

In ricordo di Roberto Bonazzi

Abbiamo voluto mantenere la tradizione della pubblicazione di questo opuscolo, tanto desiderato dal Presidente Benemerito Roberto Bonazzi, pur sapendo che non avremmo potuto realizzarlo con la stessa precisione e passione con la quale solo lui riusciva a portarlo a termine.

Non vi nascondo che proprio per questo, personalmente, sono stato tentato di far prevalere l'idea che essendo una sua creatura, restasse legata al suo ricordo e che il tentativo di continuare in questa iniziativa, da parte nostra, non sarebbe stato nulla di più che un tentativo di imitazione del suo lavoro. Molto probabilmente sarà così, ma se d'altra parte questo è un modo per far vivere "l'opera" a cui Roberto Bonazzi teneva in modo particolare, ben venga il nostro tentativo.

Questa "XXXIX° Rievocazione del Criterium di Roma", è anche la prima che lo vede assente come protagonista attivo quale egli è stato in tutte le edizioni passate; quando dico protagonista intendo dirlo in tutti i sensi; la realizzazione di questo opuscolo è stata, quasi sempre, fonte di estenuanti discussioni che solo oggi, a distanza di tempo, riusciamo a vedere e rivivere con un occhio più sereno ed un animo più disteso.

Il ricordo, un po' affievolito dal tempo, ci fa rivivere quei momenti con maggior distensione, ne fossimo stati capaci allora, avremmo trascorso qualche notte in più tranquilla e tanto meno messo a repentaglio un rapporto di amicizia che durava da quarant'anni: per fortuna quell'amicizia aveva solide basi e non sarebbe stata certo qualche puntigliosità, da ambo le parti, a minarla.

La realizzazione dell'opuscolo è avvenuta, sino all'ultima edizione, con metodi tradizionali: ricordo che ci si raccoglieva, in 4 o 5, attorno al suo tavolo dello studio medico con tanto di lettino che ormai fungeva da piano d'appoggio per le varie carte, per effettuare le correzioni che avvenivano con lettura e riletture dei testi ad alta voce, come il recitare di un rosario. Nei nostri incontri il computer non ha mai trovato spazio.

La ricerca della foto (o disegno) da mettere in copertina era un altro problema non facile da risolvere ma, armati di grande pazienza, non sempre a portata di mano, si consultava l'archivio Alinari o ci si recava presso i diversi rivenditori di stampe d'epoca sparsi su Roma alla ricerca della soluzione migliore. La sua attenzione era così particolare che quasi sempre gli errori erano frutto della nostra stanchezza e non certo di una sua distrazione, motivo per il quale venivamo redarguiti come alunni delle prime classi elementari. L'opuscolo, così impostato, comportava inoltre un aggiornamento di date riferite agli eventi storici e quindi ai corrispondenti anniversari per ciascun evento, che solo la sua lucidità mentale e abilità nel calcolo riusciva a tenere aggiornate.

Come diceva il grande Leonardo: *"tristo è quel discepolo che non avanza il suo maestro"*.

Dubito che siamo riusciti a superare il "maestro"; lungi da noi questa intenzione, speriamo soltanto di aver dato continuità ad una tradizione che si ripete da tantissimi anni.

Dell'uomo, quale professionista, non conosciamo abbastanza o per lo meno non quanto sappiamo sulla sua passione per questo mondo legato al motorismo storico che iniziò, per lui, nei primissimi anni settanta con l'acquisto di una FIAT Balilla, per proseguire, poco dopo, quale cofondatore del Circolo Romano La Manovella.

Lo ricordo, in quegli anni, con lo stesso interesse e partecipazione, alle attività del Circolo come nel suo ultimo periodo di vita, quando mi fece recapitare una lettera (datata 22-06-2012), circa un mese prima di passare alle "valli celesti" come usava dire) nella quale manifestava tutto l'attaccamento al nostro sodalizio e confermava la sua volontà nei confronti della disponibilità della sede per tutti noi.

Ritengo, questo, sia il suo ultimo atto di generosità nei confronti del Circolo e la manifesta volontà che tutto continuasse ad una sola condizione, quella che egli considerava il miglior modo di proseguire l'opera:

".....noterai che dai contatti che abbiamo non è venuto meno il mio interesse per quegli ideali che ci hanno ispirato dalla fondazione del movimento."

Ecco, questo, a mio avviso, è il ricordo che dovremmo serbare di quest'uomo.

Roberto Isidori

LA MOSTRA RETROSPETTIVA DELL'AUTOMOBILE

Nel 1933 al Salone dell'Automobile di Milano il Conte Carlo Biscaretti di Ruffia venne incaricato dal Presidente dell'Anfia Avv. Giuseppe Acutis di organizzare la prima Mostra Retrospettiva dell'Automobile.

Biscaretti di Ruffia forte dell'incarico ricevuto in un articolo pubblicato su Le Vie d'Italia nel febbraio dell'anno stesso spiega:

“ Ai giovani io dedico queste pagine, prima che essi vedano gli ordigni, antenati, delle loro snelle velocissime macchine, ben allineati nelle gallerie della Esposizione di Milano, io voglio che essi sappiano quali pene abbiamo affrontato noi, che di quegli ordigni ci siamo serviti per le nostre prime innocenti modeste gite a 10 km all'ora “

Da questo principio nel primo piano della Galleria milanese furono esposte le seguenti vetture, motori e chassis:

1854 – Gen.le BORDINO Vettura a Vapore – R.Scuola di Ingegneria Torino

1880 – FORLANINI Motore a Vapore – Ugo Pirazzoli Torino

1892 – PANHARD et LEVASSOR 4 Hp Vettura Fondazione Galetti

Domodossola

1892 – PEUGEOT FRERES 3 Hp Vettura Guido Lazzari – Nuscoli di

Cervignano

1894 – E.BERNARDI Hp

1,5/2,5 Vettura - R.Scuola di

Ingegneria Padova

1880 – MOTRICE a BENZI-

NA PIA costruita da

E.Bernardi - R.Scuola di

Ingegneria Padova

1893 – BICICLETTA in PRO-



PULSIONE a motore E.Bernardi - R.Scuola di Ingegneria Padova

1893 – STERZO CORRETTO BERNARDI - R.Scuola di Ingegneria Padova

1893 – MOTORE 4 TEMPI E. BERNARDI - R.Scuola di Ingegneria Padova

1896 – BENZ Vettura 3 Hp – Senatore G.Guglielmi Roma

1898 – CLEMENT DE DION BOUTON – Triciclo a motore F.Ili Pisani Cuneo

1898 – BIANCHI 3 Hp Vettura S.A. Stabilimenti Bianchi Milano

1898 – DE DION BUTON 3 Hp Vettura Reale Automobil Club d'Italia – Sede Prov.le di Biella

1899 – CEIRANO WELLEYES 3,1/2 Hp Vettura – Avv.to Cesare Goria Gatti –



Torino

1899 – CLEMENT DE DION BOUTON

Quadriciclo a motore

Dott. S.Mottoni –

Sondrio

1899 – DE DION

BOUTON 3 Hp Vettura

Uccelli Stefano – Intra

1890 – HURTU 3 Hp

Vettura Principe di Sivignano – Napoli

1900 – CEIRANO 3 Hp Vettura Ing. Adolfo Gallina – Genova

1900 – DARRACQ 7 Hp Vettura G.Palumbo – Messina

1900 – FIAT 8 Hp Vettura Contessa Sofia di Bicherasio – Torino

1900 – VICITRIX 7,1/2 Hp. Dott. S. Muttoni – Sondrio

1902 – DARRACQ 7 Hp. Vettura F.Ili Pisani Cuneo

1902 – RENAULT 7 Hp. Cav. Vincenzo Franchi – Camnago Volta

1903 – GEORGIA KNAP 1,1/4 Hp. Motocicletta Gaetano Besana – Milano

1903 – FIAT 12 Hp. Vettura Fabbrica automobili Torino

1903 – DAIMLER 12 Hp. Vettura – Marchese Carlo Costa – Macerata

1904 – RENAULT 9 Hp. – Vettura R.A.C.I. Sede Provinciale di Pistoia

1906 – BRIXIA – ZUST 25 Hp. – Motore – S.A. Cartiera Italiana Serravalle Sesia

1906 – FIAT 16 Hp. – Vettura Dott. Angelo Bocchi – Parma

1906 – FIAT 50 Hp. – Chassis – Garage F.Ili Martini – Ivrea

1907 – ITALA 24 Hp. – Vettura Pechino Parigi – S.A. Automobili Itala Torino

1908 – LANCIA 18 Hp.- Motore – S.A. Lancia & C. Torino

1909 – DE DION BOUTON 40/60 – Motore Chassis – Barone Giovanni Stabile Milano

1910 – ALFA ROMEO 15/20 Hp. Chassis – S.A. Ing. Nicola Romeo Milano

1910 – BECCARIA 12 Hp. - Vettura Barale Michele – Borgo S. Dalmazzo

1910 – FIAT BREVETTI 18 Hp. - Vettura – Quadrio di Pedemonte

1910 – OLDSMOBILE 4 Hp. - Vettura Marchese P.Sommi Picenardi – Olgiate Calco

1910 – ALFA ROMEO 20/30 Hp. - Motore - S.A. Ing. Nicola Romeo Milano

1911 – ITALA AVALVE 35 Hp. - S.A. Automobili Itala Torino

1912 – FIAT 30/35 – Vettura – Dott. A. Bocchi – Parma

1912 – DE DION BOUTON 30 Hp. - Chassis Barone S. Stabile – Milano

1923 – SAN GIUSTO 12 Hp. - Ing. Cesare Beltrami – Milano

La mostra fù un grande successo, la stessa, visitata da migliaia di persone, fece scattare per la prima volta in Italia la cultura storica e conservatrice nel campo motoristico.

Da questa iniziativa nacque l'idea di un museo. La stessa si concretizzò con l'impegno dei seguenti promotori, Cesare Goria Gatti, Giuseppe Acutis ed il Conte Roberto Biscaretti con il figlio Carlo.

Il 25 Luglio 1933 il Podestà di Torino Thaon di Revel nel Palazzo Civico firmò una delibera la quale costituì ufficialmente **“Il Museo dell'Automobile”**.

Dopo vent'anni di spasmodico lavoro destinato sempre per lo stesso fine, Carlo Biscaretti di Ruffia definì così il suo capolavoro:

“Ricetta: per costituire un Museo dell'Automobile si prende un poveraccio dalla vita molto occupata, perché lavora per guadagnarsi il pane quotidiano, lo si nomina direttore e gli si dice: sbrogliatela. Lo si lascia senza denaro, senza collaboratori, senza alcuno a cui rivolgersi per un aiuto o un consiglio. Il tempo scorre inesorabile, il poveraccio invecchia, una lunga barba bianca si stende sulla sua fede, il suo ardore, la sua buona volontà, la sua pazienza, ed ecco: nel giro di venti anni il Museo esiste, solido, pimpante, grazioso, e il poveraccio allo stremo delle forze non ha che da sparire per sempre, lasciando ai suoi successori la gloria dell'inaugurazione”.



Noi, i dannati del collezionismo!

Collezionista, spiega l'enciclopedia Rizzoli-Larousse, è chi ha l'abitudine di raccogliere oggetti della stessa specie con intenti culturali, di piacere o di utilità: bene, ci siamo dentro tutti sia pure con qualche piccola doverosa precisazione perché primo, non esiste il monocollezionista ovvero chi possiede un solo veicolo storico, e secondo, la cultura assai spesso è un pretesto, il piacere a volte odora di masochismo e l'utilità è uguale a zero. Come si diventa collezionista? Le motivazioni sono tante e variegata ma



ritengo che le principali siano due: una ha scopi mercantili, l'altra nasce da passione innata ed interesse genuino. Qui mi occupo di questa, perché è quella che mi riguarda, come riguarda la stragrande maggioranza di noi. Dopo la guerra, rimasi folgorato da una imponente berlina tre luci nera che era sopravvissuta al conflitto nascosta in un garage sotto casa – abitavo in via Populonia, zona Porta Latina – noi ragazzini aiutammo a rimetterla in moto, a spinta. Anni dopo, mi affascinarono un paio di torpedo di cui una era in riparazione dall'elettrauto dietro l'angolo e l'altra, la notavo stando in finestra, passava spesso per via Satrico con destinazione oltre il ponte della ferrovia di Piazza Zama, nel giardinetto di una piccola casa, dove riuscii a scovarla dopo testarda ricerca. Era forse di Carosi, un protocollezionista.

Questo è il preambolo, che spiega un po' il chi, il perché ed il come. Ora veniamo ai fatti, ovvero all'azione del prode ed a volte incauto raccoglitore di oggetti eccetera eccetera. Nel 1960, appena 22enne sottotenente di complemento in un reggimento di fanteria nel Friuli, svolgevo il servizio di prima nomina in un battaglione distaccato in un paesino sperduto dove c'era una specie di meccanico intrallizzatore che vendeva, ricomprava e rivendeva sempre gli stessi motorini ai giovani ufficiali, i quali ripartendo glieli ridavano indietro non certo allo stesso prezzo. A me il tizio vendette una Vespa 125 quasi decenne e poco decente che mi accompagnò non solo per quegli otto mesi ma – e qui un acuto osservatore avrebbe immediatamente catalogato l'incipiente spirito del collezionista – anche al mio ritorno a Roma. Dove tempo dopo, rientrando da una trasferta di lavoro,

non trovai più l'oggetto perché mia moglie l'aveva giudicato lesivo del decoro della famiglia e l'aveva fatto rottamare. Mi dispiacque un pochino ma non mi persi d'animo, anzi decisi di rifarmi subito raddoppiando le ruote, cioè passando



alla prima automobile, verso fine 1960. Era una Fiat 508 – ma Renato è proprio fissato co' 'ste Balilla!, dirà qualche amico – una 4 marce 4 porte fuoriserie forse Ghia ma mai saputo di preciso, tenuta insieme più che altro da chilometri di nastro adesivo giallo che spiccava orribilmente sulla vernice grigia tutta scrostata. Me la vendette un amico al quale firmai cinque cambiali da diecimila lire senza neanche sapere quel che facevo; feci rifare le valvole e il bidone si trasformò in un razzo ma dopo pochi mesi la rivendetti con 5mila lire di guadagno. Mi ero convinto che se vuoi avere una Balilla devi avere una

3 marce, per cui mi misi in caccia. All'epoca se ne vedevano diverse per Roma, anche dalle mie parti dove talvolta ne appariva una tremendamente rosa. Finalmente nell'estate '61 lessi un annuncio sul Messaggero: vendesi Balilla 3 marce del 1932, telefonare al numero eccetera. Emozionato e preoccupato (capivo che le 55mila non sarebbero bastate) mi decisi a telefonare e mi rispose il signor Antonio Nibby discendente omonimo del celebre archeologo romano dell'800. Fu molto cordiale, mi invitò a vedere la macchina che stava in un garage di viale Giulio Cesare e mi accompagnò in un giro di prova a Monte Mario. La 508 gli serviva per andare a caccia, con il cane sistemato dietro, nello spazio al posto del sedile; ora però, a 65 anni e col cuore ballerino, il medico gli aveva proibito di coltivare quella passione per cui aveva venduto il fucile ed il cane ed ora voleva liberarsi anche del veicolo. Affare fatto per 110mila lire: la metà mancante fu prestata dalla mia futura moglie, alla quale mi guardai bene dal restituirla, temendo che si offendesse... Con la Balilla facevamo gite al mare o in campagna, io ci andavo talvolta all'Università e spesso, quando facevo il turno di notte, al Corriere dello Sport dove ero entrato a fine 1961. Per un bel pezzo la mia 508 è stata l'unica macchina parcheggiata in via Popolonia, dove ora non entrerebbe uno spillo. Questa macchina è stata una grande gioia, e tuttora è la stella della mia piccola scuderia.

Come sapete, non può esistere il monocolezionista per cui, avendo quel dannato spirito, dopo la Balilla tornai sul sentiero di guerra mettendo gli occhi su una moto di grande impatto spettacolare, una giallastra Harley-Davidson WLA 750 del 1942 residuo di guerra. Il proprietario era un giovinastro che gironzolava nella mia zona massacrandone quei poveri due cilindri; le frange al manubrio e la

pelle di pecora sul sedile davano un'idea dell'eleganza del tutto. Feci subito riverniciare di rosso la moto e rifare le cromature, una livrea bella ancora adesso. Tornai alle quattro ruote interessandomi a macchine che all'epoca non erano storiche ma che lo sarebbero diventate. Nel 1965, dopo sposato, acquistai una bella Lancia Appia convertibile che avrei ancora se la famiglia non fosse aumentata suggerendomi due anni dopo di cambiarla con un'altra Lancia, la Flavia 1500 Coupé del 1962 capolavoro di Pininfarina: macchina stupenda ma con un problema d'origine all'impianto frenante che mi ha fatto impazzire finché non ho trovato recentemente un meccanico di campagna che ha capito tutto e – credo – risolto il problema. L'anno successivo, 1968, ebbi un ritorno di fiamma per le due ruote, eccitato da una Guzzi 500 esposta in un distributore di benzina presso Cittaducale in provincia di Rieti (ho una casetta in zona): il titolare non ne volle sapere di venderla però gentilmente mi dette l'indirizzo di un geometra, su nel paese, il quale forse aveva... Aveva eccome, una Sport 14 del 1929, targa Ri 375, ferma nella legnaia da sette anni ed entrata immediatamente in mio possesso per 50mila. Un po' di benzina, un cicchetto sul carburatore, un calcio al pedale d'avviamento ed ecco immediatamente il tipico brontolio del monocilindrico di Mandello. Nei primissimi anni 70 la collezione si arricchì di altre otto ruote cioè un'auto e due moto. La prima era ed è una Topolino C del 1953: la teneva un giovane pilota motociclista che non se ne curava più di tanto e me la cedette per pochi soldi. Aveva avuto parecchi proprietari e non era messa molto bene, ricordo che una volta me la vidi brutta perché in salita venne via volante e piantone mentre un bus incalzava da dietro! Le moto nuove, per così dire. Conoscevo bene i fratelli Biaschelli storici concessionari Benelli e Motobi a



Roma: avevano preso una Gilera 500 a Pesaro, la loro città di origine, e sapendo dei miei vizi me la offrirono a 200mila lire. Affare fatto. Si tratta di una Marte del 1944 con trasmissione cardanica progettata per l'esercito ma risultata tecnicamente inadeguata alla bisogna bellica; è molto rara, per noi assai interessante. Nel 1974 la Honda ha lanciato una promozione per i giornalisti specializzati offrendo con un buono sconto la 4 cilindri CB 350: è l'unico veicolo a motore che io abbia mai comprato nuovo.

Tanti ragazzi mi hanno chiesto di vendergli questa moto facile da guidare come una bicicletta, ma è chiaro che il vero collezionista non vende, compra. Io ho comprato, ma ad un certo punto mi sono fermato ed ho fermato in un garage per quasi trent'anni tutti i veicoli storici tranne l'Honda. Mi ha bloccato l'assicurazione obbligatoria, oltre al mio mestiere di inviato speciale che mi teneva lontano e in viaggio per un sacco di tempo. Risultato: enorme spesa per il garage e ineluttabile degrado dei mezzi. Ma nel nuovo millennio, finiti gli impegni di lavoro, ho ripreso in mano la situazione, ho acquistato un ampio locale ad Antrodoco, ho affidato auto e moto a bravi specialisti ed ho riportato all'antico splendore la scuderia. Ed ho comprato, ebbene sì, nel 2007 ho preso un altro Topolino stavolta anteguerra, balestra lunga del 1939, fascetto sulla targa a 4 cifre, fermo da una decina d'anni in una cantina sempre in provincia di Rieti. Non è stato facile rimetterlo a posto: il motorista ad un certo punto era sparito e il carrozziere a sua volta si doveva bloccare ma alla fine ne siamo venuti brillantemente a capo. La 500 A è l'ultimo acquisto di una piccola scuderia: il definitivo? Probabile, anche se l'appagamento non è parola adatta al collezionista.

Renato D'Ulisse



Rievocazione di un rally del periodo sovietico

La prima edizione del rally Medved ("l'Orso") si è tenuta nell'anno 1966; il nome del rally deriva da una leggenda su cui è basata la storia della città di Yaroslav: in una delle vallate vicine, il duca Yaroslav Mudryi (Yaroslav il Saggio), combatté e sconfisse un orso che, per questo, divenne il simbolo della città che fu fondata nell'anno 1010.

Facendo un passo indietro, la storia dei rally russi in generale inizia nel 1958, ma come accaduto a tutte le corse in USSR, subisce uno stop dal regime, salvo poi riprendere intorno alla metà degli anni '90; in ragione di ciò, possiamo quindi affermare che il Rally Medved è la manifestazione motoristica russa più datata.

Un po' di storia

Alla partenza, della prima edizione, - quella del 1966 - si iscrissero più di 40 equipaggi su vetture "Volga" e "Moskowic".

Nel 1985, il rally Medved si svolse su tratti speciali sia di giorno che di notte, nonché in circuiti ed ippodromi a cui parteciparono le squadre corse ufficiali, dando grande lustro alla competizione.

Purtroppo però, negli anni successivi, dopo una serie di modifiche al regolamento che toccavano le classifiche, le categorie, le squadre ufficiali abbandonarono il rally Medved e lo spettacolo ne risentì moltissimo.

Nel 1992, il rally Medved risultò la prima prova del rinnovato campionato di Russia, mentre nel 1995 alla gara era attribuito un alto coefficiente, in quanto e per un certo periodo, tutte le tappe del campionato erano legate ad un coefficiente in dipendenza del grado di organizzazione e dal livello delle strade. Nell'anno 1995, il campionato russo consisteva in sei gare e, per attribuire il titolo, si presero in considerazione i tre migliori risultati. Naturalmente, i piloti preferivano le gare con i coefficienti più alti,

Il Rally.

La partenza della gara ha quasi sempre inizio in prossimità delle mura del Monastero Spasj'Preobrazhenski.

Il rally Medved ha la caratteristica di consentire al pubblico di visitare la zona dove i team ed i concorrenti preparano le auto prima della partenza; le automobili partecipanti alla gara, si allineano sotto le mura del vecchio monastero, circondate dal pubblico e si preparano ad iniziare la lunga avventura. Alla partenza, i tifosi si spostano sulle sponde fiume Kotorosl' dove le vetture iniziano la gara con il tradizionale e funambolico carosello fatto di derapate e testacoda sul fiume ghiacciato.

In occasione dell'ultima edizione, per ricordare la leggenda di Yaroslav e per festeggiare la partenza del rally, è stato invitato un domatore con un orso vivo e vegeto!

Il direttore di gara, il Sig. Eugeny Appolonov (curiosità: il suo cognome viene scritto proprio così, con doppia "p", per un errore compiuto anni fa da un dipendente dell'ufficio anagrafe), nell'intento di far rivivere questa competizione come era in origine, ha previsto che il percorso del Rally Medved, abbia una lunghezza dei 1200 km e che si svolga lungo le strade della regione di Yaroslav, coinvolgendo anche altre regioni confinanti.

Il percorso della gara include sia tratti tradizionali che slalom, guida artistica (simile ad un pattinaggio, con sbandate acrobatiche), corse in circuito e su strada, nonché una prova speciale presso lo stadio "Spartak" di Yaroslavl.



Boris Bazhenin
Presidente del CC Club Mosca

Les Etoile

Piccoli gesti di solidarietà

Differentemente dagli anni passati, desidero utilizzare questo spazio non per raccontare i fatti salienti della vita del Circolo, ma per portare alla Vostra attenzione alcune iniziative che hanno visto coinvolti due enti a carattere benefico: l'Associazione Italiana Rett (AIRETT) ed il Centro Giaccone di Roma.

L'AIRETT è l'Associazione Italiana che unisce in particolare i genitori con bambine/ragazze affette da Sindrome di Rett; questa sindrome è una patologia progressiva dello sviluppo neurologico che colpisce quasi esclusivamente le bambine, durante i primi anni di vita e provoca gravi disabilità a molti livelli, rendendo, chi ne è affetto, dipendente dagli altri per tutta la vita.

Il Centro Giaccone di Roma gestisce invece alcuni centri di accoglienza per nuclei di mamme con figli minori e gestanti, fornendo una sistemazione alle donne più sfortunate e bisognose.

In ambedue i casi, l'ampia partecipazione dei Soci a tali manifestazioni, come il contributo in danaro che ciascuno ha voluto offrire in aggiunta a quello raccolto tra i tanti turisti di passaggio a Piazza Venezia (in totale circa 1.800 €) sono stati determinanti per la buona riuscita degli incontri e quindi per il raggiungimento delle finalità preposte.

Colgo l'occasione per ringraziare tutti Voi per la solidarietà dimostrata ed un particolare sincero ringraziamento sento di rivolgerlo al Consigliere Francesco Congiu, quale promotore di questi particolari eventi che rappresentano, tra l'altro, un'importante novità per il nostro Circolo.

Siamo troppo presi dalla nostra quotidianità per renderci conto che a volte un sorriso o un gesto di disponibilità nei confronti di chi è meno fortunato di noi, possono essere considerati importanti e a volte determinanti per chi li riceve.

Dobbiamo continuare lungo questa direzione che abbiamo da poco intrapreso e stabilire anno per anno a chi rivolgerci ed in quale modo offrire il nostro sostegno; la massima partecipazione da parte di tutti noi sarà la migliore premessa per un buon risultato.

Davide Timò



XXXVIII rievocazione criterium di Roma - Manovella d'oro 2012

Prima di entrare nell'argomento, desidero sottoporre all'attenzione del lettore due considerazioni che mi è capitato di fare nel riguardare gli opuscoli delle varie precedenti edizioni della rievocazione del criterium di Roma.

La prima e più importante è quella che nella mia cronaca, scritta per l'opuscolo del criterium del 2009, osservai che in quell'anno cadeva il trentesimo anniversario del trasferimento della sede da via Marmorata a via Attilio Regolo, cosa che coincise con l'inizio di una diversa fase della vita del nostro Circolo, poiché con la nuova sede avemmo anche un nuovo patron, sponsor, sostenitore e quanto altro potremmo dire di lui ma, in sostanza, tutto ciò portava e porta al nome di Roberto Bonazzi. Il riferimento è a colui che con la sua cultura, la presenza costante, la puntigliosa ricerca della precisione, il desiderio di mantenere vive le tradizioni, i sacrifici, anche di ordine economico, ha sostenuto la vita e l'attività del Circolo come nessuno avrebbe fatto. Roberto Bonazzi ha insegnato tanto a molti, prevalentemente nel campo del motorismo storico ma non soltanto, quindi nel cuore e nella mente di molti di noi, resterà sempre vivo il ricordo di colui che chiamavamo Maestro.

Oggi il Presidente Benemerito Roberto Bonazzi non c'è più, ci ha lasciati nell'agosto dell'anno scorso e quindi, inevitabilmente, si è aperta un'altra nuova fase per il nostro Circolo però, fermo restando il fatto che è insostituibile la sua presenza, l'impegno di tutti è quello fare il meglio perché il Circolo possa continuare a vivere ed a svolgere un'attività degna dell'eredità che Roberto ci ha lasciato. In particolar modo dobbiamo sottolineare il sostegno degli eredi che hanno proseguito nella concessione della sede e dei contributi come da lui disposto. La seconda considerazione, assolutamente di tutt'altra e minore importanza, è che nel 2008 verificai come la cronaca della rievocazione del criterium di Roma, per molti anni precedenti, portava la medesima firma, quella del sottoscritto. Sono trascorsi da allora altri cinque anni e sono onorato di poter dire che adesso gli anni sono divenuti venti; di tutto ciò, naturalmente, debbo ringraziare gli Amici consoci del Circolo che hanno avuto la bontà di leggere questi miei scritti ed ai quali invio un fraterno affettuoso abbraccio.

A questo punto dobbiamo passare a ricordare la XXXVIII rievocazione del criterium di Roma che ci ha riservato un altro grande motivo di soddisfazione: ci ha fatto guadagnare, per la quarta volta, l'ambito premio della Manovella d'Oro che l'ASI, la nostra associazione federale, assegna annualmente ai circoli che organizzano i migliori eventi nel campo del motorismo storico nazionale.

Anche nella XXXVIII rievocazione del criterium abbiamo avuto molti patrocinatori che ringraziamo sempre per l'attenzione alle nostre attività: l'Arma dei

Carabinieri, la Regione Lazio, l'Automobile Club Roma, l'ACI Sport, la Fondazione Targa Florio, l'AVIS Roma, il Comune di Colonna, il Comune di Frascati, il Comune di Grottaferrata, il Comune di Monte Porzio Catone, il Comune di Rocca di Papa e la rivista Auto d'Epoca. A tutti questi Enti, con l'auspicio di poterli avere sempre a noi vicini, porgiamo il nostro più vivo ringraziamento.



La scelta del percorso della manifestazione dello scorso anno che qui ricordiamo, nasce dal desiderio di rivisitare l'itinerario nei castelli romani seguito in gran parte delle edizioni della competizione che, in particolar modo, nel periodo anteguerra può essere considerata la più importante del centro Italia. La scelta nasce anche dal fatto di poter far muovere i nostri "gioielli" in un percorso non particolarmente lungo, con salite non particolarmente impegnative, in un contesto paesaggistico del quale non siamo mai stanchi di godere.

L'evento ha avuto inizio alle ore 9 del giorno 9 giugno 2012 con il raduno dei partecipanti per colazione e verifiche in piazza Vittorio Emanuele nel Comune di Colonna, a seguire vi è stato il trasferimento per l'interessantissima visita ad un inconsueto museo come quello Storico Ferroviario della Stazione di Colonna.

Dopo una doverosa sosta per il pranzo, nel pomeriggio l'attività culturale è stata particolarmente intensa con la visita al Barco Borghese ed all'Osservatorio Astronomico di Monte Porzio Catone.

A fine giornata un'elegante cena presso il Grand Hotel Helio Cabala di Marino dove, molti dei partecipanti hanno dimostrato di non essere soltanto appassionati delle automobili, ma anche del ballo.

Il giorno 10 di giugno, ha avuto inizio con il trasferimento del gruppo a Rocca di Papa per la visita al museo Geofisico. A seguito la "carovana" si è trasferita a Frascati per una mostra statica delle nostre belle auto ed una "passerella di eleganza".

La conclusione della manifestazione con il pranzo, le premiazioni ed il commiato è avvenuta presso il ristorante "da Zi' Pietro" a Vernicino. Locale che ci ha ospitato in precedenza molte volte e dove, custodita in locali adiacenti, si può ammirare un splendida collezione di motociclette d'epoca oltre a molte automobili. A partecipare alla XXXVIII rievocazione del criterium di Roma abbiamo avuto circa cinquanta equipaggi, di cui ben venti con vetture ante-quarantacinque, prevalentemente soci del nostro Circolo, amici iscritti ad altri circoli della

nostra città ma, soprattutto, la cosa che abbiamo potuto piacevolmente constatare è che molti loro erano provenienti da altre regioni d'Italia come la Liguria, le Marche, la Toscana, l'Umbria e la Campania.

La manifestazione, iscritta al prestigioso Trofeo Marco Polo indetto dall'ASI, con l'attenta e competentissima presenza del delegato/commissario Avvocato Vittorio Veccia, ha previsto vetture suddivise in *settore epoca*, relativo alla categoria Vintage e Post Vintage, in *settore post 45*, relativo alla categoria Classic e Post Classic; non si sono svolte prove di abilità, pertanto tutto è stato imperniato sull'attività culturale con l'assegnazione, a seguito della passerella d'eleganza, di premi prevalentemente riferiti alla tipologia delle automobili ed alle caratteristiche dell'equipaggio premiando così:

ex-quo Elpidio Sorbo ed Enrico Para per il miglior restauro delle loro vetture ante-quarantacinque;

Mario Lenti Rana per la miglior berlina post-quarantacinque;

Davide Timò per la miglior spider post-quarantacinque;

Gennaro Forgione per la miglior berlina ante-quarantacinque;

Patrizia Fontana e Sofia Barletta quale equipaggio femminile;

Sergio Lombardi per la patente più datata.

A conclusione dell'evento si sono svolte le premiazioni ma, prima di salutare i presenti, vi è stato ampio spazio per i ringraziamenti agli ospiti per essere intervenuti, ai sostenitori ed ai collaboratori per il fondamentale contributo alla realizzazione dell'incontro ed ai partecipanti che con la loro presenza gli hanno dato vita; organizzatori ed equipaggi si sono dati appuntamento alla prossima edizione della manifestazione, felici di aver vissuto due bei giorni in allegria ed entusiasticamente pronti per la rievocazione del Criterium di Roma del prossimo anno.

Alfredo Liberati



Ringraziamenti



Il Circolo Romano La Manovella – Roberto Bonazzi, da sempre vicino alle Istituzioni, ha con l'Arma dei Carabinieri un legame profondo e solido che, nel tempo, si è espresso dando vita a moltissime manifestazioni con il Patrocinio dell'Arma dei Carabinieri, il supporto dei Motociclisti e l'apprezzatissima



partecipazione delle Gazzelle Storiche.

Questa “XXXIX Rievocazione del Criterium di Roma – Trofeo Roberto Bonazzi” è un'edizione particolarmente importante e sentita, perché dedicata al 60° Anniversario della nostra nascita ed alla Memoria del Dott. Roberto Bonazzi, il nostro Presidente Benemerito.

Siamo particolarmente grati all'Arma dei Carabinieri che ha voluto condividere le motivazioni di questa manifestazione e dei supporti accordati al nostro Sodalizio. Un rilevante sostegno che, non solo ci onora, ma che, ne siamo certi, costituirà un contributo determinante per l'esito positivo di questo evento.



“Non è da considerare bravo o abile chi guida spericolatamente, chi compie acrobazie o chi sfida le correnti veloci del traffico, ma è bravo ed abile chi conosce



meglio, ed applica, le regole della circolazione stradale e chi ha rispetto per gli altri utenti della strada”

(Pubblicazione del Ministero dei Lavori Pubblici)

Nato come il Ministero dei Lavori Pubblici, nel 1861 con il Governo di Camillo Benso di Cavour, dopo numerose trasformazioni è oggi il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che

sovrintende alle infrastrutture relative ai mezzi di trasporto (reti stradali, autostradali, ferrovie, portuali ed aeroportuali) ed al piano generale dei trasporti.

La sicurezza stradale è uno dei temi che ha sempre promosso attraverso l'operato dell'Ispettorato Generale per la Circolazione e la Sicurezza Stradale, iniziative e pubblicazioni.

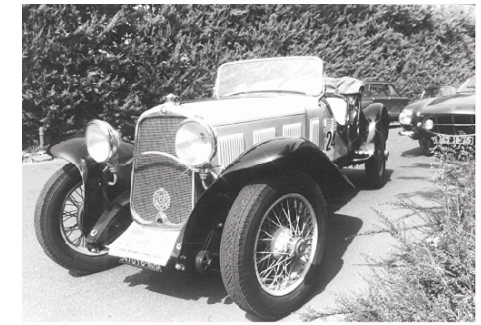
Numerose sono state le partecipazioni della Sezione Regione Lazio per la Circolazione e la Sicurezza Stradale in molte manifestazioni rivolte alle auto d'epoca, così come in alcune delle precedenti Rievocazioni del Criterium di Roma e che ne ha sempre assicurato un agevole svolgimento.

Siamo grati fin d'ora per la fattiva collaborazione e supporto che i Funzionari del Servizio di Polizia Stradale apporteranno anche a questa “XXXIX Rievocazione del Criterium di Roma – Trofeo Roberto Bonazzi”.

Elisabetta Testi



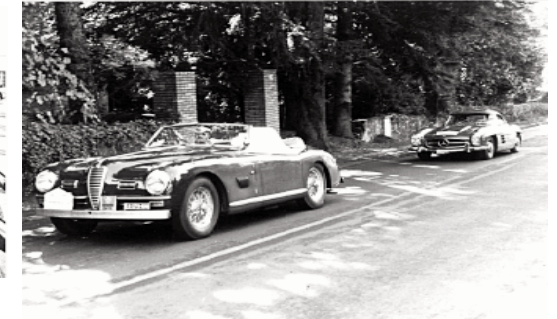
Prima rievocazione, 8 dicembre 1975;
itinerario: dalla località Fonte di Vermicino alla località Madonna del Tufo (Rocca di Papa).



Seconda rievocazione, 25–26 settembre 1976;
itinerario: dalla località Fonte di Vermicino alla località Madonna del Tufo (Rocca di Papa).



Terza rievocazione, 24–25 settembre 1977;
itinerario: dalla località Fonte di Vermicino alla località Madonna del Tufo (Rocca di Papa).



Quarta rievocazione, 21–22 ottobre 1978;
itinerario: dalla località Fonte di Vermicino alla località Madonna del Tufo (Rocca di Papa).



Quinta rievocazione, 13–14 ottobre 1979;
itinerari: da Frascati a Frosinone e ritorno, dalla località Fonte di Vermicino alla località Madonna del Tufo (Rocca di Papa).



Sesta rievocazione, 25–26 ottobre 1980;
itinerari: da Frascati alla località Tuscolo, dalla località Fonte di Vermicino alla località Madonna del Tufo



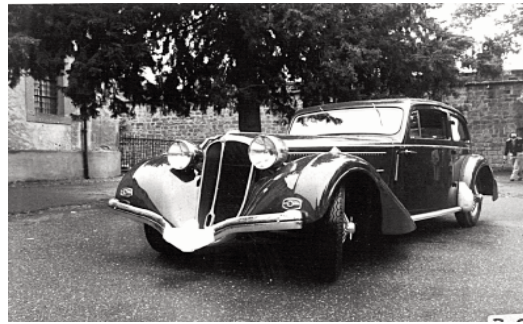
Settima rievocazione, 26–27 settembre 1981;
itinerario: dalla località Fonte di Vermicino alla località Madonna del Tufo (Rocca di Papa).



Quarta rievocazione, 21–22 ottobre 1978;
itinerario: dalla località Fonte di Vermicino alla località Madonna del Tufo (Rocca di Papa).



Nona rievocazione, 15–16 ottobre 1983;
itinerario: da Frascati
alla località Madonna del Tufo (Rocca di Papa).



Decima rievocazione, 20–21 ottobre 1984;
itinerario: da Grottaferrata
alla località Madonna del Tufo (Rocca di Papa).



Diciassettesima rievocazione, 9–10 novembre 1991;
itinerari: percorso nell'ambito della XI Circonscrizione,
Circuito di Castel Fusano



Diciottesima rievocazione, 14–15 novembre 1992;
itinerari: corteo nel Centro storico,
Circuito delle Terme di Caracalla.



Undicesima rievocazione, 13 ottobre 1985;
itinerario: tratto di Via Trionfale
compreso nel Circuito di Monte Mario.



Dodicesima rievocazione, 26 ottobre 1986;
itinerario: dal lago di Albano
alla località Madonna del Tufo (Rocca di Papa).



Diciannovesima rievocazione, 13–14 novembre 1993;
itinerari: percorso nell'ambito della XI Circonscrizione,
dal lago di Nemi a Nemi.



Ventesima rievocazione, 19–20 novembre 1994;
itinerari: percorso da Via del Foro Italico,
Circuito Terme di Caracalla



Tredicesima rievocazione, 16–18 ottobre 1987;
itinerario: dal lago di Albano
alla località Madonna del Tufo (Rocca di Papa).



Quattordicesima rievocazione, 15–16 ottobre 1988;
itinerari: percorso nell'ambito dell'Eur
in sostituzione del Circuito Tre Fontane, Circuito di Castelfusano



Ventunesima rievocazione, 16–17 dicembre 1995;
itinerario: percorso nell'ambito di Fiumicino,
prova di abilità nel Largo Marinali d'Italia.



Ventiduesima rievocazione, 9–10 novembre 1996;
itinerari: percorso in Via della Pisana,
Circuito Terme di Caracalla.



Quindicesima rievocazione, 11–12 novembre 1989;
itinerari: pista del Museo Storico
della Motorizzazione Militare
tratto di Via Trionfale
compreso nel Circuito di Monte Mario.



Sedicesima rievocazione, 20-21 ottobre 1990;
itinerario: tratto di Via Appia Antica.



Ventitreesima rievocazione, 19 ottobre 1997;
itinerario: dalla località Vermicino a Frascati.



Ventiquattresima rievocazione, 18 ottobre 1998;
itinerario: dalla località Vermicino a Frascati.



Venticinquesima rievocazione, 30-31 ottobre 1999;
itinerari: tratto del percorso Frascati – Tuscolo,
tratto del percorso Vermicino – Rocca di Papa.



Ventiseiesima rievocazione, 21-22 ottobre 2000;
itinerari: tratto del percorso Frascati – Tuscolo,
tratto del Circuito Tre Fontane.



Ventisettesima rievocazione, 20-21 ottobre 2001;
itinerari: tratto del percorso Frascati – Tuscolo,
dalla località Vermicino a Frascati.



Ventottesima rievocazione, 26-27 ottobre 2002;
itinerari: dalla località Vermicino a Frascati,
da Frascati alla località Tuscolo.



Ventinesima rievocazione, 18-19 ottobre 2003
itinerari: percorso nel Centro storico,
tratto del Circuito di Castel Fusano.



Trentesima rievocazione, 30-31 ottobre 2004;
itinerari: prova di abilità
nell'ambito dell'Istituto Superiore Antincendio,
tratto del percorso Frascati - Tuscolo



Trentunesima rievocazione, 29-30 ottobre 2005;
itinerari: tratto del Circuito di Monte Mario,
circuito all'interno del complesso
del Comando Unità Mobili e Specializzate "Palidoro".



Trentaduesima rievocazione, 19 novembre 2006;
itinerari: tratto del Circuito di Castel Fusano.



Trentatreesima rievocazione, 17-18 novembre 2007;
itinerari: mostra statica in Viale della Civiltà del Lavoro,
Circuito Tre Fontane.



Trentaquattresima rievocazione, 16 novembre 2008;
itinerario: Piazza dei Ravennati, Lungomare Paolo Toscanelli,
Lungomare Duilio, Lungomare Lutazio Catulo, tratto del Circuito di



Trentacinquesima rievocazione, 14 - 15 novembre 2009;
itinerari: percorso nell'ambito della Caserma Salvo d'Acquisto
e nel centro storico con attraversamento nei Rioni Celio XIX e
San Saba XXI.



Trentaseiesima rievocazione, 21 novembre 2010;
itinerario: percorso nell'ambito dell'Eur
quale V rievocazione del Circuito Tre Fontane.



Trentasettesima rievocazione, 19-20 novembre 2011;
itinerario: Piazz.le di Porta Pia, Mentana, Caserma Salvo
d'Acquisto dell'Arma dei Carabinieri, Piazz.le Giuseppe Garibaldi
al Gianicolo, Complesso del Vittoriano e Piazza Venezia



Trentottesima rievocazione, 9 - 10 giugno 2012
Itinerario: Colonna, Monte Porzio Catone, Grottaferrata, Rocca di
Papa, Frascati