

LA FRECCIA ROSSA



UN VOLANTE NEL DESTINO:
ADDIO A
GINO MUNARON



CIAO AMICO,
CI HA LASCIATO
ANDREA CURAMI



TUTTE LE NOTIZIE
DELLA SCUDERIA
BRESCIA CORSE MAGAZINE

la passione ci guida



Da oltre 30 anni lavoriamo con passione a fianco dei nostri clienti per studiare, sviluppare e produrre profilati estrusi in lega di alluminio a disegno.

Abbiamo esperienza, competenza e impianti innovativi per produrre profili sia di piccole che di grandi dimensioni.

Collaboriamo con i nostri clienti nella realizzazione delle loro idee, forme e prodotti innovativi.

Ogni nuovo progetto è per noi una sfida tecnica ed una nuova opportunità di crescita.

**ESTRAL, il profilo in alluminio
più innovativo, firma la più classica delle gare.**

sponsor 1988-2008



Estral S.p.A. - Via Artigianale 19 - 25025 - Manerbio - Brescia - Italy
Tel. +39.030.9373101 - Fax +39.030.9938116 - estral@estral.it - www.estral.it



ESTRAL
FORME D'ALLUMINIO
ESTRUSE A MISURA

SESSANTUN'ANNI DI INESAURIBILE GIOVINEZZA

Cari Amici,

il Club Mille Miglia, chiude il suo sessantunesimo anno di vita più attivo che mai, con molte soddisfazioni e qualche rimpianto. A renderci orgogliosi del nostro Club è la vitalità che seguita a dimostrare, grazie alla partecipazione e all'entusiasmo dei Soci, in particolare di alcuni Fondatori.

Il rammarico scaturisce dall'aver perduto alcuni carissimi amici, storici protagonisti del nostro Club: dopo il nostro indimenticabile Segretario Generale - Raoul Patrizi - e un Vicepresidente - il grandissimo Gino Munaron - ci ha lasciato anche Andrea Curami.

Di Gino e di Andrea troverete un ricordo nelle prossime pagine ma, come per Raoul, avvertiremo costantemente la loro assenza: la loro passione e la loro competenza avrebbero ulteriormente accresciuto il successo delle nostre iniziative.

Essendo un convinto assertore del motto "chi si loda si imbroda", non avrei mai utilizzato il termine successo, se lo stesso non fosse stato ampiamente decretato e ribadito da chi ha partecipato agli eventi organizzati dal Club Mille Miglia, in primis la Coppa Franco Mazzotti - Rievocazione del Gran Premio Brescia del 1940. La seconda edizione di questa manifestazione ha confermato la bontà dell'intuizione di Raoul Patrizi, che la ideò senza vederla realizzata: il clima di amicizia sportiva che ha contraddistinto la

nostra gara, difficilmente riscontrabile in eventi simili, è stato degno del blasone di questa competizione, della quale abbiamo celebrato i settant'anni.

Il livello qualitativo della corsa è stato raggiunto solo grazie alla generosità delle aziende che ci hanno sostenuto economicamente: a loro siamo doppiamente riconoscenti perché - pur soddisfatti per aver garantito la visibilità e il ritorno d'immagine promessi - è evidente che queste sponsorizzazioni nascono prima dalla passione che dal calcolo economico.

Oltre alla Coppa Mazzotti, integralmente organizzata dal Club, abbiamo fornito patrocinio e supporto logistico a un'altra competizione che ha ottenuto un lusinghiero successo: il Rally 1000 Miglia Storico, abbinato al Memorial Busseni, del quale parleremo sulla Freccia Rossa successiva.

Il prossimo numero della nostra rivista seguirà a breve quello che state leggendo, essendo numerosi i temi da trattare in chiusura d'anno. Tra questi, c'è l'intensa attività sportiva di molti nostri Soci, giovani e meno giovani.

A loro rivolgo l'invito a inviarci fotografie e testimonianze delle loro imprese sportive; a tutti quello di segnalarci argomenti che vorreste fossero trattati sulla nostra - o meglio, Vostra - rivista.

*cordialmente,
Paolo Mazzotti*

Ciao, Amici

Arrigo Cocchetti, Clay Regazzoni,
Andrea Curami, Gino Munaron
e Raoul Patrizi ritratti nel 2006
al Museo Mille Miglia





Andrea Curami, Consigliere del Club Mille Miglia, Storico dell'automobile, grande Amico: il suo ricordo è pubblicato a pagina 30.

SOMMARIO n° 41 Novembre 2010

Vita di Club

Eletto il nuovo Consiglio 5

Addio a Gino Munaron

Un Volante nel Destino 6

Ricordi di un amico 12

Personaggi

Angelo Centola nuovo direttore ACI Brescia 16

Premio Europeo per Valerio Prignachi 17

Mille Miglia 2010

Il Club in Piazza Loggia 18

Cronache della corsa 19

Scuderia Brescia Corse

Brescia Corse Magazine 20

Trofeo AIDO 2010

L'Ideale corre in Barchetta 23

Iniziative

Un vino di nome Tazio 27

Cronache Sociali

Fatti e notizie del Club 28

Ciao, Amico

Ricordo di Andrea Curami 30

Il la Coppa Franco Mazzotti

Cronaca della corsa 32

Album fotografico 37

Classifiche 46

Mode & Pelliccerie GIMES PAOLETTI

PELLICCE SHEARLING

CAPPELLI PER
UOMO E PER SIGNORA



RINNOVATE LE CARICHE DEL CLUB

GIANNINO MARZOTTO ACCLAMATO PRESIDENTE

CONFERMATI TUTTI I CONSIGLIERI "FONDATORI"
QUALCHE NOVITÀ TRA I CONSIGLIERI ELETTI TRA I SOCI ORDINARI

Lo scorso 10 Aprile, il Club Mille Miglia ha provveduto a rinnovare le cariche sociali del Club. L'assemblea - convocata presso la sede sociale, all'interno dell'Automobile Club di Brescia - è stata chiamata a eleggere dieci Consiglieri tra i Soci Fondatori e otto tra quelli ordinari. Tra i primi, sono stati confermati Giannino Marzotto, Paolo Carlo Brambilla, Ezio Bricarello, Remo Cattini, Alfredo Coppellotti, Giovanni Corazza, Nicola Fabiano, Massimo Natili e Mario Omati. Unica novità, l'elezione di Eros Crivellari, che ha sostituito il compianto Gino Munaron. L'elezione tra i soci ordinari ha visto la conferma di Enzo Cibaldi, Andrea Curami, Mauro Giansante, Paolo Mazzetti, Silvestro Specchia e Giorgio Taglietti; per la prima volta, sono entrati in Consiglio Gianpiero Belussi e Valerio Marinelli.

A nessun altro Socio Fondatore sono stati attribuiti voti, mentre tra gli Ordinari hanno ottenuto preferenze Flaminio Valseriati, Max Bontempi e Luciano Dal Ben.

Terminate le operazioni di voto, l'Assemblea ha acclamato Giannino Marzotto quale Presidente del Club. I nuovi consiglieri, riunitisi subito dopo, hanno distribuito le cariche sociali: Vicepresidenti sono stati eletti Mario Omati e Alfredo Coppellotti, che ha mantenuto pure l'incarico di Tesoriere. Nicola Fabiano, Massimo Natili ed Enzo Cibaldi sono stati nominati Provirvi. Il Presidente Marzotto confermava



come suo personale delegato Andrea Curami. Il Consiglio ha poi rinnovato la carica di Segretario Esecutivo a Paolo Mazzetti, che nell'ottobre del 2009 aveva raccolto l'eredità di Raoul Patrizi. Il direttivo decideva quindi di mantenere la tradizione per la quale il Presidente dell'Automobile Club di Brescia pro tempore fosse invitato a ogni riunione; il Vicepresidente ACI Roberto Gaburri, Socio del Club, riceveva quindi delega dal Presidente Aldo Bonomi.

Sabato 2 ottobre, nel corso di una successiva riunione, il Consiglio Direttivo doveva ottemperare allo spiacevole compito di procedere alla sostituzione di Andrea Curami, mancato il 23 giugno. Giannino Marzotto attribuiva a Silvestro Specchia il ruolo di suo delegato. La carica di Consigliere doveva essere assegnata al primo dei non eletti ad aprile, Flaminio Valseriati. Stante le sue dimissioni da socio del Club, ricevute con dispiacere e respinte dal Consiglio, ma ribadite dall'interessato, si procedeva all'investitura di Max Bontempi.



Da sinistra: Marinelli, Giansante, Crivellari, Cibaldi, Mazzetti, Corazza, Omati, Curami, Marzotto, Taglietti, Coppellotti, Bricarello, Brambilla, Belussi e Gaburri.



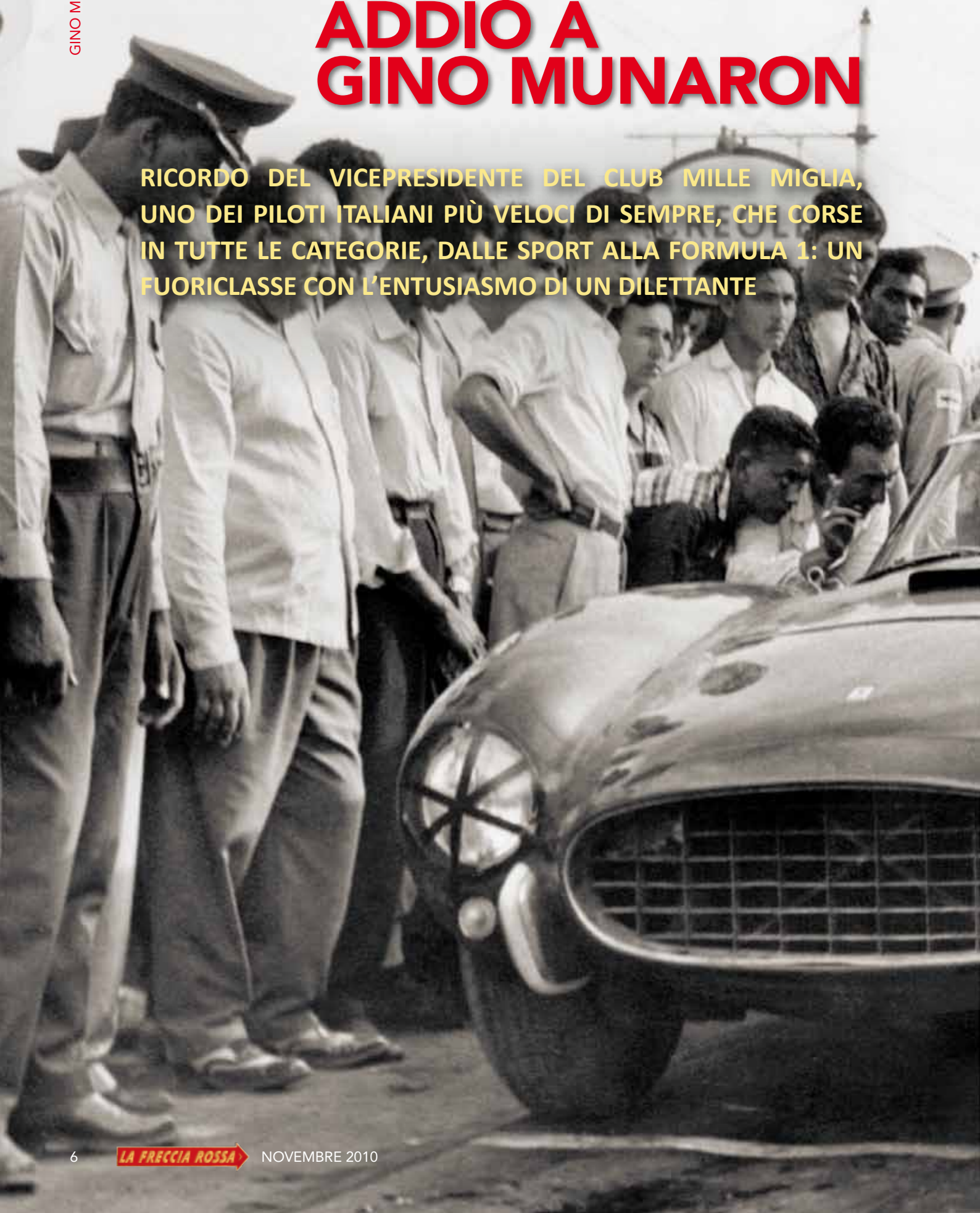
di Paolo Mazzetti

GINO MUNARON

UN VOLANTE NEL DESTINO

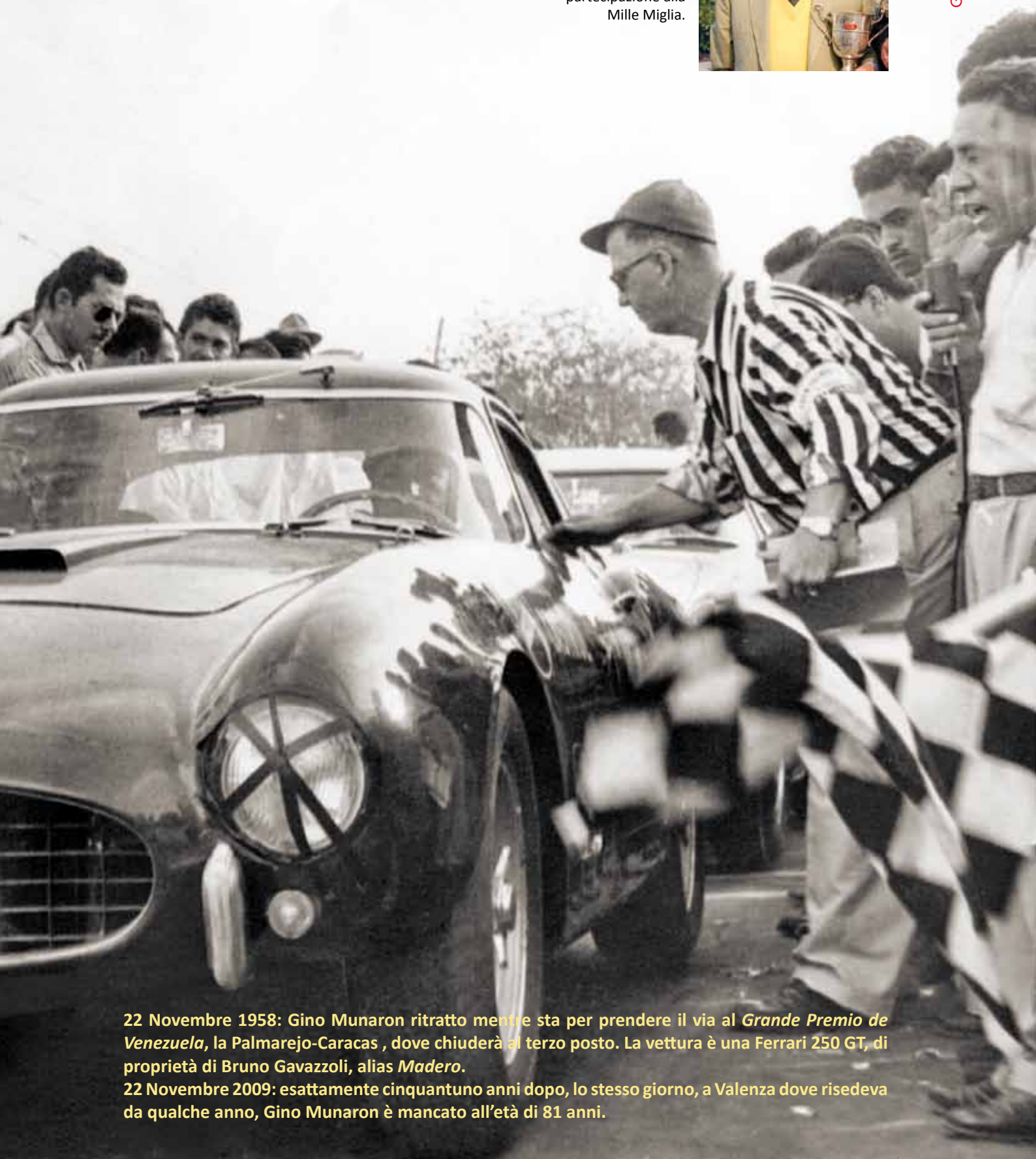
ADDIO A GINO MUNARON

RICORDO DEL VICEPRESIDENTE DEL CLUB MILLE MIGLIA, UNO DEI PILOTI ITALIANI PIÙ VELOCI DI SEMPRE, CHE CORSE IN TUTTE LE CATEGORIE, DALLE SPORT ALLA FORMULA 1: UN FUORICLASSE CON L'ENTUSIASMO DI UN DILETTANTE





Gino Munaron
classe 1928, ritratto con
la coppa della vittoria
della classe Sport fino a
2000 cmc, ottenuta nel
1957, alla sua quinta
partecipazione alla
Mille Miglia.



22 Novembre 1958: Gino Munaron ritratto mentre sta per prendere il via al *Grande Premio de Venezuela*, la Palmarejo-Caracas , dove chiuderà al terzo posto. La vettura è una Ferrari 250 GT, di proprietà di Bruno Gavazzoli, alias *Madero*.

22 Novembre 2009: esattamente cinquantuno anni dopo, lo stesso giorno, a Valenza dove risiedeva da qualche anno, Gino Munaron è mancato all'età di 81 anni.



Nell'automobilismo sportivo esiste una linea invisibile che separa i campioni dai buoni piloti o, più semplicemente, dagli appassionati che si dedicano alle corse.

Gino Munaron, pur appartenendo alla categoria dei fuoriclasse, possedeva il contagioso entusiasmo di un dilettante.

Quando tramutava i ricordi in racconti per gli amici del Club Mille Miglia, del quale era vicepresidente - già indicato dal Presidente Giannino Marzotto come suo successore - catalizzava l'attenzione di tutti.

Quando si parlava di automobili, offriva sempre l'impressione di voler condividere una comune passione; eppure, in tema di motori, Munaron avrebbe potuto assurgere in cattedra, trattandosi di uno tra i piloti più eclettici e completi, avendo corso in tutte le categorie e con ogni tipo di vettura.

A cavallo tra gli anni '80 e '90, quando faceva parte del comitato organizzatore della Mille Miglia, molti si stupivano per le decine di vetture iscritte che riportavano nelle note descrittive la frase "guidata da Gino Munaron". Lui, sornione, affermava ammiccando: «*Ho corso con talmente tante macchine che ci vorrebbe un'enciclopedia per raccogliere tutte le foto e la loro storia!*».

La Nardi 750 coupé Vignale di Gino; con il numero 118 alla partenza della Trento-Bondone del 1956



L'esordio avvenne alla Aosta-Gran San Bernardo del 1949, dove finì in un fosso; due anni dopo, già nel giro dei professionisti, Munaron partecipò alla prima delle sue cinque Mille Miglia, con l'Alfa Romeo 2500 Tubolare ufficiale, in coppia con Franco Rol. L'anno seguente, sempre con Rol, corse con la Siata 8V Spider ufficiale, arrivando terzo della classe 2000 Sport e undicesimo assoluto. Nel 1953, ingaggiato dalla Peugeot, Munaron si presentò in Piazza Vittoria con una 203,

vincendo la classe 1300 cc. Con la Freccia Rossa aveva un rapporto da predestinato, amando ricordare che: *«Quando io venni al mondo, il 2 aprile del 1928, il papà era disperso in Abruzzo perché, partecipando alla Mille Miglia, la sua Alfa Romeo si era rotta da quelle parti»*. Le numerose vittorie di categoria nel biennio 1953-1954, al volante di vetture come le piccole sport Nardi, Ermini 1100 Sport, Maserati 2000 GT Zagato, Conrero 2000 Sport, gli valsero »





Circuito di Sassari, 1957:
con la Ferrari 500 TRC - la sua ex Testa Rossa (TR), aggiornata per il cambiamento del regolamento FIA - finì terzo, laureandosi Campione Italiano della Classe 2000 Categoria Sport.





l'ingaggio in Lancia.

Offrendo un assaggio del vino che produceva sulle colline del Monferrato, Gino ricordava con memoria lucidissima e dovizia di particolari il periodo d'oro della sua carriera: «Nel 1955, Gianni Lancia cedette tutto il materiale da corsa alla Ferrari. Io rientravo nella parte umana di questo trasferimento. Avevo come compagni di squadra Peter Collins, Juan Manuel Fangio, Mike Hawthorn. Comprese tutte le categorie, in squadra eravamo in 14, tre dei quali italiani: Eugenio Castellotti, Luigi Musso ed io.



Con la Ferrari 500 TR alla Coppa della Consuma 1956.

Il nostro rapporto con la Ferrari prevedeva il 50% degli ingaggi e il 50% dei premi. Non c'erano né sponsor né pubblicità. L'unico rimborso era di 200.000 lire per coprire le spese dei viaggi. Un ingaggio buono poteva essere di 1 milione a vettura.

All'epoca, contavano molto di più le vetture sport della Formula 1; io ho incominciato a correre con la 500 Mondial».

Tra le tante ottenute con le due litri del Cavallino, la vittoria per la quale Gino andava più fiero era quella ottenuta nella categoria sport alla Mille Miglia del 1957, dove fu ottavo assoluto con una 500 Testa Rossa.

Prima di lasciare Maranello, nel 1958, il pilota torinese prese parte alle più importanti competizioni, dalla 1000 Km del Nürburgring alla Targa Florio, dalla Temporada Argentina alla 24 Ore di Le Mans. Alla terza partecipazione alla famosa gara di durata francese, nel 1959, Munaron ottenne il suo miglior risultato: in coppia con Lino Fayen, su una Ferrari 250 GT Berlinetta, giunse sesto assoluto, quarto della categoria GT 3000.

Nel 1960 debuttò nel mondiale di Formula 1 con la Maserati 250 F, disputando poi altre quattro gare con una Cooper della Scuderia Castellotti.

Fino al 1961, Munaron corse con varie altre vetture, tra le quali le Maserati 300 S e Birdcage.

Terminata l'attività sportiva, Gino si dedicò all'attività manageriale, sempre nel settore auto motive, operando diversi anni anche in provincia di Brescia, dove era assai conosciuto e stimato.

La sua passione per l'automobilismo sportivo non venne mai meno: oltre a disputare numerose gare con vetture storiche, Munaron contribuì - nei primi anni Ottanta - a far rinascere la Freccia Rossa, collaborando

strettamente con gli organizzatori della rievocazione. II



La Ferrari 500 TRC di Julio Falla/Gino Munaron al GP di Svezia di Kristianstad dell'11 agosto 1957, dove furono secondi di classe e decimi assoluti.



RICORDI DI UN AMICO

di **Alberto Antoniazzi**

Il testo che segue è di Alberto Antoniazzi, un giovane amico di famiglia che - su incarico dei Munaron - si è assunto l'onere-onore di mettere ordine tra i ricordi di Gino. Ringraziamo lui, e tutta la famiglia, per la collaborazione e per molte fotografie che corredano questo articolo.

2 aprile 1928. È in questa data che inizia la storia di Virginio Carlo Achille Maria Luigi Munaron, per gli amici e per le cronache semplicemente "Gino". Almeno per l'anagrafe, poiché un episodio accaduto pochi mesi prima della sua nascita, fa capire come egli fosse una sorta di predestinato.

È il 19 Gennaio di quell'anno, una Lancia Lambda fila di gran carriera verso Torino. A bordo Ramiro Munaron e la moglie Adly, che è alla guida dell'auto (lo stesso Gino soleva ripetere che in auto "mamma andava d'abitudine come una revolverata..")

Arrivati a Cuneo, su un rettilineo, la coppia viene superata da Vigin Gismondi, all'epoca collaudatore di Vincenzo Lancia. Ben conoscendosi tra di loro, non può non partire la sfida: in una semicurva, a causa del ghiaccio, Gino finisce fuori strada per la prima volta ancor prima di venire al mondo!

A infondere in Gino la passione per i motori fu soprattutto il padre, Ramiro Munaron, all'epoca distributore Alfa Romeo per Piemonte ed Emilia

Romagna. La prima volta che guida un'auto, Gino Munaron ha sei anni: è il 1934, l'auto è una Fiat 509 Torpedo.

Nel 1949, all'età di 21 anni, Gino disputò la prima gara, l'Aosta-Gran San Bernardo, alla quale partecipa con una vettura, costruita insieme all'amico Paolo Cordero di »



Mille Miglia 1957

Partito alle 4 e 51 minuti del mattino, Munaron con la Ferrari 500 TRC vinse la Classe 2000 della categoria Sport.



GINO MILUNARON

L'esordio in Formula 1 avvenne con una Maserati 250 F privata, al GP d'Argentina del 1960, dove Gino fu tredicesimo assoluto.





Stirling Moss e Munaron
all'Hotel Vittoria di Brescia.

Una foto misteriosa, dove Gino Munaron appare, sulla sinistra, vicino a una Maserati tipo 61 Birdcage. La gara potrebbe essere la 1000 Km del Nürburgring, nel 1960 o 1961..

Montezemolo (cugino del padre di Luca), risultato dell'assemblaggio di pezzi provenienti da varie vetture, sulla quale viene installato un motore Ford di oltre 4 litri, residuo bellico dell'esercito americano.

La carriera sportiva del pilota Gino Munaron iniziò nel 1951 e si protrasse fino al 1961; in questi anni, Gino ha guidato le vetture più disparate, dalle Ferrari 250 e 500 TR, alle Maserati "Birdcage" e 250 F, passando per la Porsche 550 Carrera RS.

In molti casi i piloti si ritrovavano ad acquistare le vetture con cui abitualmente correvano, e Munaron non fa eccezione. In più occasioni, scherzando (ma forse neanche troppo)



Eros Crivellari e Gino Munaron,
con alcune delle coppe vinte alla
Mille Miglia, aprile 2009.



Nino Fraccarella e Gino Munaron
al Museo Mille Miglia, dicembre 2005



Con la Maserati Tipo 63
della Scuderia Serenissima,
Munaron corse la 4 Ore di
Pescara del 1961, in coppia
con Vaccarella.

avemmo modo di fantasticare su come sarebbe stata la sua vita se ne avesse conservata per sé anche solo qualcuna!

Considerando che verso la fine della sua carriera arrivò a possedere ben quattro Maserati "Birdcage", come dargli torto?

Dopo aver appeso il casco al chiodo, Munaron entrò in BMW, divenendo uno dei tre fondatori di BMW Italia. Un legame, quello con la Casa di Monaco di Baviera, mai tramontato. Prova ne sia il fatto che proprio una BMW, per la precisione una 635i del 1981, diviene la sua auto di tutti i giorni. La sua esperienza nel campo del management, però, non si conclude qui. Nel 1968, si trasferì alla TRW Italia, dove ricoprì il ruolo di direttore commerciale per 18 anni, fino al 1986, quando divenne amministratore delegato di Lenforder Italia.

La passione per i motori, quella che lo aveva spinto, ancora poco più che ragazzo, a rischiare tutto alla guida delle vetture più straordinarie (e quasi sempre più pericolose) in quella che è universalmente considerata l'epoca d'oro del Motorismo, non lo ha, però, mai abbandonato. In tempi recenti, infatti, è stato tra i fondatori ed animatori di importanti sodalizi sportivi, diventati veri punti di riferimento per gli appassionati di tutto il Mondo.

Oltre ad essere vicepresidente del *Club Mille Miglia* (fatto doveroso, dal momento che - tra lui e il padre Ramiro - la Famiglia Munaron ha corso ben dieci edizioni della Freccia Rossa) Gino aveva ruolo attivo nel *Club International des Anciens Pilotes F.1* - che raccoglie nelle sue fila tutti quei piloti che, nella loro carriera, si sono cimentati nel Campionato di Formula 1 - e pure nel prestigioso *Club Italia*, che promuove l'immagine dell'automobile italiana in ogni sua valenza, culturale, tecnica e sociale.

La sua ultima uscita ufficiale è del Luglio 2009, alla 28° edizione della Cesana-Sestriere. Anche in questa occasione ha dato dimostrazione delle sue grandi doti di pilota, conducendo con le consuete classe e grinta una Ferrari 250 TR del 1958 lungo i dieci km di curve, dossi e strettoie che da Cesana Torinese portano a Sestriere. Davvero una splendida dimostrazione di passione, genuina e senza tempo.

Gino Munaron ha lasciato tre figlie, Adly, Patrizia e Paola, e quattro nipoti, Stefano, Valentina, Patrizia e Federico. Nel Novembre 2008, con la nascita della piccola Eleonora, da lui affettuosamente chiamata "la mia regina", ebbe la gioia di diventare bisnonno. ■■



Nel 2008, Peugeot Italia chiese a Gino Munaron di partecipare alla Mille Miglia, mettendogli a disposizione una 203 identica a quella con cui vinse la sottoclasse 1300 Turismo Internazionale nel 1953, in coppia con Licio Finucci. Nelle foto: Gino nello stand del Club in Piazza Loggia, sul Passo della Futa nel 2008 e in una gara del 1953 con la 203, che alla Mille Miglia aveva il numero 100.



UN NUOVO DIRETTORE

di Daniele Bonetti

UN NUOVO DIRETTORE PER L'AUTOMOBILE CLUB DI BRESCIA



L'ACI di Brescia ha un nuovo direttore: Angelo Centola, 41 anni, pugliese di origine, è arrivato a Brescia per raccogliere il testimone di Giorgio Ungaretti, passato ad inizio novembre a dirigere l'ACI di Torino.

Per Centola, un passato alla direzione di Verona, prima, e Gorizia, poi, si tratta di un incarico prestigioso. «Brescia è una realtà fondamentale per la realtà dell'ACI nazionale - dice il nuovo direttore - : penso che vada implementata la tradizione motoristica e sportiva ma che si possa fare molto di più anche dal punto di vista degli associati, che devono crescere e riconoscersi sempre di più nell'Ente». Dirigere l'ACI di Brescia significa anche avvicinarsi alla Mille Miglia. «Per me non è una cosa nuova - dice Centola - : basti pensare

che a Verona, nel 2008, organizzammo un bell'evento in piazza Bra, davanti al palazzo della Gran Guardia. Fu molto apprezzato, vidi una manifestazione di grande fascino che rappresenta il gioiello dell'ACI di Brescia ma allo stesso tempo anche un patrimonio della storia automobilistica italiana. La mia idea, per il futuro, è avere una Mille Miglia che sia sempre più bella e affascinante, una corsa che rappresenti l'ACI di Brescia ma anche tutti i bresciani che da sempre si identificano in quella che considerano giustamente la loro corsa». L'ultima riflessione del nuovo direttore è dedicata ai licenziati dell'ACI. «Nemmeno Milano e Bologna - dice - , hanno lo stesso numero di appassionati che hanno conseguito la licenza per partecipare alle corse. Per questo penso che sia dovere dell'ente fare in modo che ci siano sempre più manifestazioni e che siano motivo di orgoglio per i soci: fermo restando che una manifestazione deve produrre un utile necessario per la vita dell'Automobil Club». **||**

Angelo Centola accolto dal Presidente Aldo Bonomi, che l'ha voluto a dirigere l'ACI Brescia

Il nuovo direttore con il nostro socio Roberto Gaburri, vicepresidente ACI Brescia, nella sede del Club





MEDAGLIA D'ORO DEL CONGRESSO PER **VALERIO PRIGNACHI,** **SOCIO ECCELLENTE**

IL NOSTRO AMICO VALERIO PRIGNACHI, PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE SPORTIVA DELL'AUTOMOBILE CLUB DI BRESCIA, PREMIATO DAL CONSIGLIO D'EUROPA

Un premio ritirato nel "cuore" dell'Europa moderna per premiare chi con il cuore ha lavorato per il suo territorio. Il presidente di "Brescia Mobilità" Valerio Prignachi, socio del nostro club e grande appassionato di auto storiche, nel corso della diciannovesima sessione plenaria del Congresso dei poteri locali e regionali del Consiglio d'Europa, è stato insignito della medaglia d'oro del Congresso e dell'attestazione dello "status", riservato a pochissimi, di membro onorario. Nel corso della breve cerimonia, il presidente del Consiglio d'Europa Keith Whitmore, a proposito dell'opera svolta da Prignachi ha sottolineato come «La sua presenza, oltre a risultare assai preziosa per la competenza e l'intensità operativa, ha permesso al Consiglio d'Europa di avvalersi delle molteplici iniziative che ha saputo promuovere, sostenere e realizzare durante la sua attività in qualità di membro».



Valerio Prignachi riceve la medaglia d'oro del Congresso dal presidente del Consiglio d'Europa, Keith Whitmore.

Scendendo nei dettagli, i riferimenti del presidente Whitmore hanno riguardato l'impegno profuso dal presidente di "Brescia Mobilità" in favore delle popolazioni montane, nella redazione dello Statuto europeo delle Regioni Montane, nell'opporci tenacemente alla violenza di cui sono vittime le donne anche all'interno delle pareti domestiche e nell'attenzione rivolta ai ragazzi di strada, agli orfani e alle famiglie in un momento di grande crisi economica che sta risparmiando davvero pochissime realtà. Tutti i Consiglieri e i Soci si congratulano con Valerio Prignachi, preziosissimo amico del Club, al quale non fa mai mancare il suo tangibile supporto. ||



Maddalena e Valerio Prignachi sulla loro Alfa Romeo Giulietta.



Bruno Ferrari e Valerio Bocelli, su Bugatti 37, ricevono il via da Valerio Prignachi alla Coppa Franco Mazzotti, Rievocazione del Gran Premio Brescia 1940.



MILLE MIGLIA 2010

di Daniele Bonetti

MILLE MIGLIA 2010

FACCIO UN GIRO AL CLUB...

COME VUOLE LA TRADIZIONE, IN OCCASIONE DELLE PUNZONATURE DELLA "CORSA PIÙ BELLA DEL MONDO", IL CLUB MILLE MIGLIA HA APERTO UNO STAND IN PIAZZA LOGGIA, QUEST'ANNO IN COLLABORAZIONE CON BRESCIA MOBILITÀ

È stato meta della maggior parte dei concorrenti della Mille Miglia: ci fosse un premio, non solo "ideale", dedicato allo stand che ha maggiormente incontrato il gradimento di chi ha avuto il piacere di trascorrere qualche minuto in piazza Loggia, la vittoria andrebbe senza dubbio allo stand "sinergico" allestito da Club Mille Miglia Franco Mazzotti e Brescia Mobilità, con la partecipazione di Omb.

Lo slogan voluto da Valerio Prignachi, socio del Club e presidente di Brescia Mobilità è stato: «Ingegno e Audacia: Brescia Mobilità e il Club Mille Miglia uniti nel nome di Franco Mazzotti, emblema di un passato violentemente rivolto alla conquista del futuro».

Uno spazio in cui alcuni ex piloti della Mille Miglia hanno rivisto le macchine della loro giovinezza confrontandosi, perché no, con chi le guida ai giorni nostri.

Il primo a "sbarcare" nello stand è stato Luciano Viaro, seguito a breve distanza da Giuliano Canè e Giovanni Mocerì: nessuno ha



Alfredo Coppelotti, Giovanni Corazza, Mario Omati, Vittorio Palazzani, Franco Lucchetta, Roberto Gaburri e Bruno Gnutti davanti allo stand.

potuto esimersi dall'assaggiare il parmigiano gentilmente offerto, come tutti gli anni, dal socio Giovanni Corazza e la mortadella portata appositamente da Giovanni Palmieri. Anna Vitale e Pasquale Zaccone hanno confezionato e dispensato circa 500 panini, opportunamente accompagnati da un buon bicchiere di Franciacorta.

Non sono mancati nemmeno politici e giornalisti, attratti senza dubbio dal fascino discreto ma irresistibile di un pezzo di storia della Freccia Rossa.

Lo spazio, allestito proprio davanti al porticato di palazzo Loggia, ha consentito anche a molti appassionati di ripararsi durante i frequenti scrosci d'acqua: un momento di ristoro e riparo prima di tornare sulle auto storiche e prepararsi alla mitica cavalcata lungo le strade più belle d'Italia. ■■



Silvestro Specchia e Roberto Paoletti sono stati costretti al ritiro con la Fiat 6C 1500 Sport



Dall'alto in basso: **I** Una Osca MT4 2AD 1500 e una Balilla Sport Coppa Oro davanti allo Stand del Club.

I La Signora Coppellotti, il marito Alfredo, Gerard Forotti e Bruno Gnutti nello stand del Club.

I Anna Vitale nello stand con il ritratto di Franco Mazzotti.

I Pasquale Zaccone impegnato nelle pubbliche relazioni.

MILLE MIGLIA 2010: LA GARA

TRE SOCI DEL CLUB NEI PRIMI DIECI

Una corsa che ha incoronato il più grande regolarista di sempre: Giuliano Canè, con la moglie Lucia Galliani, bolognese di nascita ma bresciano per meriti sportivi, ha dominato la Mille Miglia 2010 conquistando il decimo successo di una carriera straordinaria. Una vittoria arrivata grazie ad una macchina importante (la Bmw 328 Touring, vincitrice del Gran Premio Brescia - Mille Miglia 1940) ma anche in virtù di una prestazione capace di schiantare uno dopo l'altro tutti i rivali che, a turno, hanno provato a dargli più di qualche pensiero.

Eppure, per Giuliano Canè la gara non era iniziata nel migliore dei modi: dopo le prove speciali del giovedì, al comando si era issato a sorpresa il bresciano Fabio Salvinelli (Alfa Romeo 1750) davanti a Luciano Viaro, Canè ed Enzo Ciravolo.

La seconda giornata di gara si apriva ancora nel segno dell'Alfa Romeo, determinata più che mai a vincere per festeggiare degnamente il centesimo compleanno: mentre Salvinelli manteneva il comando, Giovanni Mocerì sulla 6C 1500 SS era costretto al ritiro dopo Spoleto, quando si trovava in nona posizione e in grande rimonta. Canè costruiva il suo capolavoro sul Terminillo, guadagnando la testa, che manteneva fino a Roma.

Nell'ultimo giorno di gara, mentre Canè prendeva via via il volo, alle sue spalle era grande battaglia. Sul traguardo di Brescia, mentre gli spettatori tributavano il giusto onore al campione bolognese, sul podio salivano Luciano Viaro ed Enzo Ciravolo. Nei primi dieci cinque bresciani: al sesto posto Fabio Salvinelli (Alfa Romeo - Brescia Corse), quindi Andrea Vesco (con il padre Roberto, nostro socio, come navigatore), Bruno Ferrari, Roberto Gaburri (entrambi soci di Brescia Corse e Club Mille Miglia) e Michele Cibaldi, navigato dal nostro Consigliere papà Enzo, miglior equipaggio assoluto per numero di penalità: bravissimi! **II**



Da sinistra a destra:

I Massimo Bettinsoli e Giovanni Carpi su Porsche 356 Speedster 1500 del 1954.

I Michele ed Enzo Cibaldi hanno sommato il minor numero di penalità: solo il basso coefficiente della loro Gilco Mariani 1100 Sport li ha relegati al decimo posto.

I Giovanni Palmieri e Umberto Ferrari con la Lancia Appia del 1954.



VOLANTE DORATO E SCUDETTO AZZURRO: DUE ICONE DELLA STESSA PASSIONE

di Ugo Gussalli Beretta

DA QUESTO NUMERO, AD OGNI USCITA, LA FRECCIA ROSSA DARÀ SPAZIO ANCHE A NOTIZIE CONCERNENTI LA SCUDERIA BRESCIA CORSE. A DARNE NOTIZIA È UGO GUSSALLI BERETTA, PRESIDENTE DELLA SCUDERIA E SOCIO DEL CLUB MILLE MIGLIA.

Da tempo, la Scuderia Brescia Corse intendeva realizzare un proprio notiziario, allo scopo di dare risalto alle tante partecipazioni alle competizioni dei propri soci.

L'opportunità di condividere le nostre notizie sulla storica rivista del Club Mille Miglia - aldilà di qualsiasi altra considerazione - ci è parsa subito intrigante principalmente per l'amicizia che lega i soci dei due sodalizi.

L'idea di questa collaborazione sulla Freccia Rossa non nasce esclusivamente dal fatto che sono ben ventitré i soci in comune: oltre ad un gloriosissimo passato, il Club Mille Miglia Franco Mazzotti e la Scuderia Brescia Corse condividono la profonda passione dei propri

associati e una consolidata tradizione di autentica sportività.

I punti in comune sono molteplici: pur con differenti finalità, sia il Club, sia la Scuderia, hanno rappresentato l'eccellenza umana nel campo dei motori; in più, entrambi sono risorti dopo anni di oblio.

Il Club Mille Miglia Franco Mazzotti e la Scuderia Brescia Corse rappresentano un modo di intendere lo sport automobilistico che rischiava di andare perduto, ma che resta il preferito dei soci di questi due leggendari marchi della storia delle competizioni motoristiche.

Da questa unità di vedute, o di "affinità elettive" per usare un termine in voga ai tempi della nascita dei due sodalizi, nasce un rapporto di collaborazione che prende il via con queste pagine della Freccia Rossa e che proseguirà in futuro con altre iniziative.

Tra queste, nel 2011, ci sarà un appuntamento in pista dove, sia la Scuderia, sia il Club, disputeranno le rispettive gare sociali, condividendo spese, divertimento e amicizia. ||



La Ferrari 365 GTB/4 Daytona di Ugo Gussalli Beretta, che con Donato Benetti ha vinto la categoria 1958-1982 al "Ferrari tribute to Mille Miglia"



TRA REGOLARITÀ, PISTA E SALITA UN ANNO DI (BRESCIA) CORSE

NUOVI SOCI O NUOVE PASSIONI: NEL 2010 LA SCUDERIA BRESCIA CORSE È STATA PRESENTE IN TUTTE LE SPECIALITÀ RISERVATE ALLE VETTURE D'EPOCA

Con cento soci, molti dei quali attivissimi, è difficile riassumere un'intera stagione in poche righe.

Per fare un esempio, alla scorsa Mille Miglia la Scuderia ha schierato qualcosa come ventisei equipaggi: una presenza massiccia e qualificata. Il bilancio finale, con tre equipaggi nei primi dieci (Salvinelli 6°, Ferrari 8° e Gaburri 9°) sarebbe soddisfacente per qualsiasi altra scuderia, ma non per la nostra, abituata al podio.

A migliorare un po' la situazione ci hanno pensato Presidente e Segretario: Ugo Gussalli Beretta e Donato Benetti, su Ferrari 365 GTB/4 Daytona, hanno vinto la categoria "Vetture classiche 1958-1981" del "Ferrari Tribute to Mille Miglia". Si tratta di una gara, riservata a 130 Ferrari costruite dal 1958 a oggi, che ha percorso le stesse strade della Freccia Rossa, anticipandola di mezz'ora. Sempre nell'ambito della regolarità, c'è la vittoria in una gara prestigiosissima: Franco Aime e Guido Arcangeli, su Stanga 750 Sport, hanno trionfato alle "Mitiche Sport", la gara riservata alle vetture Sport che si è svolta a Bassano del Grappa, nei giorni 18-19 e 20 giugno. Un bel successo, in una gara diventata un classico, grazie alla passione dei bravi fratelli Calmonte. Due successi sono da ascrivere allo "straniero" della Scuderia; Mauro Giansante (consigliere del Club Mille Miglia) ha vinto due gare: "Sulle orme dei lupi ... Di notte", con una Triumph TR3, e sul "Circuito Del Montenero", con la Ermini 1100 Sport. Per la sua barchetta è stata una piccola rivincita, perché proprio su questo tracciato livornese, nel 1948, conseguì il secondo posto, allora condotta dal pilota Siro Sbraci. Da rilevare che la vittoria in questa prima rievocazione della "Coppa Ciano", per gran parte, deve essere merito di quella Santa Donna di sua moglie Daniela che, oltre a sopportarlo quotidianamente, l'ha pure navigato.

Da segnalare, c'è anche una vittoria al 50%, nel senso che solo un membro dell'equipaggio è della Brescia Corse: si tratta di Andrea Guerini, che ha navigato la Balilla Sport di Andrea Vesco nella vittoria al Gran Premio Nuvolari. Infine, una nota di plauso per tre soci che si cimentano nella velocità: Patty Sbardolini e Bruno Ferrari in pista, Giorgio Taglietti in salita. La cronaca della stagione 2010 della Scuderia sarà ampiamente trattata sul prossimo numero della Freccia Rossa. ||



Patty Sbardolini

Dall'alto in basso:

- La bella barchetta di Franco Aime, la Stanga 750 Sport, costruita nel 1956 a Manerbio.
- L'Ermini 1100 Sport di Mauro Giansante, impegnata in pista alla Mille Miglia 2010.
- Bruno Ferrari con la sua March 701, acronimo che indica l'anno, 1970, e la destinazione, Formula 1.
- In Piazza Sordello a Mantova, padre e figlio Foresti prendono il via al Gran Premio Nuvolari 2010.



Il team della Brescia Corse alle Mitiche Sport di Bassano; da sinistra: Aime-Arcangeli (Stanga 750 Sport), Piardi-Piardi (Giannini 750 Sport), Brunori-Brunori (Nardi 750 Sport), Bricchetti-Bricchetti (Colli 1100 Sport)



A tutti, voi Grazie

La squadra Brescia Corse:

ACCIERENZI VALERIO
AIME FRANCO
ALBUZZA MASSIMILIANO
APPODIA MARINO
ARCANGELI GUIDO
BAROZZI ENNIO
BARZIZA MONICA
BECCHETTI MARCO
BECCHETTI SIMONE
BELUSSI GIANPIETRO
BENETTI DONATO
BERTOLI SANDRO
BIGONI CRISTIAN
BOCELLI VALERIO
BONI FRANCA
BONOMI ALDO
BONOMI MARIO
BONOMI MARTA
BONOMI TARCISIO
BONTEMPI MASSIMILIANO
BREGOLI MAURO
BRICCHETTI VINCENZO
BRUNORI DINO
CAPPONI CLAUDIO
CARRARA ROBERTO

CHERUBINI CRISTIANA
CHERUBINI GIUSEPPE
CIBALDI ENZO
COLOSIO ANGELO
COLPANI MATTIA
COLPANI MAURIZIO
COMINOTTI EZIO
CONSOLI ENRICO
DELL'AGLIO SILVIO
FEDERICI PIERNARCISO
FERRARI BRUNO
FORESTI GUIDO
FRAGNI MARCO
GABURRI MARIA
GABURRI ROBERTO
GANDOLFI FLAVIO
GIAMBARDA DORIANO
GIANSANTE MAURO
GIOVANELLI CESARE
GIULIANI GIANLUCA
GNUTTI MARCO EVANGELISTA
GNUTTI RENATO
GRUMELLI PIETRO GIUSEPPE
GUERINI ANDREA
GUSSALLI BERETTA FRANCO

GUSSALLI BERETTA UGO
MAFFEZZOLI ALESSANDRO
MARINELLI VALERIO
MARINELLI STEFANO
MAZZETTI PAOLO
MAZZOLDI PAOLO
MEDDA MICHELE
MEDEGHINI ARTURO
MEDEGHINI GUGLIELMO
MEDEGHINI SEVERINO
MINERVA GIUSEPPE
MILANI PIERGIULIO
MIOLLO ANDREA
NESSI FERRUCCIO
OGNIBENE GIANPIERO
OLVINI GIULIO
PAOLETTI ROBERTO
PASINI EZIO
PASOTTI MARIA VITTORIA
PERLETTI EZIO
PIARDI EZIO
PICCINELLI EUGENIO
PONTIROLI ANGELO
PONZONI GIULIANO
RAMPONI GIULIO

RAMPONI ORESTE
RANGHETTI MAURIZIO
REBUFFONI ANTONELLA
REVERBERI VITTORIO
RIBOLDI ALBERTO
RIZZINELLI FABIO
RIZZO GIANCARLO
ROTA GUIDO
SALVINELLI FABIO
SBALZER MASSIMILIANO
SBARDOLINI PATRIZIA
SCALVENZI GIUSEPPE
SCHIFFER DAVIDE
SCIO ENRICO
SEDDIO CLAUDIO
SIMONELLI ANGELO
TAGLIETTI GIORGIO
TOMASONI MARIO
TOSI ENNIO
UBERTI GIOVANNI
VALSERIATI FLAMINIO
VINCOLI ARMANDO
VOLPI ALBERTO
ZAFFA SERGIO
ZOLI LUIGI

SCUDERIA BRESCIA CORSE

www.scuderiabresciaorse.it



BERETTA
LA FRECCIA ROSSA

foresti
TECNOLOGIA
DEL LEGNO

ETIQUETA NEGRA
POLO & SPORTSWEAR

TREDICESIMO TROFEO AIDO

L'IDEALE CORRE IN BARCHETTA



La Lotus Eleven 1957 di Valerio Accerenzi e Gian Battista Pirani nella discesa verso Ome.

IL 13° TROFEO AIDO, VALIDO PER IL MEMORIAL MONICA GIOVANNELLI E IL GRAN PREMIO ANNALISA GNUTTI È STATO DISPUTATO IL 25-26 SETTEMBRE 2010, CON IL CONSUETO GRADIMENTO DI CRITICA ED DI PUBBLICO

Sempre avanti: questo potrebbe essere il motto del Trofeo Aido. Dopo essere stata la prima gara per auto d'epoca organizzata da un sodalizio benefico quale l'AIDO, allo scopo di promuovere gli ideali della donazione degli organi, nel 2010 ha proposto una formula inedita. Gli uomini dell'AIDO di Gardone V.T., hanno fatto scelte controcorrente, come spiega Dino Brunori: «*Ogni anno il Trofeo avrà un tema diverso, e quest'anno abbiamo iniziato con le Sport; ci aspettavamo* »



l'iscrizione di non più di settanta vetture e abbiamo ricevuto centotrenta domande, accettandone novanta».

L'iscrizione era del tutto gratuita: «I nostri scopi - ha proseguito Brunori - sono quelli di far conoscere gli ideali di donazione dell'AIDO, con il motto "La vita è un dono da restituire", e di raccogliere fondi per la nostra attività. Rispetto a quando chiedevamo una quota d'iscrizione, lasciando liberi i concorrenti di effettuare donazioni, abbiamo raccolto quasi il doppio». Il risultato è stato lusinghiero: «Novanta vetture di questo genere non si vedevano insieme da davvero molto tempo», è stato il generale commento di partecipanti e spettatori del tredicesimo Trofeo AIDO.

A rendere orgogliosi gli organizzatori sono state le vetture partecipanti: trentadue anteguerra, tra cui dodici ante 1930, e tante sportive di grandi Case come Aston Martin, Bentley, Bugatti, BMW, Ferrari, Jaguar, Lotus, OM, Porsche o di gloriosi marchi quali AC, Amilcar, Arnold, Cisitalia, Giannini, Giaur, Ermini, HRG, Kieft, Osca, Rally, Riley, Roselli, Siata, Singer, Stanga, Stanguellini. Un museo viaggiante di assoluto pregio, che schierava esemplari ormai poco visibili anche in manifestazioni più titolate. Del tutto inedito era pure il regolamento: i piloti più bravi - quelli classificati Top Driver e Diver A - hanno dovuto accettare di essere penalizzati in classifica, con una riduzione del 20% sul punteggio ottenuto; e nessuno ha potuto fare reclami. Il messaggio degli organizzatori trionfanti è chiaro: finiamola con

gli atteggiamenti antisportivi e concentriamoci sulle belle macchine.

Tuttavia, la vittoria è andata a una coppia di fortissimi regolaristi: Fabio Salvinelli e Giancarlo Rizzo. Sulle strade di casa loro, i due triumpolini della Scuderia Brescia Corse hanno trionfato al volante di una 6C 1750 GS del 1930, una delle due vetture iscritte dal Museo Alfa Romeo. Al secondo posto si è classificato un altro equipaggio della Brescia Corse, padre e figlio Aime su Stanga 750 Sport.

Il programma di domenica 26 settembre prevedeva partenza da Gardone VT e arrivo a Sarezzo: in tutto 190 km, con 25 prove cronometrate.

La specialità locale, lo spiedo, ha fatto da contorno alle premiazioni: il Trofeo Annalisa Gnutti, riservato ai vincitori del Challenge in abbinamento al Gran Premio Nuvolari, corso a Mantova la settimana precedente, è andato ai ferraresi Sergio Sisti e Dario Bernini. ■■



Fabio Salvinelli e Giancarlo Rizzo, vincitori del Trofeo Aido sull'Alfa 6C 1750 GS 1930 del Museo di Arese

In alto a destra: Franco e Carlo Aime, secondi assoluti su Stanga 750 Sport del 1956



1. Silvio ed Elena Dell'Aglio, Roselli-Colli 1100 Sport 1949.



1

2. La magnifica Ferrari 500 TRC 1957 di Chicco Gnutti e Dario Bianchi.



2

3. Tarcisio e Simone Bonomi su una tra le più classiche Aston Martin, la Mk II del 1934



3

4. Paolo Mazzoldi e Alberto Crescini, su Stanguellini 1100 Sport del 1952, seguiti dalla Siata Daina 1500 Motto 1952 di Malta-Cappellini



5. Giovanni e Luciana Stabiumi prendono il via da Gardone V.T., sulla loro stupenda Bugatti Type 37 del 1926



6. Lancia Aurelia Sport Barbi 1932 di Federico e Roberto Vanarelli.

7. L'OSCA MT4 2AD 1954 di Stefano Marinelli e Mattia Colpani



4



5



6



7

8. Aldo Bonomi, con la Lancia Aurelia B24, segue la Porsche 550 Spyder di Ugo Gussalli Beretta

9. Giuseppe Scalvenzi e Osvaldo Girelli, Ferrari 500 Mondial

del 1955

10. Maurizio Colpani e Massimiliano Albuzza, Ferrari 195 Sport del 1949



8



9



10



Raro vedere due esemplari di Arnolt Bristol Bolide, costruite nel 1954 negli USA da Stanley "Wacky" Arnolt, ex stella del football (equipaggi Schoendorf-Mercorelli e Olivini-Santangelo)

In alto a sinistra: Sergio Sisti e Dario Bernini, Aston Martin Le Mans 1933, terzi assoluti e vincitori del Challenge Trofeo Aido - Gran Premio Nuvolari



13° TROFEO AIDO



Automobile Club d'Italia



AUTOMOBILE CLUB BRESCIA

1000
MIGLIA

UN CONSIGLIO CON MILLE MIGLIA DI ESPERIENZA...

L'AUTOMOBILE CLUB DI BRESCIA PROPONE LA MIGLIORE SOLUZIONE PER GLI APPASSIONATI E I COLLEZIONISTI DI VEICOLI D'EPOCA



ACI VINTAGE: LA TESSERA CHE GARANTISCE VANTAGGI, SERVIZI E RISPARMIO. IDEALE PER AUTO E MOTO D'EPOCA, PERFETTA ANCHE PER LE VETTURE MODERNE.

LA TESSERA **ACI VINTAGE**, AL COSTO DI € 99, OFFRE:

- ⇒ - l'assistenza stradale fino a 10 targhe, non solo di veicoli storici e non solo di proprietà del socio, ma pure di auto moderne di utilizzo quotidiano.
- ⇒ - Tre soccorsi stradali in Italia per i veicoli indicati.
- ⇒ - Traino fino a 50 km.
- ⇒ - Servizi di recupero ed assistenza durante le competizioni di regolarità.
- ⇒ - Servizio "Passione d'Epoca" per il trasporto dei veicoli storici, anche non marcianti, con mezzi e personale qualificato.
- ⇒ - Abbonamento in omaggio al mensile "Ruoteclassiche" (valore 62 Euro).
- ⇒ - Condizioni privilegiate per la polizza RC "Sara Vintage".
- ⇒ - Tariffe agevolate per noleggi in Italia e nel mondo .
- ⇒ - Sconto di € 15,00 sul costo della licenza CSAI per competizioni di regolarità.
- ⇒ - "Medico Pronto" per l'associato e i Suoi familiari in viaggio in Italia.

La tessera **ACI VINTAGE** è l'unica che permette di conciliare le esigenze di tutti i giorni con quelle di utilizzo di veicoli storici. Tutte le altre tradizionali tessere ACI, compresa la "Gold", non consentono alle vetture d'epoca di usufruire dei servizi di recupero ed assistenza.

L'Ufficio Soci e quello Sportivo dell'Automobile Club Brescia sono a Vostra disposizione per qualsiasi informazione.



TAZIO VALDORCIA

IL VINO CHE SAREBBE PIACIUTO A NUVOLARI

Un grande “rosso” che a pochi giorni dalla sua commercializzazione in Europa sta ottenendo grande successo non solo tra i cultori dei vini toscani ma anche tra i tanti appassionati di motorismo d’epoca incuriositi dalla storia che ha generato questo Orcia Doc. Era consuetudine negli anni ‘30 per gli assi del volante, una volta terminata la gara, desiderare del vino. Rosso, senza dubbio, per riscaldare il sangue nelle vene e poter così assaporare il gusto della vittoria.

Nuvolari, Brivio, Ascari, con la bottiglia alla bocca tra gli applausi della folla sono protagonisti di struggenti istantanee in bianco e nero che consegnano a noi un passato più presente che mai. Eroi limpidi, esempi di virtù e coraggio. Uomini genuini come Tazio Valdorcia, un Sangiovese in purezza che utilizzando uve rigorosamente selezionate dall’enologo Federico Bartolomei esprime al palato grande carattere e personalità.

Tazio nasce in Valdorcia uno dei luoghi più incantevoli della Toscana da sempre percorsi dalla Freccia Rossa. Sette ettari di Sangiovese Grosso tra Montalcino e San Giovanni d’Asso alimentano la sua produzione che quest’anno ha consentito una “tiratura” di 50.000 bottiglie molte delle quali stanno varcando i confini nazionali. Distribuito ai grandi ristoranti e alle più importanti enoteche, Tazio Valdorcia può essere acquistato privatamente sul web all’indirizzo www.tazio.eu. Tutti i club di auto e moto d’epoca possono registrarsi sul sito potendo accedere alla sezione a loro dedicata per avere direttamente Tazio e altri prodotti, come i magnifici bicchieri serigrafati con il “pilota e i cipressi”, usufruendo così di particolari condizioni economiche. Tazio sarà anche il nome del primo punto vendita in Italia che aprirà il prossimo febbraio a San Quirico d’Orcia dove il 5 marzo verrà inaugurata una scultura in bronzo raffigurante Tazio Nuvolari che attraversò veloce l’antico borgo toscano nelle trionfali Mille Miglia del 1930 e 1933. ■■



Francesco Arcieri, neosocio del Club Mille Miglia, con la sua Porsche 356 del 1952 al Gran Premio Nuvolari del 1952.



BIANCA&NERA CRONACHE DEL CLUB MILLE MIGLIA

I PRIMI SESSANT'ANNI DEL CLUB MILLE MIGLIA

A un anno di distanza, impossibile non ricordare il compleanno del Club, celebrato il 28 novembre del 2009 all'Hotel Vittoria.

Più di cento soci si sono ritrovati a Brescia per festeggiare l'anniversario del Club con una celebrazione che ha ripercorso sessant'anni di storia e ricordato Gino Munaron e Raoul Patrizi, Vicepresidente e Segretario recentemente scomparsi. Nel corso della cerimonia, sono stati attribuiti riconoscimenti alla carriera ai piloti Mario Casoni e Andrea Fabbris e premi ai soci ancora in attività, come l'ottantenne Paolo Brambilla.



Ugo Gussalli Beretta, attuale presidente e consigliere della Scuderia Brescia Corse all'epoca dei successi di Mario Casoni, gli consegna il premio alla carriera.



Giannino Marzotto e Alfredo Coppellotti consegnano il premio alla carriera ad Andrea Fabbris

sono stati attribuiti riconoscimenti alla carriera ai piloti Mario Casoni e Andrea Fabbris e premi ai soci ancora in attività, come l'ottantenne Paolo Brambilla.

IL CLUB AL SALONE DIVA

Diva, aperto a Brescia nel week-end del primo maggio, ha tenuto fede al nome di Salone Internazionale di Auto Classiche e Sportive.

Automobili d'eccezione, disposte con elegante sobrietà nel salotto buono di Brixia Expo, in un mix di esemplari che hanno scritto la storia dell'automobilismo e fuoriserie di ogni epoca. Il Club ha usufruito dell'ospitalità dell'Automobile Club di Brescia, con il quale ha condiviso lo spazio d'ingresso al Salone.

Grazie alla collaborazione di due neo soci, Silvio Dell'Aglio e Maurizio Colpani, all'interno dello stand sono state esposte due vetture costruite nel 1949, anno di fondazione del Club: una Roselli-Colli 1100 Sport e una Fiat 1100 Sport "Gobbone".



IL CLUB MILLE MIGLIA IN VISITA ALLA DALLARA

Lo scorso 22 maggio, accolti con squisita cortesia, i soci del Club hanno visitato la Dallara Automobili di Varano de' Melegari la famosa azienda costruttrice di automobili da corsa fondata nel 1972 dall'Ing. Gian Paolo Dallara, socio onorario del nostro Club. Lo stesso Ing. Dallara ha guidato i soci alla visita dei vari reparti della fabbrica, svelando alcuni segreti che, come tali, non possiamo riportare...

Per il tragitto Brescia-Varano, i soci hanno potuto usufruire di un comodo pulmann gran-turismo, messo a disposizione da Brescia Mobilità, grazie alla sempre cordiale disponibilità di Valerio Prignachi.

Grazie alla perfetta organizzazione del consigliere Giovanni Corazza, la giornata si è conclusa con una pantagruelica degustazione di specialità degli Appennini parmensi.



GIORGIO TAGLIETTI PREMIATO DALLA CSAI

Nella serata di del 28 giugno, il nostro consigliere Giorgio Taglietti ha ricevuto un prestigioso riconoscimento nel corso della "Premiazione Regionale della Lombardia Coppe e Trofei CSAI 2009", tenutasi presso il Palace Grand Hotel di Varese, su invito del Delegato CSAI della Lombardia, Bruno Longoni.

A Giorgio, che disputa



numerose corse in salita con la sua Austin Healey Sprite, vanno i complimenti di tutto il Club.



ADDIO A GINO MACALUSO

Lutto per gli sportivi dell'automobilismo: all'età di 61 anni è morto Gino Macaluso, presidente della Csaì dal 2001 al 2008 e attuale presidente onorario, uno dei ventisei membri del Consiglio Mondiale della Fia e che presiedeva la Commissione Internazionale Karting.

Nato a Torino, Macaluso è stato copilota della squadra Fiat, con la quale ha vinto il Campionato Europeo Rally nel 1972 e il Campionato Italiano Conduttori nel 1974.



ONORI E VITTORIE PER GIOVANNI PAGLIARELLO

Il nostro socio Giovanni Pagliarello Averna è il vincitore Campionato CSAI Autostoriche velocità in Salita 2010 del Periodo D.

Il noto gentleman driver ha ricevuto anche un prestigiosissimo incarico: a seguito della scomparsa di Gino Macaluso, è stato chiamato a presiedere il Club Italia, associazione nata per valorizzare il patrimonio storico dell'automobile italiana.



CASO MILLE MIGLIA: TUTTI ASSOLTI I BRESCIANI INDAGATI

Certe notizie si devono dare per dovere di cronaca; se poi si considera il grande clamore di quando qualcuno viene accusato, generalmente ben superiore all'annuncio del proscioglimento, le si pubblica con piacere. La "Mille Miglia connection", scoppiata nel 2007 con gli arresti domiciliari degli indagati, è terminata con una clamorosa assoluzione. Secondo l'accusa - sfociata nella pesantissima contestazione del reato di associazione a delinquere finalizzata alla turbativa d'asta - gli imputati avrebbero manovrato l'assegnazione e la gestione della corsa senza che l'Acì Brescia (proprietario del marchio Mille Miglia) guadagnasse in proporzione alla portata dell'avvenimento. A finire sul banco degli imputati furono Giacomo Bontempi, Giuseppe Lucchini, Vittorio Palazzani, dell'Automobil Club di Brescia, e Costantino Franchi, Vincenzo Ziletti e Gino Danieli per Marva, la società che dal 1982 al 2007 ha organizzato la Mille Miglia, rendendola celebre in tutto il mondo. L'arresto dei sei noti protagonisti destò grande clamore anche oltre il mondo del motorismo storico, venendo ripreso da tutta la stampa nazionale.

Dopo due anni di dibattimenti, la stessa pubblica accusa ha chiesto un verdetto di non colpevolezza. Giovedì 14 ottobre, in pochi minuti di Camera di Consiglio, i giudici hanno assolto tutti gli imputati perché "il fatto non sussiste". Per la cronaca, tutti i prosciolti sono soci onorari del nostro Club, titolo a loro attribuito per aver ridato vita e gloria alla Mille Miglia, quando la Freccia Rossa giaceva dimenticata.



L'ex presidente dell'ACI Brescia, Giacomo Bontempi, Enzo Ziletti, Costantino Franchi e Gino Danieli



UN AMICO E UN GENTILUOMO

CIAO ANDREA

di Paolo Mazzetti

L'INGEGNER ANDREA CURAMI, CONSIGLIERE DEL CLUB MILLE MIGLIA, È MANCATO IL 23 GIUGNO, GIORNO DEL SUO SESSANTATREESIMO COMPLEANNO.

Quell'afosa mattina di giugno, Alfredo Coppellotti, Pasquale Zaccone ed io stavamo per fare una ricognizione sul percorso della Coppa Mazzotti. Fui io a dire: «*Dobbiamo chiamare Andrea* ». Nella sua qualità di Commissario tecnico Internazionale, CSAI, FIA e FIVA, Curami avrebbe dovuto dirigere le verifiche della nostra gara. Due giorni prima, c'eravamo sentiti per aggiornarci, come facevamo periodicamente da quando - dopo la scomparsa di Raoul Patrizi - lui era stato nominato Consigliere Delegato del Presidente ed io Segretario Esecutivo del Club. Invece di comporre il numero, poco dopo, fu il telefono a squillare, lasciandoci sgomenti. La prima reazione è sempre d'incredulità, di spasmodica ricerca di notizie, magari di una smentita. Nulla da fare, Andrea ci aveva davvero lasciato.

Il primo - assurdo - pensiero è stato di colpa: tutte le volte che ci incontravamo, gli davo le sigarette che mi chiedeva, pur sapendo che non doveva fumare. La seconda riflessione è stata di vuoto: dopo Raoul, un'altra colonna del Club ci aveva lasciati.

Andrea sommava una rara combinazione di qualità: era un gentiluomo di prima classe, con una cultura sconfinata abbinata al saper vivere. A mancarci non saranno solo le sue qualità umane, ma pure la sua sconfinata competenza, che l'aveva portato a essere il più preparato e





conosciuto storico dell'automobilismo italiano. Curami era stato Commissario Tecnico d'innomerevoli manifestazioni, sia per vetture moderne, sia storiche, essendo uno dei più validi delegati di CSAI, FIA e FIVA: molti lo ricordano, con il suo cappello bianco ben calciato in testa, mentre verifica le vetture partecipanti alla Mille Miglia.

Innamorato della Freccia Rossa, Andrea Curami ha fatto parte del comitato scientifico che ha progettato il Museo Mille Miglia; alla corsa bresciana ha dedicato cinque opere: "Mille Miglia 1947-1957", "La Fiat alla Mille Miglia", "Mercedes e Mille Miglia", "Porsche e Mille Miglia" e "Alfa Romeo e Mille Miglia".

Tra i libri da lui firmati, deve essere ricordato "La Sport e i suoi artigiani, 1937-1965", la più completa ed esaustiva ricerca sulle vetture della categoria sport, le famose barchette. Il suo ultimo lavoro, dedicato alla OM, resterà forse incompiuto.

Nato a Milano il 23 giugno 1947, Andrea era figlio di Antonio, ingegnere elettrico. Dopo il liceo classico, nel '71 si laureò al Politecnico in ingegneria meccanica, con specializzazione in costruzioni automobilistiche.

Dal 1984 professore di Meccanica applicata presso il Politecnico di Milano, Curami divenne

pure titolare dei corsi di Dinamica dei sistemi aerospaziali, di Azionamenti e controllo dei sistemi meccanici, di Fondamenti di meccanica teorica e applicata, nonché di Storia dei trasporti. Quest'ultimo corso gli fu affidato in virtù della sua attività di storico militare e industriale contemporaneo italiano, maturata collaborando con la sezione motoristica del museo della Scienza e della Tecnica di Milano. Andrea lascia Maria Cristina, sposata nel 1975, la figlia Marianna (ingegnere biomedico), e l'adorata nipotina Ginevra.

Quando scomparve Patrizi, per la Freccia Rossa, scrisse queste righe: «*Ho conosciuto Raoul sui campi di gara. Alla Malegno-Borno del 1994, dove ero delegato alle vetture storiche, egli mi propose di entrare a far parte del Club come socio ordinario. Grazie Segretario Generale per l'onore che mi è stato concesso.*

Un anno dopo, non mi pare vero di dover scrivere di Te: ciao Andrea, per me vivrai sempre nei Tuoi libri, che consulto spessissimo. A quanto già Ti devo per la Tua amicizia e per avermi sostenuto nelle mie prime imprese editoriali, devo aggiungere un altro debito: forse non ci crederai, ma non fumo più, l'ho deciso quel 23 giugno...!!

**AUTOMOBILI
D'ECCEZIONE**

La Fiat 1100 TV
Pininfarina del 1955,
di Giuseppe e Simona
Cherubini, precede la
Siata Daina GS 1952
di Ennio Tosi e Luigino
Ghidini al Controllo di
Piazza Matteotti a
Isola Dovarese.





COPPA FRANCO MAZZOTTI

GRAN PREMIO BRESCIA 1940

di Paolo Mazzetti, fotografie di Pasquale Zaccone



La seconda rievocazione del Gran Premio Brescia del 1940 è stata vinta da una BMW, proprio come settanta anni orsono. Sul percorso Brescia-Cremona-Mantova-Brescia, trionfano Enzo Ciravolo e Elio Marchesi, su BMW 3.0 CSI del 1972.

Il Trofeo Raoul Patrizi, è andato ad Alessandro Gamberini e Francesco Amante, su Porsche 356 SC 1964. Michele Cibaldi e Andrea Costa, Gilco Mariani 1100 Sport del 1948, si sono aggiudicati il Trofeo Gino Munaron.



RIEVOCAZIONE DEL GRAN PREMIO BRESCIA 1940

II^a COPPA FRANCO MAZZOTTI

3 Luglio 2010

VETTURE DI GRANDE PREGIO E GRADIMENTO DEI PARTECIPANTI HANNO CARATTERIZZATO LA SECONDA EDIZIONE DELLA GARA ORGANIZZATA DAL CLUB MILLE MIGLIA FRANCO MAZZOTTI. SODDISFAZIONE DEGLI ORGANIZZATORI PER IL PERFETTO ESITO TECNICO DELLA GARA, CON TUTTE LE PROVE VALIDE E NESSUN RICORSO DEI CONCORRENTI.

La celebrazione del settantesimo anniversario del **1° Gran Premio Brescia**, corso sul triangolo Brescia-Cremona-Mantova, valido per la Coppa delle Mille Miglia del 1940, si è chiusa con la vittoria di una BMW ufficiale, proprio come allora.

Il fortissimo regolarista siciliano **Enzo Ciravolo**, navigato dal vice presidente del BMW Club Italia, **Elio Marchesi**, ha portato alla vittoria la BMW 3.0 CSI del 1972 iscritta da **BMW Italia**. La casa di Monaco ha quindi festeggiato nel migliore dei modi la ricorrenza della vittoria del 1940, ottenuta da Fritz Huske von Hanstein con la berlinetta 328 Touring.

Dietro all'equipaggio BMW, il secondo posto è stato occupato da **Alessandro Gamberini** e **Francesco Amante**, Porsche 356 SC del 1964,



Figuranti del celebre Palio di Isola Dovarese hanno accolto i partecipanti in Piazza Matteotti, grazie alla squisita ospitalità dell'Amministrazione Comunale.



La caldissima giornata di luglio ha contribuito a surriscaldare i freni della Jaguar E di Pierluigi e Daniele Sacchi.

mentre **Michele Cibaldi** e **Andrea Costa**, Gilco Mariani 1100 Sport del 1948, hanno chiuso al terzo.

Gamberini e Cibaldi, pur avendo dovuto cedere il passo a Ciravolo, si sono consolati vincendo i due altri trofei messi in palio nella giornata. Gamberini ha vinto il **Trofeo Raoul**

Il siciliano Enzo Ciravolo ed Elio Marchesi, del BMW Club Italia, hanno portato alla vittoria la BMW 3.0 CSI del 1972 iscritta da BMW Italia.



Patrizi, assegnato nel ricordo del Segretario Generale del Club, scomparso lo scorso anno; il trofeo era riservato al vincitore delle sei prove disputate nel parco di Villa Mazzotti a Chiari. Cibaldi si è aggiudicato il **Trofeo Gino Munaron**, dedicato alla memoria del grande pilota mancato sette mesi orsono, assegnato all'equipaggio che avesse ottenuto il miglior tempo nelle sette prove di Manerbio. Dopo l'edizione turistica dello scorso anno, nel 2010 la Coppa Franco Mazzotti si è presentata come gara di regolarità classica, tecnicamente impegnativa per i concorrenti in virtù delle **34 Prove Cronometrate** e dei **7 Controlli Orari**, distribuiti in **246 km** di percorso. Tutte le prove, sette delle quali su fondo sterrato, sono state disputate su strade private o completamente

chiuse al traffico. Questo accorgimento ha consentito di evitare qualsiasi intoppo: **il risultato, del tutto inconsueto per le gare di regolarità, è stato che nessuna prova sia stata annullata e che non sia stato necessario applicare alcuna correzione ai tempi dei concorrenti.**

«Nemmeno un ricorso, neppure una contestazione, nessuna applicazione della media dei tempi, tutte le prove valide esattamente come rilevate. Per noi, questi dati rappresentano un'enorme soddisfazione, perché testimoniano la cura con la quale abbiamo progettato la gara». A parlare è Paolo Mazzetti, segretario del Club Mille Miglia, che prosegue: *«Blasone e tradizione del nostro Club imponevano stile, sportività ed estrema efficienza; disputare 34 prove nell'arco di otto ore, fornendo la classifica in tempo reale, è stato possibile solo con un grande sforzo. Ciò che mi è più piaciuto della Coppa Mazzotti 2010 è stato il clima di serena sportività e amicizia che da molto tempo latita in questo tipo di manifestazioni. Tutto ciò si è verificato grazie »*

A lato: Michele Cibaldi e Andrea Costa, Gilco Mariani 1100 Sport del 1948, terzi assoluti, hanno conquistato il Trofeo Gino Munaron.

In basso: Alessandro Gamberini e Francesco Amante, Porsche 356 SC del 1964, secondi assoluti e vincitori del Trofeo Raoul Patrizi.





COPPA FRANCO MAZZOTTI



all'estrema correttezza di tutti i concorrenti e alla professionalità dei cronometristi bresciani della Brixia Crono, degli Ufficiali di Gara dell'ACI Brescia».

Come da tradizione del Club Mille Miglia, il programma prevedeva che, nei trasferimenti, i concorrenti potessero procedere alla scoperta del territorio, con qualche sosta di ristoro, utile anche per conoscere la gastronomia locale e socializzare con gli altri concorrenti. Tutti hanno gradito le pause di neutralizzazione per visitare **Villa Mazzotti di Chiari**, residenza del fondatore della Mille Miglia, e i centri storici di **Isola Dovarese** e **Castiglione delle Stiviere**. Il successo della seconda edizione, decretato dalla soddisfazione espressa dai concorrenti, ha rafforzato nel Club Mille Miglia l'intenzione di rendere la Coppa Franco Mazzotti un appuntamento fisso e ambito nell'affollatissimo panorama della regolarità italiana. ||

RINGRAZIAMENTI

I nostri primi ringraziamenti sono indirizzati alle aziende che hanno sponsorizzato la manifestazione, certamente più per amicizia e comune passione che per investimento pubblicitario.

Una particolare riconoscenza la rivolgiamo alle amministrazioni comunali di **Chiari**, **Castiglione delle Stiviere** e **Isola Dovarese**. In particolare, oltre che ai Sindaci, grazie a **Emanuele Arrighetti** (Chiari), **Massimo Maghella** (Castiglione) ed **Enrico Baetta** (Isola Dovarese).

Un grazie di cuore a **Valerio Prignachi**, che ci ha "tolto le castagne dal fuoco" in un paio di occasioni.

Come sempre, grazie a **Paolo Tomaselli**, responsabile dell'Ufficio Sportivo dell'ACI Brescia, che si mette a disposizione con l'entusiasmo di un vero appassionato.

Infine, grazie a **Anna Vitale**, **Pasquale Zaccone** e a **tutti i collaboratori del Club**, al **Direttore di Gara Claudio Lazzari**, al **Giudice Unico Giuseppe Scutra**, al **Medico di Gara Dott. Claudio Ascolti**, ai **Commissari di Percorso** e ai **Cronometristi** che, con il loro impegno, ci hanno consentito di divertirvi.

COPPA FRANCO MAZZOTTI
Rievocazione GRAN PREMIO BRESCIA 1940

GARA DI REGOLARITA' SUL PERCORSO DEL GRAN PREMIO BRESCIA 1940 BRESCIA-CREMONA-MANTOVA-BRESCIA

CHIARI - Villa Mazzotti
MANERBIO
CREMONA
MANTOVA
CASTIGLIONE DELLE STIVIERE
ISOLA DOVARESE

1940 - 2010 GP BRESCIA

1940: B.M.W. vince il 1° Gran Premio Brescia con la 328 Berlinetta Touring condotta da Huschke von Hanstein

ACI
CLUB MILLE MIGLIA
FRANCO MAZZOTTI

Nel dare appuntamento, nel mese di Giugno 2011, alla
IIIª COPPA FRANCO MAZZOTTI
rievocazione del 1° GRAN PREMIO BRESCIA

il **CLUB MILLE MIGLIA**
augura a tutti i concorrenti
un sereno **S. Natale** e
un **Anno Nuovo** ricco di successi,
ringraziandoli per aver portato in gara
vetture splendide e cariche di storia.

Con riconoscenza, ricordiamo che il successo della manifestazione è stato reso possibile solo grazie alle Aziende che hanno voluto essere al nostro fianco:

Comitato Organizzatore:
CLUB MILLE MIGLIA FRANCO MAZZOTTI
c/o Automobile Club Brescia
Via Enzo Ferrari, 4/6 - 25134 Brescia
Tel. 030 2397322 - Fax 030 2397311
e-mail: segreteria@clubmillemiglia1949.it

1



1 **BUGATTI 37 1927**, Bruno Ferrari - Valerio Bocelli

2



2 **GILCO MARIANI 1100 SPORT 1948**, Michele Cibaldi - Andrea Costa

4



4 **SIMCA RALLY 1000 1971**, Gianmario Fontanella - Alessandro Malta

5



5 **PORSCHE 911 S 1972**, Mauro Giansante - Battista Pirani

6



6 **BMW 3.0 CSI 1972**, Enzo Ciravolo - Elio Marchesi



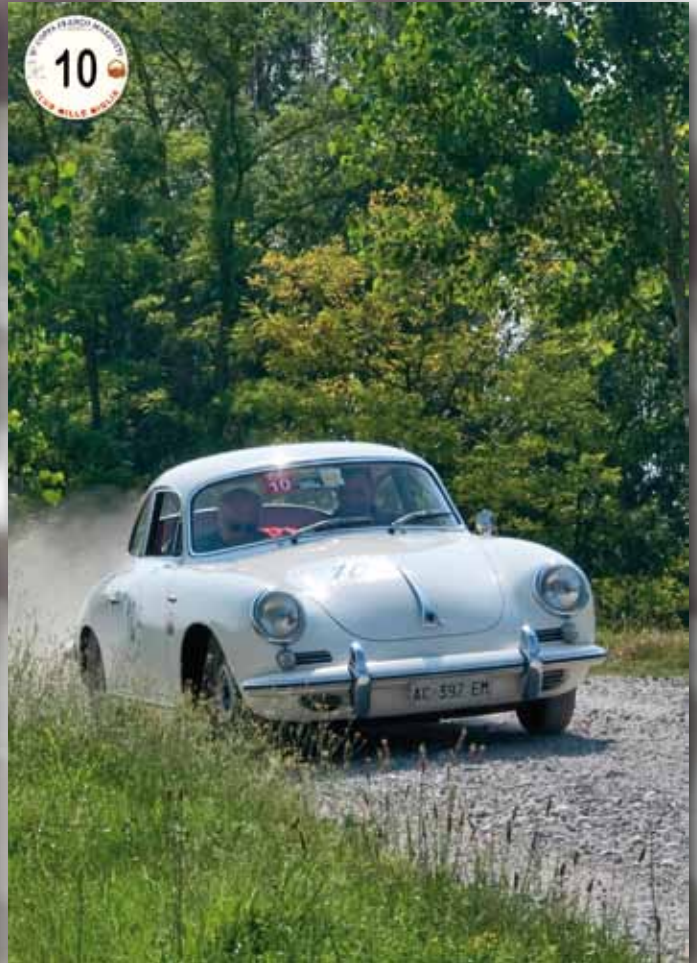
7 **HRG LE MANS 1936**, Giacomo Pedrini - Carlo Ferrari



8 **HEALEY SILVERSTONE 1949**, Massimiliano Albuzza - Mattia Colpani



9 **TRIUMPH TR 3 1956**, Roberto Paoletti - Marco Paoletti



10 **PORSCHE 356 SC 1964**, Alessandro Gamberini - Francesco Amante



11 **ERMINI TINARELLI 1100 SPORT 1948**, Roberto Gaburri-Luigia Gaburri



12 **MG TD 1952**, Marco Becchetti - Elisa Becchetti



14 **ALFA ROMEO 1900 TI 1954**, Mauro Galavotti - Lamberto Papotti



15 FIAT 1100 TV PININFARINA 1955, Giuseppe Cherubini-Simona Cherubini



16 STANGA 750 SPORT 1956, Franco Aime - Carlo Aime



18 SIATA DAINA GS 1952, Ennio Tosi - Luigino Ghidini



19 TRIUMPH TR2 SPORT 1954, Eugenio Piccinelli - Nello Mazzolari



21 FIAT 505
CABRIOLET 1923,
Dominique Cruyt
Massimo Meli



22 **GIANNINI 750 SPORT 1938**, Ezio Piardi - Marco Piardi



23 **FIAT 1100/103 TV 1955**, Ezio Sala - Romano Bacci



24 **DAIMLER V8 250 1964**, Raffaella De Alessandrini - Francesca Sessarego



26 **RILEY T.T. SPORT 1936**, Gianluca Giuliani - Anna Guerini



25 **RILEY T.T. SPRITE RACE S 1936**,
Franco Indaco -
Dario Lupieri





27 FIAT 1500 SPORT 1937, Silvestro Specchia - Ermes Fornasari



28 BMW 328 1938, Ghidoni Angelo - Ghidoni Gianluigi



30 BANDINI 750 SPORT SILURO 1947, Chersevani Paolo Maria-Mario Dell'Isola



31 HEALEY SILVERSTONE 1949, Tiberio Cavalleri - Cristina Meini



32 JOWETT JUPITER 1950, Roberto Onofri - R. Bigoni



33 ASTON MARTIN DB 2 1951, Francesco Masetti Zannini - Luigi Cherubini



35 OSCA MT 4 1952, Luigino Grasselli - Silvana Savaris



36 FIAT 500 C TOPOLINO 1953, Enzo Cibaldi - Vincenzo Formentini



37 **PORSCHE 356 SPEEDSTER 1954**, Massimo Bettinsoli - Giovanni Carpi



38 **OSCA MT 4 1500 2AD 1954**, Valerio Marinelli - Pierdante Armenio



39 **AUSTIN HEALEY 100 M 1955**, Marco Gatta - Tarcisio Treccani



40 **TRIUMPH TR 2 SPORT 1955**, Roberto Coen - Andrea Coen



41 **LANCIA AURELIA B 24 S 1956**, Giovanni Pizzoccaro - Osvaldo Raimondi



43 **MG A 1956**, Giovanni Bonometti - Roberta Bonometti



44 **ALFA ROMEO 1900 TI 1953**, Renato Salvetta - Monica Salvetta



45 **FERRARI 250 GT TDF 1957**, Eros Crivellari - Francesco Gallorini



46 **FIAT 1100/103 D 1957**, Giovanni Palmieri - Umberto Ferrari



47 **MG A 1600 1960**, Andrea Bruschetta - Antonella Rebuffoni



49 **AUSTIN HEALEY SPRITE 1960**, Alessandro Malossi - Andrea Malossi



50 **PORSCHE 356 1961**, Giancarlo Puddu - Agneta Rossi Landi



51 ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER 1961, Gianluigi Gamba - Ottorino Pellini



52 PORSCHE 356 SPEEDSTER 1961, Ennio Barozzi - Osvaldo Girelli



53 ALFA ROMEO GIULIA SPIDER 1962, Valerio Prignachi-Maddalena Damini



55 JAGUAR E-TYPE 1963, Pierluigi Sacchi - Daniele Sacchi



54 TRIUMPH TR 4 1962,
Antonino Smorto
Nicola Peli



56 AUSTIN HEALEY 100 M 1954, Hanno Mayr - Werner Gramm



57 LANCIA AURELIA B24 1957, Maurizio Colpani - Paolo Cesare Cristiano



58 ABARTH SCORPIONE S 1969, Alfredo Coppellotti - Paola Paoletti



62 INNOCENTI LEYLAND MINI COOPER 1300 EXPORT 1974, Arnaldo Bombardieri



63 PORSCHE 911 1979, Gianpietro Belussi - Federico Fontana



64 CORVETTE C3 1981, Franco Rossi - Stefania Pasqua



65 INNOCENTI LEYLAND MINI COOPER 1300 EXPORT 1971,
Paolo Tomaselli - Enrico Bellingeri

CLASS.	NUM.	EQUIPAGGIO	VETTURA	ANNO	DRIVER	RAGG.	PEN.
1	6	Ciravolo-Marchesi	BMW 3.0 CSI	1972	TOP DRIVER	6°	136
2	10	Gamberini-Amante	PORSCHE 356 SC	1964	DRIVER A	4°	143
3	2	Cibaldi-Costa	GILCO MARIANI 1100 SPORT	1948	TOP DRIVER	2°	177
4	4	Fontanella-Malta	SIMCA RALLY 1000	1971	TOP DRIVER	5°	193
5	5	Giansante-Pirani.	PORSCHE 911 S	1972	TOP DRIVER	6°	195
6	1	Ferrari-Bocelli	BUGATTI 37	1927	TOP DRIVER	1°	209
7	8	Albuzza-Colpani	HEALEY SILVERSTONE	1949	DRIVER A	2°	257
8	16	Aime-Aime	STANGA 750 SPORT	1956	DRIVER B	2°	276
9	25	Indaco-Lupieri	RILEY T.T. SPRITE RACE S	1936	NC	1°	318
10	23	Sala-Bacci	FIAT 1100/103 TV	1955	DRIVER D	2°	353
11	9	Paoletti-Paoletti	TRIUMPH TR 3	1956	DRIVER A	6°	376
12	46	Palmieri-Ferrari	FIAT 1100/103 D	1957	NC	2°	418
13	15	Cherubini-Cherubini	FIAT 1100 TV PININFARINA	1955	DRIVER B	2°	422
14	11	Gaburri-Gaburri	ERMINI TINARELLI 1100 SPORT	1948	DRIVER B	2°	560
15	12	Becchetti-Becchetti	MG TD	1952	DRIVER B	2°	561
16	57	Colpani-Cristiano	LANCIA AURELIA B24	1957	NC	2°	565
17	19	Piccinelli-Mazzolari	TRIUMPH TR2 SPORT	1954	DRIVER C	2°	599
18	7	Pedrini-Ferrari	HRG LE MANS	1936	NC	1°	673
19	52	Barozzi-Girelli	PORSCHE 356 SPEEDSTER	1961	NC	2°	686
20	31	Cavalleri-Meini	HEALEY SILVERSTONE	1949	NC	2°	709
21	26	Giuliani-Guerini	RILEY T.T. SPORT	1936	NC	1°	747
22	40	Coen-Coen	TRIUMPH TR 2 SPORT	1955	NC	2°	836
23	41	Pizzoccaro-Raimondi	LANCIA AURELIA B 24 S	1956	NC	2°	851
24	35	Grasselli-Savaris	OSCA MT 4	1952	NC	2°	921
25	18	Tosi-Ghidini	SIATA DAINA GS	1952	DRIVER B	2°	989
26	56	Mayr-Gramm	PORSCHE 356	1963	NC	2°	1.041
27	22	Piardi-Piardi	GIANNINI 750 SPORT	1938	DRIVER D	1°	1.182
28	33	MasettiZannini-Cherubini	ASTON MARTIN DB 2	1951	NC	2°	1.302
29	38	Marinelli-Armenio	OSCA MT 4 1500 2AD	1954	NC	2°	1.481
30	37	Bettinsoli-Carpi	PORSCHE 356 SPEEDSTER	1954	NC	2°	1.501
31	47	Bruschetta-Rebuffoni	MG A 1600	1960	NC	3°	1.520
32	53	Prignachi-Damini	ALFA ROMEO GIULIA SPIDER	1962	NC	4°	1.583
33	39	Gatta-Treccani	AUSTIN HEALEY 100 M	1955	NC	2°	1.637
34	43	Bonometti-Bonometti	MG A	1956	NC	2°	1.907
35	63	Belussi-Fontana	PORSCHE 911	1979	NC	7°	2.218
36	51	Gamba-Pellini	ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER	1961	NC	3°	2.375
37	65	Tomaselli-Bellingeri	INNOCENTI LEYLAND MINI COOPER 1300 EXPORT	1971	NC	6°	2.778
38	36	Cibaldi-Formentini	FIAT 500 C TOPOLINO	1953	NC	2°	2.819
39	21	Cruyt-Meli	FIAT 505 CABRIOLET	1923	DRIVER D	1°	3.123
40	50	Puddu-RossiLandi	PORSCHE 356	1961	NC	3°	3.460
41	54	Smorto-Peli	TRIUMPH TR 4	1962	NC	4°	4.050
42	28	Ghidoni-Ghidoni	BMW 328	1938	NC	1°	4.090
43	49	Malossi-Malossi	AUSTIN HEALEY SPRITE	1960	NC	3°	4.496
44	24	De Alessandrini-Sessarego	DAIMLER V8 250	1964	DRIVER D	4°	4.758
45	64	Rossi-Pasqua	CORVETTE C3	1981	NC	7°	4.888
46	32	Onofri-Bigoni	JOWETT JUPITER	1950	NC	2°	5.313
47	58	Coppellotti-Paoletti	ABARTH SCORPIONE S	1969	NC	5°	5.418
48	62	Bombardieri--	INNOCENTI LEYLAND MINI COOPER 1300 EXPORT	1974	NC	6°	6.877
N.C.	14	Galavotti-Papotti	ALFA ROMEO 1900 TI	1954	DRIVER B	2°	-
N.C.	27	Specchia-Fornasari	FIAT 1500 SPORT	1937	NC	1°	-
N.C.	30	Chersevani-Dell'Isola	BANDINI SILURO	1947	NC	2°	-
N.C.	44	Salvetta-Salvetta	ALFA ROMEO 1900 TI	1953	NC	2°	-
N.C.	45	Crivellari-Gallorini	FERRARI 250 GT TDF	1957	NC	2°	-
N.C.	48	Chiossi-X	ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER	1960	NC	3°	-
N.C.	55	Sacchi-Sacchi	JAGUAR E-TYPE	1963	NC	4°	-
N.C.	59	Tomasetti-Albertelli	ALFA ROMEO GT JR ZAGATO	1970	NC	5°	-
N.C.	61	Signoretti-X	ALFA ROMEO GIULIA SUPER	1973	NC	6°	-
N.P.	3	Canè-Galliani	BMW 700	1965	TOP DRIVER	4°	-
N.P.	34	Dell'Aglio-Dell'Aglio	ALLARD K2	1951	NC	2°	-
N.P.	42	Conca-Conca	AUSTIN HEALEY 100 M	1956	NC	2°	-
N.P.	60	Rivadossi-X	MGB GT	1970	NC	5°	-

Classifiche Raggruppamenti 1-7



CLASSIFICHE

RAGG.	CLASS.	NUM.	EQUIPAGGIO	VETTURA	ANNO	DRIVER
- PRIMO RAGGRUPPAMENTO -						
1° < 1946	1	1	FERRARI-BOCELLI	BUGATTI 37	1927	TOP DRIVER
	2	25	INDACO-LUPIERI	RILEY T.T. SPRITE RACE S	1936	NC
	3	7	PEDRINI-FERRARI	HRG LE MANS	1936	NC
- SECONDO RAGGRUPPAMENTO -						
2° 1947-1957	1	2	CIBALDI-COSTA	GILCO MARIANI 1100 SPORT	1948	TOP DRIVER
	2	8	ALBUZZA-COLPANI	HEALEY SILVERSTONE	1949	DRIVER A
	3	16	AIME-AIME	STANGA 750 SPORT	1956	DRIVER B
- TERZO RAGGRUPPAMENTO -						
3° 1958-1961	1	47	BRUSCHETTA-REBUFFONI	MG A 1600	1960	NC
	2	51	GAMBA GIANLUIGI-PELLINI	ALFA ROMEO GIULIETTA SPIDER	1961	NC
	3	50	PUDDU-ROSSI LANDI	PORSCHE 356	1961	NC
- QUARTO RAGGRUPPAMENTO -						
4° 1962-1965	1	10	GAMBERINI-AMANTE	PORSCHE 356 SC	1964	DRIVER A
	3	53	PRIGNACHI-DAMINI	ALFA ROMEO GIULIA SPIDER	1962	NC
	41	54	SMORTO-PELI	TRIUMPH TR 4	1962	NC
- QUINTO RAGGRUPPAMENTO -						
5° 1966-1971	1	4	FONTANELLA -MALTA	SIMCA RALLY 1000	1971	TOP DRIVER
	2	65	TOMASELLI-BELLINGERI	INNOCENTI LEYLAND MINI COOPER 1300 EXPORT	1971	NC
	3	58	COPPELLOTTI-PAOLA	ABARTH SCORPIONE S	1969	NC
- SESTO RAGGRUPPAMENTO -						
6° 1972-1976	1	6	CIRAVOLO-MARCHESI	BMW 3.0 CSI	1972	TOP DRIVER
	2	5	GIANANTE-PIRANI	PORSCHE 911 S	1972	TOP DRIVER
	48	62	BOMBARDIERI	INNOCENTI LEYLAND MINI COOPER 1300 EXPORT	1974	NC
- SETTIMO RAGGRUPPAMENTO -						
7° 1977-1981	1	63	BELUSSI-FONTANA	PORSCHE 911	1979	NC
	2	64	ROSSI-PASQUA	CORVETTE C3	1981	NC

Classifiche Premi Speciali

PREMIO SPECIALE	CLASS.	NUM.	EQUIPAGGIO	VETTURA	ANNO
COPPA DELLE DAME	1	24	DE ALESSANDRINI-SESSAREGO	DAIMLER V8 250	1964
TROFEO RAOUL PATRIZI	1	10	GAMBERINI-AMANTE	PORSCHE 356 SC	1964
TROFEO GINO MUNARON	1	2	CIBALDI-COSTA	GILCO MARIANI 1100 SPORT	1948





Enzo Ciravolo e il vicepresidente del BMW Club Italia, Elio Marchesi, hanno conquistato il primo posto assoluto, vincendo anche la classifica "Top Driver" e il sesto raggruppamento.



Ermes Fornasari, sullo sfondo, dedica una canzone a Raffaella De Alessandrini, vincitrice della Coppa delle Dame.



Alessandro Gamberini e Francesco Amante, secondi assoluti, ricevono il Trofeo Raoul Patrizi - disputato in nove prove a Villa Mazzotti - da Emanuele Arrighetti (Comune di Chiari) e Fabio Patrizi.



Franco Indaco e Dario Luperi, noni assoluti, hanno vinto la classifica dei piloti non classificati



Michele Cibaldi e Andrea Costa, terzi assoluti, hanno conquistato il Trofeo Gino Munaron, la Categoria vetture Sport e il Secondo Raggruppamento.



Andrea Bruschetta e Antonella Rebuffoni hanno vinto il terzo raggruppamento.



Gianmario Fontanella e Alessandro Malta, quarti assoluti, hanno vinto il quarto raggruppamento.



Valerio Bocelli, Roberto Paoletti e Franco Aime, hanno tenuto fede al motto: non hai vinto? Consolati brindando con...



Mauro Giansante, primo classificato tra i soci del Club Mille Miglia, ha finito quinto assoluto, in coppia con Pirani.



Silvestro Specchia ed Ermes Fornasari, in gara con il n. 27, si esibiscono con "The Marvellous" del M.o Manfredini.





La sera prima della gara, i partecipanti alla Coppa Franco Mazzotti hanno trascorso la serata nel centro storico di Brescia, parcheggiando in Piazza della Loggia.



Prima della cena in un ristorante con cucina tipica bresciana, hanno visitato il Museo Nazionale della Fotografia di Brescia, dove Alberto Sorlini - il celeberrimo fotografo della Mille Miglia - ha illustrato la mostra dedicata alla Freccia Rossa e narrato alcuni aneddoti.

Sorlini, fotografo ufficiale della Mille Miglia dal 1947 al 1957, è stato premiato dopo la corsa.



Per organizzare al meglio una gara, serve l'impegno di molti: tra gli altri, il Dott. Claudio Ascolti, medico di gara, Giuseppe Scutra, Giudice Unico CSAI, Paolo Tomaselli (alla sua scrivania dell'Ufficio Sportivo dell'ACI Brescia) e gli Agenti della Polizia Stradale di Brescia. Foto in basso: Franco Aime ammira stupito il sistema di cronometraggio di Enzo Cibaldi.



Pausa ristoro nelle sale della storica residenza dell'ideatore della Mille Miglia, Franco Mazzotti. La Villa viene sempre messa a disposizione dagli appassionati amministratori del Comune di Chiari.





LA FRECCIA ROSSA

LA FRECCIA ROSSA

Rivista del Club Mille Miglia Franco Mazzotti

Esce quando necessario
n. XLI - Novembre 2010

Direzione Editoriale: Paolo Mazzetti

Testi: Daniele Bonetti

Segreteria di Redazione: Anna Vitale

Impaginazione: DGM - Brescia

Stampa: Tipografia M. Squassina - Brescia

Club Mille Miglia Franco Mazzotti
c/o ACI Brescia - Via Enzo Ferrari, 4/6
25134 Brescia

Tel. 030 2397322 - Fax 030 2397311

Redazione: frecciarossa@clubmillemiglia1949.it

Pubblicità: pressoffice@brm-brescia.it



Il numero 6 della Freccia Rossa: in copertina, la fotografia scattata alla prenatalizia del 1990, in occasione dei 50 anni della vittoria B.M.W. al Garn Premio Brescia 1940. Da destra, cinque vincitori della Mille Miglia: Huschke von Hanstein, Giannino Marzotto, Gigi Villorosi, Tonino Brivio Sforza e Giambattista Guidotti.

MOTORSTORICA

VINTAGE RACING SPORTSCARS

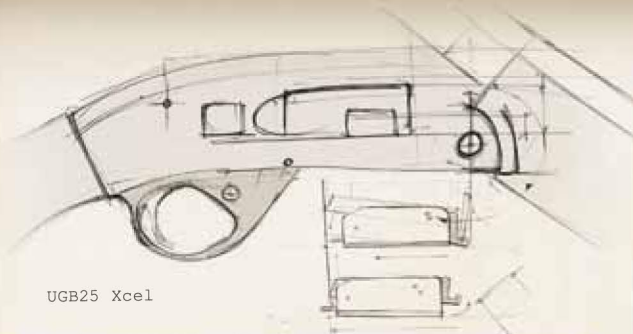
MBM Motorstorica augura ai soci del club e a tutti gli appassionati un Felice Natale ed un sereno anno nuovo.

Happy Motoring with Motorstorica !!!

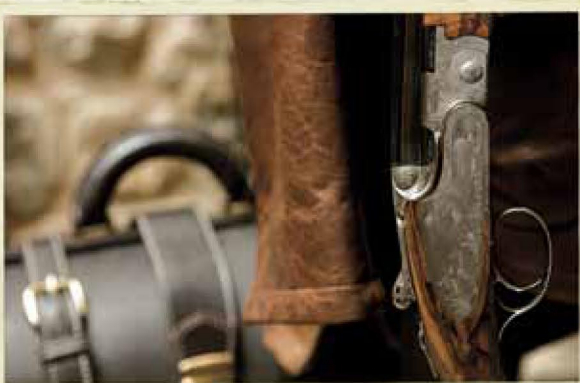
www.motorstorica.com



The end of a perfect day!



UGB25 Xcel



NEW YORK DALLAS BUENOS AIRES PARIS MILANO LONDON
BERETTA GALLERY MILANO: VIA DURINI, 5 TEL. 02 76 02 83 25

WWW.BERETTA.COM

 BERETTA



SPONSOR UFFICIALE



LAVORAZIONI MECCANICHE

**B&B SRL - Via Martiri della Libertà 66/A - 25035 Ospitaletto (BS)
Tel.: 030 6840701 - Fax: 030 6846028 - info@bebospitaletto.it**