

Lanterna NEWS

Notiziario della "Genuenses Goliardia"

Raccolta senza nessuna
responsabilità di documenti..

Nulla deve andare perduto.

E'una storia minore, ma sempre
storia.

Nostalgia mai malinconia.

Voi che un tempo ci disprezzavate
ora perché ci rimpiangete?

Nessun Brevetto.

N° 5 Indianapolis

<u>ASSOCIAZIONE GENOVESE UNIVERSITARIA</u>	= A.G.U. =
<u>AUTOMOBILE CLUB DI GENOVA</u>	= A.C.G. =
<u>ENTE PROVINCIALE TURISMO</u>	= E.P.T. =

69° GRAN PREMIO INDIANAPOLIS

16° CIRCUITO DI MINNEAPOLIS

30 MARZO 1952

PARTENZA : da Righi funicolare

PERCORSO : Via Cerso, Via C. Cabella, P.za Manin, Via Assarotti

ARRIVO : Via Assarotti (fondo) all'altezza di Via Calatafimi.

Le prove e le punzonature si effettueranno nel giorno giovedì 27 marzo c.a. sul percorso Righi - P.za Manin alle ore 16.

Il concentramento delle macchine è fissato per domenica mattina 30 marzo c.a. alle ore 8 presso la Sede dell'Automobile Club di Genova in Viale Brigate Partigiane, 1 da dove saranno trainate al traguardo di partenza.

R E G O L A M E N T O
=====

- Art. 1 = Le iscrizioni saranno accettate sino al giorno mercoledì 26 marzo presso l'A.G.U. dalle ore 18 alle 19,30. La quota d'iscrizione è fissata in Lit. 1.500.= per macchina.
- Art. 2 = Il numero di gara verrà assegnato seguendo l'ordine di presentazione delle iscrizioni e deve essere applicato su tutti i lati della macchina.
- Art. 3 = Per lo spirito della gara le macchine dovrebbero essere interamente di costruzione artigiana, tuttavia sono ammessi gli autotelai limitatamente a quelli di vetture leggere (non superiori ad es. al tipo Fiat 1500) con esclusione assoluta di parti di carrozzeria o motore, di conseguenza la carrozzeria dovrà essere di costruzione artigiana.
- Art. 4 = Quanto alla particolarità costruttive si precisa: i cerchioni delle ruote possono essere ricoperti di qualsiasi materiale fatta esclusione per qualsiasi tipo di gomma o analogo materia sintetica, tali materiali non potranno neppure essere interposti nei cerchioni. Sono permessi cuscinetti a sfere purchè non a diretto contatto con il suolo. E' vietato qualsiasi carico di zavorra in quanto di nessuna utilità per incrementare la velocità e dannosa invece per la sicurezza di condotta.

- = I freni potranno essere di qualsiasi tipo: a tamburo, a cinghia ad attrito sul terreno, questi ultimi solo per macchine di Categoria A (di cui sarà fatta menzione in seguito). L'azionamento dei freni potrà avvenire a mano o a pedale. Ogni organo della macchina, con particolare riferimento ai freni ed al sistema di sterzo dovrà essere di provata efficienza e solidità.
- Art. 5 = Le macchine saranno divise in due categorie: Cat.A - macchine con peso a vuoto inferiore ai 150 Kg. = Cat.B + macchine con peso a vuoto superiore ai Kg.150.
- Art. 6 = Sono introdotte le seguenti limitazioni di massima: per la Cat.B peso dell'ordine di 500 Kg., lunghezza del telaio n.3,00.
- Art. 7 = Le macchine devono essere montate da due soli concorrenti della stessa facoltà senza limite di bolli. Le macchine dovranno essere del colore della facoltà ed i concorrenti dovranno portare il berretto durante la gara.
- Art. 8 = La spinta della macchina potrà essere effettuata dal solo equipaggio, qualsiasi aiuto dall'esterno sarà causa di squalificazione.
- Art. 9 = Le macchine impossibilitate a proseguire per incidente dovranno essere immediatamente rimosse per lasciare libera la pista di gara.
- Art.10 = E' permessa qualsiasi tipo di pubblicità economica, purchè non offenda il pudore a norma di legge. E' permesso altresì il lancio di manifesti pubblicitari durante la gara.
- Art.11 = La giuria risolverà con giudizio insindacabile tutte le controversie che dovessero sorgere nell'interpretazione del regolamento, sia per l'ammissione di macchine non perfettamente in regola ai sensi degli art. 3-4-5-6-7, sia per la condotta durante la gara.
- Art.12 = Qualsiasi reclamo sullo svolgimento della gara per irregolarità commesse da concorrenti, dovrà essere presentato subito all'arrivo ed almeno entro alle ore 24 del giorno della gara.

16° CIRCUITO DI MINNEAPOLIS = Il 16° Circuito di Minneapolis consiste nella sfida che i partecipanti alla "1° CARRIOLATA DI USCIO" hanno lasciato agli Universitari.

Sarà quindi, con le stesse regole sopra menzionate, il ripetersi dell'evento a Minneapolis con l'ammissione degli sfidanti.

IL COMITATO ORGANIZZATORE DECLINA OGNI RESPONSABILITA' RIGUARDO AD EVENTUALI INCIDENTI CAUSATI DA INESPERIENZA DELL'EQUIPAGGIO O DA EFFICIENZA DEL MEZZO

PRO- MEMORIA CORSA CARRETTE SENZA MOTORE

Organizzazioni nel tempo . Febbraio 1924 – Associazione Genovese Universitaria – A:G:U:

Inizialmente fu chiamata .“ Il circuito di Monzadi Genova “

Ne ha trattato il Corriere Mercantile che ha messo anche un disegno significativo.

Era la seconda giornata del Carnevale Goliardico, Ferie Matricolari.

1925- L’anno dopo diventerà : “ 69[^] Gran Premio Indianapolis “

Altre caratteristiche, non più passeggiata in Corso Italia ma qualcosa di agonistico, con regole ben precise, quelle che ancora oggi identificano la gara goliardica genovese, poi vennero gli imitatori, ecc,

1940- Rinasce sempre con la stessa dicitura la corsa delle carriole universitarie-goliardiche, sempre grande folla ed entusiasmo, tra gli equipaggi : Stura-Bevilacqua di Ingegneria. Quindi pausa per la Seconda Guerra Mondiale:

1946- precisamente 3 marzo . Riprende il 69[^] G.P. Indianapolis- Ne scrive il Corriere del Pomeriggio. Percorso Righi-Via Cesare Cabella- Piazza Manin- Vis Assarotti.-Piazza Corvetto. Per alcune ore le Autorità sospesero il traffico tranviario. La nuova A:G:U:

organizzatrice.

1947- Vincitore Pino Piccolini di Economia e Commercio

1948- Vincitori : De Alexandri /Folco – Medicina, in 5’ 0 “-

1949- Novità per la competizione . Corre extra un equipaggio speciale . 2 goliarde, Rosy e Bianca,

che aprono la strada alle donne ammesse ufficialmente, zattera con cuscinetti a sfera una provocazione, non macchina ma zattera, alla guida il famoso Gianni Barabino, quello del teatro dialettale che, recitò onorando Govi, Lello De Caro (Ser.DogeDogatum e ideatore del tutto) e Umberto Urbinati che lanciò il primo toples).- Facoltà . Comm: Legge-Magistero e Chimica. E...il canarino Cicci I[^] nella sua gabbiotta, unico animale,in più i mutandoni ottocenteschi di una nonna come vela.

1952-Vincitori : Mario Sartini e Pierino Campagna di Ingegneria. Nonostante o per rottura freno.

1953-Al 69[^] G.P. per il Sindaco Pertusio fu suonato Mozart, la parte tecnica fu dell’AutomobilClub.- Servizio d’ordine del DogatumGenuense S. O. G. L. e Vigili Urbani.

1956- Vincitori : Patrizia Pesci e Gino Guerra di Giurisprudenza .

Così il sentiero aperto dal Lello e ...Soci, divenne strada, una donna addirittura pilota, la prima.

1959 .Vincitori :Piggi Gatto e Umberto Testori di Medicina,

Quando l’A.G.U. smise di esistere subentrò il DogatumGenuense S.O.G.L. nell’organizzazione del 69[^] G.P. Indianapolis, poi per l’aumento del traffico cittadino, il cambiamento di vita, i divieti conseguenti delle Autorità, ogni tentativo di fare rivivere la gara goliardica Genovese non ebbe successo, vi sono riusciti oggi : maggio 2006 – il Ser.Doge(a.s. Maurizio Agnese) Nicolò D’Oria Illi, Francesca Bellino e

Fabrizio Macario goliardi collaboratori e la Fondazione Indianapolis a commemorazione del Doge Yuri Colorito, Presidente Dirella..

Tra le cose da ricordare : il Dogato Genovese ha sempre avuto la scuderia più numerosa e vanta un buon numero di vincitori, inoltre grandi goliardi ai posti d'onore : 1956 – 4^a Guido Ciambellotti e Bonardi Franco di Economia e Commercio – gli stessi 5^a nel 1957- Nel 1958 I fratelli Ciambellotti Guido e Rinaldo arrivano settimi dopo un arrivo catastrofico.

Lello De Caro Decano dei Principi Istituzionali della

Goliardia Italiana



Vanto della Goliardia
Genovese

Il 69° G. P. Indianapolis

Se la "Baistrocchi" è nel cuore di ogni goliardo genovese, altrettanto lo è il 69° G. P. Indianapolis. Quest'anno la famosa manifestazione organizzata dall'A.G.U. col concorso dell'Automobil Club Genova e degli Ordini Goliardici di Liguria avrà come complemento il "Processo Matricolare" e il "Giro ciclomotoristico della Superba", ormai giunto, per merito del *Kaliffato d'Al-Baroh*, alla sua 5ª edizione.

Le Indianapolis, nate più di 30 anni or sono e sempre svoltesi regolarmente dalla fine della guerra, vennero aspramente criticate, nel 1930, da un quotidiano cittadino che aggiungeva "esser oramai tempo di smetterla con una buffonata che sta divenendo monotona". Come sempre il cronista maligno ha avuto torto e si contenti dei nostri sberleffi. Ci pare che monotonia non esista e che le Indianapolis siano il vanto della goliardia genovese. Altrimenti non si spiegherebbe l'unanime consenso della cittadinanza, la partecipazione delle Autorità — che si permettono, questo è vero, una vacanza alla vera monotonia — e, soprattutto, la fama che

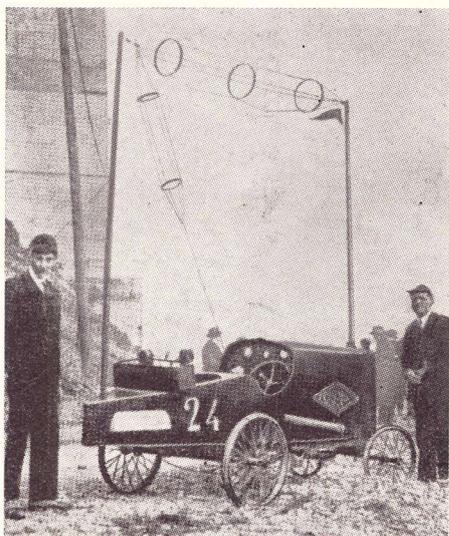


si sono procurate in tutta Italia, tanto che questa primavera verranno copiate in altre sedi universitarie.

NELLA FOTO: Pertusio e Cereti, rispettivamente figlia del Sindaco e figlio del Rettore.



INDIANOPOLIS 1925



Dobbiamo al nostro collaboratore Aldo Agosto del Dogatum Genuense la riesumazione di un articolo tratto da «LA RADIO PER TUTTI» del 15 aprile 1925, dal titolo SPASSI GOLIARDICI... UTILI E DILETTEVOLI. In esso così si diceva nel lontano 1925, riportando un commento del GIORNALE DI GENOVA: « Fra le vetturette che parteciparono all'ormai storico e celebre 69.o G. P. Indianapolis, ricordiamo che ve n'era una singolarissima che destò l'ammirazione del pubblico e fu premiata con artistica medaglia d'argento. Parliamo dell'autoradiocomandata Ansaldo N. 24, pazientemente costruita dagli studenti di ingegneria navale Gustavo Gambardella e Luigi Bollici, fornita di apparecchi radioelettrici S.I.T.I. che ne permettevano la marcia senza bisogno di guidatori... ».

«Ed era infatti curioso vedere la vetturetta venirsene placidamente giù da via Assarotti, senza spinte e senza aiuti, fuorchè i suoi apparecchi e procedere diritta, mentre tutte le altre si davano alla... pazza gioia quasi avessero alzato il gomito, pardon! la ruota ».

Continua IL LAVORO di Genova... « La vetturetta era comandata a distanza dalle onde hertziane. Infatti a bordo di essa non si scorgeva alcun guidatore, essendo i due piloti nascosti dentro al cofano. La radiocomandata giunse 5.a nella classifica generale. Come ripetiamo le notizie che possono desumersi dai giornali genovesi sono ancora poco per una rivista tecnica, esse però ci danno di che rallegrarci per la splendida trovata senza dubbio originalissima con gli studenti Gambardella e Bollici, i quali fanno onore alla radiotecnica italiana ed alla un po' calunniata classe studentesca d'oggi ».





Osservare il palazzo di fondo ancora distrutto dalla guerra.





Elio Basso V° Ing

Tanda III° Med

Membri del DogatumGenuense S,O,G,L

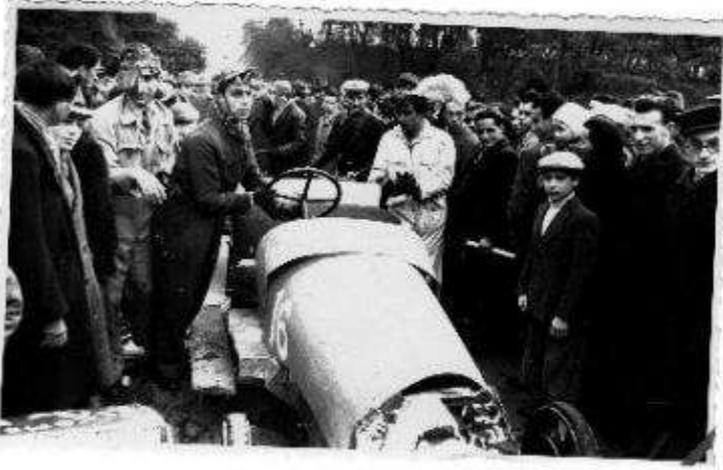


L'Abate Fra Seguignis Riccardi IX medicina

Troviamo una dedica: "Al fratello Pintricchiocoavventuriero di goliardiche imprese.

(Fra Pinturicchio era Lello de Caro)

L'abazia esisteva prima del Dogatumgenuese S.O.G.L.



La dedica:

Al caro amico Lello un “mezzo nuvolari”

Gianfranco Bolli

VI Medicina

Indianopolis 1946



Sul retro:

Ciabattoni Sandro

IV medicina

Si sforza al Trombone

E' uno dei fondatori del DogatumGenuense S.O.G.L.





Oltre a Lello De Caro abbiamo NICOLINI (futuro SS Doge) che ha vinto la gara nel 1947

La Zattera era la caretta ufficiale del Dogatum Genuense S,O,GL.

(non abbiamo notizie del passeggero " il papagallo" nella gabbia



1947

Equipaggio: Nicolini Comm

De Caro Comm

Barabino Comm

Urbinata Chimica

Frediani lettere

Saverino Rosy legge



1948 Cavalleria Goliardica



1956 Indianoposis

SS Doge Aldo Agosto

Processo alla MATRICOLA-

ESECUZIONE

Notare MP militare pardon -PC (PLIZIA CESSI) Copricato Vaso da notte) Muniti di scopini e stracci)

69° Indianapolis - Percorso



Monumento a G. Mazzini

69° Indianapolis

Tradizionale linea di arrivo.

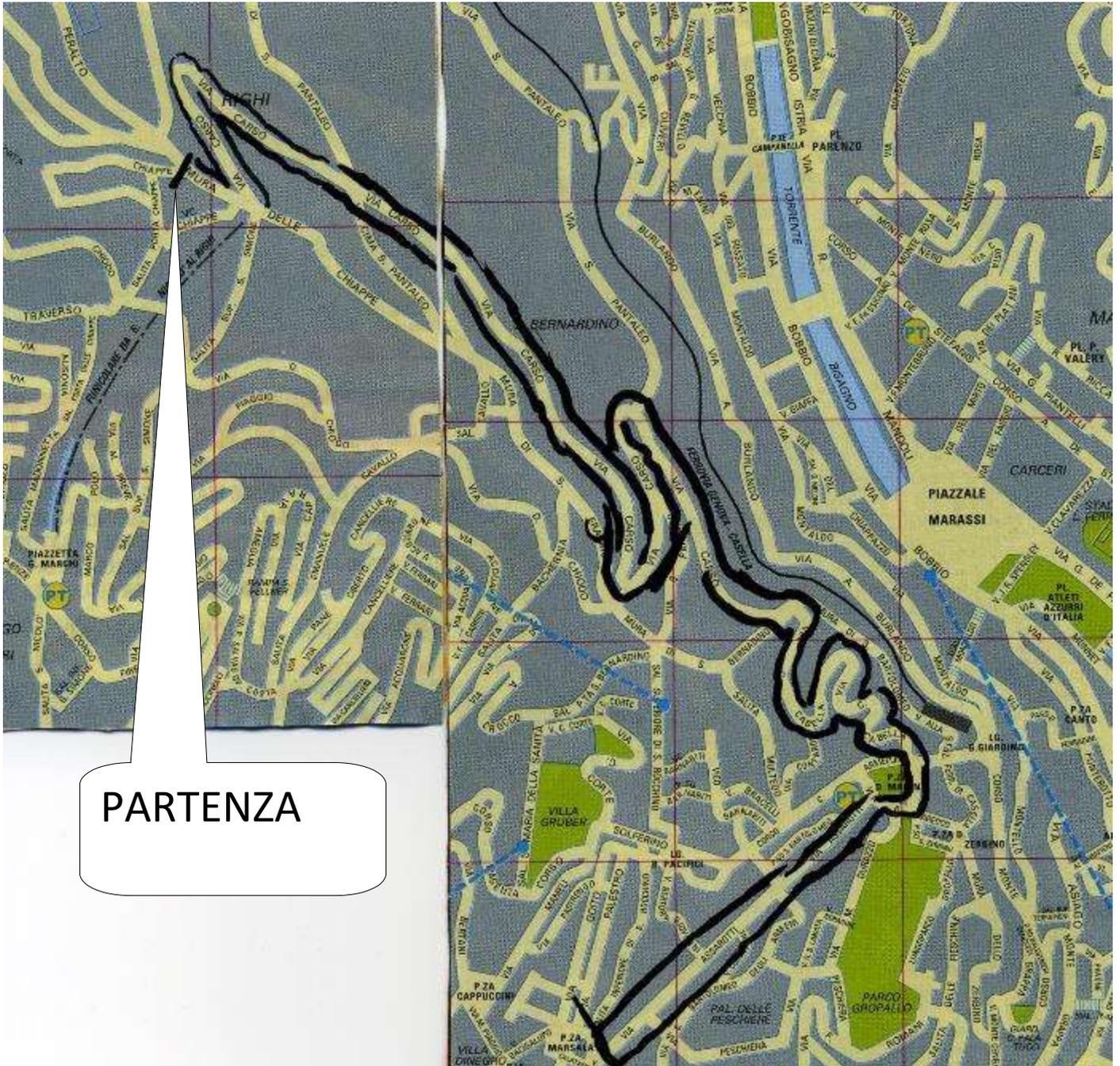
Dopo si frena e si cerca di fermarsi in salita
sulla destra sotto il monumento di Mazzini

Indianapolis, la volata senza freni

Ludi goliardici. — La gran corsa «Indianapolis»: la sfilata dei carri allegorici. — Anche quest'anno i ludi goliardici vanno svolgendosi con un rito cui si interessa tutta la Città, che osserva con simpatia l'entrain dei goliardi nel festeggiare la loro tradizionale festa. Alle 9.30, alla sommità di via Cesare Cabela si allinearono le caratteristiche 26 vetture, vicino alle quali i forti e audaci campioni attendevano trepidanti il momento decisivo. Appena dato il «via», il binomio Diotallevi-Bruno partì a grande velocità e sebbene una panne l'abbia per breve tempo immobilizzato, riuscì a distaccare subito gli altri concorrenti ed a tagliare vittoriosamente il traguardo.

Le altre macchine, fra l'ammirazione della folla, che occupava i marciapiedi di via Assarotti e gremiva tutta Piazza Corvetto, si avanzarono a poca distanza l'una dall'altra. Mentre cinque macchine della «équipe» Bianchi si piazzavano fra le prime, giunse la notizia che Buttini-Pavone (Commerciale) e Carlevaro-Carbone (Medicina e Scienze) avevano dovuto ritirarsi perché feriti, essendo andati a sbattere contro una cantonata del castello Mackenzie. In via Assarotti una vettura abbandonò la pista e scese a precipizio sul marciapiede, sollevando gran panico fra i presenti, e riuscendo a giungere al traguardo senza aver prodotto alcun danno se si eccettua quello apportato ad una minuscola scarpa di una graziosa bimbetta ed a una calza «velatissima» di una signorina. A mezzogiorno finalmente la ventiduesima vettura tagliò il traguardo. La classifica non è ancora ufficiale avendo alcuni concorrenti sporto reclamo contro la macchina prima arrivata per aver fatto alcuni tratti del percorso sulle rotaie del tram in via Assarotti.

(7 febbraio)
-1928-

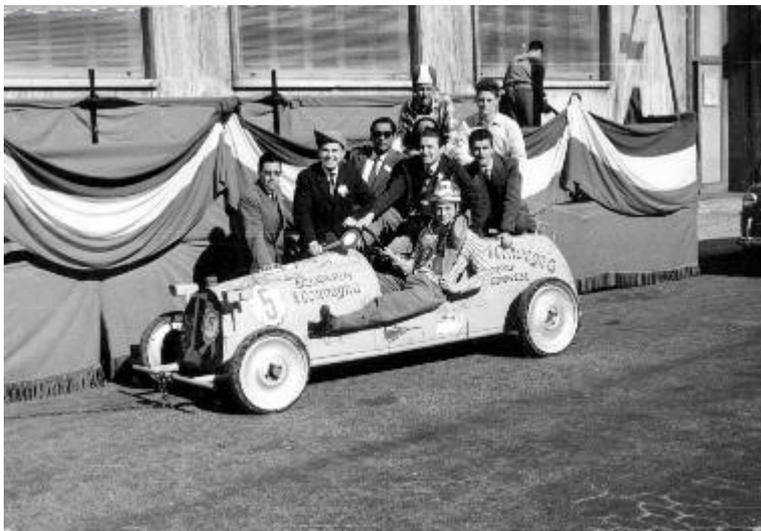


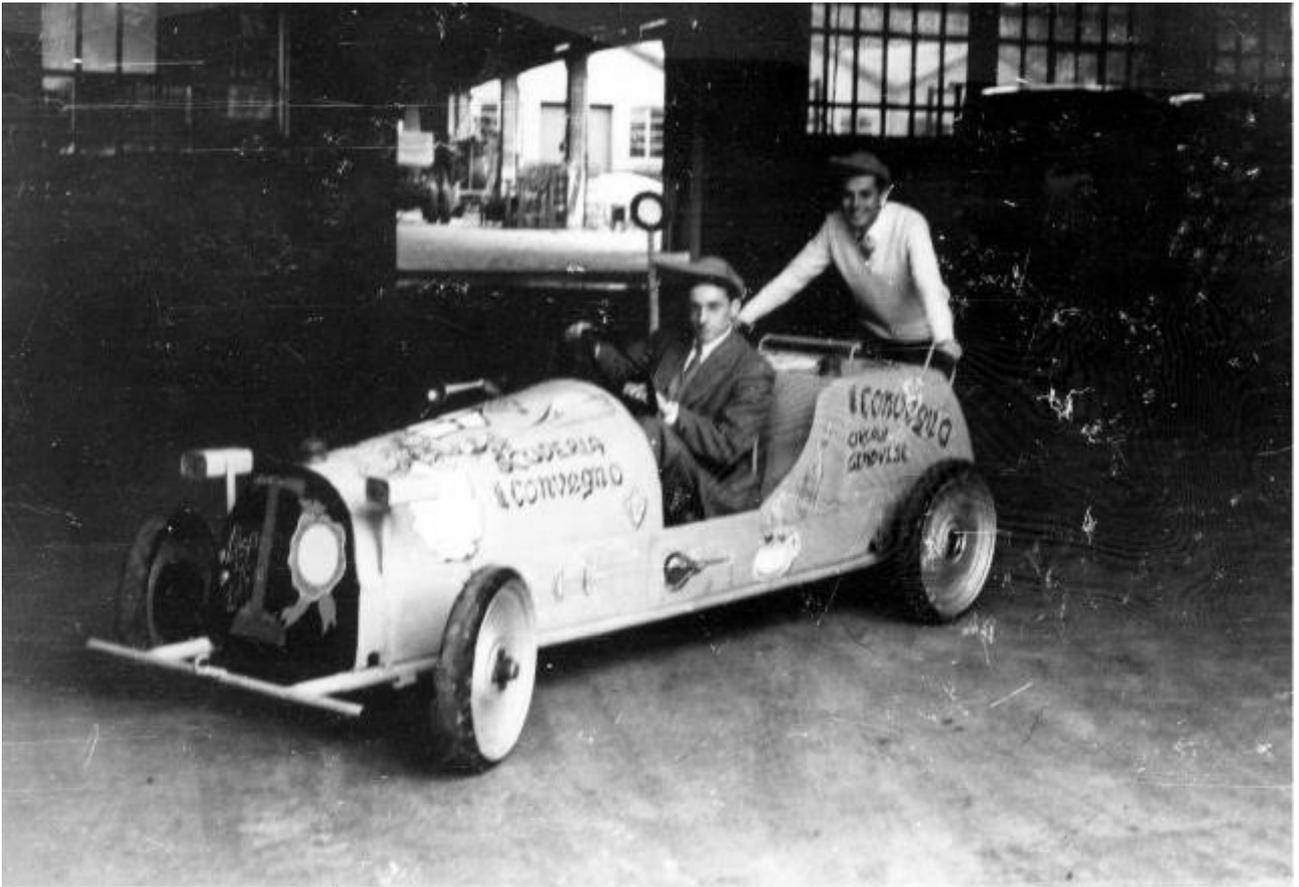
PARTENZA

Traguardo

Percorso classico negli anni 50 e 60

Dopo "Il Traguardo" di deve guadagnare curvando a destra la salita sotto al monumento di G, Mazzini in Piazza CORVETTO





Bonardi Ciambellotti







Il Gran Palladino Germani

Indianapolis



XLVIII° SS, Doge regnante

1 69° Indianapolis
Antiqui Cavalieri de la Siderea Tavola de li Dispari

Da sinistra

Carlo Conti

Walter Scotti

Lello De Caro

Carlo Bianconi

Gaetano Bignardi

Fabio Robotti

Francesco Calleri



2006 69° Indianapolis

Antiqui Cavalieri de la Siderea Tavola de li Dispari

Da sinistra

Arturo Garolla

Guido Ciambellotti

Walter Scotti Oreste Biancalana

Lello De Caro

Sergio Levi

Armigeri del DogatumGenuense S.O.G.L.



Francesco Calleri già SS Doge





Le Inetrviste RAI tre



Torna la corsa dei carretti

Filippo Doge, un senatore veneto che è polverizzato dal Doge Niccolò d'Orta III (al secolo Maurizio Agnese) a organizzare la corsa dei carretti o

Indianapolis



NICCOLÒ D'ORTA III

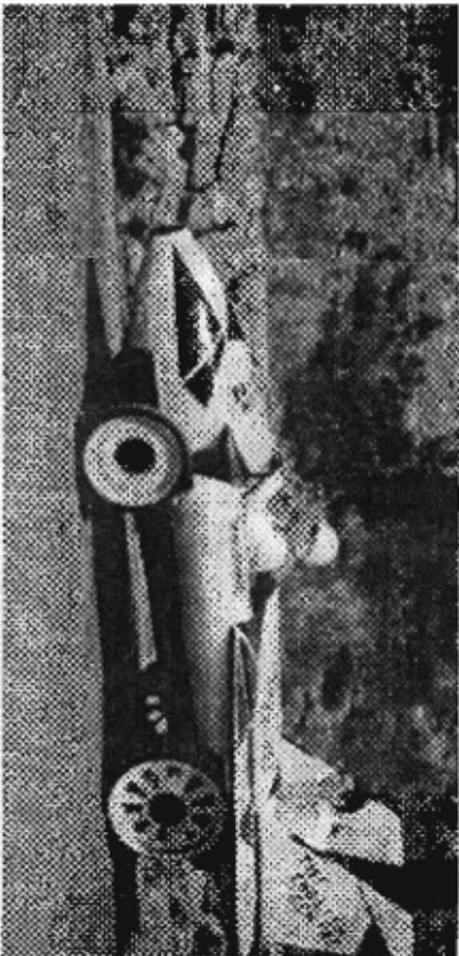
La corsa vedrà più tempo e fatica del previsto ma sembra davvero che i polverizzati venissero da Jassabano Santa Domenica? Il viaggio, infatti, a meno di un mese dall'ultima corsa, la più scintillante e spettacolare, è stata annunciata e si parlerà, in poche parole, di "Indianapolis".

Che, per i veneti, si stia già organizzando per il 1981 al livello di ogni anno, i polverizzati non si danno mai per vinti. Il presidente, che avrebbe dovuto essere proprio il senatore veneto, è stato eletto il "Sigaretto" veneto, il signorino di nome Turi Calabrese, un ex pilota di Formula 1, che ha organizzato la corsa dei carretti con il nome di "Circuito di Venezia".

Il presidente della gara ha organizzato il "Circuito di Venezia" in un'area di 100 ettari, a Venezia, e ha organizzato la gara con il nome di "Circuito di Venezia".

La gara sarà organizzata da Maurizio Agnese, che ha organizzato la gara con il nome di "Circuito di Venezia".

La gara sarà organizzata da Maurizio Agnese, che ha organizzato la gara con il nome di "Circuito di Venezia".



Golferdi affannati spingono i carretti si sono divertiti un'Indianapolis degli anni Sessanta (o giù di lì)

Premio vinto alla "Corsa delle Ninfee" O "Terramare" equipaggio Bonardi Ciambellotti





ALBISOLA

Da sinistra sulla cariola (Bolide) n° 5. Francesco Calleri Direttore Generale della scuderia il "Convegno"

Guido Ciambellotti frenatore – Franco Bonardi pilota-

Dopo il buon risultato nella 69° Indianapolis di Genova si corre la "Savona-Albissola"

Dalle alture di Savona in località Cappuccini si arriva dopo una ripida discesa sul mare di Albissola.

L' A.S.S.U. – Associazione Savonese Studentesca Universitaria, che organizzava la "Corsa delle Ninfe"

Il primo tratto del percorso era su un tratturo agricolo non asfaltato, le ruote sprofondarono nella terra quasi subito e fu solo al contributo dei numerosi spettatori che riuscimmo a raggiungere il tratto asfaltato.

Il tempo perso nel primo tratto non ci permise di arrivare tra i primi ma la velocità (da incoscienti) raggiunta sull'asfalto ci consentì di arrivare in zona premi.

Una "coletta" completò un ricco bottino.

Il Serenissimo X° Doge regnante Adornus de Adornis (Aldo Agosto) notata l'esibizione positiva delle "matricole" decise di convocarle nella sede Dogale di Palazzo Pamattone .

Il Francesco Calleri fu nominato Gonfaloniere di Bertani

Il Franco Bonardi con Guido Ciambellotti e Carlo Prandi furono Cavalieri di Bertani.

Nel 2002 Gli "Antiqui Cavalieri de la S iderea T avola de li Dispari" accolgono:

I I S S X° Doge Aldo Agosto col n° 9

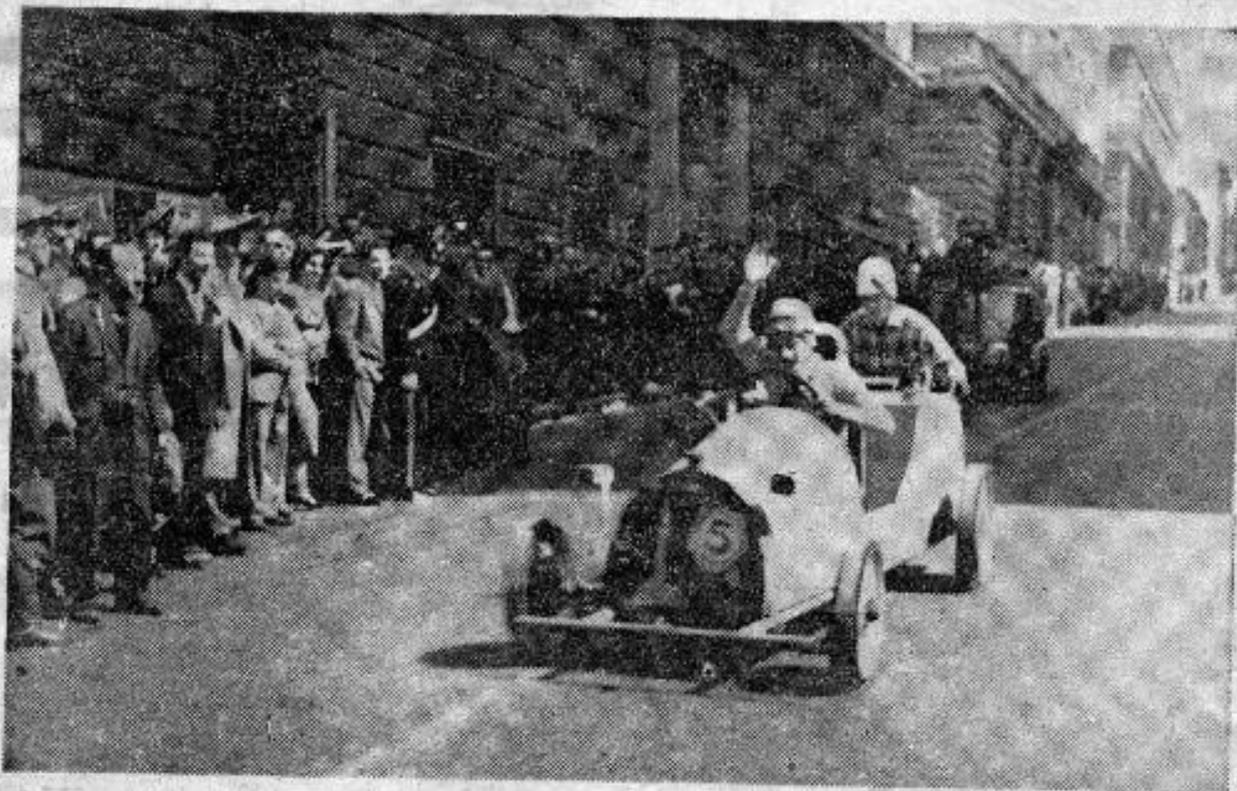
L'VI I I ° P rincipe I stituzionale della Goliardia I taliana Guido Ciambellotti col n° 11

I I S S XVI I I ° Doge F rancesco Calleri col n° 17

LUNEDI 15 APRILE 1957

IL CORRIERE DEL POMERIGGIO

I GOLIARDI ALL'INDIANOPOLIS



La gollardia genovese ha vissuto ieri un'altra memorabile giornata, che resterà scritta nei fasti sportivi della sua attività. La tradizionale corsa di Indianopolis ha dato movimento per alcune ore della mattinata all'ormai classico percorso che vede a piazza Corvetto il suo traguardo. Giù per via Assarotti sono piombati a grande velocità i bolidi degli universitari, tra un sinistro sferragliare di metalli e gli applausi di una folla che era convenuta numerosissima per assistere all'annunciata manifestazione. I resti di antiche autovetture sono stati riesumati dai magazzini di ferrivecchi della città e sono stati ricomposti in automezzi di nuove e più vaghe forme, abbelliti con adeguati ornamenti. Macchine perfette! Mancavano solo del motore! Comunque la manifestazione ha riscosso i più vivi e cordiali applausi ed un solo dubbio è rimasto: se si siano divertiti di più i corridori o gli spettatori.

L'Equipaggio **Franco Bonardi e**

Guido Ciambellotti tagliano il traguardo alla

loro prima 69° Indianopolis classificandosi quarti.

Scuderia il **Convegno** – Direttore Francesco Calleri Capo meccanico Carlo Prandi



Nel 2007 ci riprova (da fermo)





Il Principe Istituzionale Mario Sarti rompe i freni e vince



Asociación Artista



Wife Lela

Agata

Alcega



69° Indianapolis

Scuderia DogatumGenuense S. O.G.L1953

VII° SS Doge regnante

Equipaggio Sergio Levi MarioBiancolini n

Sul cofano disegno di Lello De Caro (Goliardo che si lava i piedi el THE ATI)

Nessun ferito, solo la vettura (cariola)



Il Disparissimo Sergio Levi ci riprova nel 2007



Sindaco Prefetto ed autorità







**IN CASO DI INCIDENTE,
RICHIUDERE IL COPERCHIO**

BESTI.IT





1940. Ecco la ricostruzione dell'originale auto vincitrice del Gran Premio indianapolis
(equipaggio: Stura-Bevilacqua di Ingegneria).

XLIX° SS Doge Agostino D'Oria Fabrizio Macario

Indianapolis

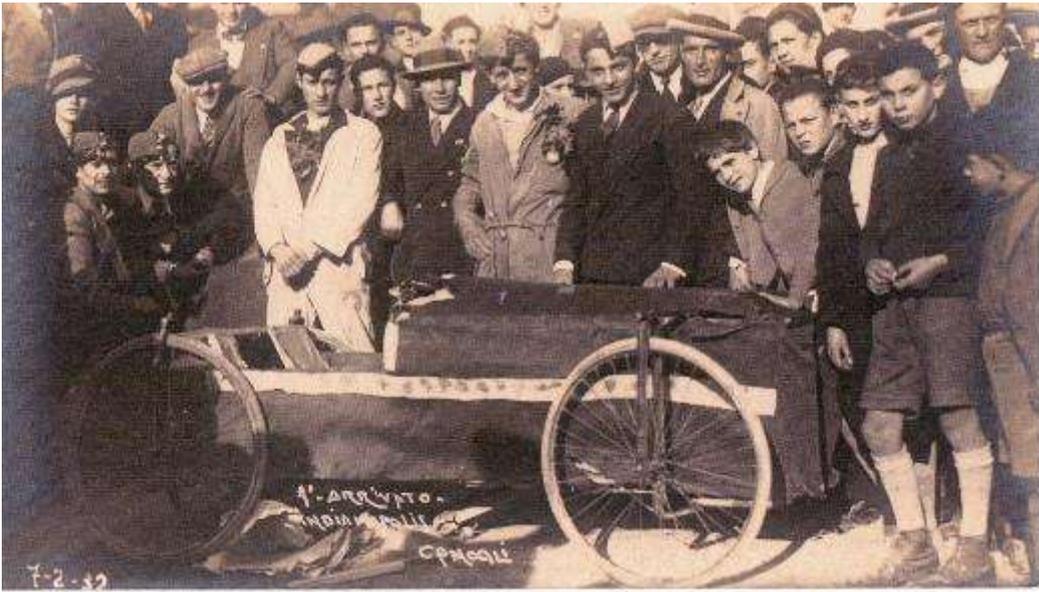


XLIX° SS Doge Agostino D'Oria Fabrizio Macario

2007



Ricordi



Camogli (GE) 1932



69° INDIANOPOLIS 2007-
3 Marzo

La leggenda Continua.

I VINCITORI dell' "Indianapolis,"

Sul « classico » percorso Ri-
ghi-Manin-Corvetto si è svol-



Tempus hoc laetitia.
Dies festus hodie!
Omnes debent psallere,
et cantilenas promere,

et affectu pectoris
et toto gestu corporis!
Et Scholares maxime,
qui festa colunt optime!

Stilus nam et tabulae
sunt feriatae epulae,
et Masonis carmina
vel aliorum pagina.

Quidquid agant alii,
iuvenes amemus.
et cum turba plurima
Ludum celebremus!

(dai "Carmina Burana,,)