948 l'Automobile Club guidato dal Presidente Andreani e diretto dal dott. Conti, volle riportare il nome dell'Umbria nell'ambito dello sport nazionale: dopo qualche prova di interesse locale, fu lanciato il Giro dell'Umbria che, pure su itinerari mutati, si rifaceva alla lontana, classica gara di Giovanni Buitoni e così, come la Coppa della Perugina 1924-1927 aveva rappresentato un punto fermo nello svolgimento e nella propaganda dell'agonismo motoristico, il Giro dell'Umbria costituì, non solo un brillante esperimento, ma una corsa tra le prime del genere,





alla quale più tardi fece seguito, per citare solo una delle più note, il Giro della Toscana. Fin dall'edizione inaugurale valevole per il punteggio del Campionato Italiano, il primo Giro fu vinto da Bernabei (Maserati Sport) alla media di Km. 110,990. Nel 1949, il secondo Giro venne indetto dall'Automobile Club di Terni, per un'osmosi organizzativa che si confidava potesse perpetuarsi: il successo arrivò a Vallone (Ferrari 2000) alla media di Km. 113,203, mentre il terzo Giro nuovamente curato dall'Automobile Club di Perugia, fu appannaggio di Giorgetti (Fiat Stang. 1100) alla media di km. 113,776.

Il 1951, però, fu un anno deserto e si dovette attendere fino al 1952 per la ripresa della vitalissima manifestazione, la quale assunse la non dimenticata e sportivamente gloriosa denominazione di Coppa della Perugina: il Consigliere Delegato della grande Ditta, Comm. Bruno Buitoni, nota figura di industriale e di sportivo, nel rendere possibile l'auspicata IV. edizione del Giro, metteva a disposizione con una generosa partecipazione alle spese organizzative ed alla dotazione dei premi una Coppa d'argento, assegnata a Cabianca (Osca 1100), 1° assoluto alla media di chilometri 120,829.

Il Giro dell'Umbria assumeva una sua tipica caratterizzazione, sia nel nome, sia nel percorso che, attraverso variate altimetrie con un massimo al Passo della Somma (mt. 669) e la quasi

improvvisa ascesa alla Foce di Scopetone (526 mt.), veniva ad interessare con un doppio, allungato anello, le zone di Perugia, di Terni e di Arezzo: gara interprovinciale su strade magnifiche, attraverso scenari incantevoli, di alte suggestioni tanto panoramiche, quanto puramente sportive date le continue sollecitazioni imposte ai piloti e ai motori.

Se la vittoria di Cabianca risultò ineccepibile e del tutto meritata, non va dimenticato il secondo posto di Terigi su Fiat Ermini 1100, distaccato, dopo un appassionante duello durato 338 chilometri, da poco più di quattro primi: in realtà, malgrado le molte categorie, la corsa si dimostrò un ripetuto e sostenuto confronto tra le 1100 Sport, tanto è vero che nella classifica generale nei primi 6 posti, oltre al vincitore ed al secondo si incontrano altre due macchine della medesima categoria: la Fiat Ermini di Brandi al quarto e l'Osca di Sgorbati al quinto.

I vincitori di categoria - vanno tutti ricordati - furono: Siciliani-Netti (Fiat 500 C) per il Turismo fino a 750; Matrullo (Fiat 1100) per il Turismo 1100; Della Zonca (Fiat 1400) per il turismo fino a 1500; Castelbarco (Dyna Panhard) per il Gran Turismo fino a 750; Casella-Puccini (Fiat Stang.) per il 750 Sport; Giletti (Ferrari 2000), terzo in classifica generale, per l'oltre 1100 Sport, oltre al già citato Cabianca, vincitore assoluto.

Il discorso nuovo, o la storia nuova se volete, s'è eloquentemente iniziato nel 1952: continua nel 1953, ancora Coppa della Perugina, ancora sullo stesso tracciato, ancora con schietto entusiasmo e volontà realizzatrice, per il V. Giro, la cui ora sta per giungere. Eccola, anzi.

Eccola con tutte le incertezze della vigilia, incertezze di puro esponente sportivo per il campo amplissimo dei partenti, per le categorie in gara, per gli uomini alla ricerca dell'affermazione, anche se molto logicamente debba ritenersi ristretta la rosa degli aspiranti alla conquista dell'argenteo trofeo della « Perugina ».

Né qui ci concederemo di abbozzare un qualsiasi pronostico, anche perché in realtà - compito eventuale ed innegabilmente serio dei tecnici - il nome del vincitore, dei primi di categoria ha un interesse, che sfugge al nostro modesto compito di rievocatori, che ha seguito piuttosto i valori di questa perpetuità di ardimenti e, rinnoviamo un concetto già espresso, delle grandi possibilità agonistiche delle strade della nostra Umbria. Chiusosi, salvo poche, rarissime eccezioni, il tempo dei circuiti chiusi, si affermano ora questi tipi di corsa che posseggono di certo un loro fascino, anche per coloro che restano teoricamente fermi - ma l'età cammina e sfugge - alle ore lontane delle prime esperienze

automobilistiche di Nuvolari, del primo apparire delle macchine Maserati, del dominio bugattiano quasi incontrastato e dell'ebbrezza dei fulminei passaggi sulla dritta del Pian di Massiano e di tutta quella realtà, divenuta ora poesia con quelle insidie cortesi poste dal tempo nella discreta selva dei ricordi.

Dalla Coppa della Perugina di trent'anni fa, quindi, alla nuova Coppa della Perugina, attraverso il Giro dell'Umbria: muta, sembra, tutto e nulla muta. Nulla, appunto nel senso storico, giacché lo sport fa storia, come si scriveva all'inizio di questa cronaca, destinata a ieri ed a ieri l'altro.

Più di questo non è a dire. Tocca ai piloti - ed il compito loro è ben diverso dal nostro - scrivere sull'asfalto la storia prossima, una storia che gli umbri si augurano possa perpetuarsi, sempre viva, sempre umanamente ardita, sempre sportivamente valida, nel futuro.

Anche per dar modo ai giovani di oggi, ai tifosi dell'automobile, di raccontare domani: ai tempi di Cabianca...

Soddisfazione, ed autorità non inferiori forse a queste - non sappiamo poi se invidiabili - di noi che siamo, sì del tempo di Cabianca, ma inoltre del tempo di Materassi, di Presenti, di Antonelli e di Brilli Peri.



Dopo 25 anni, la rinnovata Coppa « Perugina »: il vincitore Cabianca abbraccia sua moglie al termine della corsa vittoriosa del 1952



AUTOMOBILE CLUB DI FIRENZE

XV COPPA DELLA CONSUMA

5 LUGLIO 1953

Dal 1902 la più classica corsa automobilistica in salita

SPORT INTERNAZIONALE

GRAN TURISMO

SPORT COMMERCIALE

TURISMO INTERNAZIONALE

Valevole per il Campionato assoluto della Montagna

UN MILIONE E MEZZO DI PREMI



AUTOMOBILE CLUB DI LIVORNO

19 LUGLIO 1953

XXI COPPA MONTENERO

**corsa in circuito per vetture sport
interregionale classi 750 e 1100 cmc**

2.000.000 di premi in denaro

▲ ▲ ▲

20 SETTEMBRE 1953

Il Salita del Castellaccio

SPORT E TURISMO

Prova valevole

per il Campionato Italiano Conduuttori

V GIRO 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 28 Giugno 1953 una manifestazione internazionale di velocità, denominata: « **V GIRO AUTOMOBILISTICO DELL'UMBRIA - COPPA DELLA PERUGINA** ».

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

Categoria Sport:

Assoluto

Gran turismo internazionale:

Classe 1100 cmc.

Classe 2000 cmc.

Turismo internazionale:

Classe 750 cmc.

Classe 1100 cmc.

Classe 1500 cmc.

Classe 2000 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 i quali devono essere regolate le disposizioni non specificate negli articoli seguenti:

Percorso

Art. 3. - La corsa sarà disputata sul seguente percorso libero al traffico: PERUGIA - TODI (Bivio) - NARNI (Scalo) - BIVIO FLAMINIA - NARNI - TERNI - SPOLETO - FOLLIGNO - PONTE S. GIOVANNI - CITTA' DI CASTELLO - SANSEPOLCRO - AREZZO - PASSIGNANO SUL TRASIMENO - 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 regolare andamento della corsa, modifiche che saranno dettate da misure di sicurezza o di forza maggiore.

Vetture ammesse

Art. 4. - Alla manifestazione saranno ammesse le vetture della categoria sport senza compressore, le vetture del gruppo gran turismo internazionale, le vetture della categoria turismo internazionale secondo le seguenti classi:

Vetture della categoria 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 1100 cmc.

3°) Classe fino a 2000 cmc.

AUTOMOBILE CLUB DI AVELLINO



9° Circuito Automobilistico di Avellino

12 LUGLIO 1953

Gara di velocità per vetture della categoria Sport Internazionale

fino a 750 cmc. e fino a 2000 cmc. - Prova di Campionato Nazionale

Vetture della categoria turismo internazionale

- 1°) Classe fino a 750 cmc.
- 2°) Classe fino a 1100 cmc.
- 3°) Classe fino a 1500 cmc.
- 4°) Classe fino a 2000 cmc.

Concorrenti e conduttori

Art. 5. - Alla corsa potranno partecipare in qualità di concorrente e conduttori tutti coloro che saranno muniti delle rispettive licenze internazionali rilasciate dalla C.S.A.I. o da Automobile Club esteri affiliati alla F.I.A. per l'anno 1953. I concorrenti e conduttori stranieri, per partecipare alla corsa dovranno munirsi anche del nulla-osta del proprio Automobile Club nazionale.

I conduttori dovranno presentare, inoltre, la patente di guida con la regolare vidimazione per l'anno 1953.

Casco protettivo

Art. 6. - E' fatto obbligo a tutti i conduttori di vetture della categoria sport di presentarsi alla partenza con casco protettivo.

Designazione di conduttori

Art. 7. - 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. 8. - Il conduttore ha l'obbligo di dare strada ogni qual volta gli venga richiesta dal conduttore che stia per sorpassarlo e 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 potrà 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.

Art. 9. - Durante la corsa i conduttori dovranno attenersi scrupolosamente alle norme del Codice della strada.

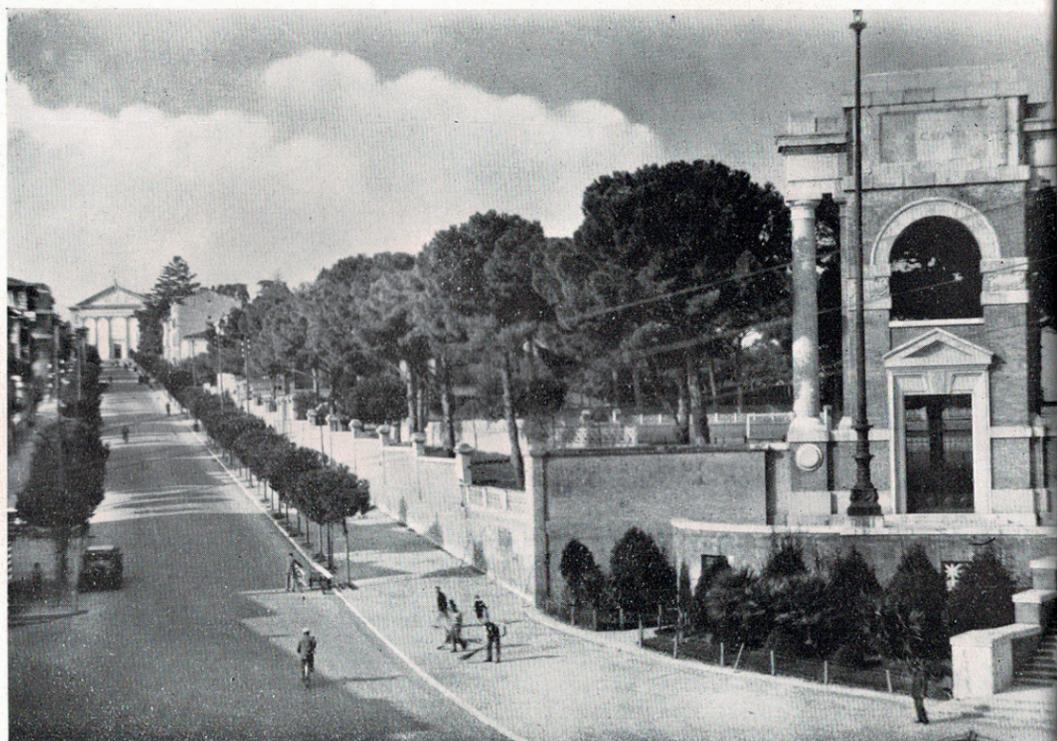
Iscrizioni

Art. 10. - Le domande di iscrizione, firmate dal concorrente, non saranno valide se non inviate per iscritto, accompagnate dalla tassa di L. 20.000 (categoria sport e gran turismo internazionale) e L. 15.000 (categoria turismo internazionale). Esse dovranno essere inviate alla Commissione Sportiva Automobilistica Italiana (Milano - Corso Venezia n. 43) non oltre le ore 12 del giorno 19 Giugno 1953. Le iscrizioni a L. 40.000 (sport e gran turismo internazionale) ed a L. 30.000 (turismo internazionale) resteranno aperte fino alle ore 12 del giorno 23 giugno 1953. Tale termine è assolutamente improrogabile.

Non sarà tenuto conto delle iscrizioni che perverranno 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.

AUTOMOBILE CLUB DI MACERATA



IV Prova

di Campionato

Nazionale

per macchine

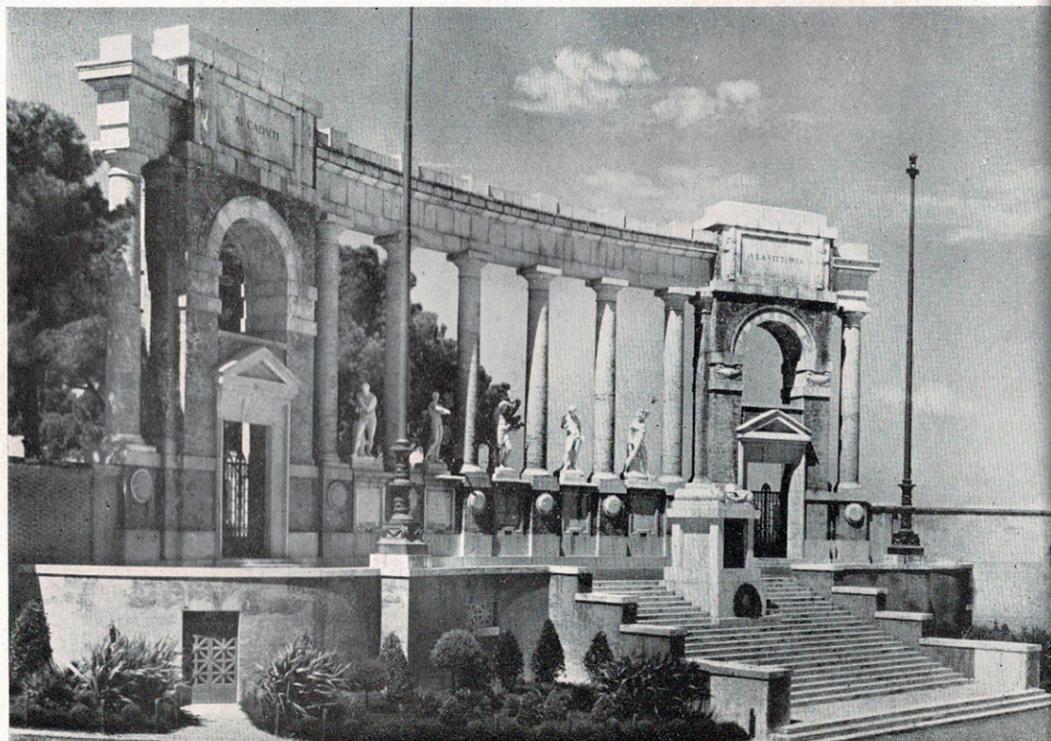
750 cmc. Sport

1° CIRCUITO DI MACERATA

PREMI per oltre 1.000.000 di lire - Coppe, targhe ed oggetti artistici

MACERATA

12 LUGLIO 1953



Delle iscrizioni non accettate verrà data immediata comunicazione agli interessati.

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

E' ammesso, però; che la designazione dei due conduttori venga fatta in data posteriore purché non avvenga oltre la data del 25 giugno 1953 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 il conduttore all'atto della iscrizione dovranno già essere in possesso delle rispettive licenze internazionali per il 1953.

Verifica delle vetture

Art. 11. - Le macchine dovranno essere presentate per la verifica presso la Sede del Comitato Organizzatore, Largo della Libertà, nei giorni di Giovedì 25 giugno, Venerdì 26 giugno e Sabato 27 giugno dalle ore 9 alle ore 12, e dalle ore 15 alle ore 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. 12. - 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. 13. - Le partenze avranno luogo nell'ordine stabilito dal Direttore di Corsa con distacchi in base alle velocità previste per le macchine della categoria turismo internazionale, gran turismo internazionale e sport, secondo le varie classi in modo che l'arrivo a Perugia possa avvenire con distacchi non rilevanti, e precisamente:

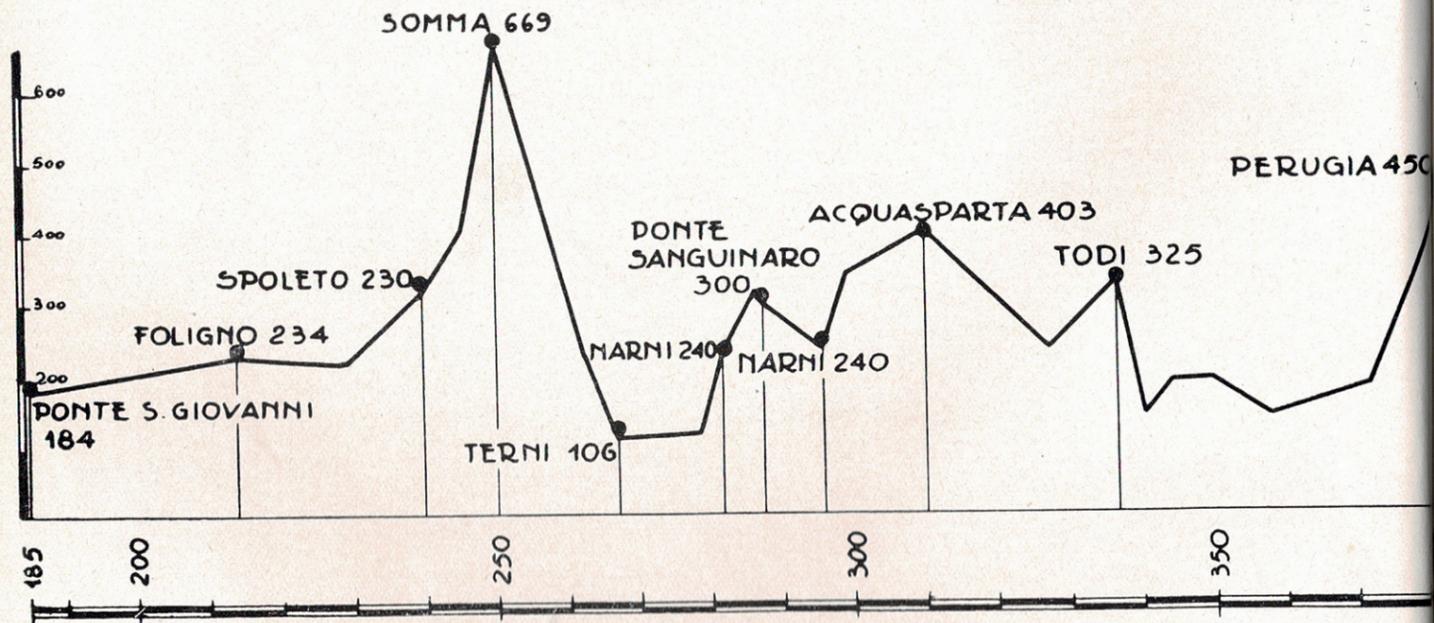
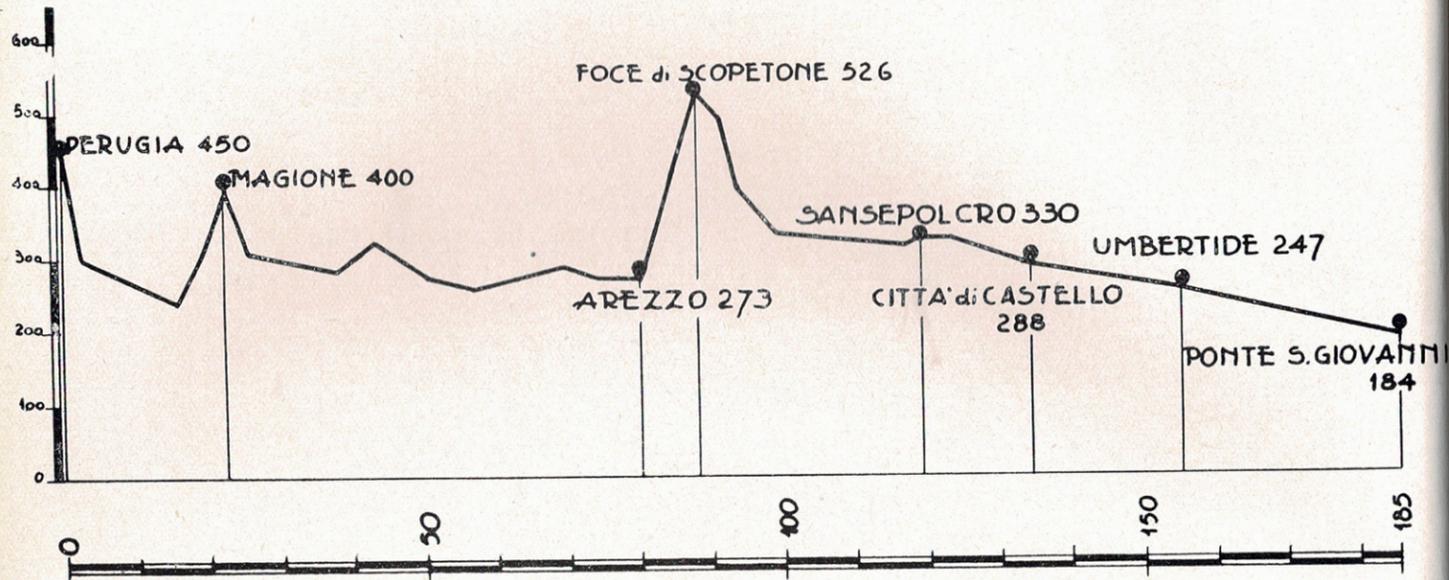
- 1°) Categoria turismo internazionale fino a 750 cmc.
- 2°) Categoria turismo internazionale fino a 1100 cmc.
- 3°) Categoria turismo internazionale fino a 1500 cmc.
- 4°) Categoria turismo internazionale fino a 2000 cmc.
- 5°) Gruppo gran turismo internazionale fino a 750 cmc.
- 6°) Classe 750 sport.
- 7°) Gruppo gran turismo internazionale fino a 1100 cmc.
- 8°) Gruppo gran turismo internazionale fino a 2000 cmc.
- 9°) Classe 1100 sport.
- 10°) Classe oltre 1100 sport.

Art. 14. - Le operazioni di sorteggio avranno luogo il giorno 25 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 di corsa e secondo l'ordine di partenza per le varie categorie e classi.

Le partenze avranno, presumibilmente inizio alle ore 7 del 28 giugno 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.

ALTIMETRIA



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

V' GIRO AUTOMOBILISTICO DELL'UMBRIA

COPPA DELLA PERUGINA

PERCORSO

PIANTA DI PERUGIA



AUTOMOBILE CLUBS DELLE VENEZIE

(Belluno - Bolzano - Gorizia - Padova - Rovigo - Trento - Treviso - Trieste
Udine - Venezia - Verona - Vicenza)

VII COPPA D'ORO DELLE DOLOMITI

*Manifestazione automobilistica Internazionale di velocità
per vetture delle categorie: Sport Internazionale, Turismo
Internazionale e del Gruppo Gran Turismo Internazionale*

**Prova valevole per la classifica del campionato Italiano
conduttori assoluto categoria Sport e del Gruppo Gran
Turismo Internazionale**

CORTINA D'AMPEZZO

12 LUGLIO 1953

KM. 303.800

PREMI L. 4.000.000

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

Tabella di marcia

Art. 15. - 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 dalla 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.

Prove sul percorso

Art. 16. - 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 le prove stesse.

Controlli - Rifornimenti

Carburante e riparazioni

Art. 17. - Lungo il percorso sono fissati i seguenti posti di controllo:

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

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. 18. - I rifornimenti dovranno essere effettuati ai posti di controllo.

Art. 19. - 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. 20. - 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 internazionale.

Le tre classifiche sono dotate di premi distinti.

Art. 21. - 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. 75
2°) Classe fino a 1100 cmc.	» 85
3°) Classe oltre 1100 cmc.	» 90

Gruppo gran turismo internazionale

1°) Classe fino a 750 cmc.	Km. 75
2°) Classe fino a 1100 cmc.	» 80
3°) Classe fino a 2000 cmc.	» 85

Categoria turismo internazionale

1°) Classe fino a 750 cmc.	Km. 65
2°) Classe fino a 1100 cmc.	» 70
3°) Classe fino a 1500 cmc.	» 75
4°) Classe fino a 2000 cmc.	» 80

AUTOMOBILE CLUB MESSINA

“10 ORE NOTTURNA MESSINESE”

24-25 LUGLIO 1953

Manifestazione iscritta nel calendario sportivo nazionale 1953
Gara valevole per il Campionato assoluto sport internazionale,
sport commerciale e gran turismo internazionale



MESSINA - «10 Ore Notturna Messinese» 23-24 agosto 1952
CORNACCHIA-BIONDETTI su Ferrari gran turismo

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 2,50% alla Cassa Mutua Assistenza Corridori.

Verrà concessa la restituzione della tassa di iscrizione ed il rimborso del carburante in buoni (litri 100 classe 2000 - litri 80 classe 1500 - litri 60 classe 1100 - litri 40 classe 750) ai concorrenti, arrivati in tempo massimo, in possesso dei seguenti requisiti:

Campioni italiani 1952 - Concorrenti stranieri - Vincitori di categoria e classe delle precedenti edizioni - Partecipanti ad almeno tre delle precedenti edizioni.

Reclami ed appelli

Art. 23. - 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. 21 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. 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.

Assicurazioni

Art. 24. - Ogni concorrente italiano, munito della 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 seguenti massimali:

Catastrofe	L. 10.000.000
Danni per persona	L. 1.500.000
Danni a cose	L. 1.000.000

I concorrenti stranieri sono tenuti a contrarre assicurazione R. C. non inferiore ai sopradetti massimali. La stipulazione della polizza R. C. non esonera il concorrente ed il conduttore da ulteriori responsabilità che potessero derivare da incidenti causati durante lo svolgimento della gara.

Responsabilità

Art. 25. - 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. 26. - Per quanto non è contemplato nel presente regolamento vigono il C.S.I. della F.I.A., i suoi annessi ed il R.N.S. 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, dal quale faranno parte integrante.

IL PRESIDENTE DELL'A. C. di PERUGIA
Dr. Alberto Andreani

Visto si approva:

IL PRESIDENTE DELLA C.S.A.I.
M.se Antonio Brivio