

Giro di manovella



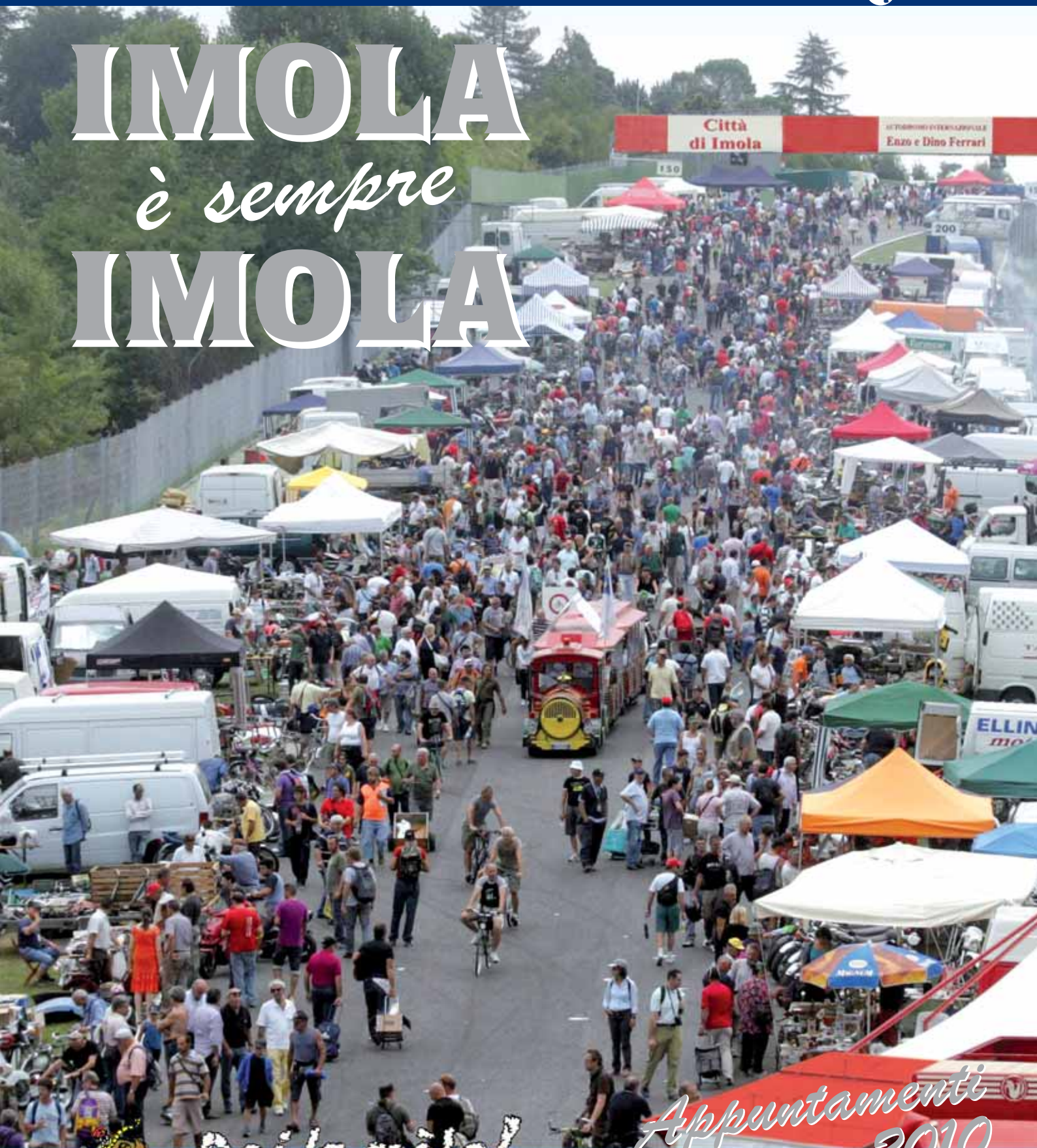
NOTIZIARIO DEL CLUB ROMAGNOLO AUTO E MOTO D'EPOCA

n. 4 Dicembre 2009

IMOLA

è sempre

IMOLA



Dai la mola!

*Appuntamenti
2010*

"Giro di Manovella" è on-line sul sito www.crame.it ◀



Calendario Manifestazioni 2010



Gite Sociali C.R.A.M.E.

5-6-7 MARZO
NEVE & GHIACCIO
Auto e moto fino al 1965

5 APRILE
LE PRIME RONDINI
Moto fino al 1985

22-23-24 APRILE
(oppure 29 Aprile/1 Maggio)
STOCCARDA - GITA IN PULLMAN
STABILIMENTO E MUSEO PORSCHE

16 MAGGIO
100 ANNI IN ALFA ROMEO
CON IL CRAME
Manifestazione riservata
alle Alfa Romeo fino al 1970

22-23 MAGGIO
IMOLA MONDIALE
Evento rievocativo dei Campionati
Mondiali di Motocross 1948-1965

2 GIUGNO
RADUNO VALLATA DEL SENIO
Auto fino al 1970

8/13 GIUGNO
GITA IN SICILIA
In collaborazione con La Manovella
di Acireale - Moto fino al 1960

24 LUGLIO
MARE D'EPOCA DI SERA
Auto fino al 1965

3-4-5 SETTEMBRE
OLD RALLY
Auto fino al 1965

3 OTTOBRE
PASSEGGIATA D'AUTUNNO
Moto fino al 1985



Appuntamenti

CONVOCAZIONE DI ASSEMBLEA:

SABATO 20 FEBBRAIO 2010

è convocata ad Imola presso la sede C.R.A.M.E.
l'Assemblea Ordinaria.

(seguirà nei termini statutari formale convocazione)

SESSIONE OMOLOGAZIONE AUTO E MOTO:

IL C.R.A.M.E. organizzerà a Massalombarda

nel prossimo mese di Giugno

presso la concessionaria Fiat Matulli, una sessione
di verifica per il rilascio del certificato di identità



Cari amici,

sembra impossibile, ma è di nuovo tempo di bilanci.

Anche il 2009 sta per giungere al suo traguardo e diamo un rapido sguardo a quanto il nostro sodalizio ha saputo realizzare negli ultimi mesi.

Sfogliando questo numero del "giornalino" che vuole essere testimonianza della nostra attività, vi accorgete di quanto sia corposo pur coprendo solo gli ultimi sei mesi della vita di club.

Veramente tante, anzi tantissime, sono state, infatti, le manifestazioni del 2009.

Manifestazioni a carattere internazionale, ma anche gite sociali per auto e moto che sarebbe davvero troppo lungo elencare, ma che, e questo è importante, ha sempre visto la vostra massiccia partecipazione, il vostro entusiasmo, la vostra approvazione ed il prestigio dei vostri veicoli.

Andiamo anche fieri delle nostre "serate culturali" per le quali c'è sempre grande interesse sia in occasione della presentazione di libri legati al mondo del motorismo storico sia per la presenza di ospiti prestigiosi che hanno fatto la storia del mondo delle corse.

Un accenno anche alla Mostra Scambio, giunta alla 33° edizione, e sulla quale, mentre scrivo questo editoriale, da poco è calato il sipario.

Oltre 40.000 sono stati gli appassionati che l'hanno visitata e 2000 gli espositori: numeri impensabili alla vigilia e davvero importanti in un momento di crisi economica, purtroppo lontana da soluzioni.

Tutto questo è stato possibile realizzare nell'anno che volge a termine grazie alla presenza al mio fianco di un eccellente Consiglio Direttivo, di una Segretaria competente, di Commissari Tecnici instancabili e di voi soci che, mai mi stancherò di ripetere, siete l'asse portante del Crame.

Concludo augurando a voi ed alle vostre famiglie un Buon Natale ed un felice Anno Nuovo.

Bruno Brusa
Presidente



Giro di Manovella

Anno XXIV - N. 4, Dicembre 2009

Responsabile Redazionale:
Bruno Brusa

Hanno collaborato:

Bruno Brusa
Grazia Brusa
Umberto Ciompi
Luciano Costa
Giovanni Battista De Nisi
Alberto Galassi
Giuliano Galassi
Maria Rosa Guerra
Chiara Marzocchi
Venerio Montevecchi

Fotografie:

Archivio Crame
Roberto Casadio
Giovanni Battista De Nisi
Isolapress

Editore:

CRAME - Club Romagnolo
Auto e Moto d'Epoca
V.le D'Agostino, 6/A - 40026 Imola (Bo)
Tel. 0542 690704 - Fax 0542 698315
e-mail: crame@crame.it - www.crame.it

Registrazione Tribunale di Ravenna:
N. 739

Direttore Responsabile:
Luigi Rivola

Coordinatore spedizione:
Franco Donati

Impaginazione, grafica e stampa:
Nuova Grafica Imola

Trimestrale del Club Faentino Veicoli Storici

Notiziario del Club Romagnolo Auto e Moto d'Epoca

Supplemento a "Dai la mola" Registrazione al Tribunale di Ravenna n. 739
Poste Italiane S.p.a. - Spedizione in Abbonamento Postale 70% DCB Ravenna



Imola Mostra Scambio 2009 L'oggi si fa domani

di Giovanni Battista De Nisi

Esiste un appuntamento dove il presente parla di futuro.

È Imola Mostra Scambio, giunta al 33° compleanno celebrato dall'11 al 13 settembre. Accolta fin dal 1981 nell'autodromo Enzo e Dino Ferrari, ha saputo assurgere ad anticipatrice di tendenze, punto di riferimento per gli operatori e le manifestazioni del settore dal Nord al Sud dello stivale. A simboleggiarne la continuità, la massiccia presenza nel paddock, nei box e lungo entrambi i lati della pista di un'infinità di proposte variegata, stimolanti nel pubblico un costante rapporto dialettico. Il dialogo ed il confronto, al pari del coordinamento logistico,



rimangono obiettivi primari di un fior fiore di stratega del calibro di Bruno Brusa, direttore del mercato imolese ed attuale presidente del

Club Romagnolo Auto e Moto d'Epoca. La sua caparbità e determinazione si traduce in esempio di abnegazione e perizia organizzativa ad ogni livello,



sposata dai 900 soci del sodalizio. Imola Mostra Scambio contribuisce al perpetuarsi dell'universo d'epoca, al turismo ed all'economia del territorio, nonché alla storia del costume. L'aggettivo multietnico, ad esempio, le appartiene da tempo come testimonia l'abituale sovrapporsi di lingue e dialetti. L'incremento delle presenze dall'estero, inizialmente poteva quasi sembrare un'utopia, nel 2009 ha portato tra i 45.000 appassionati e, soprattutto nel comparto dei 2.000 espositori un numero crescente di francesi, tedeschi ed ancor più olandesi. Anche rimanere giovane, o meglio, l'essere riuscita a far breccia tra le giovani generazioni, contraddistingue la manifestazione, distribuita dal 2007 nell'arco di tre giorni. Non occorre essere un sociologo per accorgersi quest'anno della affluenza di molti adolescenti, ventenni e trentenni.

Imola è stata in grado di registrare con largo anticipo l'ingresso di visitatori rinnovati demograficamente, divenuti ora target di confronto e





I Grandi Appuntamenti



portatori di specifiche esigenze. Una su tutte la ricerca degli scooter incidentati, economico serbatoio di parti di ricambio per i propri mezzi. Sull'altro fronte, le verdi forze espositive, contagiate dalla febbre del mondo d'epoca e mosse dalla ricerca del business, in luogo di uno sporadico guadagno, offrono oltre a componenti di due ruote compromesse da sinistri prodotte negli ultimi vent'anni, moto e scooter, come la Vespa, di piccola cilindrata da strada e fuoristrada da ricondizionare. In qualsiasi caso, i protagonisti di Imola Mostra Scambio siano essi visitatori, venditori, commentatori e giornalisti, respirano fedeltà rimanendo assidui ad oltranza. Il mercato imolese non smentisce le aspettative della vigilia imprimendo nell'animo di quanti lo vivono i suoni, i colori, la vivacità di momenti solo all'apparenza dispersivi. I racconti, inevitabilmente narrati da qualsiasi interlocutore, perché non esiste nessun mezzo e nessun pezzo, in un bisticcio voluto di parole, privo di storia. I rapporti interpersonali nati dal niente e coltivati sul filo della passione comune. Inconcepibile, poi, acconsentire di fare altro nel lungo week end imolese! Ed allora, pur di esserci, anche il consueto espositore, privo di merce adeguata, prenota ugualmente una piazzola e va a confondersi, con spirito vacanziero, nella folla degli acquirenti. La dedizione resta pure per i ricordi legati all'iter evolutivo della mostra e del suo contorno. Si sente ancora nelle ore serali, ma con meno intensità, l'odore della carne alla brace preparata dagli espositori,



L'inglese Mr. Ron Farthing affezionato standista



pretesto per scambiarsi esperienze in un'atmosfera conviviale. Diminuiscono le persone con il carrello al seguito per porre la merce comprata.

Mutano abitudini e rituali, comportamenti e proposte in esposizione, a rappresentare le tappe di un percorso verso il domani. Le sottocanna

degli Anni Venti e Trenta sono state così costrette a subire la massiccia invasione delle realizzazioni risalenti agli Anni Cinquanta e Sessanta che





I Grandi Appuntamenti

ora hanno lasciato il passo alle moto Anni Settanta ed Ottanta. Medesima considerazione attiene il settore delle quattro ruote, da alcuni anni "emarginate" su un lato del rettilineo di partenza e arrivo. Sotto il sole di fine estate, rari e, conseguentemente, molto costosi, i modelli risalenti ai primi decenni del secolo scorso di produzione inglese, francese, italiana. Due ruote nazionali con Moto Guzzi, Ducati e Moto Morini in testa sono la migliore e più numerosa espressione che congiunge la fine del secondo conflitto mondiale al boom economico. Prorompenti come una sinfonia, invece, da sorreggere in guisa di spina dorsale la struttura di Imola, testimonial dei decenni intrapresi nel 1970 e nel 1980. Da strada e fuoristrada, rottami o

poco più, conservate e restaurate aspettavano chi fosse disposto a sceglierle per portarsele a casa. Peccato che in taluni casi le somme richieste, generalmente in linea per esemplari identici nelle stesse condizioni, si incalzassero in un riprovevole gioco al rialzo.

Nel ventaglio delle Case maggiormente rappresentate, le quattro giapponesi, con Honda e Kawasaki rincorse da Yamaha e Suzuki, la tedesca BMW, l'inglese Triumph ed ancora l'immancabile Moto Guzzi e la Ducati. La casa di Borgo Panigale è l'unica a mostrarsi con quasi l'intera gamma del periodo. Della Piaggio sempre bramate le Vespa 50 nei vari modelli e versioni dal finire degli Anni Sessanta agli Ottanta, in tono minore i cinquantini, esclusi i Moto Morini



Lo stand gastronomico del C.R.A.M.E. che ha riscosso un grandissimo successo



Corsarino, e le Innocenti Lambretta. Ingredienti fondamentali della mostra le parti di ricambio, con voce tenorile si sono imposte su qualsiasi altro tipo di proposta.

Mantengono le posizioni l'editoria, l'abbigliamento, gli accessori e i gadget. Positivo avere ridotto a meno di un sussurro le categorie merceologiche non inerenti, a rimarcare la capacità organizzativa. "Immensa Imola", che riesce ad esserlo perché continua a prospettare un imponente, vivace e sempre nuovo mondo d'epoca mostrandolo dal suo palcoscenico. Peculiarità positiva da cui scaturisce un segnale incoraggiante in un momento di crisi economica conclamata e lontana da soluzioni a breve.

Imola si riconferma pertanto gene-



rosa con le manifestazioni analoghe che qui vengono a pubblicizzarsi e magnanima con enti ed istituzioni assistenziali del territorio. Da ben 19 anni, parte del ricavato viene devoluto per finalità benefiche.

Valga allora la considerazione "meno male che Imola c'è", scritta però in punta di penna, con il puntiglio del cronista, nell'attesa dell'edizione numero 34 ascoltando in sottofondo ancora l'eco di quella appena conclusa.





Rally Moto Fiva Norvegia, 10-14 giugno 2009

di *Mariarosa Guerra*

Vengo a conoscenza che nel 2009 il rally FIVA moto si svolgerà in Norvegia. In cuor mio penso come sarebbe bella questa nuova avventura; nonostante la pubblicità, pochi motociclisti sono disposti ad aderire pensando con ragione ai circa 6000 chilometri da percorrere. Riusciamo tuttavia ad organizzare un gruppetto di soci CRAME e Velocifero ed il giorno 10 giugno si parte con un furgone e una vettura, colmi di indumenti pesanti, tute e giubbotti da acqua consci delle temperature e degli eventi atmosferici di quella nazione. Dio pluvio non infierisce, anche se freddo e vento non sono mancati e in qualche momento ci ha praticamente seguito anche un timido sole; le nostre moto si sono comportate bene, avrebbero potuto accusare sicuramente problemi, data la loro età, ma sicuramente

non problemi di surriscaldamento. Lo sforzo del Norsk Veteran Motorsykel Club che ha organizzato l'evento è stato sicuramente premiato visto che il popolo motociclista presente sempre entusiasta, smentendo così la tradizionale freddezza dei popoli nordici.

La goliardia, il senso dell'amicizia, le belle moto mettono ben presto in evidenza il gruppo italiano e il signor Fuhr Kjetil, membro e responsabile della Polizia Stradale della Regione, che ha sempre diretto gli eventi in prima persona non si risparmiava nell'esclamare "forza Italia!!".

Gli ordini che impartiva con un sibilo di sirena della sua BMW sono stati rispettati, l'autodisciplina è stata un esempio per tutti noi, la carovana ha sempre viaggiato unita con regolare distanza e senza che i concorrenti si sorpassassero, la facilità è stata anche

nel percorrere strade con traffico quasi inesistente, anche se i limiti di velocità si susseguono ininterrottamente. Non sono mancati gli incontri con bovini ed ovini che spesso sono anche i padroni della strada. I percorsi effettuati si sono mostrati sicuramente emozionanti ed eccitanti per la configurazione del paesaggio mozzafiato che si fa notare passando a volte in mezzo a due muraglie di neve, a volte sotto una serie di cascate, oppure costeggiando laghi e laghetti dove il verde e l'azzurro sono i colori dominanti. Abbiamo effettuato visite di particolare interesse: il museo della moto TEMPO gestito e di proprietà di un appassionato della marca, il museo dei motori da imbarcazione rigorosamente funzionanti almeno una decina dei quali, per l'occasione, sono stati avviati in onore dei partecipanti del rally FIVA, non ultimo l'interessante museo della scienza e della tecnica dove spiccano varie sale didattiche ove sono previste prove pratiche manuali per gli studenti, chiaro indice di insegnamento fin dalla giovane età del concetto del lavoro utile allo



Gli equipaggi italiani e le loro moto.



Vista di una parte delle moto presenti. In primo piano le moto degli equipaggi italiani.



Il tiro della patata come segno beneaugurante secondo tradizione.



Museo della moto TEMPO, reparto moto restaurate.



sviluppo della mente e della manualità. In questo museo si è svolta la serata di gala con le varie premiazioni. Molto apprezzati sono stati i piatti della "Vecchia ceramica di Faenza" appositamente coniatati per l'occasione che abbiamo consegnato a nome di tutti i motociclisti italiani. Il Commissario manifestazione proveniva dalla Spagna accompagnato da due ragazzi responsabili di un museo spagnolo di veicoli storici che hanno annunciato il loro impegno nell'organizzazione del Rally FIVA moto del 2010 che si svolgerà nella loro Nazione e saranno ben lieti di incontrarci.

L'ospitalità è stata senza dubbio degna di nota, le soste per il pranzo sono state studiate attentamente passando da una raffinata grotta illuminata da tenue luce azzurra ad una rustica fattoria dove le pietanze venivano preparate dalle signore della fattoria e dintorni. Al rientro dalle escursioni giornaliere le moto venivano sistemate in un ampio spazio dando l'opportunità di appagare un sorprendente interesse che i vari collezionisti mostravano per



L'ambito piatto artistico della vecchia ceramica di Faenza consegnato a presidenti e organizzatori.

In visita alla città di Bergen.



le moto altrui. L'equipaggio italiano, è stato comunque molto apprezzato per aver portato alcuni modelli di moto, come la Puch 800, la Moto Guzzi GT 17, e la Mas 127 SS quasi totalmente sconosciute alla maggior parte dei partecipanti, tant'è che in più occasioni ognuno di noi ha elencato e descritto caratteristiche anche in modo dettagliato per soddisfare le loro curiosità e appagare il desiderio di conoscenza; anche noi comunque abbiamo avuto l'opportunità di ammirare moto a noi sconosciute quali l'Atlanta, la Progress, l'Universal, la Tempo, ecc.

Il tempo trascorre ma la luce è sempre la stessa, la notte praticamente non sopraggiunge, solo guardando l'orologio ci si rende conto che è meglio andare a dormire per affrontare una nuova giornata.



Moto Progress.



Moto Gnome Rhon.



Un esempio delle muraglie di neve che talvolta ci hanno accompagnato.



Consegna del piatto al presidente del Norsk Veteran Motorsykel Club.

Una giornata a Castelraimondo con le nostre moto d'epoca

di Giuliano Galassi

L'incontro del 5 luglio a Castelraimondo si può sicuramente definire una giornata particolare per le novità che che hanno caratterizzato le varie fasi dell'evento, per lo spirito sportivo goliardico e amichevole tra i presenti che chiamerei partecipanti e non concorrenti: parola che farebbe trapelare nel suo significato un pizzico di competitività, cosa completamente

assente che non ha sfiorato l'idea di alcuno, anche se i presupposti non sarebbero mancati.

Particolari momenti si sono susseguiti partendo dalla mostra delle moto esposte su un palco di fronte al Palazzo del Comune, passerella con presentazione delle moto, giri dimostrativi per le vie cittadine di Castelraimondo, non ultima la possibilità di esprimere capacità e qualità



delle moto e dei guidatori sulla bella pista che affianca il laghetto e le sculture del carissimo amico Fernando Caciorgna, uno dei primi cultori delle moto d'epoca fino dagli albori. Fernando è stato l'organizzatore



Moto D & C costruita a Tolentino da Vittorio Conti



Panoramica moto in esposizione





Un gruppo di partecipanti attorno all'organizzatore Fernando Caciorgnia



Veduta d'insieme con le vetture staffetta



...pronti alla partenza



La coppa ricordo consegnata a tutti i partecipanti

dell'evento che ha avuto inizio alle ore 10 del mattino dopo che le nuvole minacciose avevano dato sfogo a pioggia copiosa, così che per il resto della manifestazione la tregua ha dato l'opportunità di svolgere il programma che prevedeva un trofeo dedicato al costruttore Vittorio Conti con possibilità di osservare la raris-

sima, forse l'unica rimasta in vita, D&C (De Stefani e Conti). Per la prima volta nel settore dei veicoli storici oltre al ricordo della manifestazione e altri trofei per le varie categorie, erano previsti premi in denaro che i presenti hanno ritenuto di non accettare, soprattutto per non creare un precedente che

potrebbe aumentare l'agonismo negli appassionati delle moto storiche, specialmente in coloro che hanno un particolare interesse per la velocità. Non è poi mancata la parte culinaria con pranzo a base di pietanze tipiche della zona presso il ristorante "Il Pipistrello" di proprietà della famiglia Caciorgnia.



Moto esposte davanti al Palazzo Comunale di Castelraimondo



La nostra estate

E' stata **Modigliana**, paese delle colline faentine ricca di storia ed arte, la località prescelta per il primo degli incontri estivi "fuori sede" dei soci CRAME. Squisita l'ospitalità of-

ferta dalla Pro Loco per l'interessamento del socio Dott. Giambattista Borzatta con la collaborazione di Franco Donati.



L'equipe della Pro Loco al completo



Momento di ringraziamento con i due organizzatori Borzatta e Donati



Consegna della targa alla Pro Loco





Due le manifestazioni svoltesi nel ravennate nel mese di luglio ed organizzate dal socio nonché Consigliere Crame, Paolo Baldini: "Ravenna d'epoca di sera" (sabato 4 luglio) e "Mare d'Epoca di sera" (sabato 25 luglio).

Il primo degli incontri ha rinnovato l'appuntamento che si propone ogni anno la visita ad un diverso monumento di Ravenna, la storica città le cui origini si perdono nella notte dei tempi e che tutto il mondo ci invidia.

Per l'edizione 2009, la scelta è caduta sul Mausoleo di Teodorico, di cui ai partecipanti è stata offerta una visita guidata comprendente anche la visione di un interessante filmato sui tanti monumenti ravennati.

Altro momento importante della manifestazione la visita al rinnovato museo "Collezione Vespa" di Mauro Pascoli.

Una visita apprezzata da tutti e che



si è valse delle spiegazioni ed informazioni dello stesso titolare che è riuscito a soddisfare tutte le curiosità dei convenuti.

Per rimanere in tema, la cena si è svolta nel ristorante "In Vespa" gestito dai fratelli Mauro ed Umberto Pascoli.

RAVENNA d'EPOCA





In programma per il secondo incontro, "Mare d'Epoca di sera", la rievocazione del Circuito di Marina Romea, teatro alla fine degli anni '50 di alcune edizioni di gare motociclistiche.

A Casal Borsetti, nel piazzale antistante la chiesa del paese, è avvenuta la benedizione dei veicoli da parte

del parroco e successivamente... tutti al "Circo Niuman", un momento di relax ed una novità che tutti hanno mostrato di gradire.

La manifestazione si è conclusa al Circolo Velico Adriatico Wind Club, con una cena sotto le stelle, in riva al mare, a pochi passi dall'imboccatura del Porto di Ravenna.

MARE d'EPOCA di SERA





L'incontro estivo di Agosto ha avuto come meta **Forlimpopoli**, la cittadina che ha dato i natali al grande Pellegrino Artusi. Nel corso della serata, ai Soci convenuti è stata data la possibilità di una visita guidata ai luoghi artusiani, grazie all'interessamento di Vittorio Maltoni, organizzatore anche del momento conviviale offerto ai partecipanti.

L'incontro Estivo Forlimpopoli (Città Artusiana)



Vittorio Maltoni, coordinatore dell'incontro mentre s'avvia a dare il benvenuto a Giandomenico Faggioli sulla favolosa Talbot del 1934



Una giornata a casa di Loris Capirossi

Domenica 20 settembre, è stata richiesta la presenza di 25 auto e 25 moto d'epoca per l'inaugurazione dell'Agriturismo Ca' Sassatello, a Borgo Rivola.

La giornata è iniziata a Faenza, in Piazza del Popolo. La carovana è partita per Brisighella, passando per le strade di Marzeno e via Carla, stradina di collina piacevole per la guida. Brisighella ha accolto i partecipanti con una degustazione di Olio di Brisighella su pane toscano, una dimostrazione di come si stampano tradizionalmente su tela i



tipici ricami romagnoli e infine un'interessante visita guidata alla via degli Asini. Si è poi proseguito per Borgo Rivola passando per Zattaglia e Riolo Terme. All'Agriturismo Ca' Sassatello, siamo stati accolti in un gazebo sotto gli antichi resti del Castello Sassatello, già citato nel



1060 a seguito di un assedio dei Faentini. Dopo il pranzo, sono stati ringraziati tutti i partecipanti per la loro disponibilità e sono stati omaggiati di alcuni ricordi del Crame i genitori di Capirossi, promotori di questa iniziativa.





Rombi di passione

Anche quest'anno, il Crame ha voluto contribuire all'evento "Rombi di Passione" che da quasi un decennio anima il centro storico di Lugo a fine estate.

Domenica 27 settembre, un nutrito gruppo di soci con moto costruite

prima del 1930 ha dato vita alla rievocazione del "Circuito Francesco Baracca" accompagnati dall'entusiasmo di numerosi spettatori.

Il fine settimana successivo, 3-4 ottobre, è toccato alle auto far bella mostra di sé sotto i portici del

Pavaglione, simbolo della città. Tante e di pregio le auto esposte che hanno attirato la curiosità del pubblico che numeroso ha partecipato all'evento.



Fra le auto esposte primeggiava la Brush del 1904 di Luciano Galassi



Old Rally

di Grazia Brusa

Non è stato assolutamente uno dei tanti "raduni di auto d'epoca" l'Old Rally 2009, ma un vero e proprio momento turistico - culturale che ha perfettamente interpretato gli intendimenti degli organizzatori e riscosso l'unanime approvazione dei partecipanti.

Una manifestazione, d'altra parte, che ha toccato tre regioni, Romagna, Marche e Umbria, tra le più "gettonate" dal turismo per la bellezza e varietà paesaggistiche così come per quelle artistiche, ma anche perché sono ancora tra quelle regioni in cui la vita si svolge a misura

d'uomo pur offrendo una ricettività alberghiera tra le più qualificate. Tutto questo hanno potuto apprezzare gli oltre 30 equipaggi dell' Old Rally percorrendo itinerari non consueti, vivendo momenti culturali di ottimo livello e soggiornando per l'intera durata della manifestazione al Park Hotel ai Cappuccini, un monastero del XVII secolo sapientemente restaurato, che appartiene alla storia stessa di Gubbio e riesce combinare in modo perfetto antichi ambienti con nuovi comforts.

Delle tre giornate in cui si è svolta la manifestazione (4-5-6 settembre), il sabato prevedeva una interessante



visita alle Grotte di Frasassi, uno dei percorsi sotterranei (30 Km su 8 differenti livelli geologici) più grandiosi e affascinanti del mondo.





La visita guidata ha permesso ai "radunisti" di ammirare lungo l'itinerario turistico stalattiti e stalagmiti, lance di alabastro, laghetti di acqua cristallina di straordinaria bellezza.

Molto interessante ed apprezzata anche la visita guidata, nel



pomeriggio, al "Museo della Carta e della Filigrana" di Fabriano, all'interno del complesso monumentale dell'ex Convento di S. Domenico. Una visita guidata particolare e "viva" quella offerta agli equipaggi dell'"Old Rally" che, grazie a sussidi didattici e pratiche dimostrazioni, hanno potuto



scoprire un'Arte, quella della fabbricazione della carta appunto, ancora determinante ed affascinante per l'uomo del terzo millennio.

Su strade lontane dal grande traffico, anche il percorso della domenica con l'attraversamento sempre suggestivo della Gola del Furlo e la sosta all'Abbazia di S. Vincenzo, la cui edificazione pare ebbe inizio nel VI sec. sulle rovine di un tempio pagano, ma che, purtroppo, come molti "gioielli" del nostro Paese, pochi conoscono o sanno apprezzare. A concludere i tre giorni della manifestazione, l'ormai tradizionale sosta a Villa Gualdo allietata dalla musica della Meldola Jazz Band e dalla cucina dello chef Domenico. Un grazie a Fabio Amadori, patron dell'Old Rally, e a quanti l'hanno affiancato nell'organizzazione dell'edizione 2009.



Passeggiata d'Autunno

di Chiara Marzocchi

Come ormai consuetudine, la "Passeggiata d'Autunno" chiude la stagione motociclistica del Crame. Domenica 4 ottobre, i 50 motociclisti hanno trascorso una piacevole giornata, complice il bel tempo, non propriamente autunnale e

l'ottima organizzazione sia per quanto riguarda il percorso che il pranzo. Al ritrovo, nella sede del Crame, 36 moto.

L'itinerario prevedeva strade poco trafficate e quasi mai percorse, nelle colline di Riolo Terme, Brisighella e Coniale fino all'Agriturismo "Bosco

del Cù" sopra Castel del Rio dove un gustoso e abbondante pranzo ha compiaciuto i partecipanti.

Sulla via del ritorno anche due "prove speciali": il Ponte degli Alidosi, antico ponte che da più di cinquecento anni attraversa il fiume Santerno e la famosa "Salita del Cane", un ripido percorso con pendenza fino al 20% nella frazione di Fontanelice.



La Mille Miglia del dopoguerra

Cambia il percorso, arriva la Ferrari ma con la pioggia hanno la meglio le berlinette

di Venerio Montevecchi

La prima Mille Miglia del dopoguerra ebbe luogo nel 1947. L'Italia era uscita sconquassata dalla tremenda guerra, la liberazione del paese dai nazifascisti era avvenuta nell'aprile del '45, gli italiani erano alla fame, le case distrutte, le fabbriche devastate, le strade in condizioni pietose, con quasi tutti i ponti distrutti, rimpiazzati da quelli militari o da passerelle provvisorie.

Il 18 giugno del 1946, dopo il referendum istituzionale era stata proclamata ufficialmente la Repubblica Italiana e nel 1947 si potevano vedere i segni di una timida ricostruzione; se pur in condizioni generali preoccupanti il paese stava risorgendo. Anche le antiche passioni sportive riemergevano; quella per l'automobilismo scoppì addirittura frenetica. Ma pensare di organizzare una corsa come la Mille Miglia fu un gesto di grande ardire poiché a parte le difficoltà oggettive, occorrevano i permessi

dalle autorità governative, politiche e militari; le truppe di occupazione erano ancora presenti in molte zone d'Italia. Gravi erano i problemi soprattutto politici che interessavano

allo scopo, uno degli argomenti usati dagli organizzatori (quelli di un tempo: Maggi, Canestrini e Castagneto; Mazzotti aviatore era morto in una missione di guerra) fu quello di dire: "Se la Mille Miglia è stata possibile con il fascismo occorre dimostrare che lo è anche in regime democratico e repubblicano". Per prima cosa doveva trattarsi di una gara a carattere strettamente nazionale, poiché i contatti oltre frontiere non erano ancora stati completamente ristabiliti, anche se la resa incondizionata dei tedeschi era stata firmata nel '45.

Dato lo stato delle strade fu deciso di cambiare completamente il tracciato, fu invertito il senso di marcia (come si può vedere nella apposita



Il percorso della Mille Miglia del dopoguerra. A causa dello stato della rete viaria, fu invertito il senso di marcia, la discesa verso sud era effettuata sul lato orientale della penisola. Furono eliminati alcuni tratti, evidenziati in tratteggio sulla cartina e quindi i passaggi in alcune città come Ancona e Porto Recanati, Venezia, Treviso, Cremona e anche Imola, dove Enzo Ferrari in viale Carducci aveva stabilito il quartier generale nel tratto di ritorno.

in quel momento il paese, per la formazione del governo, con la rottura tra le forze che avevano combattuto la guerra di liberazione. Lo Stato avrebbe dovuto garantire un certo appoggio e allora per arrivare

cartina) la discesa verso sud era effettuata sul lato orientale della penisola. Furono abbandonate Venezia e Ancona e inserite Milano e Torino usufruendo di un lungo tratto di autostrada che si prolungava fino



a Brescia. Furono inserite ancora Grosseto, Livorno e Pisa. In questo modo il percorso era allungato a 1823 km. Per alleviare il compito del servizio d'ordine a Bologna, fino ad allora operato dal duplice passaggio, a Ferrara il percorso veniva deviato direttamente a Ravenna, per riprendere la via Emilia a Forlì. In questo modo, da Imola, la Mille Miglia non passava più e per vedere le vetture si dovette andare al Ponte della Bastia.

Altro grande problema fu la benzina e le gomme. Nel '47 i carburanti erano ancora razionati, dovevano essere assegnati e le gomme rappresentavano un bene prezioso. Gli organizzatori riuscirono comunque ad ottenere dalle autorità il carburante necessario e un treno di gomme nuove, speciali, per ogni concorrente iscritto. Purtroppo però in tanti approfittarono di questa occasione per riuscire ad ottenere benzina e gomme al prezzo di favore, speculando in tal modo sulla passione degli organizzatori e della stessa Pirelli, fabbrica dei pneumatici. Gli iscritti toccarono la cifra record di 245, ma alla partenza si presentarono soltanto 155 vetture; circa 500 gomme nuove di zecca finirono in mano a speculatori, a gente senza scrupoli. C'era poi il problema vetture. Quali macchine potevano essere disponibili ad appena due anni dalla fine della guerra? Moltissime furono quelle superstiti delle edizioni precedenti alle quali se ne aggiunsero di nuove: le Fiat 1100, le Cisitalia, la nuova Maserati e la nuova Ferrari.

Il regolamento prevedeva la categoria

Sport Internazionale, senza compressore, divisa in quattro classi e una nuova categoria Turismo Internazionale, divisa in tre classi: vetture cioè strettamente di serie alle quali non si poteva fare il benché minimo ritocco. Fu una norma che si rivelò di difficile applicazione, che suscitò ogni sorta di guai, comportò faticose verifiche prima e dopo la gara: smontaggi anche totali, reclami a non finire e non poche squalifiche.

La classe 1100 cc Sport fu certamente la più affollata. Partirono sessanta macchine di cui cinquanta Fiat, molte delle quali di un nuovo modello con motore 4 cilindri capace di oltre 150 km all'ora. Cinque erano Cisitalia. Era questa una nuova casa torinese

che costruì vetture sportive di classe, eleganti e filanti, ben progettate da tecnici della stessa Fiat, con motori a 4 cilindri 1100 cc, che a 5600 giri rendevano oltre 60 CV e superavano i 160 km all'ora. Su queste vetture, Pininfarina costruì in seguito un famoso coupé, uno dei suoi capolavori e poi agili e leggeri spider e monoposto da corsa. Contro le Fiat e Cisitalia, solamente tre vetture in pratica potevano battersi per la vittoria finale. Una era la Alfa Romeo 2900 cc 8 cilindri nata nel 1938, la vettura di maggiore cilindrata e con 140 CV anche la più potente. Era una magnifica berlina-touring sovralimentata ma modificata dal pilota Emilio



Sotto il diluvio l'Alfa Romeo carrozzata Touring di Emilio Romano e Clemente Biondetti



Romano con l'aiuto della Casa: tolti i due compressori e sostituito un nuovo collettore con quattro carburatori Weber. C'era poi la nuova Maserati 6 cilindri monoalbero di 2000 cc, bassa, stabile e agile che a 5200 giri sviluppava 115 CV e superava i 175 km all'ora. Infine la Ferrari. La Mille Miglia del 1947 vide il debutto ufficiale della Ferrari come marca. Si trattava di una vettura nuovissima 12 cilindri a V, ricavata dal modello "125" monoalbero con motore di 90 CV di potenza che superava largamente i 170 km all'ora. La quattordicesima Mille Miglia fu disputata in giugno anziché in aprile. Al volante della Alfa Romeo, che poi arrivò prima assoluta, vi era la coppia Romano-Biondetti. Il campione toscano Clemente Biondetti era stato ingaggiato all'ultimo momento e partì praticamente senza aver neppure provato la vettura. Alla guida della Maserati c'era la famosa coppia Villoresi-Bertocchi, mentre Franco Cortesi con Marchetti furono i primi piloti ufficiali della Ferrari. Fra i piloti delle Fiat sono da ricordare Scagliarini, Bertani e Barbieri, i coniugi Camirato, la coppia Della Chiesa-Brandoli e i veterani Gilera-Minozzi. Gli equipaggi della Cisitalia erano

addirittura formidabili: Tazio Nuvolari ormai cinquantacinquenne con Carena, Piero Taruffi con Bruzzi e ancora Minetti e Facetti.

A parte le vetture da turismo, in questa edizione non vi furono grosse

prepotentemente al comando a 112 km all'ora di media; l'Alfa della coppia Romano-Biondetti era al secondo posto. La Ferrari di Cortese e la Maserati di Villoresi si erano fermate per guasti al motore. A Bologna

Nuvolari, era ancora primo ma rimanevano le veloci strade del nord più favorevoli agli alfisti. Ad Asti manteneva ancora un margine di oltre sei minuti quando sopraggiunse la pioggia; si scatenò un autentico uragano. Il grande Tazio nella sua vetturessa aperta, fece miracoli ma l'acqua gli bagnava l'impianto di accensione obbligandolo a fermarsi più volte. Biondetti e Romano invece, poterono affrontare la situazione al chiuso nella loro confortevole berlinetta e terminare la corsa al primo posto assoluto, in poco più di 16 ore. Nuvolari, ammirevole e forte come sempre, era tuttavia secondo, ma in relazione alle condizioni in cui aveva gareggiato fu moralmente primo. La prima Mille Miglia del dopoguerra si concluse ancora una volta con la

vittoria di una Alfa Romeo. Le vetture chiuse avevano sofferto meno di quelle aperte sotto il diluvio e il tempo migliore da Torino a Brescia venne segnato dalla berlinetta Cistalia di Bernabei-Pacini a 153 km all'ora.



Emilio Romano, a sinistra nella foto, ottimo pilota ma anche grande tecnico che riuscì a trasformare l'Alfa Romeo sovralimentata in vettura senza compressore.

differenze fra le cilindrato. A Padova era in testa la coppia Gilera-Morozzi su Fiat 1100 berlinetta seguita dalla Fiat dei bresciani Bassi-Morandi. A Pesaro la Cisitalia di Nuvolari-Carena era seconda ma a Roma si era portata



Il pilota Odoardo Govoni

di Alberto Galassi

I consueti incontri del primo mercoledì del mese hanno visto, nella serata del 7 ottobre, la partecipazione di un grande personaggio delle corse, il pilota Odoardo

Govoni.

Ad introdurlo il professor Maurizio Messori, illustre personaggio accademico che, nella sua "evoluzione" da insigne ricercatore ed



esperto di arte, ha trovato nel mondo delle competizioni - in particolare della nostra regione - un interesse di grande rilievo. In particolar modo, la ricerca del professor Messori, "figlio" in qualche modo del futurismo che vedeva nel movimento dinamico delle nuove meraviglie e dei prodigi della tecnica una inesauribile fonte di ispirazione, è finalizzata alla conoscenza dei protagonisti del mondo delle due e delle quattro ruote.

Odoardo Govoni, per tutti Dino (classe 1931), è stato ospite cortese ed elegante, illustrando con dovizia il suo passato agonistico, raccontando delle sue particolari esperienze, legate in gran parte al suo passato di pilota Maserati, senza tuttavia tralasciare il suo "secondo periodo storico" legato alla Pantera de Tomaso, dal 1973 al 1983. I tre titoli di Campione Italiano GT (1981, '82 ed '84) sono il segno che la voglia di correre, di confrontarsi con gli altri e con se stessi, non muore mai.

Ad accompagnare Govoni, era presente il Commendator Corrado Carpegiani, per la vita braccio destro e consigliere di Ferruccio Lamborghini. Un "giovannotto" di novantuno anni, portati con disinvoltura e brillantezza. Diversi gli aneddoti legati alle sue esperienze sia come compagno di avventure di Govoni, sia come Direttore della Lamborghini Auto. Dalla fantasia del sogno alla realtà di una fabbrica che vede la collaborazione di



Il momento della consegna della targa-ricordo al pilota Odoardo Govoni



nomi quali Giotto Bizzarrini e dell'allora giovanissimo Giampaolo Dallara. I motori Lamborghini e la mitica Miura sono nati anche grazie a questo importante personaggio, il modesto ma impareggiabile Commendator Carpeggiani.

Riprende la parola Govoni, i cui ricordi più vivi ed emozionanti sono quelli legati alle esperienze vissute al volante dei bolidi della Casa del Tridente. Debutta infatti con una A6GCS alla Mille Miglia del 1957 e raggiunge il traguardo nonostante un dente della corona del differenziale si rompa tra Firenze e Bologna. La sua è una delle 3 Maserati delle 22 partite che giungono a Brescia, nonostante il problema e il rischio corso. Dopo una seconda esperienza alla Aosta-Gran San Bernardo, arriva la prima vittoria nella gara inaugurale dell'autodromo di Vallelunga, davanti a Luigi Musso (anche se lo stesso Govoni sottolinea la scarsa competitività nell'occasione della vettura del suo più blasonato avversario). I successi continuano ad arrivare e, nel 1959, arriva la "Birdcage" tipo 60 due litri, forse la vettura più importante e significativa nella carriera di Govoni. La chiede espressamente lui, per poter contendere il titolo nell'ultima prova del campionato italiano, il Trofeo della Montagna 1959, a Scarlatti (Ferrari) e Vaccarella (Maserati). Vinse, Govoni, staccando di 2" gli avversari in soli 8 chilometri. Da quella vittoria iniziarono le richieste alla Maserati della "Birdcage", una delle più moderne ed innovative vetture di tutti i tempi.

Esperienze successive in Formula Junior gli lasciano l'amaro in bocca a causa di un provvedimento disciplinare durissimo dopo la squalifica per aver gareggiato

con la sua De Santis Ford sottopeso alla Trieste-Opicina del 1962. Gli vennero infatti tolti tutti i premi guadagnati in stagione, il titolo Italiano di quell'anno conquistato con la Maserati e, per finire, dieci mesi di squalifica. "Come dare l'ergastolo a chi ha rubato un pollo..." chiosa Govoni. Ricomincia però a correre e a vincere quando, nel 1964, interrompe per la prima volta la sua carriera di

pilota per motivi di lavoro. Come detto, ricomincia per altri 10 anni con la Pantera e poi, siccome non c'è due senza tre, si cimenta con una Alvis 3000 del '52, in corse e rievocazioni.

Alla fine della serata, come consuetudine, dopo alcuni interventi dei soci convenuti, si passa ai saluti, non prima di una promessa, in realtà facilmente concessa di un prossimo incontro.



*Il grazie del Presidente
al Comm. Corrado Carpeggiani*



...e al Prof. Maurizio Messori

Conclusa con successo la mostra "Imola Mondiale"

di Luciano Costa

Nei soli giorni dell'ultimo fine settimana, oltre cinquemila persone hanno visitato la Mostra "IMOLA MONDIALE" organizzata dal Crame (Club Romagnolo Auto e Moto d'Epoca) e dal Gruppo Ex-Motocrossisti Imolesi in collaborazione con l'Amministrazione Comu-

nale. L'iniziativa, che si inseriva in una serie di eventi finalizzati al recupero della memoria storica dei

Campionati Europei e Mondiali di Motocross che si svolsero nel Parco delle Acque Minerali tra il 1948 e il

1965, si è dunque conclusa con un notevole successo. Nella Galleria del Centro Cittadino, le 150 fotografie



Il coordinatore Luciano Costa con l'Assessore alla Cultura Prof. Walter Galavotti



d'autore esposte assieme a otto motociclette da cross d'epoca, hanno risvegliato mille ricordi nei visitatori over '60 e destato grande curiosità nei giovani all'oscuro di queste pagine importanti di storia della nostra città. L'allestimento, molto curato, si è dimostrato accogliente e utile a ricreare l'atmosfera di quei momenti magici. Molte persone, ormai anziane, si sono ritrovate nelle immagini tra la folla esultante assiepata dietro le reti metalliche e intenta a godersi le acrobazie dei piloti. La fisionomia di campioni come Marcel Meunier, Nic Jansen, Auguste Mingels, Bill Nilsson, Sten Lundin e altri ancora, hanno ripreso forma nella memoria di chi aveva vissuto con passione le loro eroiche gesta. E assieme a loro sono tornati a galla mille ricordi, dettagli importanti e utili alla ricostruzione della memoria di quegli

eventi. Sono stati anche individuati archivi fotografici personali e persino pellicole in 8 mm girate da appassionati dell'epoca nel corso delle competizioni. Come speravano gli organizzatori, il già nutrito archivio di immagini e informazioni fin qui raccolte, andrà ad arricchirsi ulteriormente offrendo una maggiore completezza al libro sulla Storia dei Mondiali di Motocross di Imola che è già entrato in cantiere.

La mostra è stata visitata anche da ex piloti di motocross e da giornalisti locali e stranieri che hanno espresso

il loro apprezzamento. Dopo questa prima iniziativa, gli organizzatori stanno già progettando il prossimo evento previsto per il maggio del 2010 al Parco delle Acque Minerali, che sarà di carattere rievocativo e che riporterà a Imola gli ex campioni di motocross, italiani ed europei, tuttora viventi, attivi e appassionatamente legati al loro glorioso passato. In quest'occasione, sarà esposta un'ampia schiera di quelle moto che calcarono la vecchia pista che si snodava tra il fiume Santerno e il Parco delle Acque Minerali.



Fiera di Padova

La nostra presenza all'edizione 2009



Attività svolte nell'anno 2009

Commissari Tecnici Auto

Attestato di Storicità (domanda di iscrizione)	n. 84
Certificato di Identità (omologazione)	n. 23
Certificati sostitutivi delle Caratteristiche Tecniche	n. 15
Carta di Identità F.I.V.A.	n. 3
Duplicati e varie	n. 17

Il Commissario Tecnico
Giorgio Picchi

Commissari Tecnici Moto

Attestato di Storicità	n. 71
Certificato di Identità	n. 18
Certificati sostitutivi delle Caratteristiche Tecniche	n. 19
Duplicati e varie	n. 7

Il Commissario Tecnico
Guido Morelli



IL CRAME accende i motori della SOLIDARIETA':

5.000 euro versati all'Abruzzo e 18.000 euro alle Associazioni che hanno contribuito con prestazioni di servizio volontario alla Mostra Scambio

Anche quest'anno, nonostante il notevole aumento dei costi di gestione, il Consiglio Direttivo del Crame ha deciso di destinare parte del ricavato della Mostra Scambio per sostenere progetti di grande valore sociale.

E' doveroso ringraziare i tanti privati (cittadini e gruppi), che hanno collaborato al successo della Mostra Scambio in forma totalmente gratuita e che hanno permesso di raggiungere in questi anni, circa 900 Milioni delle vecchie lire destinati alla Solidarietà.



Per ricordare

Emilio Mazzanti

Uno dei primi soci del Crame ci ha lasciati in punta di piedi come è vissuto.

Ne ricorderemo per sempre la spontaneità, il sorriso sincero, il gusto della battuta e dello scherzo, la sua grande sensibilità.

In Libreria



La storia motociclistica di Enzo Ferrari

di Nunzia Manicardi,
edito da Edizioni "Il Fiorino"
Modena.
Formato 17x24 cm
di 206 pagine
ampiamente illustrate.
Prezzo 14,00 euro



- Cronache di corse e di vita degli anni 50
- Le gesta di un singolare personaggio, protagonista della Formula 1
- Splendide e inedite foto delle auto e delle corse più famose dell'epoca, Mille Miglia compresa

di Maurizio Messori,
edito da "Gruppo Perdisa"
Bologna.
Formato 14x20 cm di 368 pagine.
Prezzo 25,00 euro



In salute...

Come negli anni precedenti, i soci hanno riconfermato la loro folta presenza ai quattro incontri ed hanno manifestato attenzione ed interesse verso le tematiche proposte grazie anche alle numerose domande che hanno dato modo di approfondire ulteriormente la materia. Ha introdotto la Dott.ssa Shirley Ehrlich, Medico di Medicina Generale (Spec. in Scienze dell'Alimentazione) che ha evidenziato come in un approccio di I° livello sia fondamentale decodificare i bisogni del paziente che di norma espone al medico una serie di problematiche che a loro volta possono avere origine da una sofferenza del fegato. L'epidemiologia riporta che il 20% della popolazione generale italiana presenta sintomi e/o segni (alterazione delle transaminasi) di un modesto danno epatico dovuto in parte al virus C ed all'abuso alcolico ma in gran parte anche alle cattive abitudini alimentari (consumo di cibi troppo grassi). La malattia epatica difficilmente si manifesta con sintomi palesi in quanto solo il 30% circa del fegato è sufficiente a svolgere le normali funzioni. Ne deriva che i primi sintomi di malattia epatica si manifesteranno quando più del 70% delle cellule è stato danneggiato. L'esperto del tema, il Dott. Ezio Cani (Spec. in Medicina Interna e Gastroenterologia, attualmente Responsabile del Day Hospital Medico all'Ospedale di Imola) ha illustrato i principali fattori lesivi per il fegato che risultano essere:

- Agenti infettivi (virus, batteri, parassiti),
- Sostanze tossiche (farmaci: antibiotici, antiepilettici, statine, ed altri; alcool, sostanze chimiche)
- Patologie di altri organi (cardiopatie, malattie metaboliche, tumori).

Inoltre, per sottolineare quanto il benes-

sere di questo organo contribuisca a prolungare e a mantenere alta la qualità della vita, sono state analizzate le principali funzioni del fegato che

- produce la bile che serve ad emulsionare i grassi per facilitarne la digestione.

(la bile viene conservata nella cistifellea, che si svuota nel duodeno ad ogni pasto)

- elimina e distrugge alcune sostanze tossiche (pesticidi, metalli pesanti, micotossine) introdotte nell'organismo attraverso l'alimentazione; filtra il sangue (dal fegato ne passano circa 2 litri al minuto).

- immagazzina glicogeno come riserva energetica, elimina gli amminoacidi in eccesso e li utilizza per produrre energia; produce proteine, soprattutto l'albumina, ed i fattori della coagulazione oltre a quelli necessari al trasporto di molti ormoni nel sangue, modulando la loro attività.

- distrugge i globuli rossi vecchi e recupera il ferro che contengono

Il Dott. Ezio Cani ha illustrato ancora i fattori di rischio che possono danneggiare il fegato ovvero l'età (>50aa), il genere (più le donne), l'obesità, l'uso cronico di alcool, la storia di precedenti malattie epatiche, l'uso contemporaneamente di molti farmaci.

Sono stati presi in esame i sintomi sospetti quali l'affaticabilità muscolare esagerata dopo attività fisica, la nausea (indotta da odori, cibi grassi, fumo di



Il Dott. Ezio Cani durante il suo intervento



Mercoledì 4-11-18-25 Novembre 2009 ore 21,00

Presso la Sala Convegni della Sede del Club avrà luogo una serie di 4 incontri informativi - formativi sul tema:

"Il fegato - il nostro personale laboratorio conosciamolo per rimanere insalute"

Relatori Dottori: Shirley Ehrlich - Ezio Cani - Raffaella Rossini

sigaretta), l'Iporessia o anoressia, i disturbi del sonno, il dolore addominale e le alterazioni dell'alvo, il prurito, la bradicardia, ecc.

Sono state analizzate le più comuni malattie del fegato quali steatosi, fibrosi, cirrosi, tumori (diretti o indiretti), e tutto quello che si può fare per prevenirle.

È stata trattata anche la "sindrome metabolica" come malattia comprendente molti problematiche anche a livello del fegato (steatosi). A conclusione, la Dietista Raffaella Rossini ha spiegato nell'ultimo incontro come una corretta alimentazione possa proteggere la funzionalità epatica. Una dieta ricca di fibre solubili stimola la produzione biliare; le vitamine C e E, i minerali zinco e selenio proteggono contro i danni alle cellule epatiche; la frutta (melone, papaya, mela, uva, ananas, avocado, prugne, fragola, fico, pesca, more) e le verdure (carote, cipolla, aglio, zucca, pomodoro, barbabietola, melanzana, carciofo e ortaggi come il prezzemolo, il crescione, il sedano, l'indivia, la cicoria, la rucola ecc.) stimolano la funzione epatica; la silimarina e il carciofo stimolano la sintesi di nuove cellule epatiche e soprattutto il recupero in parte dell'organo danneggiato; il consumo regolare dello yogurt naturale è importante per il suo potere di ripristinare la flora batterica intestinale, impedendo la putrefazione intestinale con la produzione di tossine che avvelenano il sangue.

L'argomento di grande importanza per la salute potrà essere, nel prossimo anno, ulteriormente sviluppato ed approfondito con professionisti, Docenti INSALUTE, esperti sugli aspetti diagnostici e terapeutici alla luce delle più recenti tecniche innovative.

L'Associazione INSALUTE



Le moto di Ferrari



di Bruno Brusa

È l'uomo E. Ferrari con le sue ambizioni e le sue grandi capacità ad essere in primo piano nell'ultima fatica letteraria di Nunzia Manicardi: "Il mistero delle moto inglesi di Ferrari" edito da Edizioni Il Fiorino Modena.

Certamente, nel volume di oltre 200 pagine non manca il mondo italiano delle corse come non mancano le caratteristiche tecniche delle moto del periodo preso in considerazione e di quelle in dotazione della Scuderia Ferrari per cui l'autrice si è valsa della collaborazione del Prof. Farneti, grande esperto del settore.

A tutto questo fa da sfondo la situazione socio-economica del periodo motociclistico di E. Ferrari, un periodo breve, ma molto intenso, purtroppo non sufficientemente conosciuto. L'opera è stata presentata ai soci del Crame mercoledì 2 dicembre dall'autrice che ha saputo intrattenere i presenti illustrando aspetti inediti del motociclismo frutto di un paziente e puntuale lavoro di ricerca.



dal 1944
f.lli **rossi**
PNEUMATICI

Pneumatici per auto da collezione

Flli Rossi Pneumatici S.r.l. - via C. Grudi, 1/b 40128 Bologna tel. - fax 051.35 99 09
www.fllirossi-tyre.com posta@fllirossi-tyre.com

Sconto riservato ai Soci CRAME



...ed è Natale

di *Umberto Ciompi*

Il Bambino è nella culla,
il vecchione brucia nella piazza,
germogli il nuovo anno
e muore il vecchio,
il moto perpetuo si rinnova
e ci riassume il mistero della vita.

Appena ieri ci siamo ritrovati
per il Natale 2008
e gli auguri 2009
poi, senza prender fiato,
è stata tutta una tirata fatta di
Old Time Show, Mostra Scambio,
Transappenninica,
Da Costa a Costa,
gite sociali e serate culturali:
un viaggio di 365 giorni
in un battito di ciglia.

Senza fatica abbiamo percorso
migliaia di chilometri a
bordo dell'Omnibus,
il Torpedone targato CRAME

con 1000 posti a sedere,
tutti lato finestrino
e vista sul mondo.

La leggerezza di uno schiocco
di dita e la nostra passione
ancora una volta ha
compiuto il miracolo.

Esprimiamo ancora un desiderio
e con migliaia di mani
che si sfiorano già
sentiamo il desiderio
che si avvera....
e la magia della neve che cade.

Buon Natale a tutti



Il Consigliere Federale ASI, Ing. Renzo Cardini



Il Dott. Giancarlo Minardi



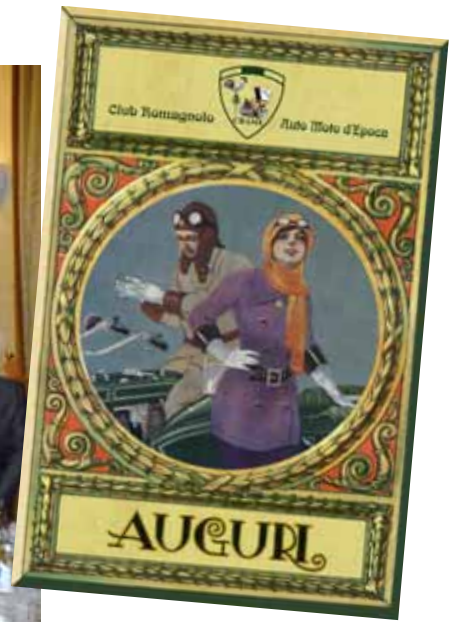
Il Presidente della Fiera di Forlì, Ing. Giorgio Lombardi



*Gli amici del Club La Manovella di Acireale
Mario Leonardi, Angelo Privitera ed Emanuela Pomponio...*



...consegnano la Trinacria, simbolo della Sicilia



Il Dott. Ciompi Umberto consegna al CRAME la pergamena assegnata alla Minarelli, Campione del Mondo del 1931



Lo Chef Vincenzo Cammerucci





IMOLA *è sempre* **IMOLA**



IMOLA *è sempre* **IMOLA**

