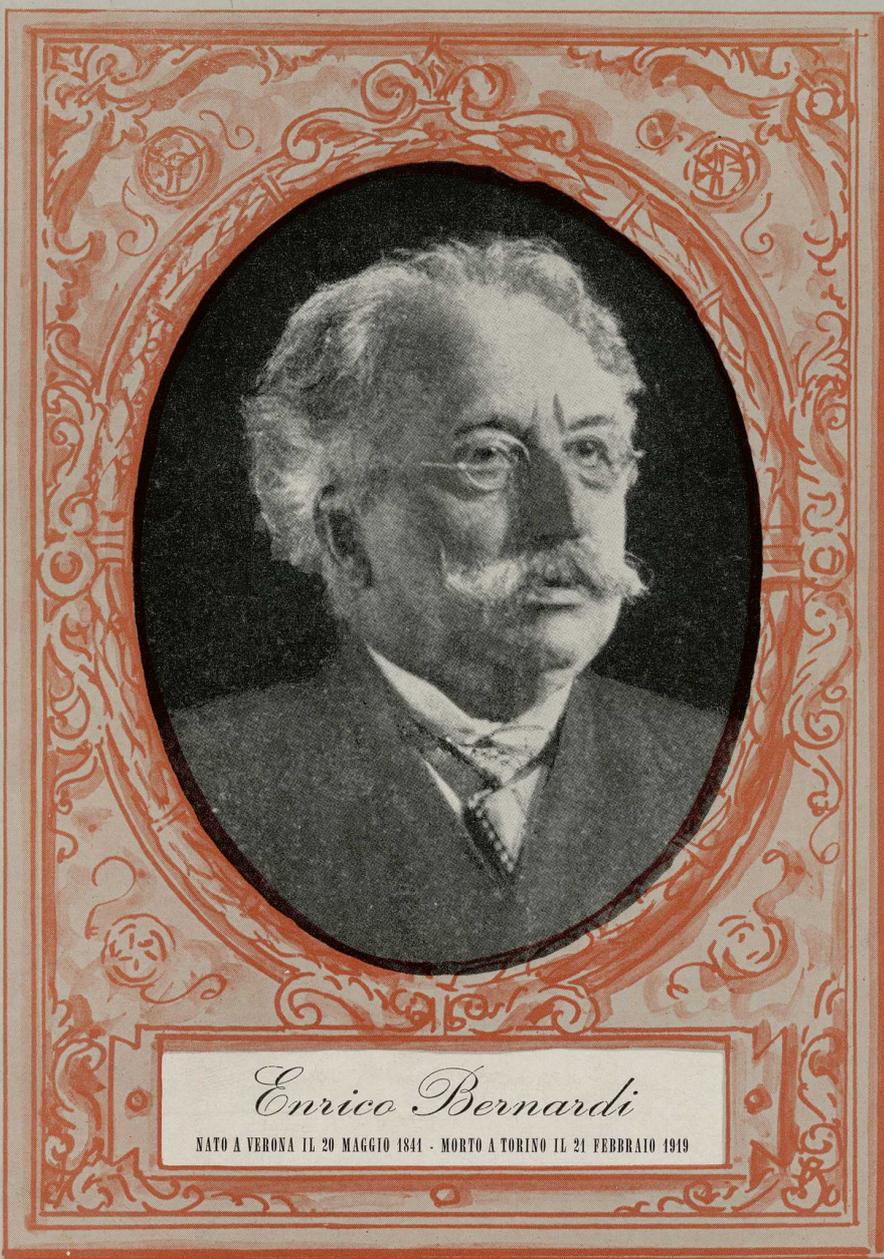


via libera

*Museo Bernardi - L'Auto di
Macchine di Paolova -*

**numero speciale
per le celebrazioni
dell'automobilismo
italiano**



Enrico Bernardi

NATO A VERONA IL 20 MAGGIO 1841 - MORTO A TORINO IL 21 FEBBRAIO 1919

giugno 1963

5
mensile

AG55

Arredamenti metallici per cucine ad elementi componibili



la cucina dei vostri sogni

INDUSTRIA ARREDAMENTI METALLICI

Oldige

VERONA

Bencini

via Scuderlando, 126 (zona industriale)
telef. 23.496 - 24.441

ESPOSIZIONE E NEGOZI DI VENDITA:
via Scuderlando, 126 - tel. 24.301
via Quattro Spade, 3c - tel. 34.659

depositi:

TORINO - Corso Novara, 125 - tel. 277.922

MILANO { *Uffici:* P.zza S. Camillo De Lellis, 1 - tel. 639.631
{ *Deposito:* Via Tonale, 20 - tel. 606.501

R O M A - Via F. Grimaldi, 18 a - tel. 55.71.290

NAPOLI - Via Chiatamone, 57 - tel. 394.119

B A R I - Via dei Mille, 14 - tel. 41.126

FIRENZE - Via Guidoni 10/R. - tel. 411.656



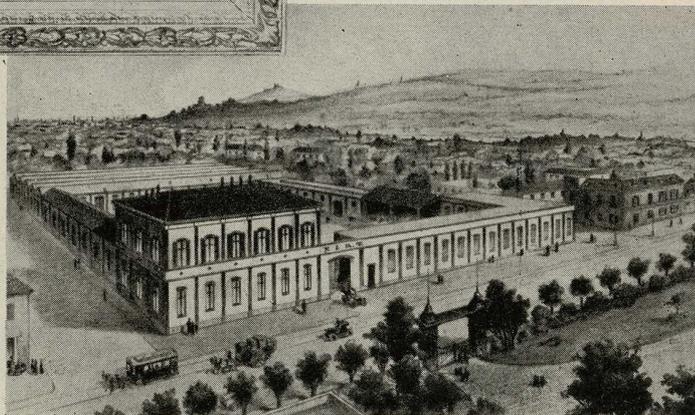
FIAT 1899

L'atto costitutivo della Fiat è del luglio 1899, cioè agli albori dell'automobile.

La Fiat fu tra le prime fabbriche europee d'automobili con criteri di produzione industriale. Il primo stabilimento Fiat sorse in corso Dante (Torino) e occupava una cinquantina di operai. Giovanni Agnelli, che fu uno dei fondatori e il gran promotore dello sviluppo Fiat, ne fu il Presidente ed Amministratore Delegato vita natural durante.

Oggi la Fiat è un complesso industriale tra i maggiori d'Europa:

- 120.000 dipendenti;
- ciclo completo delle lavorazioni (dalla siderurgia ai prodotti meccanici terminali);
- una Organizzazione di vendita e di assistenza tecnica a raggio mondiale.

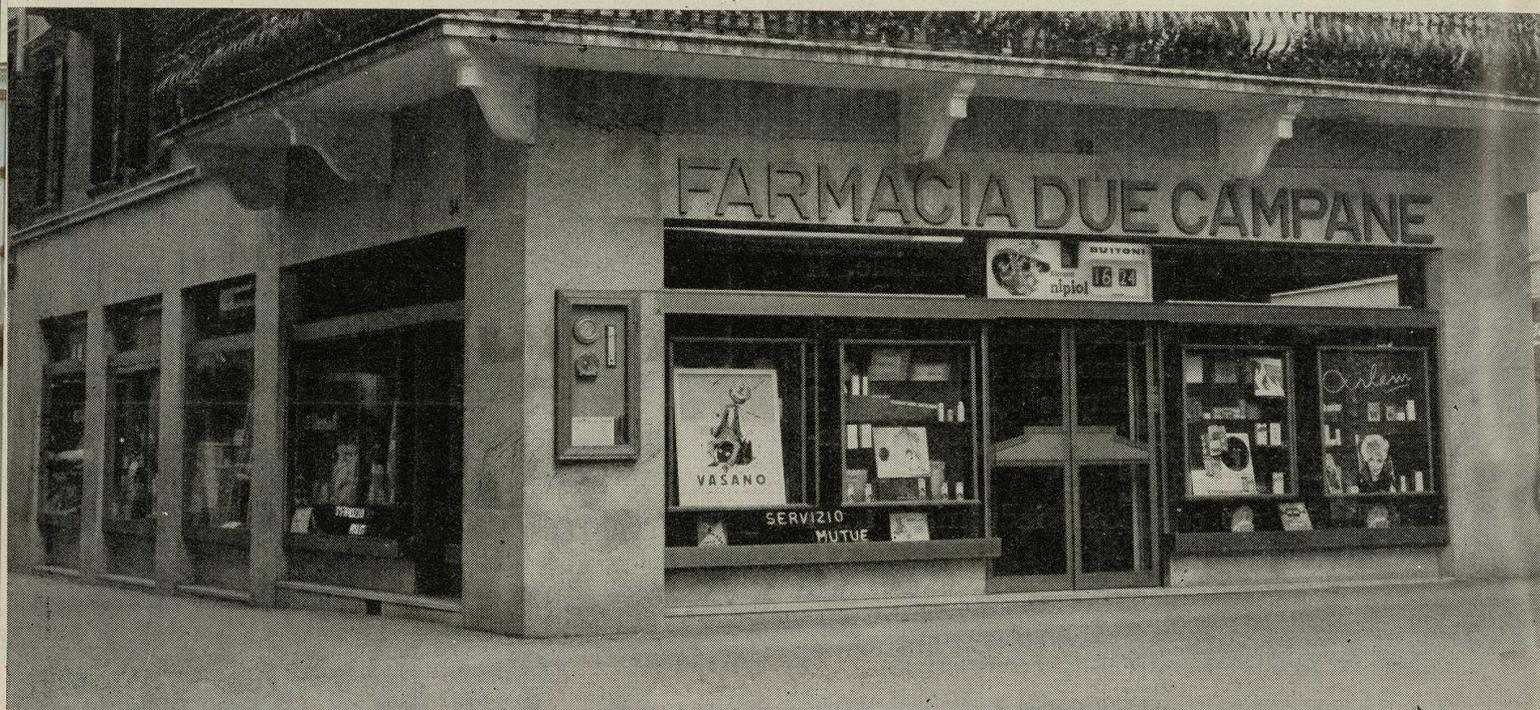


FIAT 1963



OFFICINE **cannara** VERONA

Via Goffredo Mameli, 75 - Telefoni 44623 - 44883



Lavoro eseguito per la Farmacia "Due Campane" - Verona - Via Mazzini 52

fornitura in opera di infissi in alluminio
costruzioni accurate
servizio tecnico di assistenza
progetti e preventivazioni



LA AUTO UNION-DKW

comunica

GRANDE RIBASSO DI LISTINO

DKW 750 Junior . . .	L. 930.000
DKW 800 De Luxe . . .	» 995.000
DKW F 12	» 1.160.000
Auto Union 1000 «S» . . .	» 1.360.000
Auto Union 1000/SP . . .	» 2.250.000
Auto Union Munga . . .	» 1.890.000

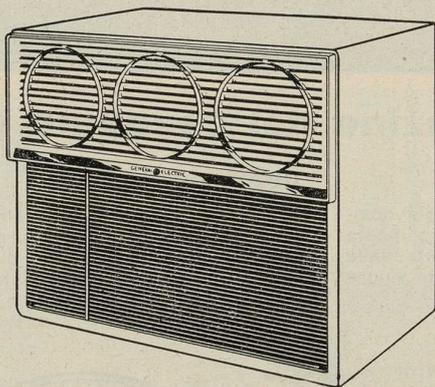


Ogni chilometro un divertimento sicuro !

CONCESSIONARIO PER VERONA E PROVINCIA :

ARNALDO ROSSI

VIA CASERMA OSPITAL VECCHIO, 4 (PIAZZA CITTADELLA) VERONA TEL. 28.286



*nel vostro ufficio
in casa vostra
nel vostro negozio*

**create un clima
di benessere**

con gli insuperabili condizionatori d'aria

'General Electric'

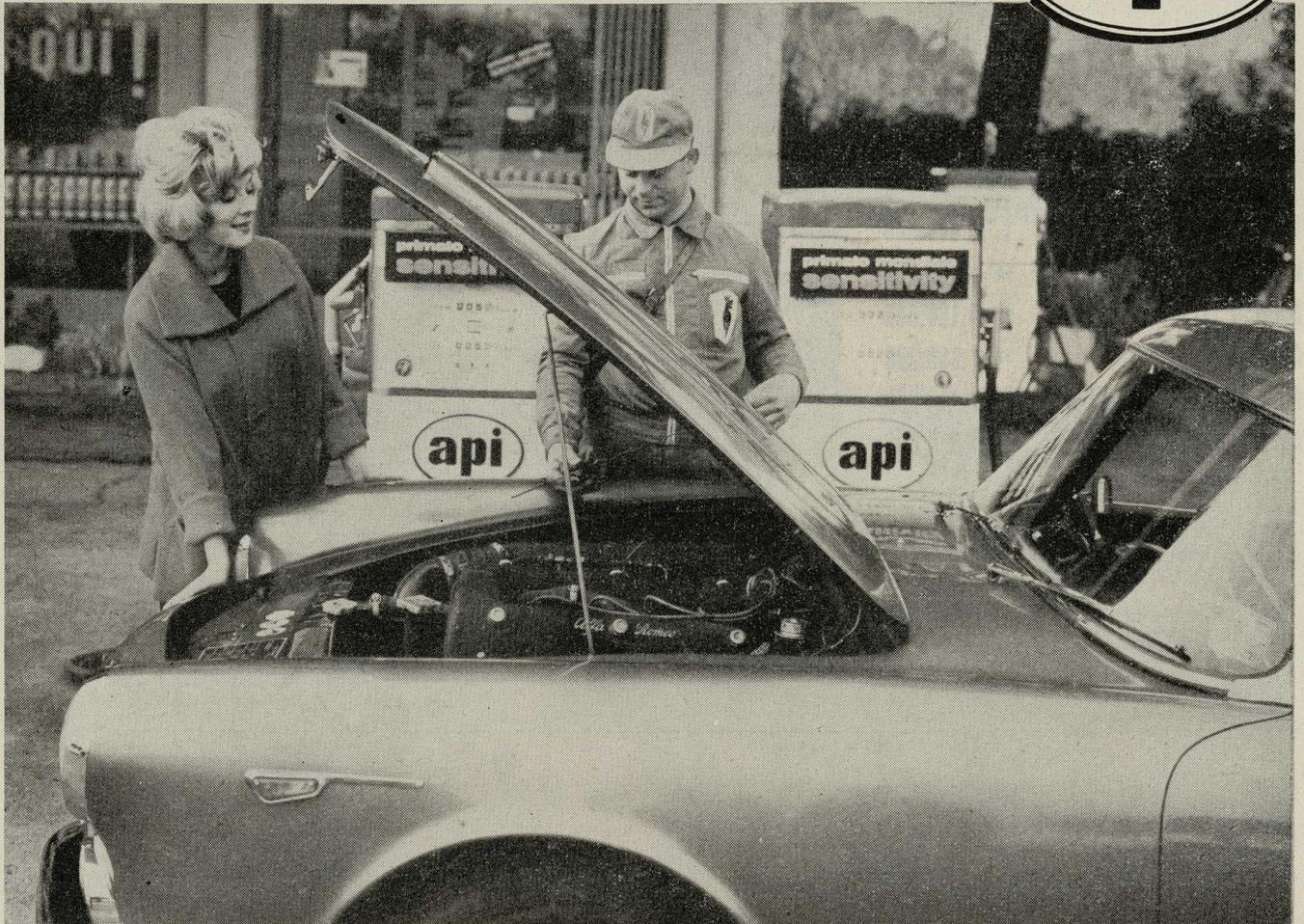
A. R. E. M. VERONA
CORSO CAVOUR, 46 - TELEF. 27524



COMPAGNIA GENERALE DI ELETTRICITÀ
MILANO

PREZZI CONVENIENTISSIMI

ma si! ci vuole **api**



sprint o supersprint le famose benzine del cavallino nero!

Il valore della sensitivity e il numero di ottano strada sono oggi accettati come i più chiari indici del comportamento di una benzina; non più in un motore campione, ma in qualsiasi motore e quindi anche in quello della vostra automobile.

provate api

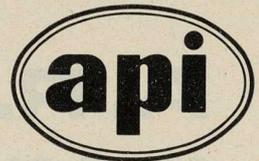
e il vostro motore vi darà la più completa conferma, il più esatto significato del primato sensitivity conseguito dalle benzine **api** e del loro ineguagliato valore di ottano strada.

usate api

e il vostro motore potrà finalmente darvi tutta la sua potenza assicurandovi così quei massimi di velocità, di ripresa e di economia per i quali è stato progettato e costruito.

APPIA

anonima petroli italiana
Raffineria di Ancona



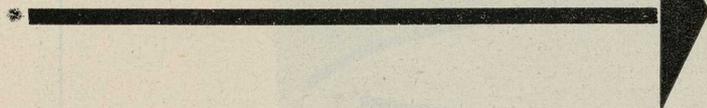
e ci vuole anche apilube, l'olio attivo

Chiedete ad un possessore della

SIMCA 1000

se ne è soddisfatto.

Vi dirà subito che lo è perchè la
SIMCA 1000 è una vettura brillante e sicura.



La **SIMCA 1000** ha una meccanica di precisione, un motore a 5 supporti di banco, robusto ed economico (carburante litri 6,5 per 100 km.) ingrassaggio ogni 20.000 km., velocità 130 km/h.

1 - 2 - 3 - 4 marce ((tutte) sincronizzate

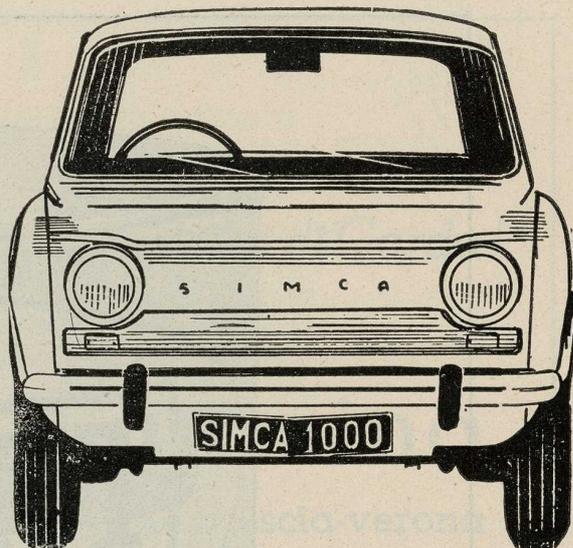
La **SIMCA 1000** ha una sospensione rigidamente calcolata

La **SIMCA 1000** ha una stabilità eccezionale

La **SIMCA 1000** ha dei freni idraulici robustissimi

La **SIMCA 1000** è la vettura dell'automobilista moderno

SIMCA 1000 è una « vettura senza fastidi »
Costa L. 935.000 (ige compresa) - Consegne sollecite



Concessionari per Verona e provincia

DALL'AGNOL & MILANI

Via Carlo Cattaneo, 8/9 - Telefono 22.057 - Verona
Officina, pezzi di ricambio originali, Salone esposizione in Viale del Lavoro (ZAI) - Telefono 34.862

Tutto è facile in SIMCA 1000

ca. b. gi



articoli da regalo

porcellane

crystalerie

casalinghi

verona - via IV novembre, 27-b - telefono 95568



LO STUCCO METALLICO

INDUSTRIA CHIMICA

TENAX

VERONA - SEGA DI CAVAION

AGENZIE

MILANO Corso Sempione 72 - tel. 337408
FIRENZE Via di Novoli 75 B - tel. 411758
ROMA Via Alessandria 40/2 - tel. 869056

BARI Via Buccari 28 - tel. 40341
PALERMO Via 12 Gennaio 5 - tel. 214620
TORINO Corso Raffaello 21/B

dove si va?

è semplice: tutti alla Bella Luganina sul lago di Garda!

alla bella luganina

lugana di sirmione, strada statale brescia-verona



per i vostri pranzi e per quelli con i vostri amici, sempre alla Bella Luganina, il caratteristico locale, accogliente, modernamente attrezzato, dove si mangia veramente bene: cibi sani, genuini, scelti, appetitosi

specialità allo spiedo
sempre pronte:
trote - porchette
polli e faraone
vini del Garda



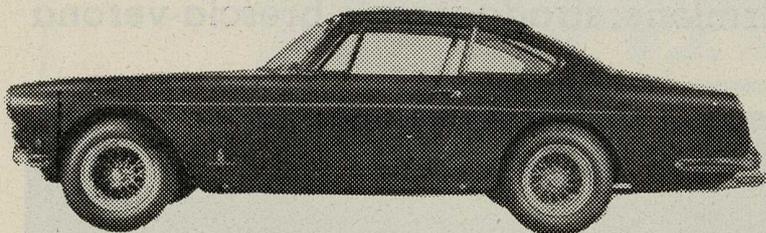
AUTOVENETO

PIAZZA CITTADELLA, 4 - TEL. 22.622

COMMISSIONARIA

Ferrari

SONO UN DESIDERIO APPAGATO DI COMODITÀ
E SICUREZZA ALLE PIÙ ALTE VELOCITÀ



BERLINETTA SCAGLIETTI

Versioni

Coupé 2 + 2 Pinin Farina

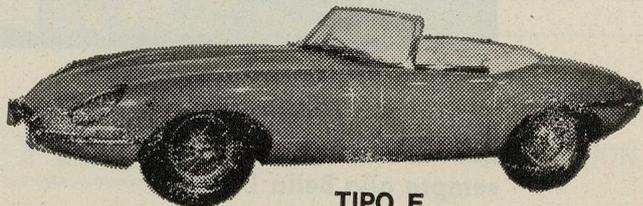
LA VETTURA DI CLASSE

PER PERSONE DI CLASSE



MARK X

JAGUAR



TIPO E

Significa gioia di viaggiare più comodi, più veloci, più sicuri più orgogliosi

Oggi, col ribasso dei prezzi,
la JAGUAR MARK 2 TYPE 2,4
costa meno di una FLAMINIA

Nella classica JAGUAR abbiamo la tradizione, la bellezza, la potenza
RIVOLGETEVI «AUTOIMPORT» e provate i nuovi modelli

MARK 2 - 2,4

MARK 2 - 3,8

MARK 2 - 3,4

MARK - X - 3,8

TYPE "E,, COUPÉ e SPYDER 3,8

AUTOIMPORT

Via Daniele Manin, 5 - 5c. - Via dei Mutilati, 8-d. - Via Carlo Cattaneo, 22 - Telefoni: 31.160 - 25.210

giugno 1963

**via
libera**

**PERIODICO MENSILE DI AUTOMOBILISMO, TURISMO E VITA CITTADINA
EDITO DALL'AUTOMOBILE CLUB VERONA**

direttore responsabile: UMBERTO PERETTI-COLO'
redattore capo: SARO ROLANDI

DIREZIONE - REDAZIONE - AMMINISTRAZIONE: Via della Valverde, 34 - telefono 34135

PUBBLICITA': S.P.I. Soc. per la Pubblicità in Italia - Verona - Piazza Navona, 6 - tel. 30490
e presso tutte le sue agenzie e succursali

sommario

- 10 Programma delle "Celebrazioni dell'Automobilismo Italiano"
- 11 Premessa del Presidente dell'Auto Club Verona,
dott. Umberto Peretti-Colò
- 12 Enrico Bernardi pioniere dell'automobilismo
- 28 Lauro Bernardi
- 31 Gli annali dell'automobilismo veronese: 1889-1962
- 70 I Presidenti dell'A.C. Verona
- 73 Consiglio direttivo e Commissioni in carica
- 74 "Correrai più veloce per le vie del cielo"
- 75 Tre Pionieri veronesi: 252 anni
- 77 I piloti veronesi campioni d'Italia
- 78 Le vittorie assolute dei piloti veronesi
- 79 Albi d'oro delle tre principali competizioni automobilistiche veronesi
- 83 Prospetti: "Parco motoristico veronese" - "Statistica Soci"

5

Numero speciale a cura di:
SARO ROLANDI - EMANUELE ALBERTO CARLI

Riproduzione vietata se non citando la fonte.

Autorizzazione Tribunale di Verona n. 121 del 28 febbraio 1959 - Una copia L. 300
Abbonamento annuo L. 1500 - Spedizione in abbonamento postale gruppo III
CORTELLA tipografia verona via marconi 10 tel. 21157

CELEBRAZIONI DELL'AUTOMOBILISMO ITALIANO

SOTTO IL PATROCINIO DELL'AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA E GLI AUSPICI DELLA FEDERAZIONE ITALIANA MOTOCICLISTICA

Verona, 26, 27, 28, 29 giugno 1963

Nei giorni 26 - 27 - 28 - 29 giugno 1963 l'Automobile Club Verona, il Comune di Verona, l'Unione Italiana Giornalisti dell'Automobile (U.I.G.A.) organizzano le « CELEBRAZIONI DELL'AUTOMOBILISMO ITALIANO ».

Tali « Celebrazioni » comprendono: « IL CONVEGNO INTERNAZIONALE DELLA STAMPA AUTOMOBILISTICA », « IL CONVEGNO NAZIONALE DEI PIONIERI ED ANZIANI DELLA GUIDA », la rievocazione della 1ª corsa automobilistica internazionale disputata in Italia nel 1899 sul percorso Verona - Mantova - Brescia - Verona con la organizzazione del « RAID INTERNAZIONALE 1899 » riservato alle vetture veterane costruite prima del 1916, le « ONORANZE AD ENRICO BERNARDI » creatore del primo veicolo con motore a benzina in Italia, la « MOSTRA RETROSPETTIVA DELL'AUTOMOBILISMO » e le « CELEBRAZIONI DEL 40° ANNIVERSARIO DELLA FONDAZIONE DELL'AUTOMOBILE CLUB VERONA ».

PROGRAMMA

MERCOLEDÌ 26 GIUGNO

dalle ore 15 alle ore 17 - VERONA: ritrovo dei partecipanti al « RAID INTERNAZIONALE 1899 » in Piazza Cittadella - Verifica dei documenti e sistemazione alberghiera - Le vetture saranno accolte in parco vigilato (sotto il porticato della Gran Guardia).

ore 19,45 - VERONA - I concorrenti saranno prelevati dai rispettivi alberghi a cura del Comitato Organizzatore e trasportati al Ristorante « RE TEODORICO ».

ore 20,15 - Pranzo di ricevimento offerto dall'ENTE PROVINCIALE DEL TURISMO DI VERONA.

GIOVEDÌ 27 GIUGNO

ore 9,30 - VERONA - Concentramento in Piazza Brà degli equipaggi concorrenti al « Raid Internazionale 1899 ».

ore 10 - Partenza per la prima tappa del "Raid" Verona-Mantova di 40 Km. circa. (Percorso cittadino: Piazza Bra, Corso Porta Nuova, via Valverde, via Scalzi, Stradone Porta Palio, via Albere, Santa Lucia) proseguimento per Mantova.

ore 10,15 - Palazzo Gran Guardia: apertura del « CONVEGNO INTERNAZIONALE DELLA STAMPA AUTOMOBILISTICA » - Benvenuto del Sindaco e del Presidente dell'Automobile Club Verona. Relazione sul tema: « ASPETTI STORICI E SOCIALI DELL'AUTOMOBILISMO ITALIANO » tenuta dal Principe Filippo Caracciolo di Castagneto Presidente dell'Automobile Club d'Italia.

CELEBRAZIONI DEL 40° ANNIVERSARIO DELLA FONDAZIONE DELL'AUTOMOBILE CLUB VERONA (consegna medaglia-ricordo ai Soci fondatori).

dalle ore 11,30 alle ore 12,30 - Arrivo a MANTOVA dei concorrenti al "RAID INTERNAZIONALE 1899". (Percorso: Strada Statale n. 62 della Cisa, Cittadella, via dei Mulini, Porta Mulina, via A. Pitentino, Piazzale Don Leoni, Viale Tazio Nuvolari).

Omaggio al monumento a Tazio Nuvolari nel 10° anniversario della scomparsa del grande Campione.

Corteo delle vetture che per largo Pradella, Corso Vitt. Emanuele, Piazza Cavallotti, Corso della Libertà, Piazza Martiri di Belfiore, Via Roma, Piazza Marconi, Piazza Magenta, Via Broletto giungerà in Piazza Sordello dove verrà allestito il parco chiuso custodito.

ore 13 - Colazione offerta dall'AUTOMOBILE CLUB DI MANTOVA ai partecipanti al « Raid Internazionale 1899 » presso il Ristorante « Tre Garibaldini » di via S. Longino.

ore 12,30 - VERONA - Vermouth d'onore alle Autorità ed ai partecipanti al « Convegno Internazionale della Stampa Automobilistica » presso la Sede dell'Automobile Club Verona e visita alla « MOSTRA RETROSPETTIVA DELL'AUTOMOBILISMO ».

ore 15,30 - MANTOVA - partenza per la seconda tappa del "Raid" Mantova-Brescia (percorso cittadino: via S. Giorgio, viale Minicio, via dei Mulini, Cittadella, Strada Statale n. 62 della Cisa, Bivio per Brescia, Strada Statale n. 236 Goitese).

ore 16,30 - VERONA - Via S. Paolo, 4 - Celebrazioni in onore del veronese Enrico Bernardi creatore in Italia del primo veicolo a motore alimentato a benzina. Discorso celebrativo del Sindaco e scoprimento di una lapide-ricordo sulla casa natale.

dalle ore 17,30 alle ore 19,30 - Arrivo a BRESCIA, in Piazza

della Loggia attraverso Viale F.lli Lechi, Piazzale Arnaldo, Corso Magenta, Corso Zanardelli - Sistemazione alberghiera dei concorrenti.

ore 17 - VERONA - partenza in pullman per Brescia per assistere all'arrivo dei partecipanti al « Raid Internazionale 1899 ».

ore 21 - BRESCIA - Cocktail offerto dal Comune di Brescia - Ritorno a Verona in pullman.

VENERDÌ 28 GIUGNO

ore 8 - BRESCIA - Ritrovo dei concorrenti al « Raid Internazionale 1899 » in Piazza della Loggia.

ore 8,30 - Partenza da BRESCIA per la terza tappa Brescia-Verona (Km. 70 circa) PIAZZALE MOTEL AGIP.

ore 9,30 - VERONA - Palazzo Gran Guardia ripresa del « Convegno Internazionale della Stampa Automobilistica ». Relazione sul tema: « PRIORITA' ITALIANE IN CAMPO AUTOMOBILISTICO » tenuta dall'ing. Giovanni Canestrini, Presidente dell'Unione Italiana Giornalisti dell'Automobile e Direttore del settimanale « L'Automobile ».

Relazione sul tema: « CARBURAZIONE ED INIEZIONE NEI MOTORI AUTOMOBILISTICI » tenuta dal Prof. Ing. Mario Medici, Direttore dell'Istituto di Macchine dell'Università di Padova e Presidente della Sezione Veneta dell'Associazione Tecnica dell'Automobile.

dalle ore 11,50 alle ore 12,40 - Arrivo a VERONA in Piazza Bra dei partecipanti alla terza tappa del « Raid Internazionale 1899 ». (Magazzini Generali, Viale Piave, Corso Porta Nuova).

ore 13,30 - VERONA - GRANDI RISTORANTI BAR DELLA FIERA DI VERONA - Colazione in onore dei Giornalisti e dei partecipanti al « Raid 1899 ».

Proclamazione delle classifiche del « Raid » e premiazione.

ore 16,30 - PALAZZO GRAN GUARDIA - Ripresa dei lavori del « Convegno Internazionale della Stampa Automobilistica ».

Discussione sulle relazioni Canestrini e Medici.

ore 18,30 - Termine dei lavori della seconda giornata e termine del « Congresso Internazionale della Stampa Automobilistica ».

SABATO 29 GIUGNO

ore 9,30 - VERONA - Palazzo della Gran Guardia: Ritrovo dei Partecipanti al « CONVEGNO NAZIONALE DEI PIONIERI ED ANZIANI DELLA GUIDA ».

ore 10 - Apertura del « Convegno ».

Benvenuto delle Autorità.

Prolusione del Principe Filippo Caracciolo di Castagneto.

Discussione sui problemi dei « Pionieri ed Anziani della Guida ».

ore 12,30 - Vermouth d'onore offerto dal Comune di Verona.

ore 16 - Ripresa dei lavori - Presentazione, discussione ed approvazione di O. d. G.

ore 17,30 - Premiazione dei titolari delle più vecchie patenti di guida autoveicoli con motore a benzina presenti al Convegno.

ore 18 - Chiusura del « Convegno Nazionale dei Pionieri ed Anziani della Guida ».

A tutti gli intervenuti omaggi e medaglia-ricordo appositamente coniate.

L'Automobile Club Verona ha raggiunto il traguardo del quarantesimo anniversario della sua feconda attività spesa a favore dell'automobilismo e degli automobilisti.

Si è voluto dare particolare solennità a tale ricorrenza anche per rivendicare, in campo nazionale ed internazionale, le varie priorità, spesso ignorate o dimenticate, che Verona e l'Italia vantano nel settore della motorizzazione.

Con il patrocinio dell'Automobile Club d'Italia, gli auspici della Federazione Italiana Motociclistica ed il concorso della Fiat e dell'AGIP, si è potuto predisporre una serie di manifestazioni tali da celebrare degnamente, con il nostro quarantesimo, tutto l'automobilismo italiano.

Un grazie sentito vada a tutti coloro che hanno voluto concederci il loro valido aiuto ed in particolare al Comune di Verona ed all'U.I.G.A. che con noi fanno parte del Comitato Organizzatore delle "Celebrazioni dell'Automobilismo Italiano".

Rivolgiamo, inoltre, i sentimenti della nostra riconoscenza ai Soci del nostro Sodalizio, dai Fondatori, che nel lontano 1923 diedero vita all'Automobile Club Verona, alle migliaia che attualmente ci confortano, con la loro adesione, nella nostra opera volta al maggior potenziamento dell'automobilismo.

UMBERTO PERETTI-COLÒ

Enrico Bernardi

pioniere dell'automobilismo

Enrico Zeno Bernardi è nato a Verona il 20 maggio 1841 in una casa posta al n. 5519 della contrada di S. Paolo, attualmente corrispondente al n. 4 di via S. Paolo.

Il padre Lauro, di professione medico-fisico, era nato a Mantova il 15 marzo 1811, si era trasferito a Verona sin dall'infanzia ed aveva contratto matrimonio il 16 settembre 1834 con Bianca Carlotti pure mantovana di nascita.

Egli passò la sua prima giovinezza fra la città di Verona ed il limitrofo paese di Quinzano, e dopo le scuole elementari, all'età di 11 anni, entrò nel ginnasio dove si distinse in modo veramente eccezionale, tenendo presente che i programmi di quei tempi erano ponderosi, gli insegnanti rigidissimi e severi, e l'allievo non poteva contare su concessioni o favori particolari.

Il dott. Francesco Scarcella, sulla base della documentazione esistente presso l'Archivio di Stato di Verona, ha tracciato, un ampio ed esauriente profilo di Enrico Bernardi *studente ginnasiale*, che riportiamo integralmente:

« Enrico Bernardi iniziò al Ginnasio Comunale di Verona gli studi umanistico-scientifici che influirono decisamente nella futura scelta professionale.

Il suo rendimento scolastico fu encomiabile per disciplina, diligenza e profitto, tanto da non allontanarsi mai oltre il terzo posto nella graduatoria dei migliori della classe.

Il piano di studi per i Ginnasi comprendeva otto classi, con le seguenti materie d'insegnamento: religione, lingua italiana, lingua latina, storia e geografia, storia naturale e fisica, per tutte le classi; matematica fino alla VII; lingua greca, dalla terza alla sesta; filosofia, per settima e ottava. La lingua tedesca era materia facoltativa, diventando obbligatoria per gli alunni, i cui genitori ne avessero fatta esplicita domanda.

Una innovazione nel piano degli studi si ebbe nell'anno scolastico 1855-56, quando, per la Sovrana Risoluzione del 9 dicembre 1854, l'insegnamento della lingua tedesca divenne obbligatoria, con inizio della seconda classe, anche nei Ginnasi del Lombardo-Veneto; l'insegnamento della lingua greca fu estesa fino alla ottava classe.

Il programma di storia prevedeva, nella quarta classe, nel II semestre, lo studio dei principali momenti della storia austriaca, con speciale riguardo a quelli che si riferivano al progressivo ingrandimento dell'Impero; studio che si completava poi, nella ottava classe, col particolare riguardo alla storia degli Stati Austriaci.

Nel programma di geografia furono inserite notizie sui più importanti e più facili rapporti geografici, etnici e statistici dell'impero austriaco.

Dal complesso delle materie e delle ore, derivava il seguente prospetto programmatico:

Classe	Religione	Italiano	Tedesco	Latino	Greco	Geogr. e Storia	Matematica	Storia Naturale e Fisica	Filosofia	Totale delle ore
I	2	4	—	8	—	3	3	2	—	22
II	2	3	2	7	—	3	3	2	—	22
III	2	2	2	6	4	3	3	2	—	24
IV	2	2	2	6	4	3	3	2	—	24
V	2	2	3	6	4	3	4	2	—	26
VI	2	2	3	7	4	3	4	2	—	26
VII	2	2	2	4	4	3	4	3	3	26
VIII	2	2	—	5	—	3	—	3	3	24

Dia 26 Maii 1841

Bernardus Henricus Zeno filius N. D. Lauro, et Bianchi Carlota
 ejus legitima uxor natus die 20 Maii 1841 hora 6
 ante meridiem baptizatus fuit a me Chicchei Fran-
 cisco Archipresbytero. Patrimi fuerunt N. D. Campa-
 gna Zeno filius quoniam Hieronymi de parocchia S.
 Firmini in Braida et Erminia Brizzi filia quoniam Hier-
 onymi uxor N. D. Bernardi Augusti de pago
 Luapoi. N. D. Matris Monagone Angela.

Atto di battesimo di Enrico Bernardi, nato alle ore 6 del 20 maggio 1841. L'originale è custodito negli archivi della Parrocchia di S. Paolo in Verona.

N. 2112 PROVINCIA di VERONA DISTRETTO di

Modello A RUOLO della Popolazione della Frazione di esistenti a tutto il giorno

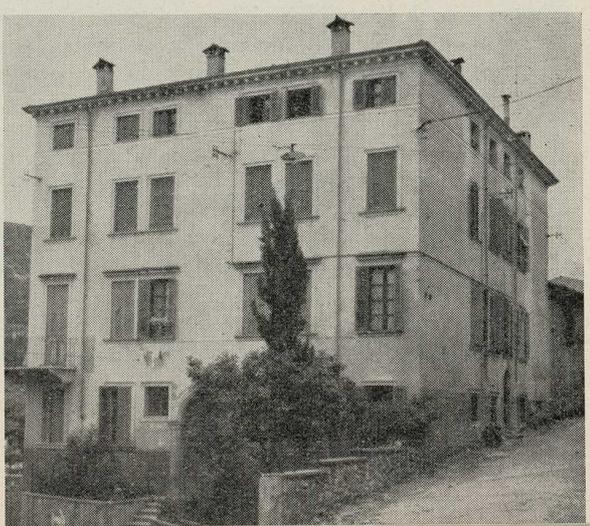
NUMERO CIVICO	COGNOME del Capo di famiglia e delle altre Persone che ne fanno parte	NOME di ogni individuo	NOME DEL PADRE E COGNOME & NOME DELLA MADRE	SOPRANOME se ha	CONDIZIONE	Epoca della nascita			Se annogliato EPOCA del Matrimonio			Pena			
						Giorno	Mese	Anno	Giorno	Mese	Anno		Luogo di nascita		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
1373	Bernardi	Lauro	Luigi Lauro e Magnani Angela		Matr. S. Paolo		15	Marzo	1810			16	Settembre	1834	Monfalcone
5510	Bianchi	Carlotta	Michele Angelo Caproni e Angela				18	Febbraio	1811						
		Giuseppe	Lauro e Carlotta				24	Marzo	1838						
	Bernardi	Augusto	Alvaro Magnani Angela				22	Settembre	1813			9	Marzo	1840	Monfalcone
	BRIZZI	Erminia	Girolamo e Maria Teresa				13	Dicembre	1878			9	9	9	
		Giulia Laura	Augusto Brizzi Erminia				7	Febbraio	1841						
		Enrico Zenone	Lauro Bianchi Carlotta				20	Maggio	1841						

Ruolo della famiglia di Bernardi Lauro, padre di Enrico, riprodotto dai registri del 1841 custoditi nell'Archivio di Stato di Verona. Alla posizione (7) è iscritto l'Ing. Enrico Zenone Bernardi.

Verona - Via S. Paolo n. 4 - Casa natale di Enrico Bernardi, ove il 27 giugno verrà murata una lapide commemorativa.



Quinzano (Verona) - Villa già di proprietà del Bernardi. Costruita sulle rovine di un convento del '300, è di fattura cinquecentesca con una loggetta attribuita alla scuola Sammichelliana. Fu rimaneggiata in epoche successive, ed ultimamente rialzata di un piano. Sulla porta principale d'ingresso vi è uno stemma nobiliare, rappresentante nella parte superiore: "Aquila coronata"; nella parte inferiore: "Capra rampante contro tronco in atto di mangiare le foglie". Lo stemma è del Conte Giovanni Maria Ottaviano Bernardi, deceduto nel 1845.



Nell'anno scolastico 1851-52, troviamo Enrico Bernardi studente della I classe del locale Ginnasio Comunale.

Tutte le mattine egli si reca a scuola partendo dalla sua abitazione posta al civico numero 1918 della parrocchia di S. Fermo, corrispondente all'attuale n. 19 di via Leoni, (era nato al n. 4 di via S. Paolo).

Le sue assenze trimestrali, durante tutto il ciclo ginnasiale, sono pochissime, escluso l'anno 1854-55, nella IV classe, quando, durante il I semestre, fu assente per un mese a causa di malattia.

Il suo comportamento disciplinare ed il profitto nello studio di tutte le materie gli valsero il giudizio di « *eminente* »; nel 1854-55, addirittura si piazzò, come si direbbe con termine sportivo, al II posto assoluto.

Ma noi, che ben conosciamo gli studi scientifici e le realizzazioni meccaniche dell'ing. Bernardi, siamo curiosi di conoscere soprattutto i voti scolastici e i giudizi dei professori nella *matematica*. E' appunto per soddisfare questa legittima curiosità che li stralciamo dalle pagelle elencandoli di seguito.

Anno 1851-52 - cl. I:

I SEMESTRE: eminente.

II SEMESTRE: eminente.

III premiato

Anno 1852-53 - cl. II:

I SEMESTRE: Ha tutta l'attitudine per questa scienza, nella quale fa molto profitto.

II SEMESTRE: Apprende con somma facilità e penetra bene addentro nella scienza.

III premiato

Anno 1853-54 - cl. III:

I SEMESTRE: Non soffre la minima distrazione.

II SEMESTRE: Ha cognizioni superiori alla classe.

III premiato

Anno 1854-55 - cl. IV:

I SEMESTRE: Appena sufficiente. Mancò a molte lezioni per malattia.

II SEMESTRE: E' ottimo calcolatore ed applica assai bene in ogni ramo di questa scienza.

II premiato.

L'anno 1855-56 è l'ultimo che lo presenta studente al Ginnasio Comunale, poi si perdono le tracce, perchè proseguiva gli studi in forma privata. Ma questo è l'anno più importante della sua vita studentesca e per la futura formazione professionale, perchè si affaccia nel campo delle invenzioni, imponendosi, ad appena 15 anni, all'attenzione dei tecnici.

E' per questo motivo che ritengo opportuno riepilogare il giudizio definitivo di ogni singola materia ottenuto in quell'anno.

Anno 1855-56 - cl. V - II semestre.

Religione: Lodevole per penetrazione e chiarezza d'esposizione.

Lingua italiana: Eminente. Scrive facile ed elegante e svolge bene i suoi concetti.

Lingua latina: Assai lodevole. Scrive corretto ed entra nelle ragioni dello stile, gli autori interpreta sicuro.

Lingua greca: Lodevole per chiara cognizione ed esatta applicazione.

Lingua tedesca: distinto per ligia applicazione delle regole apprese.

Storia e geografia: Eminente per esattezza di cognizioni.

Matematica: I SEMESTRE: Eminente per pronta penetrazione e chiara e facile esposizione delle dimostrazioni sia d'algebra sia di geometria.

II SEMESTRE: Eminente. Chiarezza di cognizioni tanto in algebra che in geometria.

Scienze naturali: Distinto per ingegno pronto e penetrativo, buona memoria e molta diligenza.

Forma esterna dei compimenti in iscritto: Buona e ortografica.

Ore assenze: 6.

Classe generale: Eminenza.

Rango o posto: Tre.

Come abbiamo accennato, l'anno scolastico 1855-56 è l'anno della sua prima invenzione meccanica, e indica ormai chiaramente quali sono le mete future che le aspirazioni del nostro studente intendono conseguire ».

* * *

La genialità del Bernardi è precocissima e la sua innata attitudine alla meccanica ci viene documentata dai suoi primi lavori.

Giovane di appena 15 anni ed ancora studente, ma dotato già di spirito inventivo, egli espone nella Sezione della « Meccanica propriamente detta » all'Esposizione provinciale veronese di Agricoltura, Industria e Belle Arti, aperta dal 15 dicembre 1856 al 15 gennaio 1857 nel Palazzo Pompei (oggi sede del Museo di Scienze Naturali), presentando:

(— 290) - Modello di locomotiva con innovazione per far avanzare o retrocedere la macchina (n.d.r. - inversione del moto prodotta da un solo eccentrico).

(— 291) - Modello di macchina a vapore fissa.

Ottiene immenso successo e dalla Giuria viene premiato con la « Menzione Onorevole ».

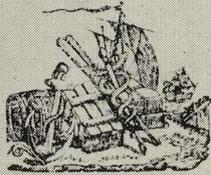
L'anno successivo, 1857, egli presentava al Reale Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti, una « Memoria inerente ad un apparecchio idraulico » da lui inventato e costruito.

Fin dalla giovane età si dedicò alla pratica del congegnatore, frequentò le officine ferroviarie di Verona, e durante gli studi universitari, la fonderia Rocchetti di Padova. Acquistava così singolare perizia nei minuti di lavori di meccanica ai quali particolarmente si dedicava costruendo, egli medesimo, congegni e piccoli motori.

* * *

Enrico Bernardi scienziato geniale e versatile dedicò tutta la sua vita allo studio del nuovo mezzo

ATTI
DELL' ESPOSIZIONE PROVINCIALE
VERONESE
 DI
AGRICOLTURA, INDUSTRIA, E BELLE ARTI
 Aperta il 15 Dicembre 1856
 e Chiusa il 15 Gennaio 1857.



VERONA
 Stabilimento Tipografico Vicentini e Franchini
 1857.

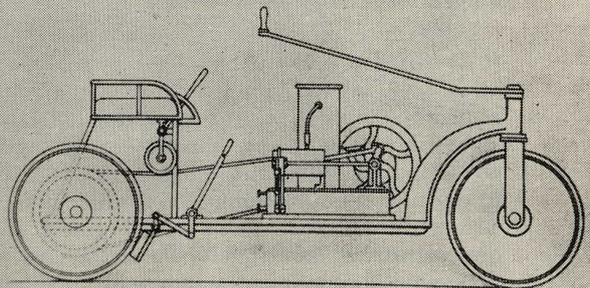
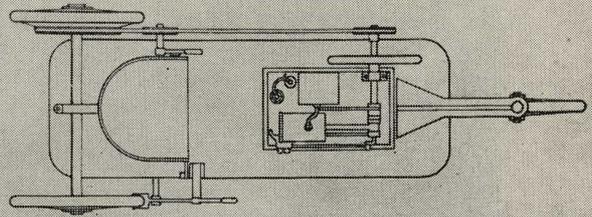
Classe A.

Alcune ad Admonem di tipo forte.

a. Ad uso della Meccanica propriamente detta.

- | | | |
|-----|-----------------------------|---|
| 290 | Bernardi Nob. Enrico d. on. | Modello di locomotiva con innovazione per far avanzare o retrocedere la macchina. |
| 291 | | Modello di macchina a vapore fissa. |

Il frontespizio degli Atti dell'Esposizione Veronese di Agricoltura, Industria ed Arti, tenuta a Verona dal 15 dicembre 1856 al 15 gennaio 1857. Come risulta riprodotto in calce, il Bernardi, all'età di 15 anni espose due modelli di macchine a vapore.

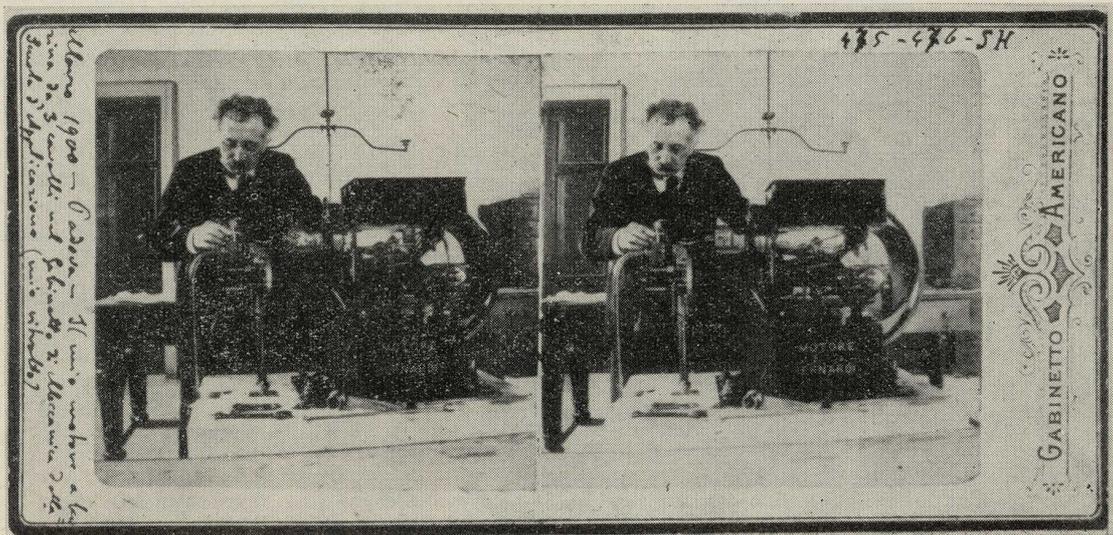


CARLO BISCARETTI 453

TRICICLO A BENZINA BERNARDI-1884

Sopra: Disegno del triciclo Bernardi 1884, con motrice "Pia", primo veicolo con motore a benzina che ha circolato nel mondo. Il triciclo, guidato dal figlio Lauro, girava, nel citato anno, per le vie di Quinzano (Verona).

Sotto: Marzo 1900 - L'ing. Bernardi nel Gabinetto di Meccanica della Scuola d'Applicazione di Padova, mentre prova il suo motore a benzina da 3 HP.



Milano 1900 - Padova - Il mio motore a benzina da 3 cavalli nel Gabinetto di Meccanica della Scuola d'Applicazione (anno 1900)

GABINETTO AMERICANO

di propulsione: *il motore a benzina*; la sua opera non si limitò ai profondi studi in materia, ma dalla fase sperimentale passò all'applicazione pratica delle sue invenzioni realizzando, *primo al mondo, il motociclo ed il veicolo automobile con motore a benzina*.

Egli precorse i tempi poichè parecchie delle sue innovazioni e dei suoi originali dispositivi, nel motore, negli organi di trasmissione e di direzione, hanno anticipato di molti anni, congegni oggi normalmente in uso sugli autoveicoli.

Il suo apporto fu basilare per il progresso delle costruzioni automobilistiche e l'ing. Bernardi può senz'altro vantare il diritto di priorità sugli inventori degli altri Paesi.

Alcuni predecessori e contemporanei del Bernardi brevettarono subito i loro studi, che talvolta erano frutto di pura immaginazione od avevano scarse basi scientifiche, senza conoscere se potevano essere realizzabili. Infatti, diverse « invenzioni », se così si possono definire, non furono mai realizzate (e difficilmente, dell'esame dei progetti giunti sino ad oggi, lo potevano essere), altre, giunte allo stadio costruttivo, non riuscirono a funzionare, se non dopo anni di esperimenti e molteplici modifiche apportate dopo aver visto macchine similari ed averne copiato alcune parti.

Al contrario, Enrico Bernardi seguiva una procedura ben diversa e più confacente al suo alto senso morale di studioso: dalla progettazione passava alla costruzione e quando in sede sperimentale e in seguito a numerosissime prove aveva ottenuto la certezza che la costruzione poteva corrispondere agli scopi, fini e requisiti richiesti per un uso pratico ed utile, solo allora provvedeva ad inoltrare richiesta per i relativi brevetti.

Si potrebbe pertanto, in termini legali, porre la questione di forma, mai però quella di fatto poichè le sue priorità sono positivamente accertate e documentate.

Inoltre Enrico Bernardi, per il suo stesso carattere e per la sua nobile dignità, ripugnava servirsi di quanto eventualmente era stato fatto prima di lui, volendo dare ad ogni suo studio un'impronta prettamente personale.

Si fa rilevare che a *circa un centinaio assommano i suoi studi e memorie inedite* sui motori a benzina, sui vari organi dell'automobile, su costruzioni meccaniche e meccanica dei solidi, sulla meccanica dei fluidi, sulle turbine idrauliche, sulla fotografia, su argomenti vari, dei quali purtroppo una trentina andarono smarriti durante la prima guerra mondiale.

Come si può notare la sua vastissima e geniale capacità spazia in diversi campi dello scibile umano, persino in quello fotografico, ed a tale proposito pare esista a Quinzano una diapositiva a colori da lui realizzata che lo additerebbe tra i precursori anche in questo campo.

La motrice "Pia,, ed il primo motociclo nel mondo

Nel 1874 iniziava gli « studi sopra i motori atmosferici a gaz » e nel 1882 « *sopra un nuovo motore applicabile alle macchine da cucire* ». Quest'ultimo di minuscole proporzioni, ad un cilindro orizzontale, sviluppante una potenza di 2 chilogrammetri per secondo, *funzionante a benzina* già nel 1883, fu presentato, applicato ad una macchina per cucire, all'Esposizione Nazionale di Torino - Sezione XVII, Meccanica Generale - del 1884, dove ottenne enorme successo e per il quale il Bernardi fu premiato con medaglia d'argento.

Nella pubblicazione degli Atti Ufficiali dell'Esposizione (esistente presso il Museo dell'Automobile) è contenuta una dettagliata relazione tecnica sulle caratteristiche e sul funzionamento del motore. Si riportano inoltre alcune considerazioni sullo stesso apparse sulla stampa dell'epoca.

« Si parla tanto di un piccolo motore a benzina applicato alle ordinarie macchine da cucire da Enrico Bernardi, professore all'Università di Padova. Si mette in moto col solo girare di una vite, e può andare veloce o lenta o arrestarsi d'un tratto; nè c'è bisogno di pedale o di manovella. Si risolve con essa uno dei più ardui problemi della macchina moderna? »

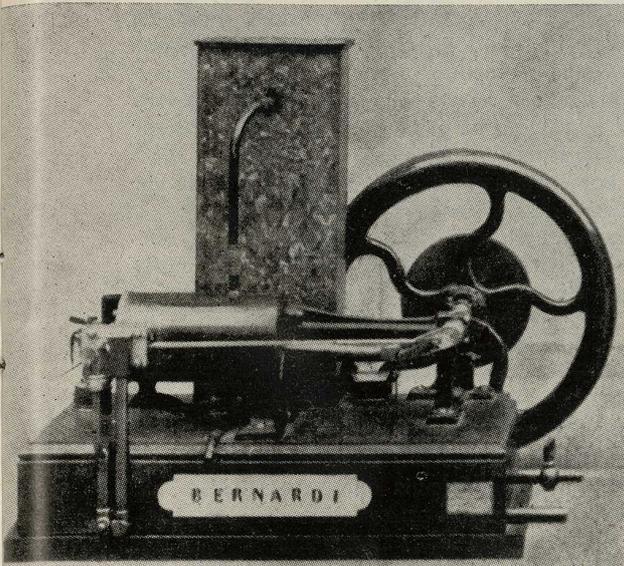
Da cioè, un motore di pochi chilogrammi di forza, che non sia già un gingillo da gabinetto ma un vero motore industriale. Dicono di sì ».

« Il prof. Bernardi non ha costruito finora motori di dimensioni maggiori di quelli presentati alla Esposizione di Torino; ma sappiamo che è sua intenzione di studiare anche la costruzione di motori a benzina più grandi, perchè questi avrebbero tutte le qualità richieste per applicarli alla trazione dei veicoli sulle strade ordinarie, e specialmente di piccole vetture da uno o due posti per viaggi e gite di diporto. Facendoli a doppia esplosione nelle due camere del cilindro, e studiandone a dovere la parte costruttiva, riuscirebbero assai leggeri; poca acqua ed un fiasco di benzina sarebbero le sole provviste necessarie per molte ore di viaggio ».

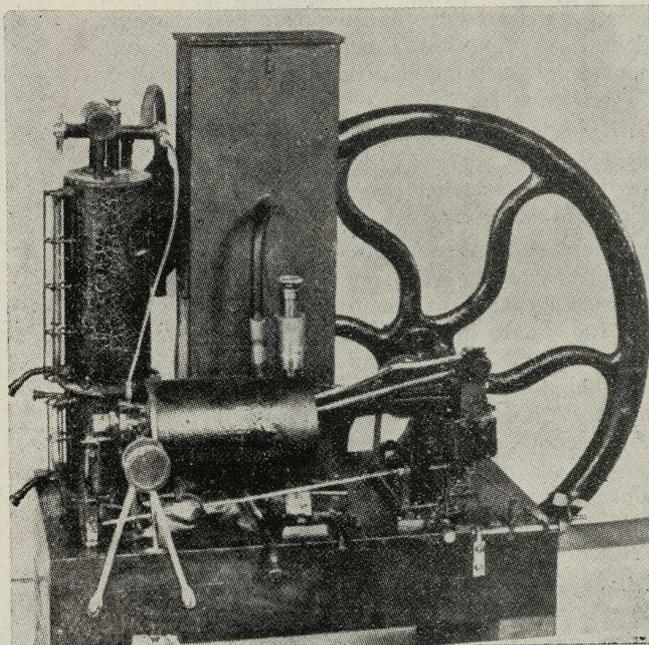
Le affermazioni dell'Ing. Sacheri di Torino, riportate nell'ultima citazione, sono certamente in relazione ad un colloquio da lui avuto con il Bernardi, e concidevano con l'applicazione del motore, denominato « Pia » dal nome della figlia, ad un veicolo già realizzato.

A Quinzano, paese situato a 5 chilometri dalla città, ai piedi delle propaggini collinari dei Lessini, allora Comune ed attualmente frazione di Verona, il Bernardi possedeva una vasta proprietà con villa padronale dove soleva passare le vacanze estive.

Fu precisamente nella rimessa della villa, dove aveva allestito una piccola officina, che l'ing. Bernardi nei primi mesi del 1884 applicava ad un tri-



Motrice "Pia" a benzina - 1882/1884



Motore "Lauro" Hp 1,5 - 1885/1889

Manoscritto originale di calcoli tecnici dell'Ing. Enrico Bernardi

Flessione

$$\epsilon = \pm \frac{y}{r}$$

$$\pm \frac{y}{m r}$$

allung. d'avor.

contra. o dilat.

prodotto per
tensione di
 $E \frac{y}{r} dF$
 $\frac{E}{r} \int y^2 dF = 0$

$$M = \frac{E}{r} \int y^2 dF = \frac{EJ}{r}$$

Moltiplicazione
quadratica

$$M = \frac{EJ}{r}$$

La y variata sempre nella flessione
ovvero nella direzione di s.

$$M = \frac{\sigma J}{y}$$

$$\sigma = \frac{M y}{J}$$

$$W = \frac{J}{y}$$

Equazione di stabilità:

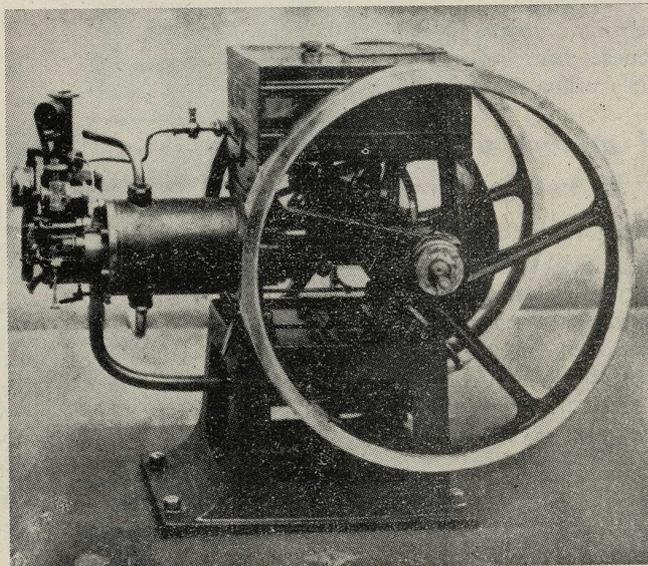
$$K = \frac{M}{J} = \frac{M y'}{J} = \frac{M}{W}$$

(Equazione analitica nel caso della
flessione deviata)

Lavoro di deformazione:

$$L = \frac{M^2 l}{2 E J}$$

Motore "Bernardi" HP. 3



ciclo del figlio Lauro, un esemplare perfettamente identico al motorino a benzina che faceva funzionare la macchina da cucire all'Esposizione di Torino.

Il triciclo, manovrato dal cinquenne figlio Lauro, prese a girare per le vie del paese: *primo motociclo, in priorità, con motore a benzina costruito e circolante nel mondo.*

Nemmeno l'inventore poteva presagire quale importanza avrebbe avuto poi l'avvenimento; esiste documentato agli atti quanto ebbe ad esporre il figlio Ing. Lauro in occasione del *Primo Congresso Internazionale del Motore a Scoppio*, tenuto a Padova nel giugno 1927 e soprattutto esistono al Museo dell'Automobile di Torino i disegni del triciclo riprodotti su queste pagine.

Nella sua meticolosa esposizione il figlio seppe dimostrare agli intervenuti, italiani e stranieri, che Enrico Bernardi, *prima d'ogni altro al mondo ideò e costruì la prima motocicletta.*

Innegabilmente il triciclo del Bernardi precedette il motociclo, se così si poteva denominare, di Daimler che cominciò a funzionare nel 1885, il triciclo dell'inglese Butler brevettato nel 1884 ma costruito solo nel 1887, ed ogni altra costruzione. Di altre invenzioni rimaste allo stato di progetto non si può ovviamente tener conto, anche se coperte da più o meno vantati brevetti.

Di padre in figlio, ancor oggi nel paese di Quinzano si ricorda la minuscola motocicletta che scorzava per le vie nel lontano 1884, *prima creata nel mondo*, e che con il suo motorino, gioiello di meccanica e completo in tutte le sue parti, funzionò a lungo perfettamente.

Francesco Sarvognan di Brazzà, fin dal 1928, nella « Nuova Antologia », poi nel suo volume « Da Leonardo a Marconi », in seguito sulla « Gazzetta del Popolo » sostenne e documentò con perfetta fedeltà storica che la creazione del primo motore a scoppio a rotazione rapida e funzionante a benzina è dovuta al genio dell'italiano, e gloria veronese, Enrico Bernardi, così come la costruzione della prima motocicletta.

18

Il motore a benzina 4 tempi e la vetturina Bernardi

Dal 1885 i suoi studi si rivolgono principalmente ai motori e meccanismi per auto, e nel 1889 portava a termine la costruzione di un motore a benzina a 4 tempi. Scrisse a proposito il figlio Ing. Lauro da Quinzano nell'ottobre del 1932 in una sua lettera diretta al Co. Carlo Biscaretti di Ruffia a Torino: « *I pezzi componenti detto motorino sono stati lavorati dalle sante mani di Lui, e davanti ad esso Egli passò giorni e notti di studi e di prove* ».

Le caratteristiche tecniche principali del *Motore Bernardi 1889* sono le seguenti:

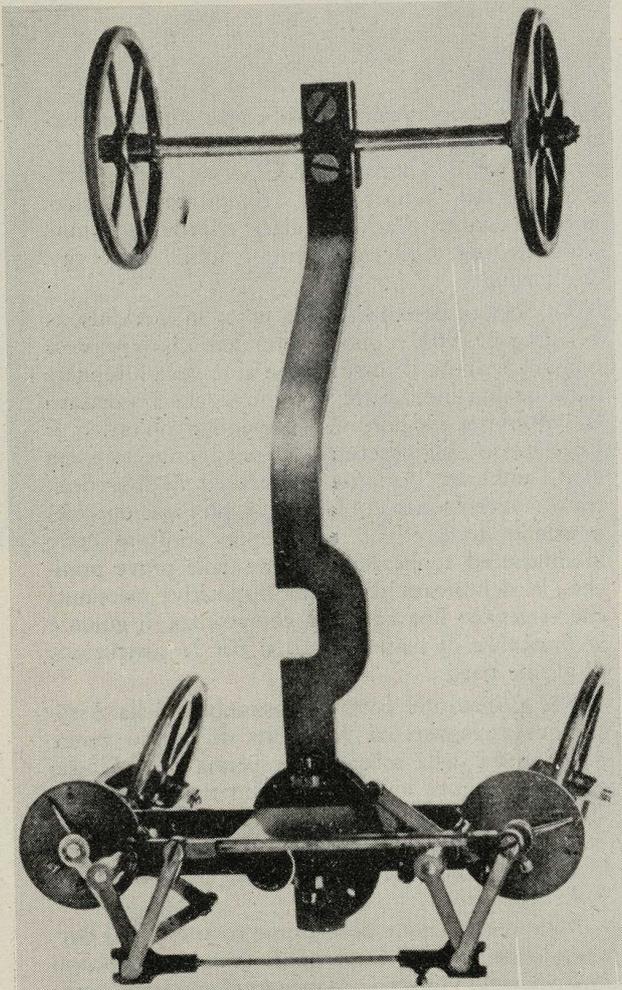
- a) Cilindro con camera di compressione diretta, a fondo smontabile e valvole in testa entrambe comandate mediante bocciolo su albero secondario con leva a bilanciere. (Si fa rilevare che le valvole in testa al cilindro vennero applicate ai motori per vetture da corsa dal 1903 in poi e soltanto dal 1919 anche a quelli da turismo).
- b) Regolatore di velocità del motore molto sensibile, centrifugo, ad asse orizzontale e molla antagonista di tensione variabile a volontà.
- c) Carburatore con benzina a livello costante, livello mantenuto da apposito galleggiante che chiudeva la valvoletta di presa del carburante. Dispositivo per la regolazione a mano dell'orifizio di presa; (tale regolazione venne applicata soltanto alcune decine d'anni dopo da ditte americane e da qualcuna europea. Soltanto nel 1895 si conobbero i carburatori a polverizzazione costruiti dalla Ditta Longuemare).
- d) Filtro doppio di benzina e d'aria aspirata dal motore per trattenere le impurità (anche questa innovazione verrà applicata decine di anni dopo).
- e) Accenditore speciale Bernardi e retina di platino mantenuta incandescente colla aspirazione di vapori di benzina dal carburatore provocata dal movimento dello stantuffo. Vero gioiello d'ingegnosa che fu progenitore dello spinterogeno oggi in uso.
- f) Lubrificazione automatica di tutti gli organi meccanici in movimento ottenuta mediante un dispositivo assai ingegnoso che consente la distribuzione del lubrificante a ciascuno di essi secondo il bisogno.
- g) Raffreddamento a circolazione d'acqua (priorità assoluta e progenitore del radiatore a nido d'api).
- h) Una marmitta di scarico (silenziatore) costruita come le attuali, che rendeva quasi impercettibile il rumore dello scappamento senza danno per il rendimento del motore.
- i) Una serie di chiusure ermetiche proteggeva le valvole e tutti gli organi in movimento. Tali chiusure si aprivano facilmente senza l'uso di chiavi od altri utensili.

* * *

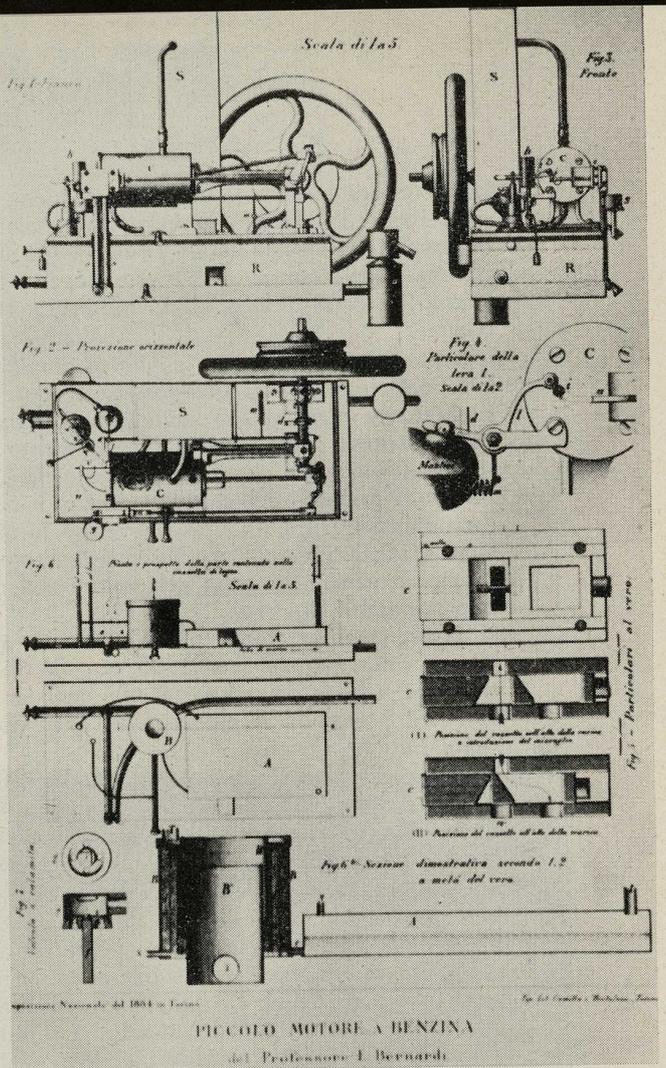
Nel 1892 Bernardi applicava un nuovo tipo di motore denominato « Lauro » ad una bicicletta, anzi ad un carrello che fu attaccato alla bicicletta, in modo che l'insieme si presentava con tre ruote in fila. Con questo mezzo il figlio compiva frequenti viaggi da Verona a Vicenza e Padova e sulle strade del Veneto, in modo soddisfacente e regolare.

Negli ultimi mesi del 1893 progettò la prima vetturina a tre ruote, che incominciò a circolare ai primi del 1894. Le caratteristiche erano le seguenti:

- a) Veicolo a tre ruote, due anteriori sullo sterzo,

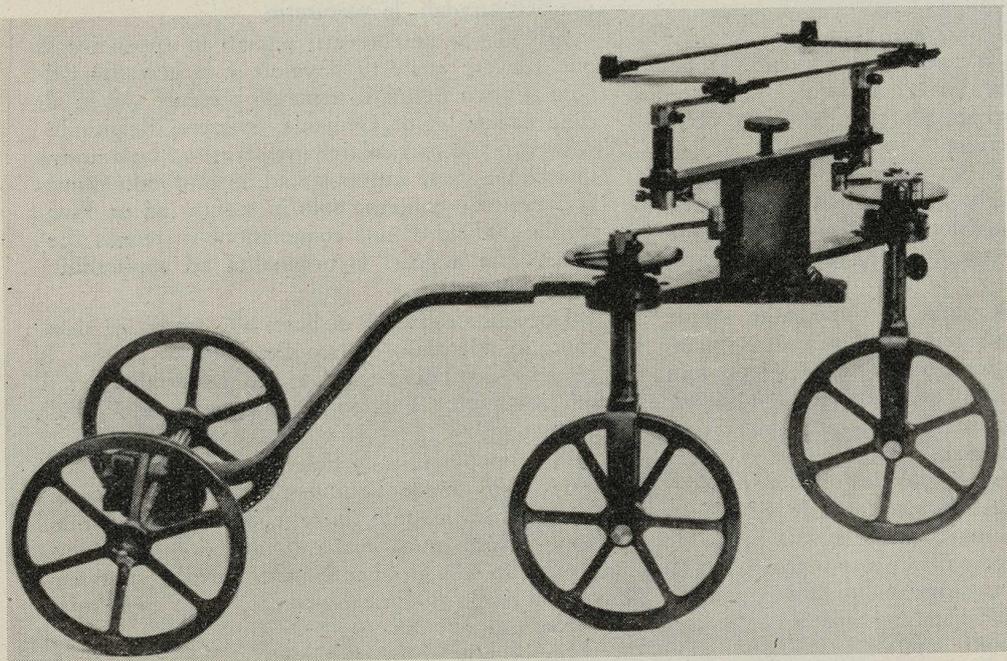


Pianta di sterzo corretto per autoveicoli, priorità assoluta dell'Ing. Enrico Bernardi.



PICCOLO MOTORE A BENZINA
del Professore E. Bernardi

Particolari della motrice "Pia"



Profilo dello sterzo corretto.

la posteriore motrice collegata con catena al contralbero del cambio di velocità. Il centro di gravità del veicolo carico risultava in posizione tale da garantire la perfetta stabilità del veicolo in corsa veloce seguendo una stretta curva.

- b) L'innesto per la messa in movimento tra l'albero principale e la ruota posteriore motrice si effettuava a frizione, mediante cono di attrito che, in presa, determinava l'avvolgimento a spirale di una fune metallica su cilindro fissato sul prolungamento dell'albero suddetto, e così l'accoppiamento fra i due assi avveniva in maniera graduale e dolcissima. Bisogna tener conto che la massima velocità del motore non oltrepassava gli 850 giri al 1'.

(L'avvolgimento a spirale metallica veniva applicata dalla Daimler nel 1900 e dalla Fiat sulle sue vetture da corsa 100 CV negli anni 1904-1905 secondo il progetto dell'Ing. Giovanni Enrico).

- c) Il cambio di velocità si effettuava in avanti con tre gradi diversi ed esisteva la retromarcia. Il cambio era perfettamente uguale a quello usato in seguito sui veicoli con trasmissione a catena.
- d) Lo sterzo di creazione Bernardi era a cinque aste articolate e così corretto che qualunque fosse stata la curva seguita dal veicolo a tre ruote queste giravano per rotolamento, cioè senza strisciare, lungo circonferenze concentriche. Lo stesso sistema fu usato sulle vetturette a 4 ruote delle quali le posteriori erano montate su asse con ruotismo differenziale (come le attuali).
- e) Sulla vetturina erano usati cuscinetti a sfere regolabili, e così sugli alberi del cambio, sulle trasmissioni e sugli assi delle ruote.
- f) Vi erano due freni, l'uno manovrato a mano dalla stessa leva d'innesto, ed era come l'innesto, ad avvolgimento su tamburo. L'altro freno, a pedale, anch'esso ad avvolgimento, agiva sulla ruota posteriore.

20

Enrico Bernardi fu un precursore, ed alle sue geniali concezioni di tecnica motoristica si ispirarono per le loro costruzioni e per diversi perfezionamenti Daimler, Renault, Fiat, Roger, Panhard, Loyal ed altri

Una vetturina Bernardi percorse sulle strade d'Italia ben 60/mila chilometri senza subire riparazioni radicali, prestazione eccezionale tenendo conto delle condizioni disastrose delle strade di allora.

Nel 1894 si formava a Padova la Società Miari & Giusti per la fabbricazione di motori e vetturine automobili Bernardi, poi trasformata in Accomandita Miari & Giusti (rogito notarile 4-8-1896). Purtroppo la società non trovò adeguata prosperità commerciale e venne in un primo tempo posta in liquidazione, poi trasformata in data 5 maggio 1899 nella « Società Italiana Bernardi » per la fabbricazione di automobili, capitale L. 400.000, con-

siglio d'amministrazione così composto: presidente - marchese avv. Cassis Cesare; vicepresidente - conte Miari de Cumani ing. Giacomo; consiglieri - conte Giusti Vittore, avv. Ehrenfreund Guido, nob. Malanotti Carlo; sindaci effettivi - comm. Vanzetti, ing. Colle, supplenti - nob. Lonigo cav. Wollmann.

La Società Bernardi venne posta in liquidazione nel giugno 1901 e può sorprendere che l'impresa non abbia avuto il successo che si doveva attendere dalle qualità meccaniche e tecniche che presentava la vetturina. Esaminando con animo obiettivo le varie cause dell'insuccesso, si può annoverare fra esse l'ambiente inadatto, l'apatia ed il disaccordo fra i sovvenzionatori, la scarsa preparazione del personale tecnico che non seppe adottare certe modifiche ed applicazioni dettate dalle prove pratiche, la delicatezza di alcuni dispositivi meccanici che esigevano una adeguata competenza di guida e la mancanza di materiali adatti per la costruzione di alcune parti.

Nel gennaio del 1899 nell'assemblea della Associazione Ingegneri ed Architetti di Torino venne data lettura della relazione preparata dalla Giuria circa la migliore invenzione industriale presentata all'Esposizione Generale Italiana di Torino nel 1898. Su parere unanime, nella *sezione meccanica*, la migliore invenzione fu giudicata l'auto dell'ing. Enrico Bernardi.

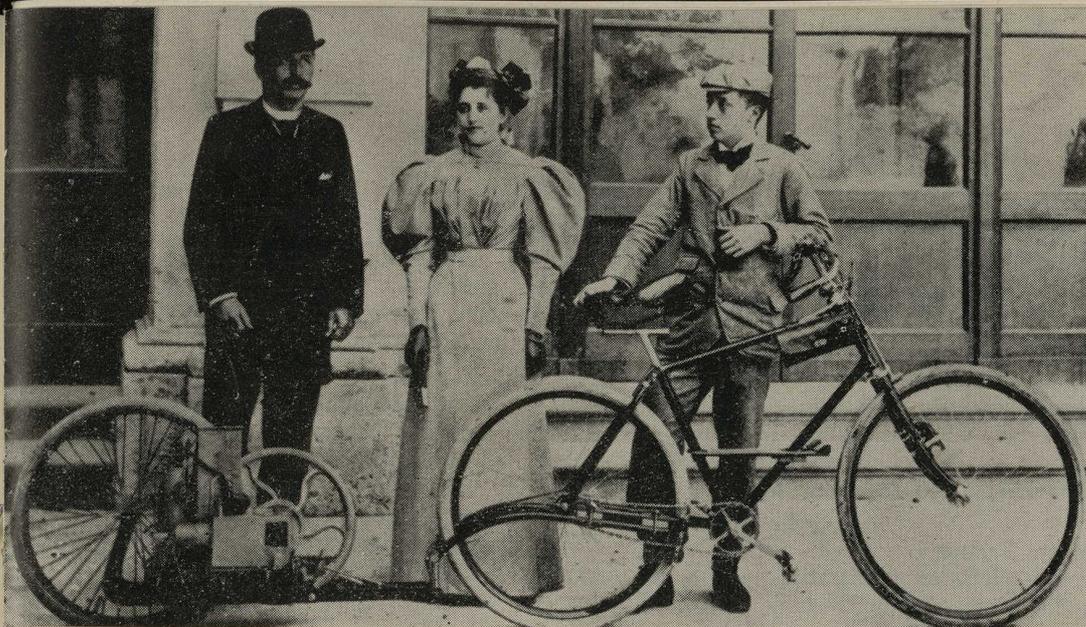
Nella realizzazione delle prime costruzioni il Bernardi ebbe la collaborazione di un esperto meccanico: Angelo Giuseppe Manganotti, pure veronese, che, sino dall'età di 9 anni, appassionatamente prestò la propria opera apportando anche alle macchine alcune modifiche dettate dalla sua esperienza di pilota e dai collaudi ai quali erano sottoposte, su percorsi stradali, le vetturine.

Dall'elenco dei brevetti segnati in appendice si può rilevare quale fu il valore e la genialità dell'ing. Enrico Bernardi, tenendo presente che in alcune nazioni come Germania, Svizzera, Belgio, Inghilterra, si è particolarmente severi ed ogni nuova invenzione viene sottoposta ad un profondo esame. Il brevetto è concesso solo in seguito ad un favorevole giudizio di una commissione di tecnici specialisti che assicurino la originalità ed applicabilità dell'invenzione.

Dopo una esistenza dedicata allo studio ed al lavoro, lo scienziato Enrico Bernardi, a Torino, il 21 febbraio 1919, entrava nell'immortalità ed il suo nome veniva inciso nel Pantheon dei Grandi d'Italia.

Purtroppo una nota dolentissima chiude la sua storia. *Non esiste la tomba di Enrico Bernardi*. Sembrerà un assurdo, inconcepibile ed incredibile, ma è invece cruda realtà. L'uomo, lo scienziato, il pioniere, che in altre Nazioni sarebbe stato elevato al rango di Eroe Nazionale, *non è sepolto in nessun luogo*.

Inumato in un primo tempo a Torino, la salma,



1893 - L'ing. Bernardi, la figlia Pia ed il figlio Lauro a Padova, con il carrello a motore "Lauro" applicato alla bicicletta.

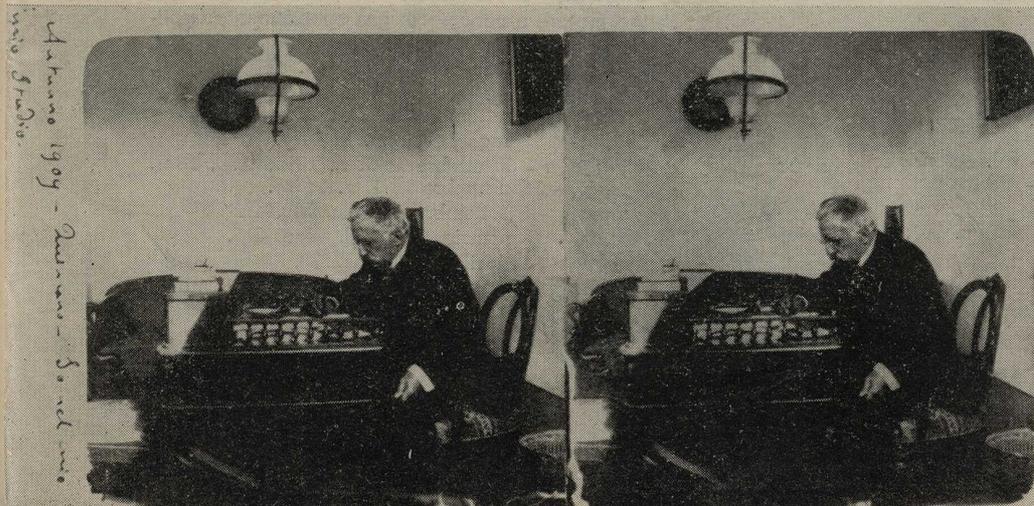


170-262

1894 - L'ing. Enrico Bernardi con la moglie Amalia Ruggio, sulla vetturetta da lui appena creata, durante una prova sulla strada Bellori-Ceredo (nei pressi di Boscochiesanuova) - autografo del figlio Lauro.

Discedendo da Ceredo a Bellori

Lauro



*Autunno 1909 - Quinzano - Su ved. mio
vostro figlio*

Autunno 1909 - L'ing. Enrico Bernardi nel suo studio di Quinzano (Verona). Foto scattata dallo stesso inventore. Sul lato sinistro, autografo di Bernardi.

a cura del figlio, fu traslata l'8 ottobre 1920 a Padova e tumulata in una tomba.

Per una di quelle oscure vicende di cui è intessuta la vita familiare di Enrico Bernardi e per un motivo sconosciuto, nel marzo del 1925 il figlio Lauro trasferiva la salma del padre nel loculo n. 29 (nicchione 2°) con permanenza trentennale.

Nel 1955, alla scadenza del diritto, il Comune di Padova ricercava gli eredi, ed in seguito ad esito negativo, il 24 gennaio 1958 la salma veniva estratta da loculo ed i resti deposti nell'Ossario comune.

Sembra impossibile che a Padova il nome e l'opera di Bernardi fossero completamente dimenticate; proprio nella città dove insegnò per 35 anni

all'Università e dove sorse la fabbrica delle sue autovetture.

L'opera insigne del Grande rimane comunque al disopra di ogni meschina vicenda, anche se nessun monumento ancora è stato eretto a ricordo perenne della sua vita di scienziato.

Verona, la sua città natale, vuole quest'anno particolarmente onorarlo a 80 anni di distanza dal primo veicolo con motore a benzina apparso sulle strade del mondo ed in occasione del quarantennio di fondazione dell'Automobile Club veronese; con una serie di manifestazioni che esaltano le virtù ed il genio di Enrico Bernardi, nuova testimonianza di devozione che la città di Verona tributa al suo figlio glorioso.

La cronistoria della sua vita

- 1841** 20 maggio - Nasce a Verona in Contrada S. Paolo n. 5519. Atto di nascita e battesimo registrato nella Parrocchia di S. Paolo.
- 1851** Inizia gli studi medi nel Ginnasio Comunale di Verona, che dal 1856 prosegue privatamente.
- 1859** 25 novembre - Inizia gli studi Matematici nella I.R. Università di Padova.
- 1863** 30 giugno - Nella I.R. Università di Padova consegue la Laurea di dottore in matematica.
- 1863/1867** Assistente alle cattedre di geodesia, idrometria, meccanica razionale e fisica sperimentale all'Università di Padova.
- 1867/1879** Professore titolare di fisica e meccanica nell'Istituto Tecnico di Vicenza, dove dal 1876 al 1879 esercitò le funzioni di Preside. Dal 1874 al 1876 tenne la direzione in Vicenza di una fonderia e torneria che fece prosperare assumendo importanti lavori.
- 1870** Socio effettivo dell'Accademia di Scienze di Padova.
- 1871** Socio corrispondente del R. Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti, membro effett. dal 1878.
- 1874** 12 novembre - Sposa a Vicenza Ruggio Amalia fu Bernardo, nata a Vicenza il 13-12-1850 e morta a Quinzano il 13 luglio 1930.
- 1875** 16 settembre - Nasce a Quinzano la figlia Pia.
- 1879** 30 giugno - Nasce a Padova il figlio Lauro, morto a Verona il 6 maggio 1935.
- 1879/1915** Professore straordinario di macchine idrauliche termiche ed agricole nella Scuola d'applicazione degli ingegneri annessa all'Università di Padova, nel 1880 aggiungeva quello di meccanica applicata alle costruzioni e veniva promosso ordinario.
- 1913** Celebra a Padova il suo 50° anno di insegnamento.
- 1915** 27 agosto - Iscritto all'anagrafe di Torino con abitazione in Corso Re Umberto, 61, proveniente da Padova.
- 1915** 6 settembre - Ritorna a Padova.
- 1917** 2 giugno - Si trasferisce definitivamente a Torino prendendo domicilio in via Napione n. 28.
- 1919** 21 febbraio - Muore a Torino, in Clinica privata, alle ore 10 e minuti 15 (Atto n. 573 - Uff. 1° - Parte IIª - Serie A del Comune di Torino).

Brevetti

1 Carrello motore per veicoli su strade ordinarie e trasmissione pneumatica per comandarne il movimento. Applicabile anche a motori installati sul veicolo stesso.

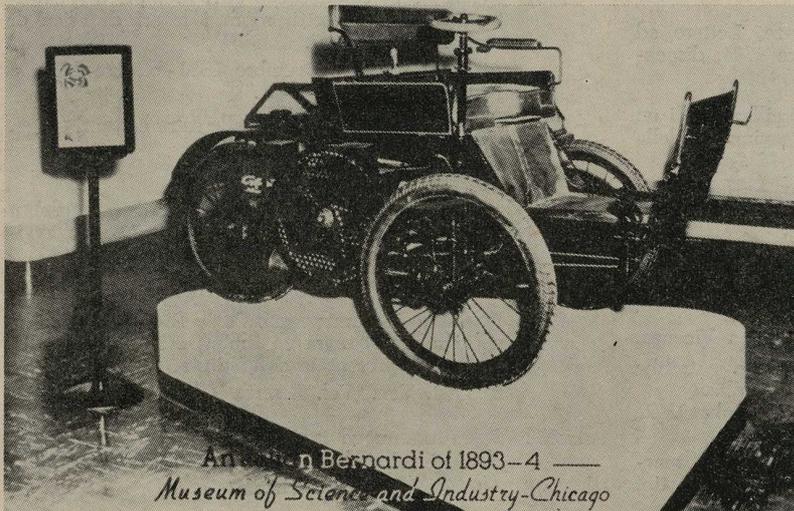
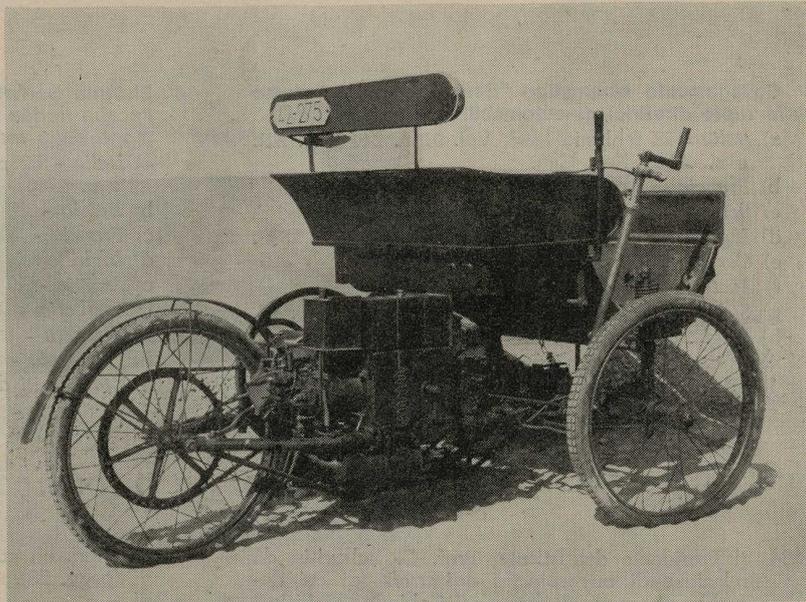
- a) *Italia* - 21 giugno 1895, vol. 26 n. 238 Reg. Att. e n. 30928 Reg. Gen.
Italia - 9 gennaio 1897 - vol. 84 n. 516 Reg. Att. e n. 43229 Reg. Gen. - Primo Completivo al brevetto suddetto.
Italia - 24 giugno 1898 - vol. 100 n. 137 Reg. Att. e n. 48626 Reg. Gen. - Secondo Completivo al brevetto n. 238.
- b) *Francia* - 30 settembre 1897, n. 267.423.
- c) *Belgio* - 15 giugno 1897, n. 128.576.
- d) *Inghilterra* - 2 giugno 1898, n. 13610 A.D. 1897.
- e) *Svizzera* - 15 dicembre 1897, n. 14-841.

- f) *Germania* - 23 settembre 1899 n. 107-448.
g) *Austria* - 16 giugno 1898, Vol. 48 n. 3296.
h) *Ungheria* - 19 novembre 1897, n. 9815.

2 Nuovo motore a scoppio di gas specialmente applicabile per dar movimento ad un veicolo.

- a) *Italia* - 9 gennaio 1897, vol. 84 n. 417 Reg. Att. e n. 43230 Reg. Gen.
- b) *Francia* - 30 settembre 1897, n. 267-424.
- c) *Belgio* - 15 giugno 1897, n. 128.577.
- d) *Inghilterra* - 30 ottobre 1897, n. 13724 A.D. 1897.
- e) *Svizzera* - 15 dicembre 1897, n. 14828.
- f) *Germania* - 8 settembre 1898, n. 100.342.
- g) *Austria* - 10 gennaio 1898, vol. 48 n. 317.
- h) *Ungheria* - 6 aprile 1898, n. 11239.
- i) *Stati Uniti d'America* - 25 dicembre 1900, numero 664.661.

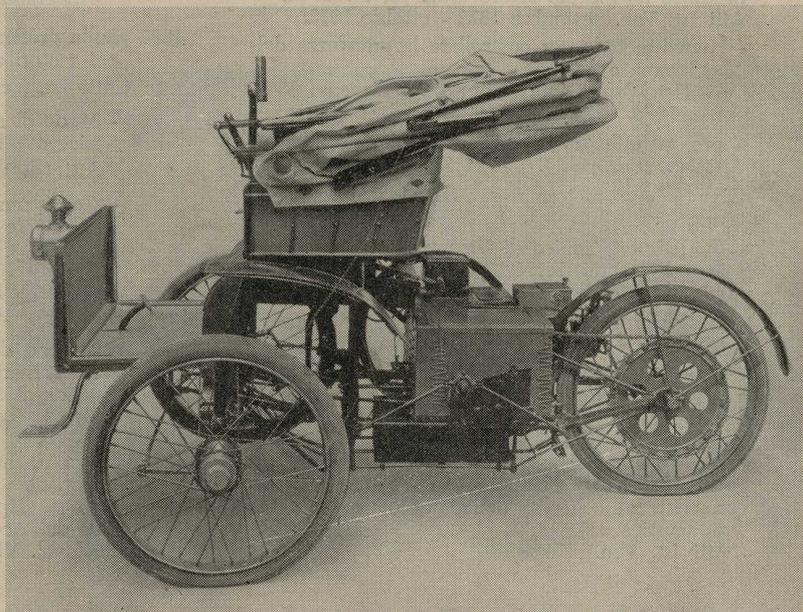
Vetturetta a tre ruote, HP 1,5, costruita nel 1893/94 ed usata personalmente dall'ing. Bernardi. E' stata ripristinata da Giuseppe Angelo Mangano, collaboratore dell'inventore sin dall'età di 9 anni, ed è custodita a Verona.



Antonio Bernardi of 1893-4 —
Museum of Science and Industry - Chicago

Vetturetta Bernardi a tre ruote, ripristinata dal meccanico Miotti di Padova e custodita al Museo delle Scienze ed Industria di Chicago (U.S.A.). E' posteriore come costruzione a quella di Verona.

Vetturetta Bernardi a tre ruote, HP. 2,5, costruita dalla Soc. Miari & Giusti di Padova nel 1896. E' stata ripristinata dal meccanico padovano Antonio Nosadini, ex collaboratore di Bernardi.



3 Collegamento cinematico "Bernardi" per lo sterzo delle ruote direttrici di automobili e velocipedi.

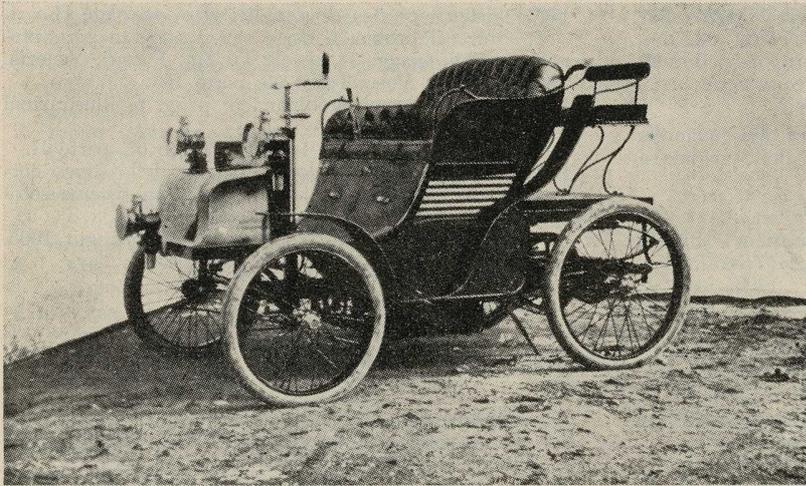
- a) Italia - 22 febbraio 1898, Vol. 91 n. 244 Reg. Att. e n. 46601 Reg. Gen.
- b) Francia - 4 ottobre 1898, n. 278.866.
- c) Belgio - 30 giugno 1898, n. 136.242.
- d) Inghilterra - 8 ottobre 1898, n. 14563 A.D. 1898.
- e) Germania - 6 giugno 1900, n. 113.071.
- f) Austria - 2 agosto 1898, Vol. 48 n. 4143.
- g) Stati Uniti d'America - 9 ottobre 1900, n. 659.568.
- h) Ungheria - 29 dicembre 1898, n. 13586.
- i) Svizzera - 15 maggio 1899, n. 17554.
- l) Spagna - 2 gennaio 1900, n. 25167.

4 Sistema Bernardi per ottenere la circolazione dell'acqua fredda intorno ai cilindri dei motori a scoppio e delle macchine pneumofore.

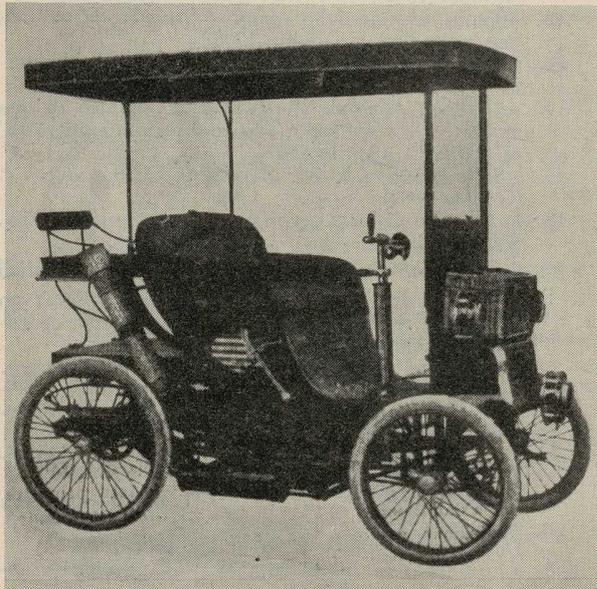
- a) Italia - 30 giugno 1898, vol. 96 n. 107 Reg. Att. e n. 47857 Reg. Gen.
- b) Belgio - 31 ottobre 1898, n. 138.352.
- c) Francia - 10 gennaio 1899, n. 282.052.
- d) Inghilterra - 19 novembre 1898, n. 21566 A.D. 1898.
- e) Austria - 10 gennaio 1899, vol. 49 n. 665.
- f) Ungheria - 13 marzo 1899, n. 14230.
- g) Svizzera - 31 agosto 1899, n. 18072.
- h) Germania - 22 agosto 1899, n. 106.298.
- i) Stati Uniti d'America - 28 aprile 1899, n. 623.869.

Elenco dei lavori e pubblicazioni

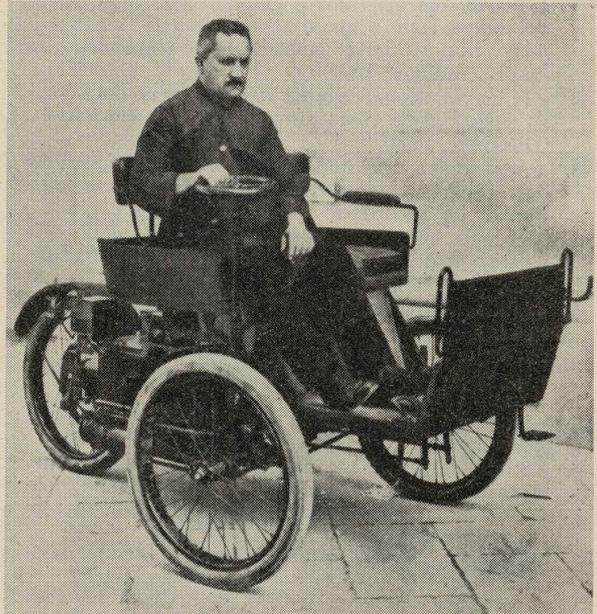
- 1864 Il Presidente dell'Istituto, Prof. G. Bellavitis, dà relazione di un *reometro universale* (di cui dovrebbe essere provveduto ogni Gabinetto di Fisica) immaginato e costruito dal Bernardi, assistente del Bellavitis.
Atti dell'Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti, dal novembre 1863 all'ottobre 1864, dispensa sesta, pag. 807.
- 1867 Modo di mantenere e regolare le oscillazioni di un pendolo destinato a palesare il movimento della Terra intorno al proprio asse (pag. 12).
Atti dell'I.V.S.L.A. dal novembre 1867 all'ottobre 1868, dispensa nona, pag. 1281.
- 1870 Sull'energia realmente posseduta da una corrente elettrica (pag. 39, 1 tavola).
Atti dell'I.V.S.L.A., aprile 1870, tomo XV, serie III.
- Importanza di un eclisse totale di sole.
Discorso tenuto il 22 dicembre 1870 a Vicenza.
- 1871 Sopra un'importante modificazione che potrebbe subire la macchina ad induzione di Holtz.
Atti dell'I.V.S.L.A., novembre 1870 all'ottobre 1871; dispensa terza, pag. 713.
- Della soppressione del disco fisso di una macchina elettrica di Holtz (pag. 19, tavola 1, tip. Antonelli, Venezia).
- 1873 Modo di utilizzare il calorico dell'ambiente per produrre un piccolo lavoro (pag. 15, tavola 1).
Atti Ist. Ven. novembre 1872 - ottobre 1873.
- Nuovo metodo per controllare la grandezza della fiamma a gas.
Att. Ist. Ven. Tomo II, serie IV, dispensa VIII, pag. 1379.
- 1874 Sopra un'utile modificazione degli elettroscopi.
Atti Ist. Ven., vol. III, serie IV.
- 1874 Di un nuovo motore a gaz illuminante (pag. 74, tavole 1).
- 1877 Il R. Istituto Tecnico di Vicenza e considerazioni sopra gli Istituti Tecnici (Vicenza, tipografia Burato).
- 1878 Studi sopra i motori atmosferici a gaz (pag. 67, tavole 5).
Atti Ist. Ven., vol. IV, serie V.
- 1879 Relazione in comune con Fambri e Rossetti dell'Istituto Veneto sopra una gramola per panifici.
Atti Ist. Ven., vol. V, serie V.
- Relazione in comune con Bucchia, Turazza, Rossetti, Bellavitis (relatore Bernardi) sulle memorie mandate al concorso della Quiriniana sul tema di acustica.
Atti Ist. Ven.
- 1880 Sopra un nuovo indicatore delle velocità angolari (pagg. 26).
Atti Ist. Ven., volume VI, serie V.
- 1881 Relazione in comune con altri Membri dell'Istituto, Bellati e Rossetti, sopra i lavori di fisica di concorrenti a premi.
Atti Ist. Ven., 1 novembre 1880 - ottobre 1881, a pag. 1411 - 1416 - 1421.
- Le esperienze del Rijke sulle extra correnti (pagg. 37, tavole 1).
Atti Ist. Ven., Vol. VI, serie V.
- Relazione in comune con Rossetti (relatore) e Minich su domanda di esperienze con un avvisatore elettrico-ferroviario.
Atti Ist. Ven., vol. VII, serie V.
- 1883 Relazione in comune con Pazienti e Rossetti (Bernardi relatore) sopra un timbro contatore per uffici Postali, presentato dall'Istituto.
Atti Ist. Ven., Vol. I, serie VI.
- 1883 Sopra un nuovo motore specialmente applicabile alle macchine da cucire.
Atti Ist. Ven., Vol. I, serie VI.
- Sopra un curioso problema di idrodinamica pratica (pag. 4, tavole 1).
Tipografia Antonelli, Venezia.
- 1885 Sulla pretesa stratificazione dei miscugli aeriformi nei motori a gaz (pagg. 14).
Atti Ist. Ven., Tomo III, serie VI.
- Modo di rendere automatico il freno dinamometrico di Thiabaud (pag. 7, tavole 1).
Atti Ist. Ven., Tomo III, serie VI.
- Considerazioni sulle valvole di sicurezza (pagg. 34, tavole 1).
- 1886 Istruzioni per usare ed applicare la motrice Pia a Benzina (pag. 31, tavole 1).
Padova, Tipografia Salmin.
- 1887 Relazione della Commissione Bellati, Bizio (relatore Bernardi) sul risanamento dei marmi della basilica di S. Marco.
Atti Ist. Ven., Tomo V, serie VI.
- 1891 Sopra un nuovo accenditore per macchine a gas (pagg. 8).
Padova, Tipografia Randi.
Atti dell'Accademia di Padova di Scienze e Lettere, vol. VIII.



Vetturessa Bernardi a 4 ruote, costruita nel 1899 dalla Società Italiana Bernardi di Padova. Non è stato sinora rintracciato nessun esemplare.

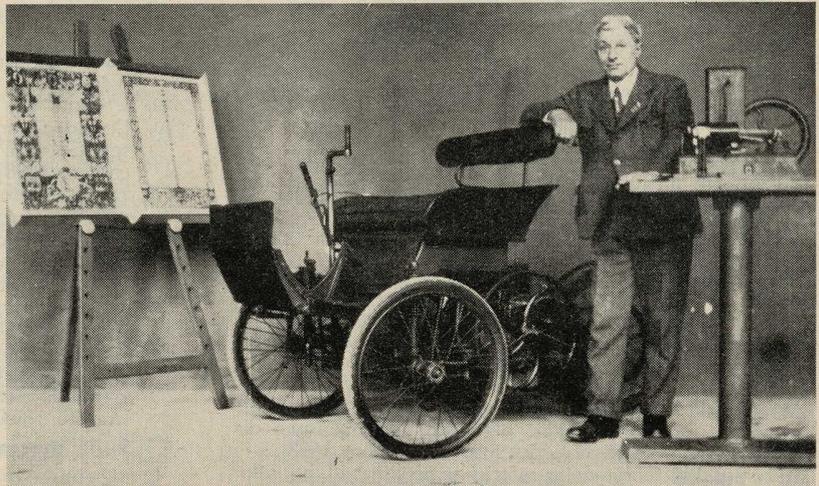


Spiderina Bernardi a 4 ruote, costruita intorno al 1900.



Antonio Nosadini, collaudatore della Miari & Giusti, alla guida della vetturessa Bernardi.

Giuseppe Angelo Manganotti con la vetturessa Bernardi HP 1,5, la motrice "Pia" ed i cimeli dell'inventore, all'Esposizione della Fiera di Verona del 1934.



- Rapporto di una Commissione dell'Istituto formata da Bellati, Bernardi, Chiecchi, Martini, Fambri, sopra un avvisatore ferroviario presentato all'Istituto Veneto.
Atti Ist. Ven., Tomo 50, serie VII.
- 1893 Relazione della Giunta esaminatrice delle memorie presentate al Concorso sul tema delle caldaie a vapore.
Atti Ist. Ven., Tomo V, serie VII.
- 1902 Un parere sull'automobilismo elettrico - Rivista "L'elettricista", 1 luglio 1902, pag. 177.
- 1903 Sistema pratico di semplici aste articolate che risolve il problema dello sterzo corretto per automobili (pagg. 43, tavole 1). Tip. Ferrari, Venezia. Atti Ist. Ven., Tomo 63, parte II.
- 1904 Un paradosso idrodinamico (pagg. 9, illustrazioni varie).
7 luglio 1904. Atti Ist. Ven. Tomo 63, parte II.
- 1905 Soluzione del problema generale dello sterzo corretto con sole aste articolate per un sistema rotolante complesso (pagg. 14, tavole 1).
Off. Grafiche Ferrari, Venezia, 30 maggio 1905. Atti Ist. Ven., Tomo 64, parte II.

Studi e memorie inedite

A) Sui motori a scoppio e sui vari organi dell'automobile

1. « Sulla possibilità di lubrificare la testa e il piede di biella di una macchina a cilindro orizzontale facendo cadere l'olio a gocce sopra canalette opportunamente disposte lungo la biella, che si muovono con essa ». (Autunno 1895).
2. « Prima soluzione rigorosa del problema dello sterzo singolo delle ruote direttrici di un quadriciclo ». (Dicembre 1896).
3. « Appendice » allo studio: « Prima soluzione rigorosa del problema dello sterzo singolo delle ruote anteriori di un quadriciclo ». (Aprile 1896).
4. « Seconda soluzione rigorosa del problema dello sterzo singolo delle ruote direttrici di un quadriciclo ». (Dicembre 1896).
5. « Studi sul trapezio articolato di A. Kermann per lo sterzo approssimato delle automobili ». Verificazione grafica col metodo di Bourlet.
« Impossibilità di risolvere il problema dello sterzo corretto col predetto trapezio ».
« Studi grafici sulla regola di Jeanteud per la costruzione dello stesso ». (Dal 1896 al 1906).
6. « Studio sulla stabilità di alcuni veicoli nelle svolte:
 - a) *Triciclo a sterzo doppio*, (sterzano le due ruote che nella marcia diretta sono perpendicolari al medesimo asse).
 - b) *Triciclo a sterzo semplice*, (sterza la sola ruota che non ha asse comune con le altre due).
 - c) *Quadriciclo e sterzo doppio*, (sterzano le due ruote dell'avantreno ciascuna per sé).
 Maggiore stabilità del triciclo sul quadriciclo nelle svolte di piccolo raggio; determinazione dell'angolo di sterzata con quale il triciclo avvantaggia la stabilità sul quadriciclo ». (Febbraio 1897).
7. Stabilità di un triciclo con sterzo singolo delle ruote direttrici, in confronto di un quadriciclo con sterzo analogo.
« Effetto delle forze centrifughe degli infiniti elementi materiali di un corpo rotante intorno ad un asse ». (Agosto 1897).
8. « Considerazioni relative alla velocità che può sviluppare un'automobile su strada orizzontale, ed alla pendenza che può vincere in salita ». Determinazione dei rapporti di velocità per triciclo da $\frac{3}{4}$ HP.
Determinazione dei rapporti di velocità per triciclo da $\frac{1}{2}$ HP. (Marzo 1898).
9. « Rapporto delle dimensioni lineari di un motore a benzina od a gas di dato tipo e da costruirsi a quelle omologhe di un motore campione dello stesso tipo ». Determinazione del numero (rapporto costruttivo) per il quale si devono moltiplicare le dimensioni lineari di un motore campione per avere le dimensioni di un motore di diversa potenza. (Novembre 1898).
10. « Vecchia teoria delle motrici a benzina ad un solo

cilindro, con un impulso-motore ogni doppio giro di manovella, a compressione con rigurgito, (tipo Lauro) ». (Gennaio 1899).

11. « Impossibilità di risolvere il problema dello sterzo corretto con un semplice quadrilatero articolato ». (Ottobre 1903).
12. « Titolo del miscuglio esplosivo aspirato da un motore a benzina ». (Ottobre 1905).
13. « Studi grafici sulla regola di Jeanteud per lo sterzo ». (Gennaio 1906).
14. « Modo di calcolare il rendimento organico di una motrice a gas mediante l'esperienza, e considerazioni relative ». (Aprile 1907).
15. « Sulle molle, a foglie, di sospensione dei veicoli ». (Giugno 1907).
16. Sul braccio di forza per molle di veicoli automobili ». (Giugno 1910).

B) Costruzioni meccaniche e meccanica dei solidi

1. « Dimostrazione di due verità affermate da Yvon Villaureau relativamente ai regolatori a forza centrifuga ». (Giugno 1872).
2. « Teoria dei regolatori isocroni a forza centrifuga ». (Inverno 1880-1881).
3. « Regolatore di precisione per apparecchi di orologeria ».
4. « Studio sopra l'equilibrio di un corpo che gira intorno ad un asse ». (Febbraio 1881).
5. « Studio sopra un trave continua che insiste sopra appoggi cedevoli ». (Gennaio 1884).
Determinazione delle reazioni agli appoggi.
6. « Equilibrio di un muro piano semplicemente appoggiato a suoi estremi ». (Aprile 1888 e Febbraio 1889).
Determinazione della massima altezza del muro per la quale è ancora verificata la condizione di sicurezza.
7. « Studio sulle funi portanti il trasporto dei pesi ». (Aprile 1894).
8. Sull'equilibrio dinamico dei meccanismi ». (Dal Gennaio 1895 al Gennaio 1898).
9. « Studio del giunto universale ». (Settembre 1897).
10. Considerazione sulla posizione dell'asse istantaneo e spontaneo di rotazione di un corpo percorso ». (Dicembre 1898).
Determinazione della massa addizionale da aggiungere in un dato punto del corpo perchè, percorso in altro punto dato tenda spontaneamente a girare intorno all'asse su cui è imperniato.
11. « Discussione sopra una applicazione della teoria (del Bernardi) sugli ammortizzatori delle oscillazioni ». (Gennaio 1909).
12. « Sull'equilibrio dinamico di una funicella a capi riuniti i cui punti si muovano tutti in direzione tangenziale alla curva secondo cui la funicella è disposta ». (Agosto 1894).

C) Sulla meccanica dei fluidi

1. « Quantità di liquido che entra in un vaso per un

- orificio colpito, in direzione normale ed obliqua, da una luce praticata in altro vaso ». (Ottobre 1887).
2. « Esperienza sulla resistenza allo scorrimento di una superficie in moto sopra un liquido fermo ». (Giugno 1888).
 3. « Spinte sopra un vaso rotante percorso da un fluido ». (Febbraio 1891).
 4. « Altezza a cui si porta l'acqua in un vaso che essa liberamente invade ». (Gennaio 1892).
 5. « Sull'equilibrio dinamico di un vaso rotante percorso da fluido ». (Memoria non finita - Anno 1895).
 6. « Efflusso di un liquido che scorre, fra due dischi, dal centro alla circonferenza ». (Anno 1896).
 7. « Sopra l'equilibrio della parete flessibile di un tubo vuoto immerso in un bacino d'acqua ».
 8. « Spinta esercitata dallo stantuffo di una capsula a membrana flessibile da un fluido compresso nella capsula medesima ». (Aprile 1897).
 9. « Sulla circolazione d'acqua in un termosifone ottenuta per mezzo di una continua insufflazione d'aria ». (Ottobre 1897).
 10. « Esperienze sulla spinta dell'acqua contro una superficie piana normale od inclinata rispetto alla corrente fluida ». (Anno 1897).
 11. « Considerazioni relative alla quantità di fluido aeriforme che può essere aspirata nel cilindro di un motore a gas od a benzina per il fatto dello estinguersi della velocità dei gas combusti scaricati in un lungo tubo di condotta ». (Dicembre 1898).
 12. « Esperienze sulla spinta dell'aria contro una superficie piana normale od inclinata rispetto alla corrente fluida ». (Inverno 1901-1902 in collaborazione col l'Assistente Ing. Dott. Viterbi).
 13. « Esperienze sulla resistenza offerta al moto dei corpi dalla sola viscosità dei liquidi ». (Giugno 1902).
 14. « Alcune considerazioni sui tubi addizionali divergenti ». (Maggio 1905).
 15. « Vera quantità di moto di un fluido effluente da una luce in confronto di quella che si calcola considerando la velocità media di efflusso ».
 16. « Studi di aerodinamica (aeroplani ed elicotteri) ». (Anno 1900).
Spinta dell'aria sopra superfici piane (dati sperimentali).
Determinazione dell'angolo d'incidenza delle ali di un aeroplano per ottenere la massima spinta di sostentamento.
Determinazione dell'angolo di massimo rendimento delle pale dell'elica.
Studio dell'elica di un elicottero.
Determinazione della forza di sostentamento d'un aeroplano e di un elicottero.
 17. « Superficie cilindrica seconda la quale si dispone la parete flessibile di un condotto di lunghezza indefinita, chiuso alle estremità e pieno d'acqua ». (Gennaio 1911).

D) Sulle turbine idrauliche

1. « Ricerche sugli elementi di calcolo delle turbine idrovore ». (Anno 1890).
2. « Influenza di una turbina liberamente girante in altra idrovora ». Influenza delle direttrici poste allo sbocco dei canali del mulinello. Costruzione di una turbina idrovora con diffusori, ossia con palette fisse allo scarico ». (Anni 1885-1891-1911).
3. « Esperienze su di una pompa centrifuga costruita nel Gabinetto di Macchine ». (Estate 1888).
4. « Formule costruttive della turbina idrovora ad asse verticale dedotte nella supposizione che la velocità assoluta dell'acqua all'imbocco dei canali del mulinello abbia direzione radiale e i piatti di questo siano piani, e che le palette siano foggiate ad evolvente di cerchio. (Anni 1888 e 1890).
5. Turbine con palette non foggiate ad evolvente di cerchio, e piatti del mulinello di forma conoide ». (Anno 1889).
6. « Ricerca delle forme costruttive generali per le turbine idrovore ad asse verticale di qualsiasi sistema ». (Anno 1889).
7. « Esperienze su due turbine idrovore ad asse verticale ». (Anno 1890 e 1891).
8. « Considerazioni generali sul moto dell'acqua in una turbina idrovora ad asse verticale sprovvista di direttrici fisse all'imbocco dei canali collettori della turbina stessa ». (Febbraio 1891).
9. « Influenza del cambiamento di valore del rapporto tra l'altezza interna del tamburo e la velocità di afflusso sul rendimento di una turbina ». (Settembre 1891).
10. « Il rendimento di una data turbina idrovora non muta se resta costante il rapporto fra la portata e la radice quadrata della prevalenza ». Per turbina calcolata in modo che abbia il massimo rendimento per una data portata ed una data prevalenza, è meno svantaggioso accrescere che diminuire di una medesima quantità quella portata, e lo stesso deve ripetersi per la prevalenza. (Marzo 1893).
11. « Sulle turbine idrovore ». Dati per calcolare gli elementi costruttivi della turbina (Ottobre 1893).
12. « Sulle turbine idrovore ». Perdita dovuta alle derivazioni brusche dei filetti liquidati all'imbocco dei canali, del molinello, supponendo non verificate le condizioni di tangenza di detti filetti alle palette. (Novembre 1893).
13. « Alcune esperienze col molinello idraulico ». (Maggio 1894).

E) Sulla fotografia

1. « Memoria riguardante le cromonegative per la riproduzione con giusti colori e con processo Lumière di una cromo-positiva ». (Anno 1912).
2. « Appunti e studi sui processi fotografici ». (tre fascicoli) (anni 1912-1913-1914).
Curva per la messa in foco della macchina Voigtlander.
Colorazione degli schermi per fare fotografie.
Determinazione dell'apertura del diaframma in funzione della quantità di luce e della distanza dell'oggetto da fotografare.
Verifica del diametro ottico dei diaframmi della macchina Voigtlander.
Determinazione del tempo di posa.
Formula generale, per apparati d'ingrandimento, che ne determina la posa.

F) Su argomenti vari

1. « Memoria inerente ad un apparecchio idraulico ». (Bolidra) inventato e costruito da Enrico Bernardi a 16 anni, e presentato dal Reale Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti. (Anno 1857).
2. « Calcoli di probabilità per alcuni giuochi ». (Autunno 1880 - Settembre 1887).
3. « Studi sulla trasmissione dell'elettricità lungo le rotaie di una ferrovia ». (Anni 1881 e 1882).
4. « Applicazione analitiche di problemi diversi ». (Dicembre 1899 - Agosto 1915).
« Minima somma delle distanze di un punto dai lati di un triangolo ».
« Determinazioni di un punto per il quale la somma delle sue distanze dai lati di un dato triangolo è minima ».
5. « Applicazioni analitiche sulla curva del cane ». (Aprile 1905 - Settembre 1910).
Determinazione dell'equazione della curva.
Determinazione della velocità del padrone e del cane.
6. « Sul problema del Magg. Corradini relativo al collegamento cinematico fra alzo e spoletta di un cannone ». (Anno 1905).
7. « Ricerche del profilo di una ferrovia funicolare funzionante con contrappeso di acqua ». (Ottobre 1910).

Lauro Bernardi

Figlio di Enrico e di Ruggio Amalia nasceva a Padova il 30 giugno 1879. Sull'esempio del padre, che amava ed ammirava, fu avviato agli studi di ingegneria per i quali aveva una naturale predisposizione, laureandosi presso l'Università di Padova.

Fin dall'infanzia si era trovato a vivere nel clima creativo del padre il quale nel 1884 adattava ad un triciclo, compagno dei suoi giochi, una piccola motrice « Pia » uguale a quella che nel medesimo periodo azionava una macchina da cucire all'Esposizione di Torino del maggio dello stesso anno.

E' ancora vivo a Quinzano il ricordo del vivace bambino di cinque anni che disinvoltamente scorazzava per le scoscese vie del paese su quel giocattolo meraviglioso che è stato il primo motociclo costruito e circolante nel mondo.

Quattordicenne, Lauro vedeva la propria bicicletta trasformata, dalle sapienti mani del padre, in un singolare mezzo di locomozione mediante l'applicazione di un carrello posteriore sul quale era installato un motore che l'illustre genitore aveva battezzato « Lauro » proprio in omaggio al figlio.

Lauro, con quella motocicletta « sui generis », che può essere considerata la progenitrice del motoscooter, compiva diversi viaggi da Verona a Vicenza ed a Padova collaudando lungamente e praticamente il nuovo mezzo.

28

Appena un anno dopo il genio creativo del padre metteva a punto la costruzione della prima automobile italiana e Lauro, che ne aveva seguito con amore la realizzazione nella estemporanea officinetta della sua villa di Quinzano, ne era, con il meccanico Manganotti, il primo collaudatore, guidandola, in prova, unitamente al padre ed alla madre, anche sulla salita che da Bellori porta a Ceredo.

Nel 1905 troviamo Lauro occupato alla Fiat di Torino, capo dell'Ufficio Tecnico diretto prima dall'Ing. Giovanni Enrico e poi dall'Ing. Guido Fornaca. Sotto la direzione dell'Ing. Enrico, Lauro Bernardi progettava il primo motore industriale Diesel a quattro cilindri con compressori della

potenza di 300 HP. Esso fu costruito nel 1906 e fu il punto di partenza delle costruzioni che seguirono alle quali cooperarono prima l'Ing. Zoller, un tecnico svizzero, ed in seguito l'Ing. Chiesa.

Nel 1908, Lauro mentre stava collaudando, per conto della Fiat una vettura sulla quale era montato un dispositivo per comando automatico della miscela del carburatore, unitamente ad un ingegnere tedesco, all'autista ed al capo della sala prova, proprio davanti all'Itala, alla barriera d'Orbassano, veniva investito dal tram. Nell'incidente perdevano la vita il capo sala-prova e l'autista mentre Lauro era ricoverato all'ospedale con la testa fracassata; vi rimaneva giacente per tre mesi e fortunatamente la sua forte fibra gli permetteva di sopravvivere pur conservando per tutto il resto della vita i postumi del trauma cranico.

Nel frattempo il suo posto alla Fiat era stato occupato dall'Avv. Carlo Cavalli, che Agnelli, scoprendo in lui alte qualità di tecnico, aveva trasferito dall'ufficio legale.

Dopo l'incidente, rientrato per pochi mesi alla Fiat, Lauro, a causa di contrasti d'ordine finanziario, abbandonava per sempre la fabbrica torinese ed ai primi di settembre del 1910 passava all'Itala sotto la direzione dell'Ing. Barlocco, ove progettava alcuni motori da competizioni.

Dopo un anno di attività all'Itala, passava alla Diatto-Clement ove lavorava alla progettazione di veicoli e di gruppi elettrogeni.

Qualche tempo prima della fine della guerra, lasciava la Diatto per andare a dirigere una fabbrica di vagoni ferroviari a Pinerolo, ove si trasferiva.

Nel 1917, Lauro con gli ingegneri Boella e Orasi aveva progettato di costituire una società per la costruzione di autoveicoli, ma l'iniziativa non ebbe concreta realizzazione.

Nei primi tempi della sua vita torinese, Lauro abitava in una camera ammobiliata sita in corso Dante angolo corso Massimo D'Azeglio e poi al 4° piano di corso Re Umberto, 57 e quindi in via Bardassano.



L'Ing. Lauro Bernardi, figlio di Enrico, nato a Padova il 30 giugno 1879, morto a Verona il 6 maggio 1935.

Il 29 ottobre 1912 sposava a Venezia Annina Modenese dalla quale non ebbe figli e nel 1919, dopo la morte del padre, lasciava definitivamente Pinerolo per trasferirsi con la moglie e la madre nella villa di Quinzano (29 settembre 1919).

Negli ultimi tempi della vita torinese, Enrico e Lauro si dedicarono particolarmente agli studi sulla fotografia che è stata l'ultima passione del geniale scienziato e l'Ing. Italo Robotti, che è stato collega ed amico di Lauro, ricorda che durante le sue visite in casa Bernardi trovava spesso padre e figlio impegnati in lunghe discussioni tecniche sulla fotografia.

A Verona, Lauro, in società con un conoscente, impiantava, in rione Filippini, una fabbrica di pompe idrauliche che dovette cessare l'attività, per ragioni finanziarie, dopo alcuni anni.

Come il padre, quindi, anche il figlio non accoppiava alla genialità inventiva quelle doti pratiche che portano al successo finanziario l'idea e la tecnica, tanto che negli ultimi anni della sua esistenza, Lauro si trovò in condizioni economiche non certo floride.

Nel 1934 troviamo Lauro Bernardi titolare di uno « Studio di Ingegneria Industriale » in via Mazzini, 6 (palazzo Supercinema), studio che nel giugno verrà trasferito in piazza Erbe, 38 ove aveva anche fissato il proprio domicilio. In quella casa chiudeva la sua esistenza alle ore 12,30 del 6 maggio 1935, all'età di 55 anni.

Oltre all'aver collaborato alla realizzazione di diversi prototipi alla Fiat, all'Italia, alla Diatto ed in altri campi della meccanica applicata, Lauro Bernardi ha ottenuto un brevetto « *per cambio di rapporto di moto variabile senza discontinuità* » che risulta non sia stato sfruttato. Infatti, in una lettera diretta al Co. Carlo Biscaretti di Ruffia dagli avvocati Attilio e Guido Albanese di Venezia in data 28 febbraio 1936, i legali chiedevano il cortese interessamento del fondatore del Museo dell'Automobile al fine di poter collocare tale brevetto presso qualche fabbrica costruttrice nell'interesse della vedova Annina Modenese-Bernardi che si trovava in non buone condizioni finanziarie.

Si ricorda di lui l'appassionata difesa delle priorità inventive del padre fatta al « Congresso Internazionale del Motore a scoppio » a Padova nel giugno 1927. Nel corso della sua meticolosa esposizione, seppe dimostrare che Enrico Bernardi, prima di ogni altro al mondo, ideò e costruì il veicolo con motore a benzina.

Ing. LAURO BERNARDI
STUDIO INGEGNERIA INDUSTRIALE
VIA MAZZINI, 8 (S. Sepolcristo)
VERONA
TELEFONO N. 388

Verona, li 4.5.34 Ill.

MR. SIG. CO. CARLO BISCARETTI DI RUFFIA
COM. PROM. MUSEO NAZ. DELL'AUTOMOBILE in
Palazzo Municipale
TORINO

Gregio e Carissimo amico,

bravo, bravissimo, lei ha compiuto veramente un miracolo e la mia gioia è immensa.

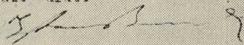
Vorrei poter venire subito a Torino per verificare la vetturetta e constatare se, e quali manomissioni ha subito, ma purtroppo, per lavoro, gli affari mi obbligano in residenza. Le sarò molto grato se vorrà farmi avere qualche fotografia della vetturetta, specialmente vista dal lato del cilindro motore.

Iniziatore Savernian di Brazzà con un articolo sulla Gazzetta del Popolo, stò fomentando le onoranze per il cinquantenario della motocicletta Bernardi. Infatti nel luglio 1884 io, cinquantenne, ero motociclista su di un triciclino-automobile costruito per me da mio padre, azionato da motore veloce a benzina, velocità del veicolo 7 ad 8 Km. all'ora. Sulle Riviste "La Moto" e "Motociclismo" sono già stati pubblicati bellissimi articoli. A Verona ed a Padova si stanno organizzando onoranze solenni per la seconda metà di luglio.

Non ho ancora rinunciato a ritirare la vetturetta a 3 ruote che è qui al Museo. Sarà mia premura tenerla al corrente delle mie pratiche, poichè sarei ben lieto che al Museo di Torino vi fosse anche questa che è proprio quella adoperata quotidianamente da mio padre.

Grazie e grazie ancora a lei del miracolo compiuto.

Le stringo la mano porgendole cordiali saluti



Dr. Ing. LAURO BERNARDI
STUDIO INGEGNERIA INDUSTRIALE
PIAZZA ERBE, 38
VERONA

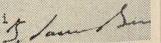
Verona, li 25 Giugno 1934 Ill.

Mr. Sig. Co. Carlo Biscaretti di Ruffia
Comitato Promotore del Museo dell'Automobile
Palazzo Municipale
TORINO

Carissimo amico,

Nella mia del 20 corr.mi sono dimenticato di comunicarle che ho pronte da spedire a lei, per il Museo, due casse contenenti un motorino a benzina, 2000 a 250 giri al minuto, funzionante con ciclo Lenoir, ed un motore su base in ghisa a quattro tempi, ciclo Otto modificato da mio padre, cioè eguale a quello poi adottato in tutti gli attuali motori, giri 700 ad 800 al minuto. Il primo è della potenza di 4 chilogrammi, venne premiato con medaglia d'oro, ecc. alla Esposizione Internazionale di Torino del 1884, e d'è eguale a quello applicato al motociclino che io adoperai nell'autunno 1884, il secondo è della potenza di un HP, venne applicato alla bicicletta a motore, con la quale giravo nelle vie di Padova in aprile 1893, e feci molti viaggi anche lunghi. Con questo motore raggiungevo la velocità di 40 a 42 Km. all'ora, velocità enorme per quell'epoca. Il primo motorino è in parte smontato, ma completo, il secondo manca dell'apparecchio sopra al galleggiante del carburatore per la regolazione del gas di benzina che alimenta l'accenditore a rete di platino, ed accessori inerenti. Queste parti mancanti le ha certamente Capetti a Padova, perchè gliel'ho mandate io, e, se lei decide che Nozzini venga a Torino per mettere in ordine la vetturetta, in tale occasione può provvedere anche per il motore. Se lei, carissimo amico, ritiene utile avere questi cimeli, non ha che da comunicarmelo, ed io glieli spedisco immediatamente.

Con sincera e cara amicizia le porgo cordiali saluti



Lettere scritte da Lauro Bernardi nel 1934 al Conte Carlo Biscaretti di Ruffia nelle quali è chiaramente espresso che "nel 1884 egli circolava su un triciclino-automobile", costruito dal Padre, ed azionato con motore a benzina (Motrice "Pia"). Primo veicolo con motore a benzina circolante al mondo.

Gli annali dell'automobilismo veronese

1889

Prima automobile in circolazione a Verona? Probabilmente.

Un modesto operaio delle Officine ferroviarie di Porta Vescovo, Luigi Zancolli, pensò di trovare un compromesso fra la locomotiva, con la quale aveva una straordinaria familiarità, ed il suo quadriciclo a pedale.

Meccanico abilissimo ed ingegnoso con l'aiuto dei fratelli Augusto ed Alessandro costruì un motore a vapore, di piccole dimensioni, a stantuffo centrale che agiva direttamente sul collo d'oca-asse di due ruote centrali uguali a quelle che si usavano allora sui bicikli. Il complesso era montato su un telaio tubolare.

Per sostenere il peso del motore fu applicata posteriormente una ruota centrale di piccolo diametro. La ruota anteriore direttrice, pure di piccolo diametro, era comandata da un manubrio che agiva con un sistema di leve snodate (specie di sterzo corretto).

La caldaia, alimentata a carbone, aveva in miniatura tutti i dispositivi di manovra, controllo e sicurezza di una moderna locomotiva ed era governata da un meccanico-fuochista assiso su un seggiolino, voltando le spalle al pilota.

L'apparato motore era sostenuto da due balestre, e la costruzione presentava una certa eleganza elevandosi nel suo insieme al rango di automobile. E non mancavano neppure i fanali, uno anteriore ed uno posteriore.

Diverse testimonianze hanno assicurato che l'originale veicolo circolò fra lo stupore di grandi e piccini nel rione di Porta Vescovo. La notizia è apparsa per la prima volta sulla Rivista « Verona e il Garda », (n. 2 settembre-ottobre 1940) in un articolo a firma del prof. Francesco (Franco) Zorzi.

Una priorità pertanto veronese, di geniale concezione costruttiva, che forse un andò più in là dei confini della città e che può comunque, essere considerata una delle poche costruzioni di veicoli automobili con motore a vapore realizzate in Italia.

1892

Per le vie di Verona appariva un veicolo automobile, una macchina con motore a vapore di costruzione straniera, di proprietà dei fratelli Busatto.

Nello stesso anno si trovava a Verona il tenente di Cavalleria Giovanni Agnelli, il futuro fondatore della FIAT. Dal volume « *I cinquantanni della Fiat 1899-1949* » si riporta, per gentile concessione, il capitolo che riguarda la sua permanenza nella nostra città.

Prologo: 1892, A Verona

Un giorno d'inverno, a Verona. Le dieci. Dal « quartiere » del Savoia Cavalleria (ora Caserma Mastino della Scala - n.d.r.) escono due inseparabili tenenti piemontesi Giovanni Agnelli e Giulio di Gropello.

Entrati insieme alla Scuola Militare di Modena nel 1884, e ancora insieme alla Scuola di Applicazione di Cavalleria a Pinerolo e poi al reggimento, si sono legati di fraterna amicizia. Hanno una certa affinità di carattere. Vivacissima attività mentale in entrambi, un po' farriginosa nel Gropello, sorretta nell'altro da una irrequieta esuberanza fisica. Ricercano volentieri il nuovo, l'intentato, amano parlare d'invenzioni meravigliose, di brevetti sbalorditivi; non disdegnano il moto perpetuo, la pietra filosofale, la quadratura del cerchio. Avvolti nella mantellina azzurra, chè il freddo è pungente, si avviano verso la casa. Il tenente Agnelli abita in Corso Cavour, nell'antico palazzo Balladoro, dove tiene anche la scuderia ed in un vasto locale adiacente una specie di officina di esperienze. Il Gropello racconta all'amico: « Ti ripeto; ero sicuro che il mio apparecchio mi avrebbe sostenuto. Ben fatto e la sua apertura sicura. La superficie, secondo i calcoli, più che sufficiente a reggere il mio peso nell'aria. Per fortuna il tetto della fattoria era a non più di sei metri dal suolo. Salito lassù tra la più ansiosa e rispettosa costernazione dei miei contadini e legato alle spalle il paracadute, mi sono gettato giù. Che volo! Mi sono trovato a terra prima di quanto non pensassi. Con una gamba rotta. Per fortuna non in modo grave: me la sono cavata con due mesi tra letto e lettuccio. Guarito per sempre. Adesso sto studiando con il capo armaiolo di Alessandria un fucile a ripetizione. Una meraviglia! ».

« Caro Giulio, le tue invenzioni sono troppe pericolose. Io mi accontento di molto meno. Ma se riuscissi ad azzeccare il moto perpetuo! ».

Così è. In quei tempi di vita placida e serena,

roseo il presente, sicuro l'avvenire, l'Agnelli, spirito pratico quant'altri mai, sognava a ventisei anni l'utopia suprema del moto perpetuo ed insieme mille cose che sollecitavano la curiosità del suo cervello sottile ed indagatore.

L'automobile era ancora nelle nuvole, ma il motore a petrolio incominciava a far parlare di sè e la sua importanza non era sfuggita ai due amici. Essi si erano procurate le monografie pubblicate sull'argomento del Prof. Bernardi di Padova e molte ore avevano passato a studiare i brevetti. Agricoltori entrambi, pensavano ad una forza motrice comoda e redditizia per le campagne mancantanti di gas ed elettricità. L'Agnelli era al corrente di quanto era stato tentato dal tedesco Daimler, e udito parlare delle ricerche del Bernardi aveva intrapreso un viaggio a Padova per sollecitare una udienza dal professore e farsi mettere al corrente di tutta la complicata e difficile materia. Con enorme interesse aveva assistito alle prove del motorino « Lauro » del geniale inventore, che gli aveva poi sottoposto il progetto quasi ultimato di un « 4 tempi », donde il bellissimo motore per vettura brevettato pochi mesi dopo. Giovanni Agnelli era tornato a casa entusiasta dell'uomo e delle sue ricerche.

Mentre i due ufficiali indugiano sulla porta di casa ne esce Scottò, l'ordinanza.

« Signor Tenente » — dice il soldato battendo i tacchi e fermatosi rigido nel saluto militare — « c'è stato Giacobbe il rigattiere... ha trovato qualcosa di interessante: un motore a petrolio Daimler, piuttosto in cattivo arnese, pescato in una partita di rottame di ferro giuntagli dalla Germania... ».

Il preziosissimo acquisto fu subito trasportato nel vasto locale-officina dove l'Agnelli ed il Gropello lavoravano aiutati dal fedele Scottò, fabbro nella vita civile. C'era di tutto in quell'arca di Noè: dalla « charrette » alla bicicletta (una, smontata per l'applicazione di un cambio di velocità che non aveva mai visto la luce), ai più eteroclitici meccanismi, che si accumulavano, catalogati diligentemente ed in attesa di servire a chissà quali esperimenti fondamentali e risolutivi. Nascosto da una coperta da cavallo giaceva un misteriosissimo congegno da cui si sprigionerebbe a breve scadenza l'energia regolatrice dell'orbita del globo terrestre...

Da tempo Giovanni Agnelli cercava un motore a petrolio per accoppiarlo ad una vecchia dinamo malandata e produrre la luce elettrica che illuminasse il laboratorio e magari anche la casa. Ma le ricerche fino al quel giorno erano state infruttuose. Motori del genere si contavano sulle dita della mano, ed era un caso straordinario l'aver trovato quel prototipo, finito Dio sa come in un mucchio di rottami. Si trattava di un monocilindrico con accensione ad incandescenza. Mancava del carburatore; ma nel complesso, salvo accurata revisione, in condizioni di funzionare. Scottò, l'ordinanza,

smontò il motore, lo revisionò a fondo, lo rimontò, lo sistemò su un cavalletto di legno costruito appositamente. La costruzione del carburatore richiese tutta la scienza dei tre giovani, assistiti da un dotto ed esperto professore dell'Istituto Tecnico di Verona.

Per settimane si affaccendarono intorno al capriccioso meccanismo. L'Agnelli era il più incapace a portare a compimento l'impresa, e tutte le ore libere dal servizio le passava nella sua officina, da solo o in compagnia del Gropello o del professore. Venne infine il giorno in cui il motore fece sentire il suo ritmo ansito, e fu festa grossa. Scottò, da bravo veronese, ci fece su una bevuta memorabile.

Poi la catastrofe. Al motore era stata accoppiata la vecchia dinamo, con un giunto speciale di fabbricazione artigiana. Messo in moto, il congegno batteva regolarmente e Scottò regolava la carburazione. Improvvisamente un colpo manda in frantumi i vetri della finestra, e scheggie di ogni dimensione frullano alle orecchie degli sperimentatori. Nel primo momento di confusione nessuno riesce a comprendere ciò che è successo. Poi l'Agnelli si precipita a sorreggere Scottò, che pallidissimo si è lasciato andare a terra reggendosi il braccio sinistro e lamentandosi. Il giunto brevettato è volato in pezzi ed i frammenti hanno colpito violentemente il soldato, fratturandogli l'omero. Da quel giorno le esperienze furono interrotte ed il motore ritornò ad essere rottame.

Dopo pochi mesi Giovanni Agnelli, stanco della vita militare e desideroso di occuparsi degli affari suoi, lasciava il servizio e si ritirava a Villar Perosa in un primo tempo, più tardi a Torino. Diversi anni dovevano passare prima che egli riprendesse le predilette esperienze ».

1893

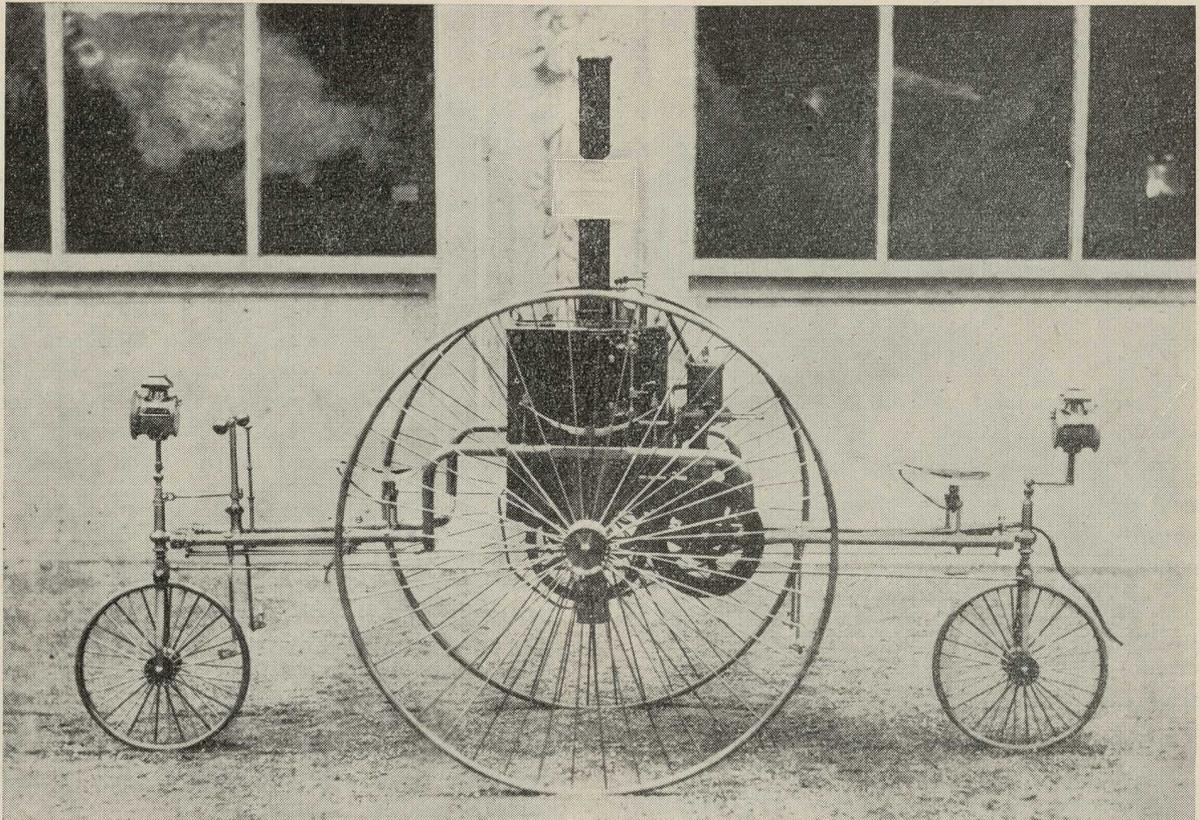
Circola nella nostra città la bicicletta con carrello a motore costruita da Enrico Bernardi, guidata dal figlio Lauro.

1894

Prima apparizione della vetturina a tre ruote Bernardi guidata dall'inventore che accompagnato dalla moglie ha anche affrontato la dura salita che da Bellori porta a Ceredo.

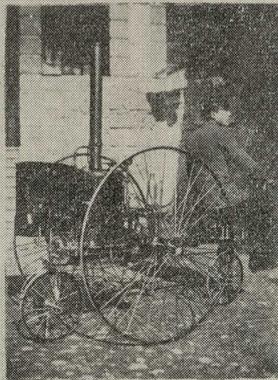
1898

Dal 13 al 21 febbraio veniva organizzata al Palazzo della Gran Guardia una Esposizione ciclistica della Regione Veneta e di Mantova (ingresso cent. 10) dove fu esposto un triciclo automobile a benzina De Dion-Bouton, il cui rappresentante per l'Italia era il Cav. Giuseppe Ricordi di Milano. La velocità di tale triciclo era di Km/h 32 ed il prezzo di vendita L. 2.150.



Veicolo con motore a vapore costruito dai F.lli Zancolli e presentato a Verona all'Esposizione del 1884

F.lli ZANCOLLI
 COSTRUTTORI

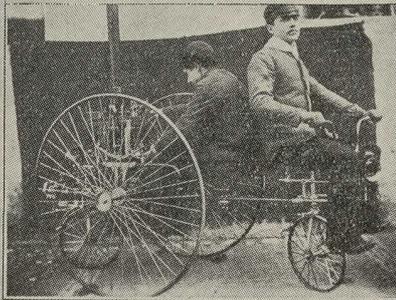


Officina Meccanica
 ~ VERONA ~

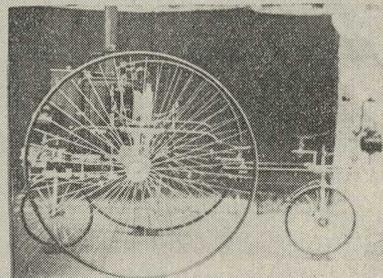
*Carrello a vapore montato
 in marcia*

*Parte posteriore del carrello
 a vapore*

*Insieme del carrello vapore
 visto di profilo*



ESPOSIZIONE INDUSTRIALE
 1889



Altro veicolo con motore a vapore dei F.lli Zancolli presentato all'Esposizione Industriale del 1889

Per la prima volta la macchina di Bernardi, costruita dalla Miari & Giusti di Padova, appare in una gara. Il 17 luglio nella Torino-Asti-Alessandria-Torino di Km. 192, la vettura pilotata da Nosadini Antonio, diretto collaboratore di Bernardi e collaudatore della Miari & Giusti, vinceva la categoria vetture coprendo il percorso in ore 9.47' alla media di Km/o. 19.

1899

Anno memorabile per l'automobilismo veronese ed italiano.

Dal 12 al 14 marzo la città scaligera fu sede d'una serie di importanti manifestazioni che videro la partecipazione dei maggiori esponenti dell'automobilismo italiano ed estero.

Con l'adesione delle Autorità cittadine ed il patrocinio del giornale « *Arena* », nel quadro della seconda Fiera dei Cavalli, il comitato promotore ed organizzatore, formato da:

Ravignani conte Francesco
Orti Manara conte Ottavio
Bonuzzi avv. Gaetano
Violini Nogarola avv. Lodovico
Gelmi ing. Vittorio
Cavazzocca Mazzanti conte Vittorio
Monga ing. Giuseppe
Boccoli dott. Luigi

già da alcuni mesi si era posto al lavoro ed era riuscito ad elaborare un programma di elevato interesse e di priorità per gli sviluppi futuri dell'automobilismo italiano, assicurandosi, fattore importante di sicuro successo, la partecipazione plebiscitaria di appassionati, piloti, costruttori e quanti si interessavano allora dell'automobile.

Una particolare merita però di essere conosciuto. Gli organizzatori veronesi, e precisamente i promotori delle manifestazioni: conte Orti Manara e conte Cavazzocca Mazzanti, due autentici e simpatici pionieri, ben difficilmente sarebbero riusciti a superare le difficoltà del lancio di una novità tanto sbalorditiva, se il Cavazzocca, giornalista ben noto con lo pseudonimo di « John Sportsman » non fosse ricorso ad uno stratagemma per provocare l'interessamento del Comune ed ottenere l'unanime consenso dei cittadini.

Infatti, fin dal dicembre 1898, il Cavazzocca aveva preparato e spedito in Francia ad un importante giornale sportivo, un trafiletto che fu pubblicato e nel quale si parlava della iniziativa come di cosa

già avviata e gradita al pubblico. La notizia, rientrata in Italia e divulgata dalla stampa nazionale, suscitò l'interessamento dei veronesi, delle Autorità cittadine e del Comune che, di fronte al fatto compiuto, non volle fare cattiva figura con una smentita e fece sua la proposta.

Nel rivolgere il pensiero al lontano 1899 si deve considerare che per l'automobilismo era l'epoca dei pionieri; in tutto il mondo sino allora erano state effettuate una ventina di corse; l'industria era ai primi passi ed il motore a scoppio, prima di poter imporre la sua innegabile superiorità, dovette lottare non solo contro i soliti denigratori ma con i rivali a vapore ed elettrico che avevano i loro sostenitori, tanto che il 4 marzo, 10 giorni prima della gara di Verona, il conte *Chasseloup-Laubat* sui viali del parco di Achères, nei dintorni di Parigi, con una vetturetta munita di motore elettrico da 40 CV batteva il primato mondiale sul chilometro lanciato percorrendo la distanza in 38"4/5 alla media sbalorditiva di Km/h. 93,750.

La corsa ai 100 all'ora era incominciata, preludio alle alte velocità che dovevano essere raggiunte pochi anni dopo nelle competizioni e nella conquista dei primati.

Verona all'avanguardia

Verona era la città natale di Enrico Bernardi, ove egli aveva trascorso la sua giovinezza, dimostrando, ancora studente, quella genialità precoce e versatile che doveva portarlo lontano nel campo delle invenzioni. Verona, quindi, non poteva mancare nell'elenco delle prime città italiane che dettero l'avvio al secolo della motorizzazione, dimostrando con le manifestazioni del 1899 di essere all'avanguardia.

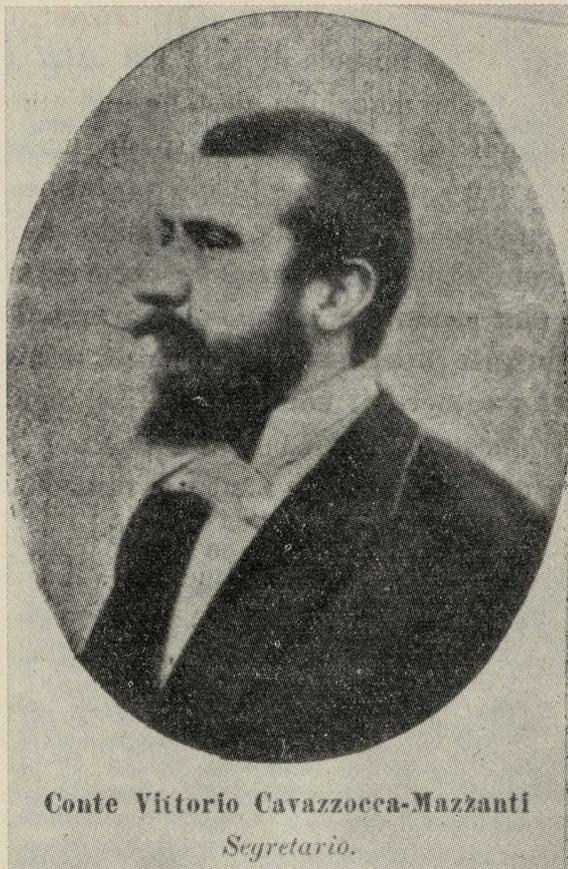
In quei tre giorni (12-13-14 marzo) la città scaligera ospitò:

- a) *il primo Congresso degli automobilisti italiani;*
- b) *la prima Mostra-Esposizione Italiana dell'Auto;*
- c) *la Prima Corsa Automobilistica Italiana a carattere Internazionale.*

Per le manifestazioni, si contarono a Verona quasi 40 macchine, numero che se oggi può far sorridere, in quell'epoca rappresentava addirittura il 10 % della circolazione motoristica italiana, considerando che il parco macchine del 1899 assommava complessivamente a circa 400 autoveicoli (motocicli, tricicli, quadricicli compresi).



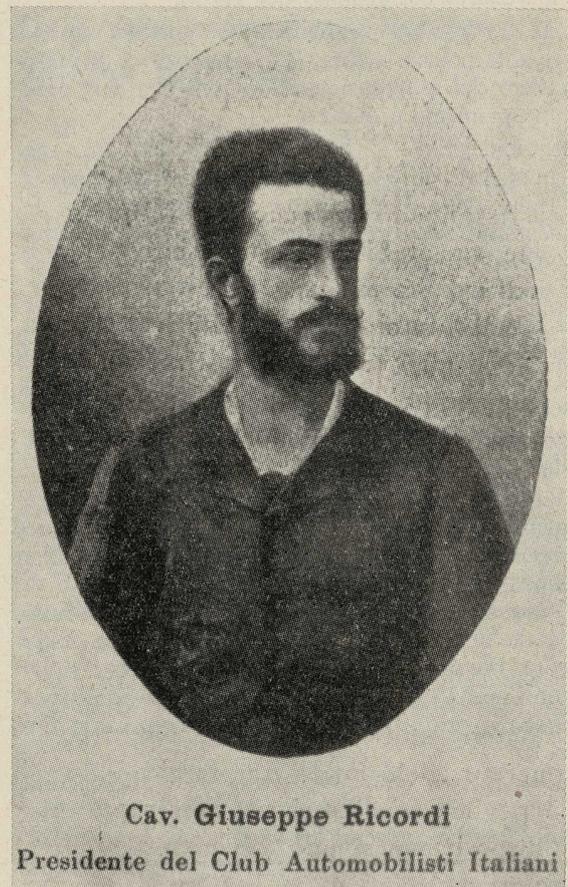
Conte Ottavio Orti Manara
Presidente.



Conte Vittorio Cavazzoeca-Mazzanti
Segretario.



Contessa Elsa Albrizzi
Presidentessa dell'Automobile-Club di Venezia



Cav. Giuseppe Ricordi
Presidente del Club Automobilisti Italiani

Il I. Congresso degli automobilisti italiani

Il Congresso degli automobilisti italiani, promosso dal co. Roberto Biscaretti e tenutosi a Verona, fu, a parere concorde della stampa e delle personalità convenute, *il primo in linea assoluta* effettuato in Italia, ed aveva lo scopo principale di giungere a raggruppare in un ente federale a carattere nazionale le associazioni automobilistiche che erano sorte o che stavano costituendosi in Italia.

A quell'epoca, infatti, esistevano tre Associazioni, e precisamente:

- 1) L'«*Associazione Automobilisti Italiani*» (fondata a Milano il 16 marzo 1897) che doveva in seguito subire diverse trasformazioni, scissioni, scioglimenti e ricostituzioni prima di giungere alla fondazione, diversi anni dopo, dell'attuale Automobile Club di Milano;
- 2) L'«*Automobile Club Subalpino*» (fondato a Torino il 15 novembre 1898) che il 17 dello stesso mese cambiava la denominazione in «*Automobile Club d'Italia*», titolo però *fittizio* perchè non era un ente a carattere nazionale ne tanto meno costituiva una unione delle associazioni allora esistenti (ciò per la verità, senza nulla togliere ai meriti acquisiti dai pionieri torinesi).
- 3) «*Club degli Automobilisti Veneti*» (fondata a Venezia nel gennaio del 1899).

Ma fra Torino e Milano esistevano dei motivi di rivalità poichè le due città tendevano a divenire il centro del movimento automobilistico e la sede di un organismo nazionale.

E' innegabile, e dobbiamo farlo rilevare, che al momento del Congresso di Verona non esisteva in Italia alcun Ente federale che raggruppasse le associazioni esistenti, ne regolasse, con uno statuto, la vita ed i rapporti in campo nazionale, ed avesse funzione rappresentativa in campo internazionale.

L'idea nata nella nostra città ebbe il merito di impostare un problema che fu trattato in seguito a Torino il 29 aprile dello stesso anno, dove fu assegnato all'Unione Nazionale il titolo di: «*Club degli Automobilisti Italiani*», seguito dal nome della città e regione.

Purtroppo, non tutte le Associazioni si attennero a quanto deliberato; specialmente quelle che sorsero in epoca successiva, e l'Ente rimase soltanto sulla carta.

Verona segnò pertanto l'atto di nascita dell'Ente federale, anche se, questo (forse i tempi non erano ancora maturi) ebbe concreta realizzazione solamente nel 1903 con l'«*Unione Automobilistica Italiana*», primo presidente il marchese Carlo Ginori.

Il Congresso venne aperto alle ore 9 di domenica 12 marzo nel salone superiore del Palazzo della Gran Guardia, presenti fra i numerosi intervenuti:

Bressi Guglielmo, Milano - ing. Festa Carlo, Roma - Rigal Victor, Parigi - Cappellini tenente di vascello Alfredo, Firenze - avv. Ehrenfreund Guido, Venezia - avv. Mario Sacerdoti, Roma - Nardi Carlo - co. Giusti Francesco, Padova - co. Miari Giacomo, Padova - Marchand Paolo, Piacenza - Laporte Emilio, Piacenza - comm. Malvolti Angelo, Conegliano - Agnelli cav. Giovanni, Torino - co. Biscaretti Roberto, Torino - co. Biscaretti Carlo, Torino - co. Corinaldi Edoardo, Padova - Bernardi Lauro, Padova - Frascini Oreste, Milano - cav. Stucchi, Milano - Avv. Racca, Torino - Tarlarini, Milano - Beaux Leone, Milano - Frascini Antonio, Milano - Benedetti Virginio, Brescia - Contessa Albrizzi Elsa, Venezia - Carbone Carlo, Torino - Ricordi Massimo e Ricordi Giuseppe, Milano - Avvocato Gorla Gatti, Torino - ed i Veronesi.

Dalla relazione del Congresso riportiamo:

« Il Conte Roberto Biscaretti di Ruffia assume la presidenza provvisoria e premesso un saluto all'ospitale Verona, propone che gli intervenuti, acclamino a Presidente del Congresso il conte Otta- vio Orti Manara, l'infaticabile Presidente del comitato.

La proposta è approvata con calorosi applausi.

L'avv. Gorla Gatti, che momentaneamente funge da segretario, propone vengano nominati a vice-presidenti la contessa Elsa Albrizzi, presidentessa dell'A.C. Veneto ed il conte Roberto Biscaretti di Ruffia, presidente dell'A.C.I.; a segretari i signori conte Emanuele Cacherano di Bricherasio, dott. Guido Ehrenfreund e conte Vittorio Cavazzocca.

Il Congresso approva all'unanimità e gli eletti ringraziano assumendo le loro funzioni.

Il Co. Orti Manara legge l'ordine del giorno:

- 1) Proposta che tutti i clubs automobilistici italiani portino gli stessi nomi, ma con amministrazione autonoma;
- 2) Regolamento per le corse;
- 3) Proposta di una corsa internazionale da darsi ogni anno;
- 4) Proposta di un congresso annuo;
- 5) Regole per le segnalazioni lungo le strade;
- 6) Memoria del prof. Nazareno Borghini sopra un carburatore;
- 7) Accordo con il T.C.I. per i depositi di benzina nelle varie città.

Il Presidente apre quindi la discussione sul progetto di unificazione dei clubs automobilistici italiani.

Biscaretti spiega quale sia il concetto informatore di tale progetto, che verrebbe ad apportare indiscutibili vantaggi per lo sviluppo dello sport automobilistico. Aggiunge le proposte di stabilire un

congresso ed una corsa annuale, indetti da tutti i clubs riuniti e di redigere un regolamento unico.

Orti Manara si preoccupa della totale assenza dei rappresentanti ufficiali del « Club automobilisti italiani » di Milano e propenderebbe per rinviare al domani la discussione.

Goria Gatti ritiene che si possa e si debba quanto meno discutere e votare la questione di massima.

Eherenfreund, a nome dell'A.C. Veneto, appoggia la proposta pronunciando cortesi parole di ringraziamento per gli ordinatori del Congresso.

Parlano ancora appoggiando la proposta il commendatore Malvolti e la contessa Elsa Albrizzi.

Biscaretti e Goria Gatti concordano e redigono il seguente Ordine del giorno:

« *Gli automobilisti italiani riuniti in Congresso, mentre plaudono alla cortese iniziativa del Comitato Esecutivo, approvano di costituire una federazione fra i vari Clubs italiani che aderiscono alla presente convenzione, al fine di procurare la reciprocità dei diritti fra i vari Soci e l'unificazione del Regolamento di corse, lasciando completa autonomia alle Società Federate* ».

Messo ai voti viene approvato, in seguito di che il Presidente rinvia all'indomani la prosecuzione dei lavori.

La seconda seduta svoltasi il lunedì mattina ebbe il merito di essere breve e feconda di ottime decisioni.

Dopo essersi discusso alquanto sulla necessità o meno di attendere l'arrivo di alcuni congressisti preannunziati da telegramma, parlano Malvolti, Goria Gatti, Festa, Bricherasio, Eherenfreund e Tarlarini svolgendo i vari punti dell'Ordine del giorno che viene poi approvato dal Congresso come segue:

a) *Il Congresso delibera di affidare ad una Commissione composta di delegati nominati dalle singole società automobilistiche italiane l'incarico di formulare il titolo della istituzione unificatrice notata in precedente seduta.*

b) *Tale titolo sarà distinto da quelli attualmente esistenti.*

c) *Ogni società federata nominerà un delegato a formare la Commissione per redigere il regolamento unico delle corse e compilare il regolamento sui rapporti di reciprocità.*

d) *La riunione dei delegati avrà luogo in Torino il 23 aprile p.v.* » (n.d.r.: tale riunione si svolse invece il 29 aprile 1899).

Biscaretti presenta una memoria dell'ing. Nazareno Borghini sopra una carburatore, che viene presa in considerazione.

Biscaretti avanti che si sciolga la seduta, ringrazia con sentite parole dell'ospitalità e cortesia del Comune di Verona che volle organizzare le feste automobilistiche, e prega il conte Orti, inter-

pretando il desiderio dei congressisti, di portare il saluto e i ringraziamenti al Sindaco. Ringrazia pure la contessa Albrizzi che volle presenziare alla seduta.

Orti Manara risponde a Biscaretti, e poi chiude il *primo Congresso automobilistico*, che diede l'occasione ad importanti deliberati i quali ebbero una benefica influenza sull'avvenire dell'automobilismo ».

* * *

Le delibere approvate al Congresso di Verona hanno un valore storico fondamentale perchè per la prima volta era pubblicamente riconosciuta, dagli automobilisti italiani, la necessità di un ente federale che ne coordinasse le varie iniziative in campo agonistico e sociale.

A titolo di cronaca si riporta quanto il "Corriere della Sera" pubblicò in merito in data 25/26 marzo: « a Verona il Congresso degli automobilisti Italiani ha fondato la "Federazione delle Società Automobilistiche" comprendente le società di Milano, Torino e Venezia alle quali si uniranno quelle in via di formazione a Firenze e Roma ».

Nel maggio dello stesso anno il Touring Club deliberava la costituzione di depositi d'essenza per motori nei principali centri d'Italia.

La prima mostra-esposizione italiana dell'auto

Alle ore 11 di domenica 12 marzo, nel porticato del Palazzo della Gran Guardia, chiuso da assili, fu inaugurata una Mostra-Esposizione dell'auto.

Era il primo tentativo in Italia di far conoscere al grosso pubblico l'automobile come il nuovo mezzo di trasporto che era, allora, limitato a poche persone privilegiate. Tentativo informato a criteri commerciali e propagandistici volti a facilitarne l'acquisto. Era nato il 1° Salone Italiano dell'Automobile.

Furono esposte 14 macchine delle Case:

Prinetti & Stucchi - quadriciclo;

Benz, (rappresentata in Italia dalla Ditta Giuseppe Ricordi di Milano - via Legnano, 24 - agente anche dalla *Panhard & Levasor*, *A. Clement* e *De Dietrich*) - « *dos-a-dos* » a 4 posti, trasmissione a cinghie, motore 6 HP, raffreddamento ad acqua, accensione elettrica;

Orio & Marchand - Piacenza - somigliante alla « *Decauville* », ma ben diversa nei particolari, motore di 3 HP a due cilindri a V, trasmissione per ingranaggi, accensione elettrica;

Bollée - a due posti;

Miari & Giusti di Padova - tre vetturette *Bernardi* delle quali era costruttrice;

Phenix (Fenice) - quadriciclo a 2 posti, che montava un motore Daimler costruito dalla Panhard & Lavassor di Parigi;

Peugeot - una vettura a 4 posti e un triciclo;

Phebus - triciclo che montava il motore costruito dalla *De Dion & Bouton*.

L'iniziativa veronese doveva servire d'esempio per la susseguente Mostra che fu tenuta a Padova nel giugno dello stesso anno e per il *Salone dell'Auto* organizzato a Torino nell'anno successivo (1900). Verona affermò anche in questo campo, la sua vocazione pionieristica.

Il 1899 segnò l'atto di nascita della *Fiat*, fondata a Torino l'11 luglio da un gruppo di pionieri del quale facevano parte anche Agnelli, Biscaretti, Bricchierasio, Racca, Goria-Gatti, presenti alle manifestazioni veronesi e che doveva in breve tempo assurgere, principalmente per merito di Giovanni Agnelli, ad industria pilota dell'automobilismo italiano; affermandosi decisamente sui mercati internazionali e divenendo in seguito uno dei maggiori complessi mondiali.

La prima corsa automobilistica italiana a carattere internazionale

La *Verona - Brescia - Mantova - Verona*, disputata martedì 14 marzo 1899 fu la vera e prima grande corsa italiana a carattere internazionale, la quarta in ordine cronologico di tempo disputata in Italia, preceduta quindi solamente dal cosiddetto « esperimento di corsa di veicoli automotori » sul percorso Torino-Asti-Torino di Km. 100 in data 29 maggio 1895, dalla Arona-Stresa e ritorno di Km. 35 disputata il 23 settembre 1897, e dalla Torino-Asti-Alessandria-Torino di Km. 192 disputata il 17 luglio 1898.

La corsa di Verona superò nettamente le precedenti per la partecipazione di macchine e piloti, per la perfezione dell'organizzazione, e, soprattutto, per la media-primato ottenuta dal vincitore: Km. 39.428 all'ora sui 161 chilometri di percorso. Mai si era corso così velocemente sulle strade d'Italia, le strade del 1899 incise profondamente dalle ruote dei carriaggi, piene di buche, impregnate di polvere, impastate di fango che mettevano a dura prova macchine e piloti.

Animali, persone, carri, carrozzelle, mandrie, circolavano liberamente senza tener conto della destra o della sinistra; ogni metro nascondeva una insidia ed un pericolo per coloro che s'azzardavano a viaggiare con i mezzi meccanici, esponendosi anche alle proteste ed alle violente reazioni di chi vedeva nel nuovo mezzo uno strumento del diavolo ed un disturbatore della pubblica quiete. Essere coinvolti in qualche incidente significava per il malcapitato automobilista scegliere la via dei campi per sottrarsi al pericolo di linciaggio.

La corsa di Verona fu di esempio per le susseguenti manifestazioni svoltesi nello stesso anno in aprile a Torino, in giugno a Padova ed in settembre a Brescia. Ben 10 corse vennero disputate in Italia nei restanti nove mesi del 1899 (il mercato italiano interessava sempre più l'industria francese e tedesca che inviavano macchine e piloti per far conoscere la loro produzione).

Un regolamento, che pensiamo sia stato il primo emanato per una corsa automobilistica, fu compilato e divulgato a mezzo della stampa, e le iscrizioni dovevano pervenire entro il 5 marzo alla Sede del Comitato Festeggiamenti Automobilistici - Vicolo Cieco Leoncino, 8 - accompagnate dalla tassa di L. 10, per gli automobili ad un posto e di L. 20 per gli automobili a due o più posti.

Regolamento della corsa

- 1 Le automobili partecipanti devono essere esposte alla Mostra nel Palazzo della Gran Guardia ed aver preso parte al Congresso di dirigità in Arena.
- 2 I concorrenti dovranno trovarsi alle ore 7,30 al controllo di partenza per ricevere i numeri da applicarsi agli automobili, ed il bracciale di controllo e firmare il verbale di partenza.
- 3 Le automobili partiranno secondo l'ordine di iscrizione, l'una dopo l'altra, ad un minuto d'intervallo.
- 4 Il segnale di partenza verrà dato alle ore 8 alla prima vettura; e 15 minuti dopo la partenza dell'ultima macchina di categoria A) per la categoria B).
- 5 Ai controlli fissi di Brescia e Mantova ogni conduttore dovrà arrestarsi per l'applicazione del timbro al bracciale. La mancanza dei timbri porta per il concorrente la nullità della corsa.
- 6 Ogni automobile dovrà avere occupati tutti i posti di cui può disporre.
- 7) Il controllo di Brescia sarà chiuso alle ore 13, quello di Mantova alle 17, quello d'arrivo alle 19.
- 8 Durante la corsa il concorrente dovrà rallentare od arrestarsi al segnale fattogli da un ispettore con bandiera verde o rossa.
- 9 Nessun deposito di benzina sarà posto lungo il percorso dal Comitato.
- 10 Al traguardo d'arrivo presso le Scuole Comunali del sobborgo di S. Lucia i corridori firmeranno il foglio d'arrivo.
- 11 A ciascun concorrente che arriverà prima della chiusura del controllo sarà consegnato un diploma indicante il tempo impiegato.
- 12 Le decisioni del Giurì sono inappellabili ed i reclami dovranno essere presentati entro un'ora dalla chiusura del controllo.

Gli iscritti

Alla chiusura delle iscrizioni risultavano pervenute le seguenti adesioni:

CATEGORIA A (automobili a 1 posto)

1 BEAUX Leone	Milano	Clement - triciclo	HP. 1 ³ / ₄	**
2 STORERO Luigi	Torino	Phenix - triciclo	» 1 ³ / ₄	(¹)
3 FRASCHINI Antonio	Milano	De Dion Bouton - triciclo	» 1 ³ / ₄	**
4 BISCARETTI conte Carlo	Torino	De Dion Bouton - triciclo	» 1 ³ / ₄	**
5 BUGATTI Ettore	Milano	Prinetti & Stucchi - triciclo		**
6 X X	Piacenza	Orio & Marchand - triciclo		
7 RIGAL Victor	Parigi	Phebus - triciclo	» 2	**
8 DUQUESNE barone George	Nizza	De Dion Bouton - triciclo	» 1 ³ / ₄	*
9 LAUMILLE'	Nizza	De Dion Bouton - triciclo	» 1 ³ / ₄	**
10 Madame LAUMILLE'	Nizza	De Dion Bouton - triciclo	» 1 ³ / ₄	*
11 "D'ARTAGNAN" - pseudonimo di Sereni	Perugia	Prinetti & Stucchi - triciclo	» 1 ³ / ₄	**
12 OTTOLENGHI Mario	Milano	De Dion Bouton - triciclo	» 1 ³ / ₄	(¹)
13 RICORDI cav. Giuseppe	Milano	De Dion Bouton - triciclo	» 1 ³ / ₄	**
14 POGGIO avv. Guido	Torino	Peugeot - triciclo	» 1 ³ / ₄	
15 CEIRANO Matteo	Torino	Ceirano - triciclo		*
16 CONTI Marco con il pseudonimo di Barco	Firenze	Phebus - triciclo	» 2	*
17 CARBONE Carlo	Torino	Phebus - triciclo	» 1 ³ / ₄	**
18 FIGINI Luigi	Milano	Figini & C. - bicicletta	» ³ / ₄	*
19 TARLARINI Enrico	Milano	Prinetti & Stucchi - triciclo		*
20 SECONDO Tullio	Verona	Prinetti & Stucchi - triciclo		*

(¹) Frascini Antonio e Ottolenghi Mario hanno partecipato alla corsa fuori concorso non avendo partecipato alla prova di dirigibilità svolta in Arena lunedì 13 marzo alle ore 14,30.

** Concorrenti che hanno partecipato alla prova di dirigibilità ed alla corsa.

* Concorrenti che hanno partecipato solamente alla prova di dirigibilità.

CATEGORIA B (automobili a due e più posti)

21 LAPORTE Emilio	Piacenza	Orio & Marchand - 2 posti	HP. 3 ³ / ₄	**
22 MIARI conte Giacomo	Padova	Miari & Giusti - posti Bernardi	» 1 ¹ / ₂	**
23 GIUSTI co. ing. Francesco	Padova	Miari & Giusti - posti Bernardi	» 1 ¹ / ₂	**
24 BISCARETTI co. on. Roberto	Torino	Aigle - 2 posti	» 3	—
25 CAPPELLINI ten. Alfredo	Firenze	Mors - dogcart 4 posti	» 6	—
26 CORINALDI c. Eduardo	Padova	Miari & Giusti - 2 posti Bernardi	» 1 ¹ / ₂	**
27 OTTOLINI Ignazio	Milano	Aigle 3 - posti	» 3	
28 X X	Milano	Benz - 4 posti	» 8	
29 COBIANCHI Giuseppe	Omegna	Ricordi - 2 posti (Benz)	» 8	
30 AGNELLI cav. Giovanni	Torino	Phenix - 2 posti	» 1 ³ / ₄	**
31 PUGLIESE Salvatore	Forino	Hurtu - 2 posti	» 4	
32 DUQUESNE barone George	Nizza	De Dion Bouton - 2 posti	» 1 ³ / ₄	triciclo con vettura a rimorchio
33 BENEDETTI Virginio	Brescia	Prinetti & Stucchi - 2 posti	» 2	**
34 GINORI marchese Lorenzo	Firenze	Mors - 2 posti	» 5	
35 CASTELFRANCO ing. Emilio	Modena	Benz - 2 posti	» 3 ¹ / ₂	*
36 FESTA ing. Carlo	Roma	Peugeot - phaeton 4 posti	» 6	*
37 BOUVIER Louis e signora	Nizza	Bollée - 2 posti	» 3	** (¹)
38 BRESSI cav. Guglielmo	Milano	Ricordi - 2 posti	» 3	**
39 RICORDI MASSIMO	Milano	Benz - 4 posti	» 4 ⁸ / ₁₀	**
40 MALVOLTI comm. Angelo	Conegliano			*

(¹) La cronaca ha pubblicato due versioni del nome - Bouvier e Bonnier.

— Hanno partecipato solo al Congresso.

* Hanno partecipato solo alla prova di dirigibilità.

** Hanno partecipato alle prove di dirigibilità ed alla corsa.

E' sufficiente scorrere l'elenco soprariportato per stabilire quale importanza hanno avuto le manifestazioni automobilistiche veronesi per la presenza di personalità e piloti, che rappresentavano il mondo automobilistico di allora o che dovevano in seguito emergere nella nuova industria che stava per sorgere e nelle grandi competizioni.

Il concorso di dirigibilità (l'odierna gincana) al quale in base all'art. 1 del regolamento dovevano partecipare tutti i concorrenti alla gara, si svolse in Arena alle ore 14,30 di lunedì 13 marzo, preceduto dalla sfilata attraverso la città degli autoveicoli iscritti alla manifestazione, alla quale assistette una folla enorme.

* * *

« La gara consisteva nel dover percorrere un determinato tracciato nel minor tempo, senza abbattere i paletti mobili fra i quali si doveva volteggiare. Ogni paletto rovesciato aumentava di 15 secondi il tempo impiegato ».

Le classifiche delle prove furono le seguenti:

1^a Categoria - Triciclo a 1 posto (14 partecipanti)

- | | |
|--|-------|
| 1 CONTI Mario (pseudonimo "Barco")
da Firenze - triciclo Phebus | 1'30" |
| 2 RICORDI Massimo - Milano
De Dion Bouton | 1'35" |
| 3 SECONDO Tullio - Verona
Prinetti & Stucchi | 1'40" |

2^a Categoria - Triciclo o vettura a 2 o più posti (9 partecipanti)

- | | |
|--|-------|
| 1 GIUSTI Francesco - Padova
Miari & Giusti (Bernardi) | 1'45" |
| 2 FESTA Carlo - Roma - Peugeot | 1'47" |
| 3 BOUVIER Louis - Nizza - Bollée | 1'51" |

La corsa

40

L'organizzazione fu un modello del genere; ancora dopo 60 anni il co. Biscaretti Carlo di Ruffia, che contese duramente la vittoria assoluta a Bugatti, così scriveva, a pochi giorni dalla Sua compianta scomparsa:

« ... l'evento veronese fu veramente la prima grande adunata del motore, con una bella gara e seriamente organizzata.

Le gare veronesi del marzo 1899 furono uno degli avvenimenti capitali della mia modesta vita di lavoratore e di automobilista. E con emozione mai sopita ricordo la battaglia... ».

Migliore testimonianza e attestazione non si può presentare per le manifestazioni automobilistiche veronesi del 1899. Lo scritto di Carlo Biscaretti di Ruffia, tecnico competente, animatore dell'agoni-

simo motoristico, fondatore del Museo dell'Automobile, raccogliatore tenace e paziente di cimeli, storico profondo, è la dimostrazione più evidente di quello che Verona seppe fare sessantaquattro anni or sono.

Un episodio merita d'essere citato perchè certamente unico negli annali della storia dell'automobilismo. L'ing. Giuseppe Monga ed il conte Orti Manara, delegati della commissione veronese per istituire i controlli lungo il percorso della gara, partivano da Verona per Brescia e Mantova il 2 marzo compiendo il viaggio (durato due giorni) tutto in bicicletta.

Il percorso non mancava di curve pericolose e di attraversamenti difficili. Allora non esistevano le circonvallazioni ed a Desenzano, poichè il martedì era giorno di mercato, si ottenne di spostare i banchetti dalle vie dove dovevano passare i corridori.

La sorveglianza ed il servizio d'ordine furono ineccepibili; in ogni località attraversata un delegato del Comitato organizzatore, con funzioni ispettive e di controllo, sovraintendeva, con la collaborazione delle autorità locali, al buon svolgimento della gara. Il percorso poteva ritenersi un grande circuito chiuso e nessun incidente turbò l'andamento della competizione.

I servizi ai controlli furono diretti:

- a Brescia - avv. Mario Tarenzi, console del T.C.I. e presidente della Soc. Ginn. Forza e Costanza.
a Mantova - avv. Elleno Pezzi, presidente della soc. Ciclistica Forza e Concordia.

Non mancarono gli incidenti ante-corsa. Nel pomeriggio di sabato 11 marzo Ettore Bugatti si rovesciò per aver preso un curva in velocità, danneggiando una ruota e l'asse anteriore del suo quadriciclo. Ma Bugatti, che doveva divenire uno dei più grandi costruttori d'auto del mondo, lavorando accanitamente tutta la notte del sabato e la successiva mattinata della domenica potè riparare i danni e già nel pomeriggio del 12 il valente corridore girava in macchina per le vie della città.

Il concorrente Festa Carlo sulla Peugeot 5 CV non potè prendere la partenza perchè invece dell'olio, per un malaugurato scambio di recipienti, dovuto all'errore dell'agente della Ditta Secondo, nella coppa fu versata una latta d'essenza di tabacco, costringendo il malcapitato a far smontare tutto il motore per poterlo ripulire dalla vischiosa materia. Il giorno dopo la corsa, il Festa accompagnato dal meccanico, dal conte Cavazzocca e da Lauro Bernardi, volle dare una dimostrazione che anche le vetture pesanti e con quattro persone a bordo potevano degnamente competere con le altre, compiendo il percorso della gara in ore 6.27'23".



Ettore Bugatti vincitore assoluto della corsa Verona - Brescia - Mantova - Verona 1899.



Carlo Biscaretti di Ruffia alla guida del suo triciclo De Dion-Bouton, 2° classificato nella cat. "A" alla corsa Verona - Brescia - Mantova - Verona 1899.



Giovanni Agnelli alla guida del quadriciclo "Phenix", vincitore della cat. "B" (vetture a due o più posti) nella corsa Verona - Brescia - Mantova - Verona del 1899. Passeggero l'Avvocato Racca.



Bouvier Louis di Nizza 2° classificato cat. "B" alla corsa Verona - Brescia - Mantova - Verona 1899, su triciclo Bollée.

Tornando alla corsa, dobbiamo sottolineare la presenza di una enorme folla, valutata ad oltre cinquantamila spettatori scaglionati lungo il percorso per assistere all'eccezionale impresa; folla entusiasta che accoglieva con frenetiche acclamazioni i protagonisti audacemente impegnati con cavalleresco spirito agonistico nello storico avvenimento.

La cronaca racconta che già alle prime ore dell'alba una folla enorme era convenuta alla partenza, posta a circa 500 metri dalla Porta S. Zeno. I concorrenti, agli ordini della giuria costituita da: co. di Bricherasio Emanuele, Torino - Frascini Oreste, Milano - ing. Gelmi Vittorio, Verona - avv. Bellini Carnesali Luigi, Verona, (starter) - dott. co. Ravnani Giuseppe, (cronometrista) iniziarono alle ore 8.12'30" le partenze; Frascini Antonio e Ottolenghi Mario partivano fuori concorso per non aver partecipato alle prove preliminari di dirigità.

I coniugi Laumillé di Nizza sulla De Dion Bouton furono costretti al ritiro per guasti alla macchina fra Verona e Peschiera; Laporte Emilio ed Orio Stefano a cinque chilometri dalla partenza, per evitare un cavallo imbroccato, uscivano di strada e finivano contro un albero danneggiando irrimediabilmente la macchina. Orio rimaneva leggermente ferito.

A Bressi Guglielmo si staccava una ruota posteriore ma riusciva, molto abilmente, tenere la macchina in strada uscendo incolume dall'incidente.

Al controllo di Brescia transitava primo Carlo Biscaretti che aveva sorpassato i concorrenti partiti prima di lui; Bugatti era in seconda posizione ad oltre cinque minuti, terzo transitava il co. Giusti Francesco sulla Bernardi.

Nel tratto Brescia-Mantova furono costretti al ritiro per guasti Massimo Ricordi e Malvolti.

Al controllo di Mantova le posizioni dei primi erano immutate. Giovanni Agnelli teneva saldamente il comando nella categoria B, ed ormai si delineava la sua vittoria per il forte distacco degli inseguitori.

Al 123° chilometro, poco dopo Mantova, anche il co. Giusti scompariva dalla lotta per guasto, quando era al terzo posto.

Ecco il co. Biscaretti assaporare la gioia della vittoria. E' a poca distanza dal traguardo, posto nel sobborgo di S. Lucia, davanti le Scuole Elementari, intravede il campanile di S. Zeno, quando, prima della curva del Forte sente dietro di sé il caratteristico rombo dei due motori di Bugatti partito un 1'26" dopo, che sorridendo lo raggiunge e lo sorpassa, forte dei suoi settanta all'ora. Biscaretti cerca di resistere al finale del rivale, ma purtroppo deve cedere per l'inferiorità del suo triciclo che sviluppa, forzando, 55/60 chilometri orari. Pochi centinaia di metri dividono i due contendenti sul traguardo; Biscaretti anzi nella foga della corsa passava la località senza accorgersene e proseguiva la

marcia sino in Piazza Bra, dove avvertito, ritornava indietro, al traguardo. Il suo passaggio era stato però regolarmente registrato dal giudice di arrivo.

Victor Rigal ebbe parecchie noie alla sua macchina costringendolo a diverse fermate, ma con una tenacia degna del valore del pilota seppe giungere sino al traguardo classificandosi 5° assoluto, non calcolando i due fuori concorso giunti prima di lui.

Solamente 2'05" separarono, in quattro ore di gara e su 161 chilometri, il secondo dal primo; nello spazio di un'ora si classificarono 10 concorrenti: dimostrazione questa dell'alto spirito agonistico e del valore dei piloti.

Ecco le classifiche:

CATEGORIA A:

1 BUGATTI Ettore - Prinetti e Stucchi	4.05'13"
<i>media Km/h. 39,428</i>	
2 BISCARETTI Carlo - De Dion Bouton	4.07'18"
3 CARBONE Carlo - Phebus	4.22'26"
4 RICORDI Giuseppe - De Dion Bouton	4.23'53"
-- FRASCHINI Antonio - De Dion Bouton	4.44'00"
<i>(fuori concorso)</i>	
-- OTTOLENGHI Mario - De Dion Bouton	4.45'41"
<i>(fuori concorso)</i>	
5 RIGAL Victor - Phebus	4.50'08"
6 BEAUX Leone - Clement	5.04'10"
7 "D'ARTAGNAN" (Sereni) Prinetti e Stucchi	5.05'32"

CATEGORIA B:

1 AGNELLI Giovanni - Phenix	5.03'23"
<i>media Km/h. 31,880 - 6° assoluto.</i>	
2 BOUVIER Louis - Bollée	5.42'37"
3 BENEDETTI Virginio - Prinetti e Stucchi	6.03'27"
4 MIARI Giacomo - Bernardi	6.58'12"
5 CORINALDI Eduardo - Bernardi	7'38'38"

« Prima dei due ultimi tricicli, arrivò primo della categoria vetture, il cav. Agnelli sul suo elegante quadriciclo "Phenix" (fabbricato dallo Storero di Torino) con avantreno, nel quale stava placidamente e profondamente accoccolato l'avvocato Raccà. E' notevole la quantità minima di benzina consumata da questa macchina in tutto il percorso; consumò meno di 5 litri di gazzolina (speciale per motocicli ed automobili, provvista dal Gandolfo Pietro di Torino) ».

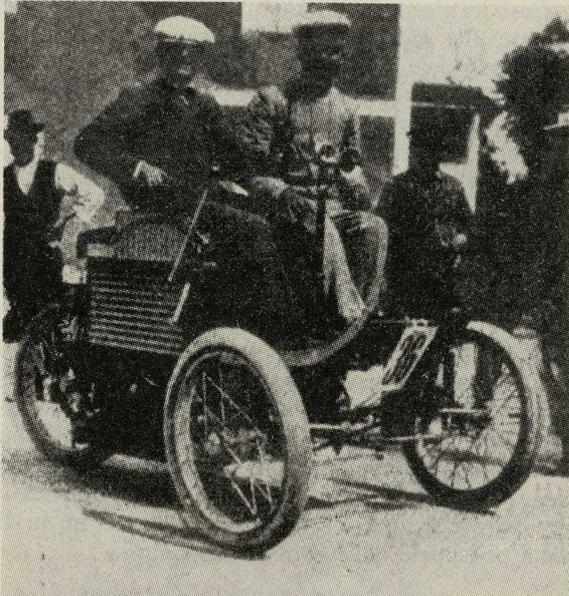
NOTA - Il « Corriere della Sera » del 25-26 marzo pubblicò le seguenti classifiche nelle quali alcuni tempi divergono da quelli pubblicati sul giornale « Arena » e sulla Rivista « l'Automobile ». Tempi che sono inesatti perchè probabilmente registrati dal corrispondente o dall'inviato del quotidiano milanese, non rilevati pertanto dai verbali di gara.

I^a Categoria

1 BUGATTI	in ore 3.59'	(uff. 4.05'13")
2 BISCARETTI	in ore 4.08'	(uff. 4.07'18")

II^a Categoria

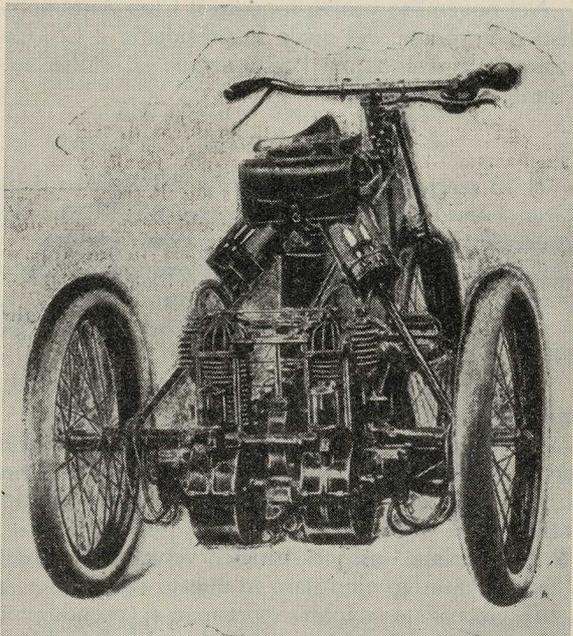
1 AGNELLI	in ore 5.03'23"	
2 BOUVIER	in ore 5'20'	(uff. 5.42'37")



Conte Miari Giacomo di Padova 4° classificato nella cat. "B" alla corsa Verona - Brescia - Mantova - Verona 1899, su vettura Bernardi.



Conte Giusti Francesco, di Padova partecipante alla corsa di Verona-Brescia-Mantova-Verona del 1899 su vetturetta Bernardi.



Triciclo Prinetti & Stucchi a due motori, con il quale Ettore Bugatti fu vincitore assoluto alla corsa Verona - Brescia - Mantova - Verona del 1899.



"Dos a dos" Benz - Ricordi 1899

Il Conte Carlo Biscaretti di Ruffia, 60 anni dopo, così rievocò in un articolo, la sua partecipazione alla gara.

«La mia partecipazione alla gara era avvenuta in modo singolare e per me assolutamente impenso. Mio padre una mattina di febbraio (1899, n. d.r.) mi aveva chiamato nel suo studio e così a bruciapelo mi aveva annunciato la mia iscrizione e quindi la mia presenza al traguardo di partenza su un triciclo Phenix De Dion nuovo fiammante che doveva ancora giungere da Parigi. Notizia e decisione sbalorditiva per me, che non mi ero mai posto il problema di disputare un gara, avendo per tutta istruzione visto di sfuggita alcuni partecipanti alla Torino-Alessandria.

D'altra parte la velocità a quel tempo costituiva un'incognita pericolosa capace di sconvolgere la mente dell'uomo qualunque al solo pensarci.

E perciò potè avvenire che dal quel preciso istante in cui mio padre mi aveva affidato un compito tanto arduo da affrontare, mi sentissi un qualche essere soprannaturale investito di una missione divina.

Ne dedussi che era mio obbligo assoluto di dedicarmi ad un allenamento regolare ed intensivo.

Quanta benzina ho consumato in quel mese e quanti chilometri ho divorato, mettendo a dura contribuzione il triciclo di mio padre, mentre egli se ne stava a Roma a compiere il suo dovere di deputato.

E forse fu questo uno dei motivi per cui quando mi presentai al traguardo di partenza ero sicuro del fatto mio, aiutato anche dall'età giovanile, (anni 19, n.d.r.) che mi rendeva audace, ben più di quanto potessero essere, i pacifici e maturi padri di famiglia, miei competitori. E poi c'era da guadagnare un primo premio di 400 lire con medaglia d'oro in più. Un patrimonio per quell'epoca e per uno studente squattrinato come me.

44

Il mio avversario più pericoloso era Ettore Bugatti di un paio di anni più giovane di me (17 n. d.r.) e per giunta in possesso di un triciclo Prinetti & Stucchi da lui progettato: una macchina speciale e velocissima (70 chilometri ora) attrezzata con due motori accoppiati e quindi di potenza doppia al mio Phenix.

Il risultato della corsa fu quale doveva essere. I recordman della giornata, fummo noi, i giovani, che battemmo con un distacco non indifferente i nostri bravi avversari padri di famiglia.

E se non avessi avuto a mio svantaggio un venticello indiatolato che mi ritardò nel tratto in cui l'avevo di faccia, Brescia-Mantova, avrei avuto certamente in tasca le mie 400 lire, tanto sognate.

Invece il mio avversario, favorito dalla potenza esuberante del mezzo, mi vinse tagliando il traguardo con due minuti di vantaggio.

Secondo premio per me, dunque, 250 lire. Ma l'onore era salvo ».

* * *

Così le giornate automobilistiche veronesi sono passate alla storia, ed oggi le ricordiamo con la presente fedele rievocazione degli avvenimenti, dei suoi protagonisti, dei suoi promotori ed organizzatori, del suo incontestabile successo, presente ancora vivo e vegeto l'unico superstite che partecipò alle manifestazioni: il veronese Tullio Secondo, corridore ciclista e motociclista e forse il più anziano pioniere del volante d'Italia.

* * *

Il 10 agosto, per la prima volta, un'auto guidata dal Barone Franchetti superava la forte salita e giungeva a Boscohiesanuova, suscitando la meraviglia dei pacifici valligiani, che parte emozionati, tenendosi a rispettosa distanza, ammirarono la « prodigiosa macchina », e parte si rifugiarono in casa per sfuggire alla « strumento del diavolo ». Per parecchi mesi, in paese, l'avvenimento fu il tema principale delle conversazioni.

* * *

L'11 settembre una folla enorme accorreva sul percorso per assistere al passaggio dei concorrenti partecipanti alla corsa automobilistica Brescia-Cremona-Mantova-Verona-Brescia di Km. 223 vinta per la categoria tricicli da Storero Luigi su De Dion-Bouton, per la categoria quadricicli da Benedetti Virginio su Prinetti & Stucchi e per la categoria vetture da Alberti su Mois.

* * *

Nel novembre veniva fondato il Club Automobilistico Veronese, del quale fu presidente il Co. Cavazzocca-Mazzanti, ma l'associazione si sciolse nell'anno successivo.

1900

Il 13 maggio venne inaugurata nel Palazzo della Gran Guardia l'Esposizione regionale con una Sezione automobilistica nella quale erano presenti:

Soc. Italiana Bernardi di Padova: 3 motori - 1 vettura.

Menon di Roncade: vettura con motore De Dion-Bouton.

Felin Guerrino di Verona: pezzi per costruzione vetture.

De Bonis Emilio: motocicletta da lui ideata e costruita nell'officina dei fratelli Valetti di Verona in Via XX Settembre, 18. Il motore era della potenza di $\frac{3}{4}$ di HP.

E' la prima Casa costruttrice veronese e rimase l'unico tentativo effettuato in questo campo.

Il giornalista « John Sportsman » (pseudonimo del co. Cavazzocca-Mazzanti) sul n. 16 de « L'Automobile » del 15 agosto 1900 ne dava un ampio resoconto tecnico così concludendo: « Sappiamo

che è in preparazione un motore di forza maggiore, per prendere parte alle corse, ma il modello per il turista resterà l'attuale di $\frac{3}{4}$ di cavallo ».

* * *

In quell'anno esistevano a Verona tre officine per la riparazione degli autoveicoli e precisamente: Felin Guerrino, Vic. Leoni, 6 - Pederzoli Gerolamo, Piazza dei Signori, 8 - Secondo Giuseppe, Vic. S. Nicolò.

Tre erano le rivendite di essenza per motori (benzina) e cioè: Drogheria Gallizioli, C.so S. Anastasia, 1 - Pederzoli Gerolamo, Piazza Dante e la Farmacia Colli in Piazza Erbe. Il prezzo era di L. 1,40 il Kg. (circa L. 0,90 il litro).

1901

A partire da quest'anno il Touring Club Italiano sul suo annuario pubblicava l'elenco dei proprietari d'automobili, che per la provincia di Verona erano i seguenti:

- 1 Ambrosi Dott. Cav. Vittorio - Piazza dei Signori (Prefettura)
- 2 Bampa Arturo - Corso Cavour, 32
- 3 Bampa Lucillo - Strad. S. Antonio
- 4 Cortese G. - Via Filarmonico
- 5 De Bonis Emilio - Vicolo Maglio
- 6 Fiorido Pietro - Via Leoni, 8
- 7 Dott. Franceschini - Vic. Dietro Listone, 3
- 8 Girelli Giuseppe - S. Lucia
- 9 Dott. Marcolongo - Vic. S. Sebastiano
- 10 Menegardo Arturo - Via S. Nazario, 61
- 11 Milani Dott. Lamberto - Strad. S. Pietro Incarnario
- 12 Orti Manara Co. Ottavio - Vicolo Leoncino, 8
- 13 Rietti Augusto - Via S. Eufemia, 2
- 14 Simeoni Paolo - Via Nicola Mazza, 28
- 15 Terragnoli Pietro - Lung. Teodorico, 2
- 16 Marconcini Antonio - Caprino V.se
- 17 Fiocco Giuseppe - Via Colombo
- 18 Bernini Nob. G. B.

Tre case costruttrici avevano i loro rappresentanti a Verona: Marchand - Ditta Pederzoli Palmiro, Via XX Settembre, 106. Lüthi Zürcher - Ditta Florido Pietro, Via Leoni, 8.

* * *

Il 10 maggio i veronesi assistevano al passaggio dei concorrenti partecipanti al « Giro d'Italia Automobilistico », cavalcata di 1640 Km. attraverso l'Italia, con partenza da Torino, per Genova, La Spezia, Firenze, Siena, Roma, Perugia, Rimini, Bologna, Mantova, Venezia, Verona, Brescia, ed arrivo a Milano.

Nella penultima tappa i superstiti della superba impresa sostavano a Verona in Piazza Bra ed il Comune offriva loro un ricevimento nel Palazzo Municipale.

1902

Elenco dei possessori d'auto

- 1 Ambrosi Dott. Cav. Vittorio - Piazza dei Signori (Prefettura)
- 2 Apollonio Francesco - Piazza Erbe, 2
- 3 Bampa Arturo - Corso Cavour, 32
- 4 Bampa Lucillo - Strad. S. Antonio
- 5 Codognato Egisto - Via S. Andrea
- 6 Cortese G. - Via Filarmonico
- 7 De Bonis Emilio - Cicolo Maglio
- 8 Fiocco Giuseppe
- 9 Fiorido Pietro - Via Leoni, 8
- 10 Dott. Franceschini - Vic. Dietro Listone, 3
- 11 Girelli Giuseppe - S. Lucia
- 12 Dott. Marcolongo - Vic. S. Sebastiano
- 13 Menegardo Arturo - Via S. Nazario, 61
- 14 Milani Dott. Lamberto - Strad. S. Pietro Incarnario
- 15 Orti Manara Co. Ottavio - Vic. Leoncino, 8
- 16 Pederzoli Palmiro - Via XX Settembre, 106
- 17 Rietti Augusto - Via S. Eufemia, 2
- 18 Simeoni Paolo - Via Nicola Mazza, 28
- 19 Terragnoli Pietro - Lungadige Teodorico, 2
- 20 Marconcini Antonio - Caprino V.se

* * *

In tutta la penisola circolavano n. 1176 autovetture (escluse le provincie di Avellino, Benevento, Catanzaro, Chieti, Foggia, Sassari e Sondrio, che si trovavano ancora a quota zero).

1903

Elenco dei possessori d'auto

- 1 Apollonio Francesco - Piazza Erbe, 2
- 2 Arvedi Ing. Ottavio - Piazzetta Chiavica
- 3 Bampa Arturo - Strad. S. Antonio, 5
- 4 Benvenuti Ettore - Via Leoncino, 4
- 5 Cabianca Alessandro - Via Leoncino, 4
- 6 Codognato Egisto - Via S. Andrea
- 7 D'Ambrosi Cav. Vittorio - Prefettura
- 8 Marconcini Antonio - Tombetta
- 9 Milani Dott. Lamberto - Via S. Pietro Incarnario, 4
- 10 Pederzoli Palmiro - Via XX Settembre, 106
- 11 Simeoni Paolo - Via Nicola Mazza, 28
- 12 Tedeschi Giuseppe - Via S. Fermo
- 13 Anderlini Ing. Alessandro - Cerea
- 14 Di Rudini March. Carlotti - Garda
- 15 Arvedi Giuseppe - Grezzana
- 16 Bernardi Prof. Enrico - Quinzano
- 17 Pontoglio Cesare - S. Michele Extra

La Ditta Colli Giacomo con sede in Via Leoni, 6, rappresentante della fabbrica Cudell, aveva un ga-

rage con la capacità ricettiva per 8 vetture ed una attrezzata officina meccanica pre la riparazione di automobili e motocicli. Praticava allora le seguenti tariffe:

- Pulizia esterna dell'automobile da L. 3 a L. 5.
- Pulizia del motore da L. 3 a L. 5.
- Montaggio pneumatici da L. 1 a L. 2.50.
- Custodia giornaliera vetture pesanti con pulizia da L. 5 a L. 8.
- Custodia giornaliera vetture pesanti senza pulizia L. 3.
- Custodia giornaliera vetture leggere con pulizia da L. 4 a L. 7.
- Custodia giornaliera vetture leggere senza pulizia L. 2,50.
- I prezzi della benzina e dell'olio lubrificante erano i seguenti:
- Benzina (dazio L. 0,06 al Kg.); 670/680 L. 1,07 al Kg. (circa L. 0,75 il litro); 690/700 L. 0,97 al Kg. (circa L. 0,70 il litro).
- Oleoblitz (dazio L. 0,12 al Kg.); latte da Kg. 2,5 L. 4,10 - latte da Kg. 1 L. 2 - latte da Kg. 0,500 L. 1,10 - sciolta L. 1 il Kg.

1905

In occasione della Fiera Cavalli di Verona riprendevano le competizioni automobilistiche e il 19 marzo il « Club ciclistico Tombetta » organizzava una corsa di Km. 10 che fu disputata sul rettilineo della strada per Peschiera, nel tratto dal Bosco alla Croce Bianca.

Ecco le classifiche:

Categoria vetture pesanti (peso a vuoto sino a q.li 7, posti occupati 2).

1. GRAZIANI Ettore, Padova, Fiat 7'15"
2. TOMMASELLI Gianfernando, Milano, Bianchi 7'54"

Categoria vetture qualsiasi peso (2 posti occupati)

1. CONCATO, Padova, Clement Bayard 8'55"
2. COSTA Ernesto, Treviglio, Ford 12 HP 13'04"2/5
3. CIPRIANI Giovanni, Verona, Oldsmobile 8 HP
4. MANGANOTTI Giuseppe, Verona, Bianchi 6 HP

* * *

Circolavano in provincia di Verona 31 automobili e 120 motocicli. Delle automobili n. 7 erano con motore della potenza sino a 6 HP., n. 20 da 6 a 12 HP., n. 2 da 12 a 16 HP. e n. 2 sino a 24 HP.

* * *

Al numero 5 di Via Scalzi era stato aperto il « Gran Garage Sociale »; la Ditta Colli Giacomo aveva assunto la rappresentanza della fabbrica Cotterau e delle motociclette Republic, Dürkopp, Puch.

La Bianchi era rappresentata dalla Ditta Pederzoli Gerolamo - la Renault e la moto « F.N. » dalla Ditta Terragnoli Pietro, Lungadige Re Teodorico,

2 - la Mors da Sarti Alfonso - la Lux, (una piccola fabbrica torinese) dalla Ditta Gaggia Aristide, Via Teatro Filarmonico, 22. In Via Teatro Filarmonico n. 6, era sorta la nuova officina meccanica per auto e moto di Cipriani Giovanni rappresentante della Oldsmobile americana. Eistevano anche le officine di Meocci Alfredo in corso Castelvechio (trasferita in Via Scalzi), di Antoniazzi Grazioso in Stradone Porta Palio, di Girelli Giuseppe a S. Zeno e di Cortese Luigi in Corso Castelvechio.

Elenco dei possessori d'auto

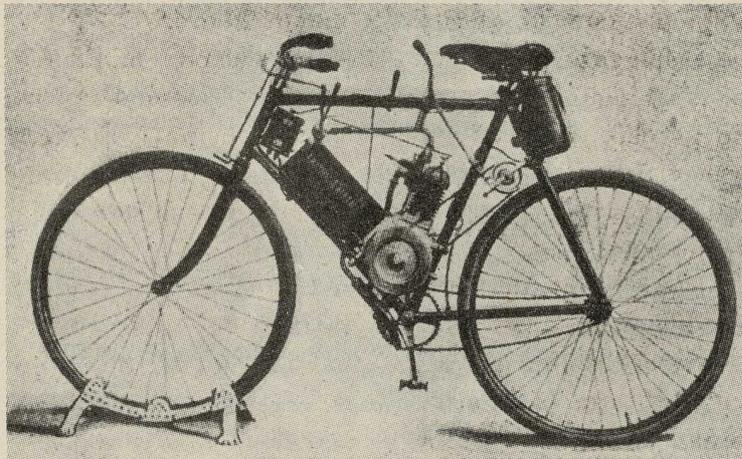
- 1 Albertini Co. Pietro - Via S. Fermo, 20
- 2 Ambrosi Dott. Vittorio - Prefettura
- 3 Apollonio Francesco - Piazza Erbe, 2
- 4 Arvedi Ing. Giuseppe - Piazzetta Chiavica
- 5 Benvenuti Ettore - Dietro Via Nuova, 11
- 6 Bernardi Prof. Enrico - Quinzano
- 7 Brasavola Pietro Alvisè - Via Ghiaia, 9
- 8 Cirila Dott. Arturo - Corso Vitt. Emanuele, 34
- 9 Cometti Callisto - Via S. Maria in Organo, 6
- 10 Conati Nob. Antonio - Via S. Eufemia, 36
- 11 Cuzziere Giacomo - Via S. Eufemia, 36
- 12 Da Lisca Co. Giorgio - Via Pallone
- 13 Farina Ing. Ferruccio - Via Ghiaia, 9
- 14 Lassotovich barone Alessandro -
- 15 Marconcini Antonio - Tombetta
- 16 Milani Dott. Lamberto - S. Pietro Incarnario, 74
- 17 Molino Luigi fu Francesco -
- 18 Norsa Dott. Aldo - Via S. Eufemia, 24
- 19 Orti Manara co. Ottavio - Vic. Leoncino, 8
- 20 Pederzoli Palmiro - Via XX Settembre, 106
- 21 Rizzardi co. Antonio Luigi
- 22 Rovaldi Alberto
- 23 Vaona Dott. Giuseppe - Via S. Mamaso, 16
- 24 Zamboni Filippo
- 25 Gagliardi Remo - Bovolone
- 26 Anderlini Ing. Alessandro - Cerea
- 27 Costa Giuseppe - Legnago
- 28 Festi e Rasini - S. Giovanni Lupatoto

1906

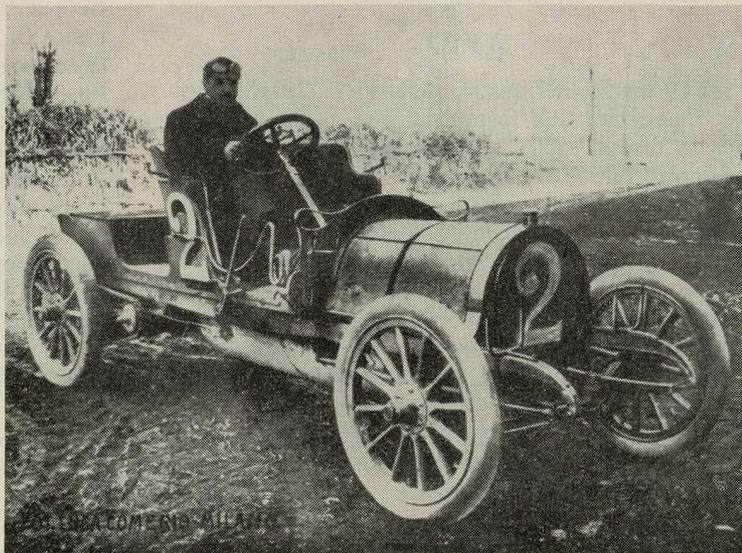
48 automobili di 18 marche partono il 14 maggio da Milano per la prima tappa della « Coppa d'Oro », corsa di regolarità di 3.936 Km. attraverso la penisola vinta da Vincenzo Lancia su Fiat. Da Verona i concorrenti transiteranno ben tre volte: nella prima tappa Milano-Padova-Bologna; nella nona Milano-Udine e nella penultima Udine-Brescia, nella quale i veronesi saluteranno i 16 superstiti.

* * *

Sorge la prima scuola automobilistica al « Patronato Operaio alle Stimite » riconosciuta dallo Stato con atto del 27 aprile. Le esercitazioni ve-



Moto De Bonis costruita a Verona nel 1900 dalle Officine F.lli Valetti.



Tocanier alla guida della "Junior" vincitore della 1ª categoria, classe turismo, nelle corse automobilistiche di Verona del 1907.



Nico Piccoli alla guida della "Spa" nel circuito di Verona del 1908, alla curva della Croce Bianca.

nivano effettuate nell'orto dell'ex convento di S. Teresa, nei pressi di Piazza Cittadella, trasformato in pista. In 30 anni di attività la scuola ha abilitato a condurre veicoli con motore a scoppio oltre 12.000 allievi.

* * *

Ai proprietari d'auto del 1905 altri se ne aggiunsero nel corso dell'anno: Bertani cav. Giovanni, Boccoli cav. avv. Ignazio, Buzzoni Giovan Battista, Castellani Riccardo, Crespi cav. Pasquale, De Mori Arnaldo, De Stefano Prof. Carlo, Faettini marchesa Della Torre Matilde, Farina Antonio, Lebrecht Carlo, Murari della Corte Bra Tito, Milani cav. Paolo, Miniscalchi co. Marcantonio, Pagan de Paganis Adelchi, Prosperini dott. Nello, Sagramoso co. Ugo, Zamboni Giuseppe - Valeggio sul Mincio, Cabrini Carlo - Cerea, Piccini cav. Francesco e Fin Andrea - Cologna Veneta, Rizzardi Carlo Negrar.

Il parco motoristico veronese contava alla fine dell'anno 50 vetture e 116 motocicli.

1907

Il 19 marzo, nel quadro della Fiera Cavalli, venne organizzata una manifestazione automobilistica per la disputa della «Coppa Verona». Le corse furono disputate sul rettilineo Pozzo-Tombetta.

In queste competizioni l'addetto all'ambasciata di Russia a Roma, Basilio Soldatenkow, su Brasier 100 HP, percorse il chilometro con partenza da fermo alla velocità di Km/orari 136,363 che costituiva allora il primato del mondo per detta prova. Il risultato non fu evidentemente sottoposto ad omologazione dell'Ente internazionale, probabilmente per l'assenza di cronometristi ufficiali.

Corsa di Km. 5 con partenza da fermo - Partenza al 9° chilometro ed arrivo al 4° chilometro della strada del Pozzo.

TURISMO

<i>I Categoria</i>	
1. TOCANIER, Junior HP 18/25	3'39"2/5
1. CIPRIANI G. Verona, Unic 14/16 HP	4'29"3/5
3. VACCARI Umberto, Mantova, Diatto 12 HP	5'00"4/5
<i>II Categoria</i>	
1. RICCARDI C., Rapid 16 HP	4'01"1/5
2. GALLI, Florentina 17 HP	4'36"1/5
<i>III Categoria</i>	
1. TOLOTTI, Milano, Junior 20/40 HP	2'40"4/5
2. MINOIA Ferdinando, I.F. 28/35 HP	2'53"3/5
3. BIANCHI, I.F. 28/35 HP	3'01"2/5
4. LEONINO DA ZARA, Padova, Züst 20/40 HP	3'03"3/5
5. TOMMASELLI Gianfernando, Bianchi 50 HP	3'04"1/5
6. SIBIGLIA, Italia 28/40 HP	3'12"3/5
7. RADICE Aldo, Rapid 24/40 HP	3'32"4/5
<i>IV Categoria</i>	
1. GRAZIANI Ettore, Padova, Italia HP 50	2'47"3/5
2. LEONINO DA ZARA, Züst 40 HP	2'53"
3. FRIEDLANDER, Florentia 50 HP	3'21"1/5

CORSA

1. SOLDATENKOW B. Russia, Brasier 100 HP	2'10"2/5
2. TRUCCO, Isotta Fraschini 120 HP	2'18"4/5

Corsa di Km. 1 con partenza da fermo - Partenza al 5° chilometro ed arrivo al 4°.

TURISMO

<i>I Categoria</i>	
1. TOCANIER, Junior	45"2/5
<i>II Categoria</i>	
1. RICCARDI C., Rapid	50"
<i>III Categoria</i>	
1. TOLOTTI, Junior	35"1/5
<i>IV Categoria</i>	
1. LEONINO Da Zara, Züst	35"3/5

CORSA

1. SOLDATENKOW Basilio, Russia, Braiser 100 HP	26" 2/5 Km/o. 136,363
--	-----------------------

La «Coppa Verona» venne aggiudicata alla Casa Brasier di Parigi.

* * *

Nel 197 venne effettuato il primo tentativo per collegare, con il nuovo mezzo, Verona con i centri della provincia che erano ancora serviti dalle corriere a cavalli. Il 12 febbraio per iniziativa della Banca di Verona si costituiva la «Società veronese di trasporti con automobili» per il servizio Verona-Boscochiesanuova. Il servizio fu affidato alla «Società Orion» di Bologna, costruttrice dell'autobus, che partecipava al capitale con L. 10.000.

Il capitale della Società era stato fissato in lire 100/mila con azioni da L. 100 cadauna. Il 24 marzo la linea venne inaugurata con la prima corsa ufficiale e l'autobus con autorità ed invitati, partito alle ore 9 da piazza dei Signori, impiegò due ore a compiere il percorso. Per un complesso di motivi tecnici e finanziari il servizio tramontò ben presto e la società si sciolse.

* * *

Il parco motoristico alla fine dell'anno contava 82 vetture, 1 autocarro (il primo segnalato), 258 motocicli.

1908

Il 10 gennaio si pensò di organizzare un circuito automobilistico e per tale scopo venne dal Comune nominata una commissione organizzatrice composta da: Leonino da Zara, Presidente - Albertini co. Pietro, Angeli Attilio, Cavazzocca co. Vittorio, Prosperini dott. Nello, Ravà Sforzi dott. Guido, membri - che presentò all'Automobile Club Veneto, a Padova, il relativo progetto. In data 20 febbraio venne aperta una sottoscrizione per trovare i mezzi finanziari necessari.

Commissari di gara furono nominati: co. Orazio Oldofreddi di Brescia, co. Ottavio Orti Manara di Verona, conte Francesco de Lazara di Padova.

La corsa, disputata il 15 marzo, ebbe notevole successo sia dal lato tecnico, sia per il numero di spettatori presenti sul percorso, calcolato in numero 25.000. L'organizzazione fu considerata un modello del genere, specialmente per i collegamenti che furono assicurati dal Genio telegrafisti.

Piccoli Nico, su Spa, pronosticato sicuro vincitore, per lo scoppio di una gomma, andò a cozzare.

zare contro una casa a Bussolengo danneggiando irreparabilmente la macchina e fu costretto al ritiro.

Il percorso di Km. 27 era il seguente: Crocioni di Bussolengo (partenza) - Croce Bianca - Bussolengo - Crocioni - Borgo Milano (arrivo al Km. 1,200 fuori porta S. Zeno).

CLASSIFICHE

I. Categoria

alesaggio massimo mm/110, peso vettura Kg. 950	
1. FRANCHINI Nino, Trento, Bianchi	20'23"
2. VACCARI U., Mantova, Vaccari-Diatto	20'25"
3. BORSANI, N.S. Lucia	21'08"2/5

II. Categoria

alesaggio massimo mm/120, peso vettura Km. 1050	
1. SELVATICO Luigi, Itala	19'51"
2. MENEGARDO R., Verona, I. Fraschini	23'27"2/5

III. Categoria

alesaggio massimo mm/130, peso vettura Kg. 1100	
1. GALLO Muzio, Junior	16'32"2/5
1° assoluto - Km/o. 97,444	
2. MARCON Giorgio, Mestre, Spa	17'22"4/5
2° assoluto	
3. PETRILLO Luigi, Rapid	19'37"15
3° assoluto	

* * *

L'automobile incominciava ad entrare anche nei diversi centri della provincia, dove trovava nuovi acquirenti: Albaredo d'Adige, Dall'Oca Gioacchino - Bovolone, Gagliardi Remo - Pazon di Caprino, Dott. G. Smania - Cerea, Baja Francesco e Cabrini Carlo - Legnago, Costa Giuseppe e Fanti Cirillo - Parona, Chiavellati Carlo - Ronco, co. Luigi Sparavieri - Sona, co. Ferdinando Sparavieri.

1909

All'ippodromo di Tombetta il 15 marzo venne organizzato un Concorso automobilistico con la disputa di gare di dirigibilità (gincana) e di velocità.

CLASSIFICHE

Gara di dirigibilità:

1. PICCOLI Nico, Verona, Spa	5'41"2/5
2. COLA Antonio, Verona	8'10"2/5
3. MIGLIORATI, Brescia	8'15"2/5
4. GIOIA Carlo, Milano	10'00"3/5
5. APOLLONIO Francesco, Verona	11'16"4/5

Gara di velocità - 10 giri dell'Ippodromo - Km. 8,020:

1. PICCOLI Domenico, Spa	7'09"2/5
2. GIOIA Carlo	7'21"1/5
3. MIGLIORATI	7'21"4/5

* * *

Al 31 dicembre erano censite in provincia di Verona n. 102 automobili e 99 motocicli; in tutta l'Italia 6.353 automobili e 5.063 motocicli.

1910

Il 20 marzo, all'Ippodromo di Tombetta ben 27 concorrenti provenienti da ogni parte d'Italia si disputavano la vittoria nel « Concorso automobilistico di dirigibilità ». La classifica dalla gara è la seguente:

1. NEGRI Mario, Parma, Itala	4'53"
2. VENEZIA Giuseppe, Torino, Spa	4'56"
3. SACCOMANI Tommaso, Verona, Sizaire-Naudin	5'19"
4. FRIGERIO Guido, Brescia, Zedel	5'51"
5. MARCON Giorgio, Mestre, Spa	6'06"
6. FEDIGATI Gino, Cremona, Fiat	6'10"
7. MILANO Mario, Verona, Fiat	6'19"
8. ASPERGI Curzio, Padova, Isotta Fraschini	6'58"

In detto giorno furono calcolate circolanti a Verona oltre 300 automobili provenienti da tutte le Regioni settentrionali; numero, che se oggi può far sorridere, a quell'epoca costituiva un vero e proprio primato. Non si hanno notizie di incidenti benchè la città fosse invasa da carrozze, carri, cavalli ed altri mezzi in occasione dell'annuale Fiera. Inoltre mancava certamente il servizio per regolare il traffico.

* * *

Al 31 dicembre di detto anno erano in circolazione nella nostra provincia 121 autovetture, 1 autocarro, 110 motocicli e 15.593 biciclette.

1911

A partire da quest'anno e sino al 1923 nessuna manifestazione automobilistica verrà effettuata nella nostra città. Al 31 dicembre erano censite 174 automobili, 3 autocarri, 115 motocicli e 25.365 biciclette.

1912

Si organizzano i primi servizi di linea automobilistici con la Verona-Boscochiesanuova gestita per la sola stagione estiva dalla Ditta Garage Girelli, e con la S. Bonifacio-S. Giovanni Ilarione gestita dalla Ditta Cola & Palmisano con servizio permanente per tutto l'anno.

Al 31 dicembre le automobili erano n. 219, gli autocarri n. 2, le auto in servizio pubblico n. 7, i motocicli n. 132 e le biciclette n. 27.334.

1914

Dal 7 al 14 marzo, durante la Fiera, venne tenuta nel sottoportico del Palazzo della Gran Guardia una Esposizione Automobilistica, con la partecipazione delle seguenti Case:

BENZ - rappresentante Bettini & Canizza
BIANCHI - rappresentante Giuseppe Nuvolari (zio del grande campione Tazio Nuvolari)
DE VECCHI - rappresentante Dante Bergamo
FIAT - rappresentante Luigi Cortese
ISOTTA FRASCHINI - rappresentante Girolamo Pederzoli
ITALIA - rappresentante Fabbre & Gagliardi
OPEL - rappresentante Autogarage Verona
SPA - rappresentante Autogarage Giorgio Marcon di Mestre
ZUST - rappresentante Giacomo Feriani
FENOMOBIL - rappresentante Franz Niessner di Treviso

* * *

Il 16 maggio alcuni appassionati del motore si riunivano per gettare le basi di una « Associazione auto-motociclistica », ma purtroppo il tentativo non ebbe esito felice.

1915

L'Italia entrava in guerra. Gli automobilisti ed i motociclisti veronesi partivano per le armi assegnati, la maggior parte, ai reparti motorizzati dell'esercito. Un buon numero passeranno poi all'aviazione quali motoristi e piloti. Si distingueranno per co-

raggio e valore, molti non torneranno dai campi di battaglia, caduti nella lotta immane per la grandezza della Patria.

1921

In occasione della grande Fiera Cavalli dal 12 al 21 marzo veniva istituito a Verona il « Primo mercato in Italia dell'Autoveicolo usato ».

1922

Al 31 dicembre il parco motoristico veronese contava n. 587 auto private, n. 31 auto pubbliche, n. 474 automezzi per trasporto merci, n. 605 motocicli e n. 3 autoscafi.

1923

Corsa in salita sulle Torricelle Nasce l'Auto-Moto Club Verona

L'atto di nascita ufficiale dell'Automobile Club Verona porta la data del 19 novembre 1923.

Creatura germinata da un gruppetto di Pionieri, ammirevoli per tenacia e passione, che riuniti nell'A.N.A.C. (Associazione Nazionale Autieri in Congedo) mordevano il freno. Non intendevano seguire la sorte d'una qualsiasi associazione d'Arma, ma in quegli anni, in cui l'automobilismo era sport ed ardimento, volevano sentir battere il cuore al ritmo del motore: attivamente, come richiedeva il loro carattere di uomini d'azione.

Ed ecco le prime iniziative, i primi contrasti.

L'A.N.A.C. aveva allora il suo centro a Milano e si articolava in sezioni provinciali, mentre l'Automobile Club d'Italia, che aveva la sua sede in Torino, presidente il Sen. Rossi di Montelera, disponeva solo di sedi regionali.

Per il Veneto era stata scelta Padova, in quel tempo la città più motorizzata della regione.

I veronesi volevano una Sezione autonoma nella città scaligera, ma Padova contrastava questa aspirazione.

50

Era necessario fare qualcosa che richiamasse l'attenzione su Verona, approfittando anche del fatto che la sede centrale dell'A.C.I. era in corso di trasferimento a Roma.

Ed ecco che partendo dall'inaugurazione del tagliandetto della Sezione Veronese dell'A.N.A.C., si arrivava all'organizzazione d'una manifestazione sportiva; era l'11 novembre 1923. Nasceva quella « Corsa in salita sulle Torricelle » che entrava nel novero delle « classiche » italiane e che nel corso delle sue 13 edizioni allineava alla partenza i più bei nomi dell'automobilismo italiano (Menegardo, Zampieri, Alverà, Bendinelli, Enzo Ferrari, Saccomani, Abriani, Cattaneo, Piccoli, Strazza, Giannantonio, Pastore, Fontanini, Premoli, Tadini, Cobianchi, Cbianca, Tesini, Tinazzo, Gerini, Stagnoli, Cornacchia, Dalla Favera, Paolo Marzotto, Luglio, Ruffo, Bordoni, Scarlatti, Musso, Lualdi, ecc.).

Solo la tenacia e la passione di un gruppo di Pionieri riusciva a varare quella 1ª edizione. Infatti una pioggia fitta ed insistente che cadeva dal giorno prima aveva reso pressochè impraticabile il percorso specie alla « terra gialla » e nella valletta verso l'ultima torricella. Tanto che alle 11 di quella fatidica domenica, poche ore prima della gara, dubbi ed incertezze erano al centro delle discussioni tra i membri del Comitato riuniti in una saletta superiore del ristorante Guarda. Castelli, Riva, Marone, il magg. Grassi, Bordoni, Mantovanelli, l'Ing. Sofia, Cavaggioni, Antoniazzi, Piccoli, l'Ing. Gramigna, Caratti, Vesentini e qualche altro non sapeva che pesci pigliare. Tagliando corto ad ogni incertezza Caratti riusciva a diradare la cortina di dubbi sostenendo l'assoluta necessità di dar corso all'organizzazione e così la gara ebbe luogo nonostante il maltempo, ed ottenne un clamoroso successo.

Otto giorni dopo e precisamente il 19 novembre 1923 la costituzione dell'Auto-moto Club veronese era un fatto compiuto. La prima pietra delle fondamenta dell'attuale Automobile Club era gettata.

Dal regolamento della corsa, organizzata con il patrocinio del giornale « L'Arena » e riservata « ai soli gentleman che non abbiano conseguito delle vittorie in campo professionistico », stralciamo il seguente gustoso paragrafo: « Le auto fino a 2000 cmc. devono portare almeno due persone, compreso il conduttore. E' permesso, in luogo delle persone, portare zavorra in ragione di Kg. 60 per persona ».

La gara era riservata alle automobili, syde-cars, motociclette e biciclette a motore e le quote di iscrizione erano fissate nella seguente misura: motociclette e syde-cars lire 25, biciclette a motore lire 15, automobili L. 50.

Pioggia, vento, freddo non intimidirono nè organizzatori, nè concorrenti che, in quel lontano giorno di S. Martino, affrontarono coraggiosamente le loro singole responsabilità, consegnando a Verona una nuova pagina di sport automobilistico.

Naturalmente, data l'inclemenza del tempo, l'inaugurazione del vessillo avvenne dopo la corsa, presso la sede dell'A.N.A.C. e gli... inzuppati concorrenti ed organizzatori si consolarono con un corroborante rinfresco.

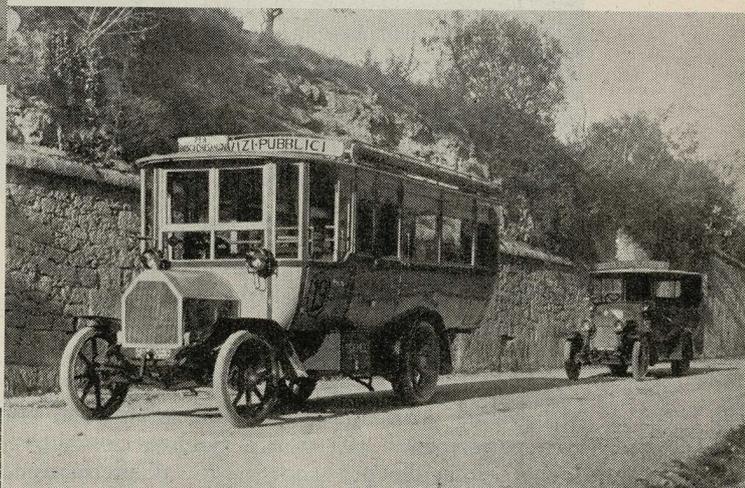
Un'altra curiosità della corsa è data dalla vittoria assoluta di una motocicletta (Giuseppe Girelli su « James » 750 cmc.) che realizzava il miglior tempo della giornata (5'23" e 1/5) e batteva anche le potentissime vetture di 3000 cmc.!

Comunque, Riccardo Menegardo, su « Bianchi 18 », iscriveva il proprio nome sulla prima pagina del Libro d'oro delle Torricelle « Categoria Automobili ».

L'ottimo esito della corsa in salita sulle Torricelle, la passione, la tenacia e la perizia organizzativa dimostrata in tale occasione, dovevano portare al raggiungimento della meta prefissa: la costitu-



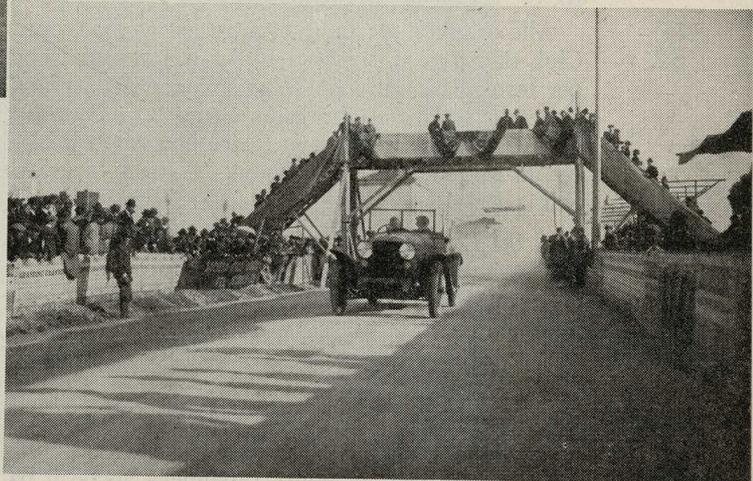
Corriera dell'Impresa Bacca in servizio sulla Verona-Montorio nel 1915.



Corriere della Soc. Autovalpantena in servizio di linea nella Provincia di Verona, anno 1919.



1924 - Arena. Partenza della gara "Coppa Verona"



1927 - Circuito del Pozzo. Campionato sociale, un passaggio di Nico Piccoli (2° classificato su Alfa Romeo).

zione dell'« Auto-moto Club » veronese. Infatti, il 19 novembre, otto giorni dopo la gara, veniva stilato l'atto conclusivo, sottoscritto dai 25 Soci fondatori. Eccone i nomi: Abriani Lino, Antoniazzi Plinio, Arduini Enrico, Begalli Silvio, Bendinelli Mario, Caratti Mario Domenico, Casoli Enrico, Castelli Salvatore, Castelli Vittorio, Cavaggioni Giobatta, Coppi Amanzio, De Luca Mario, Donatini Giuseppe, Fanti Fortunato, Ghirotto Cesare, Maldarelli Arturo, Mondadori Plinio Bruno, Moscatelli Carlo Alfredo, Riva Giacomo, Saccomani Gastone, Stegagno Gianni, Tiberghien Emilio, Trevisani Riccardo, Voltan Giuseppe, Zacchia Stanislao. Un pranzo d'onore all'Hotel Europa con l'intervento delle più alte autorità cittadine con a capo il prefetto conte d'Ancora suggellava la nascita del nuovo Sodalizio. « Auto-moto Club » perchè il nuovo Sodalizio raggruppava i motociclisti provenienti dal Moto Club già costituito nel 1920 (Presidente Giuseppe Voltan) e gli automobilisti provenienti dalla Sezione dell'A.N.A.C. (Associazione Nazionale Automobilisti in Congedo).

Presidente del nuovo organismo, dopo un breve periodo di reggenza di Salvatore Castelli, fu Giacomo Riva e Segretario prima Arturo Maldarelli e poi Carlo Alfredo Moscatelli.

Accanto ai nomi dei firmatari dell'atto costitutivo vanno posti anche quelli di coloro che, pur non partecipando alla storica riunione costitutiva, hanno notevolmente contribuito all'affermazione del nuovo Sodalizio e precisamente: Bontempi Angelo, Col. Bordoni Ferruccio, Bottagisio Dott. Carlantonio, Corazza Ing. Emilio, Corbellari Giovanni Donella Adriana-Zanella, Ferrari Giuseppe, Grassi Enrico, Mantovanelli Gaetano, Marone Antonio, Dott. Parolari, Piccoli Nico, Russo Giuseppe, Venturini Giobatta.

La prima sede era sistemata in una sala superiore del caffè Vittorio Emanuele in Piazza Brà e la Segreteria era presso l'A.N.A.C. in Vicolo S. Lorenzo, 6.

52

Alle origini e per molti anni fu un vero e proprio Club di Amici. Ogni anno si riunivano tutti i Soci per festeggiare con gaie cene l'annuale della fondazione del sodalizio, si organizzavano feste danzanti, si affittava una barcaccia al teatro Nuovo, al Ristori ed all'Apollo con l'ammissione a turno dei Soci agli spettacoli.

Il Sodalizio aumentava man mano d'importanza e si assumeva, in diverse occasioni, anche la tutela di alcune società sportive cittadine contribuendo all'organizzazione di corse podistiche, ciclistiche, motociclistiche e di manifestazioni aviatorie, motonautiche ecc.

Interveniva autorevolmente nei dibattiti di problemi interessanti la viabilità, le strade cittadine, la costruzione di nuovi ponti, (assumeva anche il pagamento del pedaggio sul ponte Aleardi per tutti i Soci, mediante corresponsione di un canone annuo).

Era tale l'importanza assunta dall'A.C. che veniva incaricato a fare da intermediario nella vertenza sorta tra l'Intendenza di Finanza che aveva in consegna la strada delle Torricelle ed il Comune al quale voleva cederla mediante corresponsione di un compenso che il Municipio non voleva sborsare.

Ad un certo punto l'Intendenza di Finanza proponeva addirittura la cessione della predetta strada dalla Madonna del Terraglio all'ultima Torricella all'A.C. veronese per il prezzo di L. 1.000!

Il Consiglio d'allora pensava di costituire un apposito Consorzio ma la proposta fu declinata per le enormi spese di riattamento e di manutenzione alle quali si doveva far fronte.

1924

8 *Febbraio*: Primo veglione dello Sport al Teatro Ristori. La giuria per i premi era presieduta dall'illustre pittore Angelo Dall'Oca Bianca.

15 *Marzo*: Prima manifestazione per l'incremento dei forestieri a Verona. Gara postale reclamistica di velocità, col concorso del Municipio di Verona.

23 *Marzo*: Convegno nazionale auto-moto-ciclistico. Corsa automobilistica nel Trentino per la « Coppa Verona ». Manifestazioni motociclistiche alle « Torricelle ». Corsa di velocità per automobili, vinta da Bendinelli su Ceirano.

30 *Marzo*: Arena di Verona. Rievocazione della disfida di Barletta. Manifestazioni varie.

6 *Aprile*: Prima Gymkana in Arena.

13 *Aprile*: Gita a S. Zeno di Montagna.

10 *Maggio*: Gita a Garda per la rinascita della sponda veronese del Garda.

24 *Maggio*: Gita ai 5 Laghi (Loppio - Garda - Ledro - Ampola - Idro) con magnifico successo.

30-31 *Luglio*: Convegno Nazionale Auto-Moto-Ciclistico. Spettacolo lirico di Gala in Arena in onore degli sportivi.

8 *Agosto*: Gita in Lessinia per l'incremento alberghiero a Boscochiesanuova.

1925

20 *Febbraio*: Veglione mascherato dello Sport al Teatro Ristori.

20 *Marzo*: Corsa automobilistica alle « Torricelle ». Manifestazioni varie. E' presente l'on. Lando Ferretti.

11 *Aprile*: Proclamazione dei primi tre soci benemeriti dell'Automobile Club di Verona nei signori Salvatore Castelli, rag. Carlo Alfredo Moscatelli, rag. cav. Giacomo Riva.

25 *Maggio*: Gita ai 5 Laghi e manifestazione a Darzo nelle Giudicarie.

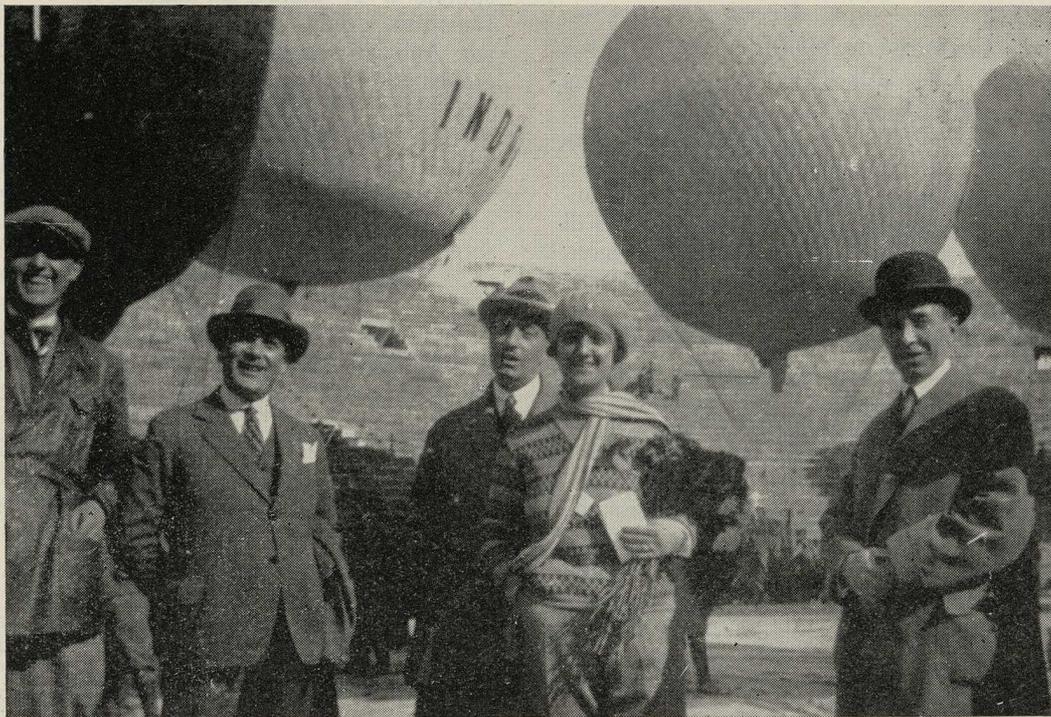
15 *Giugno*: Onoranze al pioniere automobilista Comm. Felice Nazzaro ed al campione del volante A. Salamano.



1923 - Un gruppo di Pionieri alla 3ª Torricella



Salvatore Castelli, infaticabile organizzatore e presidente delle prime Commissioni Sportive



1924 - Caccia alla volpe auto-motociclistica. Partenza degli sferici dall'Arena di Verona

28 e 29 *Giugno*: Convegno di Trento. Gita a Bolzano-Merano-Passo del Giove-Brennero.

12 *Luglio*: Gita a Treviso. Partecipazione di Soci a corse motoristiche.

26 *Luglio*: A Monthlery durante la disputa del « Gran Premio di Francia » trovava tragica morte al 23° giro Antonio Ascari nato a Bonferraro di Sorgà il 15 settembre 1888. Il grande Campione che aveva legato il suo nome a prestigiose vittorie internazionali, era in testa, con circa 4 minuti di vantaggio su Campari, alla guida di una Alfa Romeo P. 3.

2 *Agosto*: Convegno automobilistico. Grande successo. Spettacolo di Gala in Arena. Onoranze ai principali artisti Comm. Nazzareno De Angelis e signora Olga Carrara.

31 *Ottobre*: Erezione in autonomia completa dei gruppi Auto e Moto Club. Dimissioni del Presidente cav. rag. Giacomo Riva.

1 *Novembre*: Nomina di un Comitato Provvisorio dell'Automobile Club di Verona.

25 *Novembre*: Riunione plenaria degli aderenti. Approvazione del nuovo statuto dell'Automobile Club di Verona.

Viene eletto Presidente dell'Automobile Club di Verona il Conte *Avv. Tito Murari della Corte Bra.*

1 *Dicembre*: Si inizia l'organizzazione per attuare in Verona una corsa automobilistica nel marzo che poi prenderà il nome di Circuito del Pozzo.

1926

19 *Febbraio*: Veglione dell'Automobile Club al Teatro Nuovo. Prima Corsa con Autogiocattoli per bambini.

19 *marzo* « Circuito automobilistico del Pozzo ».

La corsa in salita sulle Torricelle non riusciva più ad appagare l'immensa passione dei nostri Pionieri e la loro ambizione di dotare Verona di una manifestazione automobilistica di prima grandezza. Nasceva così quel « Circuito del Pozzo » sul triangolo di Borgo Roma per un totale complessivo di 254,440, che si imponeva all'attenzione del mondo automobilistico. La sua importanza era tale che l'A.C. Verona riusciva a far spostare la data d'effettuazione nientemeno che delle « Mille-Miglia » e del « Circuito di Tripoli » per evitarne la concomitanza. Erano i tempi in cui il Cav. Tullio Danese, tagliando corto alle difficoltà d'indole finanziaria che minacciavano di mandare a monte una edizione, se ne assumeva, da solo, il completo finanziamento. Anche ai membri della Commissione Sportiva era capitato di doversi tassare di 50 o 100 lire ognuno per integrare la dotazione dei premi delle gare organizzate.

La 1ª edizione è stata vinta da Consonno su Bugatti alla media di Km. 112,888.

18 *Maggio*: Manifestazioni alle « Torricelle » per il « Giorno di Verona ».

26 *Maggio*: Gita ai 5 Laghi e manifestazione a Darzo. Visita ai lavori della Centrale di Riva.

1 *Luglio*: Inizio del servizio Posti di custodia in Piazza Bra, con distribuzione benzina.

8 *Agosto*: Convegno Auto Moto Ciclistico. Spettacolo lirico di gala in onore degli sportivi.

29 *Agosto*: Esce il primo numero del giornale « Verona Sportiva », organo ufficiale dell'Automobile Club di Verona.

29 *Agosto* - 2 *Settembre*: Gita a Fiume - Portorose - Abbazia - Postumia, per la Prima Fiera del Carnaro e per la Celebrazione della annessione.

14 *Novembre*: Corse alle Torricelle con successo vivissimo.

19 *Novembre*: Festeggiamenti in occasione dell'erezione in Ente Morale del Reale Automobile Club d'Italia.

Pranzo di gala coll'intervento delle più alte autorità di Verona.

20 *Novembre*: Trasferimento della Sede in via C. Cattaneo, 20. Nomina del cav. rag. Giacomo Riva a Direttore Generale.

1927

20 *Febbraio*: Veglione mascherato dell'Automobile Club. Corsa con autogiocattoli per bambini al Teatro Nuovo.

19 *Marzo*: Sul « Circuito del Pozzo » (percorso ridotto a 10 giri pari a Km. 125) viene disputato il Campionato Sociale vinto da Milani su Ceirano alla media di Km. 89,332 (2° Piccoli su Alfa, 3ª Giuseppina Conti su O.M., 4° Ambrogi su Lancia).

Purtroppo la manifestazione era stata preceduta da un luttuoso incidente occorso al Dott. Carlo Chiavellati d'anni 28 il quale durante le prove disputate il 17 marzo, all'ingresso di S. Giovanni Lupatoto, a causa dello scoppio di pneumatico della sua Amilcar sbandava e si rovesciava rimanendo gravemente ferito decedendo poi all'ospedale.

20 *Marzo*: 2ª edizione del « Circuito del Pozzo » vinta da Bona su Bugatti alla media Km. 129.143. Il corridore Renato Balestrero stabilisce il record sul giro alla media di Km. 141,492 che non viene superato, nell'annata, in nessun altro circuito automobilistico d'Italia su strade aperte.

28 *Maggio*: Gita ai 5 Laghi e manifestazioni varie.

10 *Maggio*: Inizia il funzionamento il Garage dell'Automobile Club di Verona, via Pallone, 15, con sala lavaggio, distribuzione benzina, gomme e accessori.

Giugno: Per iniziativa dell'Automobile Club Verona, dell'A.C. Padova e dell'Automobile Club d'Italia si svolge a Padova, nella R. Università di quella città la Commemorazione Ufficiale di Enrico Bernardi alla quale ha fatto seguito il Primo Congresso Internazionale del motore a scoppio organizzato dal Sindacato Ingegneri di Padova e dai Professori della Regia Scuola d'Ingegneria. In tale occasione veniva ordinata una mostra dei cimeli dell'inventore veronese che successivamente vennero sistemati nell'apposito Museo presso la Scuola d'Ingegneria.

L'Ing. Lauro Bernardi nel corso del Congresso rivendicò la priorità mondiale della costruzione della 1^a motocicletta ad opera del padre.

1 *Giugno*: Istituzione e funzionamento della Commissione Ispettori Volontari Giurati dell'Automobile Club di Verona per la circolazione stradale.

1 *Luglio*: Organizzazione dei Corrispondenti Provinciali per il servizio di segnalazione incidenti e stato delle strade.

15 *Luglio*: Inizia il funzionamento, presso il Garage, l'officina Elettro-meccanica, e la Scuola di Guida.

1 *Agosto*: L'Automobile Club di Verona raggiunge i 500 Soci.

10 *Agosto*: Convegno motoristico Nazionale organizzato dall'Automobile Club Verona.

30 *Settembre*: Dimissione del Presidente Conte Avv. Tito Murari della Corte Bra.

18 *Ottobre*: Elezione a Presidente del cav. *Tullio Danese*.

1 *Novembre*: L'Automobile Club Verona istituisce un Bando di concorso per il conferimento di premi ai conduttori con lunga anzianità di servizio presso Soci.

1928

15 *Febbraio*: Veglione dell'Automobile Club Verona. Corsa per bambini con autogiocattoli.

25 *Marzo*: 3^a edizione del « Circuito del Pozzo » (il percorso era stato allungato a Km. 300,500) vincitore assoluto Tazio Nuvolari su Bugatti alla media di Km. 115,266 (2° Aymo Maggi su Maserati).

26-27 *Maggio*: Gita al Lago di Molveno (Dolomiti del Brenta).

24 *Giugno*: Gita a Treviso per la commemorazione del decimo anniversario della battaglia del Solstizio.

29 *Giugno*: Gita al Laghetto di Cei in Val Lagarina.

12 *Luglio*: Organizzazione della colonna Verona per le onoranze a Cesare Battisti e l'inaugurazione del Monumento della Vittoria a Bolzano.

5 *Agosto*: Convegno Nazionale motoristico. Spettacolo lirico di gala in onore degli sportivi.

30 *Novembre*: Nomina a Presidente del Conte Murari della Corte Bra Avv. Tito.

31 *Dicembre*: Trasferimento della Sede in Piazza Vittorio Emanuele, 26.

Nel corso dell'anno, a cura dell'Automobile Club Verona furono affissi 300 cartelli indicatori stradali.

1929

2 *Giugno*: 4^a edizione del « Circuito del Pozzo » (il percorso era stato ulteriormente allungato e portato a complessi Km. 308,550) 1° assoluto Alloatti su Bugatti alla media di Km. 139,969 (giro più veloce Alloatti alla eccezionale media di Km. 153,741,

record assoluto del Circuito). Fu questa l'ultima edizione del glorioso Circuito.

29 e 30 *Giugno*: Gita al Lago di Carezza.

1 *Luglio*: Istituzione dell'albo Provetti meccanici.

30 *Agosto*: Dimissione del Presidente Murari della Corte Bra Avv. Tito.

1 *Ottobre*: Nomina a Presidente del Cav. *Tullio Danese*.

28 *Ottobre*: Esce il primo numero della Rivista Turismo e Sport.

Dicembre 1929 - *Gennaio* 1930: Feste danzanti all'Albergo Accademia. Vivo successo.

1930

Fiera di Marzo a Verona: Stand dell'Automobile Club Verona.

11 *Giugno*: Adunata alla Gardesana per la celebrazione del compimento della strada che congiunge Malcesine a Riva di Trento. Onoranze al poeta veronese Sirio Caperle.

9 *Agosto*: Concentramento a Verona dei partecipanti alla « Carovana Roma-Berlino » organizzata dall'A.C. Roma e spettacolo in Arena in onore dei gitanti che la mattina del successivo giorno 10 affrontano la prima tappa: Verona-Mendola-Bolzano.

19 *Novembre*: Anniversario della Fondazione del Sodalizio. Cerimonia all'Hotel Londra con l'intervento di S. E. il Ten. Gen. Gustavo Modena, Comandante del Corpo d'Armata.

Dicembre: E' in via di perfezionamento il servizio di pronta assistenza negli infortuni stradali con carro attrezzo speciale.

1931

18 *Gennaio*: 1° Criterium Invernale. Corsa auto-sciatoria Verona-Tracchi di Boscochiesanuova vinta da Tazio Nuvolari su Alfa Romeo.

22 *Marzo*: Corsa in salita sulle « Torricelle ».

25 e 26 *Aprile*: Partecipazione della « Colonna Verona » al primo Auto - Radio - Raduno Nazionale.

18 *Maggio*: La Scuola Guida, attrezzata nei locali di Vicolo Teatro Filarmonico n. 14 passa direttamente in gestione all'A.C. Verona.

27 *Giugno*: Gita a Sirmione, sul Lago di Garda.

14 *Luglio*: Escursione e gita automobilistica sul Monte Baldo attraverso la strada Generale Andrea Graziani.

1-2-3 *Agosto*: Organizzazione dell'Auto-Moto-Raduno Internazionale con spettacolo di gala in Arena in occasione della stagione lirica in onore dei partecipanti.

18 *Ottobre*: Raduno a Salò e gita sulla Gardesana Occidentale

22 *Ottobre*: Corso speciale di scuola guida riservato ai Magistrati, ai Vigili Urbani, ai Funzionari e Agenti di Questura.

Novembre: Trasferimento della Sede presso il palazzo Canal in piazza Pradavalle angolo Via S. Antonio, dove sono sistemati anche gli uffici del P.R.A.

19 *Novembre*: Conferimento premi a « chaffeurs » per costante e fedele servizio prestato presso i Soci.

1932

12 *Marzo*: Organizzazione del 2° Criterium Invernale con marcia di regolarità Verona-Bellori e successiva gara di velocità Bellori-Boscochiesanuova. Vinta da Romano su Bugatti.

19 *Marzo*: Stipulazione contratto con l'AGIP per l'impianto di distributori e chioschi a Porta Nuova, Porta S. Zeno, Porta Vescovo, Ponte della Vittoria con facilitazioni ed abbuoni ai Soci sul prelievo della benzina.

20 *Aprile*: Conferimento premi a « chaffeurs » per costante e fedele servizio prestato presso i Soci.

8 *Maggio*: Corsa in salita sulle Torricelle.

10 *Maggio*: Costituzione della Sezione Motonautica.

6 *Luglio*: Partecipazione di diversi concorrenti veronesi al secondo Radio - Auto - Avio - Raduno di Torino.

21 *Agosto*: Conferimento premi ai Vigili Urbani maggiormente distintisi nel servizio di regolare la circolazione durante il periodo degli spettacoli lirici in Arena.

31 *Agosto*: Trasferimento dell'Autorimessa sociale in Via S. Antonio, 4.

10 *Ottobre*: Costituzione di una officina riparazioni automobili dell'A.C. Verona nei locali di Via S. Antonio, 4.

12 *Ottobre*: Cessazione della carica di Presidente del Cav. Tullio Danese il quale viene nominato Sub Commissario per l'amministrazione della Sede Provinciale Veronese dell'A.C.I.

56

1933

20 *Febbraio*: In seguito a disposizioni del Commissario del Governo al R.A.C.I. i poteri conferiti al Congresso dei Soci vengono tutti attribuiti al Sub Commissario Cav. Tullio Danese, e pertanto durante tutto il periodo di gestione commissariale non si terranno più assemblee.

25 *Aprile*: Raduno a Venezia per l'inaugurazione del Ponte che unisce la città lagunare con la terraferma.

24 *Maggio*: Partecipazione al Raduno Nazionale del R.A.C.I. a Trieste.

4 *Giugno*: Festa automobilistica del Baldo.

1 *Luglio*: In seguito alla riorganizzazione della scuola guida, si provvede all'acquisto di una autovettura Ceirano.

25 *Settembre*: Accordo con AGIP e SIAP per la concessione di benzina a prezzo ridotto ai Soci (cent. 10 al litro).

12 *Novembre*: Scioglimento del gruppo Motonautico.

1 *Dicembre*: Inizio del primo corso gratuito di scuola automobilistica dei Giovani Fascisti.

1934

1 *Marzo*: Scambio delle consegne tra il Cav. Tullio Danese, Sub Commissario cessante e il Cav. Giovanni Corbellari, Sub Commissario entrante.

20 *Maggio*: Partecipazione al Raduno Nazionale a Predappio.

28-29 *Luglio*: Per iniziativa del sub-commissario della sede di Verona del R.A.C.I., Comm. Giovanni Corbellari dovevano aver luogo le onoranze ad Enrico Bernardi in occasione del cinquantenario dell'applicazione del motore a scoppio ad un veicolo. Il nutrito programma comprendeva un raduno automobilistico internazionale intitolato all'inventore veronese, lo scoprimento di una lapide a Quinzano sulla casa natale, una mostra retrospettiva dei cimeli di Enrico Bernardi e uno spettacolo di gala in Arena. Era pure previsto il collocamento di un busto di Bernardi ai giardini di Porta Nuova. Data l'importanza della manifestazione, la R. Accademia d'Italia, aveva avvocato a sè l'organizzazione, ma, purtroppo per ragioni contingenti, le Celebrazioni non ebbero luogo e l'A.C. Veronese dovette disdire persino l'Autoraduno, per il quale erano già pervenute le iscrizioni da ogni parte del mondo (persino dall'America latina).

1935

8 *Aprile*: Scambio delle consegne tra il Sub Commissario cessante, Cav. Giovanni Corbellari ed il Presidente entrante Co. Dr. Giulio Rizzardi.

10 *Novembre*: L'A.C. Verona raggiunge i 683 soci e l'Ufficio Commissioni, da tempo istituito in Sede, ottiene un eccezionale sviluppo.

1936

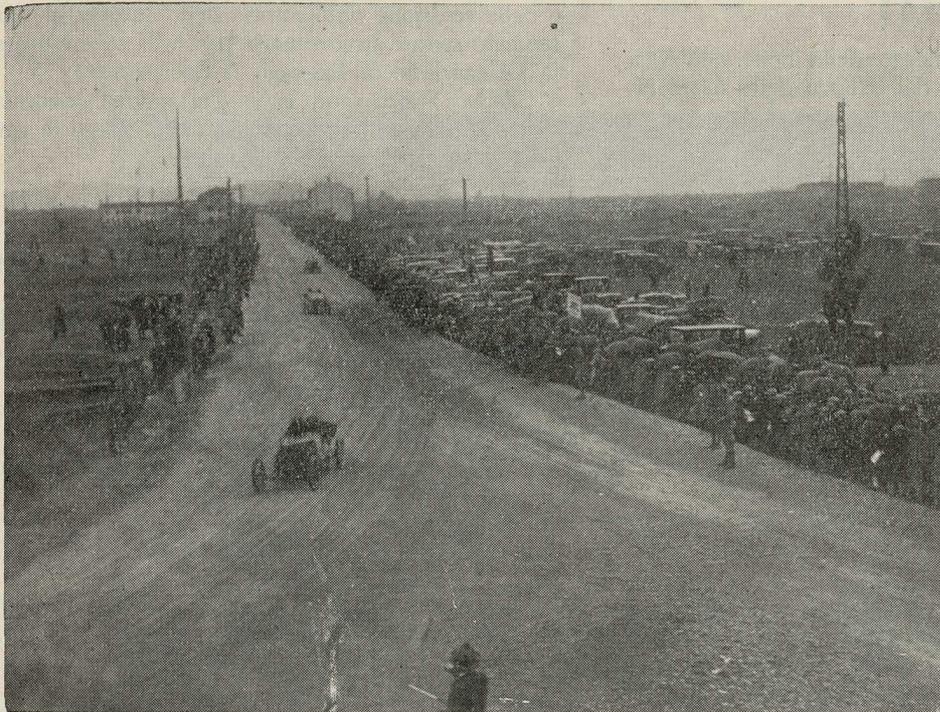
5 *Marzo*: Il Dott. Carlo Secco viene nominato Presidente dell'A.C. Verona e dil Cav. Francesco D'Amico assume l'incarico di Direttore.

31 *Dicembre*: Concessione dell'associazione gratuita contro i furti a tutti i soci a carico dell'A.C. Verona.

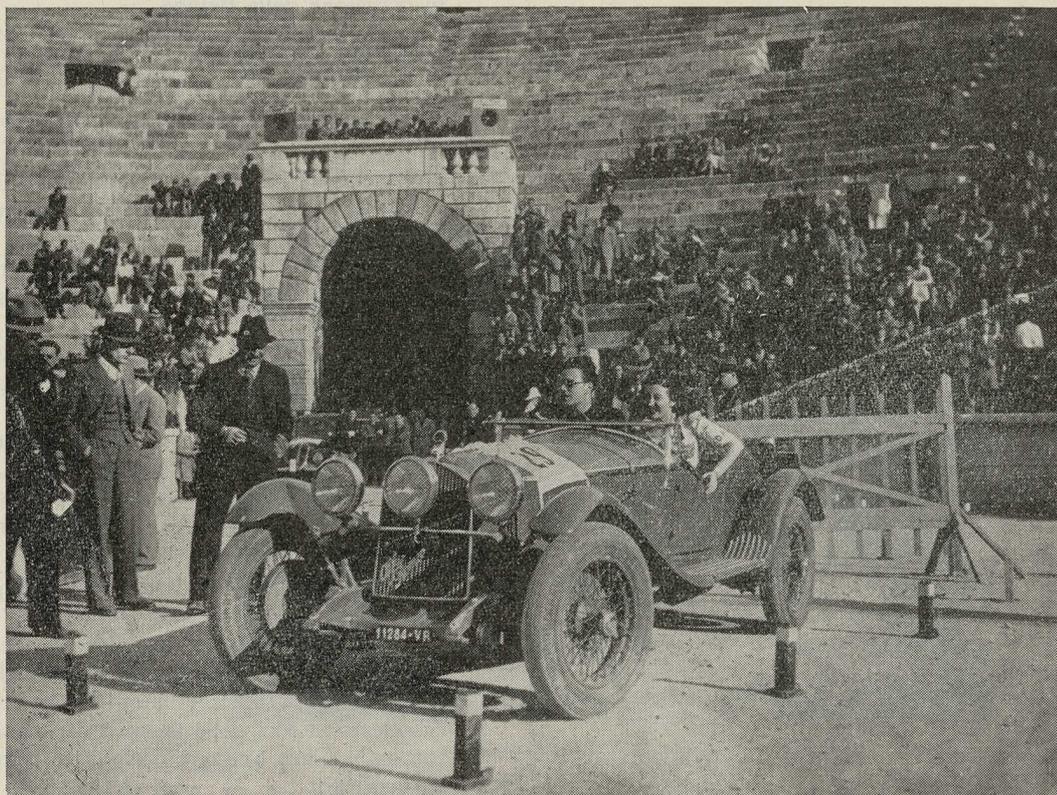
Istituzione di speciali distintivi da fornire ai medici per consentire loro la facoltà di sosta in tutte le strade cittadine, come da accordi presi col Podestà.

1937

29 *Gennaio*: Concessioni di un premio speciale a quattro vigili segnalatori scelti tra i migliori.



1926 - 1° Circuito
del Pozzo.



Una delle prime gimkane in Arena

1938

Novembre: Trasferimento della Sede dell'A.C. Verona nei nuovi locali del Palazzo delle Assicurazioni in Piazza Cittadella.

1945

25 Aprile: Nomina del Dott. Leo Cirila a Commissario dell'A.C. Verona. Soci 292.

1946

9 Marzo: Elezione a Presidente dell'A.C. Verona del Cav. Domenico Mario Caratti.

29 Novembre: L'A.C. Verona promuove una campagna al fine di rimuovere le limitazioni in atto in materia di circolazione delle automobili. Soci: 950.

1947

17 Aprile: Riorganizzazione della Sede di Piazza Cittadella dove gli uffici dell'A.C. Verona riprendono il loro funzionamento.

2 Luglio: La Delegazione di Legnago viene direttamente gestita dall'A.C. Verona affidando alla stessa anche il servizio riscossione tasse di circolazione.

20 Agosto: Contributo all'organizzazione della Coppa delle Dolomiti. Soci: 1353.

1948

13 Febbraio: Ricostituzione della Commissione Sportiva con a capo il Dott. Peretti-Colò.

7 Marzo: Ripresa dell'attività automobilistica sportiva veronese con l'organizzazione dell'Autosciatoria Verona-Boscochiesanuova vinta da Gino Lochi.

2 Maggio: Organizzazione passaggio Mille Miglia.

11 Luglio: Concorso all'organizzazione della Coppa delle Dolomiti.

6 Settembre: Convenzione con l'autoscuola Meneghel per facilitazioni ai soci (sconto 20 %) per il conseguimento della patente.

6 Settembre: Istituzione dell'ufficio assistenza 2° per il disbrigo delle pratiche presso l'Ispettorato della M.C.T.C.

19 Settembre: Contributo all'organizzazione eliminatória del « Volante d'Argento ».

26 Settembre: Gita a Torino in occasione del 31° Salone Internazionale dell'Automobile.

1° Ottobre: Apertura nuovo posteggio in Piazza Cittadella.

3 Ottobre: Gara di regolarità sul Lago di Garda valevole per il Campionato sociale.

12 Novembre: Acquisto di un nuovo distributore di benzina.

31 Dicembre: Nel corso dell'anno a favore dei soci è stato curato il servizio della revisione patenti

e della revisione obbligatoria delle autovetture, ottenendo sedute straordinarie presso la sede e presso la Delegazione di Legnago. I Soci sono 1255.

Sandro Suppi (con Emo Terragnoli) conquista il titolo di Campione Italiano della categoria turismo classe 750.

1949

24 Aprile: Organizzazione passaggio Mille Miglia.

3 Giugno: Conferimento premio speciale alla dipendente sig.ra Olga Longafeld per 20 anni di servizio prestato presso l'A.C. Verona.

22-25 Settembre: Adesione al 3° Congresso Italiano dei Trasporti.

7 Dicembre: Il Dr. Umberto Peretti-Colò viene nominato nuovo Presidente.

31 Dicembre: Istituzione di speciali uffici in provincia per la riscossione delle tasse automobilistiche. I Soci sono saliti a 1384.

La circolazione motoristica della provincia di Verona assomma a 17.508 unità (di cui 4.151 autovetture).

1950

1° Gennaio: Esce il primo numero del « Bollettino d'informazione », organo mensile dell'A.C. Verona.

6 Gennaio: Distribuzione doni ai Vigili Urbani in occasione della Befana.

9 Febbraio: Costituzione della nuova Commissione Sportiva con Presidente il Dr. Danilo Mantovanelli.

23 Aprile: Organizzazione passaggio « Mille-Miglia ».

30 Aprile: Gymkana allo Stadio Comunale.

14 Giugno: Acquisto di una autovettura Fiat 1100/E per la sede.

14 Giugno: Offerta di speciali segnalazioni fosforescenti alla Polizia stradale per il servizio notturno.

25 Giugno: Gara di regolarità ai Cinque Laghi valevole per il titolo di Campione Sociale e ballo sociale a Torri del Benaco.

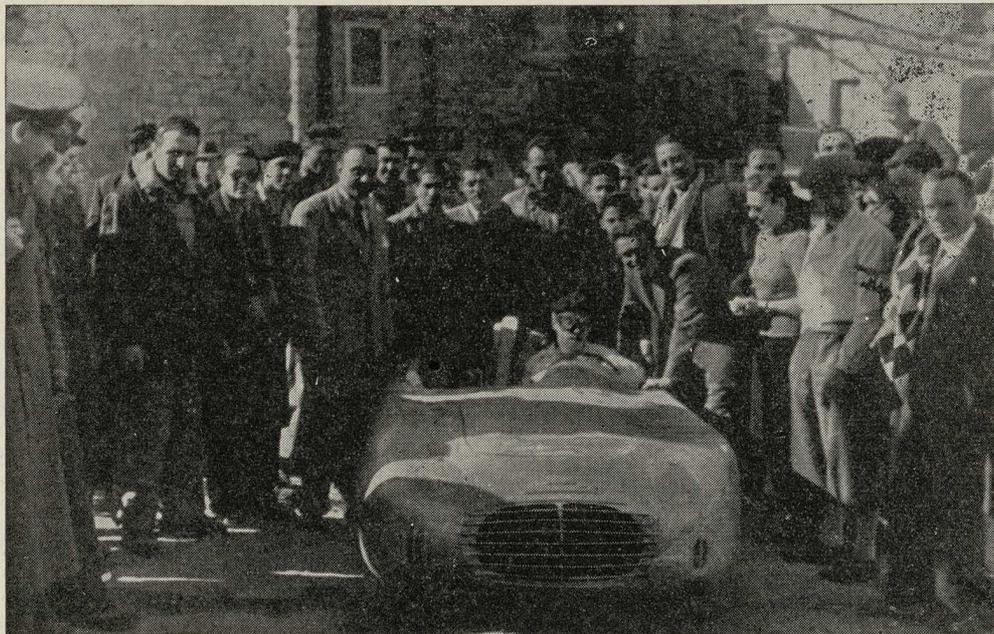
16 Luglio: Concorso all'organizzazione della « Coppa delle Dolomiti ».

25 Luglio: Visita a Verona dei Presidenti e Direttori di tutti gli AA.CC. Veneti che assistono allo spettacolo lirico in Arena.

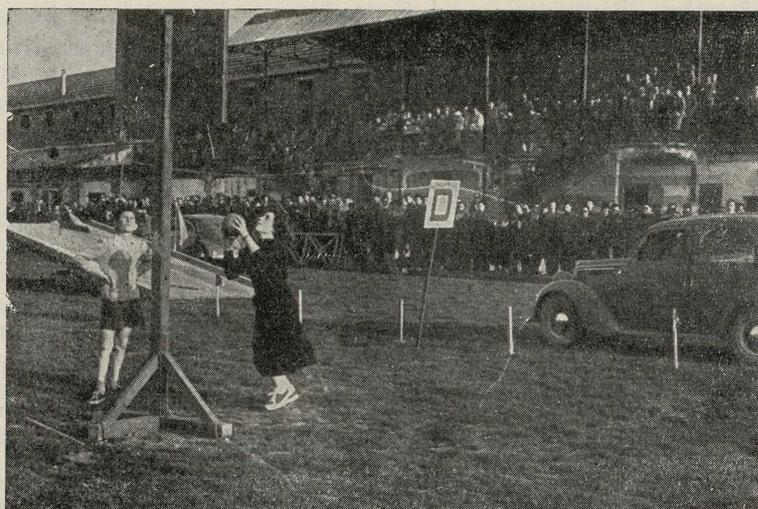
27-28 Luglio: Collaborazione all'organizzazione di prove dimostrative per il trasporto di ammalati con confronto tra auto-ambulanze ed elicotteri durante le Giornate Mediche Internazionali di Verona.

29-30 Luglio: Ricevimento ed assistenza turistica offerta ai soci della Sezione di Locarno dell'Automobile Club Svizzero in gita a Verona con 24 autovetture.

24 Settembre: Contributo all'organizzazione eliminatória del « Volante d'Argento ».



7 marzo 1948 - Autosciatoria Bellori-Boscochiesanuova: la prima gara del dopoguerra



30 aprile 1950 - Gimkana allo Stadio Comunale

1 *Ottobre*: Corsa in salita sulle Torricelle.

11 *Ottobre*: Ballo sociale presso l'Albergo S. Lorenzo in onore dei partecipanti alla Corsa delle Torricelle e relativa premiazione.

25-26 *Novembre*: Partecipazione al 3° Convegno Nazionale delle Commissioni Giuridiche a Roma.

31 *Dicembre*: Durante l'anno sono stati istituiti recapiti dell'A.C. a S. Bonifacio e a Villafranca. E' stata svolta una attiva propaganda sulla disciplina stradale in tutte le scuole. I Soci sono saliti a 1.738.

La circolazione motoristica assomma a 23.804 unità (di cui 5.110 autovetture).

1951

6 *Gennaio*: Distribuzione doni ai Vigili Urbani ed agli Agenti della Polizia in occasione della Befana.

1 *Aprile*: Gymkana a S. Bonifacio.

8 *Aprile*: Gymkana in Arena.

22 *Aprile*: Gymkana a Legnago.

28 *Aprile*: Organizzazione passaggio Mille Miglia.

16 *Maggio*: Corso speciale di scuola guida per i Magistrati del Foro Veronese.

17 *Giugno*: Campionato Sociale di Regolarità con pranzo e ballo sociale a Torri del Benaco.

29 *Giugno*: Corsa in salita sulle Torricelle.

25 *Luglio*: Cerimonia benedizione autoveicoli in occasione della ricorrenza del patrono S. Cristoforo.

26 *Luglio*: Estrazione a sorte di tre premi di 40 litri di benzina per la presentazione di nuovi Soci.

28-29 *Luglio*: Gita a Verona di 55 Soci della sezione di Locarno dell'A.C. Svizzero.

11 *Settembre*: Istituzione nuovo servizio di noleggio autovettura della sede ai Soci.

19-22 *Settembre*: Partecipazione al Convegno Nazionale delle Commissioni Giuridiche a Torino.

13-14 *Ottobre*: Partecipazione all'VIII^a Conferenza del Traffico e della Circolazione a Stresa.

25 *Ottobre*: Il Presidente dell'A.C. Verona Dr. Peretti-Cold, viene eletto rappresentante del Veneto in seno al Consiglio Generale dell'A.C. d'Italia.

27-28 *Ottobre*: Partecipazione al Convegno Nazionale per lo studio delle comunicazioni transappenniniche a Salsomaggiore.

28 *Ottobre*: Organizzazione di due Gymkane in Arena.

17 *Novembre*: Organizzazione di una autocolonna per il soccorso agli alluvionati del Polesine con la partecipazione di oltre 40 automezzi dei Soci. La colonna è stata utilizzata per lo sgombero di Adria e di particolari servizi a Cavarzere. Offerta di una somma in denaro pro-alluvionati.

31 *Dicembre*: Nel corso dell'anno sono state stipulate apposite convenzioni per il servizio benzina a prezzo ridotto per i Soci presso appositi distributori Agip in Verona e provincia.

Giulio Cabianca ha conquistato il titolo di Campione Italiano e Triveneto 1951 della classe 1100 Sport.

E' stato costituito un apposito ufficio di consulenza legale gratuita in Sede a favore dei Soci. I Soci sono saliti a 1950.

La circolazione motoristica assomma a 34.838 unità (di cui 6.523 autovetture).

1952

6 *Gennaio*: Distribuzione doni ai Vigili Urbani ed agli Agenti della Polizia Stradale in occasione della Befana.

23 *Marzo*: Corsa in salita sulle Torricelle.

5 *Aprile*: Insediamento della Commissione Giuridica dell'A.C. Verona con Presidente il Prof. Alberto Trabucchi docente all'Università di Padova e comprendente il Procuratore della Repubblica, il Pretore, un Giudice in rappresentanza del Tribunale ed alcuni avvocati del Foro Veronese.

7 *Aprile*: L'A.C. Verona festeggia il raggiungimento dei 2.000 Soci con un pranzo offerto a tutto il personale dipendente.

3 *Maggio*: Organizzazione passaggio Mille Miglia.

13 *Luglio*: Concorso all'organizzazione della Coppa delle Dolomiti.

25 *Luglio*: Cerimonia benedizione autoveicoli in occasione della ricorrenza del Patrono S. Cristoforo.

31 *Luglio*: Distribuzione ai Soci di un apposito questionario per indagini statistiche a cura del Prof. Cherubino Trabucchi e dei Dr. Caprini e Melotti per lo studio psicofisico degli automobilisti ed istituzione di un centro volante per la visita degli autisti di autotreni durante le fermate notturne per l'accertamento clinico delle condizioni psicofisiche degli stessi.

12 *Agosto*: Iniziativa dell'A.C. Verona per la prevenzione degli incidenti stradali e riunione in Prefettura con le Autorità e gli Enti interessati e istituzione di una apposita Commissione per lo studio dei provvedimenti da prendere sul tratto Peschiera-S.Bonifacio.

14 *Settembre*: Concorso all'organizzazione eliminataria del « Volante d'Argento ».

17 *Settembre*: costituzione del Centro Studi sulla circolazione affidato alla Presidenza del Prof. Cherubino Trabucchi.

21 *Settembre*: Campionato Sociale di Regolarità con gita ai Lessini.

21 *Settembre*: Gymkana a S. Bonifacio.

10-12 *Ottobre*: Partecipazione alla Conferenza di Stresa con la comunicazione a cura dei Dr. Caprini e Melotti « Spunti e osservazioni di carattere medico sul problema della guida e degli incidenti stradali » che ha suscitato vasta eco.

31 *Dicembre*: Nel corso dell'anno è stata intensificata la propaganda nelle scuole sulle regole di educazione stradale. E' stata pure interessata al problema la Curia Vescovile oltre a tutte le Auto-

rità ed Enti locali. I Soci sono saliti a 2.298.

La circolazione motoristica in provincia di Verona ha raggiunto le 47.058 unità (di cui 7.884 autovetture).

1953

6 *Gennaio*: Distribuzione doni ai Vigili Urbani ed agli Agenti della Polizia Stradale in occasione della Befana.

15 *Febbraio*: Gita sociale « Autoslitta al Bondone » con gara di regolarità e combinata; pranzo sociale a Trento.

22 *Febbraio*: Estrazione a sorte di 10 premi di puntualità fra i Soci che hanno rinnovato l'associazione entro l'anno.

29 *Marzo*: Corsa in salita sulle Torricelle.

25 *Aprile*: Organizzazione passaggio Mille Miglia.

29-30 *Aprile*: Organizzazione del Convegno annuale dei Dirigenti gli Uffici A.A. di frontiera.

1 *Giugno*: Corso speciale di scuola guida per i Magistrati del Foro Veronese.

11 *Giugno*: Costituzione, da parte di un gruppo di Soci sportivi, della Scuderia Cangrande.

29 *Giugno*: Primo Rallye Automobilistico delle Tre Venezie.

12 *Luglio*: Concorso all'organizzazione della Coppa delle Dolomiti.

25 *Luglio*: Cerimonia benedizione autoveicoli in occasione della ricorrenza del patrono S. Cristoforo.

27 *Settembre*: Concorso all'organizzazione eliminatória del « Volante d'Argento ».

13 *Agosto*: Installazione nuovi distributori sociali di benzina con annesso chioschetto in Piazza Cittadella.

9-11 *Ottobre*: Partecipazione alla Conferenza di Stresa con la comunicazione « Facoltà regolamentare dei Comuni » a cura, del membro della Commissione Giuridica, Dr. Giustino Marino.

14-16 *Novembre*: Partecipazione al Convegno delle Commissioni Giuridiche dell'A.C.I. a Bologna.

22 *Novembre*: A Venezia il Direttore dell'A.C. Verona, Dr. Basso, riceve l'omaggio di una medaglia d'oro per l'opera prestata nelle manifestazioni Sportive Trivenete.

23 *Novembre*: Offerta di una somma in denaro pro-alluvionati della Calabria.

31 *Dicembre*: Nel corso dell'anno è stata intensificata la propaganda a favore della circolazione stradale presso le scuole, intervenendo efficacemente presso le Autorità per il miglioramento della circolazione in città e provincia. E' stato predisposto un piano per l'installazione di una rete telefonica in tutta la provincia per il pronto soccorso automobilistico. I Soci sono saliti a 2.611.

La circolazione motoristica ha raggiunto le 60 mila 463 unità (di cui 9.511 autovetture).

1954

6 *Gennaio*: Befana ai Vigili Urbani ed agli Agenti della Polizia Stradale.

27-28 *Febbraio*: Collaborato all'organizzazione della 1ª Autosciatoria Automobile Clubs delle Tre Venezie.

28 *Marzo*: Organizzata la XIª edizione della corsa in salita sulle Torricelle (1º Paolo Marzotto). Celebrazioni del 30º anniversario della Fondazione dell'A.C. Verona.

10 *Aprile*: Assemblea generale straordinaria dei Soci per l'elezione del nuovo Consiglio Direttivo (il Dott. Peretti-Colò viene riconfermato Presidente).

2 *Maggio*: Organizzazione del passaggio a Verona della XXIª edizione delle Mille-Miglia.

18 *Luglio*: Organizzato il 2º Rallye automobilistico delle Tre Venezie (1º Mantori, 2º Vallaguzza, 3º Bernardi).

25 *Luglio*: Benedizione degli automezzi in occasione della ricorrenza di S. Cristoforo.

30 *Ottobre*: Assemblea ordinaria dei Soci.

15 *Novembre*: Inaugurazione del Centro Psicotecnico di Verona diretto dal Prof. Cherubino Trabucchi.

31 *Dicembre*: Nel corso dell'anno è stata intensificata la propaganda delle regole della circolazione stradale nelle scuole. E' stata votata l'istituzione dei « Proviviri della strada ».

I Soci sono 2.857. La circolazione motoristica assomma a 71.869 unità (di cui 11.493 autovetture).

1955

6 *Gennaio*: Befana ai Vigili Urbani ed Agenti della Polizia Stradale.

15-16 *Gennaio*: Collaborato all'organizzazione della 1ª Autosciatoria delle Università Italiane.

12-13 *Febbraio*: Collaborato all'organizzazione della 2ª Autosciatoria Triveneta.

25 *Febbraio*: Organizzato il controllo dei passaggi del Rallye del Sestriere.

27 *Marzo*: XII Corsa in Salita sulle Torricelle (1º Camillo Luglio).

8 *Maggio*: Caccia al tesoro Ippica-Automobilistica (la combinata è stata vinta da Aurelio Beltrame).

17 *Luglio*: Organizzato il 1º Rallye « Giulietta e Romeo » (1º Ignazio Quattrocchi, 2º Lucillo Brazzoli, 3º "Cippetin").

25 *Luglio*: Benedizione degli automezzi in occasione della festività di S. Cristoforo.

29 *Ottobre*: Assemblea ordinaria dei Soci.

10 *Dicembre*: Premiazione Campionato Triveneto.

16 *Dicembre*: Premiazione campionato sociale con l'assegnazione del titolo a Giulio Cabianca per la velocità ed a Lucillo Brazzoli per la regolarità.

31 *Dicembre*: Nel corso dell'annata è stato istituito (a favore dei Soci) un servizio per le previsioni del tempo.

Sono stati distribuiti nelle scuole della provincia volumi sull'educazione stradale.

E' stato istituito il Servizio Soccorso Stradale.

Intensa attività delle varie Commissioni.

I Soci sono saliti a 3.266. La circolazione motoristica ha raggiunto le 81.581 unità (di cui 13.608 autovetture).

1956

6 *Gennaio*: Befana ai Vigili Urbani ed agli Agenti della Polizia della Strada.

24 *Febbraio*: Organizzato il passaggio dei concorrenti al Rallye del Sestriere.

25 *Marzo*: Organizzazione della 13^a corsa in salita sulle Torricelle (1° Giulio Cabianca).

18 *Aprile*: Celebrazione della giornata dell'Educazione Stradale nelle Scuole Veronesi.

28-29 *Aprile*: Organizzato il passaggio da Verona della 23^a Mille Miglia.

24 *Aprile*: Gita sociale a Torino con visita alla Fiat Mirafiori.

8 *Luglio*: Collaborato all'organizzazione della Coppa d'Oro delle Dolomiti.

15 *Luglio*: Organizzazione del 2° Rallye automobilistico « Giulietta e Romeo » (1° Umberto Massa, 2° Aldo Morgantini, 3° Giovanni Cosulich).

25 *Luglio*: Benedizione automezzi in occasione della ricorrenza di S. Cristoforo, Patrono degli automobilisti.

27 *Ottobre*: Assemblea ordinaria dei Soci dell'A.C. Verona.

31 *Dicembre*: Nel corso dell'anno, attività delle varie Commissioni.

Istituzione di nuovi parcheggi in Piazza S. Anastasia e Stazione di Porta Nuova.

I Soci sono 3.715. La circolazione motoristica assomma a 89.918 unità (di cui 16.245 autovetture).

62

1957

6 *Gennaio*: Befana ai Vigili Urbani ed agli Agenti della Polizia della Strada.

15 *Gennaio*: Viene assegnata la targa 50.000 ad una vettura Fiat 600.

16-17 *Febbraio*: Collaborato all'organizzazione dell'Autosciatoria Triveneta a Cortina d'Ampezzo.

19 *Febbraio*: Premiazione dei Campioni sociali 1956 (1° dei velocisti Giulio Cabianca; 1° dei regolaristi Largaiolli Cesare).

31 *Marzo*: Organizzata la 14^a edizione della corsa in salita sulle Torricelle (221 iscritti; 1° Giulio Cabianca).

La corsa viene sospesa per incidenti quando le cl. 1100, 1500, 2000 e oltre 2000 sport dovevano ancora disputare la seconda prova.

Marzo: Concorso A.C.I.-SHELL per l'insegna-

mento di Educazione Stradale nelle Scuole veronesi.

5 *Aprile*: Organizzato il passaggio da Verona del Rallye del Cinema.

25-28 *Aprile*: Gita sociale in Austria e Svizzera.

11-12 *Maggio*: Organizzato il passaggio da Verona della 24^a Mille Miglia.

10 *Giugno*: Inaugurazione della Delegazione dell'Automobile Club Verona di Bardolino.

20 *Giugno*: Gita sociale a Trieste con visita alle raffinerie Aquila.

20 *Luglio*: Un gruppo di 59 Soci dell'Automobile Club Svizzero di Locarno in visita a Verona vengono cordialmente accolti dai Soci del Sodalizio veronese.

25 *Luglio*: Benedizione automezzi in occasione della ricorrenza di S. Cristoforo patrono degli automobilisti.

20 *Ottobre*: Assemblea ordinaria dei Soci.

27 *Ottobre*: Alla presenza del Presidente dell'A.C.I., Principe Filippo Caracciolo di Castagneto, delle massime Autorità cittadine e di un folto numero di inviati, viene ufficialmente inaugurata la nuova sede sociale di proprietà dell'Automobile Club Verona sita in via della Valverde, 34.

31 *Dicembre*: Nel corso dell'anno, attività delle varie Commissioni.

I Soci sono 4.170. La circolazione motoristica assomma a 98.124 unità (di cui 18.735 autovetture).

1958

6 *Gennaio*: Befana ai Vigili Urbani ed Agenti della Polizia Stradale.

11-12-13 *Gennaio*: Votazione per la nomina delle cariche sociali triennio 1958-1960. Il Dott. Peretti-Colò è riconfermato Presidente.

5 *Febbraio*: Presso la sede sociale di Via Valverde riunione del Comitato dell'Associazione Nazionale « Via Sicura » con ampia trattazione del programma delle manifestazioni.

22-23 *Febbraio*: Collaborato all'organizzazione dell'Autosciatoria Triveneta del Bondone.

28-29-30 *Marzo*: Si svolgono a Verona presso la sede sociale dell'Automobile Club le « Giornate Internazionali dell'Automobilismo Industriale ».

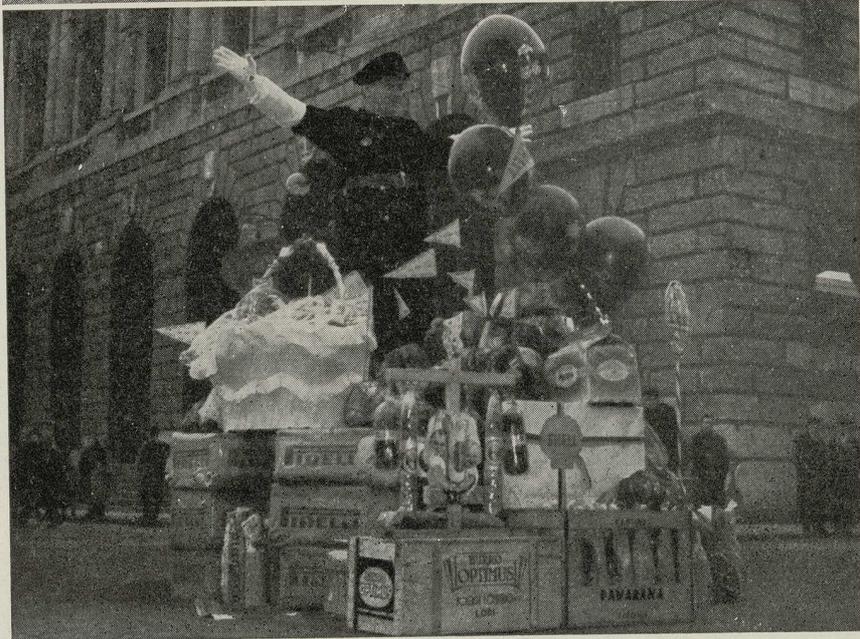
30 *Marzo*: Chiusura « Operazione fari » indetta da Via Sicura che nei 15 giorni di attività ha visto passare al controllo 6.134 mezzi nei tre centri istituiti a Verona e 481 presso il centro di Legnago.

19 *Aprile*: Nel salone della sede sociale premiazione degli sportivi. Campioni sociali: per la velocità Giulio Cabianca; per la regolarità Renato Giusti.

31 *Maggio*: Presso il salone della sede sociale concerto per coro e pianoforte.

31 *Maggio* - 5 *Giugno*: Gita sociale a Parigi organizzata dall'Automobile Club Verona riservato ai Soci.

6 *Luglio*: Gita sociale al Ponte di Veja.



Una delle annuali "Befana del Vigile"

25 *Luglio*: Benedizione degli automezzi in occasione della ricorrenza di S. Cristoforo, Patrono degli automobilisti.

14 *Settembre*: Organizzata la 1ª corsa in salita Stallavena-Boscochiesanuova, prova valida per il Campionato Triveneto conduttori velocità (1ª Giulio Cabianca alla media di 125,125).

La gara per la sua elevata media, passerà alla cronaca come « la corsa in salita più veloce d'Europa ».

21 *Settembre*: Gita sociale a Bolca con visita alle cave Cerato.

23 *Ottobre*: Visita dei Soci alla Mostra da « Altichiero a Pisanello » al Museo di Castelvecchio.

26 *Ottobre*: Gita sociale a Incaffi.

8 *Novembre*: Assemblea ordinaria dei Soci.

31 *Dicembre*: Nel corso dell'anno, attività delle varie Commissioni.

I Soci sono 4.279. La circolazione motoristica assomma a 105.557 unità (di cui 21.482 autovetture).

1959

6 *Giugno*: Befana ai Vigili Urbani ed Agenti della Polizia Stradale.

1 *Marzo*: Esce il primo numero di « Via Libera », periodico mensile di automobilismo, turismo e vita cittadina, edita dall'Automobile Club Verona in sostituzione del « Bollettino d'informazione ».

9-22 *Marzo*: Organizzata dall'Associazione « Via Sicura » si svolge l'operazione « Occhio alle Striscie ». In tale occasione oltre all'istruzione pratica dei pedoni da parte dei Vigili Urbani sono stati esposti cartelloni e manifesti in ogni parte della città, inoltre sono stati proiettati documentari. « L'Operazione » si è conclusa con ampio dibattito nel salone dell'Automobile Club Verona.

5 *Aprile*: 2ª edizione della corsa in salita Stallavena-Boscochiesanuova. Competizione nazionale con partecipazione straniera valevole per il Campionato italiano « Il Trofeo Nazionale della Montagna », il « Campionato Triveneto » (1º assoluto Giulio Cabianca).

Organizzata la premiazione del Campionato Triveneto 1958 nel quale Giacomo Moioli è risultato vincitore assoluto per la velocità e Renato Giusti per la regolarità.

26 *Aprile*: Eliminatoria interprovinciale del Concorso A.C.I.-SHELL svoltasi in piazza della Basilica di S. Zeno con la partecipazione di 90 allievi delle Scuole Medie Inferiori delle Province di Bolzano, Vicenza, Trento, Bergamo, Sondrio, Brescia e Verona.

Dal 7 al 10 *Maggio*: Gita sociale a Garmisch PK, Monaco e Salisburgo.

28 *Maggio*: Gita sociale al campo di Battaglia Napoleonico ad Arcole con descrizione storica. Nel pomeriggio gli intervenuti hanno partecipato ad una interessante « Caccia al Tesoro ».

14 *Giugno*: Gita sociale a Tremosine con periplo del lago di Garda. Alla gita era abbinato un concorso fotografico riservato ai Soci e loro familiari.

30 *Giugno*: Indetto dalla Commissione Giuridica nel salone della Sede Sociale si è svolto un dibattito pubblico per la divulgazione del nuovo Codice della Strada alla presenza delle maggiori Autorità cittadine.

22-24 *Luglio*: Rodeo automobilistico internazionale promosso dall'Esercito Americano in Europa patrocinato dall'Automobile Club Verona.

25 *Luglio*: Benedizione degli automezzi in occasione della ricorrenza di S. Cristoforo.

24-27 *Settembre*: Partecipazione dell'A.C. Verona alla 16ª conferenza del Traffico e della circolazione di Stresa.

12 *Ottobre*: Assemblea generale ed ordinaria dei Soci. Al termine dell'Assemblea vengono consegnati speciali diplomi e distintivi ai Pionieri della Guida (in possesso di patente rilasciata da oltre 40 anni).

18 *Ottobre*: Gita sociale alle Cave di Basalto e tradizionale Castagnata a S. Giovanni Ilarione.

19 *Dicembre*: Serata danzante presso la Sede Sociale in onore dei Campioni Triveneti di velocità e regolarità e premiazione. Campione sociale per la velocità Cesare Largaiolli, per la regolarità Sergio Lipizer.

Nel corso dell'anno intensa attività delle varie Commissioni.

E' stato istituito presso la sede sociale anche un apposito ufficio per il rilascio di certificati medici per patenti di guida.

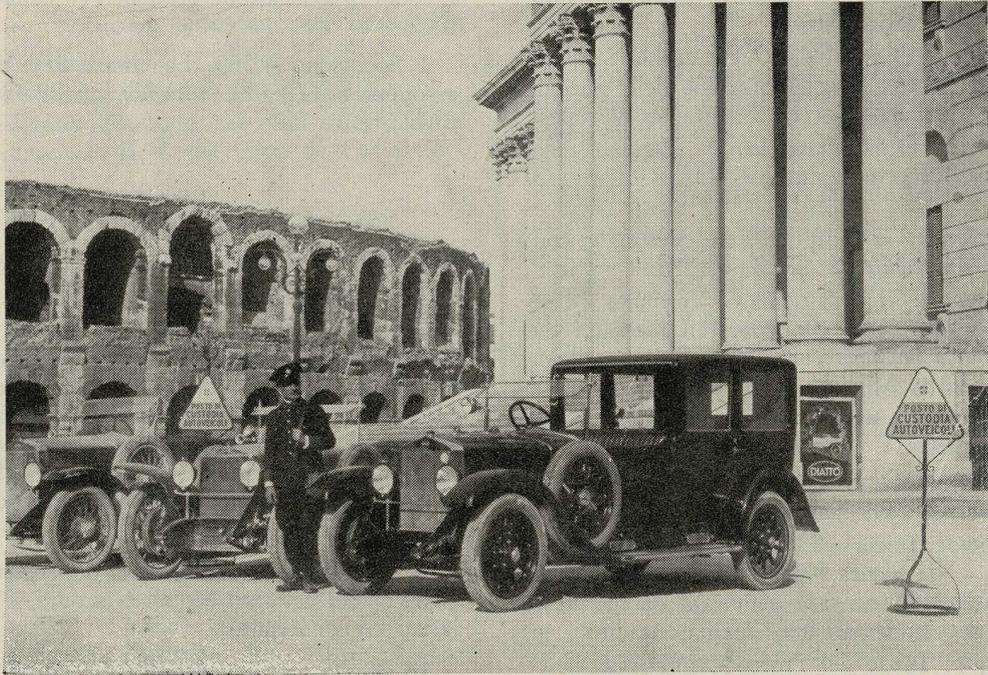
I Soci sono 4.420. La circolazione motoristica assomma a 114.370 unità (di cui 24.999 autovetture).

1960

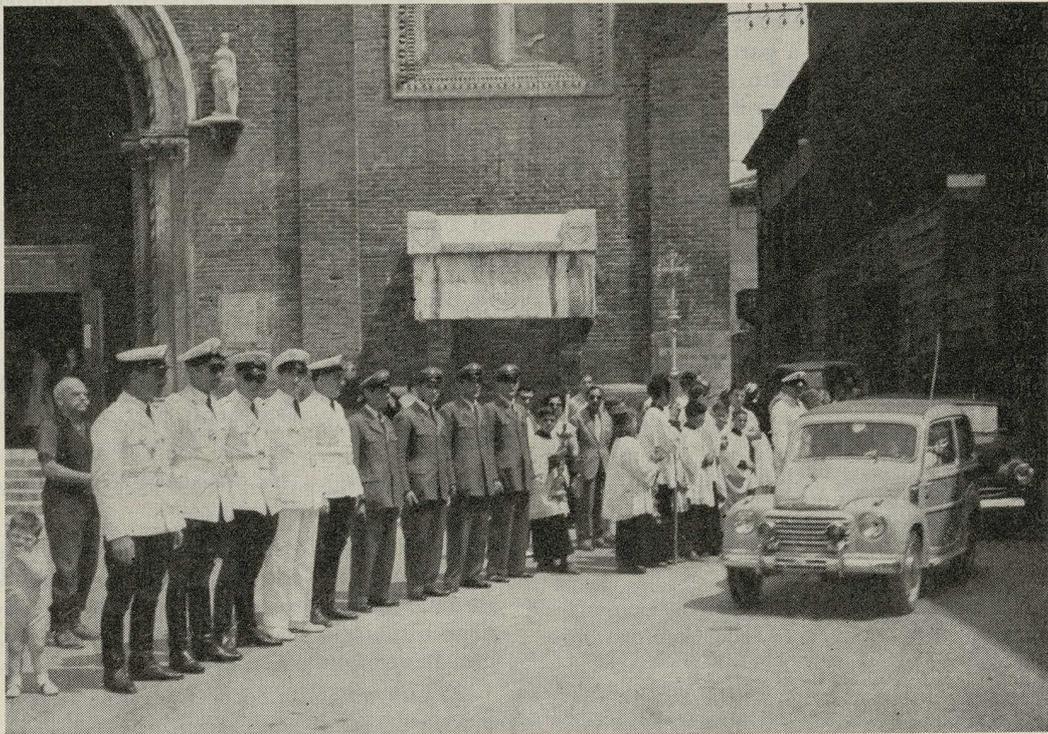
6 *Gennaio*: Befana ai Vigili Urbani ed Agenti della Polizia Stradale.

25 *Febbraio*: Viene inaugurata la serie dei « Giovedì dell'Automobile Club Verona » con uno spettacolo di burattini della Compagnia di Nino Pozzo.

12 *Marzo* - 20 *Aprile*: L'Automobile Club Verona, allo scopo di migliorare le conoscenze tecniche giuridiche di coloro che sono preposti alla regolarizzazione del traffico organizza un corso di



Il primo parcheggio dell'A.C. Verona in piazza Bra



Benedizione automezzi nella ricorrenza di S. Cristoforo

Infortunistica tenuto da docenti particolarmente qualificati nelle varie materie.

24 *Marzo*: « Giovedì dell'A.C. Verona » serata cinematografica con la collaborazione della Sezione fotocineamatori della Società Naturalisti Veronesi.

3 *Aprile*: Organizzata la 3^a edizione della « Stallavena-Boscochiesanuova », (1° Govoni Odoardo).

21 *Aprile*: « Giovedì dell'A.C. Verona » concerto della « Corale di S. Cecilia ».

19 *Maggio*: « Giovedì dell'A.C. Verona » - « Serata della Preistoria » con conferenza tenuta dal Prof. Ferrante Rittatore, Docente di Paleontologia dell'Università di Milano.

2 *Giugno*: Gita sociale a Sega di Ala per la Sagra dei Mughetti.

9 *Giugno*: « Giovedì dell'A.C. Verona » serata della Poesia dialettale veronese.

15 *Giugno*: Inizia « L'operazione targa-lepre » indetta da « Via Sicura » per la durata di 15 giorni. La manifestazione sarà affiancata da manifesti e documentari proiettati nei Cinema cittadini.

20 *Giugno*: Inizio del Trofeo CEAT-ACI.

25 *Luglio*: Benedizione degli automezzi in occasione della ricorrenza di S. Cristoforo.

26 *Luglio*: Collaborato all'organizzazione della « Gymkana per la sicurezza del traffico » della SETAF.

6 *Agosto*: Inaugurazione dei nuovi uffici della Delegazione di Legnago in Piazza 5 Martiri.

10-11 *Settembre*: 1° Trofeo « K » Automobile Club Verona, gara nazionale a partecipazione straniera svoltasi sul circuito ricavato nei viali interai della Fiera di Verona (1° assoluto il milanese « Geki »).

16 *Settembre*: Partecipazione al 7° Convegno Giuridico Internazionale di Perugia.

22 *Settembre*: Partecipazione al 17^a Conferenza del Traffico e della circolazione di Stresa.

14 *Ottobre*: Assemblea ordinaria dei Soci.

26-29 *Ottobre*: Partecipazione dell'A.C. Verona al 1° Convegno Nazionale delle Commissioni Turistiche dell'A.C.I. ad Alghero.

29-30 *Ottobre*: Organizzato il Convegno Triveneto delle Commissioni Giuridiche che ha ottenuto larga eco per l'importanza dei temi svolti.

8 *Novembre*: Visita agli Stabilimenti FIAT Mirafiori di Torino da parte di un numeroso numero di Soci.

11-13 *Novembre*: Partecipazione della Commissione Giuridica al 9° Convegno delle Commissioni Giuridiche dell'A.C.I.

31 *Dicembre*: Intensa attività delle varie Commissioni.

Sono stati consegnati brevetti a 355 studenti delle Scuole Medie di Verona che hanno seguito

il corso di Educazione Stradale (16 corsi organizzati).

I Soci sono 4.563. La circolazione motoristica assomma a 119.339 unità (di cui 29.488 autovetture).

1961

6 *Gennaio*: Befana ai Vigili Urbani e Agenti della Polizia Stradale.

7 *Febbraio*: Alla presenza di Autorità, Insegnanti, Sacerdoti, Religiosi, si è tenuto nel salone dell'A.C. Verona un Convegno sull'Educazione Stradale. Mons. Giuseppe Carraro Vescovo di Verona ha trattato il problema sotto il profilo morale Cristiano e il Capitano Panizzi Comandante della Sezione della Polizia Stradale, sotto il profilo delle norme del Codice della Strada.

25 *Febbraio*: Premiazione dei Campioni Sociali (1° dei velocisti Moioli Giacomo, 1° dei regolari Giusti Renato).

16 *Marzo*: « Giovedì dell'A.C. Verona »; a cura dei Fotocineamatori Veronesi viene proiettato nel salone della Sede Sociale la ripresa filmata della 3^a edizione Stallavena-Boscochiesanuova.

1 *Aprile*: La rivista « Via Libera » inizia la pubblicazione a puntate della « Storia di Verona » a cura del Prof. Giovanni Solinas.

6 *Aprile*: Estrazione della Fiat 500 giardiniera messa a concorso tra tutti i Soci iscritti entro il 31 Marzo 1961. Vincitore il socio Dott. Mincuzzi Mattia.

9 *Aprile*: Organizzata la 4^a edizione della Stallavena-Boscochiesanuova.

16 *Aprile*: Gita sociale a Villafranca ed ai campi di battaglia di Custoza, Goito, Solferino, S. Martino e Peschiera.

14 *Maggio*: Gita sociale « Maggioletta a Revolto ».

17-23 *Maggio*: Ciclo di conferenze sul Codice della Strada presso la sede dell'Automobile Club Verona, tenute da docenti particolarmente qualificati.

1-4 *Giugno*: Gita Sociale al Principato di Monaco e sulla Costa Azzurra.

15 *Giugno*: Grave lutto per lo sport automobilistico italiano. Mentre pilota un grosso bolide sperimentale all'autodromo di Modena nel corso di uno degli ultimi giri di prova, alle ore 18,30 trova tragica morte Giulio Cabianca.

25 *Giugno*: Gita Sociale a Sega di Ala.

25 *Luglio*: Benedizione degli automezzi nella ricorrenza di S. Cristoforo patrono degli automobilisti.

3 *Settembre*: Gita Sociale con crociera sul Lago di Garda su motonave appositamente noleggiata (300 partecipanti).

17 *Settembre*: 2° Trofeo Internazionale « K » dell'A.C. Verona disputato nei viali interni della Fiera di Verona in B. Roma vinto da Carlo Corniani.

14 *Ottobre*: Assemblea ordinaria dei Soci.

15 *Ottobre*: Gita sociale a S. Giovanni Ilarione con visita alle cave di basalto e « castagnata ».

20-21-22 *Ottobre*: Partecipazione della Commissione Giuridica dell'A.C. Verona al Convegno delle Commissioni Giuridiche dell'A.C.I. tenutosi in Torino con presentazione di « memorie ».

18 *Novembre*: Inaugurazione della I^a Mostra di Pittura e Bianco Nero « Premio Paesaggio » riservata ai Soci dell'Automobile Club Verona e loro familiari.

25 *Novembre*: Premiazione dei vincitori della I^a mostra « Premio Paesaggio » (1° premio pittura Milly Gardini, 2° premio Nino Cenni, 3° Wilma Paolucci, 4° Aurelio Beltrame. Per il Bianco Nero 1° premio Sig. Gelsemino Zigiotto).

9 *Dicembre*: Estrazione del biglietto vincente la Fiat 500 messa a concorso tra i Soci. La sorte ha favorito Teodoro Alberti Cermison.

31 *Dicembre*: Intensa attività delle Commissioni.

Per festeggiare il raggiungimento dei 5000 Soci l'Automobile Club ha radunato dirigenti e dipendenti in una simpatica gita sul lago di Garda con pranzo a Bardolino.

I Soci sono 5.568. La circolazione motoristica è di 127.150 unità (di cui 34.493 autovetture).

1962

6 *Gennaio*: Befana ai Vigili Urbani ed alla polizia della Strada.

5 *Marzo*: Premiazione degli insegnanti e degli allievi distintisi nei corsi facoltativi di Educazione Stradale nell'anno scolastico 1960-61.

16-17 *Marzo*: Organizzato l'« Autoraduno Verde » manifestazione automobilistica Nazionale in occasione della 64^a Fiera di Verona.

5 *Aprile*: Estrazione del numero vincente la nuova Fiat 500 messa a concorso tra tutti i Soci iscritti al 31 marzo 1962. La sorte ha favorito il Socio Carlo Guzzon.

8 *Aprile*: Organizzata la 5^a corsa in salita Stallavena-Boscochiesanuova. Competizione automobilistica nazionale con partecipazione straniera (1° Edoardo Lualdi Gabardo).

13-14 *Aprile*: I° Convegno Nazionale degli Assessori Comunali al Traffico con l'intervento del Principe Filippo Caracciolo di Castagneto e del-

l'On. Ceccherini Sottosegretario ai Lavori Pubblici.

14 *Aprile*: Riunione presso la Sede Sociale dei Presidenti e Direttori degli AA.CC. delle Tre Venezie presenti il Principe Filippo Caracciolo di Castagneto ed il Segretario Generale dell'A.C.I. dott. Francesco Mungo.

21-25 *Aprile*: Gita sociale in Jugoslavia.

9 *Giugno*: Collaborato all'organizzazione della Gymkana automobilistica a scopo benefico presso il campo sportivo FTASE.

21 *Giugno*: Gita sociale sui Lessini con visita al « Covolo » di Camposilvano e ad Purghestal.

8-9 *Settembre*: Partecipazione dell'A.C. Verona al « Convegno delle Commissioni Giuridiche degli AA.CC. Triveneti » tenutosi a Trento.

14-16 *Settembre*: Partecipazione della Commissione Giuridica al « IX Convegno Giuridico Internazionale sui problemi del Traffico e della circolazione » tenutosi a Perugia.

23 *Settembre*: Organizzata a Boscochiesanuova la 1^a prova del Campionato sociale di Gymkana automobilistica.

27-30 *Settembre*: Partecipazione dell'A.C. Verona alla XIX Conferenza del Traffico e della Circolazione a Stresa.

13 *Ottobre*: Assemblea generale ordinaria dei Soci. Consegna dei distintivi di Pioniere della Guida ad 85 automobilisti.

28 *Ottobre*: Organizzata a Caprino la 2^a prova del Campionato Sociale di Gymkana automobilistica.

18 *Novembre*: Organizzata sulla pista « Arcobaleno » del Kartdromo di Boscomantico la 3^a prova del campionato sociale di Gymkana automobilistica.

20 *Novembre*: Inaugurazione della 2^a Mostra di pittura bianco e nero riservata ai Soci e loro familiari.

23 *Novembre*: Nel salone della sede sociale premiazione dei vincitori della 2^a Mostra di pittura bianco e nero.

6 *Dicembre*: Estrazione a sorte fra i soci del 1962 di n. 10 buoni da litri 500 di benzina cadauno.

20 *Dicembre*: Presso la sede sociale, premiazione degli insegnanti e alunni particolarmente distinti nella campagna dell'Educazione Stradale 1961-1962.

Proiezione di documentari sulla circolazione stradale (corsi n. 27, brevetti n. 650).

31 *Dicembre*: Intensa attività delle varie Commissioni nel corso dell'anno.

I Soci sono 6.258. La circolazione motoristica assomma a 133.482 unità (di cui 40.014 autovetture).



Eliminatoria interprovinciale Concorso ACI-SHELL

68



Mostra-Concorso di pittura e bianco-nero riservata ai Soci dell'A.C. Verona.

GITE SOCIALI



I Presidenti



Cav. rag. Giacomo Riva
(dal 19-11-1923 al 24-11-1925)



Co. avv. Tito Murari della Corte Bra
(dal 25-11-1925 al 17-10-1927 e dal 30-11-1928
al 30-9-1929)



Cav. Tullio Danese
(dal 18-10-1927 al 29-11-1928 e dall'1-10-1929 al
1-10-1932; dal 2-10-1932 al 28-2-1934,
sub-Commissario)



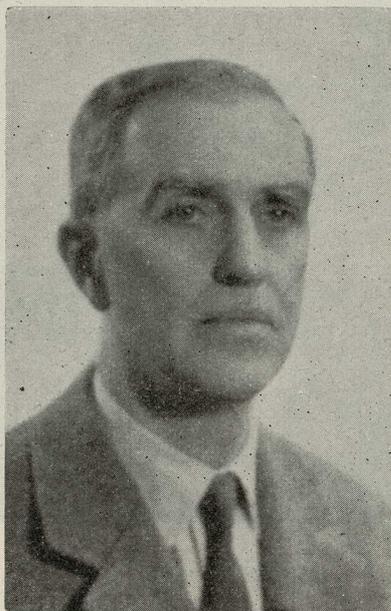
Comm. Giovanni Corbellari
(dall'1-3-1934 al 7-4-1935, sub-Commissario)



Co. dott. Giulio Rizzardi
(dall'8-4-1935 al 4-3-1936)



Dott. Carlo Secco
(dal 5-3-1936)



Dott. Leo Ciria
(dal 25-4-1945 al 8-3-1946, Commissario)



Comm. Domenico Mario Caratti
(dal 9-3-1946 al 6-12-1949)



Dott. Umberto Peretti-Colò
(dal 7-12-1949; in carica attualmente)

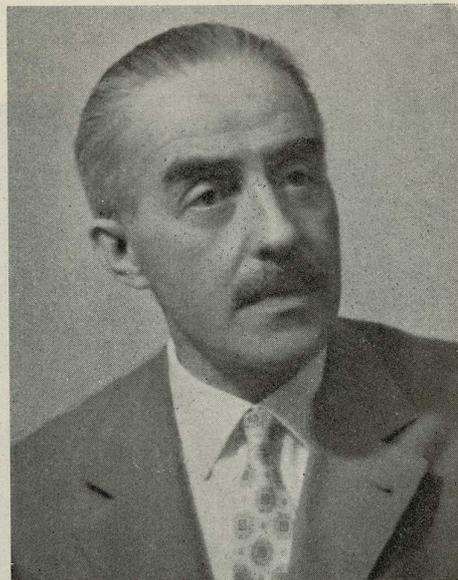
I Direttori

- 25-11-1925 — CAV. RAG. GIACOMO RIVA
5-3-1936 — CAV. FRANCESCO D'AMICO
1-7-1936 — ING. MARIO CORTINOVIS
30-10-1936 — GEOM. TITO BRAIDI
31-5-1940 — CAV. GIUSEPPE GINI
5-11-1940 — RAG. ANATOLIO GINO PAPINI
21-1-1941 — RAG. LUCIDO GIRELLI
1-9-1945 — SIG. CARLO PETTITI
1-5-1948 — DOTT. ERNESTO BASSO

72



Carlo Pettiti



Dott. Ernesto Basso

Consiglio direttivo e Commissioni in carica

CONSIGLIO DIRETTIVO

PRESIDENTE

PERETTI-COLO' DR. UMBERTO

VICE-PRESIDENTI

CARATTI COMM. MARIO - CORBELLARI COMM. GIOVANNI

CONSIGLIERI

AVRESE Avv. VITTORIO MARIA - BASSANI DR. GUIDO - BIANCHI DR.
PIETRO - CASTELLI COMM. SALVATORE - CASTIONI Cav. VITTORE
FACCHINELLI Avv. E. MARIO - GEMMA Avv. LEONARDO - ORTI
MANARA Ing. OBERTO - PAON LUCIANO

REVISORI DEI CONTI

ANTI DR. PIER EMILIO - CAVAGGIONI RAG. GIOBATTA
LEVI Avv. ENZO

COMMISSIONE TRAFFICO E CIRCOLAZIONE

PRESIDENTE

CORBELLARI COMM. GIOVANNI

MEMBRI

ARDUINI Ing. FRANCESCO - CASTELLI COMM. SALVATORE - CONSOLO
Ing. LITTERIO - GHEZZI Ing. PIERLUIGI - POLLINI DR. GABRIELE

COMMISSIONE GIURIDICA

PRESIDENTE

ALBERTACCI Avv. COMM. ALBERTO

MEMBRI

CALVELLI DR. GIOVANNI - CINALI Avv. ITALO - CIPRIANI DR. NICOLA
COLABUCCI COMM. DR. GIUSEPPE - DONELLA Avv. DARIO - GEMMA
Avv. LEONARDO - GHEZZI Ing. PIERLUIGI - LORO Prof. AMLETO
PIETRAROTA COMM. DR. DOMENICO

COMMISSIONE TURISTICA

PRESIDENTE

CASTIONI Cav. VITTORE

MEMBRI

BELTRAME AURELIO - GOLLINUCCI ATTILIO

COMMISSIONE SPORTIVA

PRESIDENTE

BASSANI DR. GUIDO

SEGRETARIO

SARO ROLANDI

MEMBRI

BRAZZOLI LUCILLO - FALLENi Cav. MARIO - FRANZONI GUIDO
GUIDOTTI TINO - LARGAIOLLI DR. CESARE - LEDRO Ing. BRUNO
LEONI RENZO - LIPIZER Geom. SERGIO

”Correrai più veloce per le vie del cielo”



ANTONIO ASCARI

nato a Bonferraro di Sorgà il 15 settembre 1888, caduto all'Autodromo di Montblery (Francia), alle ore 10,18 del 26 luglio 1925, nel 23° giro del « Gran Premio di Francia », mentre in testa guidava alla vittoria la sua rossa Alfa Romeo.

Invitto pilota, cavaliere del volante, campione d'ardimento, provetto meccanico, atleta dai nervi d'acciaio passò, nella sua breve carriera sportiva, di trionfo in trionfo. Campione d'Italia e d'Europa, il suo nome legato all'Alfa Romeo formò con la gloriosa Casa costruttrice un binomio perfetto.

Sulla modestissima casa natale del suo paese una lapide lo ricorda ai posteri:



74

GIULIO CABIANCA

nato a Verona il 19 febbraio 1923, caduto in prova all'Autodromo di Modena alle ore 18,30 del 15 giugno 1961.

Puro « gentleman » del volante, tra i piloti di questo dopoguerra rifulse per la sua spiccata classe, imponendosi nelle competizioni con la sua personale tecnica di guida e la sua caratteristica esuberanza giovanile.

Degno continuatore delle fulgide tradizioni sportive dell'automobilismo veronese, segnò nel suo albo d'oro una somma di affermazioni di notevole valore e tale da porlo in un posto di rilievo fra i Campioni del volante.

Oltre 300 corse - 38 vittorie assolute - 73 di categoria - numerosi primati - tre volte Campione d'Italia - sono i risultati significativi di 14 anni di carriera.



Tre Pionieri veronesi: 252 anni



SECONDO TULLIO

Nato a Verona il 24 novembre 1874.

Fu uno dei più forti corridori ciclisti nel periodo 1890/1896, conseguendo numerose affermazioni anche in gare nazionali.

E' il più anziano pilota vivente che abbia partecipato ad una competizione automobilistica. Infatti nella gara di dirigibilità disputata a Verona il 13 marzo 1899 si classificò terzo su triciclo "Prinetti & Stucchi". Non partecipò alla corsa Verona - Brescia - Mantova - Verona, disputata il giorno seguente, per il divieto posto dal padre.

Nel 1893 a Padova ha guidato il motociclo Bernardi.

PICCOLI NICO (Domenico)

Nato a Schio il 5 marzo 1882, ma veronese di elezione. Per narrare le imprese sportive e le avventure di Nico Piccoli sarebbe necessario un volume.

Ha incominciato a guidare nel 1898 un triciclo De Dion Bouton (possiede la patente dal 1902), e da allora ha pilotato le più svariate marche d'auto italiane e

straniere, partecipando a competizioni automobilistiche in Italia, Francia, Belgio, Germania, Austria.

Dovunque ha ottenuto brillanti vittorie ed affermazioni: 1907 Circuito delle Ardenne su Gaggenau (giro più veloce) - 1907 e 1908 Corsa in salita del Semmering - 1907 Corsa in pista a Monaco di Baviera - 1907 Coppa Florio, 5 chilometri lanciati di Conegliano (primato alla media di Km/o. 139) - 1908 Targa Bologna, Padova-Bovolenta - 1909 Gara di Velocità a Verona - 1925 Corsa in salita sulle Torricelle - 1926 Chilometro lanciato a Brescia.

Nel 1907 in seguito ad una scommessa, su una Darracq, nuova fiammante, correva da Parigi a Thiene in 21 ore, comprese le soste per i pranzi ed il controllo doganale a Susa.

Brevettato pilota di Aerostato nel 1907 costruttore di sferici, ha al suo attivo ben 600 ascensioni con quattro attraversate delle Alpi, una Gordon Bennett.. ed un amarraggio nella Manica dove venne tratto in salvo, prima d'andare a finire in pasto ai pesci atlantici, da un cacciatorpediniere della marina francese.

Costruttore di dirigibili sin dal 1910, con il suo celebre "Ausonia-bis" effettuava lunghissimi voli ed ideava durante la prima guerra mondiale il servizio antisommergibili con dirigibili, del quale assunse il comando, divenendo istruttore del 1° corso allievi per tale specialità.

Volontario di guerra, decorato, numerosi sono gli Encomi speciali nei quali venne citato per le sue imprese.

Fondatore dell'Areo Club di Verona, pioniere dell'Automobilismo, dinamico organizzatore di Gare Aeronautiche, maggiore dell'Areonautica, Nico Piccoli rimane esempio di ardimenti e di audacia non comuni.

MENEGARDO RICCARDO

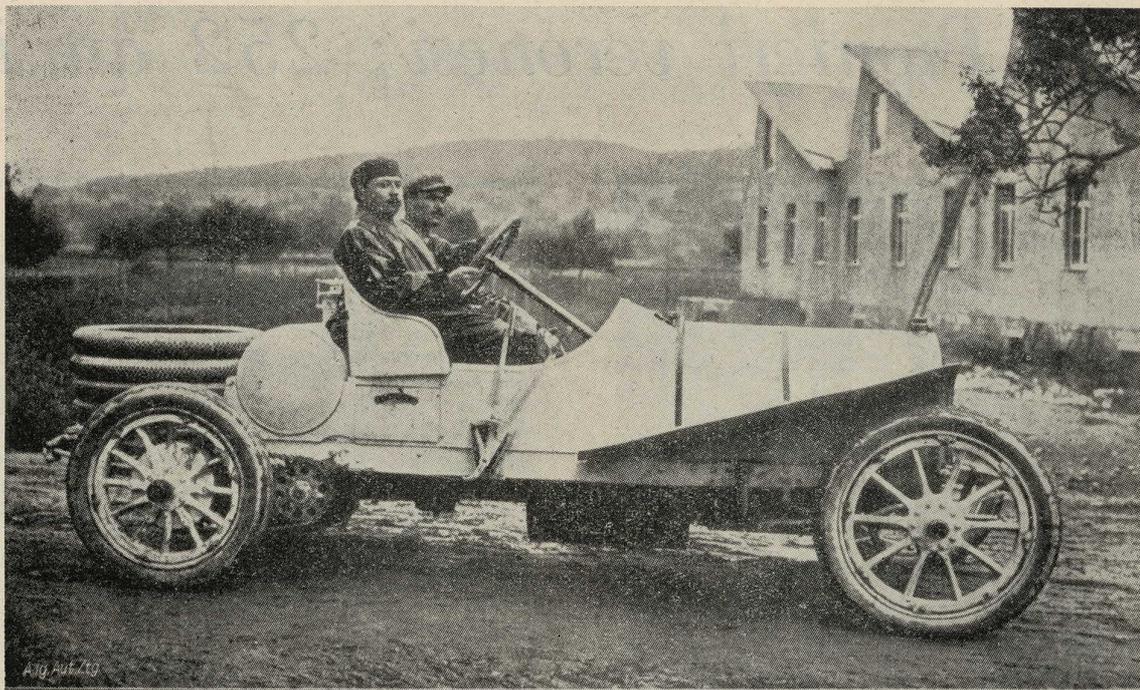
Nato a S. Michele Extra il 2 dicembre 1882.

Meccanico alla Fiat negli anni 1901/1903, poi motorista alla Caproni a Vizzola Ticino per altri due anni, ritornato a Verona fu collaboratore di Nico Piccoli volando con il dirigibile Ausonia-bis, partecipando con questi alle corse automobilistiche delle Ardenne, del Semmering e nella Padova-Bovolenta.

Corridore ciclista negli anni 1904 e 1905, nei quali fu campione veronese, si classificò secondo nel Circuito automobilistico di Verona del 1908 e nel 1923 vinse la prima edizione della Corsa in salita sulle Torricelle. Si classificò pure nella "Coppa delle Alpi" del 1924, su Ceirano, portando a bordo lo scrittore Arnaldo Fraccaroli.

In 54 anni d'automobilismo nessun incidente e nessuna contravvenzione.

Nel 1906 conseguiva la patente di guida automobilistica e nel 1907 il brevetto di pilota d'aviazione.



Zum Ardennenrennen: Piccoli auf dem Wagen der Süddeutschen Automobilfabrik Gaggenau.

1907 - Piccoli Nico alla guida della "Gaggenau", meccanico Menegardo Riccardo, partecipante al circuito delle Ardenne dove compiva il giro più veloce.



RUFFO BRUNO

Nato a Colognola ai Colli il 9 dicembre 1920.

Campione motociclista di fama mondiale è stato tre volte Campione del Mondo (nel 1949 e 1951 per la classe 250 su Guzzi; nel 1950 per la classe 125 su Mondial) e due volte Campione d'Italia (1949 e 1951 per la classe 250 su Guzzi).

Ha partecipato ad oltre 100 corse ottenendo 48 vittorie e numerosi posti d'onore.

Nel 1952 al Tourist Trophy ha conseguito il Trofeo "Simpson" per il giro più veloce della sua classe ed il Trofeo "Westover" quale corridore partecipante per la prima volta che aveva realizzato il miglior tempo nei confronti del vincitore.

È stato detentore di ben 51 primati mondiali conseguiti nel 1948/1950 su Guzzi per le classi 75 e 250 in collaborazione con Alberti, Gianni e Guido Leoni, Anderson, sulle distanze dai 10 ai 100 chilometri, dalle 50 alle 1000 miglia e sul tempo dalle 2 alle 12 ore.

Passato all'automobilismo ha conseguito brillanti affermazioni al Circuito del Garda 1950 (3° assoluto) - XII Corsa in salita sulle Torricelle 1955 (2° assoluto) - Bologna-S. Luca (1957) (3° assoluto) - Circuito di Pergusa 1957 (3° assoluto) - Circuito di Sassari 1957 (2° assoluto).

I piloti veronesi campioni d'Italia

1948 SUPPI ALESSANDRO - TERRAGNOLI EMO
cl. 750 Turismo (Fiat)

1951 CABIANCA GIULIO
cl. 1100 Sport (Osca)

1952 CABIANCA GIULIO
cl. 1100 Sport (Osca)

1958 CABIANCA GIULIO
cl. 1500 Sport (Osca)

1959 MOIOLI GIACOMO ("Noris")
Trofeo della Montagna - cl. 2000 G. T.
(Maserati 2000)

1959 LARGAIOLLI CESARE
G. T. 500 (Berkeley 500)

1959 LARGAIOLLI CESARE
Trofeo della Montagna - G.T. 500 (Berkeley 500)

1960 MOIOLI GIACOMO ("Noris")
G. T. 2000 (Maserati 2000)

1961 CABIANCA GIULIO
G. T. 2500 (Flaminia-Zagato)

1961 ZANAROTTI GASTONE
Trofeo della Montagna - cat. Junior
(Stanguellini)

1962 ZANAROTTI GASTONE
Trofeo della Montagna - cat. Junior
(Stanguellini)

1962 LADO GIANNI ("Match")
G. T. 700 (Abarth)



Sopra: Gastone Zanarotti
Sotto: Giacomo Moioli ("Noris")



Sopra: Gianni Lado ("Match")



Sotto: Cesare Largaiolli



Le vittorie assolute dei piloti veronesi

ASCARI ANTONIO

1919	Parma - Poggio di Berceto	Fiat
	Coppa della Consuma	Fiat
1922	Gargnano - Tignale	Alfa Romeo
1923	Circuito di Cremona	Alfa Romeo
1924	Circuito di Cremona	Alfa Romeo
	Gran Premio d'Italia	Alfa Romeo
	Parma - Poggio di Berceto	Alfa Romeo
1925	Gran Premio d'Europa e del Belgio - SPA	Alfa Romeo

BENDINELLI MARIO

1924	Corsa in salita sulle Torricelle	Ceirano
------	----------------------------------	---------

BUSSINELLO ROBERTO

1959	G. P. Vigorelli (Junior)	Stanguellini Fiat
	Circuito di Cesenatico (Junior)	Stanguellini Fiat

CABIANCA GIULIO

1949	Circuito di Ferrara	Osca 1100
	Circuito del Tigullio	Osca 1100
1950	III Coppa Pasubio	Osca 1100
	Corsa in salita sulle Torricelle	Osca 1100
	Trieste - Opicina	Osca 1300
1951	Corsa in salita sulle Torricelle	Osca 1100
	IV Coppa del Pasubio	Osca 1100
	IV Lecco - Ballabio	Osca 1100
	III Giro delle Calabrie	Osca 1100
	VII Circuito di Sinigallia	Osca 1100
	Bologna - Raticosa	Osca 1100
	VII G. P. Vetturette Monza	Osca 1100
	Trieste - Opicina	Osca 1100
	Treponti - Castelnuovo	Osca 1100
1952	Corsa in salita sulle Torricelle	Osca 1100
	Trento - Bondone	Ferrari 2500
	IV Giro dell'Umbria	Osca 1100
	III Circuito di Caserta	Osca 1100
1953	Gran Premio Cidonio	Osca 1100
1956	Corsa in salita sulle Torricelle	Osca 1500
	XVIII Coppa della Consuma	Osca 1500
	Bolzano - Mendola	Osca 1500
	X Coppa delle Dolomiti	Osca 1500
	1 ^a Bologna - S. Luca	Osca 1500
	Giro delle Calabrie	Osca 1500
	Treponti - Castelnuovo	Osca 1500
1957	Corsa in salita sulle Torricelle	Osca 1500
	XIX Coppa della Consuma	Osca 1500
1958	VIII Premio Pergusa	Osca 1500
	XV G. P. Napoli	Osca 1500
	Circuito di Caserta	Osca 1500
	1 ^a Stallavena - Boscochiesanuova	Osca 1500

1959	2 ^a Stallavena - Boscochiesanuova	Osca 1500
	Coppa S. Ambroeus	Ferrari 2000
	Bolzano - Mendola	Osca 1500
	Trieste - Opicina	Osca 1500
	Coppa Gallenga	Osca 1500
	43 ^a Targa Florio	
	record sul chilometro lanciato (Km/o. 248,266)	
		Ferrari 2000

CARRAROLI GUGLIELMO

1930	Aosta - S. Bernardo	Alfa Romeo
------	---------------------	------------

D'ACQUARONE CESARE

1949	Chiusaforte - Sella di Nevea	Alfa Romeo
	Coppa Pasubio	Alfa Romeo

FONTANINI BRUNO

1930	Bolzano - Mendola	Alfa Romeo
1932	Bolzano - Mendola	Alfa Romeo
1933	Bolzano - Mendola	Alfa Romeo

GIANNANTONIO ANGELO

1926	Corsa in salita sulle Torricelle	Chiribiri
------	----------------------------------	-----------

MENEGARDO RICCARDO

1923	Corsa in salita sulle Torricelle	Bianchi
------	----------------------------------	---------

MOIOLI GIACOMO (« Noris »)

1960	Coppa Nevegal	Maserati 2000
1962	Agordo - Frassenè	Porsche 1600
1962	Coppa Nevegal	Porsche 1600

PICCOLI DOMENICO

1907	5 chilometri lanciati di Conegliano	Gaggenau
	Chilometro lanciato di Ostenda	Gaggenau

SACCOMANI TOMMASO

1925	Corsa in salita sulle Torricelle	Ceirano
------	----------------------------------	---------

TESINI DANILO

1960	Treponti - Castelnuovo	Lotus
------	------------------------	-------

ZAMPIERI ALFONSO

1927	Gran Premio di Monza	Amilcar 1100
------	----------------------	--------------

ZANAROTTI GASTONE

1961	Coppa Asiago	Stanguellini-Fiat
	Coppa Junior Monza	Stanguellini-Fiat
	G.P. Adriatico, Abazia	Stanguellini-Fiat

ALBI D'ORO

delle tre principali competizioni automobilistiche veronesi

Circuito del Pozzo

L'1 dicembre 1925 si predisponeva l'organizzazione per l'attuazione di una corsa automobilistica che prendeva il nome di "Circuito del Pozzo" sul percorso: Tombetta - S. Giovanni Lupatoto - Pozzo - Tombetta. A Tombetta i due rettilinei venivano congiunti con una curva appositamente costruita.

1926 - 21 marzo - Km. 254,440

- | | |
|---------------------------------|--------------|
| 1. CONSONNO, Bugatti | 2.14'49"4/10 |
| <i>Km/o. 112,888</i> | |
| 2. SERBOLI, Chiribiri | 2.20'40" |
| 3. SACCOMANI Tommaso, Chiribiri | 2.21'48"1/10 |

1927 - 20 marzo - Km. 254,440

- | | |
|---|-------------|
| 1. BONA Gaspare, Bugatti | 1.56'56"2/5 |
| <i>Km/o. 129,143</i> | |
| 2. TONINI Carlo, Maserati | 2.10'46"2/5 |
| 3. GAMBA Mario, Alfa Romeo | 2.12'52"1/5 |
| Giro più veloce: Balestrero, Bugatti, il 9° in 5'20" - Km/o. 141,492. | |

1928 - 25 marzo - Km. 300,550

- | | |
|----------------------------|--------------|
| 1. NUVOLARI Tazio, Bugatti | 2.40'36"6/10 |
| <i>Km/o. 115,226</i> | |
| 2. MAGGI Aymo, Maserati | 2.49'25" |
| 3. CLERICI, Salmson | 2.45'18"6/10 |

1929 - 2 giugno - Km. 308,550

- | | |
|---|--------------|
| 1. ALLOATI Giovanni, Bugatti | 2'12'31" |
| <i>Km/o. 139,969</i> | |
| 2. VALPREDI, Delage | 2.17'48"2/10 |
| 3. NENCIONI C., Maserati | 2.19'22" |
| Giro più veloce: Alloati, Bugatti, in 4'49" - Km/o. 153,741 (primato del circuito). | |

Corsa in salita sulle "Torricelle"

1923 - 11 novembre

da Porta S. Giorgio alla IV Torricella - Km. 4,700

- | | |
|--------------------------------|----------|
| 1. MENEGARDO Riccardo, Bianchi | 5'37"1/5 |
| <i>Km/o. 50,206</i> | |
| 2. ZAMPIERI Alfonso, Ceirano | 5'44" |
| 3. BEVILACQUA B., Bianchi | 5'47"1/5 |

1924 - 23 marzo

percorso c. s. - Km. 4,700

- | | |
|------------------------------|----------|
| 1. BENDINELLI Mario, Ceirano | 4'41"2/5 |
| <i>Km/o. 60,213</i> | |
| 2. FERRARI Enzo, Alfa Romeo | 4'49" |
| 3. BEVILACQUA B., Bianchi | 5'17"2/5 |

1925 - 22 marzo

percorso c. s. - Km. 4,700

- | | |
|-------------------------------|-------|
| 1. SACCOMANI Tommaso, Ceirano | 4'42" |
| <i>Km/o. 60,000</i> | |

- | | |
|-----------------------------|----------|
| 2. TREVISANI, Diatto | 4'44"3/5 |
| 3. ABRIANI Livio, Chiribiri | 4'46" |

1926 - 14 novembre

Km. 4,980

- | | |
|-----------------------------------|----------|
| 1. GIANNANTONIO Angelo, Chiribiri | 5'06" |
| <i>Km/o. 58,588</i> | |
| 2. STRAZZA Ermenegildo, Lancia | 5'12" |
| 3. RUSSO Giuseppe, Lancia | 5'19"3/5 |

1931 - 22 marzo

Km. 4,980

- | | |
|--------------------------------|----------|
| 1. PASTORE Cesare, Maserati | 4'02"3/5 |
| <i>Km/o. 73,899</i> | |
| 2. FONTANINI Bruno, Alfa Romeo | 4'13"2/5 |
| 3. PREMOLI Luigi, Salmson | 4'23"1/5 |

1932 - 8 maggio

Km. 4,980

- | | |
|-----------------------------|----------|
| 1. TADINI Mario, Alfa Romeo | 4'02"3/5 |
| <i>Km/o. 73,899</i> | |
| 2. COBIANCHI V., Alfa Romeo | 4'06" |
| 3. PASTORE Cesare, Maserati | 4'12"1/5 |

1950 - 1 ottobre

Percorso: dalla Sirenella al torrione del Telegrafo - Km. 1,800 da ripetersi due volte per un totale di Km. 3,760.

- | | | |
|------------------------------|--------|----------|
| 1. CABIANCA Giulio, Osca | 1'51"6 | |
| <i>Km/o. 61,808</i> | 1'47"4 | 3'39"0 |
| 2. FERRARI Plinio, Cisitalia | | 3'49"2/5 |
| 3. SACCHIERO Lucillo, Fiat | | 3'53"4/5 |

1951 - 29 giugno

percorso come sopra

- | | | |
|------------------------------|--------|--------|
| 1. CABIANCA Giulio, Osca | 1'40"2 | |
| <i>Km/o. 66,418</i> | 1'43"6 | 3'23"8 |
| 2. SACCHIERO Lucillo, Lancia | | 3'35" |
| 3. BETTINAZZI A., Fiat | | 3'40"3 |

1952 - 23 marzo

percorso come sopra

- | | | |
|---------------------------|--------|--------|
| 1. CABIANCA Giulio, Osca | 1'43" | |
| <i>Km/o. 65,641</i> | 1'43"2 | 3'26"2 |
| 2. TINAZZO Alfredo, Fiat | | 3'40"2 |
| 3. GRAMEGNA Luciano, Fiat | | 3'40"2 |

1953 - 29 marzo

percorso come sopra

- | | | |
|-------------------------------|--------|--------|
| 1. CERINI Gerino, Ferrari | 1'40"4 | |
| <i>Km/o. 67,478</i> | 1'40"2 | 3'20"6 |
| 2. STAGNOLI Luigi, Ferrari | | 3'21"2 |
| 3. CORNACCHIA Franco, Ferrari | | 3'24"2 |

1954 - 28 marzo

percorso come sopra

- | | | |
|----------------------------|--------|--------|
| 1. MARZOTTO Paolo, Ferrari | 1'33"8 | |
| <i>Km/o. 72,501</i> | 1'33"5 | 3'07"3 |
| 2. GERINI Gerino, Ferrari | | 3'12"0 |
| 3. CABIANCA Giulio, Osca | | 3'13"3 |

1955 - 27 marzo

percorso come sopra

1. LUGLIO Camillo, Ferrari	1'30"4	
<i>Km/o. 74,580</i>	1'31"1	3'01"5
2. RUFFO Bruno, Maserati		3'03"4
3. CABIANCA Giulio, Osca		3'04"4

1956 - 25 marzo

percorso come sopra

1. CABIANCA Giulio, Osca	1'38"0	
<i>Km/o. 69,171</i>	1'37"7	3'15"7
2. BORDONI Franco, Maserati		3'20"5
3. SCARLATTI Giorgio, Maserati		3'22"7

1957 - 31 marzo

percorso come sopra

1. CABIANCA Giulio, Osca	1'31"3	
<i>Km/o. 74,124</i>		
2. ZAMPIERI Armando, Ferrari	1'33"1	
3. MACCARINI Arrigo, Maserati	1'34"9	

Questa fu l'ultima edizione della corsa, che fu sospesa, per incidenti, quando le classi 1100, 1500, 2000, oltre 2000 e Sport Internazionale dovevano ancora disputare la II. prova. La classifica generale venne redatta in base ai tempi della prima prova.

Il miglior tempo delle due prove fu quello di Lualdi Edoardo in 3'06"9.

I primati della gara sono:

Sul primitivo percorso: PASTORE Cesare, Maserati, 1931; TADINI Mario, Alfa Romeo, 1932 (ex aequo) - 4'02"3/5 - Km/o. 73,889.

Sul successivo percorso, a due tratte (Km. 3,760):

1955 - LUGLIO Camillo, Ferrari Km/o. 74,580

Su una tratta (Km. 1,880):

1955 - LUGLIO Camillo, Ferrari Km/o. 74,880

Corsa in salita**Stallavena-Boscochiesanuova**

Km. 15,300 - Dislivello mt. 775

1958 - 14 settembre

1. CABIANCA Giulio, Verona, Osca 1500	7'20"2/10
<i>Km/o. 125,125</i>	
2. SCARFIOTTI Lodovico, Bologna, Osca 1500	7'51"8/10
3. BUSSINELLO Roberto, Verona, Osca 1100	7'53"6/10

1959 - 5 aprile

1. CABIANCA Giulio, Verona, Osca 1500	7'27"6/10
<i>Km/o. 123,056</i>	
2. GOVONI Odoardo, Bologna, Maserati 2000	7'31"2/10
3. "WAL-EVER" (Walter Bervighieri), Osca 1500	7'32"5/10

1960 - 3 aprile

1. GOVONI Odoardo, Bologna, Maserati 2000	7'22"8/10
<i>Km/o. 124,390</i>	
2. BOFFA Mennato, Napoli, W.R.E. 2000	7'24"6/10
3. GIOVANARDI Giuliano, Maserati 2000	7'33"5/10

1961 - 9 aprile

1. BOFFA Mennato, Napoli, Maserati 2000	7'24"7/10
<i>Km/o. 123,859</i>	
2. ZANAROTTI Gastone, Verona, Stanguellini Junior	7'39"6/10
3. LUALDI Edoardo, Varese, Ferrari 250 G.T.	7'43"1/10

1962 - 8 aprile

1. LUALDI Edoardo, Varese, Ferrari 250 G.T.	7'33"6/10
<i>Km/o. 121,429</i>	
2. PRINOTH Ernesto, Bolzano, Lotus Junior	7'35"8/10
3. ALBERTI, De Tomaso Fiat	7'37"2/10

1963 - 7 aprile

Iscritti n. 241 - Partiti n. 157 - Classificati n. 137.	
1. LUALDI Edoardo, Varese, Ferrari 250 G.T.	7'16"7/10
<i>Km/o. 126,128. (Nuovo primato della gara).</i>	
2. ZANAROTTI Gastone, Verona, Lola Junior	7'25"5/10
3. PRINOTH Ernesto, Bolzano, Lotus Climax Junior	7'30"7/10

I "servizi" della corsa in salita sulle « Torricelle »

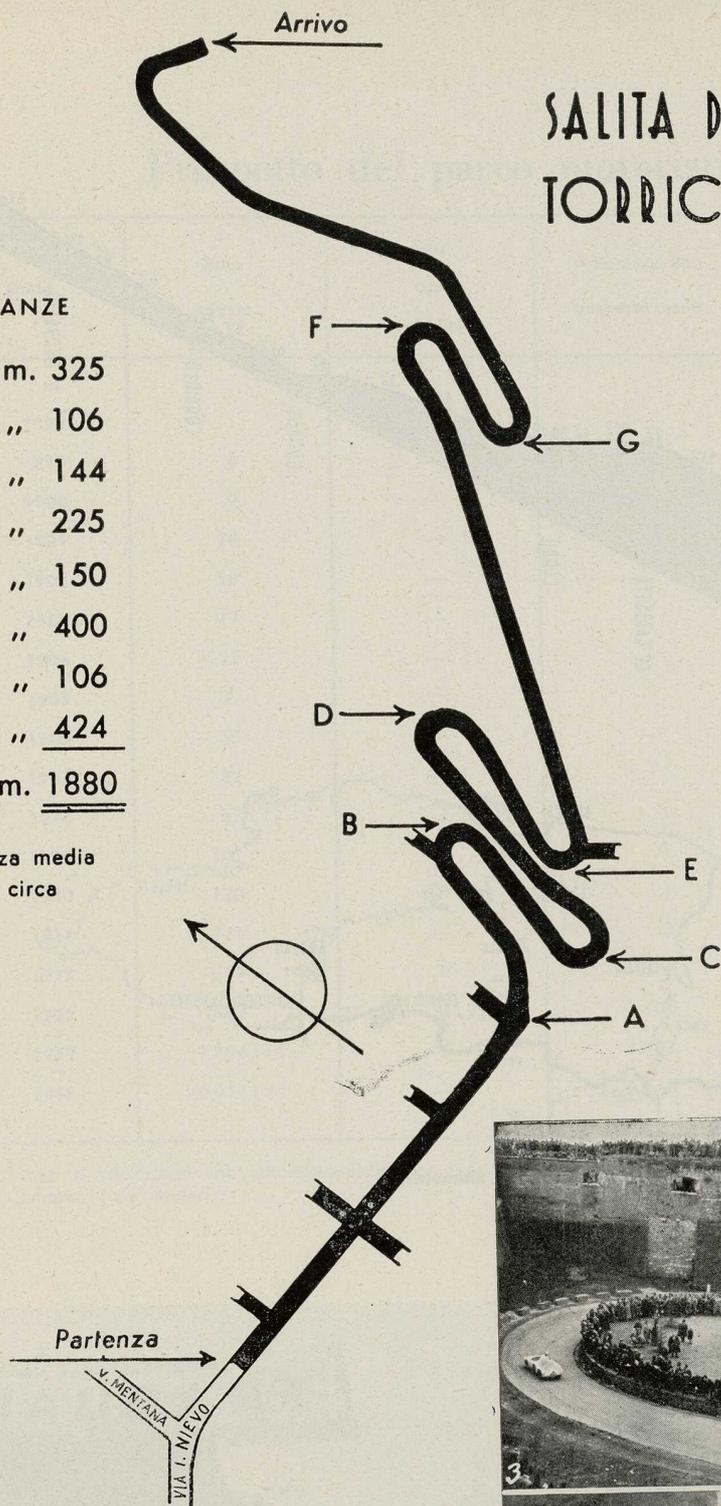


SALITA DELLE TORRICELLE

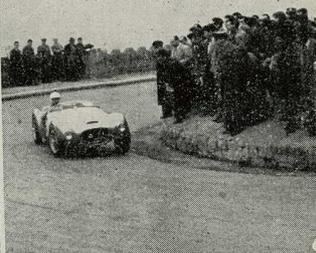
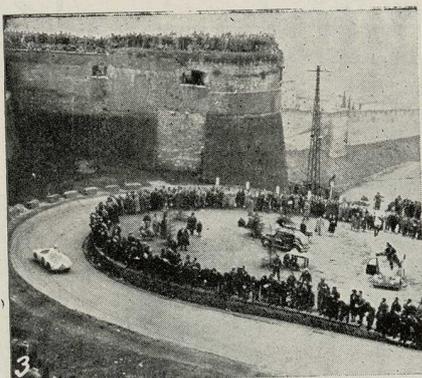
DISTANZE

Part. - A	m. 325
A - B	„ 106
B - C	„ 144
C - D	„ 225
D - E	„ 150
E - F	„ 400
F - G	„ 106
G - Arr.	„ 424
Totale m.	1880

Pendenza media
6% circa



Planimetria del
percorso della "Corsa
in salita sulle Torricelle"



Visioni di una
edizione della corsa

AUTOMOBILE CLUB VERONA
CORSA IN SALITA
STALLAVENA BOSCOCHIESANUOVA
 Km 15+300

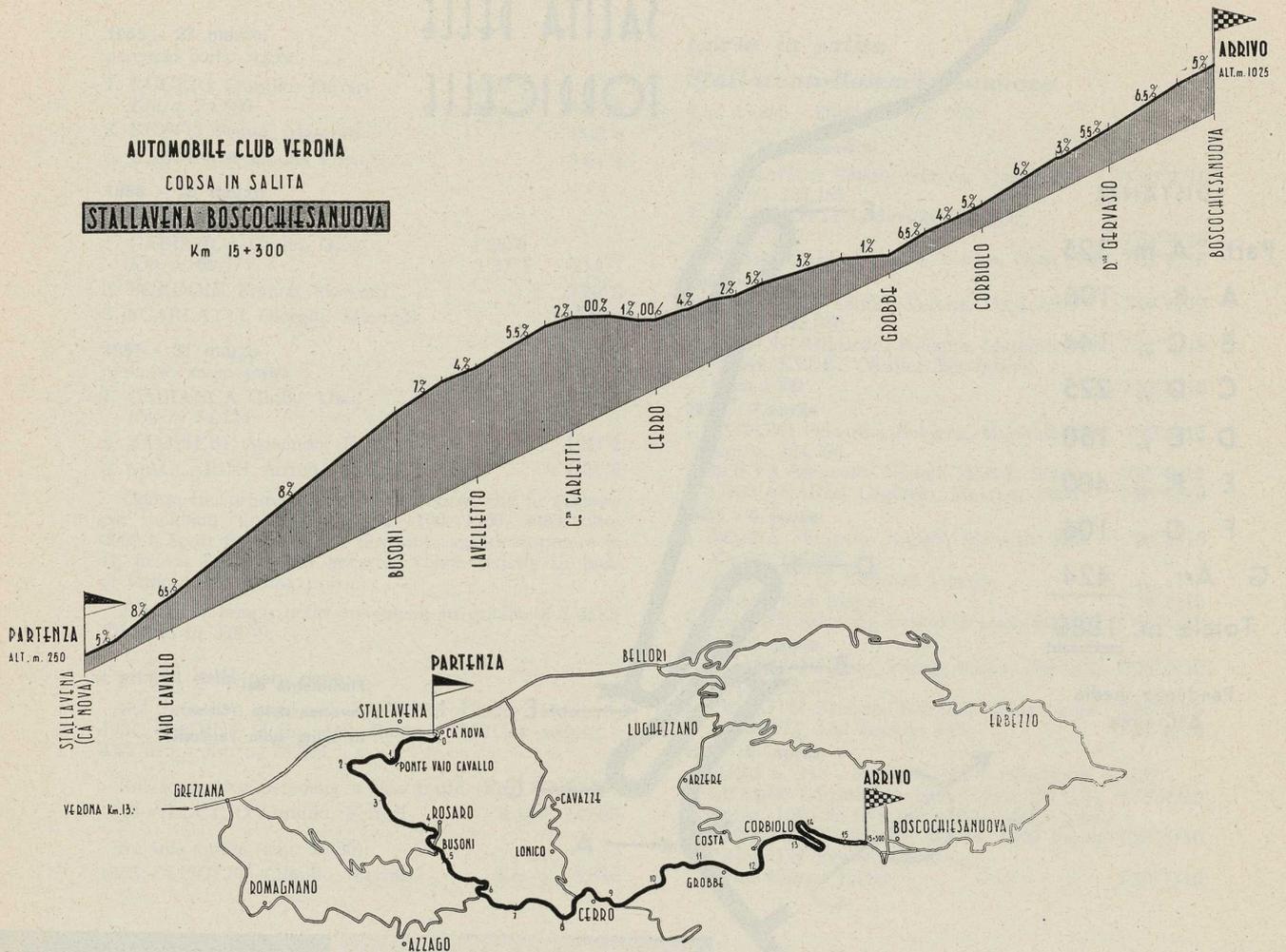
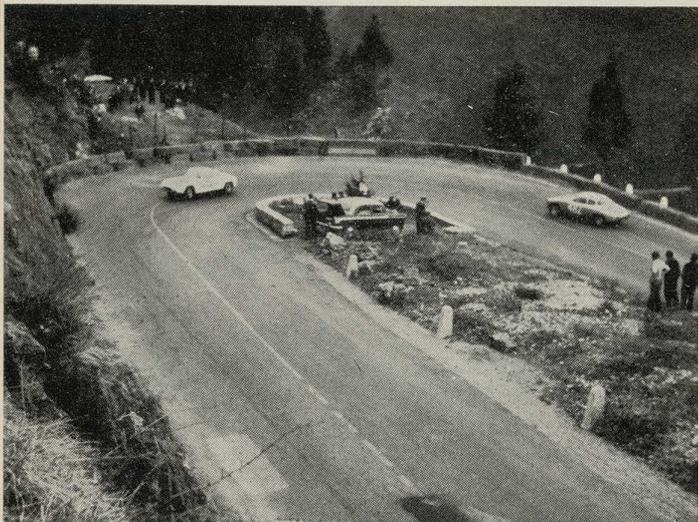


Grafico del percorso e profilo altimetrico



Alcune fasi della gara

Prospetto del parco motoristico veronese

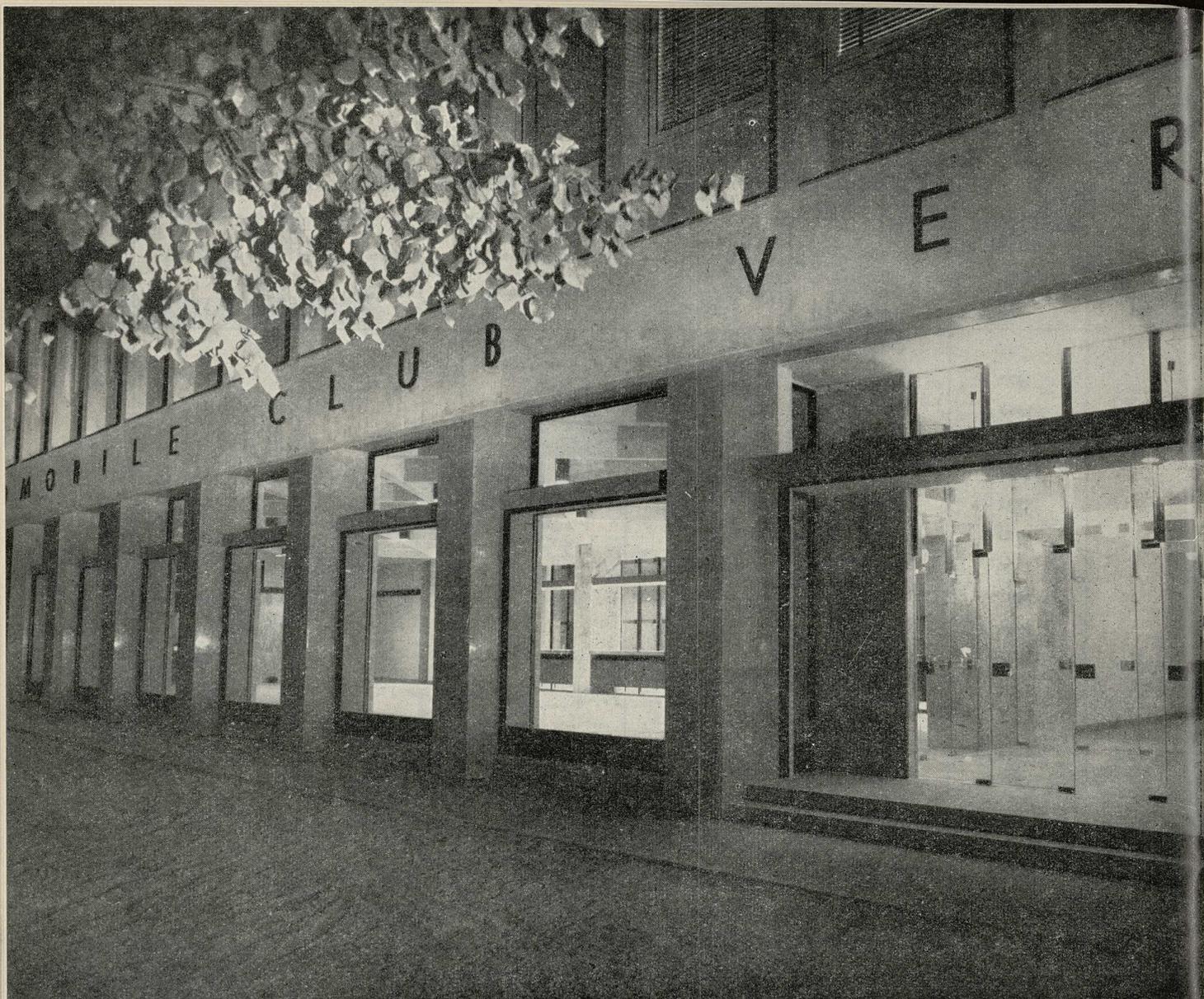
Anno	Auto private	Auto uso pubblico	Automezzi per trasporto merci	Moto (dal 1905)	Cicli
1892	1	—	—	—	—
1899	4	—	—	—	2.251
1900	9	—	—	—	2.592
1901	18	—	—	—	2.793
1902	20	—	—	—	2.785
1903	17	—	—	—	3.364
1904	22	—	—	—	4.120
1905	31	—	—	120	5.446
1906	50	—	—	116	7.180
1907	82	—	1	258	9.155
1908	57 (1)	1	1	110	10.206
1909	101	—	1	99	11.834
1910	120	—	1	110	15.593
1911	174	—	3	115	25.365
1912	219	7	2	132	27.334
1922	587	31	474	605	—
1952	7.884 (1)	—	4.883	32.591 (2)	—
1962	40.014 (1)	—	8.742	81.750 (2)	—

(1) I dati si riferiscono agli auto-motoveicoli per i quali è stata pagata la tassa di circolazione.
 (2) Compresi i ciclomotori.

Prospetto Soci

83

1945	292	1954	2857
1946	950	1955	3266
1947	1353	1956	3715
1948	1255	1957	4170
1949	1384	1958	4297
1950	1733	1959	4420
1951	1950	1960	4563
1952	2298	1961	5260
1953	2611	1962	6258



La nuova sede di proprietà dell'A.C. Verona, in via Valverde, 34



Il 1° Convegno Nazionale degli Assessori Comunali addetti al Traffico



"Autoraduno Verde": sfilata in piazza Bra



Sopra: Campagna per la "Cortesia stradale"

Sotto: Conferenza in sede sull'educazione stradale con l'intervento di S.E. il Vescovo di Verona



Sopra: Campagna per la "Sicurezza stradale"

Sotto: Telefoni stradali

