



VIVERE NEL PRESENTE LE AUTO DEL PASSATO.....



2020

SOMMARIO

<i>p. 1</i>	Editoriale	
<i>p. 2</i>	Riflessioni del Presidente	<i>L. Gallizia</i>
<i>p. 4</i>	Storie di vita: Aldo Brovarone: il papà della Ferrari Dino	<i>S. Alessio</i>
<i>p. 8</i>	Pensieri in Lock-down: 2020 Pausa di riflessione	<i>E. Cima</i>
<i>p.10</i>	Ruote e costume: Skateboarding	<i>G. Panaro</i>
<i>p.13</i>	Storie di vita: A Christmas Carol	<i>A. Scarfò</i>
<i>P.15</i>	Storia dei trasporti: Il trasporto feriti dai carri alle ambulanze	<i>U. Viora</i>
<i>P.26</i>	Storie di ciclomotori: Un Ciao per il lock-down	<i>G. Panaro</i>
<i>P.28</i>	Storie di auto: Le Papamobile	<i>B. Margherita</i>
<i>P.31</i>	Storie di auto: Grand Touring Estate	<i>M. Bo Milone</i>
<i>p.34</i>	Vita del Club: La nostra storia: auto e protagonisti	<i>C. Nicco</i>
<i>P.41</i>	Gli eventi del 2020	<i>Comitato di Redazione</i>
<i>P.44</i>	I nostri campioni	<i>Comitato di Redazione</i>

VIVERE NEL PRESENTE LE AUTO DEL PASSATO: Conosciamole...ritroviamoci
Pubblicazione gratuita riservata ai soci A.S.V.A. Torino
n° 17 - dicembre 2020

Coordinamento: Ugo VIORA

*Comitato di redazione: Francesco BIANCHERI - Matteo BO MILONE - Mario CERUTTI - Edoardo CIMA
Alessandro DE BENEDETTI - Carlo Alberto GALLIZIA - Luca GALLIZIA
Franco PANARO*

Progetto Editoriale e grafico: Matteo BO MILONE - Ugo VIORA

Stampa: SIREA Srl - Via Belfiore, 60 - TORINO

Hanno contribuito a questo numero articoli di: Silvio Alessio - Matteo Bo Milone - Edoardo Cima - Luca Gallizia - Bruna Margherita - Celso Nicco - Gabriele Panaro - Andrea Scarfò - Ugo Viora

In copertina: foto archivio ASVA

"Anno bisesto, anno funesto" dice il proverbio, ma così è troppo!

Il 2020 ci si è messo d'impegno per rimanere ben impresso nella nostra memoria ed iscriversi tra gli anni che segneranno più significativamente questo XXI secolo.

La pandemia COVID 19 ha spento sul nascere tutti i propositi "bellicosi" che il mondo dell'automobilismo storico stava covando e che il nostro Club aveva espresso apertamente con il provocatorio allestimento dello stand ad Automotoretrò. Il nostro "A S VA PI NEN" è diventato, però, il motto di un anno in cui la vita del Club ha subito uno stravolgimento epocale non solo grazie alle decisioni di personalità (?) politiche varie, con tanti comunicati, un susseguirsi di cartelli che annunciavano la chiusura della sede, la speranza, via via più flebile, di riuscire ad organizzare qualche incontro entro l'anno...

COVID-19 e relativi DPCM non ci hanno permesso di incontrarci in sede - se non in sporadiche riaperture "a numero chiuso" - e di trovarci per i raduni in calendario, ma i nostri Commissari Tecnici (e anche tutti noi del Consiglio Direttivo non ci siamo tirati indietro) si sono impegnati al massimo per far sì che le necessità (di natura fiscale ed assicurativa) dei soci - nuovi o vecchi che fossero - non rimanessero insoddisfatte, lavorando anche a sede chiusa (da casa, persino ad agosto) e spesso completando pratiche incomplete o inesatte. Non ci aspettavamo di essere ringraziati, né lo pretendevamo, ma francamente non era nemmeno lontanamente nei nostri pensieri di essere ripagati con l'ondata di fango, tanto assurda quanto immeritata, che ha ricoperto commissari tecnici, presidente, Club e che non se non fossimo stati sereni, consci di aver agito al meglio e compatti, ci avrebbe travolto. Se è vero che occorre trarre insegnamenti anche dalle esperienze negative, faremo tesoro di quanto accaduto e d'ora in poi saremo meno accomodanti che in passato.

Impareremo a gestire meglio i "social" - così importanti per far conoscere le iniziative del Club - evitando che siano utilizzati come strumenti di amplificazione di posizioni e protagonismi tanto assurdi quanto non condivisibili ed affineremo e renderemo più completo il set di informazioni da fornire ad ogni nuovo Socio, quando entra nella "famiglia" ASVA.

Purtroppo per il 2020 "Vivere nel presente le auto del passato" ha significato tenerle nel box, ogni tanto andarle a spolverare e mettere in moto, fare quella piccola manutenzione che non si ha mai il tempo di fare, presi come siamo dalla frenesia degli impegni quotidiani. Per la prima volta nella vita del Club abbiamo dovuto rinunciare anche al pranzo di Natale, alla premiazione del campionato sociale... Non ci è piaciuto affatto e non vediamo l'ora che questo maledetto virus molli la presa per permetterci di ritornare alle nostre care, vecchie abitudini.

Intenzione, peraltro, testimoniata dall'uscita di questo numero della monografia (più ricco di contributi per ovviare alla mancanza delle cronache degli eventi) e la stampa delle 100 copie del calendario in cui, dal 2016, ad ogni mese è associata la foto di una nostra macchina (sì, proprio dei nostri Soci) e che è oggetto di collezione per una gran parte di noi.

Per noi del Consiglio Direttivo, questa monografia ha un valore che va ben oltre i contenuti e le cronache e ci fa immensamente piacere che questo venga condiviso dai tanti Soci che anche quest'anno hanno contribuito alla sua edizione con i loro scritti e a cui va, oggi più che mai, il nostro sincero ringraziamento.

La nuova normativa che - anche nella nostra Regione - rende soddisfazione al nostro credere in un futuro pieno di vita e di soddisfazioni per le nostre vecchie amiche, finalmente riconosciute come oggetti di valore storico-culturale e non soltanto come fonte di inquinamento, sarà sicuramente un ottimo viatico per la ripresa, non appena il virus ce lo consentirà.

VI AUGURIAMO UN SERENO NATALE, UN FELICE 2021 E TANTA SALUTE
IL CONSIGLIO DIRETTIVO ASVA

Riflessi(oni) di stagione

di Luca Gallizia



Il 2020...cosa dire...cosa dire ancora...

Ho riletto le Riflessi(oni) di stagione della Monografia 2019...accennavo alla Luna per i 50 anni della discesa sul nostro satellite. Forse sulla Terra nel 2020 abbiamo vissuto qualcosa di simile ai paesaggi lunari che le esplorazioni spaziali e la narrativa fantascientifica ci hanno raccontato.

Città desolatamente vuote e silenziose, riprese dall'alto con i droni a testimoniare "l'assenza di vita". Astronauti a bordo di ambulanze nelle loro tute sigillate. Stanze bianche illuminate a giorno dove per respirare non si può fare a meno dell'ossigeno. Queste immagini per i più fortunati tra noi sono un "inquietante film" che caratterizza i reportage dei media, per i più sfortunati, anche tra i nostri soci, un'esperienza vissuta dall'interno di quei caschi che hanno permesso loro di tornare a respirare.

Il 2020 sta finendo e ci attende un 2021 carico di incertezze e denso di preoccupazioni, tali che le parole scritte in merito al blocco dei nostri veicoli un anno fa, paiono davvero lontanissime. E forse lo sono, anche grazie alla legge della Regione Piemonte che all'inizio di novembre ha finalmente aperto la strada a una circolazione dei mezzi storici, riconosciuti come espressioni storico culturali che arricchiscono e valorizzano il paesaggio urbano delle città.

Il destino ha voluto che l'unico evento a calendario del 2020 che abbiamo potuto organizzare, Automotoretrò, sia stato caratterizzato da un allestimento dello stand A.S.V.A. centrato sulla protesta per la mancata circolazione, con i nostri mezzi in catene, circondati da immagini storiche delle nostre città, private della presenza delle vetture storiche "bloccate"... in lockdown.

Questo allestimento ha avuto un ampio riscontro sia sulle riviste di settore come Ruoteclassiche, sia presso la Regione Piemonte, con la quale i contatti sono stati non semplici ma proficui, visto il risultato ottenuto grazie alla capacità di ascoltare sia le richieste dei Club e dell'ASI che l'inevitabile ondata di protesta che si è sollevata tra gli appassionati.

Tutto il resto del calendario 2020 è stato bloccato dai DPCM che scandiranno anche i momenti conviviali natalizi sia pubblici che privati. Il Consiglio Direttivo ha dovuto non solo attenersi agli innumerevoli Decreti, ma anche saper leggere la situazione epidemiologica con responsabilità e per questo si è avvalso delle competenze dei propri soci impegnati in prima linea contro il Covid. L'A.S.V.A. ha vissuto esattamente quel clima di disorientamento che le nostre istituzioni hanno creato con provvedimenti on/off, spesso emessi con colpevole ritardo. Così ha messo in atto, dal punto di vista istituzionale, quello che come singoli cittadini ci siamo ritrovati a fare in questi mesi: valutare, riflettere e alla fine decidere di proteggerci per proteggere i nostri soci che sono il nostro valore più prezioso. E continueremo ad affrontare i mesi che verranno seguendo l'aforisma del filosofo e sociologo Auguste Comte che dovrebbe caratterizzare l'azione di qualsiasi istituzione seria: "vedere per prevedere, prevedere per provvedere".

Così, con rammarico, non potremo incontrarci nemmeno per il nostro Pranzo Sociale che da sempre è l'occasione per fare gli auguri a tutti i soci, anche a quelli che non riescono a partecipare nel corso dell'anno alle manifestazioni. Nessun evento su strada e niente Pranzo Sociale: un vuoto relazionale e affettivo di cui ci ricorderemo, perché l'A.S.V.A. non è mai

stata solo un numero di soci, ma un gruppo di amici che condividono la passione per i mezzi storici e un solido legame emotivo.

Ma come incideranno questo "anno bianco" per il Club e la libera circolazione sul nostro modo di vivere l'associazione?

Quando tutti avremo il nostro agognato adesivo sul libretto di circolazione che permetterà alle nostre auto con più di 40 anni di viaggiare sempre o nei prefestivi e festivi tra i 20 e i 39 anni, come si trasformerà il nostro modo di vivere le "storiche"?

Diventerà una fruizione individuale di un piacere fine a sé stesso che si risolverà nella guida più o meno piacevole di un oggetto da ammirare o da far ammirare?

Tutti interrogativi che troveranno risposte non certo a breve termine, ma che orienteranno la vita delle nostre associazioni, che molti vedranno come un viatico per il CRS che conduce all'adesivo della libertà. Tuttavia, mi auguro che circolare liberamente nella nostra Regione secondo queste nuove regole, possa diventare un volano per l'interesse e la curiosità di chi tornerà ad ammirare i nostri mezzi per le strade e forse si avvicinerà al nostro mondo associazionistico. Per cui, se nel 2019 invitavo allo studio e alla conoscenza dei veicoli, al termine di questo terribile 2020 invito i soci a usare il più possibile i mezzi storici, perché se ancora non potremo incontrarci a causa di questo terribile virus, almeno ci riconosceremo e testimonieremo come il nostro movimento e la nostra passione ci portino a "vivere nel presente le auto del passato...".

Scaldate i motori, perché ci tengo a rassicurarvi che le idee non ci mancano e tutti ci auguriamo un 2021 in cui tornare a respirare liberamente, potendo finalmente dire: "AS...VA!"

Aldo Brovarone, **il papà della Ferrari Dino.** **Ricordi e pensieri in libertà.**

di Silvio Alessio

Pensieri e ricordi in libertà dice il titolo, perché dopo aver frequentato una persona per 6 o 7 anni i ricordi affiorano a caso, senza badare ad una precisa cronologia, che comunque non avrebbe un grande significato.



Vigliano Biellese 26 giugno 1926 - Torino 12 ottobre 2020

Vorrei però iniziare con una breve biografia del nostro Aldo

Dopo la guerra lavorò come disegnatore in una azienda di frigoriferi. La sua passione però, dopo gli aerei e l'aeronautica, erano le automobili. Riuscì a mostrare alcune sue opere a Piero Dusio (fondatore della Cisitalia) il quale, vista la qualità, se lo portò in Argentina dove aveva appena fondato la AUTOAR, Automotores Argentinos. In Sudamerica Aldo restò dal 1950 al 1953.

Dusio lo richiamò in Italia come stilista della Cisitalia che però fallì alla fine del 1953. La bravura di Aldo era stata notata in Pininfarina che lo assunse nel 1954 e dove lavorò per 35 anni. Dal 1974 alla pensione fu a capo dell'Ufficio Stile. Ebbe poi ancora collaborazioni con lo Stola Group e con lo Studiotorino, insieme al suo grande amico Tom Tjaarda.

Principali creazioni.

Aldo viene ricordato soprattutto per la **Dino 246 GT/GTS** ritenuta una delle auto più eleganti di tutti i tempi. Una vera icona automobilistica. Disegnò inoltre nel 1966, con Martinengo e Farina, il celeberrimo **Duetto Alfa Romeo**. Altre sue creazioni:

- Alfa Romeo Giulia Pininfarina Sport Tubolare
- Alfa Romeo Eagle
- Ferrari 365P (2 esemplari uno dei quali su richiesta personale di Giovanni Agnelli)
- Ferrari 375 America Coupé speciale (10 esemplari)
- Ferrari Superfast 2 (36/37 esemplari)
- Dino 166P
- Dino 266 GT
- Ferrari F40
- Lancia Gamma Coupé
- Peugeot 504
- Ruf RK spider e coupé
- Stola Abarth monotipo 98.



Un giorno gli chiesi "Aldo, dopo tutte queste meraviglie, devi assolutamente dirmi qual'è l'auto che avresti voluto disegnare tu". Non ci pensò un attimo e mi citò la Citroen DS ed aggiunse "per quel capolavoro rinuncierei a tutte le mie creazioni". Impareggiabile Aldo.

Era un moderato nostalgico, Aldo. Ricordava le "memorabili" imprese aeronautiche del ventennio e le riportava sui suoi quadri che diventavano poi cartoline per gli amici. Chiamava il Duce, come molti all'epoca, "Ceruti (col che lo buta ant'el cul a tuti)"¹, per poi fare la sua classica risatina. Il volo era il suo vero amore. Si mise a disegnare auto quasi per caso ma non per caso divenne Aldo Brovarone, il designer dalle linee raffinate ed eleganti, il "decano" od il "maestro" come molti lo chiamavano. Ancora negli ultimi anni riceveva attestati di stima su riviste di tutto il mondo e gli articoli, ritagliati, finivano tutti ben ordinati nei suoi raccoglitori, custoditi nel Sancta Sanctorum (armadione nel salotto di casa) dove teneva tutti i suoi tesori. Ad un passo, davanti alla finestra, il tavolino con lampada dove sono stati sognati e concepiti tutti i suoi capolavori. Poi, il giorno dopo, con lo schizzo in tasca andava in Pininfarina e terminava il suo lavoro. Le sue creazioni eleganti e raffinate rispecchiavano in pieno l'uomo.

Aldo era così, giacca e cravatta sempre, gentilezza nei modi, nel parlare e nel gesto, disponibilità con tutti ed una memoria infallibile, sia che si parlasse di particolari di auto, di aerei o di persone.



E per farti vedere che non si sbagliava apriva l'armadione, trovava al primo colpo il volume giusto e con un sorriso compiaciuto ti mostrava quello di cui si discuteva.

Ed ovviamente aveva sempre ragione lui.

Oltre agli aerei ed alle auto, Aldo era interessatissimo alla pubblicità, specialmente quella vintage, dalla quale, non si vergognava a dirlo, traeva spesso spunto per i suoi quadri. Aveva dei volumi di manifesti pubblicitari veramente meravigliosi.

Conobbi Aldo, veramente per caso, un mattino, in Via Bionaz, poco lontano dal suo domicilio. Avevo letto sulla Manovella una sua intervista e qualche sera prima, in sede, Tom Tjaarda ci aveva deliziato ed incantato con le sue slides. Stavo parlando con il mio "mecc"² di fiducia che all'improvviso mi indicò una persona al di là della strada dicendomi in dialetto "col-là a l'è monsù Brovaron el disegnatur d'la Dino Ferrari"³

In un attimo realizzai che avrei potuto organizzare con lui una serata tipo quella con Tom Tjaarda. E partii all'attacco.

Mi presentai e, cercando di essere il più conciso possibile, gli spiegai quello che avevo in mente di organizzare. Aldo però era il

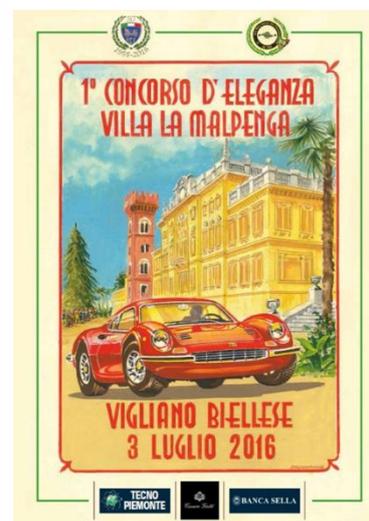
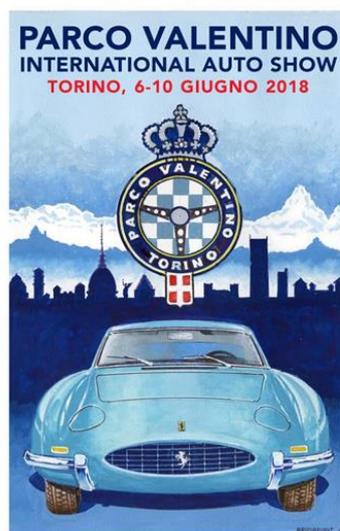
contrario del suo amico Tom. Niente PC, niente tablet ed il telefonino serviva solo ad appesantire la tasca. Inoltre, in quel periodo tutte le sue documentazioni erano in mano a Giuliano Silli dell'ASI che voleva scrivere un volume sul decano dei designers. Dopo un'iniziale ritrosia tutta piemontese, venne fuori la sua cordialità. Notando probabilmente la mia delusione mi invitò a casa sua, dicendomi che comunque qualcosa da farmi vedere ce l'aveva.

Mi disse anche di chiamarlo Aldo mentre lui, fino alla fine, con me ha sempre mantenuto il lei. Andai a casa sua mediamente una volta alla settimana: mi faceva vedere i libri che con



5

regolarità gli arrivavano in dono, accompagnati da attestati di stima e da inviti a manifestazioni che lui di solito declinava. Partecipava invece con molto piacere a quelle di Parco del Valentino ed a lui, ovviamente, toccò il compito di ideare e dipingere il manifesto ufficiale. Ne vennero fuori dei capolavori per senso cromatico e completezza di particolari. Fu uno dei primi a disegnare lo skyline di Torino, che in quegli anni assumeva un nuovo profilo con i grattacieli appena costruiti.



Fu sempre molto contento di essere coinvolto in manifestazioni tipo concorsi di bellezza, presentazioni di libri, ricorrenze particolari e poi mi mostrava, con orgoglio, quello che gli veniva regalato nelle varie occasioni.

Tra tutte le cose riposte in quello che ho chiamato "Sancta Sanctorum" ce n'era una che Aldo conservava con particolare orgoglio e che mi fece vedere un paio di volte: era la lettera di commiato e ringraziamento che Pininfarina gli consegnò il giorno del pensionamento.

Parole toccanti e commoventi di un manager, a detta di Aldo, molto duro ed esigente come pochi sul lavoro. Una volta Aldo, argutamente, aggiunse "al giorno d'oggi magari mi avrebbero regalato una Dino". Allora solo un sentito ringraziamento.

Ringrazio ancora l'ASVA che mi ha sempre fornito i numeri usciti della Manovella per poterglieli portare. Era molto contento di questo pensiero e non voleva sentire la mia indignazione per il fatto che uno come lui non ricevesse la rivista per diritto, acquisito per merito. Sono ancora indignato adesso.

Ho partecipato con lui a 2 o 3 Automotoretrò. Non si riusciva quasi mai a girare per gli stand perché c'era sempre qualcuno che lo fermava, chi solo per un saluto, chi per presentargli qualcuno, chi per organizzare qualcosa. Uno sfinimento.

Poi si tornava a casa in metro e lui neanche si sedeva. Un highlander.

Due o tre volte lo coinvolse in iniziative del nostro club ed in occasione del quarantennale ci fece omaggio di un suo quadro che ora fa bella mostra, insieme ad un altro, nella sala principale della sede. Quando lo riportavo a casa, regolarmente mi diceva di quanto fossero simpatici ed alla mano i soci dell'ASVA, a differenza di altri club dove tutti sono ingessati ed un po' pieni di sé.



Aldo non disdegnava qualche buon bicchiere di vino; prediligeva quelli un pochino mossi, Bonarda e Prosecco, ma doveva fare i conti con il suo medico e con una glicemia poco rassicurante. Nel 2019 incominciò ad avere un fastidioso dolore ad un piede, un cruccio per



lui che amava molto camminare. Lui minimizzò, ma dopo qualche mese dovette subire un intervento di chirurgia vascolare che, per il momento, lo rimise in piedi. Nel 2020 per la prima volta non partecipò ad Automotoretro. Andai a trovarlo subito dopo l'evento e gli portai in regalo un bel dipinto di una Dino gialla, la sua preferita, di un bravissimo pittore argentino, Rafael Varela, suo grande ammiratore. Ne fu veramente felice, si fece fotografare con il dipinto, e con la sua grande modestia disse " questo ragazzo si che è un grande disegnatore". E, detto da lui... Mi regalò ancora un po' di cartoline, poi salutai lui e la moglie Martarita, non sapendo che era l'ultima volta per entrambi. Poi arrivò il COVID con tutte le sue implicazioni. Qualche telefonata, per lui un altro ricovero per seri problemi al solito piede. Un triste declino, poi la scomparsa alle Molinette una settimana dopo la moglie, ma almeno

questo dolore gli è stato risparmiato.

Chiudo qui, ringraziando Aldo per avermi onorato della sua amicizia negli ultimi anni.

Ricordo che quando andavo a trovarlo, al momento di accomiatarsi mi diceva sempre: "torni a trovarmi, mi raccomando". Adesso ho capito che per lui era bello rituffarsi nel suo mondo per spiegare, sempre come fosse la prima volta, la sua arte e la sua visione dello stile e dell'eleganza ad un profano come me.

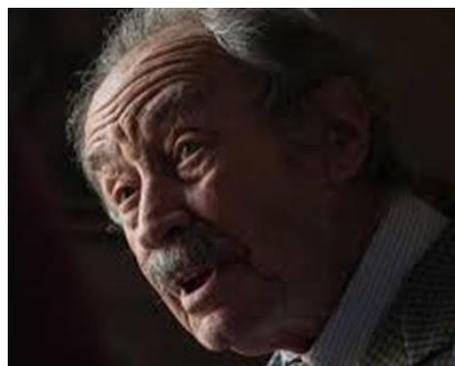
Di lui mi restano il suo volume con dedica, un bel quadro della mia Fulvia ambientato all'ippodromo di Longchamp, un modellino in metallo, un Panama da giudice di concorso e tante, tante cartoline.

Ma soprattutto mi resta anche il ricordo di una persona affabile e gentile, un vero gentiluomo d'altri tempi.



Per chi non mastica il piemontese:

- 1 - Cerutti, quello che lo mette nel c... a tutti
- 2 - meccanico in slang dialettale
- 3 - Quello là è il signor Brovarone, il disegnatore della Ferrari



GRAZIE, ALDO!

PS- per chi volesse approfondire e vedere cose meravigliose:
Giuliano Silli: Stile e Raffinatezza. Le creazioni di Aldo Brovarone
Libreria Automotoclub Storico Italiano, Torino

2020: Pausa di riflessione

Di Edoardo Cima

L'emergenza che ci troviamo - nostro malgrado - ad affrontare, con le soste forzate e la riorganizzazione di molti aspetti del nostro vivere quotidiano, mi ha portato a riflettere su alcuni punti che non sempre ricevono la dovuta attenzione. Beninteso, si tratta di riflessioni che coinvolgono anche il nostro rapporto "passionale" con le vetture storiche.

Sinora per noi le auto storiche hanno rappresentato il gusto della guida, l'appagamento del senso estetico, la sensibilità nella manutenzione e, non da ultimo, la possibilità di incontri e percorsi culturali fra amici accomunati dalla stessa passione. Ma è, a parer mio, interessante avvicinare queste sensazioni positive ad alcune delle più macroscopiche contraddizioni che questi tempi "moderni" ci costringono a sopportare.

Riflettiamo un attimo: da anni sentiamo dibattere a tutti i livelli che è assolutamente indispensabile eliminare il più possibile le materie plastiche dalla nostra vita quotidiana; ebbene, se ci guardiamo attorno, è sbalorditivo come l'emergenza COVID abbia letteralmente inondato il mondo con milioni di tonnellate di plexiglass, flaconcini e fiale di plastica.

Analogamente, a più riprese si parla di riduzione dei consumi, ma poi si costringono i flussi del traffico a continui rallentamenti e ripartenze: dissuasori, rotonde, autovelox, limiti di velocità a 20 - 30 - 50 km all'ora anche in zone senza incroci.

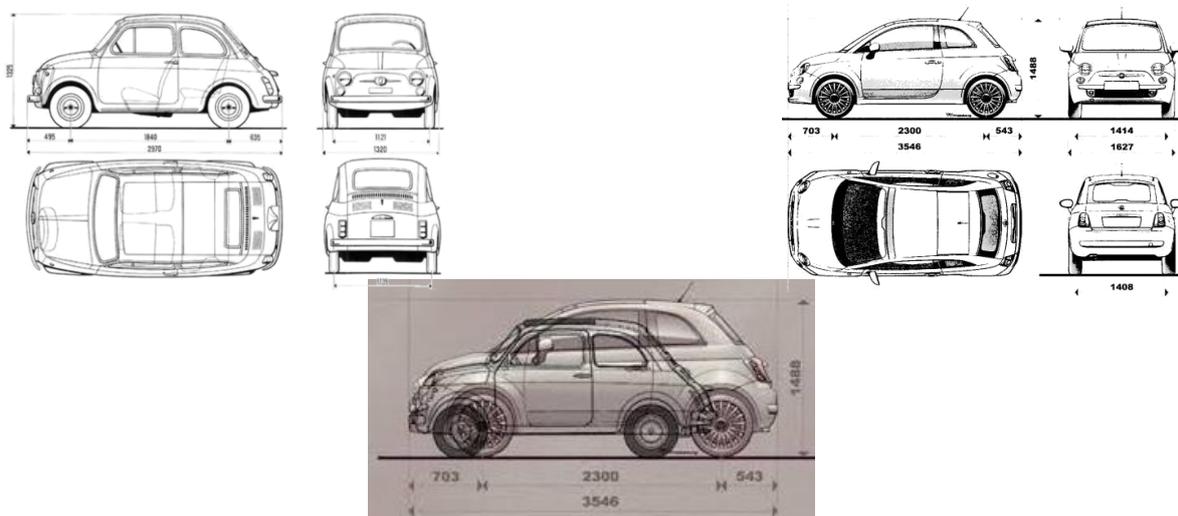
È questa la strada giusta?

Infine, a livello mondiale c'è un'assoluta esigenza di ridurre la quantità di rifiuti, specialmente quelli inquinanti e pericolosi. Ma allora perché si inondano le città con quantità enormi di batterie ben difficilmente smaltibili?

Auto ibride ed elettriche, scooter e biciclette elettriche, monopattini elettrici e chissà quante altre diavolerie arriveranno con il magico "status" di elettrico, come se l'elettricità fosse disponibile in quantità illimitata e a costo zero. Soluzioni green per la mobilità, sostenute a spada tratta anche da chi poi non esita, per comodità, a gettare e abbandonare ovunque bottiglie, cartacce e mozziconi di sigarette.

A questo punto, per riprendere fiato e ritrovare il sorriso, torno a riflettere sulle nostre vecchie care auto storiche, perché viaggiare con loro è quasi una ventata di saggezza.

Per esempio, sono prive dell'aria condizionata, ma con un uso attento dei deflettori e dei vetri a manovella si può egualmente viaggiare senza contribuire ad aumentare la temperatura del nostro pianeta, già abbastanza surriscaldato. Altro esempio: le dimensioni esterne di una attuale utilitaria sono pari o superiori a quelle di una ammiraglia di cinquant'anni fa, ma le strade sono sempre le stesse e lo spazio disponibile sempre meno.





Infine, siamo circondati quotidianamente dall'elettronica e dagli schermi di smartphone, tablet, computer...invece a bordo delle nostre vecchie auto, possiamo ritrovare una impareggiabile sensazione di tranquillità, accompagnati dal suono di un motore che dialoga con le nostre azioni di guida, mentre ammiriamo l'eleganza di plance di bordo semplici e leggibili che non ci distraggono come gli attuali sistemi informativi, che propongono a getto continuo continue segnalazioni.



Concludo augurando a voi tutti, me compreso, di poter godere ancora a lungo di queste sensazioni, che ci riconducono ad una semplicità che forse molti iniziano a sperare possa ritornare.

Skateboarding

Di Gabriele Panaro

Lo skate: un pezzo di legno con 4 ruote, così semplice eppure in grado di trasmettere libertà, felicità e stupore.

Un mezzo a quattro ruote ma senza nessun motore, se non noi stessi. Su di esso si possono provare molte emozioni, brutte e belle, ad esempio la libertà di chi con quella gamba, destra o sinistra che sia, spinge sempre di più per sentire l'aria tra i capelli, un po' come chi, in macchina schiaccia il pedale del gas per sfrecciare nelle strade, provando un piacere adrenalinico... In tutti e due i casi si prova una sensazione di libertà, ma in tutte le situazioni bisogna sapersi controllare, per far sì che una cosa piacevole non diventi pericolosa.....

Sono Gabriele, un ragazzo di 15 anni, vado in skate da 6 anni, da 2 ho iniziato a praticare lo skateboarding inserendoci salti e acrobazie (trick). Nei primi tempi, andavo in giro per il quartiere a sfrecciare sui marciapiedi insieme ad un amico, con cui tutt'ora vado allo skatepark a provare salti ed acrobazie che via via diventano più divertenti ed acrobatici.

Ho scoperto questa disciplina grazie al regalo di mia sorella, il mio primo skate, che ha dato inizio alla mia piacevole passione.

All'inizio non ci andavo spesso ed era sempre fermo a prendere polvere, ma un giorno decisi di riprenderlo e imparare ad andarci, fino a quando divenne una vera e propria passione.

Come ho detto, incominciai, insieme ad un mio amico, ad andare sempre più frequentemente allo skatepark e dopo un po' di tempo che lo frequentavo cambiai totalmente aspettativa su di esso. Andare al park (allo skatepark) non è soltanto fare divertenti salti ed acrobazie, ma, stando molto tempo lì ad esercitarmi, ho conosciuto molte persone, sia ragazzi che adulti: questi ultimi "skateavano" con la voglia di un tempo. La cosa più bella di tutto ciò è avere un gruppo unito, con cui scambiare opinioni e consigli su salti e acrobazie, ma anche socializzare in piacevole compagnia.

Praticando questo sport possono succedere anche incidenti, che, se vogliamo, fanno parte del gioco... Infatti, a giugno del 2020, cadendo, mi sono procurato una frattura al polso sinistro, proprio durante la giornata del "go skateboarding day"...

Dopo aver saltato e provato nuovi trick, andai a bere alla fontanella e mi ruppi il braccio cadendo per la perdita di aderenza delle ruote sull'asfalto.

Passati quei 2 mesi di sosta "forzata", però, ritornai più carico di prima nello skatepark a provare nuovi salti ed acrobazie.

La storia dello skateboarding

Si sa che non sempre l'oceano regala mareggiate perfette per surfare, anche se vivi nel paradiso del surf, in California. A volte anche da quelle parti capita che, per lunghi periodi, non ci siano buone onde su cui surfare e in quei casi spesso e volentieri si cerca di rimediare, appunto **girando in skateboard o in longboard**.

Ed è esattamente per questo semplice motivo che negli anni '50 alcuni surfisti, stanchi di aspettare l'arrivo di una buona mareggiata, andarono in biblioteca a rubare alcune assi di legno dagli scaffali e le tagliarono a forma di tavola da surf. Dopodiché presero dei pattini a quattro ruote e, tagliando a metà la piastra e fissandone una parte sul "nose" della tavola e l'altra parte sul "tail" crearono il primo skateboard.



Nasce così il primo skateboard e con lui una nuova disciplina che a quei tempi veniva definita "Sidewalk Surfing" ossia surfing da marciapiede.

Questo passatempo prese piede rapidamente negli Stati Uniti e per tutti gli anni '50 e l'inizio degli anni '60 continuarono a nascere **nuove marche di tavole** e altrettante competizioni in tutto il territorio. In particolar modo, **le discipline più popolari erano più simili al moderno utilizzo delle longboard che a quello degli skateboard veri e propri**, in quanto gli skater cercavano di imitare lo stile e i movimenti del surf, attraverso gare di slalom e downhill.



La conformazione del territorio della California giocò un ruolo importante nell'evoluzione dello skateboarding.

C'erano infatti a quei tempi un'infinità di vecchi acquedotti a cielo aperto, completamente asciutti e abbandonati, che in passato erano serviti a portare l'acqua dalle montagne ai terreni più aridi ma pianeggianti delle principali coltivazioni di arance, che rappresentavano il fulcro dell'economia di molte città Californiane.

Con l'evoluzione degli impianti di irrigazione, gli acquedotti a cielo aperto vennero sostituiti con quelli interrati, con il risultato di regalare ai giovani skater lunghe discese concave, con perfette onde d'asfalto, una a destra e una a sinistra. **Così gli skater migrarono dai marciapiedi delle città ai vecchi acquedotti delle periferie.**

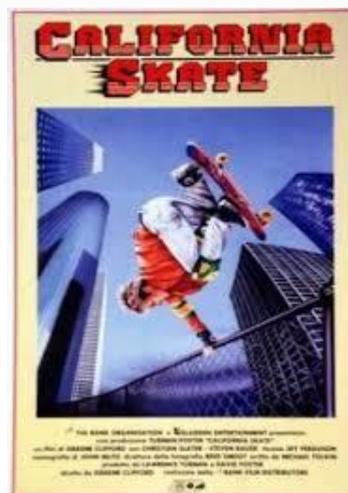
Con l'evoluzione della tavola, anche lo stile si è evoluto, a cominciare dall'abbigliamento e a partire dalla fine degli anni '80 lo stile skater è divenuto anche un tipo d'abbigliamento. Verso la seconda decade degli anni duemila, lo stile dello skater ha cominciato a riavvicinarsi a quello degli anni Ottanta: l'abbigliamento stretto ha ripreso il posto del largo, con indumenti vintage e "old school". Emblema di questo mutamento è stata la cosiddetta "ondata punk revival", che include nel vestiario tipico i caratteristici indumenti dello skate old school. Esistono svariati tipi di skateboard: da quello classico per fare i trick, a quelli più sofisticati per raggiungere velocità anche di 150km/h

- **Skateboard:** skate per fare le acrobazie, caratterizzato da "nose" e "tail" rialzati
- **Longboard:** Rispetto a uno skateboard convenzionale, la tavola è più lunga, larga, pesante, meno o affatto concava. Le ruote sono di dimensioni maggiori e così i *truck*, ossia i carrelli montanti le ruote.
- **Surfskate:** si riesce a **riprodurre il movimento fluido** del "pumping" che sulle onde genera velocità.
- **Cruiser:** Sono **skateboard** adatti per fare passeggiate e girare su strada. La tavola ha forma essenziale, caratterizzata da una suola rialzata. Le ruote sono più grosse e abbastanza morbide.



Filmografia

- *Thrashin' - Corsa al massacro*, di David Winters (1986)
- *California Skate*, di Graeme Clifford (1988)
- *Dogtown and Z-Boys*, di Stacy Peralta (2001)
- *Lords of Dogtown*, di Catherine Hardwicke (2005)
- *Paranoid Park*, di Gus Van Sant (2007)
- *Street Dreams*, di Chris Zamosciany (2009)
- *Mid90s*, di Jonah Hill (2018)



Questa disciplina in Italia non è mai stata conosciutissima ma, con il lock-down, tanti ragazzi e persone hanno incominciato a "skateare" in casa per passare il tempo. Alla fine di questo periodo di chiusura, si è visto una netta ripresa di questa disciplina, sia negli skateshop (i negozi specializzati) - con maggiore affluenza e più acquisti - sia con una percentuale molto più elevata di persone che praticano lo skate.



A Christmas Carol

Di Andrea Scarfò

Ovvero, un Canto di Natale, famosissimo e sfruttatissimo romanzo breve di Charles Dickens (alzi la mano chi non lo conosce: incantevole, per me, tra le altre, la versione a cartoni animati della Disney, rivista regolarmente in famiglia ogni sera di 24 dicembre).

Allora, in fine di questo anno sciagurato, pandemico, cupo, claustrofobico, mi è tornato in mente un mio piccolo "canto di Natale": una piccolissima storia, da raccontare un po' per scherzo, perché comunque Natale arriva anche quest'anno.

Girava, fino a una decina d'anni fa, per le nostre strade, un vero pericolo pubblico, una costante minaccia per chiunque le capitasse a tiro: era la mia mamma (lo è ancora per mia fortuna, ma non guida più un'automobile, per fortuna dell'umanità intera, nonché di polli, cani e gatti randagi e di qualunque altro essere vivente si trovi per strada).

Seppe distinguersi fin dagli esordi, ventenne neo-patentata, sradicando due paraurti in un sol colpo, compiendo un sorpasso un po' troppo confidenziale: tanto mio nonno, che le sedeva accanto, quanto la vittima incolpevole del sorpasso non riuscivano a capacitarsi di tanta destrezza.

Anni più tardi, novella sposa, terrorizzò il consorte a tal punto da fargli giurare che mai più si sarebbe seduto al suo fianco. Eppure, era uno che ne aveva viste tante, aveva conosciuto il collegio, la guerra e altre dure esperienze!

Quando si accorse di aspettare un figlio - chi scrive, appunto - fu colta da un'illuminazione e saggiamente decise di non guidare più, almeno per un po'; in caso contrario, forse non sarei mai venuto al mondo, o quanto meno sarei nato settimino.

Addirittura, fece scadere la patente, e amen. Ma la vita moderna, si sa, ha i suoi ritmi, le sue necessità, e impone delle scelte: sul far dei '70, si decise che un altro soggetto motorizzato in famiglia era necessario, e la mamma si iscrisse nuovamente alla scuola guida.

Non fu una passeggiata, dato che le doti palesate in gioventù non tardarono a riemergere; ricordo che tornava dalle lezioni di pratica sempre un po' arruffata, e poi raccontava con il solito candore che il suo istruttore, poverino, soffriva di ulcera, e qualche volta doveva persino interrompere la lezione per rifiatore... mi sono spesso chiesto quanto la guida della mia mamma possa aver contribuito alla severità del quadro clinico.

Ad ogni modo, arrivò anche la sospirata nuova patente, e con essa ripresero le esibizioni da stunt-woman. Non voglio dilungarmi, perché la storia da raccontare è un'altra, e sulle sue prodezze potremo magari ritornare; ma tanto per dare un'idea, citerei uno stop bruciato, a Pisa, al volante della 500 di sua sorella, con conseguente inevitabile scontro, triplo tonneau con espulsione dal tettuccio aperto stile James Bond (all'epoca le cinture non le usava quasi nessuno), e miracolosamente nessuna lesione, a parte qualche livido. Valore del relitto, lire 30.000, che erano pochine anche nel 1970. A quanto pare, l'Angelo Custode esiste davvero.

Cuore impavido, ottimismo incrollabile, o forse solo incoscienza, la nostra ricevette un'altra 500 (era la sua auto preferita), con cui lanciarsi in nuove incredibili imprese, e veniamo al Natale. Che non è Natale senza un bell'albero, e per la mia famiglia doveva essere albero vero, ché i sintetici non andavano ancora molto.

Il Natale si avvicinava, anzi, si era già un po' in là, poi si rischiava che gli alberelli più belli fossero già andati via... fatto sta che la mamma, al volante della fida 500 un po' ammaccata, parte alla ricerca. Fa freddo, cade anche un po' di neve. E, in effetti, è già un po' tardi: gira qualche bancarella, ma fatica a trovare quello che cerca.

-Eh, signora, siamo già oltre metà dicembre, non c'è più tanta scelta...

Vero, sono rimasti i più spelacchiati, vuoi mica che porti a casa una robina così, questo perde già gli aghi, quest'altro è ingiallito. Oppure, sono rimasti quelli più alti, belli, ma come li porti? Sì, uno è proprio bello, bello verde, profumato, ma sarà due metri...

-Guardi, signora, se prende questo le faccio anche un po' di sconto!

La neve incomincia a farsi più fitta. La mamma incomincia invece a contrattare, ha capito che l'articolo è difficile da piazzare e può portarselo via a buon prezzo. Il venditore insiste:
-È proprio bello, è un affare, quasi ci rimetto!
-Ma come lo porto? – fa lei – Sono in 500!
Ma non c'è niente di meglio, si apre il tettuccio e si infila da lì, è così pratico...



Lei non si scoraggia davanti a niente: si fa aiutare dal venditore e il fantastico albero si accomoda al posto di destra, sventolando orgogliosamente la sua splendida chioma ben oltre il limite del tettuccio. Quindi l'impavida si piazza ai comandi, con una mano guida (!), con l'altra si industria a tenere fermo il maestoso passeggero che non ne vuole sapere, e scorrazza così per Torino, novella Marcovaldo con il suo ingombrante carico vegetale, fino ad arrivare miracolosamente a casa, sotto gli occhi increduli di qualche vicino. Quell'anno avemmo uno degli alberi di Natale più belli che ricordi; i nostri amici erano meravigliati nel vederlo, ma ancora di più quando sentivano la storia del suo trasporto.

Buon Natale a tutti!

Non sono avvezzo ad inserire note, aggiunte o modifiche nei brani scritti da altri, ma l'amicizia che ci lega da 57 anni e l'affetto che provo per la tua mamma (ultima superstite delle nostre famiglie), mi dà un po' di coraggio e...oso.

Se non ricordo male il colore non era rosso ma bianco (o forse beige?), ma devo dire che la tua insuperabile mamma ha fatto scuola e... moda, tanto è vero che persino la Brumm ha messo in catalogo nel 2016 e 2017, come modellino natalizio, una Fiat 500 "Babbazza Natale" ("in panne" e "autostop") con abete che spunta dal tetto, di cui riporto qui sotto la foto e che al momento risultano non disponibili..... (Ugo)



Il trasporto dei feriti: dai carri alle ambulanze

di Ugo Viora

Primi giorni del marzo di questo orribile anno 2020, primi giorni di lock-down.

L'innaturale silenzio che sale da Corso Trapani, sotto casa mia, è rotto solo dalle sirene di veicoli di soccorso, il cui suono - quello che siamo abituati ad ascoltare da sempre, prima acuto, poi bitonale, spesso accompagnato dall'abbaiare dei cani - assume in questi giorni un che di lugubre e minaccioso: sto correndo dove il virus ha colpito!

Con negli occhi i servizi pubblicati sul nostro stand ad Automotoretrò e nel cuore la consapevolezza che questa pandemia renderà inutile la nostra educata ed efficace manifestazione di protesta, tra una passeggiata e l'altra - grazie al mio cane mi è permesso uscire cinque volte al giorno, anche se solo per pochi minuti e nel raggio di trecento metri da casa - si fa strada in me la consapevolezza che quest'anno sarà ben difficile, se non impossibile, organizzare i raduni in calendario, le nostre amiche auto resteranno ferme nei loro garage e la monografia di fine anno avrà tante pagine bianche in più da riempire. Si ferma un'ambulanza sotto casa mia; due persone in tuta bianca anti-contaminazione, fino a quel momento visti solo nei film catastrofici tipo "The day After", scendono dal mezzo ed entrano nel mio portone (porteranno in ospedale un condomino che si è beccato il COVID-19, ma lo verremo a sapere solo a dimissioni avvenute!) e, pensate il mio cinismo, a me viene in mente l'idea di scrivere queste note che ripercorrono la storia delle ambulanze ed approfittare del lock down per le opportune ricerche di materiale.

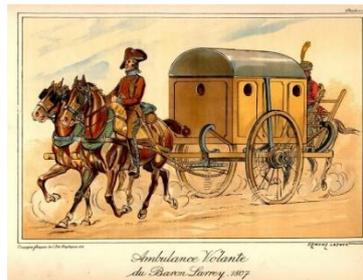
Le prime notizie storiche sul trasporto e la cura dei feriti, nonché di una speciale organizzazione militare a ciò dedicata risalgono al IX secolo, sotto il regno dell'imperatore Leone VI il Saggio, nell'esercito dell'Impero Romano d'Oriente. Nulla si sa, peraltro, dei mezzi impiegati che si suppone fossero normali carri da carico.

Nel 1124, durante la tentata invasione della Francia delle truppe germaniche al comando dell'imperatore Enrico V, nell'imponente esercito a disposizione di Luigi VI di Francia si ha notizia di un reparto pensato per il soccorso ai feriti, che comprendeva carri per il trasporto dal campo di battaglia e una serie di carriaggi attrezzati, dotati di materiale per le medicazioni, acqua, vino e altri generi di conforto. Venivano posizionati in cerchio per delimitare e proteggere un'area entro la quale si potessero apportare le cure del caso, in relativa tranquillità.

Nel XIII secolo si diffusero le prime lettighe, trasportate a mano e nella seconda metà del 1400, Isabella di Spagna istituì per il suo esercito delle formazioni sanitarie mobili, al seguito dei combattenti, chiamate "*ambulancias*" (con il termine "ambulanza" fino alla fine del XVIII secolo si identificarono sia i mezzi di trasporto feriti, sia l'ospedale da campo).

Nel 1792 Dominique Jean Larrey (1766-1842), chirurgo capo della Grande Armée di Napoleone Bonaparte, intuì che un intervento rapido, senza attendere la fine della battaglia per recuperare i superstiti, come avveniva solitamente a quel tempo, avrebbe consentito di salvare più vite.

La sua grande innovazione fu quella di progettare carri costruiti specificatamente per il trasporto di feriti: la sua "ambulanza volante", chiamata così in quanto veniva schierata come l'artiglieria volante, fu il primo mezzo adibito al trasporto dei feriti costruito su criteri che prevedevano un sistema ammortizzante e condizioni igieniche garantite dal ricambio d'aria.



Furono costruiti due diversi tipi di carro: uno a due ruote che consentiva il trasporto di due feriti, da utilizzare su terreni pianeggianti; l'altro, a quattro ruote, trasportava quattro feriti distesi.



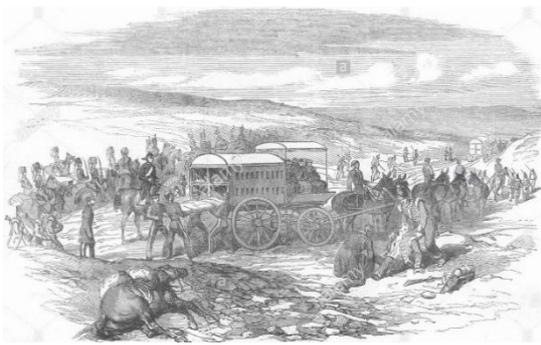
Completato da Percy, collega di Larrey, che ideò un carro speciale, chiamato "Wurst" (per il trasporto del materiale di medicazione, di teli puliti e dei ferri chirurgici) con il quale i chirurghi seguivano le ambulanze, nonché dalla nascita di corpi di barellieri ed infermieri assegnati alle "ambulanze volanti", il sistema fu messo a punto e presentato a Napoleone ed al suo Stato Maggiore nel 1797 a Udine, al termine della

Campagna d'Italia.

Lo sviluppo dei carri ambulanza proseguì nel XIX secolo, ancora una volta dettato dalle esigenze militari che richiedevano mezzi che consentissero il trasporto di un più alto numero di feriti, del materiale necessario e dei soccorritori.

In Italia, nei Corpi di Sanità regolari del Regno di Sardegna, creati nel 1831, il termine ambulanza indicava sia le formazioni militari che i carri per i feriti che ne facevano parte.

I carri ambulanza, sempre più grandi e pesanti, si dimostrarono però spesso inadatti all'utilizzo su strade fangose o mal tracciate: è il caso dell'ambulanza britannica del Dr. Smith, utilizzata in patria, ma del tutto inadeguata alle necessità della guerra di Crimea (1854-1856).



Fu proprio durante questo conflitto che gran parte delle nazioni partecipanti sviluppò in maniera significativa i propri sistemi di soccorso: i francesi perfezionarono il vecchio sistema delle ambulanze volanti; l'impero britannico anche alla luce della rivoluzione nel trattamento dei feriti (che molto spesso perivano colpiti da tifo e colera) - basata sull'idea di Florence Nightingale (Firenze 1823 - Londra 1910) che "un trasporto soddisfacente

di ammalati e feriti è il primo requisito per salvare loro la vita" - dovette rivedere completamente i propri standard di raccolta e trasporto dei feriti; nell'Impero Russo il chirurgo Nikolai Pirogoff istituì un servizio di soccorso ed assistenza simile a quello della Nightingale e perfino il governo unionista americano di Washington durante la guerra di secessione (1861-1865) seguì i dettami della "signora con la lampada" come la soprannominò il "Times" in articolo dell'epoca.

In questo periodo si svilupparono anche vari progetti per carri portaferiti specie per il più ricco esercito nordista per il quale il Dr. Jonathan Letterman si occupò di dirigere l'organizzazione dei soccorsi.

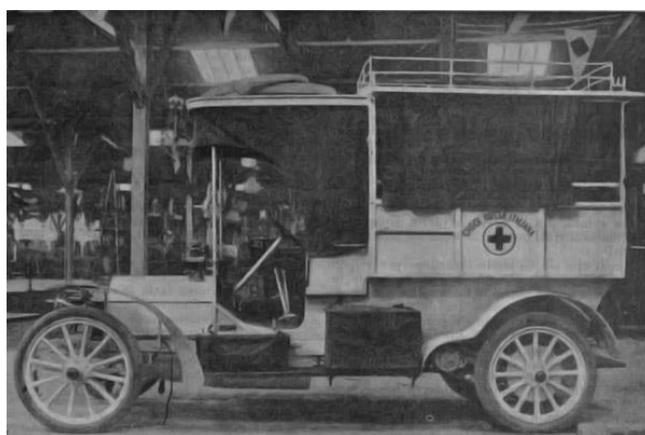


A partire dal 1864, i Prussiani, in guerra con la Danimarca, affiancarono ai carri l'utilizzo di lettighe a ruote, leggere ed in grado di essere gestite anche da un solo soccorritore. La normale barella, su cui si adagiava il ferito, veniva poi posizionata su una struttura a ruote che veniva trainata da un uomo o da un animale; talvolta tale struttura era simile ad una carriola ed i sostegni della barella erano piuttosto complessi. Quasi sempre queste lettighe consentivano di coprire il volto del paziente con appositi tendalini pieghevoli, mentre per il comfort si utilizzavano sistemi basculanti. La maggior parte delle lettighe avevano 2 ruote su un singolo asse con la barella che poteva scivolare sulla struttura portante ed essere assicurata. Altri progetti prevedevano altre due piccole ruote poste centralmente, una davanti e l'altra dietro l'asse, per prevenire il ribaltamento della lettiga. In ambito militare però si preferì continuare ad usare i grandi carri, riservando le lettighe con una barella ad un uso in ambito civile nelle poche località servite.



Ma quando avvenne l'incontro tra le ambulanze ed i mezzi a motore?

Fin dai primi anni della motorizzazione i carri trainati da animali vennero sostituiti da quelli "automobili", specialmente – ancora una volta – in campo militare.



Già nei primi anni del XX secolo, però, anche le istituzioni di carattere "civile" incominciarono ad interessarsi a tali mezzi, prediligendo ovviamente l'automobile, più maneggevole e snella, ai grossi autocarri dell'epoca.

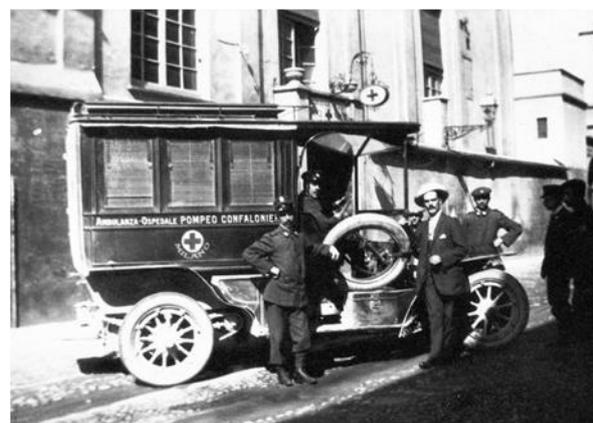
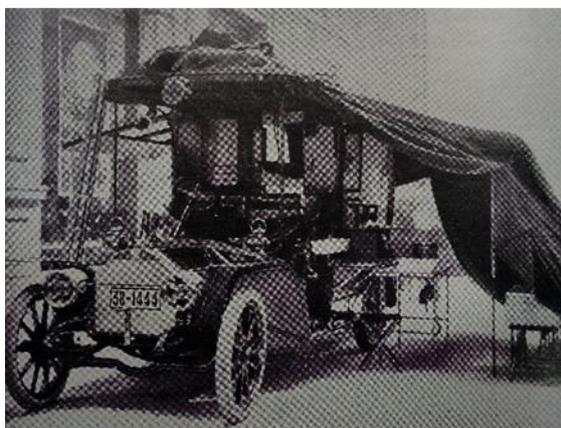
Così nel 1908), prima in Italia, la Croce Verde (fondata appena due anni prima) mise in servizio una "vettura automobile per il trasporto degli infermi".

"Una vettura automobile a 4 ruote, lunga circa m. 4,50, larga m. 1,30, col sedile avanti per due posti, dei quali uno sarebbe per il medico o per un infermiere, il cui posto sarebbe completamente mobile per dare accesso all'interno della vettura, tramite una porta scorrevole. Il vano posteriore prevede due barelle sul lato con parete fissa, con la testa dietro al sedile dello chauffeur; altri letti pieghevoli, brande e barelle smontabili, sedie, tavolini, letto operatorio troveranno posto sull'imperiale (il portapacchi sul tetto ndr.). La vettura porterà all'interno una sedia portantina snodata e disinfettabile per discendere i malati dalle case. Tra la barella in basso e il pavimento deve stare comodamente una cassa mobile di legno o di zinco o d'alluminio che si possa smontare dalla vettura, contenente tutto quanto occorre per la medicazione completa e per ridurre l'automobile ad ospedale e sala operatoria. La parete posteriore avrà due porte che si chiudono a molla. La parete

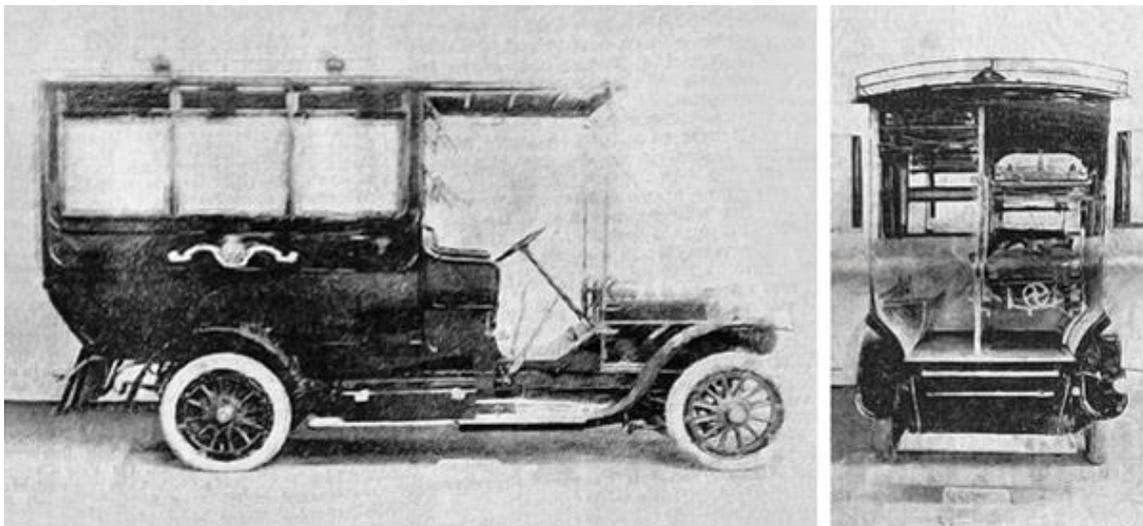
sul lato opposto alle barelle sarà mobile, con cerniera triplice in alto. Tale parete, a vettura ferma, dovrà essere rialzata e poggerà a terra con due aste in ferro che si fisseranno su due piedistalli mobili. Sull'imperiale saranno rotolate tele impermeabili, pronte per essere attaccate ai lati della parete vetrata, da cui piomberà la luce rischiarante la camera sottostante, che sarà sala di operazione. "La cassa dovrà contenere il materiale di medicazione per ferite, fratture e operazioni. In uno scompartimento vi saranno acqua sterilizzata, fenicata e sublimato, catini smaltati, spazzolini per le unghie, saponi, alcool, etere. In altro scompartimento, scatole metalliche per medicazione sterilizzata e lana, cotone e tela non sterilizzati; ferrule per fratture, palmari, plantari, laccio elastico, tubo Fauchet, pompa gastrica Russmaul. Lenzuola, vesti per i medici, salviette, compresse, garze, bende sterilizzate. In altra scatola, gli strumenti chirurgici più urgenti: pinze, dilatatori, rasoio, forbici, bisturi, sonde, specillitti, aghi Déchamps, seghe, stacca periosto, pinze ossee, apparecchio per tracheotomia, cateteri metallici e in gomma, siringhe in vetro, seta, aghi. In un armadio farmaceutico saranno soluzioni ipodermiche di morfina, apomorfina, caffeina, etere, ergotina, adrenalina, olio canforato. Ammoniaca, etere, cloroformio, sonnoformio, collodion, vaselina, trementina, lisolo. Inoltre, vanno previsti bidoni per ossigeno, termometri, strumenti per narcosi, zoccoli e vesti in gomma o tela cerata per medici e infermieri".

Sulla base di questo progetto, la Carrozzeria Sala di Milano realizzò l'allestimento di uno chassis che la Isotta Fraschini cedette a prezzo di favore. La Pirelli offrì gli pneumatici, la Ditta De Fabris & Co. i vetri e la decorazione, le Telerie Ghidoli coperte e lenzuola, il Cav. Righini scontò l'attrezzatura chirurgica.

Nonostante ciò, furono necessarie le oblazioni di centinaia di soci e cittadini - oltre ad un cospicuo lascito testamentario di diecimila lire - per rendere possibile l'allestimento completo del mezzo.



Fra le prime istituzioni a dotarsi di un'ambulanza a motore fu, poi, la Venerabile Arciconfraternita della Misericordia di Firenze che l'11 maggio del 1911 inaugurò il suo primo esemplare



Così scriveva il quotidiano fiorentino "La Nazione" il 25 Maggio 1911: *«costruito sopra uno "chassis" 15-25 HP della Casa Fiat (...) lo scheletro della carrozzeria è in legno noce internamente verniciato a bianco smalto resistente alle soluzioni antisettiche ed esternamente è verniciato con vernice a corpo finissima di colore bleu con filettature rosse e con ai lati dipinto lo stemma della Misericordia ai lati del quale sta la scritta: Misericordia di Firenze. Sul piano interno sono apposti scollatori per la disinfezione.*

«Dall'esterno all'interno si accede a mezzo di una porta posteriore a due battenti, apribili dall'interno all'esterno e muniti di finestre a vetro scorrevole. Lateralmente si trovano tre finestre per parte con cristalli spuliti, due dei quali portano lo stemma della Misericordia e persiane tipo ferroviario abbassabili in apposito incastro.

Anteriormente vi sono quattro grandi finestre apribili in modo da poter somministrare dal di fuori quanto possa occorrere a coloro che trovansi internamente, in special modo quando la vettura sia trasformata per quattro infermi. All'Imperiale ("tetto" o portapacchi" ndr.) sono applicati due respiratori a ventola in modo da regolare a piacere l'immissione dell'aria esterna, senza danneggiare l'ammalato. Nell'interno si trova un impianto di illuminazione elettrica regolabile a volontà ed allineata da una piccola batteria di 75 ampere. Elettricamente sono pure alimentati i fanali regolamentari esterni. Oltre detti fanali si trovano pure due grossi fari ad acetilene. Sull'imperiale è collocata una longarina portabagagli ed il tetto è contornato da una ringhiera, in modo da permettere il collocamento di barelle di scorta o di altro materiale di soccorso. Tutte le chiusure sono fatte ermeticamente e doppie e munite di gomma, onde evitare rumore. Nell'interno normalmente trovasi in basso, a destra di chi entra dalla parte posteriore, una barella a sospensione cardanica, molleggiata in modo da evitare scosse da renderla perfettamente insensibile alle accidentalità stradali. Sopra a questa, sospesa sotto il soffitto dell'ambulanza ed abbassabile ed alzabile con grande facilità, vi è un'altra barella da servire per un secondo infermo.

Dal lato a sinistra si trova un sedile a stecche di legno, lungo quanto la parete ed abbassabile sulla parete medesima.

Al di sopra del sedile è collocata una barella a pendant di quella a destra in alto ed una quarta barella può applicarsi nel punto del sedile quando questo venga abbassato. Ogni barella è fornita di lacci per dementi, di materassi di lana foderati di incerato e di cuscino pure di lana e foderato di incerato. In posizione ben determinata sono collocate le cassette per la biancheria, pei medicinali, per gli utensili e per gli arnesi della vettura».

Durante la Grande Guerra le ambulanze ed i mezzi di trasporto feriti ebbero grande evidenza, con l'impegno di numerosissimi mezzi sia dei singoli eserciti, sia della Croce Rossa Internazionale.

La fine della guerra vide, il 5 maggio 1919 a Parigi, la nascita della Lega delle Società della Croce Rossa (dal 1991 Federazione Internazionale delle società di Croce Rossa e Mezzaluna Rossa) per l'impiego in tempo di pace delle attività di Croce Rossa.



Nello stesso anno in Inghilterra la British Red Cross Society e la Saint John Ambulance



formarono l'Home Ambulance Service, primo esempio di soccorso civile diffuso a livello nazionale e garantito dalla cooperazione di enti diversi.

Intorno agli anni '20 si iniziò a privilegiare l'automobile rispetto agli autocarri, dotata di una sola barella centrale, con maggiore luminosità e molto spazio interno.

I nuovi autoveicoli consentivano di avere tre attendenti a bordo dei mezzi e le grandi ambulanze, sebbene arcaiche dal punto di vista motoristico, avevano all'interno una barella principale (su cui spesso ne veniva sovrapposta un'altra) ed il vano sanitario, chiuso o finestrato, cominciava ad avere caratteristiche tutto sommato abbastanza moderne.



I parchi macchine dei vari enti vedevano accanto alle nuove ambulanze i vecchi carri o addirittura le lettighe di qualche decennio prima.



Lo scoppio della Seconda Guerra Mondiale vide un rapido sviluppo degli automezzi, e di conseguenza, delle ambulanze. Pur conservando la vecchia logica militare di avere mezzi per il trasporto di più feriti, le parti in guerra diedero grossa importanza al trattamento precoce degli stessi. La Croce Rossa stabilì radicalmente la sua autorità nel campo del diritto internazionale con il trattamento anche dei prigionieri di guerra e al termine del conflitto questo ente si occupò anche del soccorso in ambito civile.

Le migliorie degli anni seguenti la guerra furono soprattutto meccaniche, mentre le organizzazioni di soccorso disponevano di ampi parchi macchine anche perché si riconvertirono spesso le ambulanze militari utilizzate nel conflitto appena concluso.



Si svilupparono i sistemi di segnalazione: ad esempio negli Stati Uniti erano diffuse le sirene già da un decennio mentre in quasi tutta Europa ed in Italia le ambulanze si segnalavano con la croce che si accendeva sul tetto. Dal 1959, in Italia iniziò a comparire per obbligo di legge il lampeggiante blu.

Le ambulanze venivano costruite su telai di automobili, le dimensioni esterne erano ridotte e lo spazio interno consentiva solo ad un attendente di sedere a fianco del trasportato: la filosofia era sempre quella di correre verso l'ospedale.

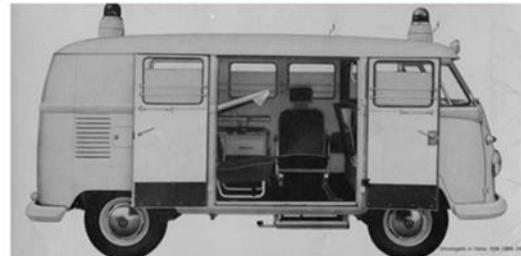


In Italia negli anni '60 i furgoni costituivano la base per la maggioranza delle ambulanze, rifacendosi alla produzione di quegli anni. Il Fiat 1100 T era forse il più diffuso, alternativa era la produzione della Alfa Romeo con il noto "ROMEO" molto utilizzato dall'esercito e dagli enti pubblici in genere. Gli interni erano semplici e spartani.



VOLKSWAGEN AMBULANZA Mod. 271

UNICA AMBULANZA PRODOTTA TOTALMENTE IN SERIE



**NON SOLTANTO FUNZIONALE
MA ANCHE BELLA!**

L'Ambulanza VOLKSWAGEN rappresenta un'evoluzione in avanti in un primo tempo...
 L'ambulance VOLKSWAGEN è l'unica ambulanza prodotta in Italia con tutti i suoi modelli omologati.

Le ambulanze su telaio di automobile, con poco spazio ma più veloci, erano più adatte a viaggi lunghi; la barella era piuttosto pesante ed era necessario appoggiarla su un carrello all'arrivo in ospedale.



La svolta avvenne alla metà degli anni '60 negli Stati Uniti. Le ambulanze erano mezzi che servivano esclusivamente a portare il paziente in posizione orizzontale verso il più vicino ospedale accompagnato dal personale più vario ed i costruttori di ambulanze erano..... gli stessi dei carri funebri, nei quali venivano convertite una volta raggiunte troppe miglia di utilizzo.



Nel 1966 il Consiglio Nazionale di Ricerca dell'Accademia Nazionale delle Scienze statunitense pubblicò un impressionante rapporto sulle morti evitabili causate dalle carenze strutturali extraospedaliere e dei dipartimenti d'urgenza.

Presone atto, il governo federale incaricò il Dipartimento dei Trasporti di riordinare il soccorso territoriale. Già nel 1968 venne istituito il 911 quale numero unico per le chiamate d'emergenza. I mezzi diventarono negli anni sempre più dei centri mobili di rianimazione mentre si iniziavano a praticare sul posto manovre di stabilizzazione e terapia precoce.



Tornando all'Italia, dall'inizio degli anni '70 il Fiat 238 si rivelerà un'ottima ambulanza per quasi un ventennio sapendosi adattare nel tempo a varie soluzioni anche di spazio facendosi così imitare anche da altri furgoni. Le alternative erano date dalla produzione della Volkswagen con il primo Transporter e ancora dall'Alfa con il noto F12.



Con lo sviluppo dei mezzi di soccorso si è evoluta la nozione di veicolo adibito al trasporto feriti, fino a comprendere elicotteri, autobus e navi, come per esempio a Venezia, dove le ambulanze, di norma, sono imbarcazioni dette idroambulanze.



Oggi in Italia la costruzione delle ambulanze è regolamentata dal Decreto Ministeriale 553 del 1987, che ne individua tre tipologie:

tipo A, autoambulanza di soccorso, attrezzata per il trasporto di infermi o infortunati e per il servizio di pronto soccorso 118, dotate di specifiche attrezzature di assistenza;

tipo A1, autoambulanza di soccorso per emergenze speciali con contenute caratteristiche dimensionali destinato ad operare nei centri storici ed in altre circostanze definite dal competente Ministero della sanità (allegato tecnico al D.M. del 20.11.1997 N 487)

tipo B, autoambulanza di trasporto, attrezzata essenzialmente per il trasporto di infermi o infortunati, con eventuale dotazione di semplici attrezzature di assistenza.

Da notare che il D.M. 553 non individua la tipologia Unità di terapia intensiva.

Il colore delle ambulanze deve essere bianco; i mezzi devono avere lungo tutto il perimetro una fascia di pellicola retroriflettente vinilica autoadesiva di colore arancione e il simbolo internazionale del soccorso "Stella della vita" con fondo di colore azzurro e retroriflettente su ogni fiancata, nonché posteriormente e anteriormente, dove deve essere inoltre presente la scritta speculare AMBULANZA.

Fanno eccezione le ambulanze della Croce Rossa Italiana, con targa ministeriale CRI, nelle quali la banda laterale riflettente è rossa e sui tre lati, al posto della stella della vita, è impressa la Croce Rossa.

Le ambulanze devono essere dotate infine (art. 177 del codice della strada) di un dispositivo supplementare di segnalazione visiva a luce lampeggiante blu (gli stessi presenti su tutti i mezzi di emergenza) e di uno di allarme: una sirena bitonale, con "melodia" uguale a quella dei vigili del fuoco ma diversa rispetto a quella delle forze dell'ordine.

Le dimensioni minime del vano sanitario sono, con l'esclusione delle attrezzature e degli arredi:

ambulanze di tipo A: lunghezza 2,40 m e larghezza 1,60 m, misurate ad un metro di altezza dal piano di calpestio. Altezza 1,75 m, misurata in una fascia centrale ampia 90 cm, lunga 2 m e di superficie pari a 2,4 m².

autoambulanze di tipo B: il compartimento sanitario deve essere capace di contenere, tenuto conto delle esigenze del trasporto, almeno una barella a norma UNI di dimensioni non inferiori a 1,85 per 0,56 m.

La normativa sulle caratteristiche delle ambulanze comprende anche un successivo decreto del 1997 che aggiorna e integra il precedente, definendo le ambulanze di soccorso per emergenze speciali come veicoli adibiti al trasporto, al trattamento di base e al monitoraggio dei pazienti.



Un Ciao per il lock-down

Di Gabriele Panaro

Un Ciao per il lock-down: è questo il titolo che ho voluto dare alla mia esperienza vissuta nello scorso periodo di chiusura totale e reclusione forzata.

Mi chiamo Gabriele ed ho 15 anni. Prima di questi 10 mesi, non avevo idea di cosa fosse un Ciao della Piaggio: ne venni a conoscenza solo durante la quarantena....

Infatti, in quel periodo vidi quello che mio padre comprò anni prima per pochi euro: il Ciao era fermo in garage, usato come scaffale e in completo stato di abbandono.

Prima di quel periodo non aveva mai attirato la mia attenzione; non avevo mai pensato di rimetterlo a posto e farlo funzionare, ma come si sa, crescendo, i gusti e gli interessi cambiano, e come un buon quindicenne che si rispetti ed ha mille curiosità' su ciò che lo circonda, mi venne la voglia di restaurarlo e riportarlo agli antichi splendori!

Ebbene sì, lo portai spingendolo dal garage in cui si trovava, fino al garage di casa... Incominciò così la mia avventura con un fantastico Ciao del 1978 color salmone.

Controllai la candela, che era in ottime condizioni (ancora adesso non ho dovuto cambiarla), giorni dopo miscelai benzina e olio al 2% e provai ad accenderlo. Faticai un pochino, ma bastarono quelle 8 o 10 pedalate per far ripartire un pezzo di storia.

Giorni dopo incominciai a pulirgli il carburatore, il getto minimo e quello massimo, poi ingrassai la manopola del gas e cambiai la camera d'aria posteriore, inoltre mi misi a raggiare la ruota posteriore a cui mancavano due raggi.

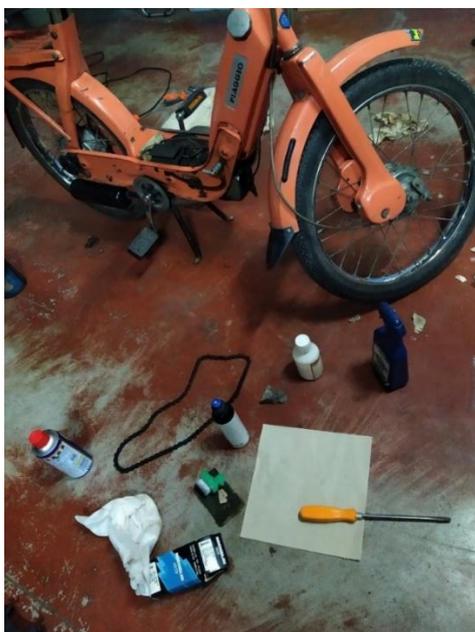
Le ultime parti del restauro riguardarono l'estetica del motorino. Una volta che il motore funzionò, lucidai i cerchioni, ritoccai tutti i graffi che il tempo e l'uso avevano lasciato sul telaio e, come si può vedere dalla foto, erano presenti soprattutto vicino all'appoggio dei piedi, di fianco alla pedalina.

Dopo aver ritoccato le parti della carrozzeria bisognose di nuova verniciatura, iniziai a lucidare tutto l'insieme. Da lì a poco, con mia somma soddisfazione, il Ciao ritornò ad essere perfetto come se fosse NUOVO.

Grazie a questo motorino, sono riuscito a imparare molteplici cose ed ho capito che, provando e riprovando, i problemi si risolvono.

In questa avventura ho avuto l'aiuto di mio padre e soprattutto di alcuni tutorial disponibili sul web.

Una delle cose che più mi appassiona di questo motorino è la storia che c'è dietro a questo semplice ma complesso mezzo.



La storia

La storia del Ciao della Piaggio inizia a giugno 1967, quando furono avviate le catene di montaggio; il lancio ufficiale arrivò l'11 ottobre 1967 a Genova, all'auditorium della Fiera del Mare e poi la "consacrazione" al Salone del Ciclo e del Motociclo di Milano di novembre.

In realtà bisogna andare al 1955 per trovare un primo prototipo del Ciao, che però non arrivò mai alla produzione. Quel progetto era firmato da **Corradino d'Ascanio**, lo stesso progettista della Vespa e dell'Ape. Ma d'Ascanio, come sempre, aveva visto giusto e parte del suo progetto fu conservata nel Ciao del 1967: la struttura portante in lamiera stampata e la sospensione anteriore a doppio biscottino oscillante.

La gamma del Ciao comprendeva ben sei versioni, con ruote da 19 pollici e da 17, forcella anteriore di tipo ciclistico (cioè senza sospensioni) o elastica, frizione automatica e cambio mono marcia o con variatore.

Il motore di 49,77 cm³, raffreddato ad aria forzata, con larghezza massima di soli 10,2 cm fu progettato ad hoc. Il successo del Ciao fu immediato, perché aveva caratteristiche vincenti:

- facilità di guida
- affidabilità
- prezzo d'acquisto contenuto
- bassi costi di gestione: il Ciao percorreva 70 km con un litro di miscela al 2%.



Come accadeva una volta in Piaggio, al successo del Ciao contribuì anche l'efficacia della campagna pubblicitaria, ideata dall'agenzia Leader di Firenze, che sfruttò l'impostazione vincente già usata per la Vespa.

Dal Ciao vennero però poi prodotti altri cinque modelli, ciclisticamente più raffinati:

- Piaggio Boxer, prodotto dal 1969 al 1983;
- Piaggio Bravo, dotato di doppio ammortizzatore al posteriore, prodotto dal 1972 al 2001
- Piaggio Si, provvisto di forcelle telescopiche accoppiate a un ammortizzatore posteriore, che può essere considerato la versione più moderna del Boxer, prodotto dal 1978 al 2001;
- Piaggio Boss, prodotto dal 1988 al 1989 e dotato di molte innovazioni;
- Piaggio Grillo, prodotto dal 1989 al 1996.



Come tutte le cose belle, il Ciao uscì di scena nel 2006, con il modello Ciao KAT Euro2 lanciato nel 2003, non molto dissimile dalla versione originaria.



Le Papamobile

Di Bruna Margherita

Era il settembre del 1988 ed era da un'ora che aspettavo in mezzo a corso Trapani, sullo spartitraffico, insieme a tante altre persone, che passasse Papa Wojtyła in visita pastorale a Torino. Quand'ecco... sarà che ci credevo, sarà che era sera e l'interno era illuminato, ma il Papa, dentro la Popemobile, mi parve uguale a una di quelle statuine sacre fluorescenti che si usavano quando ero bambina. Una vera e propria visione, che mi commosse. L'avevo già visto qualche anno prima, nel 1980, salutare da dietro i vetri di una berlina, ma non era stata la stessa cosa. La Mercedes che lo trasportava lo rendeva così esposto e visibile da tutti da far sì che sembrasse raggiungere uno ad uno i fedeli, o anche solo i curiosi, con lo sguardo e con la sua benedizione.

La Popemobile o Papamobile era stata veramente una "genialata" alla quale si era dovuto ricorrere dopo l'attentato a Giovanni Paolo II del 13 maggio 1981.

In realtà il nomignolo si riferiva a tutti gli autoveicoli speciali realizzati per la mobilità del Papa, che oggi sono tutti targati SCV 1, acronimo di Status Civitatis Vaticanae.

Speciale voleva dire "appositamente trasformato per consentire al Pontefice di salire e scendere agevolmente", di reggersi durante il percorso tra la folla che viene fatto solitamente in piedi o seduti su un sedile più alto del normale (i Papi non sono giovanotti!), per consentire una maggiore visibilità ai fedeli di tutto il mondo ma, ai tempi, senza grandi misure di sicurezza. Le auto che sono state utilizzate a questo scopo, a parte la prima Toyota Land Cruiser, già utilizzata da Paolo VI, sono state diverse; in particolare la FIAT 1107 Nuova Campagnola (l'auto dell'attentato), la Land Rover Santana e la Mercedes Benz 230 GE.

Dopo l'attentato del 1981, ci si rese conto che era necessario aumentare le misure di sicurezza delle automobili papali che vennero completamente blindate e dotate di una cabina realizzata in vetro antiproiettile, all'occorrenza illuminata, che ancora oggi viene utilizzata al di fuori del Vaticano, quando si prevede di far passare l'auto in mezzo alla folla. Nei loro viaggi i Papi, a partire da Giovanni Paolo II, inoltre, hanno avuto a disposizione, tra le altre, una Cadillac Deville, una Ferrari Mondial, una Audi A8, una GMC Sierra e una Kia Sorento, alcune di queste messe a disposizione dai governi dei Paesi visitati, oltre ad autocarri vari che li hanno trasportati nei bagni di folla, specie nel sud del mondo.

La più grande fino ad ora realizzata è stata quella utilizzata per la visita in Gran Bretagna nel 1982 di Papa Wojtyła, una Leyland da 24 tonnellate





Nel 1987, sempre Wojtyla ha utilizzato una Mercedes Benz 608 per andare in visita nel Cile di Pinochet. Per le strade di Mexico City, nel 1999, l'avevano fatto girare con un bus che disponeva di grandi finestre di vetro.

Mentre Benedetto XVI aveva richiesto una vettura che fosse aperta per quando c'è bel tempo e la Mercedes Benz ha modificato la G-wagon.



Con Papa Francesco si è passati ad auto più modeste, a volte anche senza emblemi, in linea con la volontà del Pontefice di ritornare ad una Chiesa più semplice, meno ostentata. Tuttavia, anche il Papa non può sempre fare quello che vuole, soprattutto per motivi di opportunità e sicurezza.

Così a volte si è dovuti arrivare ad un compromesso.

Per il viaggio nelle Filippine del 2014, Francesco ha voluto usare una tipica Jeepney. Un anno dopo, però, ci è ritornato su una Isuzu D-Max con il predellino per le guardie del corpo.



Quando Sua Santità Papa Francesco si è recato in Giappone nel 2019 Toyota ha fabbricato per lui un paio di Toyota Mirai ad idrogeno (una delle quali gli è stata consegnata in dono quest'anno), per consentirgli di visitare il Paese in tutta comodità, e la Toyota non ha mancato di farsi pubblicità collegando il basso impatto ambientale dell'auto all'attenzione del Papa per l'ambiente!



Mi piace, però, pensare al Papa quando, dentro le mura vaticane, va in giro sulla Renault 4 bianca regalatagli da Don Zocca o ancor meglio, se lo lasciano, fa una passeggiatina su questa meravigliosa Ape Piaggio!





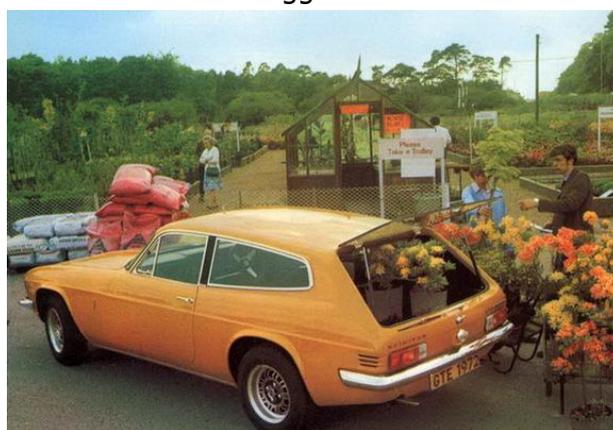
Grand Touring Estate

Di Matteo Bo Milone

Vi racconto di come mi sono incamminato sul tortuoso percorso di restauro di una vettura singolare che da subito ha esercitato in me un certo fascino. Una particolare carrozzeria shooting brake in vetroresina, su telaio a longheroni in acciaio e meccanica trapiantata tal quale dalla Ford Capri V6 3 litri, rappresenta un mix esotico in equilibrio tra la solida tradizione Ford e gli azzardi estetici di gusto puramente british. Una Reliant Scimitar GTE del 1973.

Per chi non avesse idea del modello di cui sto parlando, la Scimitar GTE ha una linea che suggerisce i volumi di una

familiare con il muso lungo, il padiglione leggermente degradante verso il posteriore, due sole porte ed un portellone del vano bagagli costituito da un cristallo apribile e ampie vetrate laterali. Fu prodotta in questa versione per una decina di anni nello stabilimento di Tamworth nello Staffordshire, con procedure quasi artigianali adattando meccaniche e componentistica di svariate case inglesi (BMC, Triumph, Ford, MG) su un telaio in acciaio con una scocca in vetroresina prodotti dalla casa madre. Pare che



questo particolare modello fosse stato fonte di ispirazione per il design della più blasonata e quotata Volvo 1800 ES o, quanto meno, che in quegli anni stesse prendendo il via una corrente stilistica che un decennio più tardi potremmo ancora riconoscere nella Volvo 480. Ancora memore delle fatiche di precedenti restauri, mi ero categoricamente ripromesso di non affrontare più tali imprese e tanto meno avvicinarmi ad un'ulteriore auto d'epoca. Ma l'insidia spesso è imprevedibile e i propositi umani facilmente ribaltati dall'attrattività del superfluo. Così questa automobile sconosciuta, totalmente fuori dai canoni stilistici italiani, ha rapidamente reso meno ferreo il mio rifiuto. Tanto più che, a dire dell'amico Tommaso, autore del perfido raggio, la macchina era funzionante e completa in ogni sua parte. Questa è stata la picconata decisiva al muro che avevo eretto tra me ed una nuova ipotetica impresa: infatti con grande ottimismo avevo ipotizzato qualche lieve ritocco cosmetico ed una semplice messa a punto meccanica.

Ora devo rettificare quanto detto poche righe sopra: funzionante...sì, siamo riusciti a spostarla dal posteggio in cui languiva sotto la pioggia col tettuccio semiaperto fino all'interno del mio garage. Sul fatto che fosse completa ed originale non si poteva invece eccepire. Continuavo quindi a scendere in garage con un certo ottimismo e, vuoi per un motore estremamente robusto e semplice, vuoi che l'auto ha subito un profondo restauro nei primi anni 2000, con qualche sforzo di inventiva sono riuscito a farla funzionare in modo soddisfacente, facendo perfino emergere le prestazioni promesse dal libretto, tutt'altro che deludenti. Ciò mi ha spinto ad affrontare con un certo azzardo la revisione e a superarla fortunatamente. Così com'era ne ho fatto uso per due stagioni estive. Tra qualche fumata d'olio e numerose docce sotto gli acquazzoni, regalava una buona soddisfazione di guida, un sorprendente controllo ed un sapore quasi sportivo nella seduta molto ribassata (rigorosamente a destra) dietro ad un cofano lunghissimo e con un quadro strumenti essenziale, ma ricco di indicatori e comandi. Da queste percezioni è nata la tentazione di affrontare

l'ignoto, sospinto dal desiderio di vedere un'auto così particolare e divertente nel suo splendore originario, nonostante non ci fosse una singola vite comune con altre esperienze già affrontate e nonostante fosse necessario dotarsi di utensili adatti alle misure in pollici.



L'esemplare di cui vi parlo è stato frutto di un restauro intenso ma approssimativo sul finire degli anni '90, quando fu importata in Italia e successivamente abbandonata, lasciata al degrado all'aperto e priva di protezione. La carrozzeria in "plastica" e la solidità meccanica hanno fatto sì che qualcosa si conservasse, anche se nulla fu risparmiato dalla ruggine e dai raggi del sole, come il tetto apribile Webasto-Britax in vinile, che, ritiratosi, ha lasciato ampio spazio alle infiltrazioni d'acqua nell'abitacolo. Oramai le potenzialità erano chiare, ma vettura e propositi sedimentavano in un indugio alimentato dal timore per la spesa difficilmente quantificabile e l'incertezza generale sulle mie reali possibilità di portare a termine il lavoro. Quando però gli sfortunatissimi sviluppi della pandemia da Covid 19 ci hanno costretto a trascorrere i primi mesi del 2020 forzatamente chiusi in casa, portando ad un inevitabile arresto del mio lavoro, la prospettiva di trascorre mesi confinato in casa e nel piccolo cortile mi ha spinto a dedicarmi ad un valido passatempo. Con ottimo tempismo, poche ore prima del lock-down, rompendo gli indugi ho condotto la Scimitar GTE in cortile e iniziato il totale smontaggio, fino alla carrozzeria nuda, con la catalogazione e l'esame di ogni parte rimossa. Vi garantisco che questa è la fase più sconcertante. I pezzi, che sistemati al loro posto nella vettura paiono efficienti ed in buono stato, una volta smontati si mostrano in tutta la loro criticità. Più si smonta una vettura d'epoca (e nella fattispecie inglese) più emergono situazioni preoccupanti e componenti che, seppur funzionanti, in seguito sfigurerebbero se rimontati su una carrozzeria fresca di verniciatura o accanto a metalli cromati a nuovo. Mi ero a quel punto incamminato oltre il confine...oltre quel punto in cui è ancora possibile percepire la forma dell'auto ed è ancora visibile la via del ritorno. La casa era (ed è tutt'ora) invasa di cumuli, pacchetti e bussolotti di pezzi, sistemati con l'intento e l'illusione di ritrovare il bandolo della matassa nel successivo rimontaggio. Nel frattempo, la pandemia ci costringeva a nuove settimane di chiusura, così prima trovai svago dalle brutte notizie dei TG con la totale sverniciatura della carrozzeria in vetroresina, poi non resistetti alla tentazione di "aprire" il motore per risolvere la leggera fumosità da consumo d'olio. Questo aggiunse nuovi soprammobili alla mia abitazione; pistoni, bielle e due testate intere divennero nuovo complemento artistico del mio soggiorno. Successivamente, l'attenuarsi della ferocia del virus ha allentato il rigore dei provvedimenti restrittivi e con la metà di maggio 2020 la vita ha ripreso i consueti ritmi e con essa anche il mio lavoro. Ciò mi ha forse salvato dall'intento di proseguire il restauro in autonomia e quasi totalmente al buio. Non avendo più tempo da dedicare, ho inviato le due testate in rettifica e, con una nuova serie di fasce elastiche, in sacrificati intervalli sono riuscito a richiudere il motore entro le ferie estive e a strappare una promessa al carrozziere per una verniciatura programmata sul finire di settembre. Ora la mia narrazione passa al presente: la carrozzeria è finalmente verniciata nel suo originale "Capricorn Blue" pastello, una grande quantità di ricambi mi sono stati recapiti-

tati dal Regno Unito, dalla mia cantina torna alla luce l'infinita quantità di pezzi che dovranno ritrovare il loro posto sulla macchina, il tappeziere attende l'ispirazione degli astri per imbastire il nuovo tetto apribile in tela e le parti da ri-cromare rivelano sotto il vecchio strato lucente decenni di ruggine e corrosione.

Nulla che non faccia parte della normale storia di un restauro. Nulla che dovrebbe spaventare, se facciamo finta di dimenticare l'aspetto economico, disponendo di spazio e di tempo. Al momento sono a corto di questi ingredienti ed inizio a provare un senso di panico di fronte alla distesa di parti smontate, che neanche con i più intensi ripassi mentali mi sembra di poter ricondurre in un insieme organico e funzionante, ma so di essere a buon punto. Con parecchio lavoro notturno, la consulenza dei fidati amici meccanici ed il conforto del Club, sia sotto forma di stimolo, sia nella prospettiva di ritornare a organizzare le nostre uscite con le vetture storiche, credo che la strana Gran Turismo britannica tornerà in strada.



La nostra storia: auto e protagonisti

Di Celso Nicco

LA NOSTRA STORIA: Volti ed Immagini delle nostre Origini

In questo anno di sosta forzata dalle nostre attività per le note ragioni connesse all'epidemia da COVID 19, ho desiderato proporre un momento di riflessione sulla storia della nostra Associazione, che ho avuto il privilegio di vivere fin dalle sue origini, risalenti all'ormai lontano 1977, con particolare riguardo alle figure più rappresentative di nostri Soci che hanno contribuito all'affermazione ed allo sviluppo dei suoi principi ispiratori - quelli cioè della valorizzazione dei veicoli storici popolari o comunque maggiormente diffusi e protagonisti della motorizzazione di massa - i quali ci hanno ormai lasciato e vivono nel nostro ricordo.

Ricordi di Appassionati i quali hanno colto e praticato con maggiore assiduità i significati del nostro Club, dei suoi obiettivi, e vi hanno aderito con passione e convinzione dando vita ad un complesso di relazioni e frequentazioni costituenti il patrimonio umano e culturale sul quale si è sviluppata l'Associazione, contribuendo alla sua affermazione ed al suo successo nel tempo secondo i principi stabiliti nel suo Statuto Sociale.

Nelle pagine che seguono, accanto ai modelli di Auto Storiche alla cui riscoperta e valorizzazione l'A.S.V.A. si è principalmente dedicata, saranno ricordati i Soci che maggiormente hanno promosso tale opera di valorizzazione sia in ambito locale che interregionale attraverso l'esperienza dell'A.N.T.E.A.S., Club federato A.S.I. sin dal 1989, che ha permesso a noi e a molte altre famiglie di Appassionati dislocate sul territorio nazionale di entrare nell'ambiente del Motorismo Storico Italiano, rappresentato dall'A.S.I. Una serie di immagini di famiglia, che ho selezionato nel mio personale archivio fotografico ed ho inteso proporre all'attenzione dei nostri Soci, diversi dei quali non hanno vissuto quella stagione iniziale del nostro Club e non ne hanno quindi conosciuto i principali esponenti: questo ho desiderato proporre nella ferma convinzione che un'Associazione culturale non può prescindere - atteso anche il superamento dei suoi quarant'anni di vita - dal rivisitare o dal conoscere le vicende che ne hanno determinato la nascita e l'affermazione. Vicende di persone, di passioni e di mezzi storici che nel loro insieme costituiscono il retaggio culturale e morale del nostro Club, al quale guardare costantemente come fonte di ogni nuova e proficua iniziativa.

Tutto nasce da un gruppo di Amici dislocati tra Torino, Ciriè e Bra verso la metà degli anni '70, i quali amano ritrovarsi periodicamente all'insegna della comune passione per i mezzi storici, rivolgendo la propria attenzione a quei veicoli poco considerati nell'ambiente del Motorismo Storico Ufficiale, ma nei quali è racchiusa la storia di molte famiglie, delle loro vicende e vicissitudini, alla quale i componenti di questo gruppo intendono rendere onore e dignità storica. Tipiche di questa fase iniziale della nostra esperienza associativa - la quale troverà formale costituzione per atto pubblico notarile nell'Ottobre 1978 dopo aver siglato una prima costituzione di fatto nel precedente 1977 - sono le Città di Ciriè oltre a Torino e Bra. Nelle immagini riportate nelle pagine che seguono, verrà rappresentata la realtà di mezzi e di persone che, attraverso le immagini fotografiche delle principali occasioni di incontri organizzati, hanno dato vita al nucleo originario del nostro Club, dalle prime sperimentali uscite sino agli Eventi organizzati in collaborazione con Enti territoriali e museali, ed infine ai rapporti con altre realtà territoriali di Appassionati attraverso escursioni di rilevante distanza chilometrica: punto più alto e significativo di questo lungo percorso - dedicato particolarmente alla FIAT 500 Topolino nelle sue periodiche ricorrenze del Cinquantenario e Sessantesimo Anniversario - sono stati la celebrazione del Giubileo

Romano del nuovo Millennio ed il Giro d'Italia per il 70° Anniversario della nascita della nostra beniamina.



FIAT 508 "BALILLA" e FIAT 500 "TOPOLINO"

Due protagoniste della motorizzazione popolare, alla cui attenzione si è rivolta l'A.S.V.A. sin dalla sua nascita e che ne sono state l'elemento distintivo per molti anni nell'ambiente del Motorismo Storico Piemontese.

La Fiat 500 Topolino, in particolare, è stata la vettura storica di gran parte degli iscritti, accanto ad altri modelli come la Fiat 600 e la Fiat 1100, che ne sono stati la naturale continuazione nei successivi anni.

È poi da puntualizzare come l'A.S.V.A. non sia mai stata un "Topolino Club", diversamente da altri sodalizi dedicati a questo modello in via esclusiva, ma l'abbia considerato come emblematico di un certo tipo di motorismo storico del quale fanno parte, appunto, quelli sopra ricordati, assieme ad altri ancora appartenenti al medesimo periodo storico.



FIAT 1100 e FIAT 600

Naturali eredi della "Balilla" e della "Topolino", hanno contrassegnato il periodo della rinascita dell'Italia, protagoniste dell'epoca felice del cosiddetto miracolo economico.

In linea di continuità della "Balilla" e della successiva "Fiat 508 C Popolare Balilla" la Fiat 1100 rispecchia appieno nella sua lunga storia, iniziata nel 1939 e terminata nel 1969 con la versione "R", il motto che le venne attribuito: "Come l'Araba Fenice la 1100 non muore ma si trasforma".

Con la Fiat 600 prosegue invece il ruolo che fu della 500 C Belvedere, chiamata anche Giardinetta, attraverso un'impostazione meccanicamente molto diversa: dal motore anteriore di 569 c.c. si passa a quello collocato posteriormente di 633 c.c., con una carrozzeria totalmente nuova in grado di ospitare quattro persone più bagaglio.

La "600" nasce nell'Ottobre 1955 e termina la sua vita nel 1969 attraverso modifiche e perfezionamenti sia meccanici (600 D) che estetici, dei quali il più noto è la versione Multipla, oltre a numerose versioni commerciali nonché fuoriserie come il coupé Vignale appartenuta al Signor Antonio ROSSO, per molti anni protagonista della nostra vita sociale.



LANCIA AURELIA e LANCIA FLAMINIA

Per appartenenza di epoca storica, anche se vetture di alta gamma non certo etichettabili come popolari, questi due modelli hanno partecipato a numerose iniziative radunistiche dell'A.S.V.A., appartenuti il primo al signor **Walter Torchio** – vincitore di ben otto campionati sociali - nella versione GT B20, il secondo al **Dott. Pietro Repetto**, già nostro segretario e medico chirurgo, nella versione Coupé Touring GL, naturali protagoniste, date le caratteristiche sportive loro proprie, di numerose escursioni a distanza nell'ambito delle attività dell'A.N.T.E.A.S.

Pietro Repetto ci ha lasciato nel 2007, Walter Torchio nel 2009.



ALFA ROMEO GIULIETTA SPRINT 1600

Vettura di piglio sportivo e di grande successo presso il pubblico, è stata la vera icona del riconquistato benessere dell'Italia, appartenuta al nostro indimenticabile Socio **Luigi Campigotto** di Bra, ultimo rappresentante dell'originario gruppo Braidese (**Calligaris, Burdese e Chiavazza**), protagonista di numerosissime escursioni a distanza in Toscana, Liguria e Veneto, apprezzato per la sua cordialità e lo spirito sportivo da numerosi Amici dell'A.N.T.E.A.S., da quelli del T.C. LIVORNO in particolare, che l'hanno annoverato anche tra i propri Soci.



Quella di Campigotto è stata una figura di grande spessore umano; già Presidente dell'Unione Commercianti di Bra, esempio impareggiabile di generosità, semplicità ed apertura di spirito, è stato uno dei migliori Soci, a mio avviso, che l'A.S.V.A. abbia annoverato tra i propri iscritti. Benché malato da tempo, è sempre intervenuto ai nostri appuntamenti con immutata passione, lasciandoci nell'anno 2012.

Candido Verzino è stato il Socio degli esordi del Club, promotore dei molti incontri a Ciriè e nelle Valli di Lanzo, organizzatore dei primi appuntamenti in P.za San Martino a Ciriè, nei quali si è sempre prodigato con la gentile consorte nell'accoglienza dei partecipanti, nella preparazione di rinfreschi e negli appuntamenti con personaggi locali.

Uomo di grande simpatia e di fine humour, era aperto ad ogni iniziativa culturale anche di carattere teatrale nell'ambito dell'Associazione "Ars et Labor". Esperto di affreschi e decorazioni artistiche in ambiti museali e religiosi, ci ha lasciato nel giugno 2020, non distante dal compimento del 90° anno di età.

Claudio Benedetto è stato uno dei più assidui e fecondi protagonisti della nostra Associazione, della quale è stato anche in momenti diversi Vicepresidente e componente del Collegio dei Proviviri. Carrozziere e restauratore di grande esperienza e perizia, ha messo a disposizione di molti Soci, da lui sempre considerati Amici nella comune passione, le proprie capacità, sempre ispirato ad una concezione molto rigorosa della storicità automobilistica e sempre favorevole agli esemplari più anziani e significativi, sostenendo con fermezza e coerenza tali sue convinzioni nell'ambito del Consiglio Direttivo dell'Associazione.

Lo abbiamo ritratto alla Rassegna Torinese "Monginevro Mon Amour", accanto alla gentile consorte signora Dina, dinanzi alla sua Fiat 500

I coniugi Verzino davanti alla Flaminia Coupé Touring di Repetto



A Topolino, premiata nella circostanza. Claudio Benedetto ci ha lasciato nel gennaio 2020, raggiungendo la sua consorte precedentemente scomparsa.

Sergio Regis è stato il "Topolinista" per eccellenza dell'A.S.V.A., a tutti noto per l'entusiasmo della sua passione, la cura quasi maniacale per la sua vettura Fiat 500 C e l'attaccamento al Sodalizio da lui sempre apprezzato ed ammirato, nonché difeso - cosa non da tutti - da atteggiamenti ostili o poco lusinghieri tenuti da persone esterne al Club.

Meccanico di lungo corso, è stato protagonista di molte escursioni a distanza in compagnia del suo grande amico Guglielmo Ferrandi. Grande la sua capacità di intrattenimento, con espressioni estrose e colorite quasi degne di un uomo di spettacolo, sempre desideroso di trasmettere il suo modo di intendere la passione per il motorismo. Regis ci ha lasciato nel luglio 2018, alla vigilia del 27° Interclub, tenutosi a Fobello in Valsesia.



I coniugi Regis accanto alla Fiat 500 C

Renzo Gerbaldo è stato carrozziere di grande perizia e di forte temperamento, possessore di una Lancia Appia 3ª Serie da lui personalmente restaurata, sempre presente sia nelle iniziative locali che in quelle a lunga distanza, molto preciso e tempestivo nelle varie formalità d'iscrizione. Soleva infatti dire, pagando con ampio anticipo la propria quota: "io pago sempre per tempo, così poi viaggio gratis" (!). Gerbaldo ci ha lasciato nel 2010.

Adolfo Ansaldo è stata la figura storica per eccellenza dell'A.S.V.A.: Socio Fondatore, Consigliere dell'Associazione, componente del Collegio dei Probiviri, possessore di una Fiat 500 A Topolino e di una FIAT 508 Balilla 3 marce. La sua attività nell'Associazione appartiene alla fase originaria di costituzione della stessa, con partecipazione all'escursione ad Alassio in occasione del gemellaggio dell'A.S.V.A. con il Club Amici della Topolino di Bologna. Meccanico e grande intrattenitore nel corso delle allegre tavolate dei primi incontri, Ansaldo è stato uno dei "Topolinisti" di spicco dell'Associazione: la sua scomparsa è avvenuta nel dicembre 1994.

Giorgio Beltramo, anche Lui vissuto nel mondo dell'automobile essendo stato meccanico ed autista di vettura da noleggio in quel di San Mauro Torinese, era uomo di grande bontà, sensibile alle iniziative di carattere umanitario, ricco di battute argute ed ironiche, era presente in tutte le manifestazioni a carattere locale a bordo di quella stessa FIAT 1900 B che aveva impiegato per molti anni nel servizio di noleggio, per poi farla passare a vettura storica. Dato il suo innato spirito bonario e conciliativo era divenuto l'ispiratore del gruppo denominato amichevolmente "il trio di San Mauro", composto da lui, da **Vittorio Armellino** su Balilla a 3 marce e da **Luigi Mochino** su Lancia Appia 3ª Serie. Beltramo ci ha lasciato nel giugno 2001.



La Fiat 1900 B di Beltramo



I coniugi Ferrandi accanto alla Fiat 1100 E, con Regis

Guglielmo Ferrandi, grande e fraterno Amico di Sergio REGIS, protagonista assieme a lui di molti viaggi più o meno avventurosi, ma sempre caratterizzati da episodi "gustosi" e divertenti, impiegava - come nel caso di Giorgio Beltramo - la FIAT 1100 E da lui adoperata come mezzo di lavoro per molti anni per consegnare i prodotti della sua attività di panificatore, nella quale eccelleva al punto di meritare l'appellativo di "Maestro di Arte Bianca". Lo abbiamo

ricordato in questo articolo con una fotografia che lo ritrae accanto alla sua vettura in compagnia della sua signora e del grande Amico Regis. "Guglielmo", come ero abituato a chiamarlo, ci ha lasciato nell'anno 2010: in sua memoria venne dedicato il Raduno di Chiusura di quell'anno a Moncalieri, in collaborazione con la locale Pro Loco.

Leonardo Dimilito, al pari di Adolfo Ansaldo nel carattere e nell'esperienza di meccanico di lungo corso, compare nella vita dell'Associazione all'inizio degli anni '90, possessore di una FIAT 500 C potenziata nella meccanica e ricca di accessori, con la quale partecipa, tra le tante occasioni, all'appuntamento romano del Giubileo del 2000 ed all'Interclub Torinese n. 18 del 2009. Dimilito, dopo alcuni anni di assenza dalla vita di Club, ci ha lasciato nel gennaio 2017.



Dimilito e Rosso accanto alla Fiat 500 B Olympic

Antonio Rosso è stato tra i Soci

più fedeli e di antica data, sempre disponibile a collaborare nelle incombenze organizzative. Valente esperto nel campo dell'ebanisteria, il Signor Rosso era fervente appassionato di veicoli militari, possessore di una Jeep Willis e di un'Alfa Matta, nonché di una rara Fiat 500 B carrozzata Olympic, riprodotta nelle foto di questo articolo, oltre ad una Fiat 600 Vignale. Uomo franco e aperto, per molti anni componente del Collegio dei Probiviri dell'Associazione al pari di Adolfo Ansaldo e Claudio Benedetto, ha sempre manifestato l'apprezzamento nei confronti del nostro Club per il clima di amicizia e concordia che lo caratterizzava, diversamente da altri ambienti del Motorismo Storico dei quali aveva fatto parte.

Il Signor Rosso, grande ammiratore della Legione Straniera ed esperto della sua storia, ci ha lasciato nel giugno 2015.

Franco Giannini, uomo di temperamento estroverso e tipicamente romano, è stato cofondatore dell'omonima Scuderia di vetture elaborate e destinate alle competizioni agonistiche, tra le quali soprattutto le FIAT 500, 600 e 1100. Noto per l'adozione del motore a tre supporti di banco, applicato sulla FIAT 500 Belvedere con la quale ha partecipato a numerose escursioni a distanza in compagnia della gentile consorte, attualmente ancora nostra Socia, Giannini ci ha prematuramente lasciato nel 2003.

Oltre a questi, ricordiamo ancora con gratitudine per la loro partecipazione ed il loro attaccamento alle vicende dell'A.S.V.A., i soci **Piergiovanni Benzo, Giovanni Berti, Marcello Bracco, Giuseppe Cerchio, Franco Griva** (Socio Onorario), **Vincenzo Lattanzio, Natale, Lorenzato, Piercarla Lovisolo, Antonio Marietta, Giuseppe Marietta E Domenico Recchia**.

A conclusione di questo articolo, dedicato ai protagonisti delle origini della storia della nostra Associazione, propongo questa foto di gruppo che riprende alcuni di loro dinanzi ad una Cappella del Santuario di Belmonte, nel corso di una Gita Sociale del lontano 1988: da sinistra verso destra Giorgio Beltramo, Luigi Campigotto, Sergio Regis, Claudio Benedetto, Pietro Repetto e, ultima a destra, Dina Spada Benedetto, consorte di Claudio.



Il calendario 2020 si proponeva di continuare la via intrapresa nel 2019 di scoprire mete insolite ed interessanti, lasciando ampio spazio al piacere nella guida e consentendo la partecipazione dei soci, indipendentemente dall'età delle loro vetture e dal fatto che partecipino ai raduni da soli o in compagnia della famiglia.

Le locandine che lasciamo a ricordo dei raduni avrebbero avuto una loro tematica particolare (non ve la sveliamo perché, se tutto va bene, la potremo utilizzare per il 2021) ed il Consiglio Direttivo aveva già individuato alcune località in linea con questo nuovo indirizzo, pur perdurando blocchi del traffico ed altre amenità del genere, specie per quanto riguarda la nostra città.

Tra gli eventi che avrebbero avuto particolare attenzione organizzativa era da annoverare l'Incontro per vetture Classico Sportive, che nel 2020 avrebbe raggiunto il traguardo della venticinquesima edizione e per il quale avevamo progetti davvero grandi!

Anche il raduno Inter-sociale avrebbe dovuto avere il suo spazio di rilievo, con grande significato anche dal punto di vista eno-gastronomico.

E si era partiti proprio bene, con il grande successo e gli onori delle cronache e di articoli sulle riviste di settore (tutte tranne "la Manovella" ndr.) che le nostre auto incatenate ci avevano assicurato nel corso di Automotoretrò.

E POI FU IL COVID-19

Fine di tutta l'attività, prima ancora di incominciare e inizio di tutta una serie di "prime volte": prima volta che l'Assemblea Generale dei Soci non si è potuta svolgere, prima volta che la sede non è stata la casa di tutti i soci, prima volta che l'unica cosa che contava davvero era sincerarsi – e purtroppo non è stato sempre così – che tutti fossimo in salute e il Virus lasciasse tranquilli noi e le nostre famiglie.

Il Consiglio Direttivo si è riunito più volte, sempre con l'ansia di dover dare notizie negative, distanziati e protetti da mascherine e guanti, con il magone di non poter organizzare nemmeno l'apertura della sede per rivedere i volti degli amici.

Ci abbiamo provato nella "Fase 3", ma è durato poco: "fase 4", sede di nuovo chiusa e riunioni del CD virtuali, su piattaforma zoom. Il club deve continuare a vivere!

IL 2020 ERA ANNO BISESTILE E CI ASPETTAVAMO QUALCHE DIFFICOLTÀ IN PIÙ, MA NON CERTAMENTE CHE SI RIVELASSE UNO DEI PIÙ TERRIBILI CHE ABBIAMO VISSUTO. UNA SOLA CONSOLAZIONE: LA STRAGRANDE MAGGIORANZA DI NOI, PER FORTUNA, POTRÀ DIRE DI AVERLO VISSUTO E RACCONTARLO!

Il Calendario Sociale 2020

GENNAIO FEBBRAIO	Automotoretrò	31 1-2-3
MARZO	Assemblea dei soci	15 ANNULLATO
APRILE	Raduno di Apertura	5-11 ANNULLATO
MAGGIO	Raduno Generale e IX Intersociale XXIV Raduno Interclub	10-17 ANNULLATO
GIUGNO	Raduno nella Riviera di Levante	13-14 ANNULLATO
LUGLIO	VIII Motoraduno e gita sociale estiva	11 ANNULLATO
SETTEMBRE	XXV Incontro per vetture Classico-sportive	16-19 ANNULLATO
OTTOBRE	Raduno di chiusura	4 ANNULLATO
NOVEMBRE DICEMBRE	Autoretrò a Chambéry	28-19 ANNULLATO 5-6
DICEMBRE	Pranzo sociale di fine anno	15 ANNULLATO

AS VA PI NEN.....non si va più, per i non piemontesi o coloro che non capiscono la lingua (minoritaria) piemontese.

Questo era lo slogan che campeggiava nello stand ASVA di Automotoretro, giunto quest'anno alla sua trentottesima edizione.

Tappeto rosso come si conviene per due "regine" dell'automobilismo e motociclismo storico come la Giulietta Spyder e la Ducati Scrambler che abbiamo presentato avvolte in nere catene che le fissavano al suolo.

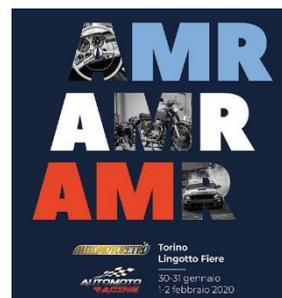
Perché a Torino le auto storiche non vanno più, nemmeno il sabato e la domenica, accusate di essere la principale (!) causa di inquinamento dell'aria di una città in cui circolano autobus con più milioni di chilometri sulle ruote e la maggior parte dei condomini e degli uffici pubblici è riscaldata a gasolio.....

"La lungimirante protesta di ASVA", come ha titolato la prestigiosa rivista di settore "Ruoteclassiche" è stata l'unica denuncia di questa insostenibile e paradossale situazione che si vive nella "capitale europea del motorismo storico", sede dell'ASI e della FIVA.

In verità anche il Veteran Car Club Torino ha protestato, preparando uno stand senza auto, ma il nostro allestimento ha davvero fatto scalpore!

Personalità della politica regionale, come l'Assessore al bilancio ed alle attività produttive hanno elogiato la nostra presa di posizione, le interviste si sono sprecate ed anche le televisioni locali ci hanno ripreso in lungo e in largo: solo ASI non si è nemmeno palesata e ovviamente l'amministrazione comunale ha fatto finta di nulla.

L'atmosfera di protesta non ha ovviamente scalfito la festa del sabato per l'incontro con i nostri amici de "La Manivelle" di Chambéry, scesi anche quest'anno con due pullman per visitare Automotoretro.



I nostri Campioni

Comitato di redazione

Campionato Sociale



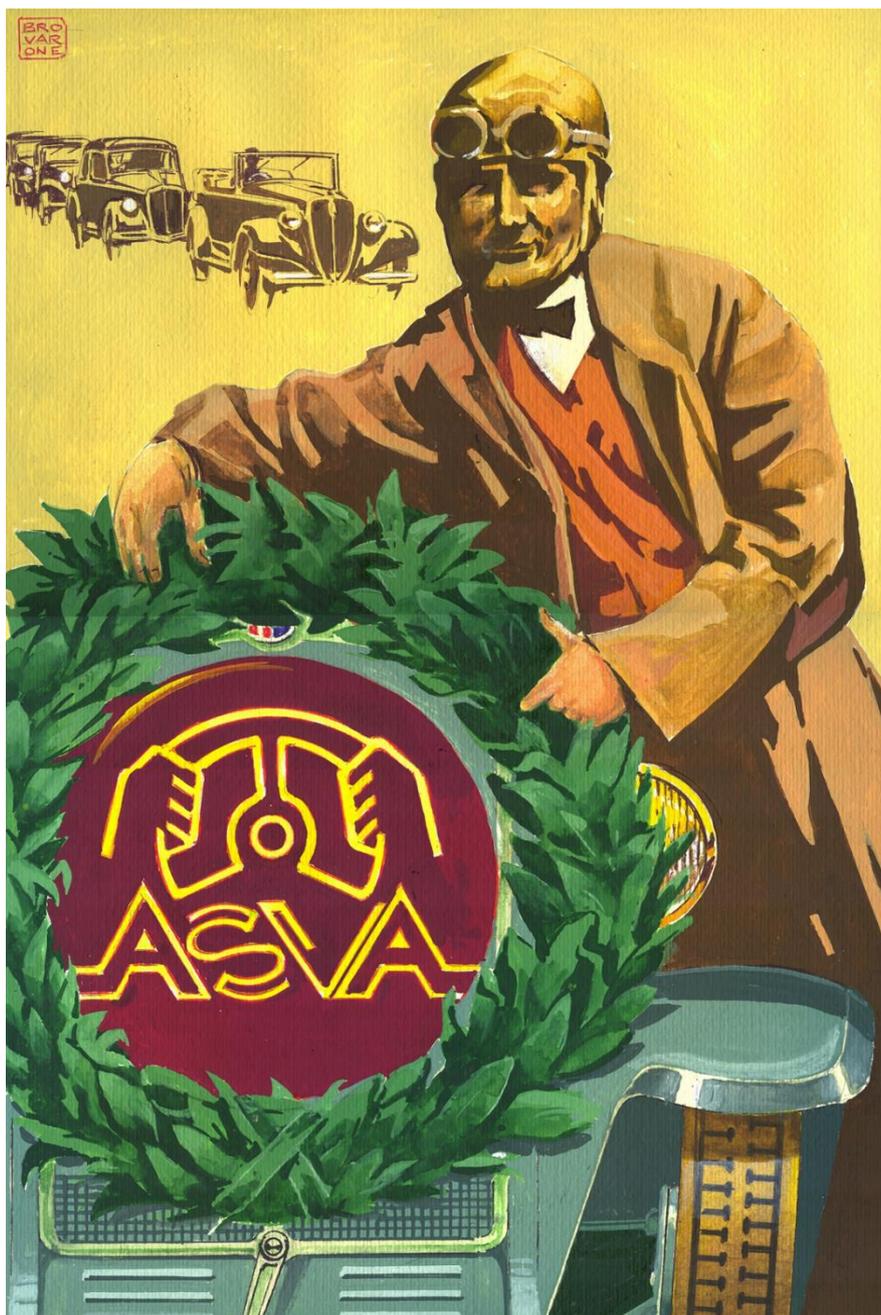
2016	1° classificato: Mario CERUTTI 2° classificato: Lorenzo FASANO 3° classificato: Germana GARAVELLO
2017	1° classificato: Mario CERUTTI 2° classificato: Carlo COSTA 3° classificato: Germana GARAVELLO
2018	1° classificato: Mario CERUTTI 2° classificato: Alessandro DE BENEDETTI 3° classificato: Francesco CAPPELLETTO
2019	1° classificato: Francesco CAPPELLETTO Lorenzo FASANO 2° classificato: Tommaso MACRI' 3° classificato: Serena LUCCHINI Massimo PIGNOCCO

2016	1° classificato 2° classificato 3° classificato	Silvio ALESSIO Enrico VADORA Paolo IANNONE
2017	1° classificato 2° classificato 3° classificato	NON ASSEGNATO
2018	1° classificato 2° classificato 3° classificato	NON DISPUTATO
2019	1° classificato 2° classificato 3° classificato	Serena LUCCHINI Carlo COSTA Silvio ALESSIO



Concorso fotografico





ASVA TORINO – CONSIGLIO DIRETTIVO 2019-2023

Presidente	Luca GALLIZIA
Vicepresidente	Matteo BO MILONE
Consiglieri	Francesco BIANCHERI Mario CERUTTI Edoardo CIMA (Tesoriere) Alessandro DE BENEDETTI Carlo Alberto GALLIZIA (Segretario) Franco PANARO Ugo VIORA (Addetto Stampa)
Probiviri	Guido CONTI Mario MASINO Piero VERCELLINO
Revisori dei conti	Ferdinando FRANZA Viviana FRANZA Roberto PULEO



www.asvaclub.com