C20H NEWS
febbraio duemilaundici
Notiziario del Club dei Venti all'Ora a Trieste dal 1961

Pensieri ... a ruota libera

Ed eccoci qua, con questo 2011 appena iniziato ma che, per gli impegni e gli appuntamenti in calendario, sembra già incredibilmente corto!

Un grazie quindi ed un in bocca al lupo ai membri del nuovo Direttivo che, in una Assemblea pacata e serena, hanno voluto presentare le loro candidature e puntualmente sono stati eletti: in primis ad Achille Tresoldi che, approfittando della chiusura della dimora d'oltralpe, non ha esitato, con l'entusiasmo che lo contraddistingue, ad aderire alla mia richiesta di ricoprire sia la carica di Vicepresidente e quella di responsabile alla Sezione turistica, che così brillantemente aveva già svolto in precedenza .

Un grazie all'avvocato Mario Rudoi che entrando nel Direttivo ufficializza il suo impegno nella conduzione del nostro sodalizio senza tralasciare la "delega" alla cultura per la quale verrà affiancato da Alessandro Milcovich.

Con grande affetto do il benvenuto a Fulvio Martinelli con il quale ho diviso più di qualche direttivo ai tempi della segreteria di Mario Marchi ed a Fabrizio Mioni che si è candidato solamente alla condizione che "ci sia da fare!": tranquillo Fabrizio, da fare ce n'è tanto, te lo potranno confermare gli altri "vecchi compagni" di cordata , il buon Maurizio e Paolo, come sempre responsabili della sezione sportiva, Giuliano Tolentino e Giorgio Simcic delle commissioni tecniche auto e moto e Pierpaolo Puhali e Sergio Oliva nuovi revisori dei conti .

Indubbiamente una bella squadra, che si propone di lavorare serenamente e di raccogliere il testimone dei consiglieri uscenti, Ravidà, Azzarita e Lodi a cui va uno speciale ringraziamento, ricco di affetto per l'aiuto prestatomi nel corso del precedente anno.

Ho detto di un 2011 maledettamente corto e così difatti si presenta questo terzo anno del mio mandato nel quale il Club sarà impegnato a dar vita ad un calendario straordinariamente ricco di eventi: si inizierà il 5 marzo con la cena del cinquantenario, primo dei

tre appuntamenti destinati a festeggiare questa ricorrenza nonché il centenario della Trieste-Opicina. A tale proposito, oltre ad una edizione ancora più ricca e prestigiosa della rievocazione storica della gara, c'è l'impegno di organizzare a fine agosto la mostra "Cento" che si terrà a fine agosto nel Salone degli Incanti: un evento di rilievo destinato a proporre una passerella delle più prestigiose vetture che si sono date battaglia dal 1911 al 1971 sul percorso della nostra amata Trieste-Opicina.

Per il nostro sodalizio, che può contare su un bilancio di poco superiore alla decina di migliaia di euro, organizzare un evento il cui costo sfiorerà i centomila euro, può sembrare una impresa titanica, ma l'appoggio della Amministrazione Comunale e delle Istituzioni c'è, adesso bisogna darsi da fare a trovare i denari affinchè la tenace opera di Maurizio De Marco, già da tempo impegnato a reperire le vetture, e l'impegno di tutto il Direttivo, possa dare l'esito sperato.

Un invito a tutti voi quindi, anche a tutti quelli che sono orgogliosi di "amare il nostro club" ma che trovano più naturale dare il supporto a manifestazioni organizzate da Associazioni che godono di ben altre disponibilità finanziarie, affinchè quanto organizzato per celebrare il nostro cinquantenario possa concretizzarsi in un evento che sia all'altezza della fama del Club dei Venti all'Ora .

Grande interesse infatti per questa mostra l'ha manifestato anche l'ASI: nel mio consueto incontro di inizio anno con il suo Presidente, l'avvocato Roberto Loi, infatti c'è stata l'immediata volontà di muoversi in tal senso , mettendo a disposizione la segreteria sia per agevolare i contatti con i proprietari delle vetture che potrebbero essere esposte, sia confermando la volontà di verificare la reperibilità di contributi economici .

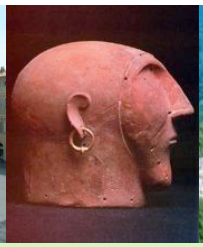
Sempre in questa sede mi è stato confermato l'impegno da parte dell'ASI a risolvere le problematiche che l'applicazione dell'attuale legislazione causa in sede di reimmatricolazione e revisione dei veicoli storici. In tal senso c'è già stato un incontro in gennaio a Roma che nel quale si è riscontrato, in questa prima fase , la possibilità di muoversi velocemente definendo delle tolleranze accettabili nei parametri stabiliti dalla legge stessa .

Ma torniamo, per concludere, al nostro calendario 2011: tra gli ormai classici raduni con i cronometri, la programmata gita in Toscana, le escursioni "Gran Gourmet", le conferenze in Sede, l'edizione del Centenario della Trieste-Opicina, la sopramenzionata mostra "Cento" nel Salone degli Incanti e per concludere, con l'ottima idea di scambiarci quest'anno gli auguri sotto la neve, in occasione di una tre giorni sciatoria nel comprensorio di Tarvisio, si fa fatica a trovare una settimana in cui i nostri Soci non avranno l'occasione di incontrarsi! Per me sarà come sempre motivo di gioia ed orgoglio essere, ancora per quest'anno, il vostro Presidente poi… chi vivrà vedrà!

Dalla Favera 2011

Poteva un'edizione della Coppa Dalla Favera senza neve essere dura quasi come una innevata? I tre portabandiera del Club dei Venti all'Ora #73 Micor/Micor (69°) su Innocenti Mini Cooper, #77 Grava/Puhali (36°) su Simca 1000 e #104 Mioni/Rizzatti (42°) su Autobianchi A112 Abarth se ne sono accorti sulla propria pelle: 23 ore di guida (con un misero riposo di un'ora e mezza il sabato mattina) tra i monti e le valli delle Provincie di Padova Vicenza e Trento non sono proprio bruscolini, ed i tempi delle prove accorciati per l'assenza del manto innevato non hanno tolto fascino alla classica invernale. Partiti da Prato della Valle a Padova, gli equipaggi hanno prima raggiunto Marostica e poi si sono affrontati sulle classiche prove del Monte Corno, Val Melene, Passo Brocon, Celado, Col Perer e Valnevera. Quando tutto sembrava finito, la tappa pomeridiana attorno a Marostica, con le prove nelle quali il tempo sembrava correre più delle auto, aggiungeva la ciliegina sulla torta di una riuscitissima manifestazione. Purtroppo i risultati finali non sono stati al livello dell'anno scorso quando il nostro Edy Covaz vinceva la gara alla grande e Demarin/Ruzzier ben piazzati. Ma al Dalla Favera si va soprattutto per arrivare in fondo, per dire io c'ero (anche se un buon risultato non fa schifo a nessuno). Per la cronaca la gara è stata vinta da un insaziabile Giuliano Canè su Lancia Beta Montecarlo.

I Venti sulle mitiche strade della MM



VIAGGIO IN TOSCANA DAL 10 AL 15 MAGGIO... E, PER I PIU' TRANQUILLI E UN PO' GOURMET, DALL'8 AL 15 MAGGIO.

Un viaggio tra gente ospitale, ottima cucina e cantine fra le più prestigiose d'Italia. Suggestivi panorami di boschi, castelli e splendide abbazie. Terra di Mille Miglia: l'entusiasmo della folla ed il rombo dei motori lungo i

percorsi più suggestivi e spettacolari.
Questi, in sintesi, i momenti più emozionanti del viaggio che il direttivo del Club dei Venti all'Ora sta organizzando nel cinquantesimo anniversario del nostro sodalizio.
In Toscana saremo accolti dagli amici Cristina e Giorgio presso l'Hotel Rosati ed il Ristorante Nonna Rosa in Località Querce al Pino-Chiusi (Siena). L'hotel, tranquillo e silenzioso è ben integrato nella natura e nel verde circostanti. Il ristorante, caldo ed accogliente è apprezzato e rinomato in quanto si ispira alla tradizione toscana, sapiente miscela di odori e sapori.

Montalcino, paese divino. Montepulciano e i rintocchi della campana su cui Pulcinella batte le ore. Pienza, solitaria e silenziosa piccola città voluta da un Papa umanista. Radicofani, che Nuvolari definì "il regno delle nebbie". Cortona, aria fina e frusciare di ulivi nel vento. Sconfinando in Umbria, Perugia e i suoi borghi; Orvieto, insediata su una collina di tufo…e tanti altri itinerari che scopriremo insieme.
Il costo a persona, in camera doppia, cinque notti in mezza pensione, bevande comprese e una cena di gala, da martedì 10 maggio a domenica 15 maggio è, per i Soci C20H, di 300,00 euro.

Per i più tranquilli e un po' gourmet, che partiranno da Trieste domenica 8 maggio, la prima tappa sarà alla Locanda del Passo Pomposa. Edoardo Raspelli, tra meraviglia e nostalgia, scrive sulla Stampa: "su un rametto del Delta del Po, non lontano dall'Abbazia di Pomposa, la perfezione nella semplicità tra pesca e imbarcaderi!" Lunedì 9, dopo una visita a Ravenna, centro dell'Italia bizantina, proseguiremo verso l'Appennino Tosco-Romagnolo per fare tappa a Bagno di Romagna, antico borgo immerso nel verde… Qualcuno giura di aver visto di recente degli Gnomi aggirarsi nel bosco dell'Armina, sopra Bagno di Romagna!
Qui saremo accolti all'Hotel Tosco Romagnolo-Charme & Relax. L'albergo della famiglia di Paolo Teverini è meta ideale per rinfrancare fisico e spirito. Martedì 10, dopo il pranzo, percorreremo una bellissima strada che, attraverso il Passo dei Mandrioli, ci porterà a Chiusi passando per Arezzo, Cortona e il Lago Trasimeno.
Il costo a persona, in camera doppia, con mezza pensione a Pomposa e pensione completa a buffet e due trattamenti a Bagno di Romagna è, per i Soci C20H, di 200,00 euro.
Prenotazioni, con acconto di 150,00 euro a persona, entro il 31 marzo 2011, presso il segretario del Club: Sig. Paolo Grava cell. 3332353231 o in sede il venerdì sera.
A&G

Avventure in Giulietta

(Articolo apparso in francese sul numero di gennaio 1999 della rivista Auto Retrò e sul numero di settembre 1999 della rivista del Club Alfa Romeo de France)

Il mio secondo amore è un'Alfa Romeo Giulietta Spider Veloce rossa del 1960 (1).

Fortunatamente Giovanna non è gelosa: al contrario, è lei che, con un sorrisino di complicità, mi spinge a fare qualche lavoretto di restauro quando "Giulietta" è un po'affaticata. Trentotto anni (ora ne ha più di cinquanta) lasciano qualche ruga su una spider. Questa volta si trattava di ridare lo splendore iniziale all'hard top, alla capote in tela ed agli interni.

Il primo, un hard top originale "Pininfarina" n° 10338 era da restaurare dalla A alla Z.

Il mio amico Edoardo (2), mago brianzolo della meccanica, lo aveva da tempo nella sua caverna di Alì Babà. Generosissimo, come sempre, mi ha riconsegnato, dopo la revisione annuale di fine agosto, la spider rossa con un bel berretto nero, un po' vissuto ma molto promettente!

Con l'aiuto di Piero, artista straordinario presso la Carrozzeria Chateaudun (3) di Levallois, la città dell'auto alle porte di Parigi e della famiglia Pardini, padre e figlio, tappezzieri à Boulogne Billancourt (4), sede della Régie Nationale des Usines Renault, l'hard top ha ritrovato lo splendore dei tempi passati.

La capote in tela era ancora in buono stato, ma si trattava di "pret à porter" e non di "haute couture". Gli interni erano in skai e non in finta pelle come in origine. La moquette poi era sintetica e non in pura lana (… qui, il sorrisino di complicità di Giovanna mi è costato un po' caro!). Il maquillage, questa volta, è stato opera del mio amico Giorgio (5), tappezziere ad Erba, in Brianza.

Protetta così da un bel berretto rosso e da una spessa moquette in lana, la Giulietta Spider Veloce è pronta per passare al calduccio la stagione invernale.

P.S. Giovanna è proprietaria di una Fiat 500 F del 1972, acquistata a Monfalcone quando ci siamo sposati… Venderebbe il marito, ma mai la sua Fiat 500!

Achille Tresoldi

Caratteristiche tecniche: vettura costruita il 21 novembre 1960 presso la Carrozzeria Pininfarina e venduta in Francia alla Renault (importatore Alfa Romeo) il 6 giugno 1961. In totale sono state costruite 2796 Giulietta Spider Veloce dal 1956 al 1962. N° di motore 00106.01417 (4 clindri, 1290 cm3, 90 Cv Din, 2 carburatori doppio corpo Weber 40 DCOE 2). N° di telaio 168120.

Club Alfa Romeo de France n° 1575. Scuderia Loro Piana n° 313801. Carta d'identità FIVA n° 010167. Fiche CSAI n° 006431. Certificato d'identità ASI n° 016010. Club dei Venti all'Ora n° 180.

(2) Edoardo Lambri, Motor Service, via Milano,1/b, 22036 Erba (CO).

(3) Carrosserie Chateaudun, Place Jean Zay, 92300 Levallois-Perret (F).

(4) Sellerie Automobile Pardini, 178 rue d'Aguesseau, 92100 Boulogne-Billancourt (F).

(5) Giorgio Giussani, Tappezzeria d'Auto, via Cantù 10/A, 22036 Erba (CO).

(1)

CHRONIQUES

Témoignage d'une restauration

par Achille Tresoldi

Mon deuxième amour est une Alfa Romeo Giulietta Spider Veloce rouge de 1960[1]. Heureusement, Giovanna, ma femme, n'est pas jalouse : au contraire, c'est elle qui, avec un sourire de complicité, me pousse à la rafraîchir quand "Giulietta" est un peu fatiguée. Trente-huit ans laissent quelques rides sur un spider !

C'était le cas récemment pour le hard-top, la capote et la sellerie. Le premier, un hard-top d'origine "Pininfarina" n°10338 était à restaurer de A à Z.

C'était mon ami Edoardo[2], "un mago della meccanica", comme on l'appelle là-bas, en Italie, dans la "bella Brianza", au nord de Milan, qui avait ça dans sa caverne d'Ali Baba. Très généreux, comme toujours, il m'a fait retrouver, après la révision annuelle de fin août, le beau spider rouge coiffé d'une casquette noire, fatiguée, mais prometteuse.

Avec l'aide de Piero, peintre exquis chez Chateaudun à Levallois (quelle idée de partir tous à la retraite !), et de la famille (père et fils) Pardini[3], artisans selliers à Boulogne, le hard-top a retrouvé toute la splendeur des temps passés.

La capote était encore en bon état, mais c'était du "pret à porter", pas du "sur mesure". La sellerie était du skai et non de la "finta pelle" (traduction : faux cuir) comme à l'époque. La moquette était synthétique et pas en pure laine (… ici, le sourire de complicité de Giovanna m'a coûté un peu cher !).

Le maquillage, cette fois-ci, a été l'œuvre de mon ami Giorgio[4], sellier à Erba, toujours dans la "bella Brianza". Ainsi coiffée d'une rutilante casquette rouge, et bien protégée par une épaisse moquette en laine, la Giulietta Spider Veloce est prête pour passer au chaud la mauvaise saison, la saison des frimas.

PS : Giovanna a une Fiat 500 de 1972, achetée en Italie quand nous nous sommes mariés. Elle vendrait son mari, mais pas sa Fiat 500 !

[1] Caractéristiques techniques :
Voiture construite le 21 novembre 1960 chez Pininfarina en Italie, et vendue le 6 juin 1961 à la Régie Renault (importateur en France).
Au total 2796 spider veloce ont été construits de 1956 à 1962.
N° de moteur 00106.01417 (4 cylindres, 1290 cm³, 90 CV DIN, 2 carburateurs Weber 40 DCOE 2).
N° de châsis 168120.
Club Alfa Romeo de France n° 1575.
Scuderia Loro Piana n° 313801.
Carte d'identité Fiva n° 010167.
Fiche CSAI n° 006431.

[2] Edoardo Lambri, Motor service, Via Milano, 1/b, 22036 Erba (Como) - Italia

[3] Sellerie automobile Pardini, 178, rue d'Aguesseau, 92100 Boulogne

[4] Giorgio Giussani, Tappezzeria d'auto, Via Cantù, 10/A, 22036 Erba (Como) - Italia

Pubblichiamo la seconda ed ultima parte dell'articolo di Fernando Melelli sui suoi anni in Alfa Romeo

ARESE

L'esperienza del Salone Viaggiante terminò per tutti noi con il 30 settembre 1966. Pochi giorni dopo, il 24 ottobre fui assunto stabilmente come Ispettore Tecnico alla Filiale di Firenze. Allora le Filiali sul territorio nazionale erano 10 più la dipendenza di Trieste dalla Filiale di Padova.
Pochi giorni dopo, il 4 Novembre , Firenze è sommersa dalle acque dell'Arno. Sotto casa mia, a pochi passi dal Duomo, l'acqua era alta oltre il metro e viaggiava a 60 km. Trascinava di tutto, soprattutto automobili che andavano a sbattere sugli angoli delle case in prossimità degli incroci. In casa mia si erano rifugiati prima dell'ondata di piena il barbiere e un mio zio di Milano. Io dovevo raggiungere Arese per il periodo di istruzione il giorno 5, l'indomani. Impresa impossibile.

Arrivai a Milano appena le strade lo consentirono con una 600, qualcuno durante la strada vedendo la targa Firenze mi ha applaudito. Quell'evento emozionò il mondo intero. Abitavo da uno zio in viale Ca' Granda. La Ca' Granda è l'ospedale milanese per antonomasia e fortunatamente è all'inizio della "comasina" che porta ad Arese. D'inverno si parte di notte e si ritorna dal lavoro in fabbrica di notte per la distanza che comunemente c'è tra casa e impiego. Quel giorno, si fa per dire, c'era anche la nebbia. Avevo la prospettiva di percorrere 15 Km da incubo, senza vedere quasi niente, quando mi ha sorpassato una Dauphine. Pensai, la fabbrica di Arese conta più di 20.000 dipendenti e quindi alle 7 del mattino ho molte probabilità che colui che mi precede sia un dipendente Alfa. Infatti arrivai al grande parcheggio. Tutto era di dimensioni gigantesche. I capannoni erano immensi, il rumore assordante, soprattutto nel settore assegnatomi, quello del collaudo vicino alle presse per lo stampaggio dei lamierati.
Il gruppo dei collaudatori era composto da 10 elementi più o meno della mia età.
Prendevamo le macchine che uscivano dalla linea e percorrevamo 5 km. sui rulli, poi due giri di una pista lunga 1 km circa. Il mio compito era di affiancare uno di loro e cercare di capire se la vettura fosse da deliberare oppure no. Che emozione quando mi facevano guidare la Giulia Super. Motore da 98 cv (allora erano tanti), accelerazione fantastica, velocissima e una "voce" da far venire i brividi.
Verso le 10, sempre sui rulli, da uno sportello all'altro grande transito di panini.
Che simpatia quei ragazzi, tutti "milanesi" come me: "milanesi" di Salerno, di Napoli; di Pescara, di Rieti.....I nostri discorsi ruotavano attorno a 3 capisaldi della semplice filosofia di noi ragazzi: le macchine, il calcio, e quel mistero chiamato donna, misteri tutti da scoprire....
Mi sentivo addosso tutte le speranze e l'ottimismo di colui che faceva parte di un sistema in crescita, fatto di grande attaccamento al marchio che produceva macchine invidiate in tutto il mondo. Nel 1966 ad Arese furono costruite quasi 60.000 vetture (59.971), nel 1969 si superarono le centomila, fino ad arrivare all'anno del record, il 1973 con 126.005 esemplari. Alla guida c'era il grande Presidente Giuseppe Luraghi, il migliore che abbia avuto l'Alfa Romeo. Con le sue dimissioni nel 1974 per divergenze con l'IRI ebbe inizio il declino dell'Alfa. Scioperi estenuanti, occupazioni e soprattutto era diventato sempre più difficile deliberare le vetture all'uscita delle catene di montaggio. Avevano quasi sempre qualche problema. Come mai?
La settimana terminava alle 17 di venerdì, giusto in tempo per prendere il treno per andare dalla mia fidanzata a Trieste.

GLI ANNI FIORENTINI

A Firenze mi aspettava un incarico legato al post alluvione. L'Alfa Romeo si era unita a coloro che tangibilmente aiutarono i fiorentini in quei frangenti che non è esagerato definire drammatici. Aveva stabilito degli sconti sull'acquisto delle vetture nuove, estremamente sostanziosi che partivano da 300.000 fino a 700.000 lire, riservato solo a coloro che avevano avuto una vettura Alfa alluvionata. Il sottoscritto l'esaminava e punzonava la data 4.11 sul gocciolatoio del cofano motore. Essendo gli sconti molto appetibili in rapporto al prezzo delle vetture. Le berline Giulia erano sulla fascia di prezzo da 1.480.000 per la Berlina 1300 fino ad arrivare al 1.880.000 della Giulia Super 1600. Ero sottoposto a pressioni di tutti i tipi, gli amici, gli amici degli amici, i parenti, i concessionari e soprattutto i furbi che buttavano del fango per simulare l'evento non avvenuto sulla loro macchina.
Tornata Firenze a splendere più bella di prima con tutte le facciate ridipinte, ancora gli imbecilli non erano ancora nati ad imbrattare i muri, terminò l'operazione sconti alluvione.
Il mio ufficio era quello relativo all'Assistenza Clienti. Ma essendo il mio Capo, l'Ing. Mugnaioni molto appassionato di corse automobilistiche era diventato il ritrovo di molti piloti, soprattutto toscani e si fungeva da raccordo con l'Autodelta di Carlo Chiti, toscano anche lui e poi erano gli anni gloriosi delle GTA. Inoltre alcuni piloti erano anche Concessionari Alfa Romeo come Nanni Galli, nato a Bologna il 2 ottobre 1940, ma ha sempre vissuto in Toscana, aveva la Concessionaria a Lucca. Diventerà pilota ufficiale dell'Autodelta nel 1967.
Massimo Larini, zio di Nicola Larini (pilota dei nostri giorni, molto capace), aveva una concessionaria a Viareggio. Morirà nel circuito di Brno il 28.7.73. Corridore di grande temperamento, forse troppo, era difficile che la sua GTA avesse in curva almeno tre ruote a terra. Eravamo coetanei. Dopo la sua morte di lui non parlò più nessuno. E così successe per Ignazio Giunti, grande amico di "Nanni" Galli, nell'ambiente fiorentino calò il silenzio. Per chi correva erano argomenti quello della morte in gara da rimuovere. Si moriva in punta di piedi.
Ignazio Giunti, nato a Roma il 30.8.41, faceva parte dei piloti collaudatori assieme a Galli e Giancarlo Baghetti, collaudavano a Balocco la 33." Vettura difficilissima da guidare per via del telaio. Da sottosterzante diventava improvvisamente sovrasterzante, (intervista a Giovanni Galli su La Manovella n°3 Marzo 2010). Ignazio Giunti muore a Buenos Aires alla 1000 km di Buenos Aires perchè l'incosciente Jean Pierre Beltoise, su Matra, spinge la sua vettura in mezzo alla pista senza che i commissari segnalassero questa pazzia. Si vede benissimo su internet l'incidente accaduto il 10 gennaio 1971. Inoltre ad alimentare l'ambiente corse a Firenze c'erano due Concessionarie che erano delle scuderie piloti.
Infatti erano molto attive nel settore delle gare della categoria Turismo con le GTA, la SCAR Autostrada e la AUTOVAMA. I contatti con i loro tecnici, capo (8. officina o i loro collaudatori erano quotidiani.
Veniva a trovarci spesso in Filiale Mauro Nesti, classe 1935, di San Marcello Pistoiese, aveva una officina a Bardalone sulla strada per l'Abetone. Chi si è interessato di corse a sentire questo nome si toglie tanto di cappello, è stato fino a poco tempo fa una autentica leggenda delle corse in salita. Piccolo di statura ma un autentico gigante della montagna. Non ha caso si usa dire" pennellare le curve ", bene lui è stato un Caravaggio! E Romano Martini che correva con lo pseudonimo "Shangrylà", c'è una targa ricordo che i suoi amici piloti hanno messo sul punto dove morì a Scarperia il 7.1.1991.
Un corridore privato che vedevamo in Filiale raramente è stato Carlo Benelli. Classe 1942, nato a Prato e appartenente alla nota famiglia di industriali, correva con lo pseudonimo di "Riccardone".L'Autodelta si accorse delle qualità del pilota toscano e lo ingaggiò per correre con le Giulia GTA. Nel 1971 acquistò una "33" con la quale gareggiò in salita e in circuito. Per le insistenze dei familiari la Castione Baratti-Neviano Arduni (Parma) del 1972 avrebbe dovuto essere la sua ultima corsa e infatti lo fu: durante le prove ufficiali, la 33 andò a sbattere contro un muretto e s'incendiò.
Chiude il gruppo un altro toscano, corridore di razza, Spartaco Dini, nato a Greve in Chianti il 25 agosto del 1943. Chi ama e segue le

corse, ne avrà conosciuto la storia che lunga sarebbe anche ricordando solo le tappe fondamentali. Posso finalmente dire che oggi è un agiato manager che si gode il viale del tramonto e non fa parte della numerosa schiera dei miei coetanei scomparsi in un silenzio assordante come il rombo dei loro motori.

Come saprete il circuito del Mugello era nato come circuito stradale per gare di regolarità nel 1914. La gara era organizzata dall'ACI di Firenze e si svolgeva su 67,5 Km per 4 giri. Il mio ufficio ne vide la fine infatti nel 1971 le Autorità imposero agli organizzatori, come condizione per lo svolgimento della gara di recintare tutti i 65 Km. Del percorso. La richiesta impossibile da soddisfare, segnò la fine del circuito stradale del Mugello. Le edizioni alle quali ho collaborato sono state quelle con la partenza da Scarperia. Il mio incarico era di procurarmi i pass presso l'ufficio dell'ACI per accedere ai box che ci avevano assegnato, e sovrintendere affinché tutto si svolgesse nel migliore dei modi. Nulla a che vedere con i box che si vedono alla televisione, i nostri erano fatti con tubi Innocenti, forse qualche asse di legno, e gli striscioni della Casa. Cuore pulsante erano soprattutto i meccanici con gli attrezzi e la loro competenza.

Nelle verdi valli del Mugello ricordo la epica lotta tra la Giulia Super 1600 di Enrico Pinto e la BMW 1600 Ti. Memorabile fu anche l'edizione del 1968 combattuta tra l'Alfa Romeo e la Porsche: i protagonisti furono Luciano Bianchi, Nanni Galli e Nino Vaccarella. Ricordo anche De Adamich del quale ho la foto a bordo della 33, Credo fosse il ' 67 o '68.

Sono rimasto all'Alfa Romeo fino al 1978. E solo gli studi che avevo ripreso ed ultimato mi hanno aiutato a sopportare quegli anni settanta. Mi ricordo di un Cliente al quale avevo posto la domanda di che cosa pensasse dell'Alfa Sud: "....Ma... che le devo dire .... poca Alfa e parecchio Sud!

Fernando Melelli

Portachiavi

ASSICURAZIONE AUTO STORICHE

Segnalo che l'Antonveneta Assicurazioni, agenzia generale di Mantova, ci può fornire in convenzione (conv 181-2) l'assicurazione comprensiva della copertura durante la partecipazione a manifestazioni di regolarità. Il massimale della polizza è di € 2.500.000,00; il veicolo può essere utilizzato da 4 conducenti segnalati in polizza; il veicolo deve essere in possesso di iscrizione o omologazione ASI o attestazione di "veicolo di interesse storico" rilasciata da un Club costituito da almeno 5 anni.
Costa € 125,00 per il primo veicolo e € 25,00 per i veicoli successivi (anche motocicli e ciclomotori se con certificato ASI o FMI).
Al totale vanno aggiunti € 5,00 per rimborso spese postali.
Per ulteriori informazioni, o il rilascio dell'attestato di storicità, contattare il segretario Paolo Grava.

SESSIONE PER RILASCIO CERTIFICATO D'IDENTITA'

La richiesta per la sessione di omologazione, inizialmente prevista per il 16 aprile, è stata spostata al 21 maggio, in quanto il 16 sarebbe coinciso con l'assemblea annuale ASI. Pertanto i nostri Soci avranno un mese di più per preparare i documenti, che dovranno in ogni caso essere presentati al Commissario Tecnico Tolentino entro e non oltre il giorno 31 marzo.

Il Club Friulano Veicoli Storici ha invece richiesto l'inserimento a calendario di una sessione per il rilascio del certificato d'identità per le moto il giorno 28 maggio. I Soci interessati, dovranno pertanto contattare il Commissario Tecnico Moto Giorgio Simcic per tempo.

CENA DEL CINQUANTENARIO

Per incominciare le celebrazioni del cinquantenario del Club, viene organizzata una ricca cena presso l'Hotel Duchi d'Aosta di Piazza Unità d'Italia il giorno sabato 5 marzo. Costo € 40,00 a persona ed iscrizioni presso il Segretario entro il giorno 1/3 (tel. 3332353231)

RADUNO DEL CENTENARIO

Domenica 6 marzo organizziamo il raduno non competitivo "Ricordando l'Autoradioraduno". Una bellissima gita sul carso triestino e sloveno, con road-book (ma se trovate difficoltà a seguirlo... potete sempre seguire un altro socio!)
Ritrovo alle ore 10:00 in Piazzale Europa, muniti di **telefonino** e **fotocamera digitale**. Durante il percorso quiz, giochi e sorprese. Pranzo finale al ristorante Salvia e Rosmarino di Borgo Grotta Gigante. Costo a persona (gadget compreso) € 40,00. Iscrizioni entro il 1 marzo presso il Segretario (tel. 3332353231).

VENERDI' IN SEDE

Venerdì 25 febbraio ritrovo in Sede alle ore 19:30 (precise) per un incontro sul tema "Retromobile" curato dal nostro Socio Alessandro Milcovich.
Quale migliore occasione per inaugurare il nostro nuovo mega-schermo per la visione del contributo multimediale?
Vi aspettiamo numerosissimi. Al termine, la tradizionale "pizzata".

LOGO DEL CINQUANTENARIO

Gioco a due per il logo del cinquantenario, in quanto solo 2 Soci hanno ritenuto di partecipare al concorso indetto dal Direttivo. Nei prossimi giorni, ad insindacabile giudizio (professionale) del nostro Presidente, verrà scelto il logo ufficiale che ci accompagnerà per questo 2011.

SOCI RITARDATARI

Si ricorda ai Soci che non hanno ancora rinnovato la quota associativa per il 2011, che dovranno farlo aggiungendo al versamento € 20,00 per diritti di segreteria (€ 110,00 senza associazione ASI, € 150,00 con associazione ASI). Se il versamento arriverà entro il 28 febbraio, non ci saranno interruzioni nell'invio da parte dell'ASI della rivista "La Manovella"

Contatti
info@clubdeiventiallora.it
c20h.news@gmail.com
c20h.sezionesportiva@gmail.com
www.clubeiventiallora.it

Club federato ASI

Club dei Venti all'Ora
via Frausin 1/B
34132 Trieste - I
tel e fax 040 763520
p.o.box 453