



Ore 8,30 Ritrovo, consegna materiale e colazione presso il parcheggio Nord della Fiera di Pordenone.

Ore 9,30 Partenza colonna e passaggio per i centri storici di Porcia, Sacile, Caneva e attraversando la Pedemontana arrivo a Malnisio per la visita guidata (15 persone ogni gruppo da due) alla Centrale Antonio Pitter.

Ore 12,30 partenza da Malnisio per la sosta pranzo, prevista per le ore 13,00, presso l'aeroclub "la Comina".

Ogni partecipante si organizzerà autonomamente per il picnic, nel rispetto dei distanziamenti previsti dalle normative.

In caso di pioggia sarà disponibile l'hangar e spazio adeguato.

Saranno accettate fino ad un massimo di 40 veicoli e 70/80 persone.

Quota prevista di 10,00 € a persona che comprende colazione al mattino, ingresso e guide alla centrale e materiale cartaceo.

Sarebbe opportuno inviare quota di partecipazione tramite bonifico bancario: **IT 06 P 01030 12501 000001516508**

oppure passare anticipatamente in sede (tutti i giovedì dalle ore 14,30 alle 19,30).

### La Centrale di Malnisio

La centrale idroelettrica "Antonio Pitter" di Malnisio in provincia di Pordenone è uno splendido esempio di archeologia industriale riconvertito in Science Centre dove è possibile ripercorrerne la storia e comprenderne il funzionamento.

Situata nel contesto naturale della pedemontana pordenonese, la centrale si inserisce in un sistema di impianti per lo sfruttamento idroelettrico del torrente Cellina, realizzato agli inizi del '900, grazie all'intuizione e al progetto di Aristide Zenari, giovane ingegnere del Regio Genio Civile.

Alla fine dell'800, Zenari si rese conto che la stretta forra del Cellina ben si prestava ad uno sfruttamento idroelettrico. Il progetto prevedeva la costruzione di una diga in località Rugo Valfredda, lo scavo in roccia di un lungo canale adduttore con 57 ponti-canale e arcate di sostegno e con 5 gallerie e la realizzazione di tre centrali a Malnisio (1905), a Giais (1908) e in località Partidor (1919), inizialmente per alimentare la sola Venezia, quindi consentendo il decollo di numerose attività industriali nel Veneto e in Friuli.

Il progetto prese avvio nel marzo del 1900, sotto la direzione degli ingegneri Aristide Zenari per la parte idraulica e civile e Antonio Pitter per quella elettrotecnica. Più di duemila tra minatori, scalpellini, muratori, carpentieri, scariolanti e donne portatrici lavorano alacremente per cinque anni nella serie di cantieri che si snodano dalla diga, lungo il canale adduttore, nelle centrali di Malnisio e Giais e nei rispettivi canali di scarico.

In funzione dal 1905 – con il suo sistema di quattro turbine tipo Francis Riva-Monnert accoppiate ai rispettivi alternatori Tecnomasio Italiano Brown-Boveri da 2.600HP – la centrale

chiude definitivamente la produzione nel 1988, uscendo indenne dai due conflitti mondiali e dal sisma del '76 e mantenendo tutti i macchinari perfettamente intatti e conservati. Per la trasmissione alle stazioni rilevatrici, la corrente, qui generata alla tensione di 4.000 Volt, veniva elevata con due trasformatori monofase a 30.000 Volt (quello che allora era considerato il massimo potenziale), successivamente sostituiti da altri trifasi, che elevarono la tensione a 60.000 Volt.

### Il Museo della Centrale di Malnisio e Science Centre

Dopo la chiusura del 1988 delle tre centrali (Malnisio, Giais e Partidor), l'Enel, allora proprietaria della struttura, conscia del grandissimo valore culturale e ambientale della centrale, accarezza l'idea di farne un museo dell'idroelettrico, procedendo anche con il recupero, nelle sue diverse centrali distribuite in Italia, e con il trasporto presso la centrale di Malnisio stessa di macchinari dismessi di interesse storico-tecnico.

Il progetto di recupero della centrale viene poi ripreso dal Comune di Montebelluna Valcellina: questi, acquisitane la proprietà, ha potuto iniziare l'intervento di recupero grazie a finanziamenti della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia e della Comunità Europea, ma anche grazie all'associazione di ex dipendenti della centrale, che hanno fornito la loro preziosa collaborazione.

Nel 2006, in occasione del centenario della centrale, è stato restaurato il fabbricato principale, adibito a sala macchine, e l'ingresso della struttura ad est, inaugurando così il museo della "Centrale di Malnisio".

Fin dal principio, il Museo, in tutte le sue attività di organizzazione e assistenza alle visite guidate per il pubblico generico e scolastico, è stato affidato all'Immaginario Scientifico – già gestore del museo della scienza interattivo di Trieste – che nel luglio 2007 insedia nell'ex centrale una nuova sede del Science Centre Immaginario Scientifico, con la sezione di exhibit interattivi Fenomena e l'attivazione di un programma di attività didattiche laboratoriali.

Da settembre 2017 la ex centrale idroelettrica di Malnisio è tornata sotto la gestione del Comune di Montebelluna Valcellina, accogliendo pubblico scolastico e generico, per lo più da tutta la regione Friuli Venezia Giulia e dal Veneto.

Il Museo della centrale di Malnisio è Anchor Point ERIH Italia



**European  
Route  
of Industrial  
Heritage**

Dopo molti rinvii, dovuti alla situazione di pandemia, il consiglio direttivo di Ruote del Passato ha deliberato di organizzare l'assemblea Annuale dei soci, che doveva essere effettuata come di consueto nel febbraio 2020, per venerdì 9 luglio 2021 alle ore 20,00 (seconda convocazione) nella sala convegni della fiera di Pordenone.

Ai primi di giugno riceverete per posta la lettera di convocazione, che comunque potrete scaricare anche dal sito. Si ricorda che saranno ammessi all'assemblea solamente i soci in regola per l'anno 2020.

dalle ricerche sul web di Lorenzo Colavitti - fonte <https://ruoteclassiche.quattroruote.it>

## L'auto di canapa

“Perché dovremmo disboscare foreste che hanno richiesto secoli per crescere e impoverire le miniere di materia prima che si sono formate in innumerevoli anni, quando ogni anno possiamo raccogliere l'equivalente dei prodotti forestali e minerari su un campo di canapa?” L'autore di questa frase non è un visionario ecologista del III Millennio ma un pragmatico industriale che ha creato dal nulla un sistema di produzione che ancora porta il suo nome: Henry Ford.

Henry Ford era un industriale anomalo per i suoi tempi: riteneva, infatti, che i suoi stessi operai fossero i suoi primi clienti e considerava l'affidabilità e la durabilità le caratteristiche fondamentali dei suoi prodotti. Possedeva un istinto innato per l'ottimizzazione del lavoro e dei costi e fu il primo ad accorgersi che utilizzare la canapa per produrre automobili avrebbe apportato notevoli vantaggi.



Innanzitutto la materia prima era facilmente disponibile, riproducibile e a buon mercato, e poteva essere utilizzata per ogni parte della vettura.

Nel 1937, quindi, la Ford produsse un prototipo chiamato Hemp Body Car (auto di canapa) che dimostrava l'enorme potenziale della canapa, abbinato ad una tecnologia innovativa per l'epoca. La carrozzeria della vettura era costituita da una plastica composita costituita da una resina legante e fibre di canapa al 70%, miscelate con paglia e una fibra tessile vegetale chiamata sisal. La struttura era così resistente che, maltrattando l'auto con una mazza da baseball, non si era in grado di ammaccarla. Questo veicolo era alimentato con etanolo, ottenuto sempre dalla canapa.

Nel 1941 il prototipo fu presentato a Dearborn, quartier generale della Ford. Purtroppo si era in piena Seconda Guerra Mondiale e gli sforzi che i Paesi belligeranti dovevano sostenere non permettevano investimenti nel settore automobilistico.

Tuttavia la canapa non era stata messa da parte: nel 1942 i contadini americani furono incoraggiati a coltivare la canapa per scopi bellici, con un filmato di propaganda del Dipartimento dell'Agricoltura intitolato “Hemp for Victory” (Canapa per la vittoria). Con la guerra, infatti, alcuni prodotti industriali d'importazione necessari all'industria e, soprattutto, alle Forze Armate, scarseggiarono e si pensò intelligentemente di sostituirli con derivati della canapa.

Purtroppo a un decennio dalla fine della guerra, nel 1955, la coltivazione della canapa fu nuovamente vietata negli Stati Uniti e la demonizzazione della pianta interruppe ogni ricerca sulle grandi possibilità che aveva, ed ha, la plastica di canapa di sostituire interamente il petrolio e i suoi derivati.

L'idea di utilizzare la canapa nell'industria automobilistica finì nel dimenticatoio finché, col Nuovo Millennio, le regolamentazioni sulla canapa cominciarono ad abbandonare un assurdo proibizionismo a favore di una riscoperta della pianta.



Al giorno d'oggi, ci sono aziende che hanno riscoperto le plastiche di canapa: i pannelli delle porte e i ripiani per cappelli di alcune gamme di Mercedes, BMW e Bugatti sono fatti, per l'appunto, con queste fibre e, addirittura, c'è chi sta pensando di costruire nuovamente intere vetture fatte di canapa e alimentate a biocarburanti. È forte la convinzione che questi sforzi porteranno presto i frutti sperati, ed è oramai chiaro che la canapa e i suoi derivati siano la soluzione a portata di mano a molti dei problemi dell'Uomo e sarebbe assurdo ignorarlo.

Figlio di Arturo, agricoltore benestante, e di Elisa Zorzi, il piccolo Tazio crebbe nel mito sportivo del padre e dello zio Giuseppe, entrambi valenti ciclisti, celebri per aver dominato la riunione ciclistica internazionale di Nizza del 1893.

In particolare fu lo zio che lo iniziò al motorismo, facendogli guidare le sue motociclette fin da bambino.

Il padre ebbe un'influenza decisiva per la formazione del suo carattere. Racconta infatti che all'età di 8 anni, nel cortile della fattoria, si avvicinò troppo a un cavallo che lo colpì con un calcio. Le conseguenze non furono gravi, ma tanto bastò: non si avvicinava ai cavalli. Il padre, per spronarlo a vincerne la paura, lanciò tra gli zoccoli del cavallo una moneta d'oro, aggiungendo: «Se vuoi, prendila». Tazio si fece coraggio e riuscì a raccogliere la moneta. Commentando l'episodio, da grande diceva: «Quel giorno smisi di aver paura delle cose e della paura stessa». Durante la prima guerra mondiale fu autiere nel Servizio Automobilistico dell'Esercito, in forza alla sezione Sanità della 22ª Divisione, inquadrata nella Terza Armata del Duca d'Aosta. Nel 1917 sposò Carolina Perina, dopo la classica fuitina e solo con cerimonia civile, modalità all'epoca inconsueta, quasi scandalosa. Nel 1920, a 27 anni, ottenne la licenza di pilota di moto da corsa; molte biografie retrodatano il fatto al 1915, ma i cartellini stampati in tale anno per i piloti dal Moto Club d'Italia furono riutilizzati dopo la guerra, semplicemente aggiornandoli con correzioni a mano, sicché non è possibile stabilire la data esatta.

## **Gli esordi nel professionismo tra auto e motocicletta (1921-1924)**

La sua carriera in moto iniziò il 20 giugno 1920 sul Circuito Internazionale Motoristico di Cremona, ma si ritirò dalla gara. Contemporaneamente prese parte anche alle sue prime gare in auto, con l'Ansaldo 4CS di famiglia e vinse la prima gara il 20 marzo 1921, la Coppa di Verona. A causa però dei minori costi del motociclismo e del maggior numero di gare a disposizione, Nuvolari decise di dedicarsi soprattutto alle due ruote. Nel 1922 prese parte a poche gare, senza risultati di grande rilievo, ma lo stesso anno gli fu offerta una vettura dalla Scuderia Moschini di Mantova, una SCAT con motore Hispano-Suiza messa a punto da un giovane e sconosciuto meccanico, Amedeo Gordini, anch'esso destinato a diventare una leggenda. L'anno seguente ottenne la vittoria in una gara di Busto Arsizio a bordo della sua Norton; ciò gli valse il primo contratto da professionista, firmato per la Indian. Nelle intenzioni della Nagas & Ray, l'importatore italiano, Nuvolari avrebbe dovuto fare da gregario ad Amedeo Ruggeri, pilota di punta della scuderia, ma in più occasioni non rispettò gli ordini di squadra e a fine stagione, anche per la difficile convivenza con il compagno, il contratto non gli fu rinnovato. Grazie all'amicizia con Deo Chiribiri, pilota e comproprietario della Chiribiri, Tazio riuscì a procurarsi immediatamente un'auto. Nel 1924, sul

circuito del Tigullio, fu protagonista di una vittoria rocambolesca: condusse una gara estremamente tirata, uscendo spesso di pista e fermandosi, in alcuni casi, a picco sul mare. A pochi chilometri dall'arrivo



un distacco della ruota della sua Bianchi Tipo 18 lo fece cappottare in un fosso. Il meccanico che era con lui era stordito e non poteva riparare la vettura, quindi Nuvolari chiese aiuto agli spettatori. Dopo averla sistemata alla meno peggio, ripartì e vinse. Gli spettatori al traguardo assistettero dunque al vittorioso arrivo di un'auto praticamente sui cerchioni, senza seggiolino di guida né volante, sostituito da Nuvolari con una chiave inglese, col meccanico svenuto al fianco. A questo successo seguirono altre due affermazioni nella 150 cc nelle gare di Savio (occasione in cui conobbe Enzo Ferrari) e Polesine.

Riprese a gareggiare anche nel motociclismo, sempre con la sua Norton, e ottenne risultati strabilianti: a bordo di un mezzo da 500 cc rivaleggiava con piloti su moto da 1000 cc e riuscì ad affermarsi a Mantova e a Cremona. Queste prestazioni gli valsero le attenzioni di Gianfernando Tommaselli, all'epoca direttore generale della Bianchi, che decise di ingaggiarlo. Il binomio Bianchi-Nuvolari fu la strada al successo per Tazio.

## **I successi con la Bianchi (1924-1927)**

L'ingaggio di Nuvolari era inizialmente previsto per sviluppare la nuova Bianchi "Freccia Celeste" di 350 cm<sup>3</sup>, con cui il mantovano avrebbe dovuto esordire al Giro motociclistico d'Italia. Nonostante alla prima tappa il pilota avesse fatto registrare il miglior tempo, problemi di vario tipo lo afflissero successivamente, tanto che riuscì a imporsi solamente un'altra volta nella tratta Macerata-Treviso. Nonostante nelle corse seguenti i risultati continuassero a latitare, Nuvolari conquistò a bordo della sua Norton privata un'altra vittoria a Tortona. Gli fu infine rinnovato il contratto per il 1925, in cui avrebbe corso in esclusiva per la Bianchi.

La stagione seguente iniziò molto bene per Nuvolari, che si impose all'esordio sul Circuito Ostiense e inanellò una serie di confortanti risultati, tra cui il quarto posto a Perugia in cui si mise in luce con una furiosa rimonta nei confronti dei leader della gara dopo essere stato attardato dalla rottura del serbatoio dell'olio. Vinse anche a Padova e sul Circuito del Lario nella classe 350 cm<sup>3</sup>, dopo un combattuto duello con il rivale Pietro Ghersi. A settembre era in programma il Gran Premio motociclistico delle Nazioni; mentre Nuvolari si trovava all'Autodromo di Monza per effettuare dei test in preparazione della corsa, l'Alfa Romeo aveva convocato diversi piloti perché cercava il sostituto di Antonio Ascari, deceduto durante il Gran

Premio di Francia. Al termine delle prove in moto, Nuvolari ottenne di provare la vettura: dopo aver eguagliato il tempo fatto registrare da Ascari l'anno precedente, uscì di strada ribaltandosi in una scarpata. Fu trasportato in ospedale dove gli vennero diagnosticate alcune costole incrinates, diverse contusioni e lacerazioni dovute al fil di ferro su cui era atterrato. Fortemente determinato a correre comunque il Gran Premio motociclistico in programma la settimana successiva, contro il parere dei medici, Nuvolari si fece dimettere e ottenne dalla direzione di gara di farsi ammettere alla corsa partendo in ultima fila. Dopo essersi fatto ricoprire di fasciature e aiutato dai meccanici a salire in moto, visto che non si reggeva in piedi, vinse sfruttando la sua abilità sul bagnato e laureandosi campione d'Europa nella classe 350. Gli fu quindi rinnovato il contratto per l'anno successivo, ma Tommaselli fece inserire una clausola che impediva a Nuvolari di partecipare alle competizioni automobilistiche, pena la risoluzione del rapporto. Il 1926 iniziò in maniera difficile, con i collaudi della nuova moto che procedettero a rilento, e l'unico risultato fu la vittoria di classe al Gran Premio di Roma, in cui sfiorò anche il successo assoluto arrivando secondo dietro a Gherzi, che disponeva di una moto più potente. Lo stesso anno fu anche protagonista di un brutto incidente sul Circuito di Solitude e in Italia rimbalzò la voce della sua morte, cosicché la Bianchi mandò Sirtori come emissario in Germania per verificare la situazione; Nuvolari in realtà era stato dimesso dall'ospedale e stava tornando in patria quando fu intercettato nella stazione di Stoccarda. L'incidente lasciò però alcuni strascichi che lo costrinsero a saltare il Tourist Trophy, con suo grande rammarico. Le gare seguenti non gli riservarono grandi fortune, fino alla corsa del Lario, a partire dalla quale riportò quattro vittorie consecutive di categoria che gli permisero di laurearsi Campione Italiano Assoluto.

Nonostante l'enorme popolarità conseguita nel mondo delle due ruote e il soprannome di Campionissimo che gli venne attribuito, Nuvolari era sempre più attratto dalle corse automobilistiche e nel corso del 1927 si preparò a rompere l'esclusiva che lo legava alla Bianchi. Già a marzo infatti nacquero screzi con Tommaselli per la partecipazione del mantovano alla Mille Miglia; Nuvolari si era infatti accordato per disputare la gara su una Chiribiri, ma di fronte all'opposizione della squadra dovette scendere a compromessi e corse alla guida di una Bianchi Tipo 20, finendo quinto. Al contempo continuava a gareggiare in motocicletta, imponendosi a Lugo e a Macerata. Per alternare le auto alle moto, Nuvolari acquistò una Bugatti T35C, facendo il suo esordio alla Coppa della Perugia, dove fu terzo nonostante uno strappo alla schiena. Pochi giorni più tardi era in programma una corsa motociclistica a Verona e si fece fare un'iniezione di morfina per attenuare il dolore; riuscì a vincere battendo piloti che disponevano di mezzi con cilindrata superiore. Il 12 giugno ottenne poi un

prestigioso successo al Reale Premio di Roma, disputando una corsa molto regolare dopo essere passato in testa alle prime battute di gara; per Nuvolari era la prima vittoria in un Gran Premio automobilistico di rilievo. Lo stesso anno partecipò al Gran Premio d'Italia, riuscendo a superare le fasi eliminatorie, ma fu costretto al ritiro. Entro la fine dell'anno si impose anche nella categoria 350 cm<sup>3</sup> del Gran Premio motociclistico delle Nazioni.

## Scuderia Nuvolari (1928-1929)

Nell'inverno del 1927 Nuvolari decise di creare una propria squadra automobilistica per disputare i vari Gran Premi: acquistò quindi quattro Bugatti, di cui due rimasero a sua disposizione e le altre vennero cedute all'amico e rivale Achille Varzi, passato all'automobilismo dietro le insistenze del mantovano, e a Cesare Pastore. Per finanziarsi vendette un podere ereditato dal padre.

La stagione iniziò trionfalmente: Nuvolari si impose al Gran Premio di Tripoli, conquistando il primo successo internazionale. Due settimane più tardi ottenne un'altra vittoria al Circuito del Pozzo a Verona: dopo aver superato il favorito Pietro Bordino al secondo passaggio, in una gara disputata in condizioni estreme, giunse primo con una media di 115 km/h. Lo stesso anno partecipò alla Mille Miglia, in cui dominò il primo tratto di gara, ma a seguito di un aspro duello con Brilli-Peri concluse sesto. Riportò anche altri successi in auto ad Alessandria e a Messina e ottenne il secondo posto alla Coppa Montenero. Al Gran Premio d'Italia poi, guidando una monoposto sistemata alla meno peggio e che nelle prove aveva dimostrato scarsa competitività, concluse terzo, tenendosi dietro concorrenti dotati di mezzi ben più potenti; l'impresa fu esaltata dalla stampa nazionale. Continuava comunque le corse in moto, imponendosi per la terza volta consecutiva al Gran Premio delle Nazioni alla guida della sua Bianchi e ripetendosi al Circuito del Tigullio.

Frattanto Nuvolari sapeva di disporre di un mezzo ormai obsoleto e decise di ingaggiare un giovane ingegnere, Alberto Massimino, per modificare la sua 35C e renderla più efficiente. La vettura, rinominata Bugatti-TN, si rivelò disastrosa e Nuvolari decise di correre le prime gare stagionali con la macchina vecchia. Al Reale Premio di Roma l'inferiorità e la scarsa affidabilità del suo mezzo risultarono evidenti. Il 1929 fu un anno molto difficile per il mantovano, che trascurò l'attività di pilota dedicandosi alla gestione di una concessionaria. Nel frattempo Vittorio Jano gli offrì di guidare occasionalmente un'Alfa Romeo 6C 1750, con cui esordì al Gran Premio del Mugello deludendo le aspettative, anche a causa della scarsa conoscenza del tracciato e dell'auto. Poche settimane più tardi, però, era prevista una gara motociclistica sul Circuito del Lario, un'occasione notevole per procurarsi un contratto con qualche casa automobilistica di livello. A bordo della solita

Bianchi Freccia Celeste, impose subito un ritmo forsennato e dopo quattro giri si era portato saldamente in testa. Nonostante gli inviti dei dirigenti della squadra a gestire il vantaggio, Nuvolari continuò su medie molto elevate e giunto al traguardo con ampio distacco su Varzi, secondo classificato, fu portato in trionfo. Questa vittoria gli fu utile per correre alcune gare con la Scuderia Materassi. Al Gran Premio di Monza, a bordo di una Talbot, fu secondo dietro a Varzi, mentre a Cremona fu costretto al ritiro.

## La consacrazione con l'Alfa Romeo - 1930

La morte di Brilli-Peri nel marzo del 1930, a seguito di un incidente in prova al Gran Premio di Tripoli, aveva lasciato l'Alfa Romeo priva di uno dei suoi tre alfieri. Il direttore generale della casa Prospero Gianferrari decise di convocare Nuvolari, secondo lui adatto ad affiancare Varzi e Campari; dopo un breve colloquio il mantovano fu assunto. Poche settimane più tardi era prevista la Mille Miglia e gli affidarono una delle nuove 6C 1750. La gara fu caratterizzata da un lungo duello con Varzi che, dopo aver recuperato il distacco che aveva nella prima frazione, prese il comando a Terni, ma nel tratto tra Ancona e Bologna Nuvolari fu in grado di recuperare quasi sette minuti di ritardo. Dopo aver raggiunto il rivale a Vicenza, giunti nei pressi di Peschiera del Garda durante la notte, avvenne uno degli episodi più noti della sua carriera: per far credere a Varzi di essere stato vittima di un guasto, spense i fari e proseguì al buio, seguendo le luci di coda dell'avversario, salvo poi superarlo di sorpresa e vincere. L'episodio divise i sostenitori dei due piloti: i tifosi di Varzi sostenevano che Nuvolari non avesse rispettato gli ordini di scuderia, peraltro inesistenti.

Un mese più tardi Varzi si prese la rivincita trionfando alla Targa Florio, mentre il mantovano fu solo quinto, attardato da un guaio a una balestra. Pochi giorni dopo fu contattato da Enzo Ferrari, che gli chiese di correre alcune gare per la sua neonata scuderia al volante di un'Alfa Romeo P2. Nuvolari accettò al volo l'offerta ed esordì nella corsa in salita Trieste-Opicina, ottenendo la prima di tre vittorie consecutive. Ad agosto conquistò poi il Tourist Trophy a Belfast davanti a Campari e Varzi, la sua prima affermazione in un Gran Premio internazionale, e fu elogiato dall'intera stampa inglese e dal pubblico. Nel frattempo aveva ripreso le corse in motocicletta, ma nonostante si fosse dimostrato ancora tra i più veloci, nell'ottobre dello stesso anno fece la sua ultima gara in moto sul Circuito del Tigullio, classificandosi quinto.

## 1931

Nel 1931, al circuito delle Tre Province, Nuvolari superò un passaggio a livello a velocità sostenuta, riportando la rottura della molla di richiamo dell'acceleratore della sua Alfa Romeo 1750 6 cilindri. Per proseguire la corsa, una gara a cronometro, Nuvolari guidò controllando sterzo, freno e frizione, mentre il

meccanico Compagnoni regolava l'acceleratore, tramite la cintura dei pantaloni fatta passare attraverso il cofano. Con questa tecnica di guida, ai limiti del magico, Nuvolari vinse, superando un incredulo Enzo Ferrari di 32 secondi. A bordo di un'Alfa Romeo 8C 2300, l'8 dicembre 1931 per la prima volta fu sconfitto, in una sfida auto-aereo, dal Caproni Ca.100 pilotato da Vittorio Suster nell'Aeroporto di Roma-Urbe.

## 1932

La sua fama crebbe ulteriormente e Gabriele D'Annunzio, alla fine dell'aprile 1932, lo invitò al Vittoriale per fargli dono di una piccola tartaruga d'oro con la dedica «all'uomo più veloce l'animale più lento», chiedendogli in cambio di vincere la Targa Florio che si sarebbe disputata dopo due settimane. Il pilota, stupito dell'ovvietà della richiesta, rispose: «Corro solo per questo». La tartaruga divenne il suo portafortuna e la fece cucire poi a destra sul petto nella divisa ufficiale.

Come promesso all'ovvio D'Annunzio, il successivo 8 maggio Nuvolari vinse sull'Alfa Romeo 8C-2300 della Scuderia Ferrari. Sempre nello stesso anno, vinse i Gran Premi di Monaco, di Francia e d'Italia. Le sfortune personali (in pochi anni perse entrambi i figli diciottenni: il primogenito Giorgio per una miocardite e Alberto per una nefrite) resero il pubblico ancor più appassionato nei suoi confronti. La sua determinazione lo portò, proverbialmente, a insistere nelle gare anche quando l'auto perdeva pezzi, o era in fiamme, causando diversi incidenti.

## 1935

Nel 1935, durante il Gran Premio di Montecarlo corso sotto una pioggia battente, un pilota ruppe il circuito dell'olio della propria auto e inondò la pista in una doppia curva a S già scivolosa per l'acqua. I cinque corridori successivi, man mano che sopraggiungevano, persero aderenza e, scontrandosi tra loro o con le barriere, disseminarono quel punto della pista di rottami. Nuvolari, sopraggiunto per sesto, riuscì derapando in velocità a mantenere il controllo della sua vettura, percorrendo una particolare traiettoria che gli consentì di uscire dalla doppia curva schivando tutti i rottami con la precisione di alcuni centimetri.

Il 15 giugno 1935 tentò di battere sull'Autostrada Firenze-Mare (nel tratto del rettilineo di 8 km presso Altopascio), due primati europei di velocità utilizzando l'Alfa Romeo 16C Bimotore, creata da Enzo Ferrari per resistere alle Mercedes e Auto Union. La giornata scelta era poco felice poiché tirava vento; Nuvolari provò ugualmente a partire. Mentre la macchina viaggiava a circa 320 km/h, fu investita lateralmente da una forte raffica di vento che causò una spaventosa sbandata di oltre 200 metri. Il mantovano riuscì a controllare l'auto, che



pesava 1.300 kg ed era molto difficile da controllare già a 150 km/h. Tazio proseguì, neutralizzò un'altra analoga sbandata poco dopo, e stabilì due primati: percorse in 11 secondi e 50/100 il chilometro lanciato alla media di 321,420 km/h, e in 17 secondi e 98/100 il miglio lanciato con media di 323,125 km/h con una punta, nell'ultimo tratto percorso, di oltre 360 km/h). «Non avevo mai affrontato un pericolo così tremendo, nemmeno il giorno in cui presi fuoco a Pau», dichiarò anni dopo.

Nel Gran Premio di Germania sulla pista di 22 km del Nürburgring Nordschleife, Nuvolari vinse su un'Alfa Romeo nettamente inferiore alle vetture tedesche in gara Mercedes Benz e Auto Union. Nuvolari vinse con una clamorosa rimonta dopo essere rimasto attardato per il rifornimento di benzina: ancora all'inizio dell'ultimo giro aveva un ritardo di 30 secondi dal primo. Questo successo imbestialì i gerarchi nazisti presenti, che si aspettavano una grande affermazione tedesca; Nuvolari, sicuro di una sua vittoria, aveva portato dall'Italia una bandiera tricolore nuova fiammante (aveva saputo che quella in dotazione agli organizzatori era logora), che fece issare sul pennone più alto durante la premiazione. Gli organizzatori, non trovando il disco con la Marcia Reale (l'inno nazionale italiano dell'epoca), lo sostituirono con quello di 'O sole mio.

### Le corse nel dopoguerra

Nel 1947, alla Mille Miglia, con la Cisitalia 202 Spyder Mille Miglia, da lui preferita alla versione coupé perché gli permetteva una migliore respirazione (aveva seri problemi ai polmoni), arrivò 2° dietro Clemente Biondetti dopo aver corso in testa quasi tutta la gara, soccombendo all'attacco del vincitore solo sul tratto autostradale (novità di quell'anno) Torino-Brescia, percorso sotto pioggia battente. Nello stesso anno, vinse però il I Gran Premio Città di Forlì, organizzato dalla Scuderia Arcangeli.

Nel 1948, a cinquantasei anni, a sorpresa Nuvolari prese ancora il via alle Mille Miglia con una Ferrari 166 SC: prima che problemi meccanici lo costringessero al ritiro, nel primo tratto di gara fece segnare il miglior tempo assoluto. Fece togliere prima il cofano motore per ovviare a una chiusura imperfetta, poi volò via un parafango, poi si ruppe il supporto del sedile del meccanico e infine, dopo una derapata troppo accentuata, si incrinò il supporto di una balestra ed Enzo Ferrari, dato che il pilota non intendeva far effettuare una riparazione per non perdere la testa della classifica, gli impose di fermarsi e di ritirarsi nei pressi di Ospizio, Reggio Emilia.

Il 10 aprile 1950 Nuvolari partecipò alla gara in salita Palermo-Monte Pellegrino su Cisitalia 204A Abarth Spider Corsa della Squadra Carlo Abarth. Ottenne la vittoria nella classe fino 1100 cm<sup>3</sup> Sport e il 5° posto assoluto. Furono l'ultima gara e l'ultima vittoria di Nuvolari.

### La morte

Nuvolari non annunciò mai formalmente il ritiro, ma la sua salute andava deteriorandosi e divenne sempre più solitario. Nel 1952 fu colpito da un ictus che lo lasciò parzialmente paralizzato, e morì l'anno dopo, l'11 agosto, per un altro ictus. L'intera città di Mantova partecipò ai funerali, che si tennero il 13 agosto 1953 e ai quali parteciparono tra le 25.000 e le 55.000 persone. Il corteo funebre era lungo chilometri e la bara di Nuvolari fu messa su un telaio di macchina scortato da Alberto Ascari, Luigi Villorosi e Juan Manuel Fangio. Secondo le sue volontà, fu sepolto nel cimitero monumentale di Mantova, con gli abiti che indossava sempre scaramanticamente in corsa: il maglione giallo con il suo monogramma, i pantaloni azzurri e il gilet di pelle marrone. Al fianco il volante preferito. Fu presente anche Enzo Ferrari, che dichiarò:

«...non appena mi giunse notizia della sua fine partii per Mantova. Nella fretta mi persi in un dedalo di strade sconosciute della città. Scesi di macchina, chiesi a un negozio di stagnino la via per villa Nuvolari. Ne uscì un anziano operaio, che prima di rispondermi fece un giro intorno alla macchina, per leggere la targa. Capì, mi prese una mano e la strinse con calore. "Grazie di essere venuto" — bisbigliò commosso — "Come quello là non ne nasceranno più".»

Sulla tomba di Nuvolari è inciso: «Correrai ancor più veloce per le vie del cielo». L'Alfa Romeo 8C-35 di Nuvolari fu venduta all'asta a oltre 7 milioni di euro durante il Goodwood Revival del 2013; ciò ne ha fatto l'Alfa Romeo più costosa della storia.

Tazio Nuvolari viene ricordato anche per aver inventato la tecnica del derapage.

Enzo Ferrari, anche lui pilota e avversario, chiese una volta a Nuvolari di spiegargli la tecnica della sbandata (derapage) di cui si parlava tanto, Tazio offrì a Ferrari di fare un giro con lui, quando arrivarono alla prima curva e Tazio in piena velocità sterzò verso l'apice della curva facendo scivolare la macchina di lato, Ferrari era convinto che fosse arrivato il momento di lasciare questa vita !!!

Non sali mai più in macchina con Nuvolari.

Nuvolari nel 1936 fece una gara nel Long Island di New York e vinse la coppa Vanderbilt; che era più grande di lui!!!

La coppa è tutt'ora conservata nel museo Nicolis.



**VENDO RENAULT** Celta Quatre - anno 1934 - colore nero, sedili beige, 1464 cc, ottimo stato omologata targa oro - Per info: sig.ra Silvana - Cell. 349-6686791



**VENDO COLLEZIONE 15 CD** Storia della Ferrari  
**CERCO CARROZZERIA ALFA ROMEO** GT Scalino dal 1964 al 1969.  
In qualsiasi condizione, anche senza meccanica ma con documenti.  
Per info: sig. Claudio 335-6443643



**CERCO ALFA ROMEO** 1900 SS Zagato, **ALFA ROMEO SZ** (anni 60), **ALFA ROMEO Tz1**  
**VENDO LAMBORGHINI** Islero, 27° esemplare su 225 prodotti.  
Per info: sig. Antonio Salvador 334-3322870



**VENDO LINCOLN** Continental - anno 1965, colore arancio metallizzato, omologata ASI.  
Per info: sig. Claudio Mio 333-3332459 - 0421-209641



**VENDO MASERATI** Spider Zagato - anno 1986, omologata ASI. Per info: Pagotto Valter 345 0004568

**VENDO FIAT** 1100 103 TV - anno 1955, colore azzurro/blu, restauro totale, targhe nere, certificata ASI. Per info: tel. 348-5111146



**VENDO MERCEDES** 280 SLC - anno 1978. Per info: Luigi Pagnutti 328-2268836

**VENDO CITRÖEN** Traction Avant 11B - anno 1953 - colore nero, ottimo stato  
**VENDO MERCEDES** 250 Coupè - anno 1971 - colore oro metallizzato, ottimo stato omologata A.S.I. - Per info: sig.ra Cristina Toniutti - Cell. 339-6158750



**VENDO MERCEDES** SI 560 r107, anno 1986, cambio automatico, km 145000, 4 posti, auto conservata in maniera maniacale, secondo proprietario.  
Astenersi perdi tempo, si preferisce contatto telefonico 393-2277152 Sig. Mattia Borin



**VENDO FERRARI** 308 GTSi, anno 1981, km. 78.000 originali, frizione e cinghie nuove, non restaurata, targhe italiane, iscritta ASI. Contattare sig. Claudio - Cell. 335-6443643

**VENDO ALFA ROMEO** 2000 spider, anno 1993, colore rosso bordeaux metallizzato, interni neri + hardtop, iscritta ASI. Sig.ra Alessia Zaramella - Cell. 331-3064546



**VENDO** APPIA FURGONE 2ª serie, marrone e beige, targata MI  
APPIA AMBULANZA, completa di tutto l'arredamento interno  
APPIA 3ª serie, azzurro metallizzato (una molto bella e un'altra meno bella)  
APPIA GIARDINETTA VIOTTI  
FULVIA BERLINA, 1ª serie, cc 1100, colore marroncino  
APPIA CONVERTIBILE VIGNALE

Se qualcuno dei Soci avesse interesse per le sopradette vetture **LANCIA**, potete telefonare nelle ore d'ufficio a Donati Federico 059 234569

Questa volta è stata una, anzi, "LA" Miura a muovermi il sangue. Sedersi, qualche tempo fa, al volante di un pezzo di storia di cui hai visto a suo tempo di persona nascere il primo esemplare e stretto la mano al grande Ferruccio mentre ti mostrava il prototipo in costruzione, non ha prezzo. Sei invaso dai ricordi di oltre mezzo secolo fa, quando la hai vista per la prima volta a Sant'Agata, nuda, solo la meccanica montata sul telaio. Mettere in moto, ascoltare al minimo lo stesso mix di suoni apparentemente irregolari che si sente prima dell'inizio di un concerto quando i componenti dell'orchestra, e qui sono dodici, provano i loro strumenti; poi accelerare, inserendo le marce muovendo la leva come la bacchetta del direttore sul podio, eseguire lo spartito della strada, in una sinfonia unica, senza pensare ai 350 cavalli che scalpitano a pochi centimetri da te e sono nati più di cinquant'anni prima; non è rumore, è la musica dell'aria che entra nelle dodici trombette di aspirazione, lo scarico quasi non si sente. Guardi l'asfalto e il contagiri e le spie importanti, sei un tutt'uno con i comandi essenziali, non ti interessa altro. Non hai la tentazione di premere il pedale destro, ascolti la musica che hai a due dita dalla tua testa. La potenza e la velocità passano in secondo piano, non serve correre velocemente, per quello se vuoi c'è la pista. Sei solo tu e lei, in simbiosi con un'opera d'arte che va rispettata, quasi un'avventura amorosa che non dimenticherai più. Poche auto, delle tante potenti e no che ho avuto la ventura di guidare, mi hanno dato simili emozioni. Al rientro piovigginava, le ho fatto questa foto. Guardatela bene. Sembra una bella signora appena uscita dalla doccia dopo un incontro, ancora con le goccioline addosso, con l'occhio ammiccante sotto quelle lunghe ciglia, con la sottintesa proposta di un "altro giro".



Credo che tutti o quasi i nostri soci conoscano Antonio, da sempre nello staff di Ruote del Passato dove ha occupato la carica di consigliere e di vicepresidente. Forse più conosciuto col nomignolo "Toni Lamborghini", visto che per diversi anni ha collaborato a Sant'Agata Bolognese col grande Ferruccio. Toni, con le auto nel sangue, aveva iniziato a farsi conoscere presso Trivellato, noto preparatore di motori per vari clienti. In questa sede aveva avuto tra l'altro l'incarico di assistenza corse per la 128 di Dante Gargan, pilota ben conosciuto al club, che aveva appena sostituito l'Abarth 1000 su carrozzeria 600 con cui correva con la più moderna trazione anteriore Fiat profondamente elaborata. Dopo questa esperienza il grande salto, con l'ingresso alla Lamborghini nei primi anni '70 dove è rimasto parecchi anni, percorrendo

settimanalmente il percorso dal Friuli al Veneto con una fiammante alfa Romeo GT. Alla Lamborghini, allora piccola ma già efficientissima, ha avuto modo di sviluppare, prima al reparto esperienze e poi ai progetti con l'ing. Stanzani, diversi dei bolidi della casa del Toro. A metà anni '70, affiancato a Bob Wallace, primo collaudatore dal piede pesante, eseguiva i test pre produzione in pista o in autostrada per testare affidabilità e modifiche sui prototipi. Migliaia di Km giorno e notte alternandosi al volante, fosse una Urraco, una Espada o esemplari unici, sempre a tavoletta. Poi il richiamo del Friuli e l'avvio dell'attività in proprio, per tutte le auto ma specializzata nella manutenzione ufficiale delle Lamborghini, ormai largamente diffuse in tutto il mondo. È ben visibile l'insegna del Toro davanti all'officina. Specialista in queste particolari meccaniche, sotto le sue mani sono passate sia le macchine del Toro che quelle del Cavallino: Diablo, Jarama, Miura, e altre che non hanno segreti per lui. Nel frattempo in famiglia era arrivata anche una Urraco, giusto per non scordare il periodo emiliano e non mancava di partecipare ai raduni con l'Urraco o con l'Espada o con le Alfa Romeo, primo amore mai dimenticato. Con l'Urraco ha partecipato alla rievocazione della Targa Florio in Sicilia. Toni è stato anche il fautore dell'incontro con il compianto ing. Stanzani nel 2015 presso la nostra sede, serata veramente indimenticabile. Organizza tuttora, sia in RdP che in altre sedi, conferenze sulle vetture del Toro, in particolare sulla Countach per cui ha realizzato il telaio tubolare in scala esposto durante le relative serate, sempre molto affollate. Ha partecipato al Bulldays del 2018, con una maxi esposizione di auto Lamborghini in pieno centro a Pordenone. Ora, finalmente in quiescenza, continua a mettere a disposizione la sua esperienza presso il nostro Club.

## Tutti i giovedì, previo appuntamento telefonico, incontro per pratiche ASI in sede

29/30 maggio  
2 giugno

**Caorle sotto le Stelle** - approfondisci su [ruotedelpassato.org](http://ruotedelpassato.org)  
**Raduno di Primavera - Visita guidata alla Centrale Museale di Malnisio con pic-nic finale in Comina** - approfondisci su [ruotedelpassato.org](http://ruotedelpassato.org)

19/20 giugno  
giugno/luglio

**Sfilata di Eleganza e 10° Raduno del Noncello** - approfondisci su [ruotedelpassato.org](http://ruotedelpassato.org)  
Raduno Mercedes CLK 208 e 209 - chi volesse partecipare può contattare il sig. Denny Endrigo tramite mail [denny.endrigo@gmail.com](mailto:denny.endrigo@gmail.com) oppure al numero 3474793322 e verrà aggiunto ad una chat whatsapp per discutere di tappe, orari e giorno del ritrovo.

9 luglio  
11 luglio

**ASSEMBLEA ORDINARIA 2020**  
**19° Piancavallo Revival - Trofeo Regolarità Nordest** - vedi nostro sito

24/25 Luglio

Colli Goriziani Historic - GAS Gorizia - Trofeo Regolarità Nordest

5 settembre

**7° PONTIE ARGINI**

11/12 settembre

Circolo di Conegliano - Club Serenissima Storico - Trofeo Regolarità Nordest

11/12 settembre

Le 850 in Friuli - 5° Raduno Nazionale - Per info sig. Cicutto Boris 388-1220631

18/19 settembre

Montagne d'Argento - Scuderia Trentina - Trofeo Regolarità Nordest

26 settembre

**Giornata Nazionale del Veicolo d'Epoca**

2 ottobre

**Seduta Certificati di Identità Auto**

16/17 ottobre

Trieste Opicina Historic - Club dei 20 all'ora - Trofeo Regolarità Nordest

6 novembre

**Seduta Certificati di Identità Moto**



Considerando l'attuale situazione, ci riserviamo di stilare quanto prima i programmi dettagliati oppure avvisarvi sulle eventuali modifiche di data. Tenetevi comunque sempre informati attraverso le comunicazioni sulla homepage del sito.

## Piancavallo Revival Insieme "scaccia covid"



Da ben 19 edizioni, Ruote del Passato organizza il "Piancavallo Revival" e naturalmente lo scorso anno, non potendo svolgere le prove di regolarità, abbiamo optato per un incontro con tutti i soci che ha avuto un insperato successo di partecipanti. Constatato quindi l'attuale situazione il prossimo Piancavallo Revival si svolgerà nello stesso modo, per dare l'opportunità ai soci di liberare finalmente le loro auto dai garage e naturalmente iniziare ad usufruire, sempre con le dovute precauzioni, della libertà agognata da più di un anno...



Il percorso prevede la partenza da Pordenone Fiera attraversando alcuni centri storici (Pordenone, Porcia, Sacile, Castello di Caneva) e percorrendo parte della Pedemontana pordenonese si arriva fino alla località Piancavallo, per una sosta caffè. Proseguendo poi in discesa fino al lago di Barcis, con passaggio sulla classica passerella in legno, poi Montereale ed arrivo a Fanna per il pranzo al ristorante "Al Giardino". Passaggio per Maniago (città dei Coltelli), Spilimbergo (città del Mosaico) ed arrivo al "Casato Bertoi", San Lorenzo di Arzene per una degustazione di prodotti tipici ed augurare a tutti un arrivederci al Piancavallo Revival 2022 privo di ogni traccia di covid!

Saranno accettati fino ad un massimo di 120 persone. Per qualsiasi informazione contattare: [ruotedelpassato@libero.it](mailto:ruotedelpassato@libero.it)

Dopo che il covid, nel 2020, ci ha tolto la possibilità di incontrarci, questo fine maggio, il comitato organizzatore di Ruote del Passato ha pensato bene di riproporre l'uscita con le nostre storiche a Caorle.

Richiesta da molti soci, che negli anni scorsi hanno potuto partecipare e che hanno nostalgia di questa bella manifestazione, è stata riproposta all'unanimità.



## CAORLE SOTTO LE STELLE

SAB/DOM  
29/30  
MAGGIO

### Sabato

- Ore 8,30 – 9,30 Ritrovo in Rio Terrà a Caorle e conseguente parcheggio veicoli in zona pedonale.
  - Ore 9,45 imbarco in motonave “Caorle” e partenza in direzione Venezia. Catering durante la navigazione.
  - Ore 12,30 arrivo all'isola di Murano, sbarco e visita libera
  - Ore 15,00 imbarco alla volta di Burano, circumnavigazione dell'isola
  - Ore 19,00 Arrivo previsto al porto di Caorle, ritiro vetture, parcheggio all'International Beach Hotel e presa possesso camere.
  - Ore 20,30 cena in Hotel a base di pesce
- Domenica mattina**
- ore 9,30 riposizionamento auto in mostra statica e visita libera alle bellezze di Caorle.
  - Ore 11,00 partenza per visita al Museo del Mare
  - Ore 12,30 partenza per il pranzo al ristorante “il Carro” a Duna Verde. Menù a base di pesce

A fine pranzo, per chi lo desidera, potrà parcheggiare in centro come avvenuto al mattino.

Saranno accettate fino ad un massimo di 30 vetture e 60 persone.

Quota prevista di 160,00 € a persona (+20,00 € per camera singola) che comprende: gita in motonave, catering, pernottamento in camera doppia, cena e colazione in albergo, ingresso museo del mare, pranzo domenica e materiale cartaceo.

È consigliabile inviare quota di partecipazione tramite bonifico bancario: **IT06P0103012501000001516508** oppure passare anticipatamente in sede (tutti i giovedì dalle ore 14,30 alle 19,30).

Per qualsiasi ulteriore informazione inviare e-mail oppure contattare il 347-0120503 (Paolo).

## Pordenone – Mostra e sfilata di eleganza

SABATO  
19  
GIUGNO

Dopo molti mesi di “fermo” per noi e per le nostre amate vetture, ci siamo imposti di organizzare una sorta di mostra e sfilata di eleganza, riservata ad una ventina di auto degli anni '50 fino al 1969. Il tutto si svolgerà il sabato pomeriggio nella splendida cornice di corso Vittorio Emanuele e davanti al Palazzo del Comune, naturalmente con passerella e pedana per poter assistere alla presentazione: uno speaker illustrerà al pubblico presente la storia e le curiosità di ogni singolo modello. Alla fine ci sarà una giuria, composta da esperti e giornalisti, che decreteranno le vincitrici. I soci saranno invitati a partecipare con le loro auto scelte da una commissione.

