

Maggio 2017





IL C.M.A.E.... IN KART

[Castoldi da brividi]

ebbrezza di velocità sull'acqua

[Facetti al C.M.A.E.]

un grande campione si racconta

[invenzioni sfortunate]

quando la fantasia meccanica non ha confini

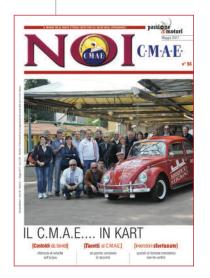


Cari amici,

per prima cosa desidero condividere con tutti voi una grande soddisfazione.

II C.M.A.E. è stato invitato quale partner Tecnico in un progetto di grande importanza per Milano e la Lombardia, interamente dedicato ai giovani: una scuola specialistica per il restauro di auto e moto d'epoca sotto iniziativa e guida della Confcommercio di

Milano.



Grazie al nostro Socio e amico Massimo Hugnot, un paio di mesi fa, siamo stati convocati dalla Confcommercio di Milano nella bellissima sede di Corso Venezia 47, presso Palazzo Castiglioni, uno splendido Palazzo in stile Liberty che si trova proprio a fianco della sede ACI.

Oltre al C.M.A.E. era stato invitato anche il Registro Italiano Porsche con un rappresentante di Porsche Classic e il direttore del C.A.P.A.C. (Politecnico del Commercio e del Turismo) Dr. Stefano Salina. Il C.A.P.A.C. è una Fondazione riconosciuta dal Governo Italiano e patrocinata da Regione Lombardia e ha sede a Milano in Viale Murillo.

Tra gli scopi principali della sua attività ha proprio la formazione didattica e tecnicospecialistica dei giovani per avviarli al mondo del lavoro e già da anni organizza con
successo corsi triennali specialistici per giovani che desiderano dedicarsi all'attività di
meccanico qualificato con la qualifica di "Tecnico riparatore dei veicoli a motore".

Ma questo oggi non basta. Dall'analisi condotta, è emerso che esiste un fabbisogno
di giovani tecnici meccanici specializzati nel restauro di auto e moto d'epoca.

Giovani che amano salvare, conservare e curare le nostre amate auto e moto!

Devo confessarvi che l'idea che il C.M.A.E. venga coinvolto in un progetto di questo
tipo mi affascina e tale proposta ha trovato uguale entusiasmo in tutti i Consiglieri.

La nostra prima idea è stata, ovviamente, quella di invitare anche l'ASI nell'iniziativa e
devo dire che, in prima battuta, l'idea ha raccolto il plauso e l'approvazione del presidente Loi, il quale mi ha assicurato che porterà la proposta al più presto in Consiglio
Federale.

Ricordo che qualche anno fa, in occasione del nostro cinquantesimo, coniammo la frase "C.M.A.E. ... il futuro del passato!".

Ora questa frase torna di grande attualità!

Il passato e futuro che si collegano in un progetto che vedrà il nostro Sodalizio lavorare a fianco delle nostre Istituzioni quali Regione Lombardia, Comune di Milano, Camera di Commercio, Soprintendenza e Musei con una finalità sociale e didattica ma soprattutto a favore dei giovani ... il nostro futuro.

Il C.M.A.E. avrà il compito di collaborare con le Istituzioni per individuare i docenti, selezionarli e prepararli al loro ruolo di istruttori, nonché coordinare il percorso didattico che sarà articolato in quattro settori specifici: Meccanica, Impianti e componenti elettrici, Carrozzeria e Tappezzeria.

Tutti noi, prima o poi, abbiamo affrontato le problematiche legate al restauro dei nostri amati veicoli. Tutti noi abbiamo valutato, selezionato e apprezzato le capacità di bravi artigiani che ci hanno aiutato nell'operazione di recupero e talvolta anche di salvataggio dei nostri mezzi.

Quello che vi chiediamo è di unire le vostre esperienze a quelle del Consiglio Direttivo e per fare questo organizzeremo serate specifiche per aggiornarvi e stimolarvi a partecipare tutti insieme a questa avventura che tutti noi riteniamo di grande importanza per il nostro Club.

In fondo anche questo è il nostro compito.

Un abbraccio Marco Galassi



II C.M.A.E nell'Oltregiogo



Tanti e, sorridenti come sempre, i partecipanti al raduno possono godersi una giornata primaverile e, speriamo, una benedizione speciale dalla Madonna della Guardia.

Sabato 29 aprile 2017 Raduno auto turistico-culturale Milano - Santuario della Guardia (GE) Percorso di 290 km totali Giornata primaverile molto bella

Un sabato di fine aprile interessante si prospetta per i partecipanti al raduno: alle 8.30 in punto la lunga fila di auto storiche si mette in moto con la prospettiva, paventata da alcuni partecipanti, che avremmo dovuto confrontarci con lunghe code in autostrada per Genova per l'inizio di un lungo ponte

Nulla di tutto ciò: si entra in autostrada con un buon traffico ma nulla di preoccupante, il cordone delle storiche può procedere spedita verso la meta.

All'autogrill di Giovi Ovest arriviamo in perfetto orario e ad attenderci ci sono gli amici della "Associazione Mastodonte dei Giovi" che collaborano con il nostro Club all'organizzazione di questo raduno. La prima tappa è il Santuario della Madonna della Guardia, a 800 metri sul livello del mare. Il Santuario si trova su una delle tante alture che sovrastano Genova da dove si può ammirare uno stupendo panorama che spazia sul golfo della città sino alle isole dell'arcipelago toscano, Gorgona e Capraia: una vista mozzafiato che lascia stupefatti di tanta bellezza e vastità di spazio.

La visita presenta due momenti interessanti: un presepio animato con scorci di vita e lavori quotidiani creato esclusivamente con i gusci delle noci e sughero, una vera meravi-





glia che lascia attoniti di fronte a tanta bravura e perfetta realizzazione dei particolari; il secondo un locale dove sono raccolti ed esposti gli ex voto e in cui trova posto un interessante riproduzione del Mastodonte dei Giovi in una delle poche rappresentazioni di questo importante mezzo. Era, questo, una speciale doppia locomotiva a vapore costruita per l'utilizzo specifico sul difficile e impegnativo tratto appenninico per superare pendenze del 36 per mille tra Genova Pontedecimo e Busalla, anno 1853. Aveva una potenza di 382 cavalli atta a trainare convogli di 130 tonnellate a 12 km/h.

Dopo il Santuario, nel pomeriggio un altro importante momento attende i partecipanti: la visita al plastico ferroviario del Mastodonte dei Giovi in scala H0 che rappresenta la parte della tratta ferroviaria dello scavalcamento dei Giovi con una fedele rappresentazione. L'opera è gestita da un impianto computerizzato gestito da due persone che desta assoluta meraviglia.

Al termine della visita il Club offre a tutti i partecipanti una confezione di Sciroppo e Marmellata di Rose, un prodotto dell'azienda "Il Roseto" di Francesco Bertuccio, derivato da una particolare varietà di rose che viene esclusivamente coltivata nella zona della Valle Scrivia compresa tra le località di Isola del Cantone a Nord - Vobbia e Montoggio ad Est - Sant'Olcese a Sud e Fraconalto a Ovest, sottoposto a un antico e particolare disciplinare.

Interessante la presenza al raduno di vetture di particolare interesse e rilevanza storica come Lancia Aurelia B24 convertibile, Lancia Flaminia convertibile Touring, Alfa Romeo 2600 SZ Zagato e 2000 Spider Touring, Porsche 911S e 356 Cabriolet, Triumph TR4, Citroen DS21, varie Alfa Romeo Spider ed una sbarazzina Citroen Mehari.

La bella e calda giornata ha consentito a chi era presente con vetture spider di viaggiare con capote abbassata e i capelli al vento tra il profumo dei primi fiori primaverili. Una splendida giornata, uno splendido raduno. •



kart a Induno Olona



Nel bellissimo parco della villa Cicogna Mozzoni, un sorriso di tutti, prima di affrontare la lunga scalinata. Sabato 1° aprile 2017 Raduno auto – con gara di Kart Milano – Induno Olona (VA) Percorso di 180 km totali Giornata con sole e pioggia

Quando ho telefonato per chiedere la disponibilità della pista del Kartodromo di Induno Olona per il giorno 1 aprile, l'interlocutore dall'altra parte del filo ha avuto un attimo di esitazione. Tant'è che mi sono subito preoccupato di chiarire che non si trattasse di un pesce ma della vera volontà di affittare la pista per la prima manifestazione auto del C.M.A.E. per il 2017.

Una manifestazione nata dalla volontà del Consiglio Direttivo del Club di cimentarsi in una sfida con i kart tra consiglieri e soci del C.M.A.E. per la prima uscita primaverile con le nostre auto d'epoca.

Le caratteristiche della pista di Induno Olona nel Varesotto sono un po' particolari : è un tracciato nato per iniziare i bambini e gli adolescenti alla guida dei kart e per chi pensasse di intraprendere l'attività agonistica. È una pista corta, con una lunghezza di appena trecento metri ed è omologata per

gareggiare contemporaneamente solo in cinque kart.

Qualche partecipante ha preso la competizione molto sul serio dotandosi di tuta ignifuga, calzature, guanti e casco per prove agonistiche.

Il confronto tra consiglieri e soci del C.M.A.E. si è concluso in modo impietoso a favore dei secondi, che hanno inferto agli avversari un sonoro cinque a zero.

La gara si è svolta in cinque batterie di cinque sfidanti per ognuna: dieci giri di pista per ogni batteria e una finale tra i cinque vincitori di ogni prova. Questi ultimi si sono poi dati battaglia in una finale emozionante e combattutissima che ha visto primeggiare il socio Alessandro Sala.

Le varie batterie hanno visto gareggiare i concorrenti con grande dispiego di agonismo, grinta e non senza qualche colpo proibito. Ciononostante sempre nel reciproco rispetto dell'avversario, sotto lo sguardo compiaciuto dei tanti presenti ma, soprattutto di madri in apprensione per i loro figli impegnati nella guida al limite.

Il bilancio è stato oltremodo positivo: tutti contenti e unanimemente disponibili a ripetere questa avvincente giornata in pista.

È bello segnalare che Alessandro Sala ha potuto partecipare alla finale per la rinuncia di Mauro Praga che aveva vinto la sua batteria. Con questo bel gesto altruistico il nobile Mauro ha voluto dare la possibilità al giovane Alessandro, che ben si era comportato nella sua prova con un secondo posto al traguardo, di partecipare alla gara finale.

Un piccolo gruppo di persone meno interessato alle operazioni in pista ha preferito visitare la bellissima Villa Cicogna Mozzoni a Bisuschio. Accompagnati da una guida hanno potuto godere della bellezza delle tante stanze riccamente arredate e decorate con pitture ed arazzi. Una visita suggestiva che ha permesso ai partecipanti di immedesimarsi nella quotidianità di vita di una ricca famiglia borghese.





GARA DI KART sulla PISTA VERDE di INDUNO OLONA 1° Aprile 2017

FICHE

FORMA	AZIONE DELLE BATTERIE CON ORD	INE di PARTENZA in GRIGLIA E CLASSIF
FORMAZIONE BATTERIE		CLASSIFICHE DI BATTERIE
1ª Bat	teria	
1°		1° BESUSCHIO DANIELE
2°	BERTONI GIOVANNI	2° BISCONCINI GABRIELE
3°	BISCONCINI GABRIELE	3° BRUSA RICCARDO
4°	BESUSCHIO DANIELE	4° BERTONI GIOVANNI
5°	BRUSA RICCARDO	5° BAESSATO ROBERTO
2ª Batte	eria	
1°	PRAGA MAURO	1° PRAGA MAURO
2°	QUAGLIA MAURIZIO	2° SALA ALESSANDRO
3°		3° OUAGLIA MAURIZIO
4°		4° CARINI MASSIMO
5°	CARINI MASSIMO	5° DIMITRI RENATO
3ª Batte	eria	
1°	BERNARDI ANGELO	1° AIAZZI NICOLO'
2°	FALCOMER GIORGIO	2° FALCOMER GIORGIO
3°	AIAZZI NICOLO'	3° BERNARDI ANGELO
4°	CAPELLI FAUSTO	4° CAPELLI FAUSTO
4ª Batte	eria	
1°	VINCIGUERRA LUCA	1° BISCONCINI EDOARDO
2°	BISCONCINI EDOARDO	2° CASSANI MARCO
3°	TAVOLETTI EDOARDO	3° TAVOLETTI EDOARDO
4°	CASSANI MARCO	4° VINCIGUERRA LUCA
5ª Bat	tteria	
1°		1° GALASSI ANDREA
2°	GALASSI ALESSANDRO	2° CAPELLINI STEFANO
3°	GALASSI MARCO	3° GALASSI MARCO
4°	GALASSI ANDREA	4° PADOAN CRISTIAN
5°	CAPELLINI STEFANO	5° GALASSI ALESSANDRO
Finale		
1°	BESUSCHIO DANIELE	1° SALA ALESSANDRO
2°	SALA ALESSANDRO	2° BISCONCINI EDOARDO
3°	AIAZZI NICOLO'	3° BESUSCHIO DANIELE
4°	BISCONCINI EDOARDO	4° AIAZZI NICOLO'
5°	GALASSI ANDREA	5° GALASSI ANDREA

I premiati : 1° SALA ALESSANDRO 2° BISCONCINI EDOARDO 3° BESUSCHIO DANIELE

Il Direttore di Gara



Una Belvedere... ritrovata



Il simpatico muso della "Topolino" spunta in questa vecchia foto circondata dagli alberi del giardino di casa Marietti.

Sollecitato dall'editore del notiziario, ho pensato che alcuni miei ricordi possano interessare a qualche socio e diano lo sprone ad altri per inviare qualche "pezzo" da condividere sul nostro "NOI C.M.A.E."...

Lo spunto era nato commentando un aneddoto riguardante una Fiat 500 C Belvedere; in realtà la passione per i motori, nonché per la vela, sono per me di vecchia gestazione. Sono infatti il "piccolino" di casa, ultimo di quattro figli, inaspettatamente arrivato dopo diciassette anni dal terzo.

Ciò ha fatto sì che molti anni mi dividessero dai genitori (padre del 1904 e madre del 1910), dalle due sorelle e da mio fratello. Papà, titolare di uno dei primi brevetti di volo civile nel 1923, aveva maturato l'interesse per auto e moto dietro sollecitazione di suo zio materno Gaetano Besana, fondatore e primo Presidente del Moto Club Lombardo (1914).

Non ha avuto sistematica attività agonistica ma qualche significativa esperienza quale alcune Coppa delle Alpi con l'Ariel Square Four e, nel 1928, la partecipazione con una Alfa Romeo 6C 1500 ufficiale al raid Milano-Stolp, organizzato in occasione della partenza della missione del Generale Nobile.

Si trattava di un raid ma, in realtà, era una vera gara di velocità stante la media imposta di 65 km/h, con le strade di allora, su un tracciato di circa 1.550 chilometri attraverso Trento, Brennero, Innsbruck, Mittenwald, Monaco, Augsburg, Norimberga, Bayreuth, Potsdam, Berlino, Stettino, Stolp.

L'equipaggio Baragiola-Marietti si classificò quinto assoluto, su quarantaquattro partenti, e primo di classe con il tempo di circa venticinque ore.

Curioso ricordare che Baragiola aveva un braccio offeso e che, perciò, papà alternava i turni di guida con la manovra della leva del cambio quando nel ruolo di navigatore. Da lì, probabilmente, la passione per l'Alfa, alimentata anche dall'amicizia con Giovannino Lurani e Tonino Brivio.

I miei primi ricordi personali riguardo alle Alfa di papà coinvolgono tre 1900, una 2600 Sprint, una Giulia Super e una 2000 Spider Veloce. Quest'ultima era stata oggetto di un mio maldestro tentativo di ottenere un prestito famigliare per l'acquisto di un esemplare di soli nove mesi di vita. Mio padre considerò la vettura eccessiva per un giovane della mia età e troppo appariscente per cui... l'acquistò per sé, salvo poi regalarmela dopo quattro o cinque anni! Ancora la conservo e la utilizzo normalmente.

Anche mia madre, automobilisticamente parlando, fu in un certo senso una protagonista, essendo stata una delle prime signore/signorine in Milano a ottenere la patente nel 1928 (alla guida di una Fiat 509 con carrozzeria Weymann).

Tra i ricordi anche un'Alfa Romeo 1900 di mio fratello, alleggerita tramite asportazione dei paraurti e dei cerchi, guidata in modo... coerente con la partecipazione alla scuola piloti allora organizzata dalla famosa Scuderia Centro Sud, a Modena, con Piero Taruffi come docente, seguita da una Alfa Romeo Giulia GT Veloce e da due

Tornando alla 500C, questa fu per diciassette anni la vettura di una mia zia paterna, che nel 1970 me la regalò, essendo io coetaneo dell'auto (1953).

Mancava un anno alla patente e l'uso fu circoscritto solo a cortili o giardini, peraltro con ridotta ebbrezza generata dalle presta-





zioni certamente limitate.

L'utilizzo successivo fu molto ridotto, avendo avuto in dotazione dapprima una 500D del 1959 e, successivamente, una Mini del 1967.

Nel 1976 vendetti quasi tutti i veicoli che possedevo, 500C compresa, per acquistare da Meo Maestri, nipote di Nicola Romeo, una splendida Lab di Formula Monza. L'operazione era palesemente priva di senso: avendo acquistato l'auto non mi restava una lira per correre...!

Nel 2006 mio fratello ha ritrovato la 500 che, inevitabilmente, nel frattempo aveva

perso la targa originale MI 218036 a favore di una più ordinaria CO 495442: impensabile non riportarla a casa. Oggi è di nuovo in famiglia e siamo molto orgogliosi che il libretto di circolazione riporti ancora nome e data di nascita del primo proprietario: mio nonno Angelo Marietti, nato nel 1874! La passione per l'Alfa, quella vera, permane e coinvolge anche mio figlio Luca, al momento al lavoro nel restauro di una 75 appartenuta a uno zio...

Queste vecchie foto sono piene di storia di tempi ormai perduti: la partenza del Raid Milano-Stolp del 1928.





Il "signor Touring"



Giovanni Bianchi Anderloni stringe la sua opera sulla Carrozzeria Touring, costata anni di lavoro. Giovanni Bianchi Anderloni, figlio di milanesi (ma nato a Piacenza perché il padre a quell'epoca prestava il servizio militare presso l'Arsenale di quella città), classe 1942, ingegnere con lunga esperienza nel campo nautico, nipote del fondatore della carrozzeria Touring, Felice Bianchi Anderloni e figlio di Carlo Felice, che ne resse le sorti fino alla chiusura dell'attività alla fine del 1966. Si gode la pensione da "nonno e camperista felice" nella Versilia, nuova patria di adozione da molti anni...

Ing. Bianchi, l'anno scorso ricorrevano i novant'anni della Carrozzeria fondata da suo nonno: che ricordo ha di lui?

Purtroppo molto poco, perché quando morì io non avevo ancora sei anni. Conservo nella mente qualche flash di immagini, quasi come in un sogno, della sua figura che mi metteva molta soggezione; ricordo una bicicletta che mi regalò a Natale del 1947 (non una Turinga!) con le rotelle che lui voleva togliermi subito e che provavo nel corridoio della sua casa di Viale di Porta Vercellina 1.

Com'è nata l'idea di questo libro?

Da molti anni era esaurito il primo libro Carrozzeria Touring, scritto a quattro mani da mio padre e da Angelo Tito Anselmi; tuttavia ogni tanto una copia compariva sui banchi dei mercati di auto d'epoca, a prezzi proibitivi. Inoltre da qualche anno scrivo, redigo ed edito, attingendo dall'archivio lasciatomi da mio padre, i Quaderni del Registro Internazionale Touring Superleggera: si tratta di volumetti che ogni sei mesi trattano un tema della Storia della Carrozzeria che vengono distribuiti in omaggio a tutti i soci del Registro. Da qualche anno, poi, vengo spesso invitato dai Club di Auto d'Epoca a tenere, di fronte ai loro soci, conferenze sulla Storia della Carrozzeria Touring, durante le quali vengono proiettate una serie di fotografie tratte dall'Archivio che mio padre mi ha lasciato, e che descrivo ai partecipanti, condendo spesso l'esposizione della storia del veicolo con aneddoti su mio nonno e mio padre. Venivo continuamente sollecitato, sia dai soci del Registro, sia dagli appassionati che incontravo o che mi scrivevano da ogni parte del mondo, a scrivere un nuovo testo, ispirato a quello vecchio, che comprendesse anche la storia del "dopo", cioè di quanto successe dalla chiusura della storica Carrozzeria in poi. Dopo due o tre anni di meditazione e di gestazione, alla fine l'opera è stata completata, grazie soprattutto all'aiuto e alla competenza dei fratelli Alessandro e Stefano Salvetti.

La sua attività professionale è stata lontana dal mondo delle quattro ruote, perché?

Il mio desiderio fin da bambino era quello di percorrere la strada aperta da mio nonno e continuata da mio padre e di affiancarlo come lui aveva fatto con il nonno. A parte la passione per le automobiline, come del resto ha la maggior parte dei ragazzini, dopo alcune fantasie di studiare musica (amo molto la musica classica e mia madre era diplomata in pianoforte al Conservatorio di Milano) fin dai primi anni del liceo (classico, perché all'epoca era l'unica scuola che apriva tutte le porte) avevo deciso di iscrivermi a ingegneria meccanica al Politecnico di Milano. Per completare certe esercitazioni di disegno meccanico, mi recavo spesso in azienda nella sede di Nova Milanese per poter usare un tavolo da disegno con tecnigrafo. In quelle occasioni vivevo a contatto con Federico Formenti, Responsabile dell'Ufficio Tecnico, che oltre a darmi qualche consiglio per migliorare l'esecuzione dei miei disegni, mi svelava qualche segreto dei nuovi lavori che aveva in corso. In quelle occasioni non mancavo di lanciare qualche occhiata alle vetture in lavorazione o a quelle sul piazzale. pronte per essere caricate sulle bisarche e spedite alle Case committenti (Alfa Romeo, Lancia, Maserati, Lamborghini, etc.).

Purtroppo, come conseguenza dei sopravvenuti problemi finanziari e di altri personali che non sto a raccontare, non riuscii a conseguire in tempo la laurea in Ingegneria Meccanica, specializzazione Costruzioni Automobilistiche, prima della chiusura della Carrozzeria. Dopo la laurea, quando mio padre era già stato assunto alla Direzione Progettazione Carrozzerie dell'Alfa Romeo, insieme ad alcuni miei amici neolaureati feci domanda per essere assunto all'Alfa Romeo.

Mio padre riuscì a mettere una buona parola per alcuni di loro, ma non volle segnalare la mia domanda di assunzione per evitare di essere poi accusato di voler favorire il proprio figlio e, nonostante il parere positivo della Direzione del Personale, persi il treno Alfa Romeo perché nel frattempo dalla direzione IRI, del cui gruppo la Casa del Portello faceva parte, giunse l'ordine di chiudere le assunzioni, data la congiuntura economica incombente. Perciò, alla fine del 1972, entrai in una nota azienda operante nella Nautica da Diporto, settore nel quale passai tutta la mia vita professionale.

L'archivio Touring è andato in gran parte purtroppo disperso, pur rappresentando vette altissime di classe e design automobilistico, come mai?

Dopo la chiusura della Carrozzeria, avvenuta il 31 dicembre 1966, si procedette alla vendita dei macchinari e dello stabilimento di Nova Milanese. Molto materiale, fra cui l'intero archivio dell'ufficio tecnico e di produzione, era tuttavia rimasto negli uffici in attesa di trovare una collocazione. Verso fine marzo 1967 si concretizzò la vendita della struttura e la nuova proprietà, desiderosa di liberarsi di materiale che ingombrava gli uffici, contrariamente a quanto concordato con mio padre, iniziò a disfarsi di quanto rimasto accendendo un bel falò sul piazzale interno. Mio padre, avvisato da qualche ex dipendente che abitava vicino, si precipitò da Eupilio a Nova Milanese, ma arrivò tardi e vide andare in fumo disegni, figurini, registri, documenti vari. Riuscì a salvare molto materiale, soprattutto fotografie, molti figurini e altri documenti. Purtroppo andò perduto un gruppo di documenti molto importanti: i registri di tutte le vetture costruite con la marca, i numeri di telaio, i numeri di motore, i numeri di carrozzeria, i dettagli dei colori esterni e dei materiali per gli interni e infine i nomi dei clienti primi proprietari. Questa perdita mi impedisce di soddisfare la richiesta di notizie da parte di collezionisti. Se si pensa che anche l'Archivio Alfa Romeo è andato perduto sotto i bombardamenti e considerando che prima della guerra circa l'80% delle vetture costruite



erano Alfa Romeo, si comprende la gravità di quell'atto sconsiderato da parte dei nuovi proprietari. Quando mio padre raccontava questo episodio aveva le lacrime agli occhi!!

Spesso si dice che la Touring è fallita, ma non è così. Come sono andate le cose?

La Touring, quando entrò in amministrazione controllata prima e in regime di Concordato Preventivo poi (marzo 1965), era ancora vitale e in grado di continuare l'attività, se solo le fosse stata accordata fiducia da parte delle aziende committenti. Comunque da parte dei due soci, Bianchi Anderloni e Ponzoni, sarebbe stato possibile chiudere la procedura di Concordato mediante la cessione dei beni e la successiva liquidazione dello stabilimento e del suo contenuto. Tuttavia, una piccola azienda creditrice, nonostante il Salone di Torino dell'autunno 1966 avesse decretato un successo per la Touring e facesse delineare la possibilità di acquisire nuove commesse tali da dare nuovo ossigeno all'Azienda, all'assemblea dei creditori si oppose alla continuazione del regime di concordato, facendo aprire la procedura fallimentare da parte del tribunale. Tale procedura continuò fino all'inizio del 1978 quando. a seguito della liquidazione dei beni immobili e mobili della Carrozzeria, la procedura di concordato fu chiusa mediante il pagamento al 100% dei debiti a prededucibili e privilegiati, nonché il 50-60% ai chirografari, con il conseguente annullamento della procedura fallimen-

Lei è oggi Conservatore del Registro Internazionale Touring, immagino che abbia richieste da tutto il mondo, che cosa le chiedono più spesso?

Giornalmente ricevo telefonate, e-mail, segnalazioni di vetture, da ogni parte del mondo. Le domande più frequenti sono quelle che riguardano le caratteristiche e la storia delle vetture, domande che purtroppo molto spesso non sono in grado di soddisfare per le ragioni che ho spiegato circa la distruzione dell'archivio. Una collaborazione molto importante la ricevo anche da operatori (Registri di marca, club di appassionati, restauratori, commercianti e persino note case d'asta) che mi mandano i numeri (telaio,

motore e numero di carrozzeria) e fotografie delle vetture carrozzate Touring con cui vengono in contatto. Questa collaborazione è molto utile per continuare l'aggiornamento del Registro delle vetture Touring ancora esistenti al mondo, Registro riservato e di stretta competenza del Conservatore.

Dopo tanti anni di Nautica le è venuta almeno la voglia di una bella auto d'epoca Touring? Se ne avessi le possibilità economiche non esiterei ad acquistare vetture Touring! Per ora mi "accontento" di possedere una Lancia Flaminia 2500 3C Convertibile, che possiedo da più di 30 anni. Questa vettura ha una storia molto curiosa e divertente, che brevemente racconto. Nel 1978 dirigevo l'ufficio di Roma per il Centro-Sud dell'Azienda per cui avevo incominciato la mia carriera nel 1972. Un cliente importante mi stava facendo "la corte" perché lasciassi l'azienda e l'incarico che ricoprivo, del resto di grande soddisfazione e cercava di convincermi a lavorare per lui. Si tratta del dott. Paolo Vitelli, titolare della Azimut di Torino, astro nascente nella Nautica da Diporto. Mi offriva l'incarico di Direttore tecnico dell'Azienda, che in pochi anni sarebbe diventata una delle più importanti del settore non solo in Europa, ma anche a livello mondiale. Dato che non riusciva a convincermi con successivi innalzamenti del livello retributivo, alla fine sferrò il colpo basso: all'ennesimo tentativo, durante il Salone di Genova del 1978, smise di alzare la posta economica e mi disse testualmente "se accetti la mia proposta ti regalo la comproprietà di una Flaminia Touring Convertibile". Non seppi resistere e agli inizi del 1979 mi trasferii con famiglia e tutto il resto da Roma a Torino. Usavamo la vettura per qualche giretto d'estate e dividevamo le spese di bollo, di assicurazione e le poche manutenzioni (la macchina era perfetta). Non ho timore di smentita se affermo che con il mio contributo l'Azimut si espanse moltissimo, tanto da produrre il primo grande motoryacht, 32 metri, in vetroresina e interamente costruito da stampo.

L'allestimento fu affidato a un noto Cantiere dell'area Viareggina e i primi clienti furono due facoltosi uomini d'affari del Kuwait (di cui uno figlio dell'Emiro Al Sabah) e il terzo

nientemeno che Cristina Onassiss. Le prove del prototipo (il cui nome era Failaka, dal nome di un'isola esclusiva a poche miglia dalla costa del Kuwait e meta turistica) furono un successo con prestazioni di velocità (trentadue nodi) e tenuta in mare eccellenti; subito dopo la consegna al primo, felice armatore kuwaitiano, Paolo Vitelli, prima di tornare a Torino, mi propose di bere insieme una birra e tirò fuori dalla sua borsa il libretto della macchina con il passaggio di proprietà interamente a mio nome! Attualmente quella macchina, che ho usato in tanti raduni e tante corse per le strade della Garfagnana, è in restauro conservativo. Ho lavorato per Paolo Vitelli per venti anni della mia vita professionale e mi trasferii a Viareggio, in Versilia appunto, dove ormai risiedo da quasi trenta anni.

La sua Touring più amata?

Ho un debole particolare per la Ferrari 166 Sport Spider MM "Barchetta", un sogno inarrivabile! Probabilmente dipende dal fatto che quando ero in prima o seconda elementare (1948/1949) mio padre mi fece un disegno molto bello, su un quaderno di scuola, proprio della Barchetta. Se l'avessi conservato!!!

Anche suo fratello Alberto non ha seguito le orme di famiglia?

Minore di me di quasi tre anni, aveva interrotto gli studi di Giurisprudenza e per qualche mese ha lavorato a Nova Milanese come operaio-apprendista al reparto verniciatura. Ma tale esperienza fu interrotta dalla chiusura dell'azienda. Negli anni successivi, preso anche lui dai problemi del proprio lavoro, con compiti di dirigenza in aziende della grande distribuzione, ha seguito più da lontano gli impegni di nostro padre che, dopo l'esperienza Alfa Romeo, ormai in pensione, si dedicò quasi interamente all'automobilismo storico. Forse perché possedevo la Flaminia e mi interessavo di più alle vetture storiche, sono stato maggiormente coinvolto da nostro padre di quanto non facesse con mio fratello. Tuttavia Alberto da qualche anno si occupa attivamente del Registro Touring, è nel Consiglio e si dedica principalmente all'organizzazione dei Raduni.

Come erano, dai racconti di suo padre, i rapporti con gli altri concorrenti-carrozzieri? Seguendo l'esempio di mio nonno, mio padre ha sempre tenuto rapporti più che cordiali con i titolari delle Carrozzerie "concorrenti", in particolare con Zagato e Bertone.

Molti hanno conosciuto la grande signorilità del "Cici", come era affettuosamente chiamato suo padre: il miglior pregio e il peggior difetto?

Inizio dal difetto: con noi figli era, o meglio appariva, piuttosto "incazzevole", se mi viene perdonato il termine. Ricordiamo ancora qualche urlata, qualche pantofolata arrivata tra capo e collo. Ma i ricordi degli ultimi anni sono solo pregi! Con tutti era di una disponibilità, una gentilezza infinite! Ho constatato, anzi sono stato stupito numerose volte durante i raduni o le manifestazioni di auto d'epoca, osservando con quale infinita pazienza e pacatezza ripeteva aneddoti, dava spiegazioni su una certa vettura, mai criticando! Ouando si accorgeva di qualche cosa che non andasse in qualche macchina non diceva mai direttamente al proprietario il difetto o il lavoro di restauro sbagliato o il particolare fuori posto, ma partendo alla larga suggeriva le soluzioni più appropriate all'estasiato interlocutore! Aveva un portamento da "Signore" anche se era vestito spesso con un paio di jeans e una Lacoste, ma sempre con un leggero fazzoletto colorato legato al collo (cache-col). Non aveva nemici, anche se qualcuno ha cercato di tirarlo fuori dagli stracci. Nella sua estrema disponibilità si fidava troppo del prossimo, nel senso che senza tanto pensarci su, ma con una semplice richiesta di restituzione, consegnava (o spediva) documenti e fotografie originali del suo archivio che talvolta (spesso) non gli venivano poi restituiti. Questo era un difetto, ma ancora oggi, a tredici anni dalla sua scomparsa, incontro gente, anche sconosciuta, che parla solo bene di mio padre. Ma dietro alla sua figura viveva e trepidava un'ombra gentile, che lo seguiva e lo assecondava in tutte le sue attività, vivendo con lui in una vera simbiosi, durata 62 anni: mia madre Anna!



Oltrepo: clivi&colli



Pioggia temuta, pericolo scampato. Il sole sui colli e (un po') di vino nelle vene. Sempre piacevoli e panoramiche le strade delle nostre colline pavesi.

Certo è facile sorridere quando, ancora in inverno, il cielo si apre al primo raduno! 5 febbraio 2017, eccoci alla prima uscita della nuova stagione. Cosa ne pensate? Sarà necessario farle muovere? In verità, già dal giovedì il meteo raccontava di una pessima domenica, con pioggia battente! Poi le notizie di sabato erano migliorative. Che dire? Che fare? Il messaggio di Carlo era stato chiaro: con la pioggia auto moderne, con il sole auto storiche. Appuntamento al parcheggio in fondo a via Ripamonti...

Mi alzo, guardo il cielo e, non troppo convinto delle previsioni meteo migliorative, decido: prendo l'auto moderna! Arrivo all'appuntamento in Ripamonti e subito ho una certezza. Chi è l'unico fesso che sbaglia auto? Ebbene sì! Sono io, quell'unico fesso! Comunque il gruppo, con molta tolleranza e cortesia, mi accetta lo stesso e partiamo. Anche Daniela, al mio fianco, mi tira la battuta: "Anche oggi sei il primo della classe! Bravo! Dovresti andare dietro la lavagna con le orecchie d'asino...!". Non commento. Me ne guardo bene e cerco subito di intavolare altro discorso.





Diciassette amici al volante delle loro storiche, che rappresentano un po' tutto il designer motoristico italiano (Alfa Romeo, Lancia, Ferrari, Fiat), un'inglese e una bella tedesca. Poi, nel gruppo anche un abusivo su una fiammante Audi TT, coerente come chi mangia un gelato al Polo Nord. Appunto: io!

La strada verso l'Oltrepo Pavese è dissestata, però c'è poco traffico e quindi la guida è scorrevole; direzione Castel San Giovanni. A prima vista solita campagna, solito paesaggio ma guardando con più attenzione si nota il risveglio primaverile. Qualche intrepida gemma sui rami, alcuni timorosi ciuffi di erba fresca ai bordi della sconnessa strada e coraggiose primule che rischiano l'ancora possibile gelata.

La carovana si muove con sicurezza e tutti sono rispettosi della velocità e della distanza da tenere. A parte un breve tentativo di una Ferrari che sgasa rumorosamente e subito un'Alfa Duetto "dai paraurti americanizzati", che tenta la rincorsa. Cominciamo? Per fortuna il capofila sulla sua tedesca bianca, dato che è anche l'organizzatore, intelligentemente rallenta e, quindi, visto che nessuno ricorda la strada meglio di lui, costringe il Ferrarista e il Duettista a rimettersi in fila dietro di lui.

Tutto ritorna alla normalità...

Castel San Giovanni, poi Ruino. Un piccolo paese arroccato dove la mano sapiente di creativi architetti e abili muratori ha restaurato le vecchie e fredde case in sasso. Le pietre dei loro muri perimetrali sono ben allineate, pulite, compatte e la malta che le lega ha il tono di colore dell'argilla di questo territorio, le pietre intagliate che fanno da copertura ai tetti, "spaccate" a regola d'arte da bravi scalpellini, sono più grigie e danno il perfetto contrasto con le pietre dei muri più chiare e luminose. Bel colpo d'occhio! Che ci introduce subito nella giusta atmosfera che si prova in questi borghi di mezza montagna.

Arriviamo al Casino di Caccia, che ci ospiterà in convivio. Bellissimo! Restaurato alla perfezione! Ci accoglie il proprietario, cacciatore convinto. Scarponi, calzoni mimetici, camicia in flanella a quadrettoni e un gilet verdone in lana cotta; un paio di spille che raffigurano anatre e cani puntate ad altezza cuore, una barba folta e capelli scompigliati. Un vero cacciatore che, però, fa notare da subito la sua aristocrazia



dispensando cortesia e sorrisi per tutti. Bene! Saliamo la scala interna che ci porta alla sala da pranzo. Perfettamente arredata con motivi di caccia. C'è di tutto: corna di cervo diventate candelabri, stampe e quadri con figure di intrepidi cani e agguerriti cacciatori, fucili, una bellissima stufa di maiolica bianca che fa intravvedere una fiamma che riscalda l'ambiente e dà emozione. A terra, pelli di animali inerti, immobili che, ahimé, si lasciano calpestare senza alcun gemito... Sono certo che qualcuno di noi, appunto calpestandole, si sarà rattristato pensando a quando si muovevano dandoci la loro immagine fiera e selvaggia. Per poco, immagino, perché da subito il profumo di sublimi pietanze invade le nostre narici e, inevitabilmente, ci porta allo stimolo frenetico che da lì a poco ci accomunerà tutti.

Il pranzo si svolge con toni alternati, vivaci e



Una bella tavolata non guasta mai, ma dopo aver mangiato e ben bevuto, una penichella è d'obbligo... Gli alfisti vanno a benzina, ma i lancisti (Silvio Riccardi) preferiscono la grappa?



pacati. Silenziosi al momento che la pietanza ci viene posta di fronte e subito chiassosi quando il piatto vuoto viene rimosso da cortesi cameriere di famiglia, per poi ritornare silenziosi all'arrivo della portata successiva e così via, sino alla conclusione.

Non è mancato il vino! Accidenti! A fiumi. C'è stato un momento in cui sulla tavolata con diciotto commensali c'erano venti bottiglie.

Vorrei porre attenzione facendo notare che non tutti, cari Amici, ci siamo intrattenuti con la stessa allegria e compostezza. Credo che questo raccontino sia accompagnato, nelle pagine che lo ospitano, da una documentazione fotografica che ritrae appunto i diversi momenti del convivio. Chi ride, chi racconta, chi ascolta e, per fortuna, chi fotografa. Infatti Marco, il bravissimo socio con la passione della fotografia, è riuscito a cogliere di sorpresa diversi di noi. Qualcuno in equivocabile momento di incontrollata ebbrezza che, per giunta, l'ha portato al sonno profondo (vedi foto eloquente): mi pare si trattasse di un amico che nutre una forte passione per il marchio Lancia. Altri decisamente "alticci" ma più in stato di self control e poi ancora qualcuno pensieroso. Forse questi ultimi sono stati raggiunti dalla cattiva sensazione di potersi incrociare, sulla strada del rientro, con pattuglie di servizio munite di inviolabili etilometri.

Non è finita! Ci sono stati i saluti, i ringraziamenti per l'ottimo cibo servito e, naturalmente, i complimenti a Carlo che ha organizzato il tutto. Molti di noi hanno proseguito per il rientro, credo senza nessun intoppo e, sicuramente felici della giornata passata insieme, mentre tre equipaggi, tra cui io, non ancora contenti e, forse irresponsabilmente, hanno fatto tappa ad una famosa cantina della zona. E giù ad assaggiare ancora nettare! Personalmente non conservo un ricordo molto lucido di cosa sia successo esattamente. C'erano certamente dei nomi: Pinot Nero, Barbera, Reasling, Croatina... Confusione totale! Alla fine, una sola certezza! Al mio arrivo a casa ho scaricato dalla mia auto cinque cartoni di vino!!! Totale irresponsabilità? Forse! Sta di fatto che il ricordo è stato quello di una prima uscita di stagione riuscita perfettamente e dove ho ritrovato gli amici e con loro la perfetta sintonia e l'affiatamento necessario che ci porta a frequentarci e ad apprezzarci reciprocamente.

Grazie a tutti e alla prossima!



bici storiche



La Lancia Ardea furgone del 1951 del C.M.A.E. ha accompagnato i cinquantasette ciclisti che, in sella a biciclette prodotte rigorosamente prima del 1930, hanno preso parte alla Gran Corsa Milano-Sanremo, che si è concludsa nella città ligure sabato 18 marzo.

Organizzato dalla LCA, Associazione Sportiva Dilettantistica di Bassano del Grappa, l'evento è una rievocazione ciclo-storica della celebre gara riservata a biciclette ancora non dotate del cambio di velocità. Per affrontare le salite più impegnative è infatti necessario smontare la ruota posteriore e girarla su se stessa per ottenere un secondo rapporto alla ruota più corto per la montagna. La prima edizione di questa competizione si svolse il 14 aprile del 1907 sulla distanza dei 281 chilometri. Iscritti in sessantadue, partirono in trentatre e vinse il francese Lucien Petit Breton su una Bianchi, alla media incredibile di oltre 26 km/h. La gara divenne ben presto una classica della stagione; la possiamo considerare una specie di Mille Miglia delle biciclette. All'edizione del 2017 hanno partecipato ciclisti di mezza Europa, sulle loro rarissime Frera, Peugeot, Favor, Alcyon, Triomphe, Svelte, Davy, Forvy, Atmos, Tendil, Mathon e Super Aquila. Il programma

si è articolato su tre tappe per complessivi 325 km: Milano-Tortona (126 chilometri), Tortona-Finale Ligure (116 chilometri) e Finale Ligure-Sanremo (83 chilometri).

Naturalmente, anche l'abbigliamento è stato rigorosamente in stile: maglie di lana, scarpette, occhialoni e cappelli con visiera hanno contraddistinto la tenuta di questi "eroi" che al seguito, in apposite borsette, si sono portati il necessario per effettuare riparazioni al volo o sostituire la camera d'aria in caso di foratura. Al seguito della carovana anche una Fiat 1100 R per il trasporto delle biciclette, mentre per l'assistenza c'era una motocicletta Della Ferrera, la marca torinese fondata nel 1909. L'Ardea furgone del C.M.A.E. ha accompagnato, assieme alla Polizia Locale di Milano, la colorata carovana fino alla pista ciclabile del Naviglio Pavese, dove i partecipanti hanno proseguito la loro avventura in direzione di Pavia.

Attualmente sono censite dall'associazione, in tutta Europa, non più di quattrocentocinquanta biciclette costruite prima del 1930. Molte di quelle italiane sono purtroppo scomparse dalla circolazione in quanto il ferro dei telai venne fuso all'inizio degli anni '40 per realizzare armi e cannoni.

Altre notizie sul sito www.grancorsa.it

Avete voluto la bicicletta? E allora... pedalate!



Ruote... sulle nevi



Mercoledì 29 marzo, nella sede del C.M.A.E., Patrick Zaniroli, ex-pilota francese di rally e organizzatore per 12 anni della Parigi-Dakar, ha presentato ai soci del club milanese e ad altri appassionati i prossimi eventi promossi dalla sua società, la Zaniroli Classic Events.

Si tratta in particolare di due celebri appuntamenti per auto storiche, il Trophée des Alpes 2017 e il Rallye Neige et Glace 2018, di cui Patrick ha svelato in anteprima per l'Italia tutti i dettagli. Il Trophée des Alpes, che si terrà dal 10 al 14 settembre prossimi, è una gara di regolarità ad alta competitività che prevede il superamento di una sessantina di passi con un centinaio di rilevamenti per ogni giornata per un totale di 1.800 chilometri di percorso. Le verifiche avverranno sul lungomare di Cavalaire, nei pressi di Saint Tropez, domenica 10 settembre, con partenza il giorno successivo e destinazione Valence. Il secondo giorno si andrà da Valence a Le Clusaz, il terzo da Le Clusaz a Gap e il quarto da Gap nuovamente a Cavalaire per la cena di gala e le premiazioni. Sono ammesse fino a cento vetture costruite dal 1946 al 1993, suddivise in cinque gruppi, oltre a vetture più recenti repliche di modelli d'epoca. Prevista anche l'assegnazione del Trofeo delle Nazioni, che premierà i migliori equipaggi di ogni Paese partecipante oltre a una Coppa d'Argento per chi vincerà l'assoluto per tre volte. Le iscrizioni sono aperte fino al 30 giugno.

Il Rallye Neige et Glace, nato nel 1953 per iniziativa dell'Automobile Club Dauphinoise, si svolgerà invece dal 4 al 7 febbraio del prossimo anno non più, come in passato, sulle strade tra le foreste del Doubs e del Jura, nelle Alpi francesi, ma nella zona di Grenoble per poter assicurare agli equipaggi strade sempre innevate, che negli ultimi anni sono mancate sul precedente tracciato. Quattro le tappe complessive con percorsi su circuiti appositamente studiati da Zaniroli, dove i piloti potranno guidare ogni giorno per un'ora e mezzo interamente sul ghiaccio.

Per ognuna delle gare è prevista l'assistenza meccanica al seguito, fotografo e ufficio stampa. Per ogni altra informazione e per conoscere i costi di iscrizione di entrambi gli eventi si può consultare il sito www.zaniroli.com

Una bella immagine di una Porsche 911 che si prepara ad affrontare i tornanti in discesa: occhio ai freni!



Facetti al C.M.A.E.

Per la serie "Incontro con il campione", si è tenuta mercoledì 22 febbraio nella sede del C.M.A.E. una conversazione-conferenza con Carlo Facetti, classe 1935, meccanico, preparatore, collaudatore e pilota in attività da quasi settant'anni e protagonista del volume recentemente edito dall'ASI intitolato Potenza in punta di piedi.

La vita di Carlo Facetti si è snodata attraverso un lunghissimo percorso che lo ha portato, da giovanissimo assistente meccanico nell'officina di papà Piero a Cormano (Milano), a correre ufficialmente per le più grandi Case automobilistiche sui circuiti di tutto il mondo, da Monza a Daytona, da Le Mans a Buenos Aires.

Persona semplice, modesta, ma di immenso talento, ancora oggi, a più di ottant'anni, continua a dare i suoi preziosi consigli a chi deve preparare, e soprattutto far vincere, un'auto storica.

Carlo ha ricordato nel corso della serata alcune delle tante avventure che gli sono capitate nella sua avventurosa carriera, come quando, alla Mille Miglia del 1956, prese il posto di copilota di Nino Merlo (quello ufficiale aveva dato forfait), finendo poi per guidare per quasi tutta la corsa, riparando l'auto (una Fiat 1100 Zagato) per strada a seguito di un incidente e arrivando al traguardo di Brescia al 164° posto assoluto.

Ascoltare i racconti di Facetti è appassionante perché riportano a un'epoca definitivamente tramontata nella quale il pilota faceva un po' di tutto, dal meccanico al collaudatore, con un magro stipendio e pochi onori sui giornali. Come quando, in Argentina, lui e i suoi compagni, con le loro Alfa Romeo Giulietta Zagato, si spingevano paraurti contro paraurti per prendere ancora più velocità sui lunghi rettilinei sterrati o correva la Temporada con la Formula Junior della Tecno per la Scuderia Sant'Ambroeus.

A fine anni '70 venne chiamato all'Autodelta da Carlo Chiti per pilotare la 33 Sport Prototipo, andò quindi a Le Mans con la nuova versione coda lunga, che fece modificare secondo la sua esperienza perché la vettura diventasse più competitiva.



A una edizione della 24 Ore francese guidò per oltre sedici ore filate dimostrando tutta la sua determinazione e la sua capacità di resistenza al volante. Nel 1974 provò anche con la Formula Uno, pilotando la Brabham BT 42 della Scuderia Finotto, ma non riuscì a qualificarsi. Nel 1979 vinse il Campionato Europeo Turismo con la BMW 3.0 CSL in coppia con Martino Finotto ma corse anche per la Lancia grazie a Cesare Florio, che gli affidò la Stratos Gruppo 4 al Giro d'Italia.

Ma se si chiede a Facetti quali sono i suoi circuiti preferiti risponde che il suo cuore è negli Stati Uniti.

Per esempio, sul circuito di Daytona Beach, dove si andava forte se si teneva la macchina nella parte più alta del "muro" verticale della pista: qui Carlo sfrecciava a 300 all'ora con le ruote a pochi centimetri dal guardrail superiore, per poi gettarsi ancora più veloce sul rettilineo...

La potentissima BMW 3.0 CSL, soprannominata "La Batmobile".



Paolo Balbo e il mio CANT Z 506



Sopra, l'ammaraggio (o il decollo?) del poderoso CANT Z 506. Sotto, il mio modello acquistato a Torino da un commerciante di oggetti d'altri tempi. Nella pagina a fianco, un vero cimelio: l'orario dei voli (internazionali!) del tempo.

Conobbi Paolo tanti anni fa a Punta Ala, presentatomi da un comune amico nell'occasione più scontata, un aperitivo a mezzogiorno Al Gualdo.

Avevo sentito parlare di lui, dell'unico figlio maschio di Italo Balbo e la curiosità era forte, l'aura del Trasvolatore e del Governatore della Libia mi intrigava spingendomi a fantasticare sul vissuto di quell'uomo.

E poi che dire? C'era il Cant Z 506 Airone di Ala Littoria "I-DITO" che avevo comperato da poco da un appassionato commerciante di oggetti d'altro tempo di Torino, Adolfo Cravetto per l'appunto, specializzato in modellini d'auto e aerei.

In effetti, il Cant era un aereo che da sempre aveva sollecitato la mia curiosità perché di grande bellezza, dalle forme pure tipiche degli idrovolanti anni '30 a tre motori, naturalmente Alfa Romeo stellari, e di assoluta versatilità! Le versioni in cui era stato realizzato, molteplici, gli assicuravano un impiego a tutto campo come idroplano a doppio galleggiante civile e militare, bombardiere, ricognitore, aerosilurante, soccorso in mare e aereo passeggeri nel 1938 in Europa e nel Mediterraneo per Ala Littoria; un idrovolante di linea, insomma, che univa addirittura mezzo continente.

Potevo quindi assicurarmi il modellino in legno e alluminio di discreta grandezza con le insegne tricolori sulla fusoliera e le ali. Si trattava di un dono in segno di riconoscimento dalla Compagnia Aerea ai Comandanti Piloti alla fine del loro servizio di linea sugli idro di Ala Littoria.

Una volta acquistato il Cant, altra destinazione per lui non poteva essere che la mia casa di Punta Ala, poiché il nome stesso evocava all'unisono la figura di Italo Balbo, che ammarava nel golfo con il suo idrovolante, lo ormeggiava al molo da lui fatto realizzare, raggiungendo in seguito la Torre Saracena attorniata di ulivi dove trascorreva periodi di riposo.

E quel giorno di tanti anni fa mi ritrovai davanti a suo figlio Paolo insieme a Paola, la sua signora.

Non posso ora raccontare adeguatamente cosa fu quel momento: tanti stati d'animo si accavallavano in me uno sull'altro e non mi pare giusto per pudore e riservatezza elencarli tutti. Una cosa, però, posso affermare: da quell'istante iniziò un rapporto di amicizia pieno di stima, discrezione e rispetto intrisi di un particolare senso di italianità che mi pervadeva quando incontravo i coniugi Balbo. Quasi nei loro occhi, gesti e voce, vi fosse sempre un brandello di Tricolore in quanto tutto evocava un qualcosa della nostra Patria con un fare discreto, nobile, di Vecchia Italia, sobria e senza inflessioni dialettali come la lingua da loro parlata.

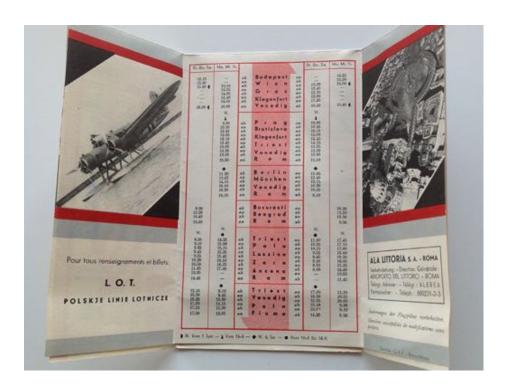
Paolo mi raccontò tante cose, tanti aneddoti del



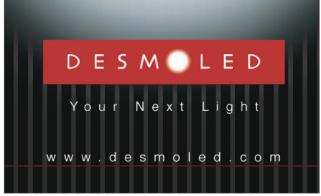
mio trimotore, mi fece avere notizie e foto tratte da uno dei suoi innumerevoli libri d'aviazione e quando fu davanti all'idrovolante in legno e alluminio di Ala Littoria, un velo di commozione accompagnò il suo sguardo e i ricordi chiamarono altri ricordi da mettere in fila come i vagoni di un treno a vapore sul quale era racchiusa la sua vita, da Ferrara alla Tripolitania, a Udine, a Roma, a Punta Ala. E questa amicizia durò a lungo, fino a quando inopinatamente, Paolo ci lasciò qualche mese

fa, facendomi sentire più solo, più lontano da quell'Italia piena di dignità e di rispetto nonché di alcune glorie non effimere che avevo rivisitato con lui, con il figlio di Italo Balbo così schivo e riservato, di buoni sentimenti e sempre carico di voglia di librarsi nell'azzurro, in quell'azzurro dove pure finì la vita di suo padre, nel cielo di Tobruch al comando del suo S.M.79 Sparviero in quella estate 1940!

Ciao Paolo...!











Vendo Lancia Lambda IX, Coupé De Ville, Boneschi MI, del 1931

Quasi unico proprietario. In rimessa dal 1941 al 1983, acquistata dall'attuale proprietario nel 1983, restauro conservativo nel 1984, iscritta al registro storico ASI nel 1987.
Concorso di Eleganza Villa d'Este, Como 1999: 2ª di classe, 10ª assoluta. Coppa Milano/Sanremo 2006.
Pubblicata su *Ruoteclassiche* n. 213, 09/2006

Km attuali originali: 79.200 Valutazione *Ruoteclassiche*, auto conservate

Cell. 347.35.91.741 Paolo



Vendo Topolino C "Belvedere" conservata, del 1954

Non restaurata. Motore originale. Stesso proprietario da più di 35 anni. Cerchi Borrani, coppa olio maggiorata, collettore originale Weber a 2 carburatori. Cell. 347.35.91.741 Paolo

Vendo MGB del 1966

Rossa, auto appena risistemata (guarnizioni, batterie), perfettamente funzionante. 35.886 km effettivi. Per veri appassionati. Targa nera. (CO). Disponibile immediatamente. Euro 22.000 trattabili Cell. 347.27.53.533 Andrea

Vendo Fiat 850 Special del 1971

Blu scuro, ben tenuta, sempre garage, km 11.600, motore funzionante, batteria nuova, due proprietari, targhe nere. Cell. 333.345.13.13. Costanza

Vendo Lancia Thesis 2.4 MJT Executive

175 CV, cambio manuale, sostituiti frizione e volano bi-massa, tutti i tagliandi eseguiti presso rete Lancia, documentabili con fatture e libretto service, sostituiti braccetti sospensioni, giunti omocinetici, dischi e pastiglie anteriori, è ancora presente cellophane sotto i tappetini dell'auto.

Inclusi nel prezzo: treno di gomme invernali Pirelli Sottozero, barre porta tutto originali Lancia, introvabili, kit modanature portiere cromate nuove e paracolpi laterali, sovrattappetini originali Lancia neri per non sporcare quelli beige in inverno.

Vettura perfettamente funzionante vendo per passaggio a vettura cambio automatico, piccoli segni/ graffi carrozzeria. Euro 4.000

Cell. 347.84.33.558 Luca Grassi



Vendo Topolino con raro compressore, del 1953

Conservata, mai restaurata, con meccanica in ordine. Motore originale. Compressore volumetrico d'epoca, cerchi fuoriserie. Cell. 347.35.91.741 Paolo

Vendo Fiat 600D del 1966

Ottime condizioni, certificato identità ASI. Euro 5.500 Cell. 347.74.75.983 Giuseppe

Vendo Volvo 344 del 1988, targata MI5K7228. Cilindrata 1397, benzina, km 45.564 reali. Cambio automatico. Ottimo stato. Dotata di C.R.S. Unico proprietario. Valutazione *Ruoteclassiche* Cell. 349.32.73.178

[focus] parking facile di Ennio Marone

Abbiamo visionato il bel parking di piazzale Libia con il titolare dell' Autosilos Milano, Nello Unione, amico del C.M.A.E.

Il moderno parcheggio si trova in una bella zona, tranquilla, semicentrale e facilmente raggiungibile con la linea bus (62) con fermata a 40 metri e con le linee bus (90-91) e tram (16 e 9) a cinque minuti di strada a piedi.

La struttura, su tre livelli, ospita un centro assistenza Midas per tutte le eventuali necessità che potessero occorrere (anche quella delle revisioni periodiche) e, cosa di grande rilievo, è aperta 24 su 24 ore 365 giorni all'anno permettendo quindi un agevole ritiro e consegna della vettura in ogni momento e con la tranquillità di una assistenza.

Con Nello ci siamo recati al secondo seminterrato dove un particolare spazio è stato riservato a vetture "d'epoca" o che subiscono generalmente, come le nostre amate, una rotazione e un uso limitato.

Potrebbe essere questo l'ideale luogo di riposo di chi, proprietario di una o più auto da collezione, ha difficoltà a ricoverarla in modo sicuro e facile o, più semplicemente, potrebbe liberare il box di casa per un utilizzo più frequente.

Data la conformazione dello spazio, eventualmente richiudibile con un grigliato scorrevole, potrebbe essere l'occasione per magari un gruppo di tre o quattro amici di utilizzare in modo esclusivo quest' area che potrebbe raccogliere una dozzina di vetture.

I prezzi?

Sicuramente competitivi per i soci C.M.A.E. eventualmente interessati, perché Nello ha assicurato un occhio di riguardo...

Ogni contatto direttamente con lui al 338.31.06.544



ATTENZIONE!

Non è stata rinnovata la convenzione con il parcheggio di via Bellotti visto lo scarso utilizzo da parte dei soci.



La nostra sede di via Goldoni 1 (Milano) è aperta ai soci e al pubblico:

- lunedì e mercoledì, dalle 16 alle 20
- martedì, dalle 10 alle 18 (orario continuato)

I Commissari Tecnici auto e moto sono presenti in sede ogni lunedì e mercoledì, dalle 18.30 alle 20.00

Per informazioni:

tel. 02.76.00.01.20 fax 02.76.00.88.88 e-mail cmae@cmae.it www.cmae.it



Castoldi: volare sull'acqua



Da Milano ad Abbiategrasso a tutta manetta: questa la storia di una strana competizione.

Abbiategrasso e i motori. Sembra un accostamento strano quello con la tranquilla cittadina agricola situata a circa venti chilometri dal capoluogo lombardo in direzione sud ovest, verso la riva sinistra del fiume Ticino, il fiume azzurro. Qualche industria in verità c'era, e alcune esistono tuttora. Ma producevano pentole, anche se pregevoli e costruite con un particolare sistema di smaltatura esterno e interno (Siltal), radio e televisori (Mivar). Oggi la BCS produce ottime macchine per agricoltura e grossi giardini, mentre la Castoldi Jet fabbrica propulsori marini ad idrogetto e imbarcazioni da lavoro e diporto.

E qui ci avviciniamo al nostro tema.

I Castoldi sono una ramificata e antica famiglia della zona, che vanta alcuni personaggi illustri del mondo legato ai motori in due settori "nobili", quello motonautico e aeronautico.

Achille Castoldi fu un motonauta e recordman nautico di primissimo piano. Iniziò a correre con motoscafi sportivi nel 1930 su una imbarcazione progettata dal fratello Luigi. Nel 1939, pilota già affermato e conosciuto a livello mondiale, ottiene e adotta sul suo motoscafo entrobordo Arno, il motore della neonata (nel 1938) ma già famosa vettura da Gran Premio Alfa Romeo "Alfetta" 158, in futuro un vero mito tra le vetture da corsa. I rapporti con la Casa del Portello fecero sì che, durante la guerra, diverso materiale dell'Alfa Corse venisse ricoverato in una cascina di Abbiategrasso di proprietà della famiglia Castoldi. Al contrario di quanto venne occultato in una fabbrica decentrata a Melzo, per il materiale affidato a Castoldi non esistono documenti o liste al Centro Documentazione dell'Alfa Romeo di Arese. Ma qualche anno addietro, un anziano ex dipendente dell'Alfa Romeo, ai tempi incari-

Achille Castoldi con l'Alfa 1900 nel 1953.







cato nelle squadre che si occupavano di portare il materiale ai decentramenti, mi raccontò che a Castoldi vennero affidati i due prototipi della vettura da corsa di Ricart a motore centrale, la tipo 512, più alcuni motori e ricambi delle 158.

Dopo la guerra, Achille Castoldi continua a utilizzare sui suoi motoscafi da record e competizione i motori della 158, costantemente evoluti dall'Alfa Corse.

Ma costruisce pure quattro versioni del motoscafo da record Sant'Ambrogio, dotato del motore per aviazione Alfa Romeo tipo R.A.1000R.C.I da 1175 CV, un 12V invertito dotato di iniezione diretta, sovralimentato, da 33.929 cc. Cioè la versione costruita a Pomigliano D'Arco in tempo di guerra del Daimler Benz DB.601.Aa.

Era il motore utilizzato sul nostro migliore e più diffuso aereo "caccia" della Seconda Guerra Mondiale, il pure bellissimo Macchi C.202. Il 202, per inciso, venne progettato dal celebre ing. Mario Castoldi, zio di Achille, nato a pochi chilometri da Abbiategrasso, progettista anche dei celebri idrocorsa della Macchi, tra i quali lo MC.72 che, nel '34, ottenne con Francesco Agello il record di velocità per idrovolanti di 707 km/h (con motore Fiat AS.6), tuttora imbattuto nella categoria con motori a pistoni. Dunque, un storia di eccellenza per la tranquilla cittadina alle porte della metropoli lombarda.

A Milano, in piazza Duse viveva l'ingegnere e motonauta Antonio Passarin, nato a Bassano Del Grappa. Questi, detentore di un importante brevetto per isolatori ceramici destinato a linee di alto voltaggio, fu anche titolare di un'impresa di costruzioni motonautiche a Milano e costruttore di automobili per breve tempo. Nel 1935 costruì il prototipo della vetturetta monocilindrica di 119 cc a tre ruote e trasmissione a catena, denominata Minima, seguita dalla versione biposto in tandem con motore portato a 247 cc ma la scarsità di ordini decretò la fine dell'iniziativa nel 1936.

In famiglia lo chiamavano "Bubi", e di lui il figlio Lele diceva agli amici: "O arriva primo, o spacca tutto". I suoi motoscafi da corsa (ben 33 versioni!) li aveva chiamati



Mariella, il nome della primogenita. Nel 1938, Passarin è in Germania, dove vince una gara motonautica importante a livello internazionale con due giri di distacco davanti ad Hans Stuck, generando notevole scontento in Hitler, come avvenne nel '35 al Nürburgring con Nuvolari e la sua Alfa Romeo P3. E, guarda caso, il Mariella montava un motore Alfa Romeo, la versione "marinizzata" del 12 cilindri a V che equipaggiava la vettura da corsa tipo 12C36. La vittoria fu una specie di "vendetta dell'Alfa Romeo". Il Mariella, dotato di scafo tradizionale con due piccole ali laterali (in realtà con i fianchi allargati sopra al pelo dell'acqua per aumentare la stabilità) che tanto avevano fatto discutere nell'ambiente per la loro presunta portanza (vietata dai regolamenti del tempo), montava il motore Alfa Romeo 12C n°10013, lo stesso che il 6 giugno del 1937 era installato sulla vettura 12C36 che corse il GP di Rio in Brasile pilotata da Antonio Brivio, arrivato terzo dietro alla Auto Union di Hans Stuck! Per la cronaca, in quella gara arrivò primo Carlo Pintacuda su Alfa Romeo 8C 1935.

Sopra, Achille Castoldi e il Sant'Ambrogio IV Timossi con motore aeronautico Alfa Romeo RA.1000. Sarnico, 1954 (arch. Collini) Sotto, da sinistra Antonio Passarin, Vittorio Mussolini e Alessandro Gaboardi dell'Alfa Romeo dopo la gara. Il saluto fascista non è propriamente marziale, anche quello del figlio del Duce...





Passarin in piena velocità davanti alla Chiesetta di San Cristoforo; accanto, Passarin al traguardo del Ponte di Castelletto, ad Abbiategrasso.

A fine stagione il motore "10013" venne smontato dalla vettura e inviato al Portello, dove ricevette alcune modifiche volute da Passarin

Si trattava di un V12 di 60° a doppio albero a camme in testa, completamente in lega leggera, con canne in acciaio piantate a caldo e teste integrali con i blocchi cilindri. L'alimentazione era affidata a due carburatori doppio corpo orizzontali Weber e la sovralimentazione realizzata mediante compressore volumetrico a lobi. La cilindrata venne ridotta da 4.064 a 3.370 cc mediante la riduzione della corsa, che passò da 88 a 73 mm, lasciando inalterato l'alesaggio di 70 mm. Il motore, provato al banco in Alfa Corse il 19 maggio del '38, forniva 184 CV a 3.000 giri, 254 a 4.000, 308 a 5.000 e ben 338 CV a 6.000 giri. Anche il motore "10014" venne modificato allo stesso modo e messo a disposizione di Passarin.

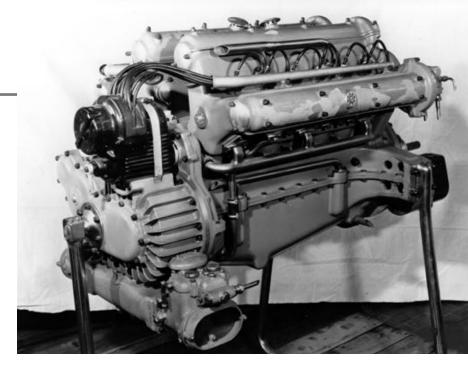
Ora facciamo un piccolo passo indietro fino al 1937. In quell'anno venne ideata dalla M.A.M. (Motonautica Associazione Milano) una strana competizione riservata alle imbarcazioni da corsa (Racer) delle varie categorie di peso e cilindrata, entrobordo e fuoribordo. La gara, chiamata "Milano-Abbiategrasso", si svolse il 1° maggio, sul Naviglio Grande, controcorrente, con partenza dalla Darsena di Milano e arrivo al ponte di Castelletto ad Abbiategrasso. La competizione era molto seguita, anche perché le sfide dei nostri motonauti erano molto popolari e si svolgevano solitamente sui laghi lombardi e all'Idroscalo, dando modo agli appassionati di vederle durante le loro gite domenicali preferite. Venne disputata anche nel 1938 e successivamente, nel 1939, venne denominata "1° Coppa Federazione Fascista di Milano", avendo oramai raggiunto una risonanza notevole. Presente alla gara il secondogenito di Mussolini, Vittorio, anche lui motonauta e pilota della Regia Aeronautica come il fratello minore Bruno, ambedue però mediocri piloti di auto da corsa con le Alfa. La gara viene programmata per domenica 18 giugno. Rispetto alle edizioni precedenti la partenza non avviene direttamente dalla Darsena ma le imbarcazioni prendono velocità appena uscite dal bacino cittadino e passano sotto al ponte pedonale di via Casale, dove vengono azionati i cronometri in partenza lanciata. L'Alfa Romeo mette a disposizione di Passarin uno dei suoi migliori meccanici dell'Alfa Corse, Alessandro Gaboardi, già meccanico di altri famosi piloti, compreso lo stesso "Nivola". Si stima la presenza di circa 50.000 spettatori. L'ambiente è festoso, i piloti si conoscono più o meno tutti. Passarin, pilota notissimo e amato, con il motoscafo più grosso e veloce nella massima categoria degli "800 kg", partirà per primo, seguito a breve distanza dagli altri piloti, un po' come si fa alla Mille Miglia. Solo che qui si devono affrontare le onde generate dal pilota precedente e sperare che questi non subisca una piantata di motore e rimanga in mezzo allo stretto canale! -"Passarin, guarda che non ce la fai!" - gli urlano per scherzo. Battendosi il petto, il motonauta risponde ridendo dalla banchina di fianco al Mariella - "Ne riparleremo dopo la gara, amici miei, vedrete un po' di che stoffa è fatta questa vecchia carcassa". E sale sul motoscafo dopo essersi allacciato il giubbotto salvagente. Contatto ai magneti, Gaboardi aiuta a mettere in moto il 12 cilindri che parte in un boato dalle corte pipe di scarico completamente libere. Chiuso il lungo cofano anteriore, Passarin scalda il motore. Manetta, il Mariella esce dalla Darsena passando sotto al ponte di viale Gorizia. Il Naviglio è lì, largo solo una decina di metri, appena sette in alcuni punti lungo il percorso. Dopo il ponte Passarin dà gas gradualmente, passa sotto al piccolo ponte pedonale di via Corsico prendendo velocità, subito dopo a destra vede la chiesa di Santa Maria delle Grazie al Naviglio. Ecco il ponte di via Casale, con le autorità cittadine e fasciste. Manetta tutta avanti, 4.000, 5.000 giri. La velocità aumenta, le rive gremite di folla sono vicinissime.

Sono partiti i cronometri, 20 chilometri esatti al traguardo. 6.000 giri, il ponte di ferro della ferrovia sfila veloce, l'alta torre rotonda del palazzo fascista dell'attuale piazza delle Milizie (abbattuta negli anni '80) poi la chiesetta di San Cristoforo in rapidissima successione. Basta, non c'è tempo di pensare ad altro che tenere dritto in mezzo al canale il Mariella che è già sui 120 km/h. Alla fine del quartiere "Barona", prima leggera virata a sinistra, poi una più decisa, quindi il Naviglio piega a destra. Corsico, il tratto più difficile. Passarin vede la curva del canale decisa verso destra, poi a sinistra in uscita dal paese. - "E la gente crede che il Naviglio sia tutto dritto!" - Ancora manetta fino in fondo, con il motore Alfa a 6.000 giri che ruggisce davanti al volante. Gaggiano, il canale piega ancora a destra, poi dritto fino al traguardo. Il ponte di Castelletto, alle porte di Abbiategrasso arriva incontro veloce, stop ai cronometri, e 200 metri per fermarsi, non c'è tempo di distrarsi. E poi, sul ponte del traguardo c'è l'amico e rivale Achille Castoldi, oggi in veste di organizzatore e commissario generale di gara, non si possono fare brutte figure!

Ma il rischio c'è stato. Una piccola gomena di attracco mal fissata allo scafo sventolava a poppa sul pelo dell'acqua, rischiando di impigliarsi nell'elica... 10', 54" e 1/5 per fare 20 chilometri, media di 109,890 km/h. Ottimo tempo, premiazione da parte della signora Castoldi e foto con il figlio del Duce, insieme a Gaboardi che già conosce Vittorio Mussolini, avendo fatto da meccanico a lui e al fratello Bruno durante alcune gare disputate su vetture Alfa Romeo.

Il giugno dell'anno successivo, il 1940, per ovvi motivi la gara non venne disputata. Proprio in quel mese eravamo entrati scelleratamente in una guerra lunga e sanguinosa. La Milano-Abbiategrasso ebbe una coda nel dopo guerra con l'edizione del 1950, solo dodici i concorrenti. Vinse il milanese Ezio Selva, seguito dal comasco Mario Verga. Assente Achille Castoldi, con il solo Gianfranco Castiglioni a rappresentare i piloti locali dell'abbiatense e magentino.

Poi il Naviglio Grande è ritornato a scorrere



tranquillo in mezzo alla campagna, come fa da circa sei secoli. Solo i nuotatori tornano a gareggiare sulle acque placide del Naviglio, ma da Abbiategrasso in direzione Milano, sfruttando la corrente.

Antonio "Bubi" Passarin lascia il mondo terreno nel 1951, quando ha 59 anni, dopo una lunga e penosa malattia. Aveva ricominciato a correre nel 1946 ancora con il Mariella dotato del fido, ma oramai "stanco", motore Alfa. Oggi, il motore 12C n° "10014" è di proprietà del Museo Alfa Romeo ma non è esposto.

Achille Castoldi si ritira dalle corse nel '54, dopo la morte di Mario Verga e le prove con il Sant'Ambrogio IV (Arno XII) dei cantieri Timossi, quando la potenza e la coppia dell'Alfa R.A.1000R.C.I rompono l'albero di trasmissione che si disintegra tra le sue gambe, lasciandolo miracolosamente quasi illeso.

Il Sant'Ambrogio IV prende subito dopo la strada per il Museo della Scienza e della Tecnica di Milano e Castoldi, da quel momento, decide di sedersi al volante solamente della sua Alfa 1900 berlina.

Sopra, il motore Alfa Romeo, in origine della vettura GP tipo 12C 36, sovralimentato con compressore a lobi, "marinizzato" e ridotto di cilindrata a 3370 cc. Sotto, il folto pubblico lungo i primi metri del Naviglio Grande, con il ponte di via Corsico. Sullo sfondo, il ponte di via Cassala con la partenza lanciata.





Tartufata del 4 novembre





È il mese classico dei tartufi: quelli "veri", quelli "bianchi". L'occasione di poter fare una tartufata tra amici è troppo ghiotta per lasciarsela scappare.

Il tempo è proprio autunnale, con le nubi basse che scolorano le montagne ma la macchia di colore la fa la lunga fila delle nostre auto, che si snoda sulle colline.

Folta partecipazione di tanti soci C.M.A.E. in questa occasione, che è forse stata l'ultima per far prendere aria (e poco sole!) alle nostre auto, prima del sonno invernale.

Sonno che ha rischiato di cogliere tutti i partecipanti dopo una così lauta libagione, innaffiata logicamente dai buoni vini della zona.

È sempre, questo, un raduno di grande richiamo perché, si sa, è difficile resistere al profumo di questo fungo ipogeo.

Purtroppo, bisognerà aspettare il prossimo autunno per poter riprendere questa piacevole usanza.

Certamente non mancheremo!



Fucina propone...

Giancarlo Cappa, vita (tanta), lavori (molti), miracoli (qualcuno) di un uomo che ha sempre praticato l'Autofilia: l'amore per le automobili, non per tutte, ma per quelle importanti, belle, soprattutto italiane (Lancia, Alfa, ... e non solo).

Il primo vero restauratore di auto d'epoca in Italia.

Uomo che ha visto per tanti, troppi anni sbattere via auto importanti, belle, talvolta uniche solo perché erano "vecchie", auto che oggi gli appassionati sognano ma che lui desiderava già allora.

Ma questa è soprattutto la storia di una vita, talvolta difficile, di un sognatore che ha amato e non è stato molto corrisposto. Il racconto di tante avventure, illusioni e certezze, amori ma anche sconfitte; il racconto dei suoi genitori, della sua forte e amorevole mamma, del suo geniale e difficile padre, delle sue auto e moto e di alcune di quelle che lui ha riportato in vita con restauri nati da grande amore e com-

petenza.

Un uomo impetuoso e sempre pronto a tante sfide con il sogno di tro-

vare altri che amassero e capissero le auto come lui, col sogno che ci fossero tanti disposti a salvarle non per il valore economico, non per specularci, ma per il loro intrinseco valore estetico, storico, tecnico, culturale, col sogno di riunire tanti appassionati, col sogno che i figli seguissero le sue orme, col sogno...

Sì, forse con troppi sogni.

GIANCARLO CAPPA





Fucina S.r.l. via Ennio 8, Milano

www.fucinaeditore.it

info@fucinaeditore.it

Formato: 15x21 cm Pagine: 464

Prezzo: 30,00 Euro

È online il nostro sito

Aggiornato, ricco di contenuti e implementato con Paypal

Venite a trovarci su www.fucinaeditore.it o www.facebook.com/fucinaeditore



Invenzioni... sfortunate



Un vero inventore ha il diritto di essere eccentrico. Certo talvolta l'esagerata fantasia porta a risultati che possono lasciare perplessi...

«Tizio, beniamino della fortuna, inventa la macchina per affettare il brodo... e diventa milionario, mentre Caio ha trovato il modo di trasformare i soldi di rame in gettoni d'oro puro ma non trova nessuno che gli dia retta...

Si dica quello che si vuole ma a questo mondo se non si nasce sotto una benigna stella e non si gode della simpatia della Dea bendata, anche in materia di invenzioni non c'è nulla di buono da sperare».

Così la pensava nel 1943 l'importante giornalista di Auto Italiana Roberto degli Uberti nel suo articolo su alcune invenzioni sfortunate. Lo pubblichiamo non solo per la curiosità intrinseca che rappresenta questo articolo ma anche per riflettere sul contesto automobilistico dell'epoca dove si considerava che «l'automobile è un veicolo oramai perfetto e tanto nella sua costruzione quanto nella sua manovra non lascia niente da desiderare». O ancora le "prove su strada" che si andavano a compiere in giro per Milano per testare alcune di queste strane invenzioni, cose adesso da immediato sequestro della vettura e ritiro della patente per tutti i passeggeri.

Continua dicendo che: «Chi scrive non è stato mai molto tenero per gli inventori e procedendo negli anni li ha visti con sempre crescente diffidenza perché tutte le volte che non ha potuto esimersi dal venire in contatto con rappresentanti di questa benemerita classe ha finito sempre col rimetterci del suo tempo, spesso del suo denaro e non si contano le beghe e dispiaceri».

Non ne parla solo come giornalista ma anche come ex dirigente di autorimesse e autoservizi in genere, periodo nel quale gli inventori a dozzine andavano a mostrargli le loro invenzioni o una sovvenzione per poterle brevettare. Poi come giornalista specializzato dovette dare retta a centinaia di inventori che richiedevano il suo giudizio e la pubblicazione sulle riviste con articoli di lodi.

«Le righe che precedono dovrebbero ora giustificare la nostra meraviglia che una invenzione da noi apprezzata ed incoraggiata, ritenendola destinata al più grande avvenire ed anzi ad una adozione universale (...) non ha trovato in venti anni, né in Italia né all'estero, il successo sperato.

L'invenzione conserva a parer nostro tutto il suo interesse e noi nel riesumarla su queste pagine saremo lieti se ciò potrà contribuire finalmente alla sua applicazione. (...) L'automobile è un veicolo oramai perfetto e tanto nella sua costruzione quanto nella sua manovra non lascia niente da desiderare. Solo ha oggi, come all'inizio della sua diffusione alla fine del secolo scorso, l'inconveniente della difficoltà della inversione di marcia, difficoltà che in qualche caso può diventare impossibilità.

Trovatevi con una vettura normale su una strada di montagna larga quattro metri nella necessità di tornare sui vostri passi (...) dovrete ritornare a marcia indietro fino a quando troverete la possibilità del cambiamento di direzione. In certi casi ed in certe condizioni c'è da far venire i capelli bianchi. Non parliamo poi dei casi di guerra nei quali si è stati spesso costretti ad abbandonare oppure a rovesciare nei burroni colonne intere di autoveicoli per la impossibilità di farli tornare indietro. Le ferrovie hanno risolto il problema con le piattaforme girevoli e lo stesso sistema è stato adottato in alcune autorimesse per evitare il consumo di benzina e di materiale nelle cento manovre che a volte sono necessarie per poter, centimetro a centimetro, voltare una macchina.

Ma in viaggio non è possibile portarsi 🖒



appresso una piattaforma girevole e perciò noi abbiamo pensato sempre che se tra i tanti congegni di una moderna automobile ve ne fosse uno capace di evitare la tediosa e pericolosa manovra necessaria per invertire la marcia, l'automobilista non avrebbe più nulla da desiderare. (...)

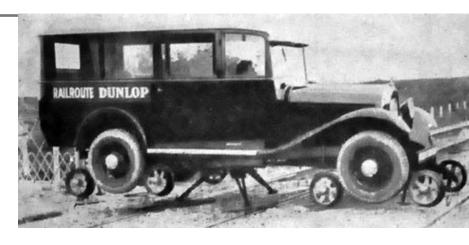
Si immagini quindi la nostra sorpresa ed il nostro entusiasmo quando alla fine del 1921, (...) si presentarono nella nostra autorimessa l'italiano ing. Aldo Fiorentino inventore del 'Lift Revolver' ed il suo finanziatore, l'egiziano signor Michele Raad.

L'apparecchio era già stato costruito in Egitto ma per mancanza di officine di precisione il funzionamento non era perfetto.

La vettura che mettemmo a disposizione dell'inventore fu una americana 'Hudson super six' ed in circa tre mesi il nuovo 'Lift Revolver' (si sperava con l'anglico nome che qualche fabbrica americana ne acquistasse la licenza di fabbricazione) fu costruito, applicato e provato. (...) In breve fu possibile di andare in giro per Milano compiendo ogni tanto rapidissimi dietrofront sul posto ed uno particolarmente probante avvenne nella strettissima via Tre Alberghi, ora sparita, in cui la lunga Hudson per poco non rimase incastrata con l'anteriore nelle ceste di un fruttivendolo e col posteriore nella vetrina del salumiere dirimpettaio. La completa manovra (...) e ripresa della marcia non richiedeva più di 25 o 30 secondi. La manovra poteva essere limitata a volontà a qualunque frazione del giro completo ed avveniva mediante un'unica leva di comando maneggiata dal guidatore senza abbandonare il posto di guida e senza naturalmente far discendere i passeggeri. Lo sforzo di sollevamento veniva sostenuto dallo stesso motore della macchina con un consumo di potenza ogni volta di circa CV 1 (e) 1/2.

L'apparecchio constava principalmente di un tre piedi snodato che nella sua posizione di riposo restava nascosto sotto la vettura.

(...) I piedi sottostanti sono portati vicino al suolo e allora entra in funzione la pressione dell'olio (a circa 60 atmosfere) che sollevando il pistone alza l'attacco centrale dei piedi ed obbliga la vettura a sollevarsi. Per la discesa si apre una valvola di scarico ed il peso della



vettura rimanda l'olio nel serbatoio.

L'apparecchio poteva essere tolto e rimesso su qualsiasi macchina in pochi minuti essendo applicato ai longheroni con quattro griffe senza richiedere fori ma è facile pensare di quanto la sua costruzione, il suo funzionamento ed il suo costo sarebbero stati agevolati se applicato direttamente dalla Casa fabbricante di un tipo di vettura automobile studiandolo nei dettagli di peso, potenza, portata ecc. specialmente per quel tipo.

E basta soffermarsi un istante col pensiero per scorgere quanti altri vantaggi nella guida e nella conservazione dell'automobile si dovevano avere con un simile apparecchio oltre quelli accennati più sopra: soppressione dei cricks abituali ed istantaneo sollevamento delle quattro ruote senza sporcarsi per ricambio di gomme; possibilità di tenere sempre la vettura sollevata da terra durante ogni arresto e nei periodi di riposo con risparmio delle gomme; protezione dai furti bloccando la valvola di scarico della pompa; evitare le manovre nei tornanti di montagna e possibilità di accedere e manovrare in luoghi angusti; prove di motore, cambio, cardano ecc. con le ruote sollevate; possibilità di prontamente disincagliarsi da fango, sabbia o neve. Infine essendo il manometro indicante la pressione dell'olio in esatta proporzione al peso della vettura, se graduato in chilogrammi invece che in atmosfere l'apparecchio costituisce una bilancia sempre pronta per controllare il carico del veicolo, cosa specialmente utile nelle applicazioni ad autocarri per merci.

Dopo tutto ciò non crediamo di poter esser tacciati di ingenui o di illusi se ci entusia-smammo per questo apparecchio e demmo tutto quanto era in noi per la sua realizzazione. E con noi se ne entusiasmarono competenti soci dell'Automobile Club di Milano nella cui autorimessa si fecero varie prove dimostrative e relazioni parimenti entusiaste



apparvero nei quotidiani e nelle riviste del tempo.

E che i vantaggi di un sistema consimile fossero intuiti anche da altri lo dimostra l'invenzione dell'automobile 'Rombo' da parte dell'Ing. Ottavio Fuscaldo, ora ben noto collaboratore della Caproni, che tra il 1921-1922 costruiva due esemplari di questa originale vetturetta che aveva il principale pregio di poter fare dietrofronte sul posto. E con lo stesso sistema il Fuscaldo aveva ideato un tipo di carro armato, vero piccolo fortino mobile capace di girare su sé stesso. E le caratteristiche della 'Rombo' del Fuscaldo sono state riprodotte nel 1934 dalla vettura costruita dal noto aviatore e costruttore francese Voisin, vettura che veniva presentata come il veicolo dell'avvenire.

Come si vede siamo in buona compagnia e tutti siamo rimasti con le nostre illusioni. Tanto della 'Rombo' come della 'Voisin' non si è sentito più parlare e dell'apparecchio dell'Ing. Fiorentino anche noi fummo costretti a disinteressarcene ed il finanziatore principale, il povero e buon Sig. Raad dovette tornarsene in Egitto alleggerito di oltre duecentomila lire italiane.

L'apparecchio era stato presentato a tutte le fabbriche italiane che con bella unanimità pur riconoscendone l'ottimo funzionamento ed i pregi non vollero interessarsene. Restava da tentare l'estero e per questo accorrevano nuove spese. Il Fiorentino trovava nuovi appoggi costituendo una specie di sindacato che faceva capo alla notissima Carrozzeria Sala di Milano, altro ambiente non certo

costituito da illusi e da incompetenti. Si preparava una nuova vettura di prova per la presentazione in Inghilterra ma, a farla breve anche all'estero non si concludeva nulla e da allora abbiamo avuto notizia di svariatissimi sistemi di cricks adattati stabilmente alle vetture, capaci di sollevare una o tutte le ruote ma unicamente allo scopo del cambio delle gomme o del sollevamento da terra del veicolo. Nulla per la rotazione del telaio e per i conseguenti vantaggi.

Evidentemente, come dicevamo in principio, a parer nostro, non v'è altra spiegazione che quella di una specie di sortilegio gettato alla sua nascita su questa invenzione o forse le ha nociuto il momento in cui venne presentata. Si era appena usciti dalla grande guerra: le fabbrica non si erano ancora riorganizzate ed il gran pubblico premeva per avere al più presto dei veicoli purchessia ed acquistava intanto a qualunque prezzo vecchi residuati di guerra. Era in conseguenza più comodo di utilizzare tipi e modelli la cui presentazione era rimasta interrotta dallo improvviso scoppio del grande conflitto. Se qualcuno potrà invece dimostrarci che la causa era nella imperfezione o nella inutilità dell'invenzione stessa lo ascolteremo con tutto raccoglimento e manderemo anche questa a far compagnia alle altre balordaggini della nostra vita passata».





Calendario eventi 2017

Auto

17 giugno Gita in Monferrato (AL) nella Terra di Aleramo

1º luglio Gita in Brianza con visita alla Basilica dei Santi Pietro e Paolo di Agliate, frazione di Carate

Brianza (MB), meraviglioso esempio di stile romanico, e al Parco Regionale di Montevecchia

e Missaglia

16 settembre Gita in Val Chiavenna (SO) con visita al Pastificio Moro e al Museo Mulino di Bottonera,

esempio di archeologia industriale basato sulla produzione della farina

7 ottobre 11° Trofeo Milano, la più importante manifestazione del Club Milanese Auto Moto d'Epoca

della stagione, con partenza e arrivo a Milano e suggestivo percorso nella campagna lombar-

da su strade secondarie

21 ottobre Visita al Museo Fisogni a Tradate (VA) che comprende una eccezionale collezione di pompe

di benzina e relativo materiale delle stazioni di servizio provenienti da tutto il mondo, dagli

inizi del Novecento sino agli anni '80

1° novembre Sei Ruote di Speranza all'Autodromo di Monza. Un evento che permette alle persone con

disabilità di vivere una giornata indimenticabile

4 novembre Tartufata in località ancora da definire

Moto

28 maggio Gita in Franciacorta (BS)
16/18 giugno Adesione al Motoraduno BMW
23/25 giugno Gita al Passo del Rombo (BZ)
16 luglio Castello di Pandino (CR)
9-10 settembre 6 giorni di Varese

Partecipazione a eventi

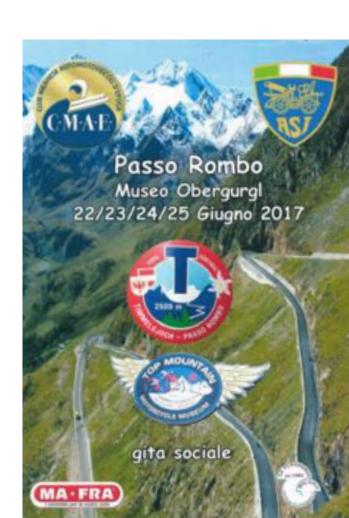
11-12 novembre Mostra scambio Novegro

Le due ruote vicino al cielo!

il raduno clou dei nostri motociclisti

in visita al museo di moto

più alto d'Europa!









corso Garibaldi, 130 Legnano tel. 0331.45.45.55



















C'è un bosco a Milano

I profumi e i sapori del bosco crescono in città

AMilanoe'eusluogodose puoitrosure ognigiorini magliori prodotti che la matura ci offre. La l'angheria raccogle: «leziona e lavora con cura arthrianale i migliori fianglii porcini. i più profimmi ramali e multi altri preziosi prodotti del bosco e della terra. Essicenti, conservati in olio di oliva olivo mi linde li ricoc salse; presentati in confezioni eleganti, perfene da regidare. L'assortimemo comprende, oltre ai fanghi e ai partafi, anche un'ampurganima di prodoni, dallo zafferano al micle, alle conferiure. Tutti nel segno dell'eccellenza. La Fungheria è unche specializzata nella realizzazione di regalistica personalizzantaziondide e nella vendira all'ingrosso per ristoranu con servizio a domicato.



93 - 20131 Milano 626034 faz - 39 02 2941 5000 6 - polito sono accettato

Artigiani e aziende del settore volete la vostra pubblicità su questa rivista?

Contattate l'editore!

info@fucinaeditore.it oppure tel. 02.54.611.55 fax 02.55.18.13.29



periodico di Fucina editore via Ennio 8, 20137 Milano tel. 02.55.18.99.46 fax 02.55.18.13.29 info@fucinaeditore.it www.fucinaeditore.it Autorizzazione del Tribunale di Milano, n. 220 del 21/04/2011

Direttore Responsabile Alvise-Marco Seno **Direttore Editoriale** Gianfilippo Salvetti Segretaria di Redazione Cristina Papanice Responsabile Amministrativo Paola Bestetti Realizzazione Grafica Grafic House di Massimo D'Onofrio Stampa Pixarprinting.it, Quarto d'Altino (VE)





