

AI PILOTI DI UN TEMPO RICORDI DI EROS CRIVELLARI

a cura di Arnaldo Crivellari e Giorgio Zoccoletto



CENTRO STUDI STORICI DI MESTRE





PRESENTAZIONE

6 giugno 1959. All'autodromo di Monza, su una pista bagnata dalla pioggia, si sta correndo il Gran Premio automobilistico di Formula Junior. In pista i piloti non si risparmiano per ambire al podio, premessa di un possibile ingaggio in Formula Uno.

La corsa è avvincente. In corrispondenza della curva Ascari, alla velocità di 160 Km orari, Alfredo Tinozzo di Padova tenta un sorpasso sull'auto che lo precede condotta dal mestrino Antonio detto Nino Crivellari. L'asfalto è viscido dalla pioggia e quando oramai la manovra appare riuscita, il bolide del padovano perde aderenza e si pone di traverso proprio davanti al muso dell'auto condotta del mestrino. L'impatto è inevitabile, tremendo: la macchina di Crivellari si impenna e cade rovinosamente su quella del concorrente in un ammasso di lamiere contorte e frammenti che schizzano via da tutte le parti. Le due carcasse rotolano per molti metri l'una sull'altra occupando buona parte della pista; per un soffio le auto inseguatrici non vengono coinvolte nel tremendo incidente.

Per i due piloti veneti non c'è nulla da fare.

La Domenica del Corriere del 12 luglio successivo dedica al tragico fatto la copertina illustrata da Walter Molino.

Ma chi era Nino Crivellari?

Figlio di Ferruccio, patron fondatore dell'omonimo garage con officina di fronte alla stazione, cresce a pane e motori assieme ai fratelli Eros e Iris. E la passione delle auto e delle corse entra nel DNA di tutta la famiglia ... di questo e di altro ancora si occupa questo volume.

Il Centro Studi Storici ha volentieri aderito all'invito di rispolverare una storia di straordinaria mestrinità. Così come fatto per Angeloni, di cui per i tipi dell'Associazione sono stati stampati due volumi di "amarcord", uno dei quali postumo; così come fatto per diverse attività economiche storiche di Mestre, che il Centro ha voluto celebrare nel corso di diversi incontri al Candiani, appare opportuno dare luce ad una famiglia che nella Mestre negli anni

dell'immediato dopoguerra, in pieno boom economico e con tanta voglia di scrollarsi addosso immagini e pensieri del tremendo conflitto mondiale, gestiva con successo una attrezzatissima officina di elaborazione auto per competizioni sportive. I proprietari erano essi stessi piloti sportivi; parteciparono ad innumerevoli competizioni e molti furono i successi, ma anche le delusioni e gli incidenti che costellarono la lunga attività agonistica, come quello tragico della morte di Nino.

Avvenimenti noti nell'ambiente sportivo e automobilistico in particolare, meno fra la gente comune, più interessata a sbarcare il lunario, nel difficile periodo dell'immediato dopoguerra. Le avventure sportive dei Crivellari si protrassero per lungo tempo, innalzando il nome di Mestre nei principali podi degli autodromi europei. E Mestre, di questo non può non andarne fiera e rendere doveroso omaggio ai protagonisti.

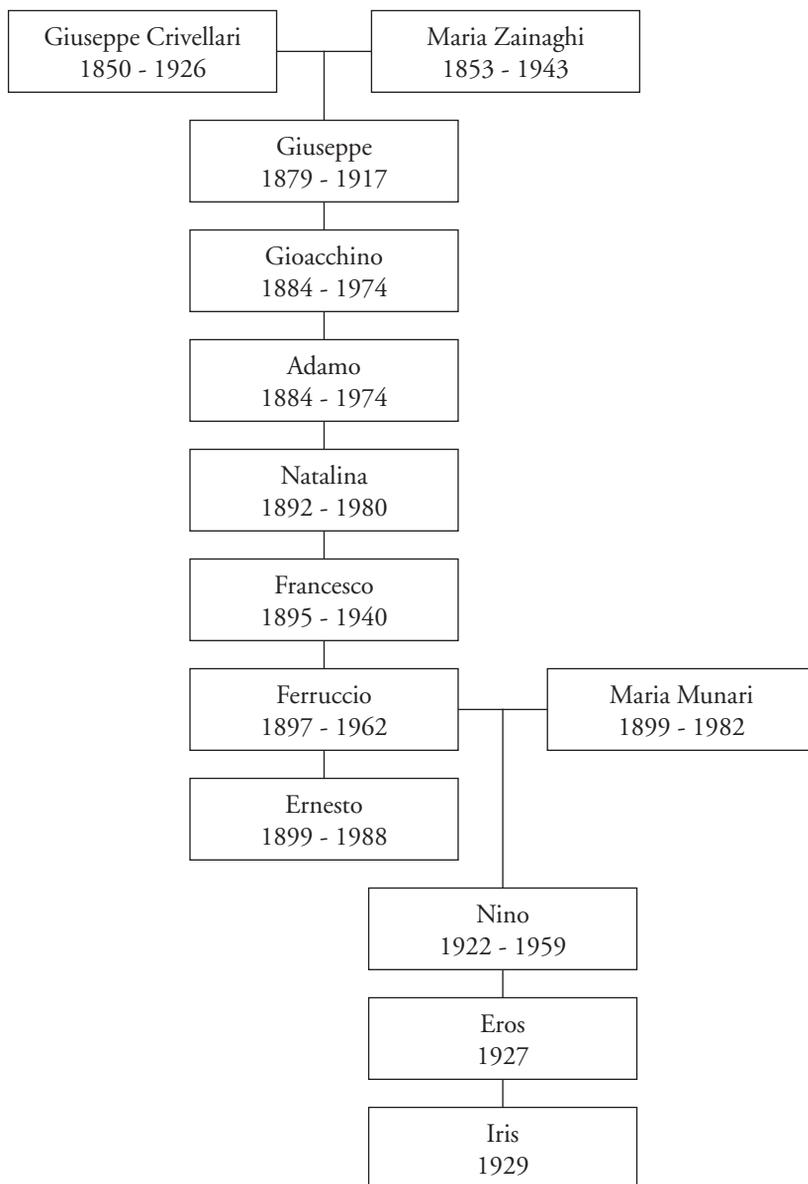
Il volume, ben curato da Arnaldo Crivellari e Giorgio Zoccoletto, lascia parlare le immagini, le foto delle auto sportive dell'epoca e degli innumerevoli trofei che fanno di casa Crivellari un eccezionale e particolare museo. Ne risulta un affascinante tassello della storia novecentesca di Mestre che la Città non potrà non apprezzare.

Il Presidente
Prof. Roberto Stevanato

AI PILOTI DI UN TEMPO
RICORDI DI EROS CRIVELLARI



ALBERO DELLA FAMIGLIA CRIVELLARI







INDICE

Le Date
pag. 11

Le Foto
pag. 15

I Ricordi
pag. 109



La Passione
pag. 153



I Trofei
pag. 159





LE DATE

Ai Piloti di un tempo

- 1897 - Nasce a Cavarzere Ferruccio Crivellari di Giuseppe
1899 - Viene fondato il Club Automobilisti Veneziani
1899 - Nasce Maria Munari di Pietro, moglie di Ferruccio Crivellari
1912 - Si apre l'Autorimessa con Officina a Mestre
1916 - Ferruccio partecipa come autiere alla Grande Guerra
1922 - Nasce Antonio detto Nino
1927 - Il Club Automobilisti Veneziani diventa Automobile Club Venezia
1927 - Prima edizione della Mille Miglia
1927 - Nasce Erasmo detto Eros
1932 - Ferruccio partecipa per la prima volta alla Mille Miglia
1933 - Ferruccio partecipa all'inaugurazione del Ponte Littorio
1934 - Si costituisce la Scuderia San Marco
1936 - Ferruccio partecipa alla Campagna d'Africa
1940 - La Mille Miglia viene sospesa per la guerra
1947 - Nino partecipa al I Circuito Intern. del Lido di Venezia
1947 - Ferruccio e Nino partecipano alla I Coppa d'Oro delle Dolomiti
1947 - Nino partecipa alla II Corsa in salita del Passo di San Boldo
1949 - Nino partecipa alla Coppa d'Oro delle Dolomiti
1959 - Incidente di Nino nell'Autodromo di Monza
1964 - Muore Ferruccio
1982 - Eros inizia le sue partecipazioni alla Mille Miglia Storica
2002 - Termina l'attività agonistica della Famiglia
2011 - Eros conclude le sue partecipazioni, senza alcun ritiro,
alla Mille Miglia Storica

I PILOTI CRIVELLARI ALLA MILLE MIGLIA

ANNO	EQUIPAGGIO	N.GARA	ARRIVO	TEMPO
1932	Conz - F. Crivellari vettura OM	71	rit.	-
1933	F. Crivellari - Dalla Mora Alfa Romeo 6C Zagato	55	23	18.05,30
1934	F. Crivellari - Bortolon Alfa Romeo 1750	37	26	19.36,12
1935	F. Crivellari - Ferraro Alfa Romeo 1750 1° Classe 2000 Sport	75	11	15.39,23
1937	F. Crivellari - Ferraro Alfa Romeo 6C 2300 MM	130	7	17.040,25
1938	F. Crivellari - Ferraro Alfa Romeo 6C 2300 MM	133	15	14.03,02
1940	F. Crivellari - Zordan FIAT 1100 Sport	40	13	11.44,29
1947	N. Crivellari - Munari FIAT 500 Sport	74	rit.	-
1948	N. Crivellari - Caprioglio FIAT 500 Sport	1035	rit.	-
1949	N. Crivellari - Cecconi FIAT 750 Sport	229	rit.	-

Ai Piloti di un tempo

ANNO	EQUIPAGGIO	N.GARA	ARRIVO	TEMPO
1951	N. Crivellari - Gelati FIAT 500 Sport S	138	109	20.56,22
1952	N. Crivellari - Walters FIAT 500 Sport	332	rit.	-
1953	E. Crivellari - Fava Messima FIAT 500 C	36	236	17.42,10
1953	N. Crivellari - Ferraro Lancia Aurelia	209	rit.	-
1954	Ferraro - N. Crivellari Lancia Aurelia	442	rit.	
1955	E. Crivellari - Cordini FIAT 600	97	241	18.00,16
1956	E. Crivellari - Cordini Abarth 750	18	133	16.22,00
1957	N. Crivellari - Nardari Abarth 750 Zagato	45	114	14.36,56
1958	E. Crivellari - Papais Ferrari 250 GT Berlinetta	435	16	12.22,06

LE FOTO

Ai Piloti di un tempo

*Un secolo di vita della Famiglia Crivellari
viene illustrato con le foto dell'archivio privato*



Giuseppe Crivellari con la moglie Maria Zainaghi da Cavarzere,
capostipiti della Famiglia



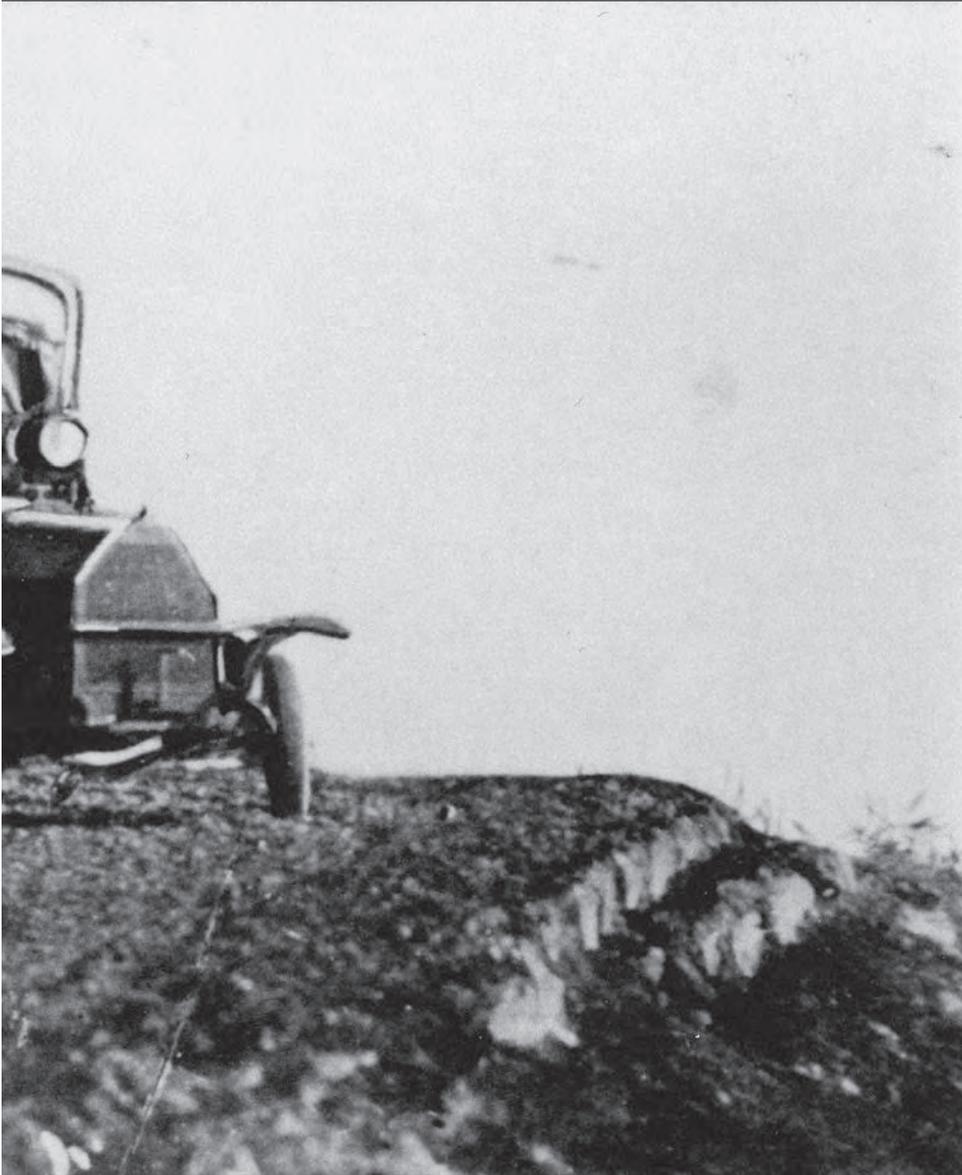
Passo Stretto di Conco, colonna rifornimenti
1916



Ferruccio Crivellari partecipò alla Grande Guerra
come volontario sull'Altopiano di Asiago



FIAT 3 TER trazione a una catena nella ruota destra posteriore
1916



Ferruccio Crivellari guidò questo mezzo
nelle operazioni di guerra

Ai Piloti di un tempo





Campo militare ospedaliero della divisione di artiglieria inglese
1917





Le ragazze Crivellari e Munari a Cavarzere
1917

" La vittoria italiana fu una vittoria morale ed anche una grande vittoria militare, e sono stati gli eserciti d'Italia, e non astuzie di negozianti, che hanno cacciato dal territorio italiano gli Austriaci.

" Il piano del generale Diaz è stato largo e magistrale nella sua concezione, quanto coraggioso nella sua esecuzione. In combattimento leale, senza avere alcun vantaggio, gli eserciti italiani hanno dimostrato la loro superiorità ..

" MORNING POST ..

" La sobrietà dei comunicati italiani potrebbe far credere in alcuni ambienti che la decima armata al comando di Lord Cavan, abbia effettuato il movimento principale; mentre in realtà la parte principale dell'intero piano fu eseguita dall'ottava armata, al comando del generale Caviglia. Inoltre non dobbiamo dimenticare i duri combattimenti della quarta armata e della dodicesima, ed è giustizia far rilevare che soltanto due divisioni britanniche furono impegnate fra il Brenta ed il mare, e che una sola divisione francese era incorporata nella dodicesima armata al comando del generale francese Graziani ..

" TIMES ..

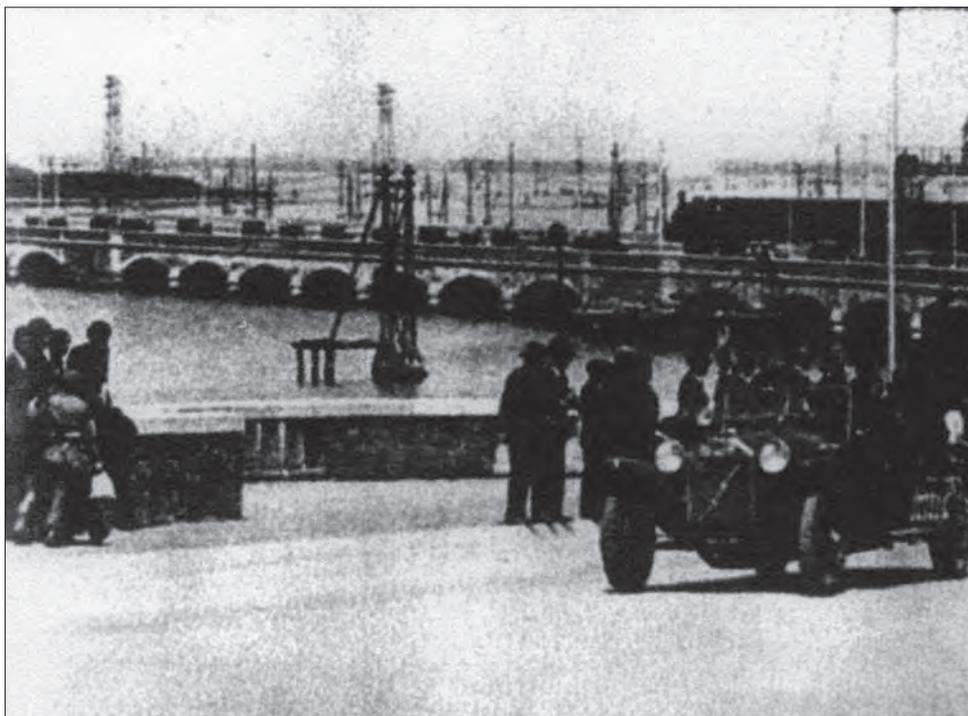
Ottobre 1918 Battaglia del Piave, Lo Sfondamento

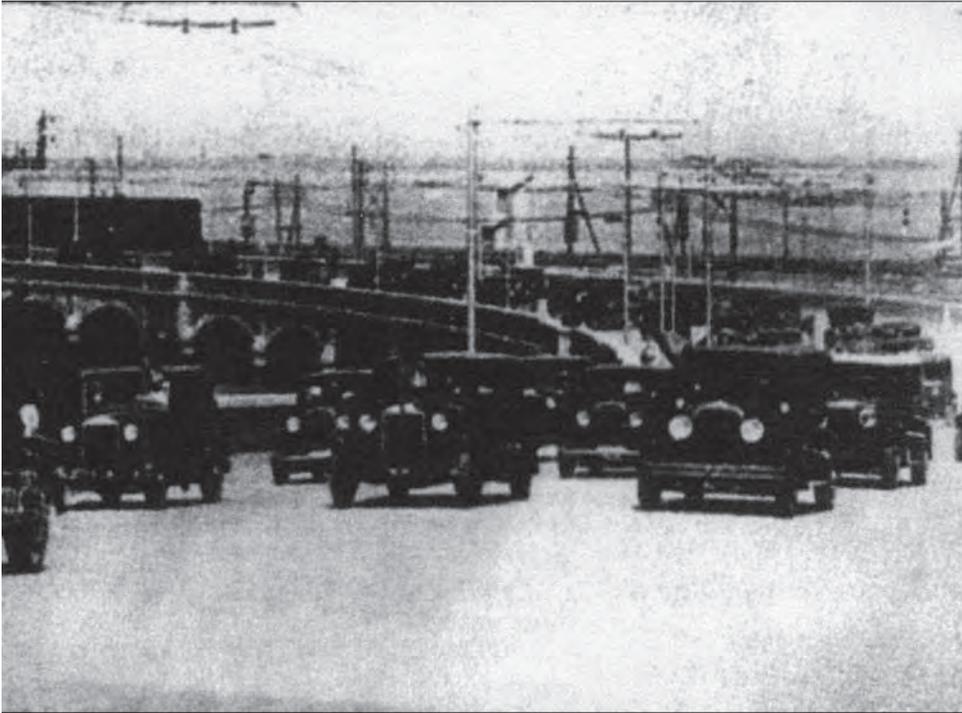
Terminale di Piazzale Roma del Nuovo Ponte Littorio
1933

7



Ai Piloti di un tempo

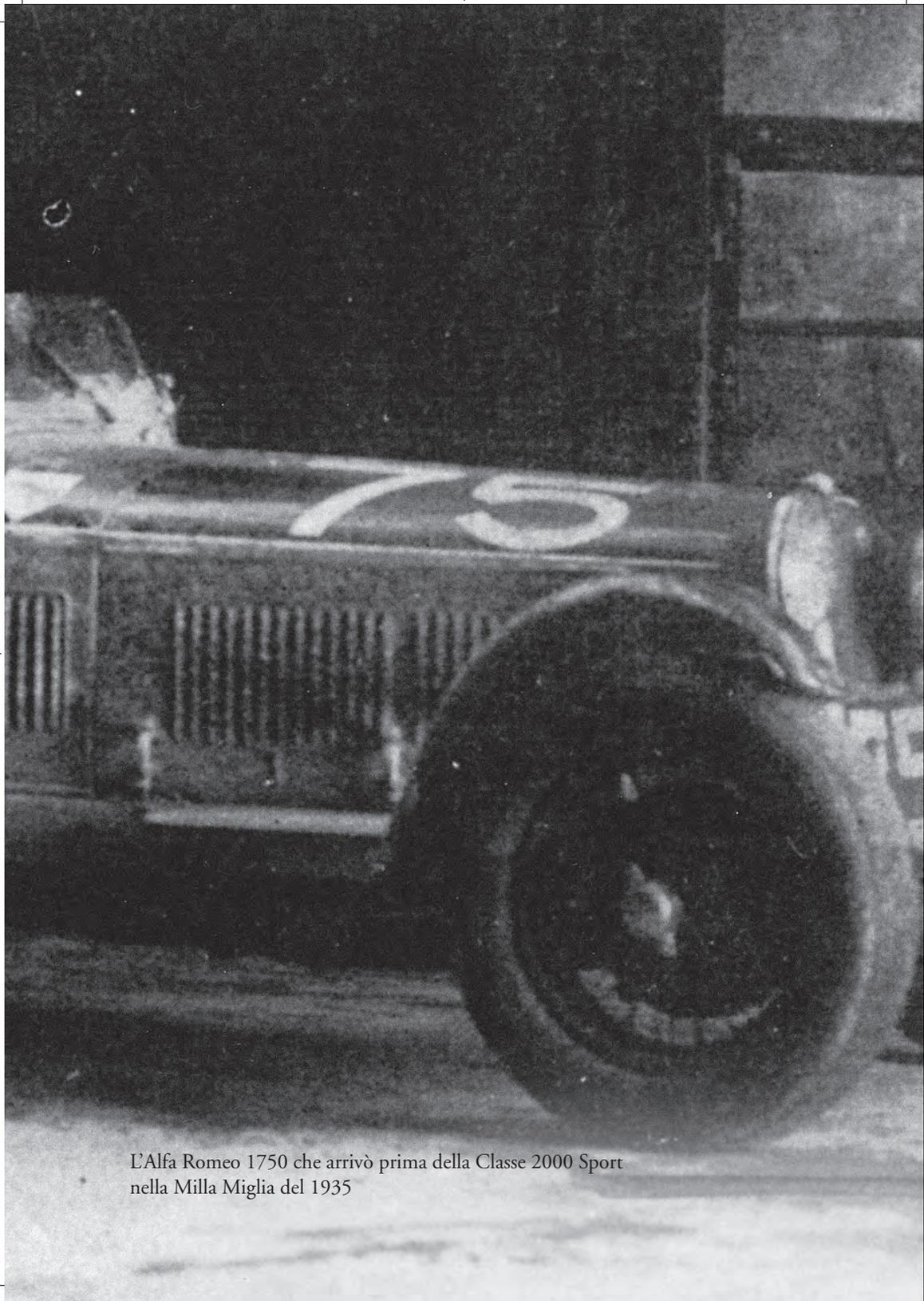




Arrivo delle prime automobili in Piazzale Roma
1933



L'Avvocato Pietro Ferraro con Ferruccio Crivellari
1935



L'Alfa Romeo 1750 che arrivò prima della Classe 2000 Sport
nella Milla Miglia del 1935



Passaggio e controllo a Firenze
nella Mille Miglia, 1937



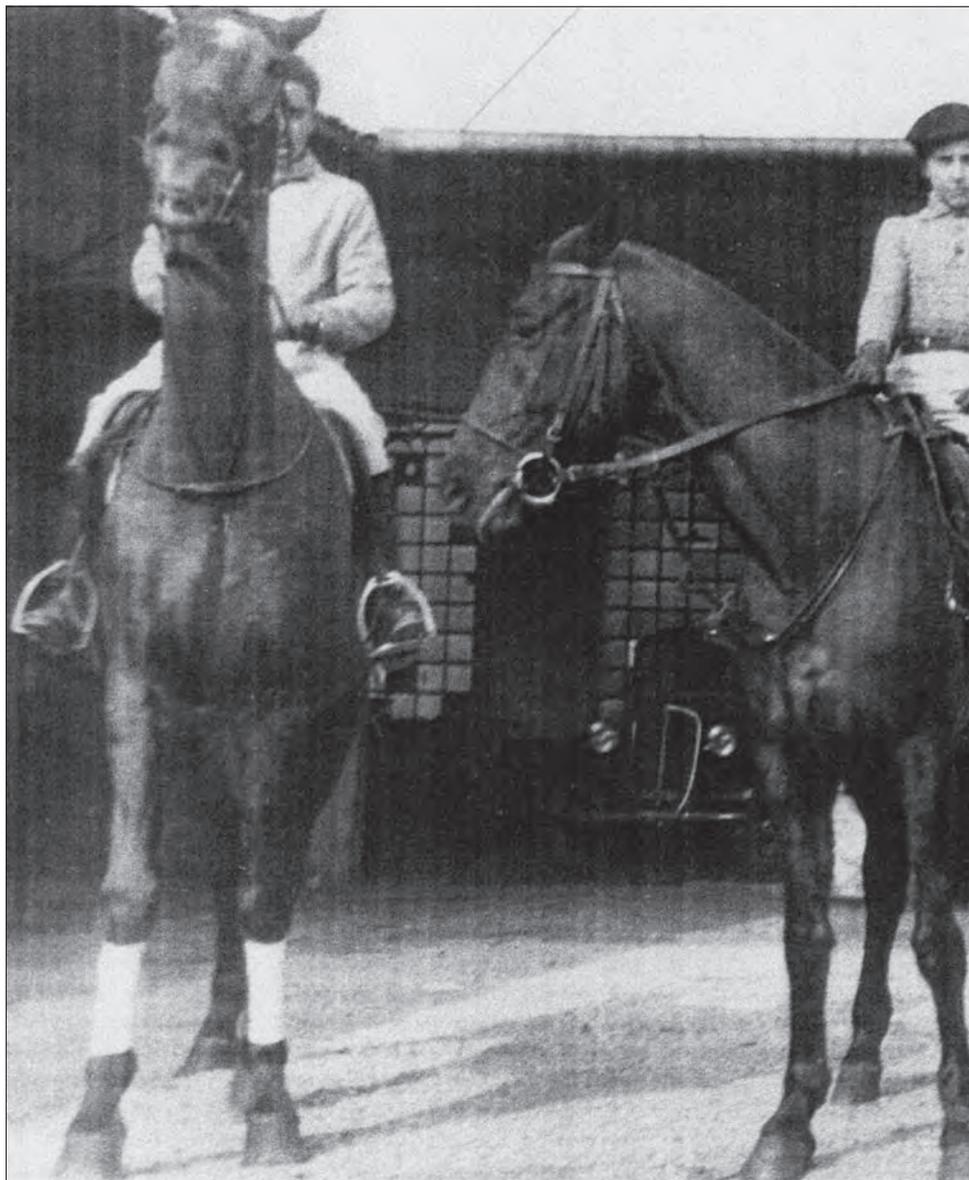
Ai Piloti di un tempo

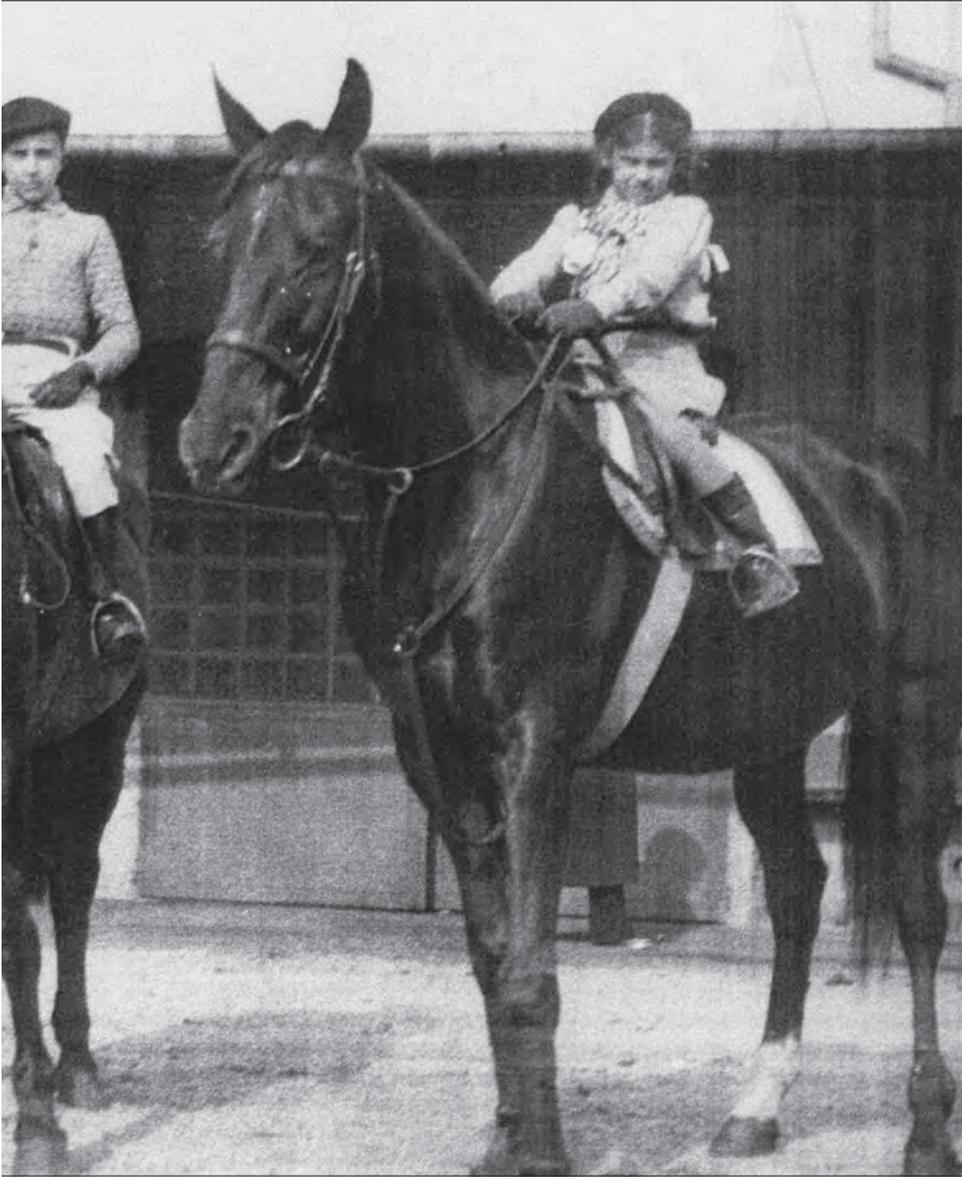




Ferruccio Crivellari, l'impiegata Lidia e Francesco Crivellari
1940

Ai Piloti di un tempo





Nino, Eros e Iris nel cortile dell'Officina
1940

Ai Piloti di un tempo



Nino Crivellari, Bruno Nao e Umberto Crivellari
1940



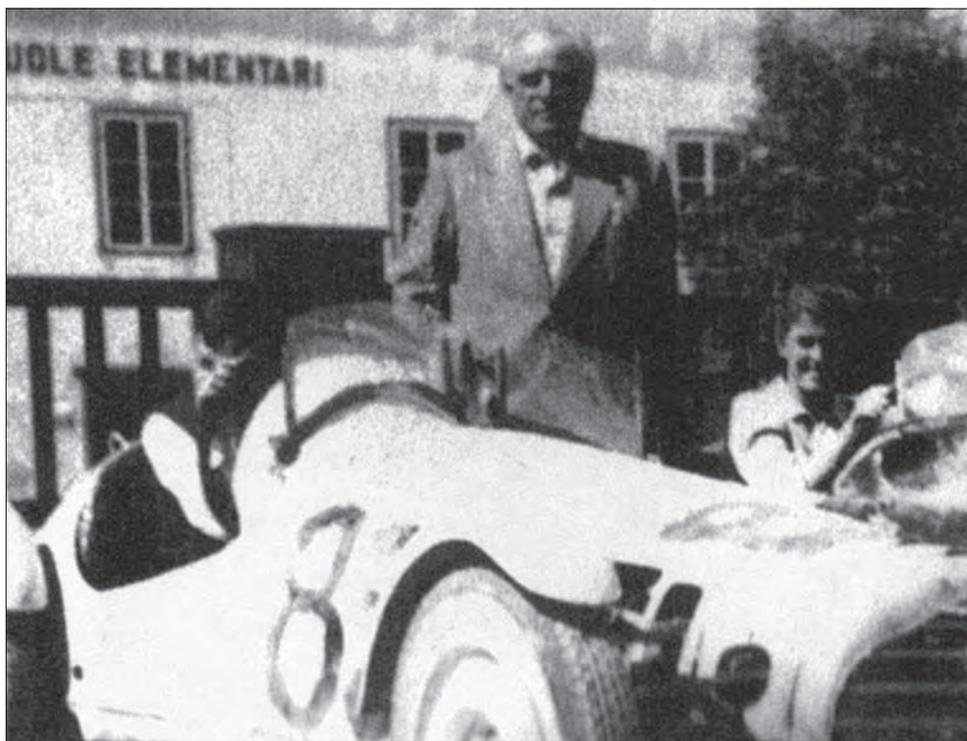
Eros Crivellari con amici davanti l'albergo Europa a Gallio
1942

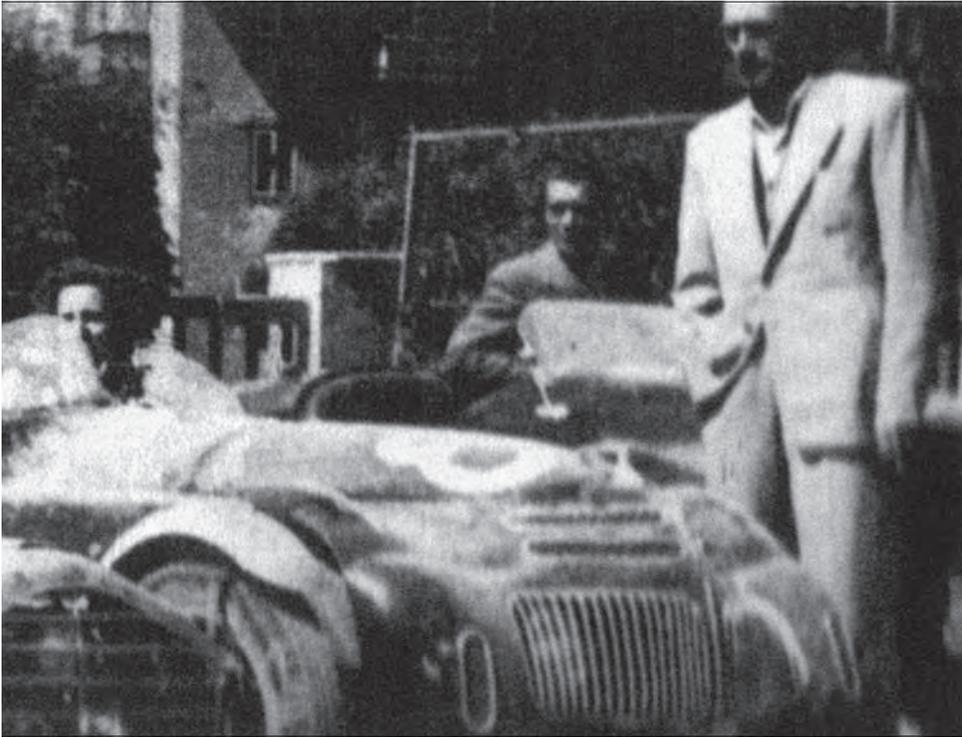




Nino Crivellari (in primo piano)
con altri Reduci di Guerra, 1946

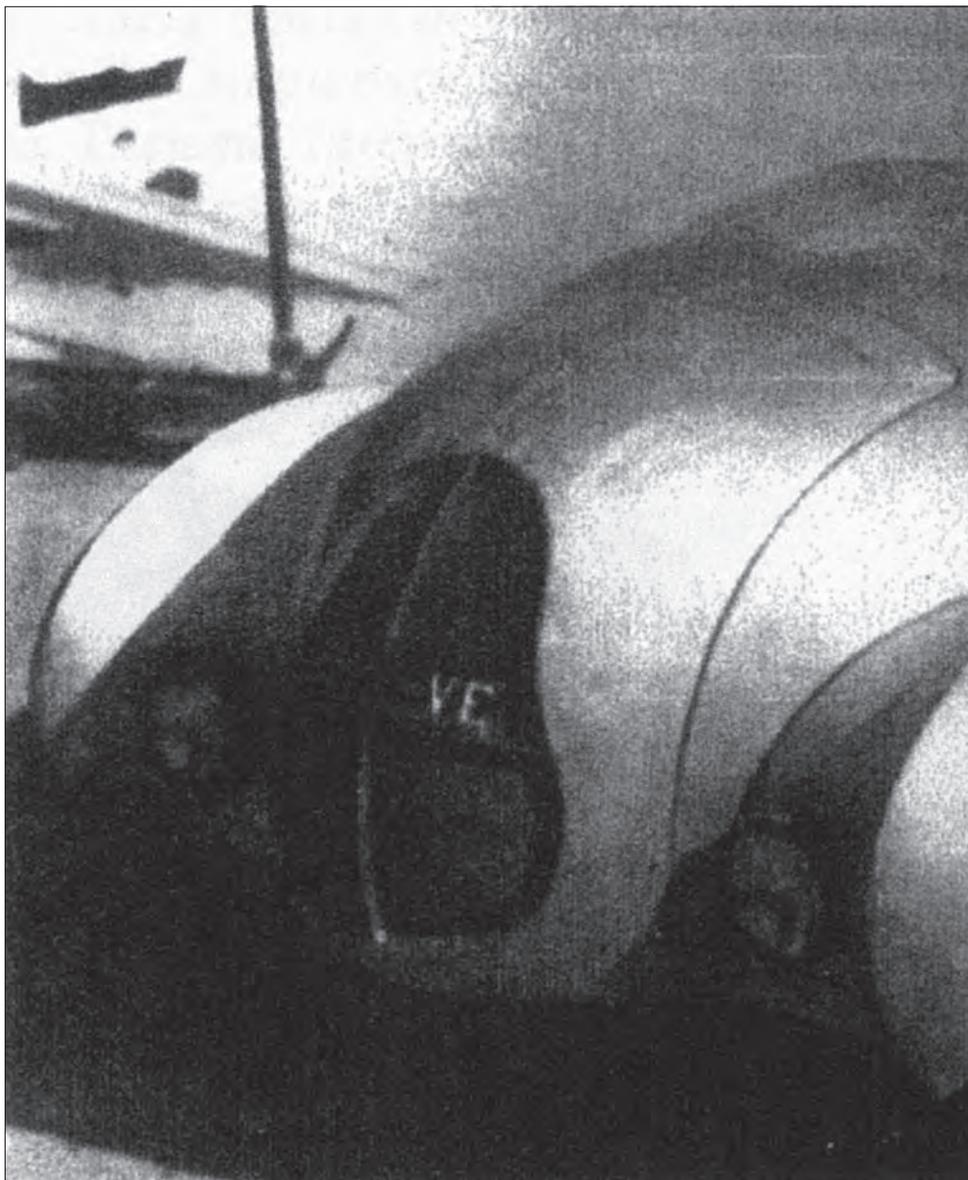
Ai Piloti di un tempo

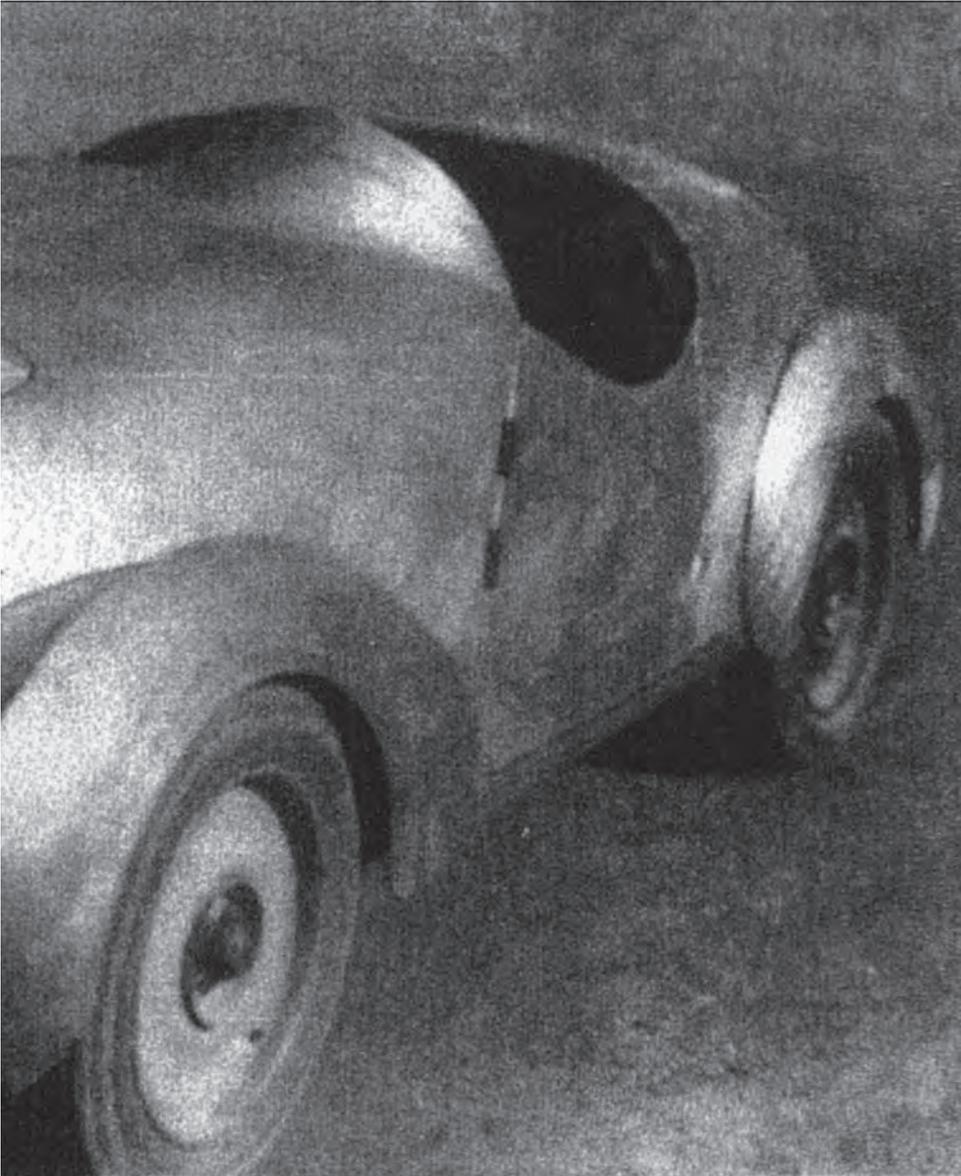




Ferruccio ed Iris Crivellari con le due Sport appena costruite
1947

Ai Piloti di un tempo

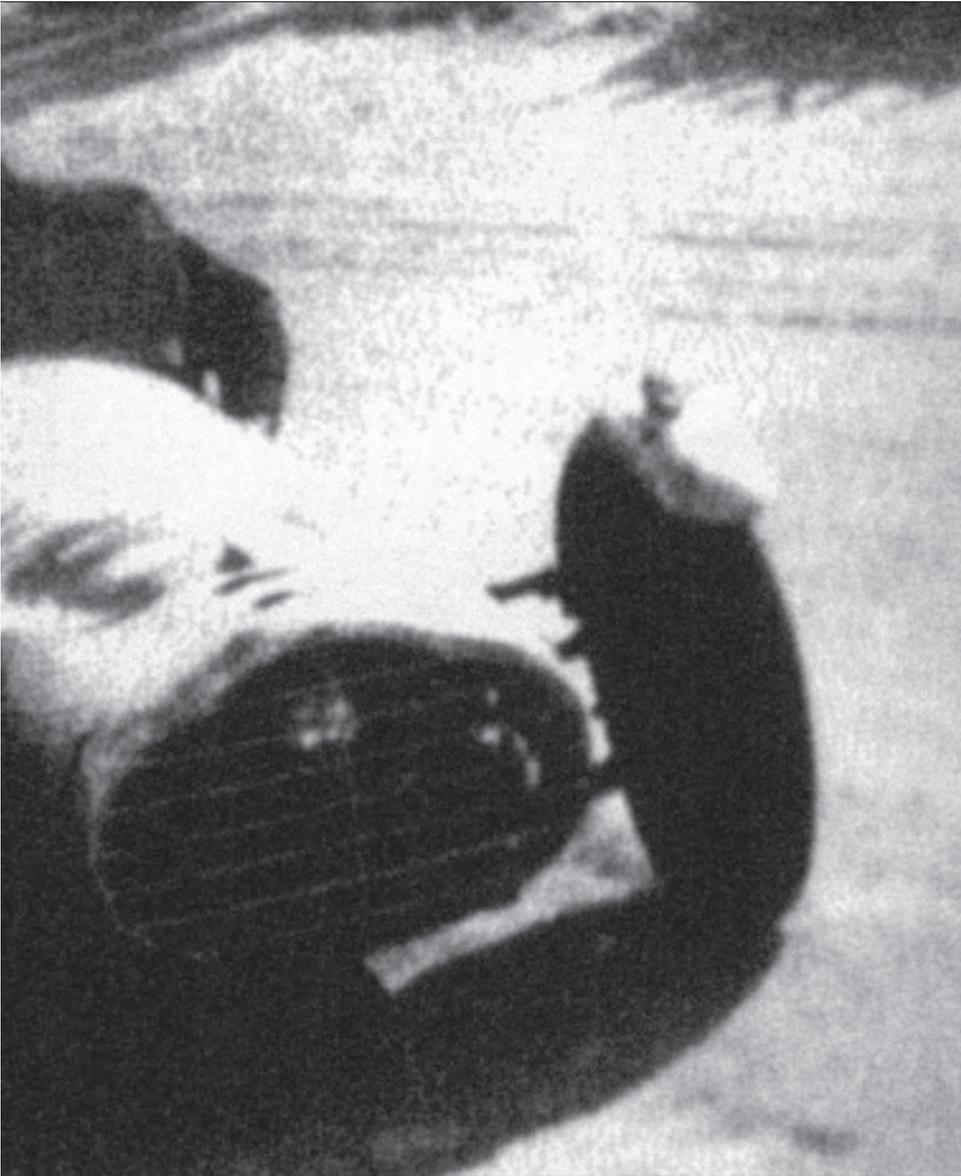




FIAT 500 SPORT prima vettura fatta dai Crivellari
1947

Ai Piloti di un tempo

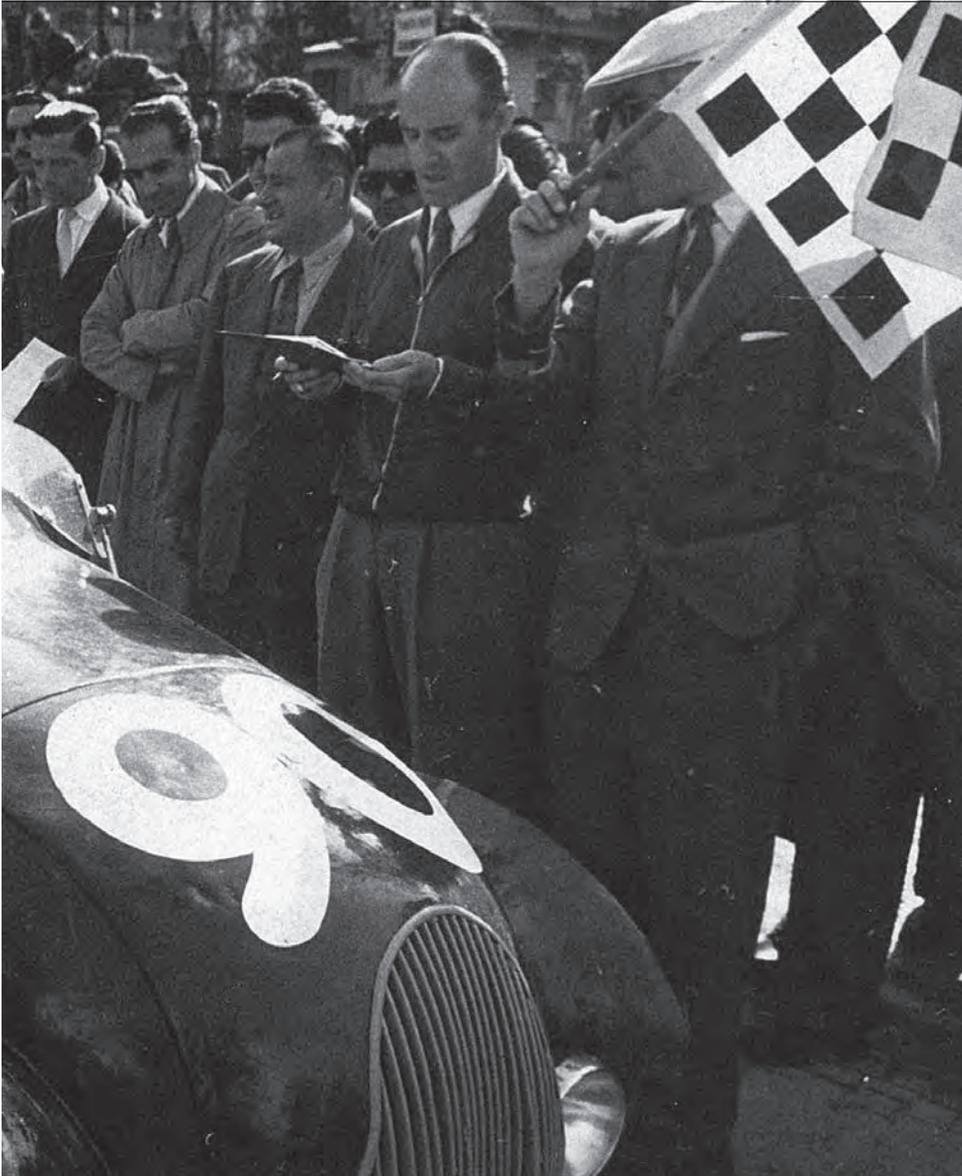




Coppa d'Oro delle Dolomiti
1948

Ai Piloti di un tempo





Nino Crivellari alla guida con il copilota Zerbo
Coppa d'Oro delle Dolomiti, 1948

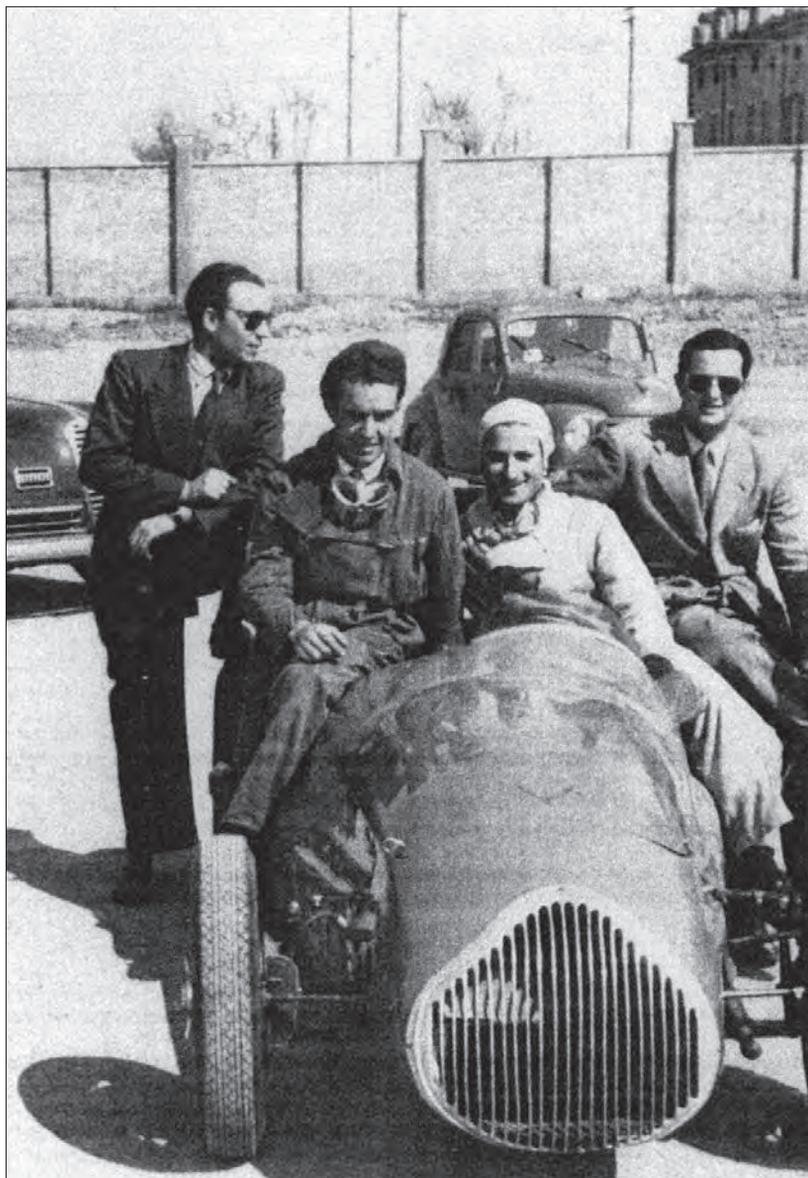
Ai Piloti di un tempo





Consiglio Direttivo dell'Automobile Club Venezia
1948

Ai Piloti di un tempo

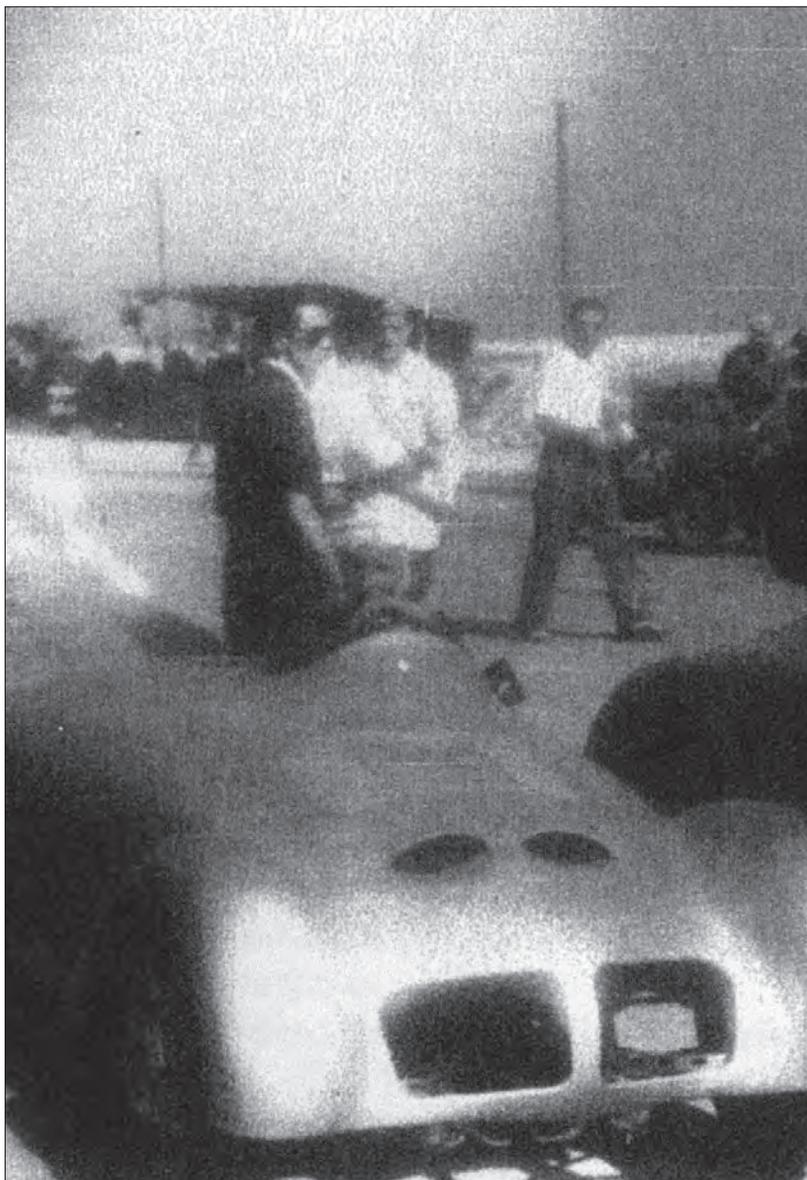


FIAT STANGUELLINI 1100 SPORT
Circuito di Modena, 1948



Ferruccio Crivellari alla Coppa d'Oro Dolomiti
1948

Ai Piloti di un tempo



Circuito del Lido di Venezia
1947



Il trionfale arrivo di "Mistero" OPEL 1500
l'allegra macchina dei Crivellari

Ai Piloti di un tempo





FIAT 1500 alimentata a gas di carbone,
vettura di casa Crivellari durante la guerra

Ai Piloti di un tempo





Oscar Papais e Eros Crivellari nella Liegi-Roma-Liegi
1953



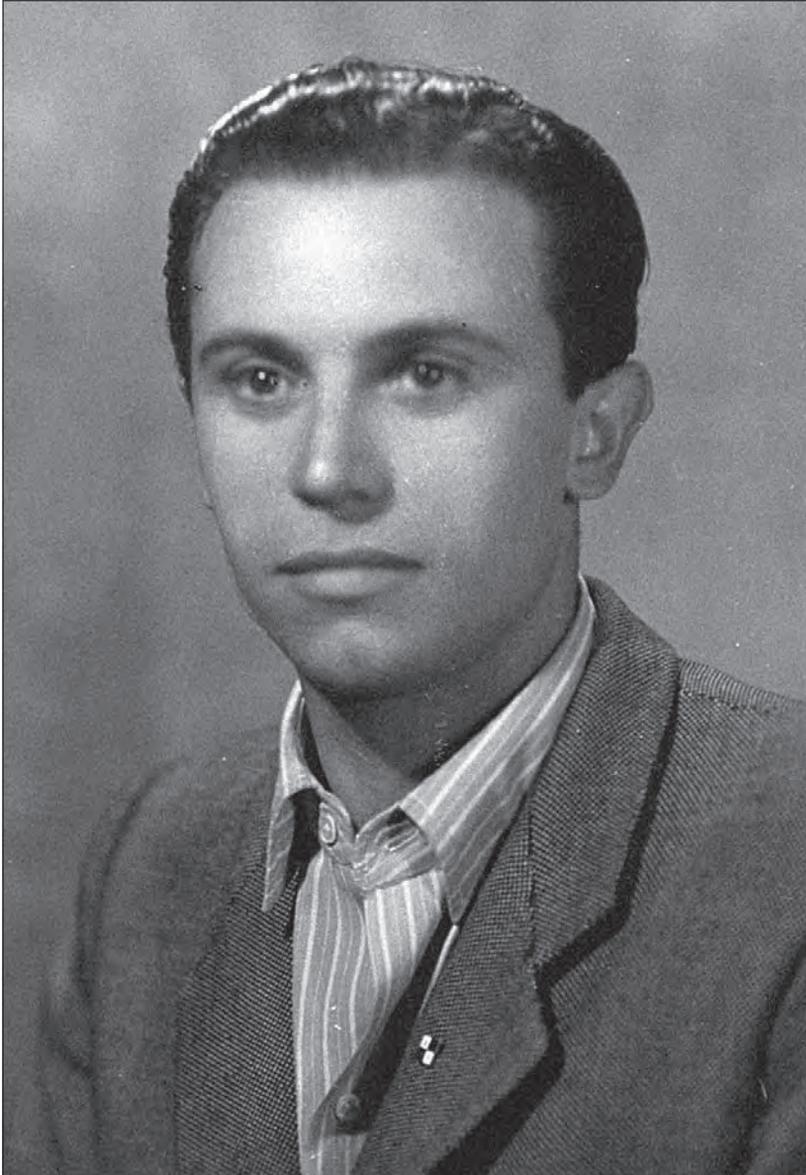
Premiazione all'internazionale Rallye Lido di Venezia
1958



Nino Crivellari quarto da destra con la Coppa Lazi



Oscar Papais e Eros Crivellari nella Mille Miglia
1957



Antonio detto Nino Crivellari

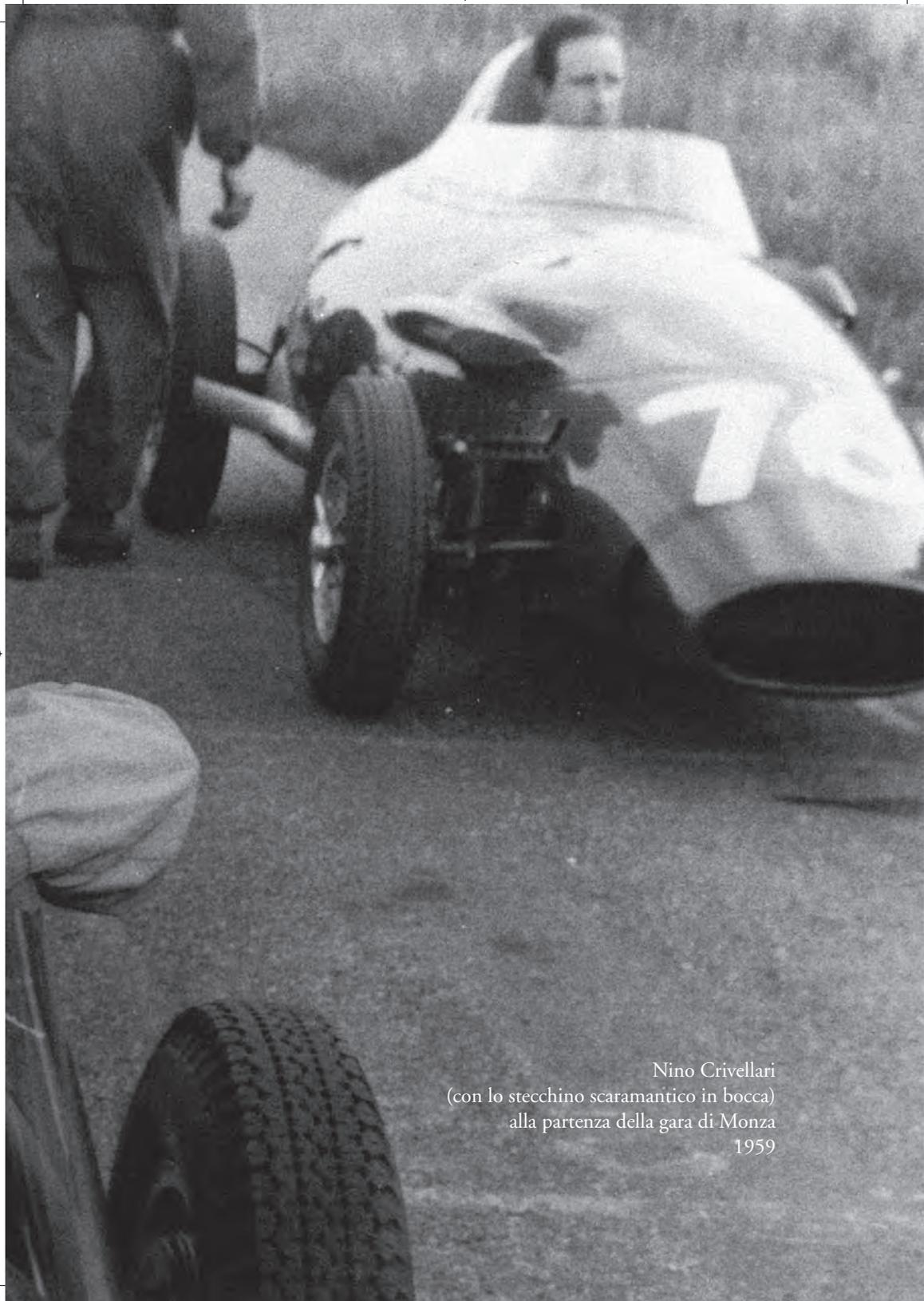
Ai Piloti di un tempo





ICE CARR a Cortina d'Ampezzo
1959





Nino Crivellari
(con lo stecchino scaramantico in bocca)
alla partenza della gara di Monza
1959



Oscar Papais e Eros Crivellari nella Liegi-Roma-Liegi
1953



Arrivo in velocità di Nino Crivellari, primo assoluto
e vincitore per la seconda volta consecutiva, nell'Autodromo di Monza
1959

Ai Piloti di un tempo





Nino, primo a destra, con altri piloti al Circuito della Pergusa
1959

Ai Piloti di un tempo



Maria Munari



Ferruccio Crivellari

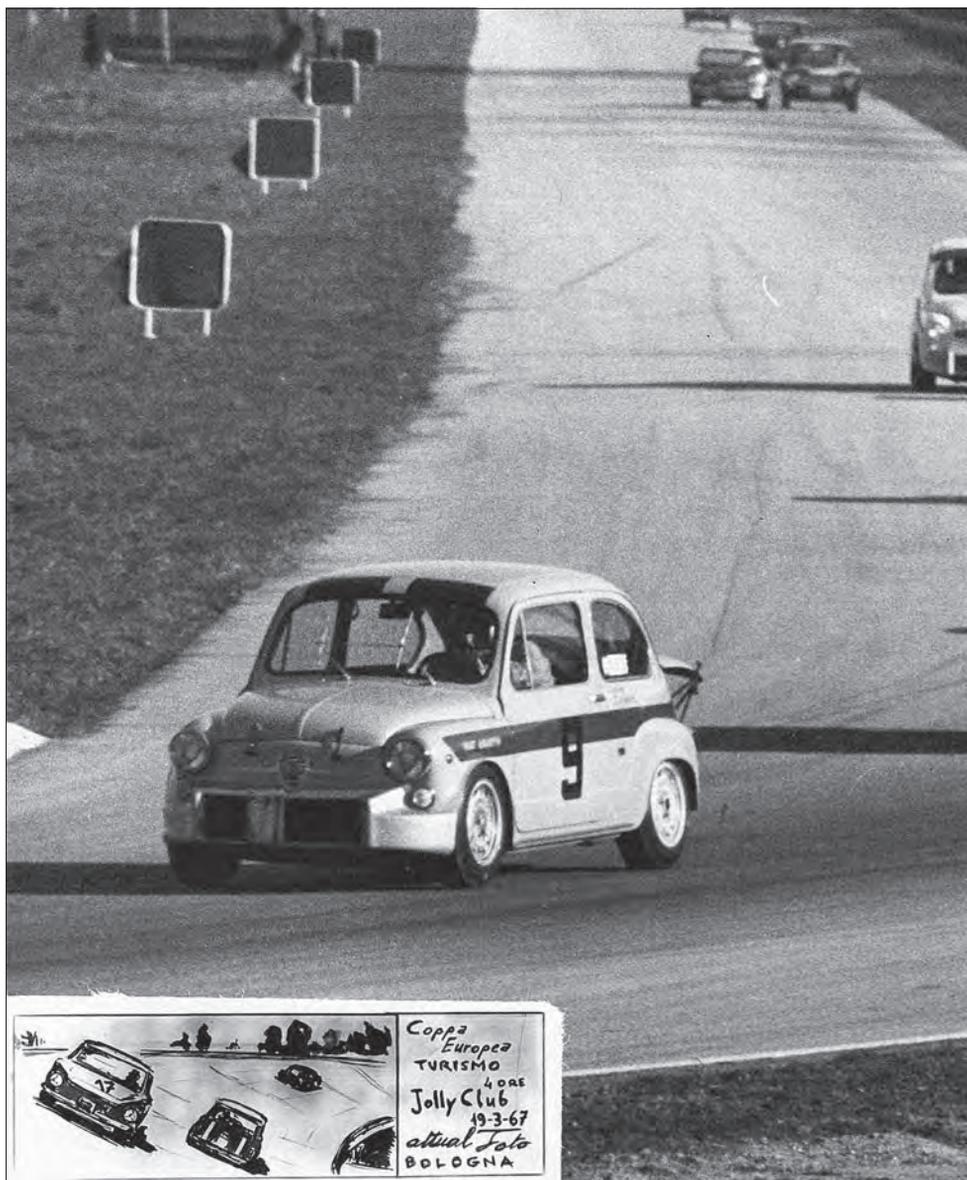
Ai Piloti di un tempo





Eros Crivellari alla partenza delle QUATTRO ORE di Monza
Campionato d'Europa Turismo, 1967

Ai Piloti di un tempo





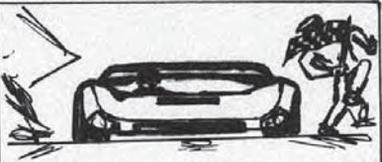
Eros Crivellari in prima posizione alla curva parabolica del Circuito di Monza
Campionato d'Europa Turismo, 1967



XV
VITTORIO
CANSIGLIO
5 giugno 1966



Bologna





Eros Crivellari alla partenza al Circuito di Monza
Campionato d'Europa Turismo, 1968
(secondo arrivato)

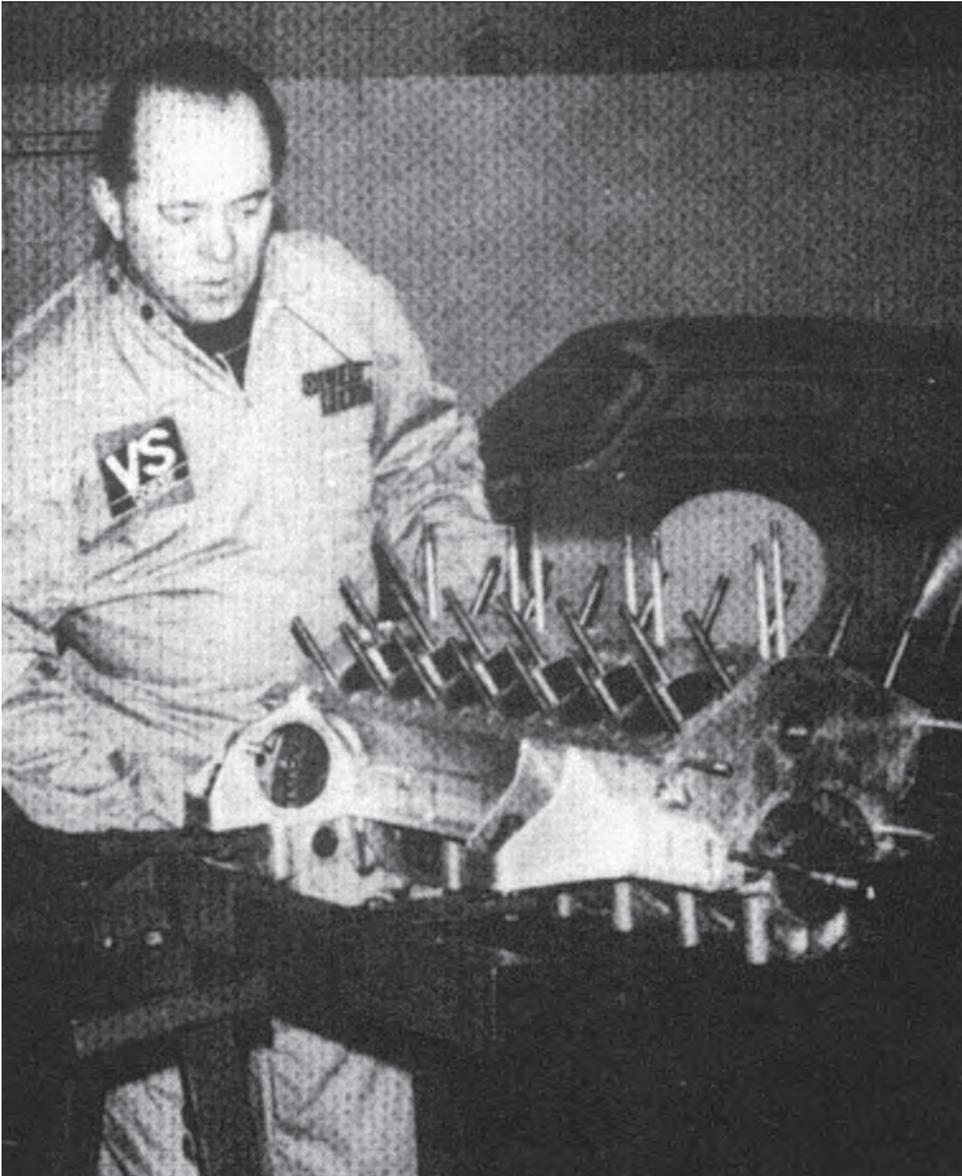




Premiazione dei piloti della Scuderia San Marco
(Eros Crivellari al centro in alto), 1968

Ai Piloti di un tempo





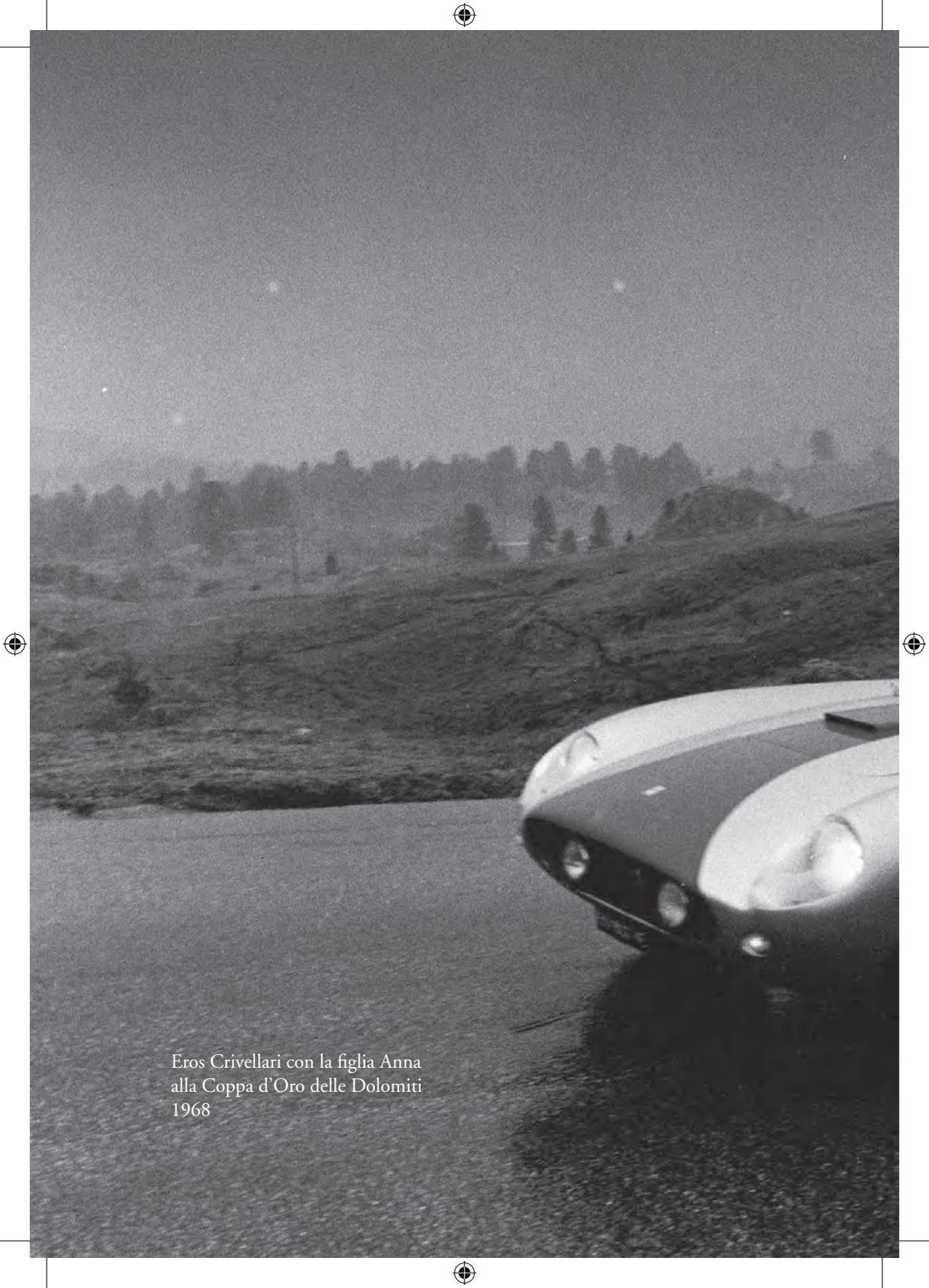
Ruggero Barzan capo meccanico della Officina Crivellari
alle prese con un blocco motore FERRARI 250 GT 12 Cilindri, 1968

Ai Piloti di un tempo





Eros Crivellari al IV Trofeo Angioini all'Autodromo di Monza
1968



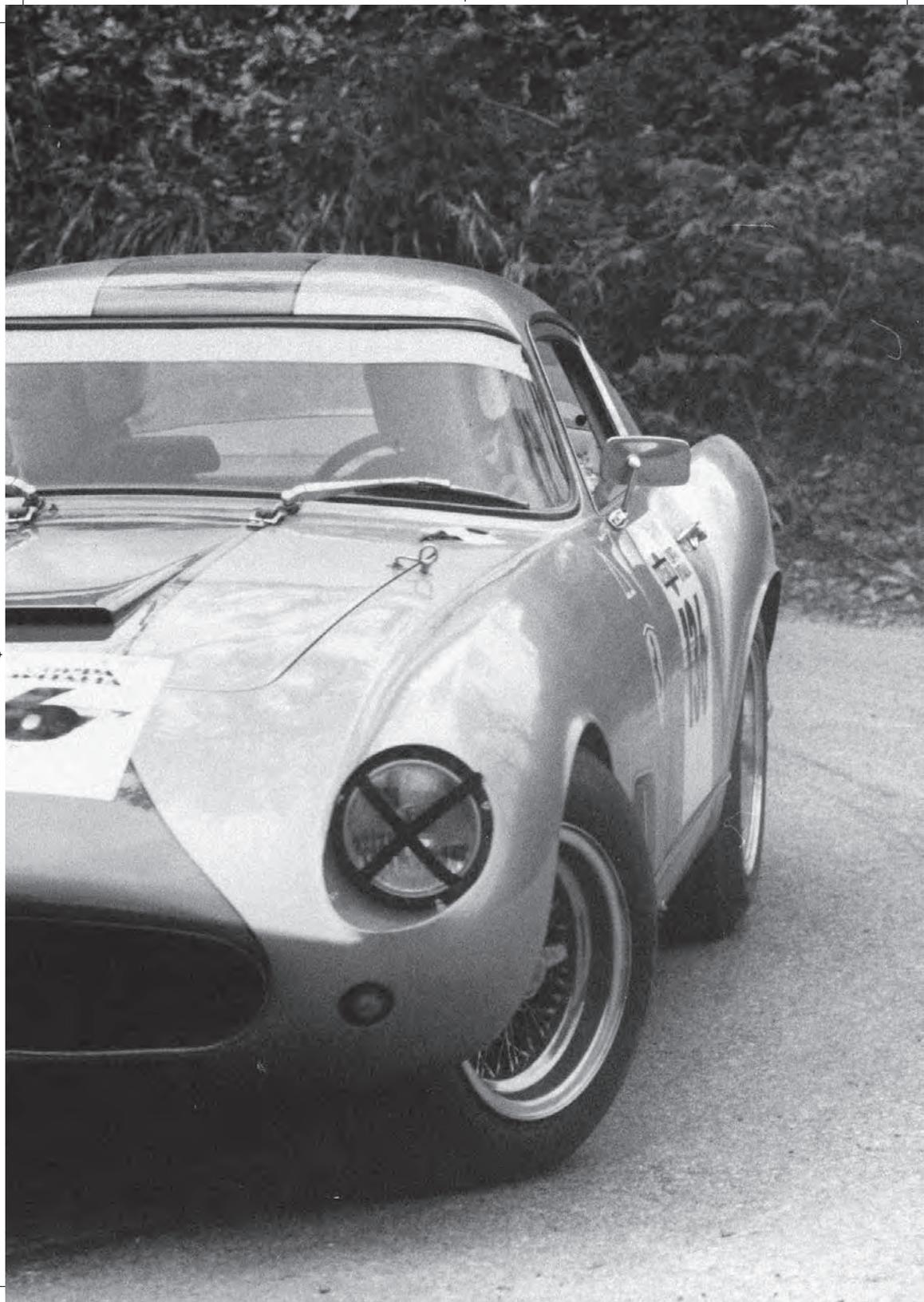
Eros Crivellari con la figlia Anna
alla Coppa d'Oro delle Dolomiti
1968



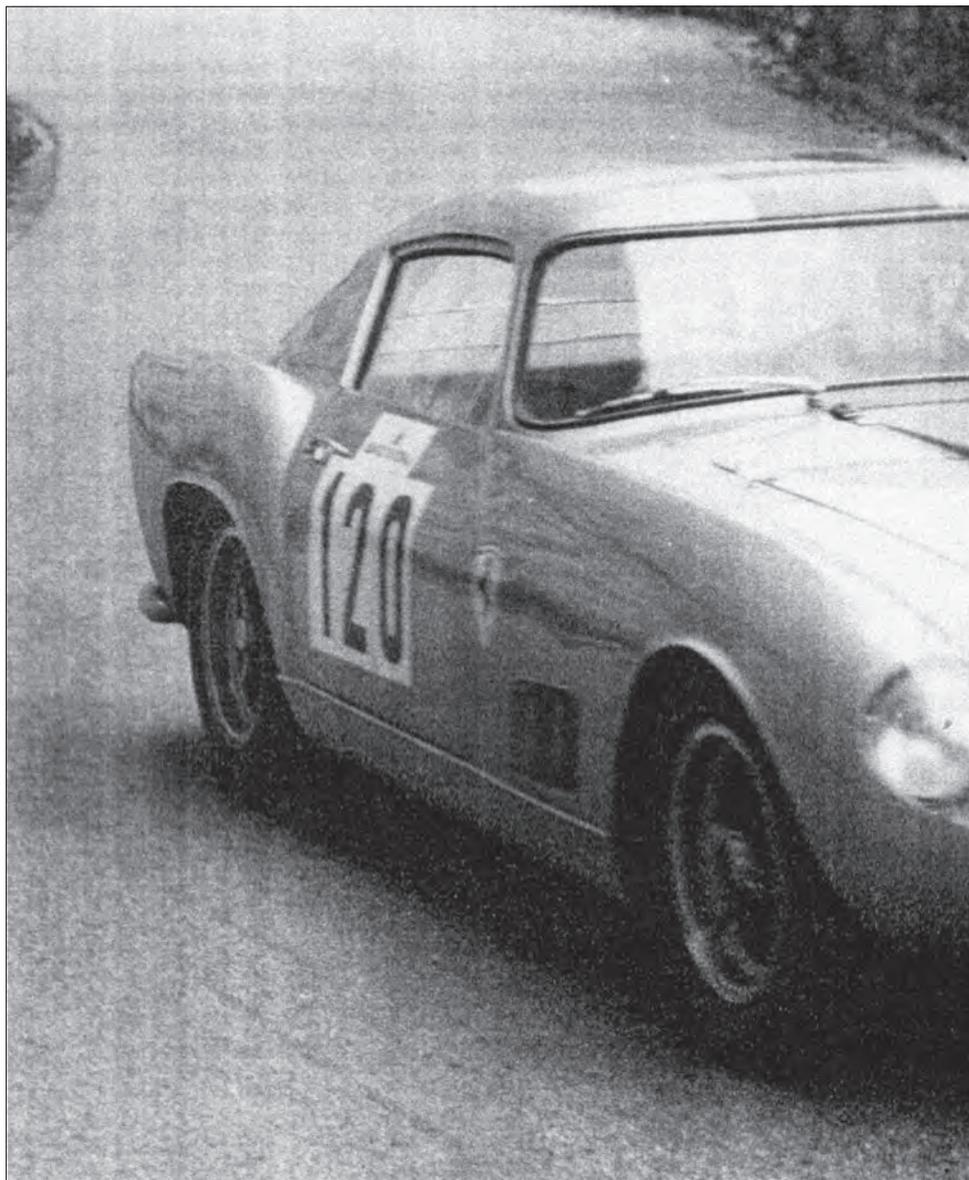
ACTUALFOTO...
21^a COPPA D'ORO
DELLE DOLOMITI
TROFEO MARTINI

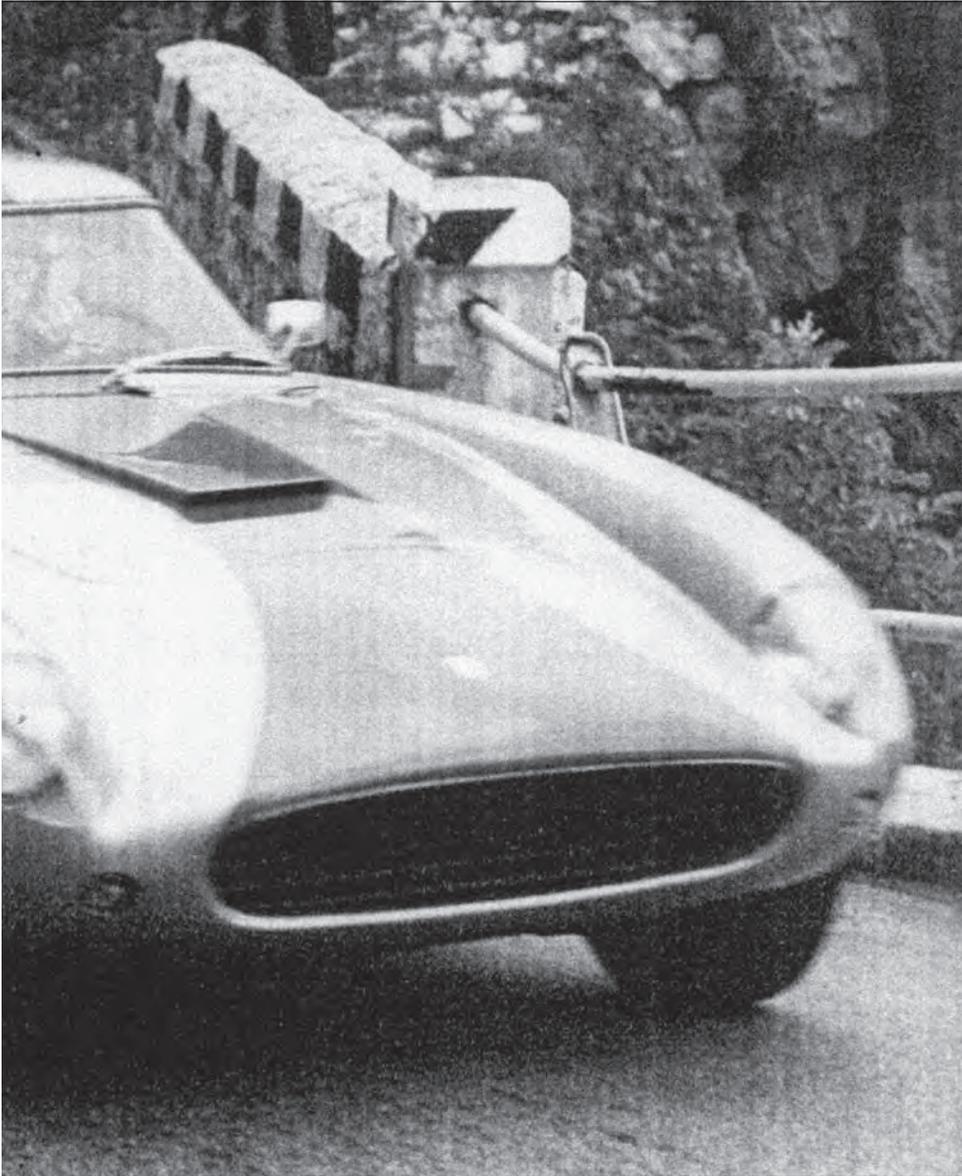
Eros Crivellari con la FERRARI 250 GT
al Giro d'Italia
1982





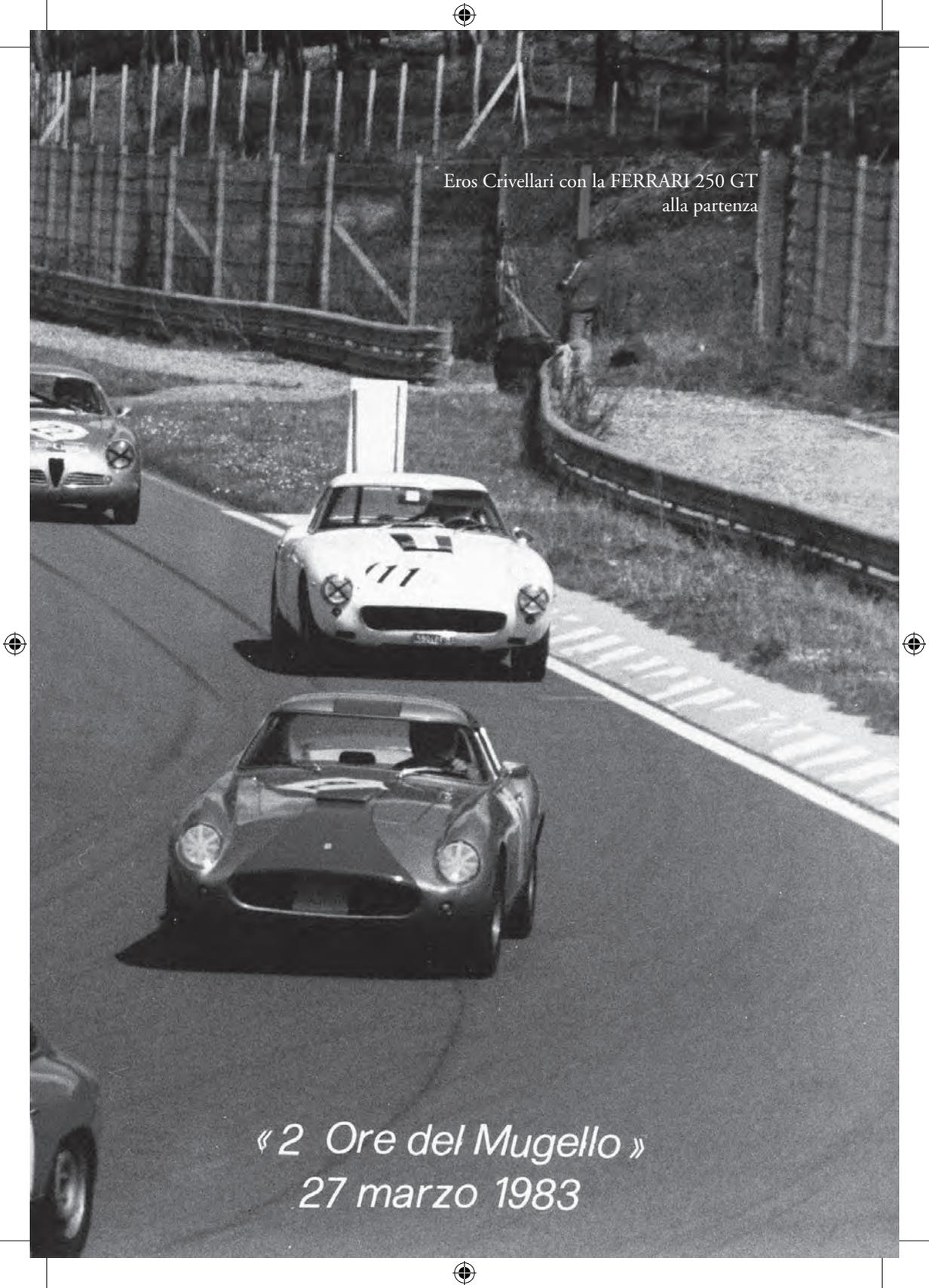
Ai Piloti di un tempo





Eros Crivellari con la FERRARI 250 GT
alla Bolzano-Mendola, 1982

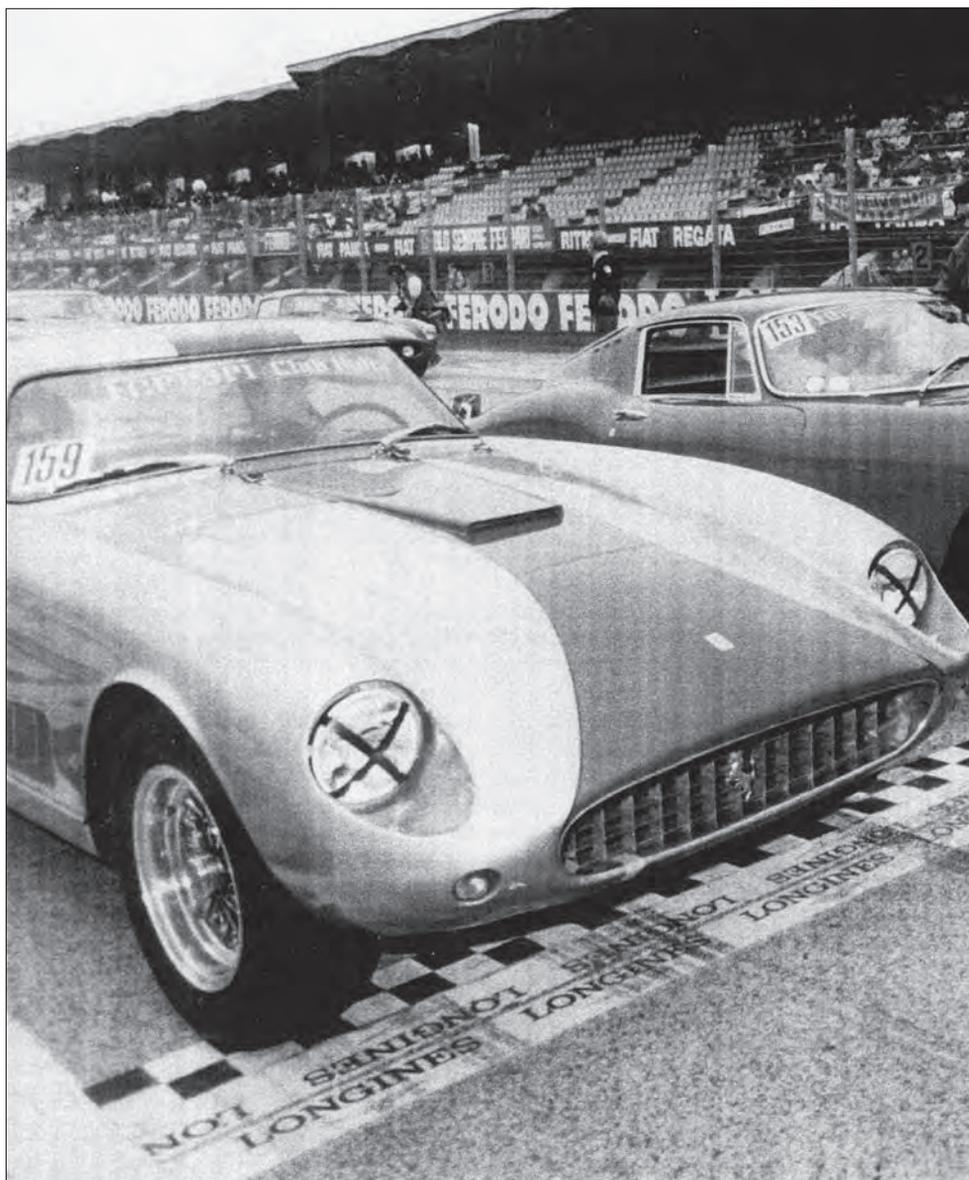




Eros Crivellari con la FERRARI 250 GT
alla partenza

« 2 Ore del Mugello »
27 marzo 1983

Ai Piloti di un tempo

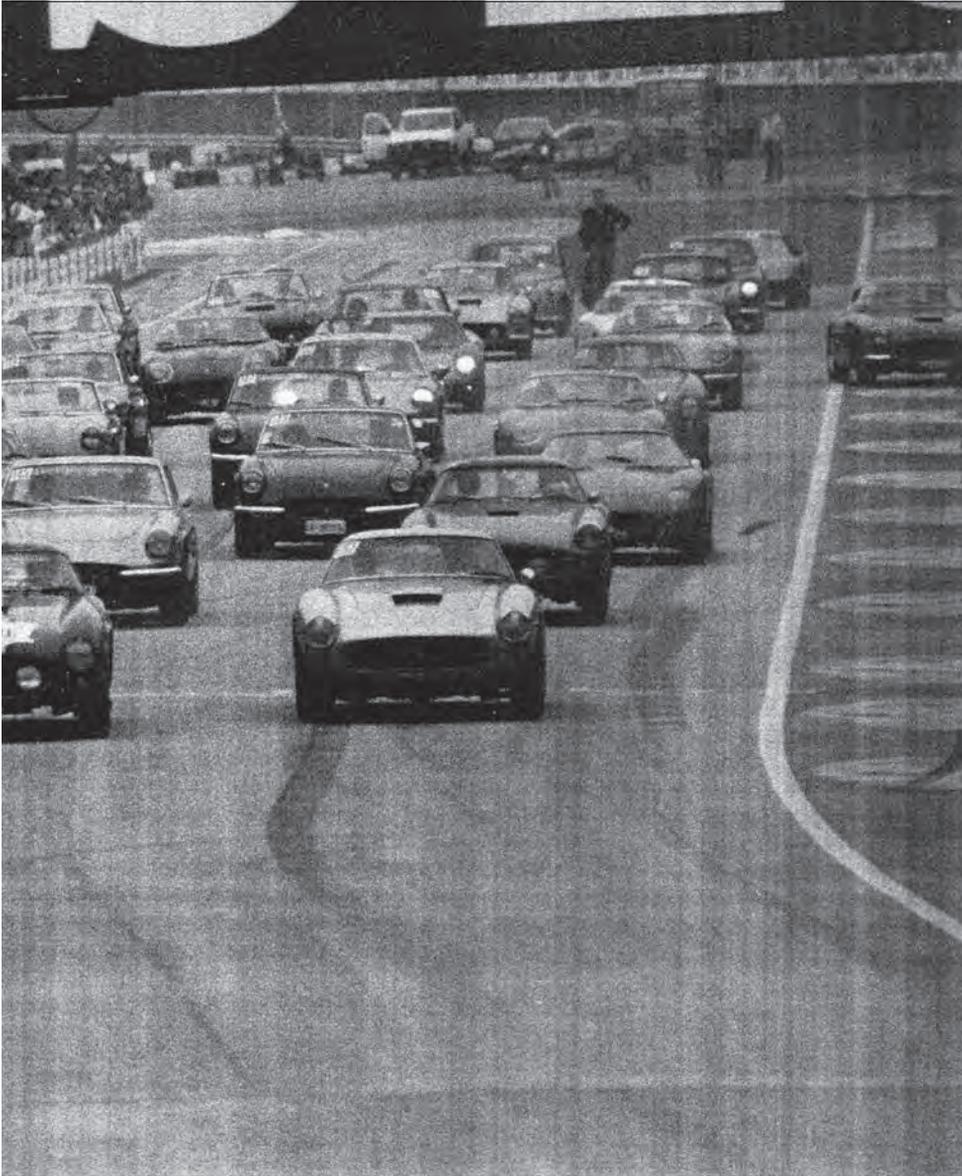




Eros Crivellari (primo a sinistra)
nello schieramento di partenza a Imola, 1983

Ai Piloti di un tempo





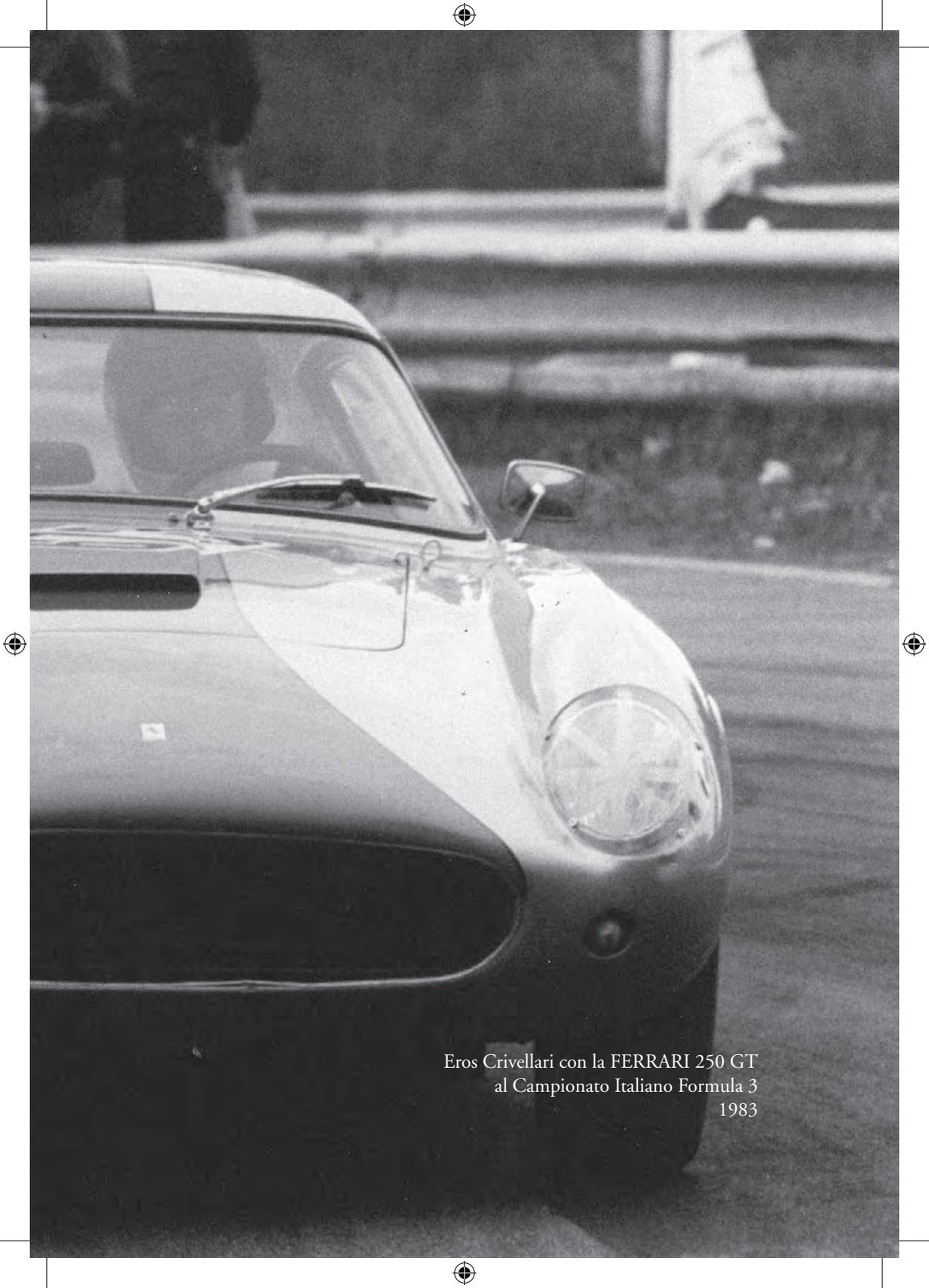
Eros Crivellari (primo a sinistra)
dopo la partenza nel Circuito di Imola, 1983

A
ATTUALFOTO
F
BOLOGNA

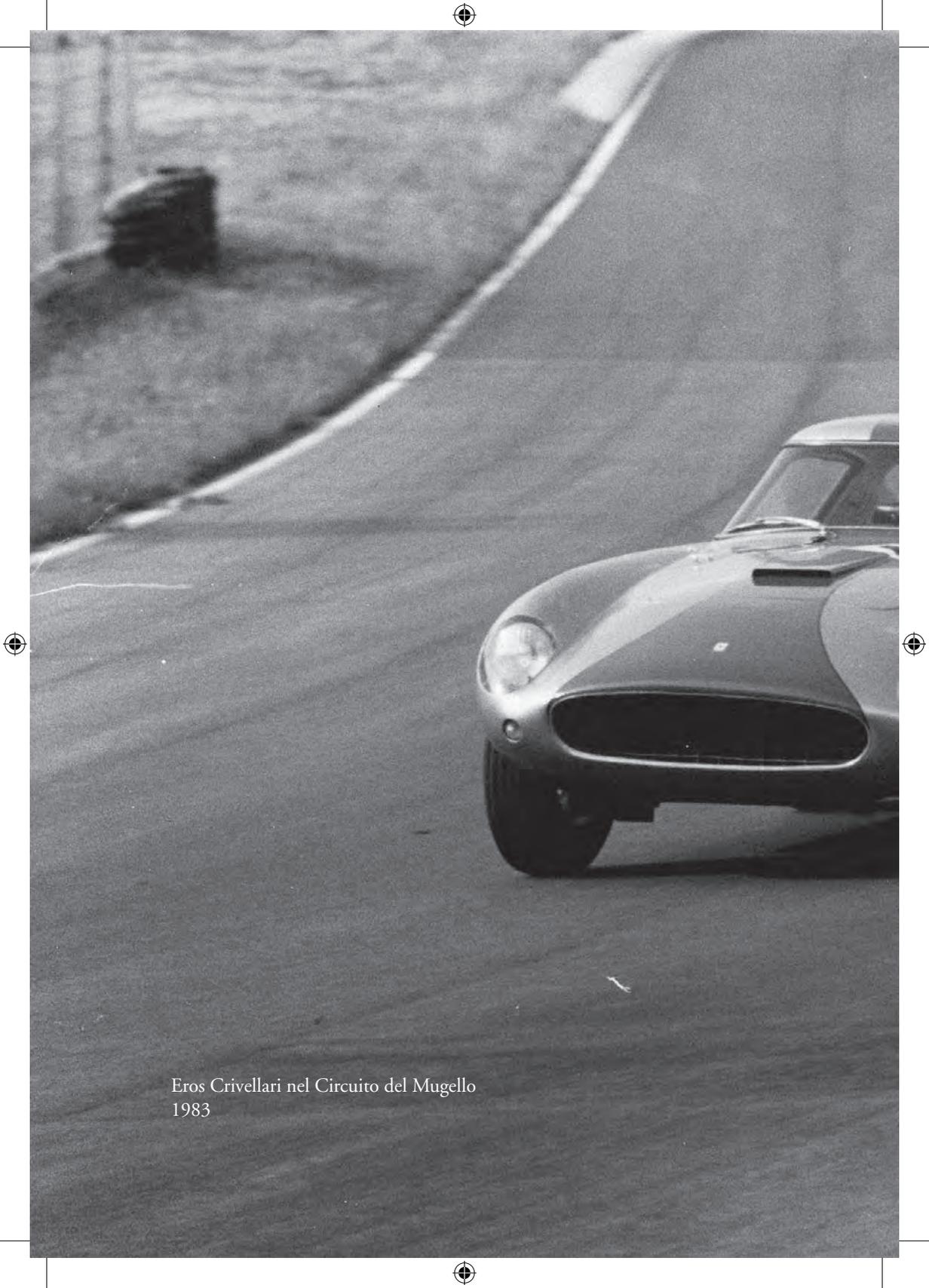
• Autodromo S. Cristoforo •
• RICCARDO PALETTI •

**Campionato Italiano
Formula 3**
Gara Naz. Sport Gruppo 6
Coppa Naz. C.S.A.I. Auto Storiche
8 Maggio 1983

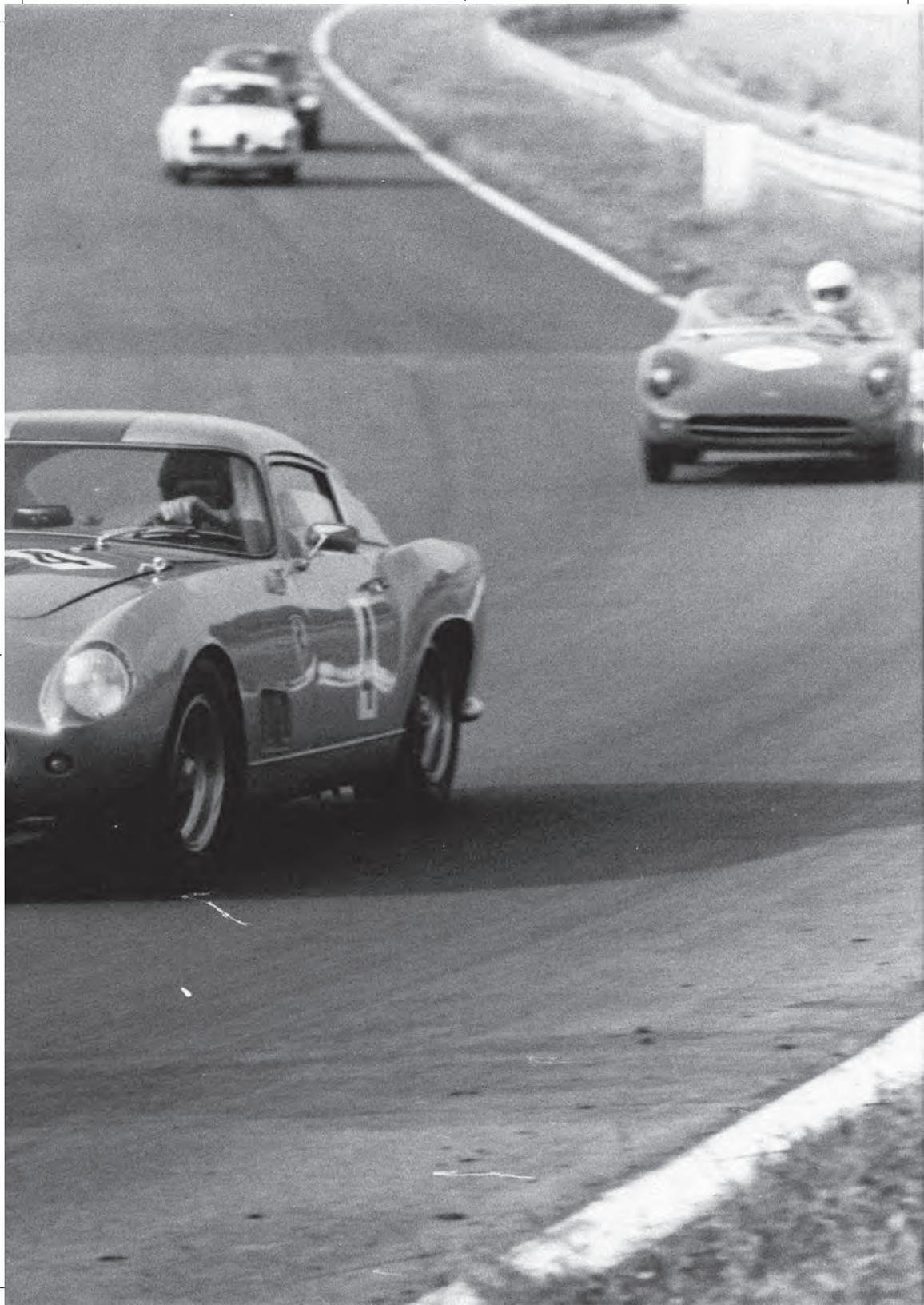




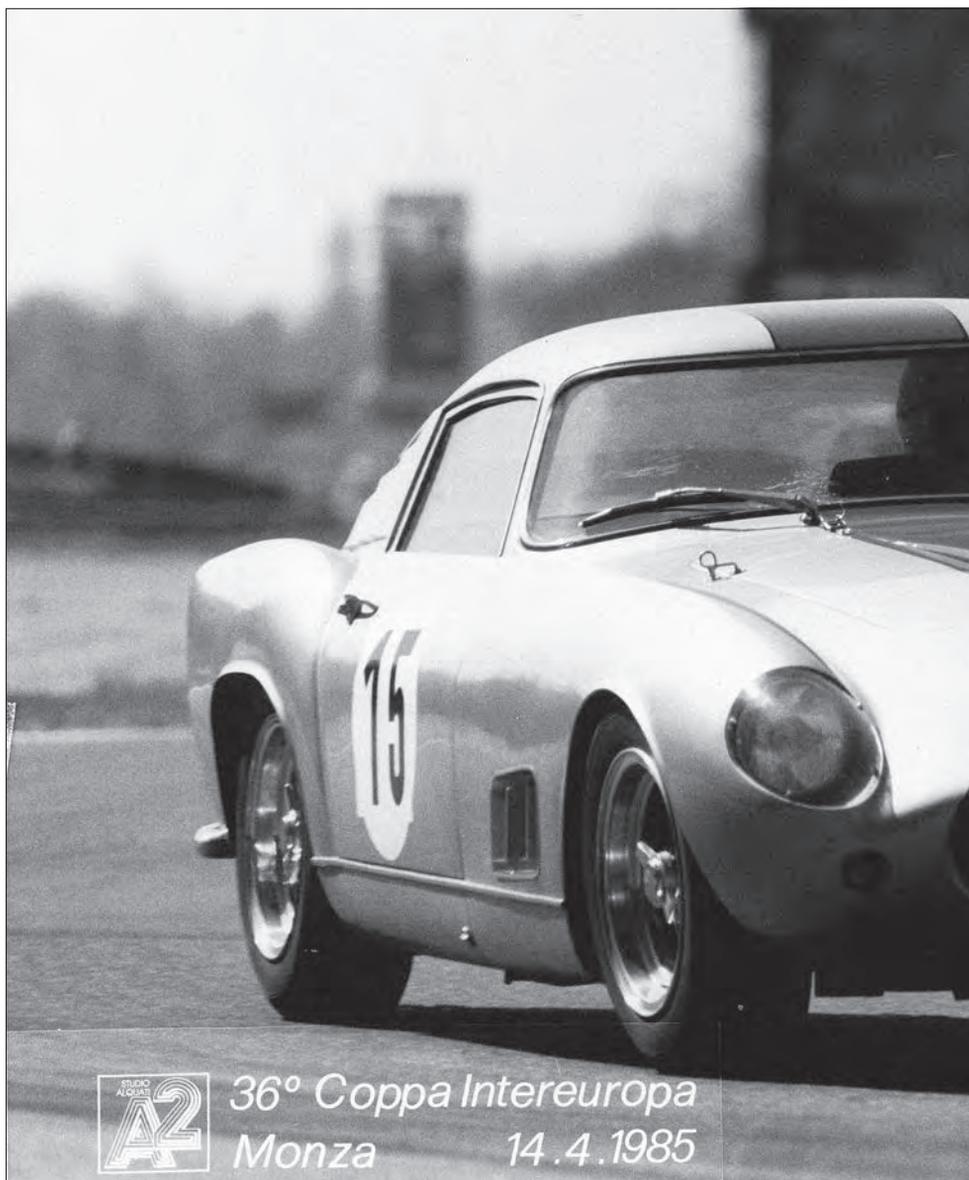
Eros Crivellari con la FERRARI 250 GT
al Campionato Italiano Formula 3
1983



Eros Crivellari nel Circuito del Mugello
1983



Ai Piloti di un tempo



*36° Coppa Intereuropa
Monza 14.4.1985*



Eros Crivellari vincitore della Coppa Intereuropa
1985

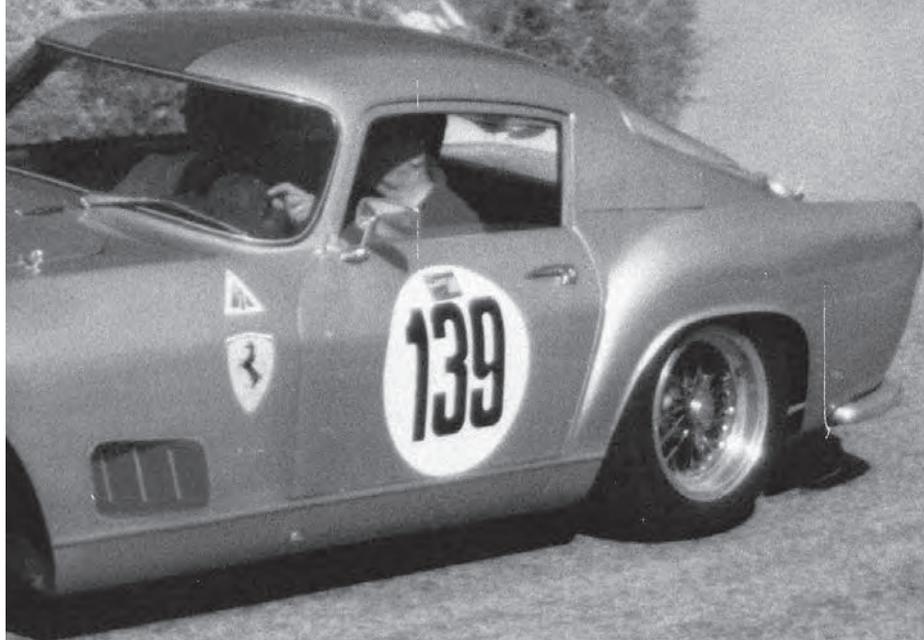
ATTUALFOTO
BOLOGNA

80 anni di sport
ACI
FERRARI

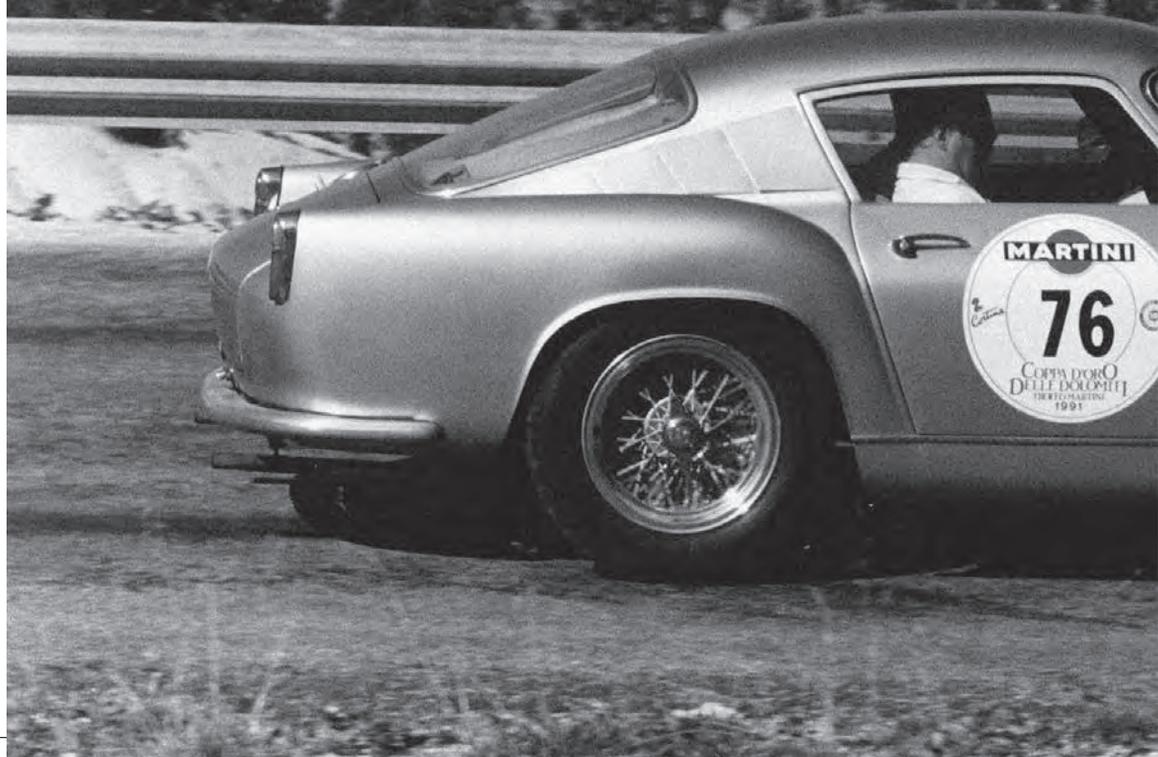
27-29 settembre 1985



Eros Crivellari alla gara Bologna-Raticosa
1985



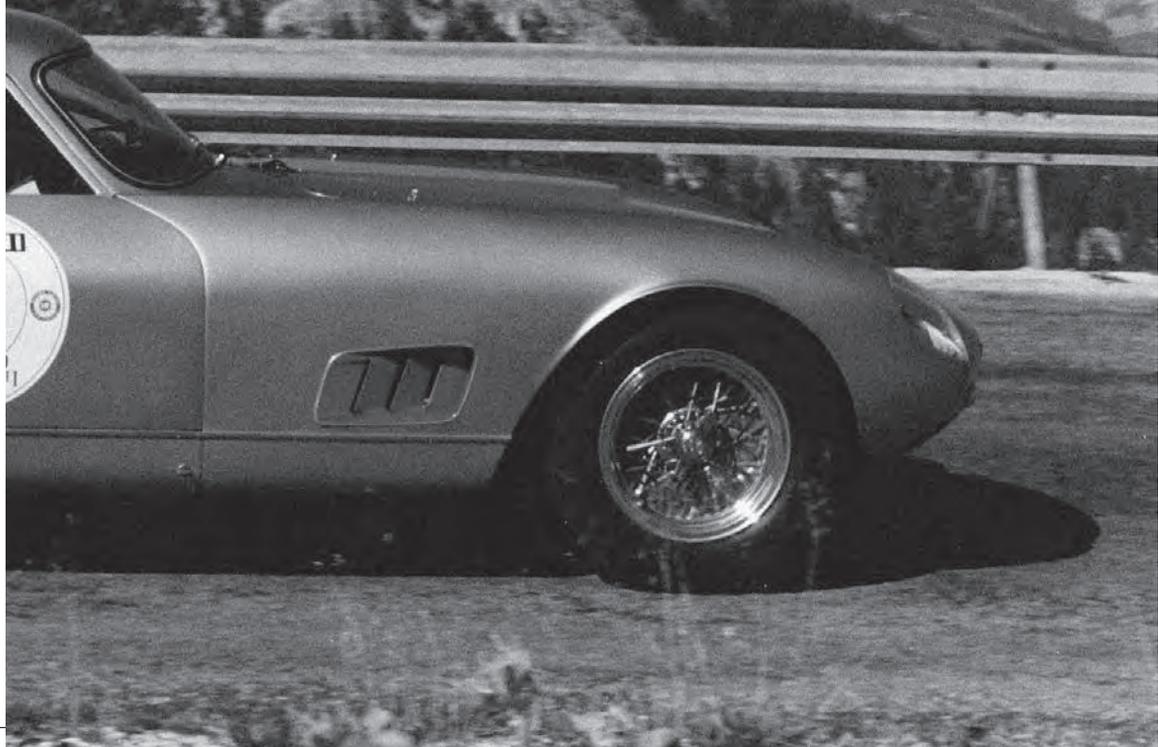
Eros Crivellari con la FERRARI 250 GT
alla Coppa d'Oro Dolomiti
1991



ACTUALFOTO...
CITROËN

COPPA D'ORO
DELLE DOLOMITI
TROFEO MARTINI

6 - 7 - 8 Settembre 1991





I RICORDI

Ai Piloti di un tempo

*La vita privata della Famiglia Crivellari
viene raccontata da Eros*

Ferruccio Cavallari.

Conosco con il Niccolò Ferrero ed anche apprezzando di un bombino di medici amici la cui immenso missione portava Dogore, anche con Tasso ascoltando il Padre che lentamente spiegava come facevano i nostri autocarri a proseguire aiutati dagli alpini che dall'osservatorio di Cima Caldiera avevano possiduto dagli anglieri Italiani -

Ad ogni colpo di cannone che partiva dall'artiglieria Austriaca essi rivelavano abbastanza rapidamente la traiettoria del proiettile e regolavano il percorso dei nostri autocarri che portavano i rifornimenti di ogni genere comprese le munizioni per la nostra artiglieria. Così arrivò il devastante Gr. Usc. Gen. G. G. G. n. 416 con la grande ritirata del Regio Esercito che si arrestò sul Pasubio sul Gruppo e sull'Altopiano dei sette comuni -

La battaglia d'arresto portò fortunatamente tutti i mesi militari al trasporto per giorni e notti di tutti i rinforzi militari proprio sull'altopiano di Asiago fra Tanti e vari reparti uno padre portò a ridosso del Paese Asiago alcuni reparti dei gloriosi Granatieri di Sardegna che resistettero con una tenacia sul monte Cengio permettendo alle truppe in ritirata di passare la fortunata Val Canaglia ed attestarsi sui monti vicini -

Già intanto era arrivato il Generale "Papa" comandante della "Sipria" che riuscì con una serie di contro attacchi a fermare l'impeto dei soldati del Regio Esercito degli Asburgo -

La guerra di mio padre non finì mai, si allargò usando il modo messo del Regio Esercito Italiano formato come detto mitragliatrice di S. S. S. -

Sulla sponda Italiana questi automezzi armati

hanno contribuito egregiamente ad aiutare tutti i soldati combattenti sul Piave eseguendo un ruolo specifico e moderno durante la gloriosa Battaglia del Sostisio.

Infatti la terza e quarta sezione autonoma appiata ai carri, affiancate ad un reparto di bersaglieri ciclisti ed un reparto del Volare cavalleria a Boccassè il ponte delle "Alpi" ~~tra~~ formando la disperata ~~o~~ fucina dei reparti austriaci -

Il Volare di questa azione fu utilissimo perché l'ordine del comando supremo nemico era di ~~non~~ eseguire una ritirata rapida con tutte le armi disponibili ed attestarsi al confine del Brennero per continuare la resistenza armata -

Questo accordo prevedeva infatti che le truppe dell'esercito Tedesco non fossero prese alle spalle dalle truppe Italiane ormai avanzate rapidamente.

Il Ferencik civile non ancora fucina di celer fatto il suo dovere di soldato fu spinto ancora più forte dal suo nuovo dovere di Italiano -

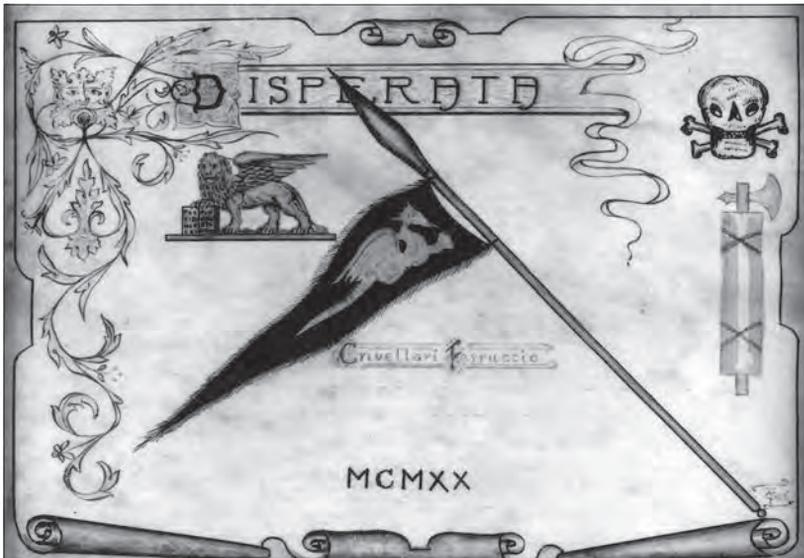
Egli andò di retta a Fiume con Gabriele d'Annunzio e si rimase per un anno intero al suo fianco. In questo frangente dissi, i superiori del Regio Esercito che i Segnori Fiumani dovevano "rubato" gli auto messi dentro il deposito di Polmanca. Licite di vero perché mio padre che partecipo all'impresa confermò sempre che, quando arrivarono al deposito gli auto messi erano pronti e furono consegnati col il prezzo di Berlino -

Erano i nuovi autocarri FIAT ~~1834~~ 1834 tanto usati dall'esercito Francese ed Inglese abituati ad usare i piccoli autocarri Ford incapaci di attraversarsi per le nostre balite delle nostre riviste, poi
Infatti i rifornimenti che Forti dove da Coltrani"

Vicino a Thiene e dirtti alle Treppe Inglesi attestate sull'altopiano di Asiago non poterano essere trasportate dai nostri FIAT 18 BL che non li fermavano mai -

Sulla località Coperlaka, nel 1918 si erano attestati i reparti Inglesi di artiglieria pesante che tanto contribuirono a respingere i numerosi assalti austriaci. Al loro fianco verso il monte Bisemol combatterono aspramente i reparti Inglesi della 22^a Divisione -

Il peregrinare di mio Padre non si fermò ancora, finì con marzione su Roma dichiarando oportunamente di essere arrivato nella capitale con la tua compagna "La Disperata" due giorni prima di Benito Mussolini che sinceramente non aveva mai visto di buon occhio -



Gagliardetto della "Disperata Italo Balbo" assegnato a Ferruccio Crivellari in occasione della Marcia su Roma

Cruvellari Ferruccio

Era l'estate 1938 quando, spinto dai suoi ricordi di combattente nella Grande Guerra, ~~si~~ portò tutti i tre fratelli per i sentieri dei campi di Battaglia dell'altopiano di Asiago. La fine del quinquennio del 1915 vide portarsi ~~per~~ come volontario arruolato nel reparto Autieri ~~per~~ ~~per~~ ~~per~~ secondo armato, Generale Casello -

La passione per i motori ed in special modo almeno a quattro cilindri compresi in automobili ~~per~~ autocarri l'aveva indotto a non aspettare la sua chiamata alle armi. Due fratelli più ~~anziani~~ erano più al fronte vicino a ~~Bordo~~ ed ^{egli} ~~era~~ indotto dal suo entusiasmo e spinto dall'amor Patrio di tutta la famiglia "Cruvellari" incominciò il suo lungo viaggio in grigio verde durato fino al 1935 in Africa Orientale. Giòe ABissinia -

La famiglia a Bordo "meno una madre e loro" cominciarono a conoscere quei posti meravigliosi dove la Battaglia fu più cruenta.

Trincee cummunicanti, piccole fortificazioni a passavano lentamente in fianco alla ^{colonna} ~~colonna~~ O.M. Superba sei chilometri fino alla radura dove gli autocarri del rifornimento per il fronte si fermavano e si ricaricavano per non essere presi (cento metri) dal tiro dell'artiglieria austriaca piazzata ~~sotto~~ dal monte Castelfranco fino all'incirca della Val d'Asio -

Ancora oggi continuo a passare per quella Valle.

potete essere accaduto a casa nostra e cominciai a correre disperatamente per l'ansia e l'apprensione per la vita dei miei parenti -

Era riuscito a scappare in tempo, erano ancora vivi o feriti e cercavo di fare il più presto possibile per tornare quando trovai attorno all'arena della stazione ferroviaria un esercito di soldati che bloccavano il passaggio anche perché oltre ai morti ed ai feriti si aggiungevano gli scioccati già pronti a rubare.

Ma i soldati non mi crederono subito che io abitassi proprio in quel posto così per fare più presto possibile saltai da un cortile all'altro delle case dei ferrovieri finiv ad arrivare a casa mia -

Sui mi bloccai di colpo, a cento metri prima di lei che ben pochi mesi esteri erano rimasti ancora in piedi ma, con grande conforto vidi la macchina di mio padre ferma accanto alla porta brandita dalle bombe.

I pianti potei udire prima delle voci notte dai rifugiati compresi quelli di mio padre che mai avevo visto piangere prima di allora -

Fatto l'appello con esito favorevole come ho sarebbe voluto così cominciai il recupero di alcune cose le più utili e ci spostammo fatte in una villa di "Asseggiato" dove mio Padre con i signori "Turco" albergo Bologna - ed i signori. Come aveva preparato in anticipo lo sfollamento, in previsione di ciò che affetterebbe avvenire anche con molto anticipo

Guerra 10 Giugno 1940

Con il suo spreco di cicloris di grandezza
Esercito Mussolini dal Balcone di Palazzo
Venetia annunciò l'entrata in guerra
dell'Italia contro la Francia e l'Inghilterra.

~~Stava a...~~
Venezia ^{alle} 17,30 ~~ore~~ messore primo
dell'annuncio del Reale Galeazzo Ciano
consegno le dichiarazioni di guerra o
agli Ambasciatori Francese ed Inglese -

La Francia stava subendo il definitivo assalto
della divisione Tedesca e la linea della Somme
si infrangeva sotto l'urto della Panzer Division
L'ambasciata Francese senza batter ciglio disse:

È un colpo di pugnalata ad un uomo in terra -
La guerra sarà breve disse il Re e ma,

qualcuno dichiarò apertamente; sarà lunga almeno
cinque anni ed il pessimismo sembrò karantistico
ma non fu così puntappo

Noi come semplici Balilla o giovani A' Vanguardisti
abbiamo dovuto ufficialmente poter stare
all'euforia della prima vittoria sul fronte Francese
contro un esercito che non esisteva più -

Dai nostri Generali fu chiesta la guerra -
l'attesa che durò solo pochi giorni -

Il conflitto era meno o meno alimentato in
tutto il mondo e trovò nei compagni di
giochi e celi di ogni tipo ad essere coimbutti -
Erano passati quattro anni ed eravamo cresciuti
e quasi pronti per la chiamata alle armi ma volemmo
tutti il fermo intento di restare fuori dal conflitto -
Arrivò sì la fine ~~del~~ della guerra con la resa

dell'Atollia fascista ma la gioia per questa situazione si svoltò subito in un pericolo molto più grande.

Abbiamo cominciato così a giocare a nascondino con i fascisti e Tedeschi per non cadere nelle numerose retate e rastrellamenti.

Il nostro gruppo molto prudente e molto aiutato dalle stesse famiglie e con molta fortuna era rimasto intatto.

Dal nostro rifugio giornaliero 'Villetta Angeloni' in calle del Sole dove eravamo nascosti ci aiuto moltissimo il padre di Giancarlo Angeloni.

Egli ci regalò una barca e così abbiamo cominciato a navigare nei canali del litorale sempre e poi giocare al Pareo Bauli.

Abbiamo creato subito un equipaggio marittimo, e per ora militare con delle nomine di comando:

- I Ammiraglio = Bruno Beltrame Tenente di fanteria sempre nascosto con noi
- II Vice Ammiraglio Giancarlo Angeloni (SEPA) era il più robusto!
- III Giancarlo Giancane nostromo
- IV Deuso Baerrato mozzo di bordo
- V Ero il Prillari capo camorriere armato di fionda e buon tiratore tanto da vincere ogni Tentativo collettivo di cessione i ruoli.

Alla fine dell'anno 1944 sembrava che gli 'Inglese' occupata Roma e che ~~si stava~~ sfondato il fronte Tedesco potessero occupare tutto il Nord d'Italia - Prima velocemente poi rallentando sempre di più 'Inglese' ed Americani si fermarono sull'Appennino Toso Emiliano -

Cominciarono così i giorni più terribili della guerra fratricida. I Fascisti aiutati dalle SS Tedesche cominciarono i progressi rastrellamenti.

Fiorda + Erasmo da MESTRE
Storia con Giancarlo Angeloni
Giornate di tiro per il Capo Comandante!

Dopo la rovinosa disfatta del Regio Esercito
e l'abbandono delle cosiddette Brigate Nere, assieme
alla "Decima Mas" ~~et~~ e con altre istituzioni
solo fasciste "noi" quasi pronti di dover
fare l'ingresso alla guerra in atto abbiamo
cercato di eclissarci il più possibile per
restar fuori da ogni Periodo Bellico -

Ognuno, ed eravamo in un posto ~~di~~ vicini
al faticoso 13 anni ha cercato la propria via
d'uscita -

Il nostro gruppo abbastanza numeroso si eclissava
~~nel~~ nel giardino di casa della Villa Angeloni
scartando ogni possibile pericolo -

Seeste insieme e durante tanti mesi e, per far passare
le ore di tanti giorni poco felici andavamo ad
invenire tutti i giochi possibili ed immaginabili
disponendo di una barilettina e seguendo le rive
del fiume dello "Osellino" abbiamo formato un
equipaggio di comando -

Il Bruno Ammiraglio - Giancarlo vice - Erad Capo
Comandante in difesa della compagnia. P'ol'no



Ai Piloti di un tempo

Giuseppe Timoniere - Reuso Roversato Russo -
I ruoli personali ed immutabili gli stessi
meno il capo Camorrese che ogni Tanto dovette
essere rimpiazzato con l'uso della Fionda e di
Tiro a segno fisso e mobile -

Tutto seguì di una fantomia per passare il nostro
Tempo incerti e sicuri; quasi:

Tutto andò bene, l'uso della Fionda come mezzo
difensivo fu approvato, ogni uovo costruito la
propria arma e le fare di Tiro erano sempre
più numerose -

Per il tiro sia su bersaglio mobile abbiamo scelto
le numerose "Quercie" lungo il canale -

Così, non avendo mai perso una gara di Tiro
ho potuto mantenere il mio ruolo difensivo
fino alla fine del pericolo Bellico -

Giuseppe, con la sua immaginazione sempre
pronta mi ha immortalato in questi ruoli.
La sua amicizia carissima e fraterna si era
dimostrata ancora una volta indispensabile per
il nostro gruppo ora disperso dal tempo -

91 L'inverno del mondo.

Per l'Italia questi terribili momenti cominciò ~~per~~
~~proprio~~ proprio nell'anno 1943 dopo la resa
incondizionata firmata "A Cassibile" dal generale
Castellano davanti ai Generali Alleati Inglesi
Americani e Francesi.

La conquista dell'Impero aveva fatto credere a
Mussolini che l'Italia fosse una grande potenza
militare, lo confermo in parte, anche la Vittoria
Parziale in terra di Spagna.

A questo punto anche Adolf Hitler, considerato il
Duce maestro di tattica militare e suo ispiratore,
così malgre quella fatale alleanza che incominciò
a portare tutto il mondo ai peggiori disastri che
mai nessuna guerra aveva rappresentato nei secoli fin
passati dai secoli passati.

Proprio da quella resa fatale del 1943 incominciò
la guerra, quella vera nel territorio nazionale.
Arrivò la Repubblica di Salò e con essa i primi
terribili bombardamenti a tappeto degli aerei
Americani.

Arrivò la guerra fratricida e cominciò la
guerra, quella vera per la conquista della nostra
penisola.

Subito, settembre 1943 primo bombardamento americano
sullo scalo ferroviario di Mestre dove i pochi
rifugi anti-aerei erano insufficienti e mal
costruiti.

L'esodo dei cittadini non incominciò subito con
sufficiente rapidità così la popolazione della
nostra città si trovò numerosa a seguire il

Ai Piloti di un tempo

Lo bombardamento o tappeto del 28 marzo 1944 che fu devastante per gran parte della città con morti fatti ed una devastazione sulle quale talmente non si sa che paralizzò perfino le anime dei cittadini.

La nostra famiglia "Civellari" subì uno delle devastazioni più complete -

La azienda e la casa di oltre 2000 m² comprese per un quarto di ettaro fu centrata da un gruppo di 21 bombe da 250 Kg. delle quali nove esplodendo quasi contemporaneamente causò il detto "Raso al suolo" che si ripeté per molti mesi in tutta la Penisola -

Dal centro di Venezia arrivammo in aereo a Roma gremito di persone in attesa di un qualsiasi messo per ritornare a Mestre -

Ben presto poi l'oloparlante della Società Filovie fu de munito e l'impossibilità al funzionamento di tutti i mezzi pubblici e privati per la Terraferma -

Ma ~~che~~ po' per volta con piccoli gruppi abbiamo cominciato ad incominciare per ritornare a casa il più presto possibile. L'ansia ~~era~~ per le notizie ormai certamente molto brutte ed il pensiero che ci fossero stati morti e feriti anche fra i nostri parenti ci fece partire il più velocemente possibile ma, i dieci chilometri di strada non furono in poco tempo percorsi -

Quasi a Mestre, esattamente sulla ferrovia di fronte al cantiere Breda Frohni a terra c'era una levniere di famiglia chiamata Gioia. Era ferita ad una gamba non si poteva più alzare da alcuna persona e quasi e singolare di tutti.

Il due settembre 1945 il Generale giapponese
 "Unesue" ^{capo di stato maggiore delle Forze armate del Giappone} firmò la resa senza condizioni
 Dopo 1366 giorni guerra, tre milioni morti soltanto
 durante la guerra del Pacifico ^{suppongo} il Giappone depose
 le armi.

Negli altri fronti sparsi per tutto il mondo il
 conflitto armato si era già spento
 E sembrato qualcosa come un silenzio inusuale
 si fosse propagato in tutti i cieli della terra.

Fu sicuramente un grande risveglio, i popoli
 cominciarono a far sepoltura negli individui
 personalmente nelle nazioni con una attenzione
 quasi attenta.

Volontà ed umiliazioni non sparirono d'incanto
 ma i singoli popoli ognuno con le proprie
 tradizioni e convinimenti si misero al lavoro
 per ricostruire -

Le famiglie Civellari particolarmente colpite
 dalle distruzioni dei bombardamenti ritornarono
 a casa, in mezzo a tutto ciò che era rimasto,
 solo macerie, mattoni e cocciacci -

Con il desiderio e la volontà di ricostruire
 ed avanzare nel tempo scaturì il primo sogno.

Lo sport, dell'automobile mi affiorò con prepotenza e cominciai a prendere forma pensando già alla grande corsa delle Mille Miglie -

Cominciai già dal 1946 oppure fin'ora avanti ed infatti cominciai nel maggio del 1947 - Mio fratello "Lino" arrivò a casa con la notizia, così riuscii ad avere la macchina anche io per farla subito -

Come si potrà fare, egli aveva già cominciato a pensare ed anche a programmare la possibilità più concreta

Così fatti, una FIAT 500 A 1936 giacendo sotto i travi divelti di un Box a metà auto rimessa, le condizioni della carrozzeria erano disastrose ma non pensavo neanche lontanamente di recuperare la macchina per trasformarla in una piccola sport, categoria 500 c.c.

Naturalmente nella mente già programmato il tutto per il meglio -

Vettura targata Venezia Teloro indenne e pronta per essere revisionata Carrozzeria sportiva ideata e disegnata con l'aiuto della carrozzeria "Gabrieli" di Mestre che aveva già fatto questo lavoro nell'anno 1937 per una vettura Alfa Romeo 2300 c.c. con la quale mio

madre partecipò alla medicazione delle ferite
 con un ottimo risultato finale -
 Quando solo in parte era, i dolori e le emorragie
 cominciarono a sparire e l'ambasciatore cambiò
 quasi subito e tutte le famiglie cominciarono assieme
 al grande lavoro della ricostruzione dell'azienda
 distrutta dai bombardamenti a essere lavorati e
 di macchine che le circostanze avevano interrotto.

Risorse così l'officina Crivellari e proprio da quel
 primo impegno il coraggio, la passione e lo
 spirito di sacrificio ~~non~~ soprattutto la tradizione
 delle imprese ~~precedenti~~ ~~partite~~ e precedenti
 diedero l'impulso che portò ancora più in alto
 tutti i risultati del passato.

Così fatti al lavoro, abbandonando della scuola
 e del simpatico "Istituto Nautico" i particolari
 concreti cambiarono la nostra storia -

Mille Miglia 1947 - FIAT 500 sport, targata VE.
 con i Piloti Lino Crivellari - Piero Musari zio
 materno presenti alla partenza come da
 programma per quanto fantasioso potesse
 essere stato.

Così, quasi per caso ma sempre sotto lo spirito della passione di famiglia per l'automobilismo sportivo riprese e fuoriuscirono la nostra officina.

I rivellari figli di Ferruccio in comunicazione a seguire le orme del padre malgrado tutto il lavoro di ricostruzione che ci aspettava alle spalle - Sono profetti alla programmazione ~~dei~~ dall'inizio dei lavori malgrado i grandi sforzi per reperire i materiali necessari si posero ai primi fatti concreti ~~che~~ per poter riprendere il nostro lavoro.

A Sandonate la scuola ti posso al lavoro per la nostra azienda.

Un particolare la difficoltà più grande era quella di reperire il cemento per le colonne e le tralature di sostegno onde poter costruire la nostra casa di abitazione sopra l'azienda stessa.

Un bel giorno mio padre mentre eravamo tutti seduti a tavola ed un po' fiduciosi per la mancanza dei materiali ripiego con un gran trionfo ~~che~~ come e dove era riuscito a trovare una fonte per poter acquistare questo benedetto Cemento - Parla di una quasi certezza per farlo, poi rimanendo empatico ed oscuro di come era riuscito ad avere la grande possibilità,

e poi tutto ad un tratto guardandoci diritto
negli occhi spicco l'anno.

Le sue ~~parole~~ ^{spiccate} ci lasciavano tutti di stucco, infatti
bisognava andare a Trieste.

Invece di particolare o difficile disse mio fratello "Lino"
con il nostro vecchio autocarro "Epo" 25-100 posso
andare io personalmente.

La conferma di mio Padre non arrivò subito
ma poi disse: "Il cemento ~~debole~~ a Trieste ce l'avevo
solo gli Inglesi, bisogna proporre in contante,
trasportarlo di nascosto perché non è molto regolare -
non ci sono bollette, non ci sono fatture, il tutto
è fuori da ogni regolamentazione ed il rischio che si
fosse trattato di contrabbando è molto grande -
Il rifiuto all'operazione da parte di mia madre
fui immediato. Infatti replicò subito che -

- Questo è troppo pericoloso abbiamo solvato Lino
~~che~~ che non è andato in Russia, ci siamo solvati
tutti dai fascisti brigatisti veri ed ora non
possiamo arrischiare questa cosa così strana -

Alla fine con pazienza si trovò la via sicura meno
pericolosa, e fu il trasporto di notte che sollevò la
situazione.

Agli Inglesi presenti a Mestre ed in molte altre
città del Veneto non importava niente dei traffici
notturni, forse avevano altri fischetti più importanti
o forse da buoni liberatori badavano a fatti loro -

Il vecchio autotarro "Ipa" funzionò a meraviglia per molti trasporti durati in alcuni mesi ma intanto l'organizzazione Stolinna si era rimessa in piedi prendendo in attivo il commercio di molte diverse utili alla ricostruzione del paese e così, il mio benedetto cemento rientrò nel commercio regolare di vendita.

La prima parte fu ultimata a tempo di record, duecento metri coperti con il ripristino completo di tutta l'attrezzatura per l'officina così, oltre che il piccolo primo parcheggio pubblico, abbiamo cominciato anche con il vecchio nostro personale a riparare le macchine dei molti clienti.

Il pensiero rimaneva sempre fisso sulle preparazioni sportive, si ricominciò a parlare delle Mille Miglia e delle altre competizioni anche in Veneto, ~~allora~~ il mercato delle nuove automobili si mosse abbastanza presto, il vol. Renault, Wolke, ^{Alfa Romeo - Lancia} Pagine ed altre offrivano sul mercato come per incanto con grande nostre gioie.

~~Subito~~ alla Mille Miglia 1947, la prima del dopoguerra. Subito preparare per bene la piccola 500 sport e mio fratello si presentò all'ortensino con tutta la gioia e l'ardimento che lo distingueva fin da ragazzo.

Questa fu una grossa fortuna, imparai tante cose nuove, fui vicino a el 'Gug. Belli capo dell'officina della fabbrica^e per quindici giorni lavorai e rimontai carbosatori, rifeci tante volte nuove fasi ai motori imparando con la tua pazienza a capire meglio che, dopo le modifiche consentite per tutti i motori elaborati, il toco finale perché il miglioramento fosse effettivo era dovuto alla alimentazione del motore stesso.

Questo gioio, come, non si può neanche descrivere ma le nostre prime elaborazioni ~~furono~~ furono determinanti in positivo.

In particolare ci furono le prime affermazioni di vittoria con i nostri clienti. Eugenio Giulio Lancia Aurelia 1500 Trofeo Nazionale della Montagna - Account da FIAT 1400 prime serie ~~1500~~ elaborata vinse lo stesso Trofeo della Montagna? Mio fratello Lino arrivò primo di categoria con la sua 500 A alla Coppa delle Dolomiti e poi anche alla Stella Alpina. Mio padre si dedicò in forma assoluta a costruire qualcosa di nuovo e non alla semplice elaborazione.

Maquero con altre due vetture sport. Classe 500, in una di queste fu montato un motore BMW 450 derivato dalle motociclette tedesche usate in guerra.

Il lavoro si era sviluppato bene ed in fretta la nostra precaria posizione finanziaria stava migliorando perché gli sforzi per la ricostruzione anche parziale dell'officina e della bottega ci aveva portati ad accendere un ammontico con la cassa di Desparis di Venezia e il pesante fardello di queste operazioni fu sempre di difficile per tutti coloro che abbiamo dovuto farlo. La Fiat fu veramente all'avanguardia con i suoi modelli, nacque la ~~prima~~ Seicento, arrivavano le prime ABARTH trasformate prima in 650 C.C. e poi le mitiche ~~850~~ 850. e quelle che ABARTH ci concesse di vendere direttamente ed anche di poter rielaborare a nostro piacimento.

~~Non si citate~~ Vorrei citare un caso, forse il primo per il quale Carlo ABARTH copiò che potevamo fare anche noi qualcosa di buono.

A Mosca con la 850cc abbiamo dimostrato di essere anche se leggermente un po' più veloci delle due vetture presentate direttamente dalla fabbrica di Torino.

Il Dott. A. Vidano, direttore sportivo della Casa
 A. S. B. ci chiese quale fosse stata la nostra elaborazione
 così riuscita, lo informai personalmente e poi fui
 proprio d'ispezione in persona da ci chiese di mandare
 loro un'elaborazione da noi elaborata con successo -
 risultò così un rapporto piacevole, utile ed anche
 di simpatia reciproca -

Partecipammo a Mosca con altri sei piloti ai tentativi
 dei records su pista con la Prince 500 ^{convenuta} GT arrivando
 a percorrere in una settimana cento mila ^{per la pista} Km
 che fu definito un vero Record assoluto -

Lo sviluppo della nostra officina, del nostro commercio
 dell'automobile non si fermò più, arrivammo i primi
 contatti con la Ferrari e così entrammo a
 lavorare come venditori e poi come concessionari
 ufficiali ed officine autorizzate - e fu il massimo
 che durò fino al 1991 =

Ritengo, e purtroppo con la disperazione ancora viva in me che l'anno 1959 fu stato il peggiore per la mia famiglia, cioè i Crivellati di Mestre -

La guerra aveva colpito la nostra terra, distrutto la nostra azienda con una granulo di bombe americane sganciate or caso su ogni obiettivo come di consueto -

La nostra famiglia, tutta intera mise al risveglio ed all'opera con le proprie possibilità non si era data per vinta e ~~non~~ cominciò la ricostruzione dell'azienda, dell'abitazione ma anche risveglio automaticamente il senso del cemento e del confronto sportivo in campo automobilistico -

I primi anni furono molto duri, solo mio fratello, con il suo macchina Fiat 500 fatto in casa era preso in competizione anche se con poche velleità di vittoria ma questo bastò per riprendere le speranze sportive lasciate intatte da nostro Padre -

Gli anni passarono in fretta, poche le vere soddisfazioni ma il senso dell'eventuale vittoria permoltiplicò sempre di più - Arrivammo così agli anni cinquanta, tutto lo sport nazionale era in continuo movimento ed in grande espansione -

Con il nostro lavoro di poco possibile commercio ma di grande preparazione con la nostra officina, ci trovammo con amici e clienti, nello stesso tempo a poter realizzare auto sempre migliori e con dei risultati or volte trionfali -

Dopo la Mille Miglia 1957 che si fermò per il noto incidente del Pilota Sportago su Ferrari 500Mk. nacquerò molte altre gare more organizzate sulle strade nazionali ed alla portata di molti, forse moltissimi appassionati delle quattro ruote -

Ormai Al fianco di mio fratello "Lino" molto più
anziano di me ma, sempre disponibile arrivammo
alla fine del 1953 ~~pa~~ con un bagaglio di vittorie
di gare in solite montagne e su piste del tutto
conquistate con una certa volontà e brogliere
quanto al disopra della media.

Così cominciò il fatidico 1954 che però temporale
aprissi con maggiori possibilità
Lino fratello, con il nostro caro amico Oscar Papoi
senza preamboli e quasi di nascosto si recò a Modena
dalla "Stanguellini" per poter entrare nel mondo
dei gran premi internazionali dove si per poter
raggiungere e l'ambito Trapiardo di poter partecipare
alle gare di massimo prestigio e cioè: la
Formula Uno.

Il 20 Maggio fu positivo, pochi giorni dopo siamo
andati a Modena ed abbiamo presentato ad
essere prove in pista con la nuova ~~1100~~
Stanguellini G.P.

Il tutto si aprì come per incanto per noi, finì
le prove degli altri piloti presenti cominciammo
nostra prova ed ottenti come consiglio mio fratello
una pari ci facemmo prendere la mano dal dolore
del solito confronto facendo tempi migliori se no
tu giro. Franco, copiato di Stanguellini, capo
meccanico dello Stalimento ci guardò negli occhi
e disse chiaramente al "Patron" fieramente,
questi vanno molto forte -

Già che di una sola macchina abbiamo potuto averne
due e ci presentammo a Mosca alla prima prova
del Campionato Stalimento.

Un secondo posto assoluto risultato subito onorevole
anche se la seconda macchina fu costretta al ritiro
Atta seconda prova sempre a Mosca cominciò

Ai Piloti di un tempo

La rimonta con un magnifico premio posto
assoluto per mio fratello Mino

Un'altro incidente proprio a me mi fece fermare
dopo soli ottanta metri dal Via ed il Buon Don
Luigi's luonto ~~non~~ ^{per} Santo Prete di Modena mi
accompagnò all'ospedale dalle nuari per alcune
settimane.

Questo mese, confitto non cambiò l'impegno preso
e non fui "invitato" contro la pericolosità di
queste vetture leggere e veloci, poco stabili che
riuscivano a superare i 200 Km orari

Il diavolo si morse la coda e noi ~~no~~ colti dal
nostro entusiasmo non pensammo al pericolo -
Purtroppo, e questa parola sembra avere l'antichità,
mio fratello fece altre due gare vincendo con
una facilità esclusiva. Fu Egli per le storie l'unico
Pilota italiano a vincere tre gare con la Stanguelli
Poi arrivò l'unto fatale.

Il mondo pare ricomparso negativamente sulla
nostra testa. In famiglia l'atmosfera era così
disperata che non si riusciva neanche a piangere
tutti assieme.

Forse ci siamo anche esitati senza guardarci negli
occhi e riuscendo soltanto a piangere da soli -

Il nostro mondo si era sfasciato, il dolore continuò
e mio Padre, sicuramente il più colpito, pensando
che la ragione era ^{stata} la sua volontà di farsi partecipare
alle gare auto mobili ^{su} ragione di vita per il rischio
che sentiva sempre appeso ~~da~~ ~~da~~ di vincere in
ogni occasione finì con staccarsi da tutti e, autamente
cedere il passo alla fine dei ~~tre~~ suoi giorni -

Ho cercato di non lamentarmi, mi sono messo a
lavorare cercando sollievo ovunque senza risultati
inutili e antiproducenti aiutando solo mia

La rimonta con un magnifico premio posto
 assoluto per mio fratello Mino

In un'altro incidente proprio a me mi fece fermare
 dopo soli ottanta metri dal via ed il Buco Don
 Luigi mi auto-fermò ~~per~~ l'autostrada di Modena mi
 accompagnò all'ospedale dove rimasi per alcune
 settimane.

Questo messo sconfitto non cambiò l'impegno preso
 e non fui "impunito" contro la pericolosità di
 questo vettore leggero e veloce, poco stabili che
 riuscivano a superare i 200 Km orari.

Il diavolo si morse la coda e noi ~~no~~ colti dal
 nostro entusiasmo non pensammo al fregio -
 Purtroppo, e questa parola sembra avere contraddizione,
 uno fratello fece oltre due fare vincendo con
 una facilità esclusiva. Fu Egli per lo storico l'unico
 Pilota italiano a vincere tre gare con la Stanguelli
 Poi arrivò l'unto fatale.

Il mondo pare incombera negativamente sulla
 nostra testa. In famiglia l'atmosfera era cose
 disperate che non si riuscirono neanche a piangere
 tutti assieme.

Forse ci siamo anche esibiti senza guardarci negli
 occhi e riuscendo soltanto a piangere da soli -

Il nostro mondo si era sfasciato, il dolore continuo
 e mio Padre, sicuramente il più colpito, pensò
 che la ragione era ^{stata} la sua volontà di farsi partecipare
 alle gare auto-motociclistiche ^{sua} ragione di vita per il rischio
 che sentiva sempre capace ~~di~~ ~~di~~ vincere in
 ogni occasione finì con staccarsi da tutti e, lentamente
 cedendo il passo alla fine dei ~~suoi~~ giorni -

Ho cercato di non lamentarmi, mi sono messo a
 lavorare cercando solido o almeno sicuro litano
 inutili e controproducenti aiutando solo mio

Ai Piloti di un tempo

Madre - Ella aveva una predilezione particolare
per mio fratello ed un giorno lo sentii mormorare
fra se stesso ma a voce alta una cosa che pochi
potranno sapere, forse nessuno che Gliel'aveva
sentita. Horrore nella tua mente - e disse:
~~che~~ sentiva che sarebbe successo come fui per mia
madre che pensò il suo primogenito durante la
~~grande~~ Grande Guerra ed infatti più tardi
seppe anche che le perversioni di mia nonna erano
~~stato~~ Hate fatali per la sua facile perversione del
futuro proprio. Tipica possibilità per coloro
che dispongono di arte mediana sempre condannate
ma purtroppo a volte fonte di terribili verità

Dopo tutte le attese con il favore della gloria che
mi aspettavo al volante di una macchina da corsa,
conobbi a giorni comuni di una aspettativa che
sembrava non avere mai fine.

Le creature del mio desiderio si erano fermate per strada,
e quel brano della mia vita sembrava sperito per sempre.
La morte mi aveva colpito quasi per intero, ma
incominciamento vivevo di una pace immensa che, per
fortuna mi aveva tolto tutto il dolore di un corpo
ferito. ◦

Infatti Don Sergio Luanto Vanni, il sacerdote dei corridoi
del volante era accanto a me all'ospedale di Monza con
l'incertezza di vedermi morire o vivere ancora -

La fortuna mi ha assistito il dottore che mi ha curato
poco dopo l'arrivo il carissimo sacerdote ancora
mio più caro amico che non sarei morto.

Caro Sergio, ritorna pure in pista a Monza, a questo
pilota ci penso io -

Mi risvegliai alcune ore dopo tutto bendato e con un solo
occhio ^{più} dove la possibilità di vedere tra le fasce strette
attorno alla testa.

In effetti era sparito solo il naso, per le altre parti del
volto quasi tutto era recuperabile e così piano piano
ricoverato nel reparto di chirurgia dal Professore Lofa
di Padova cominciai il mio restauro -

Per quanto questo avvenimento ripetitivo fosse premonitore
poco cominciai a casa e l'attività sportiva continuò
con mio fratello sempre in primo piano.

Forse non esiste un peggio cieco di colui che
non vuol vedere e così il tutto si fermò in un
poco tempo dopo.

Con tre vittorie assolute nelle varie piste d'Italia
mio fratello "Luino" continuava imperturbato la sua

Ai Piloti di un tempo

Accesso al campionato Italiano assoluto.
Nessun pilota Italiano aveva raggiunto un primato così importante con poche gare di partecipazione ed il traguardo non fu mai battuto anche in seguito.

In poche parole l'orgoglio, la soddisfazione e l'euforia sportiva contribuì alla doverosa considerazione della pericolosità di queste vetture esclusive per la pista ma estremamente fragili nel ristretto di sicurezza per i piloti.

Dopo poche settimane arrivò la tragedia con la morte istantanea di mio fratello.

Il colpo fu Terribile, in caso si esultava anche lo sguardo l'uno con l'altro, ognuno poteva riflettere per se stesso proprio colpo o non avendo tenuto conto di ciò che era successo a me stesso.

I quindi si di parenti ed amici in genere furono dure e con ragione, pochi e sinceramente i più vicini ci aiutarono a superare quel periodo così dispiaciuto. Tutta la nostra attività dell'azienda, compreso la elaborazione delle vetture da corso continuo abbastanza bene e, nel tempo raggiunse altri ottimi risultati Ferrari ed A. Barth erano le marche con le quali otteniamo avuto i migliori contatti ed i migliori risultati sul campo.

Ma la mia partecipazione alle gare poteva essere veramente finita. Tutti me lo dicevano tutti lo credevano una lotta al punto della morte. Corde ancora l'entusiasmo sportivo, il desiderio della competizione e, sinceramente la volontà del confronto soprattutto nelle piste dove il confronto diretto esalta in ogni sport di opportunità. Promesse vere ma occulte cordevano in me stesso, le occasioni non mancavano perché la

presenza nei campi di gara era conosciuta
dall'assistenza competente ai piloti della Scuderia
San Marco vostri clienti ed amici comissimi -
La San Marco con l'aiuto concreto dell'AC. Venetia
e del suo grande Presidente A.V. A. Felio Deane
aveva ripreso lena nel numero e nei risultati
come avvenne gradualmente arrivando ad
essere la migliore scuderia del Triestino -
Cio' non basto proprio per niente, lo spirito
sportivo dei nostri piloti fu travolto presto nel fatto
di volere il nostro posto anche nei campi nazionali
ed Internazionali -

Il cammino fu lungo e difficile. L'AC. Venetia
passo dall'ultimo posto in classifica alla
vittoria annuale continua senza tema di smentita.
Bisognava volere ancora e così alla fine degli anni
sessanta incomincio la nostra ascesa al
campionato assoluto Italiano -

I nostri contendenti principali e cioè la Scuderia
Ferrari, l'Alfa Romeo, la Gancia e l'ABARTH
aggiorniti come non mai lo facevano da quando
Arrivarono in Scuderia due Piccole ABARTH Sport
mille di cilindrata condotte con passione ma anche
con abilità da quattro nostri mochetieri di
tutto rispetto - Giulio Pasotto, Mario Landari
Umberto Grazi. Mario Faravento furono i nostri
Azzurri nella grande finale di Monza 1970
mille chilometri in pista per ore i punteggi per
le varie scuderie erano quasi alla pari, bisognava
vincere ad ogni costo, solo così si poteva
raggiungere l'ambito Trofeo del
Campionato assoluto Italiano
non avremmo sicuramente fra i fabbrici ma
personalmente contavo non solo sui piloti

molto bravi ma ~~per~~ anche nella accurata
preparazione delle due motorie ABARTH 4000 CC
Piccolo ma sicuro, ore di trepidazioni ai Box
infortuni continui con cambio del pilota
come già fissato e mantenuto con ferma volontà
Nulla poteva essere lasciato al caso ed alla
fortuna e così arrivammo al via con il
nostro entusiasmo soli alle stelle -

Il conteggio finale, essendo la gara di Monza l'ultima
del lungo campionato era a nostro favore senza ombra
di dubbio - A Monza a fine gara il direttore dell'autodromo
si congratulò ufficialmente con i nostri piloti - tutto si
era concluso con il primo posto della coppia Luciano
Parotte - Ugo Favaretto seguiti da Mario Lardari
ed Umberto Grazioli -

Due giorni dopo l'Autosprint che riportava sempre
alla sua prima uscita settimanale i risultati finali
di ogni gara essi con un titolo capitale:
Anche quest'anno la Scuderia Ferrari ha vinto
il campionato Italiano assoluto -

Fu una buona e ciel sereno, la telefonata mi
arrivava di continuo dicendomi che avevo sbagliato
i conteggi ma ciò non poteva essere, ero sicuro
e così chiamai l'Avv. Luigi Hotelinio membro
della commissione autonoma Erista Italiana e feci
presente di ciò che era stato scritto da Autosprint -
Una corsa frenetica a Venezia con tutto
l'impianto dei risultati dalla prima
all'ultima corsa da verificare con lui ben
conoscitore di tutti i regolamenti sporti automobilisti
Luigi prese il tutto, con volle gara per gara prendendo
come il suo solito ed il suo intento quasi perfetto e,
dopo un'ora di attento esame alzò la testa
guardandomi direttamente in faccia - Fiero che

tremava di paura pensando di aver sbagliato qualche conteggio -

Lei disse senza mezzi termini, rimasi fermo qui e sparai dentro il suo studio -

Ritornai con tre fogli scritti dicendomi: firma subito tutte le tre lettere così le possiamo spedire subito per raccomandata -

La prima ~~fu~~ alla Commissione Sportiva Italiana chiedendo la rinvenuta della Vittoria della Ferrari

La seconda all'Autosprint di affidarci e chiedendo ~~nessa~~ la loro rinvenuta con una particolare procedura

La terza alla Scuderia Ferrari con affidarci di

Prepararsi di un titolo che non lo competeva -

Nel timore si passò all'euforia della vittoria

certa e la nostra piccola ma feroce e compatta

Scuderia San Marco raggiunse il massimo

titolo Italiano con la massima certezza -

L'attestato del Premio del "C.N.I." riportato nel

nostro Filmato ufficiale ~~fu~~ ci fu consegnato

ufficialmente dalla sede di Venezia durante

la premiazione ~~dei~~ di Tutti i settori sportivi della

regione -

Avevamo raggiunto il massimo risultato, forse fu proprio questo insight che ci fermò e molti piloti me compreso non continuarono l'attività sportiva anche se la nostra scuderia San Marco non si fermò proprio né per niente.

I Tempi stavano cambiando e soprattutto per me, La Casa Ferrari oltre che al mandato di vendita autovetture per il Veneto si assegnò come nuovo piacere il mandato di officina

Autovetture da noi poi acquistate per più di vent'anni

Ai Piloti di un tempo

Per tutta la nostra famiglia per un'ora che
comincio molte cose. Ero rimasto solo ~~come~~ come
mia madre ma anche con la mia famiglia
ormai consolidata -

Con mia moglie che, più poscente di anni non poteva
essere stata e due ragazze tutte pepe potevo solo
dedicarmi al mio lavoro. Adesso adotto il "topo" dell'automobil
che speravo e che si tradusse nel tempo il miglior
investimento della mia vita.

Conobbi persone nuove, altolocate nell'industria
e nello sport e fui trascinato come "lo sono ancora"
dalle solite al cielo dello sport, della Ferrari "SPA"
Ora purtroppo il cielo non c'è più, la società per
azioni è diventata FIAT e non è più la stessa cosa.

P.S.

Tanto per confermare che l'unione fa la forza
posso confermare che, durante lo svolgimento della Mille Miglia
di Monza espito come a volte avveniva di essere costretti ~~alla~~
alla condanna all'interno del box sequestrato.

Quel giorno in un vecchio Box erano state ammesse cinque
piccole sport con unico distributore di benzina anche di
vecchio tipo. Il regolamento interno di allora che i rifornimenti
si dovevano conseguire in ordine all'arrivo al Box stesso
noi avevamo appena raggiunto a Luciano Parotto di rientrare
al prossimo giro perciò mi preparai in anticipo. Presi la
manicella in mano quasi subito ma all'improvviso il
meccanico della vettura Tedesca espito con le nostre si alzò
di scatto e prese fra le sue mani l'operatore con me.

A questo punto dissi a Ruffeno, il nostro meccanico, corra fuori
chiama Leo Voltolina e Guido Gatto e folla viene subito
qui - Come entarono capirono subito la situazione e
in mio invito presero per le spalle il Tedesco e lo
misero a sedere fuori dal Box rimandando di guardia -

Così potremmo fare regolarmente il rifornimento delle nostre due vetture anche perché erano regolarmente avanti a tutte le altre della nostra classe.

Tempo a precisare che i due "oggetti" della San Marco erano e lo sono ancora due tipi di poche parole e di pronta intervento in ogni istante. Il Tedesco non parlò più anche se l'Italiano lo capiva molto bene.

Ai Piloti di un tempo

A anche l'automobilismo sportivo ha il proprio
"ALBO delle Glorie" per i suoi caduti -

Come ogni sport più o meno pericoloso di essi
sembrano ricordati molto spesso quando si ritrovano
i compagni di tanti rischi e di tante passioni
che il Tempo non potrà mai cancellare.

Nella luce del loro sacrificio c'è tutto l'entusiasmo
della loro passione, dei loro sogni di vittoria
sempre aperti alle nuove generazioni di sportivi
con una continuità inarrestabile.

Tutti i caduti per lo sport di ogni specialità possono
essere ricordati agli eroi che si immolarono
per la Patria nei campi di battaglia.

L'entusiasmo li può unire in una preghiera
unita nella loro gloria.

E Tu Buon Dio che di lassù puoi vedere la nostra
passione con il soffio della vita eterna sarai
sempre presente con noi che non abbiamo mai
dimenticato il loro destino.

Questo ardore e queste tante vite sacrificate dallo
sport dell'automobile hanno certamente contribuito
al miglioramento tecnico e meccanico di ogni
mezzo, della maggior sicurezza, per ogni conducente
arrivando così alla grande evoluzione che oggi
Tutti gli automobilisti possono avere avere senso
sapere cimentare nelle competizioni sportive.

Il sogno ricorrente di ogni persona rimane

l'amore per la propria vita, l'amore per la
persona più cara e capire dove può portare il
cuore ed il rischio estremo di coloro che
hanno combattuto per la gloria di un primo
posto in qualsiasi classifica sportiva!

Così è stato dimostrato che il sacrificio anche
dei piloti dell'automobile non è stato vano.

La passione per l'automobile si è radicata in tutto il mondo quasi che alcuno e' adesso capace, ma l'evoluzione è stata così rapida e per cui le competizioni sportive si sono moltiplicate in quasi tutto il mondo scatenando una vera passione che ancora oggi non trova nulla di eguale malgrado i rischi che si possono correre con tanta facilità.

~~Con~~ della prima

Già nell'estate del 1947 appena finita la guerra l'Ente Automobile Club di Venezia con grande coraggio e fantasia organizzò il primo "Circuito Internazionale del Gido di Venezia".

Il nome "Circuito" dato ma da ripetersi per molti giri per sole vetture Sport.

Q'operazione fu straordinaria, primo fra tutti fu il grande Tazio Nuvolari ad iscriversi con una Fiat 1100 Sport - e la manifestazione ebbe una grande risonanza in tutte l'Italia. Così, A.C. Venezia condotta dal suo Presidente Avv. Attilio Brian e dal Direttore Dott. Mario Romo aprì le porte al grande inizio dell'attività sportiva dell'Ente. Fu un gesto di rischio e di passione ~~che~~ che portò anche non essere compreso dalle città vicine per le precarie situazioni che la guerra aveva lasciato sul nostro territorio ma invece fu un vero trionfo organizzativo per cui anche gli altri A.C. Triveneti cominciarono ad organizzare ognuno la propria gara ~~in~~ sul proprio territorio fino ad arrivare alla grande organizzazione Triveneta con Treviso A.C. uniti come antagonisti all'Automobile Club Nazionale fino a suscitare per qualità di partecipanti ogni altra organizzazione Nazionale.

Ai Piloti di un tempo

Il fatto acme' finì quando agli A.C. fu tolto
il diritto di essere amministrati come Enti morali
separati dove i Bilanci per lo statuto nazionale
dovevano finire in parte -

Nessun disordine era permesso ed i guadagni
che allora esistevano con sicurezza venivano
dirottati in gran parte, all'attività sportiva.
Questo sistema nazionale finì circa all'inizio degli
anni Settanta, gli A.C. furono cancellati dagli
Enti morali e così cominciarono a scarseggiare
le risorse fino ad interrompere gran parte
dell'attività sportiva Triveneta -

Tutto passò in mano alla CSAI (Commissione
Sportiva automobilistica Italiana) dove il tutto
fu dovuto partire da Roma e fu la fine della
nostra gloriosa commissione Triveneta. Essa era
Troppo indipendente, Troppo migliore, e troppo onesta -

Abbiamo andando verso l'epilogo, ritengo!
 giusto e doveroso fermarsi onde evitare di ritornare
 immersi nell'orrido degli anni terribili e, talmente
 dolorosi per i quali rimasero altrove come è successo
 per me e per tutta la famiglia rimasta e per i cari
 amici che cercarono con benevolenza di aiutarci,
 di non fermarci ma proseguire per il vostro cammino.
 Benché tradito e deluso credo che ogni cammino
 non abbia mai fine - O Piero piano ci accorgemmo
 di non essere rimasti soli, ringraziare per gli
 aiuti che abbiamo avuto, tenerli ma suoceri efficienti
 perché poco a poco ci fecero ripartire anche se il vostro
 cuore aveva veramente risolto di fermarsi -

Oscar Pappas, il mio compagno di tante gare, il
 Ferrarista "Doc" ci fu sempre vicino e ci aiutò
 anche a ricondurre il vostro cuore sul binario che
 volemmo lasciare -

Con il cuore ancora toccato da quei tempi del
 assolutamente ringraziare tutti gli amici della
 Sneideria San Marco ed in particolare tutti i membri
 dell'automobile club di Venezia che mi aiutarono
 a riprendere la via abbandonata dalla Tragedia ma
 sempre presente nella passione automobilistica -
 La sera volgea al Desio quando gettammo le basi
 per una Sneideria San Marco più forte, più determinata
 e con una compagine sportiva che avrebbe
 dovuto riemergere in campo nazionale -
 Certe volte bisogna perdere ogni speranza per trovare
 la certezza -

Così fu, il nuovo presidente, Giancarlo
 Giardini cominciò ad aiutarci con affetto ed in
 maniera molto consistente perciò abbiamo potuto

Determinare la nostra meta futura
in campo sportivo e cioè:

vincere il campionato assoluto per
scuderie - un premio molto ambito, una vittoria
che ormai ogni anno è era appannaggio della
scuderia Ferrari dopo i trionfi di Alfa Romeo e
Lancia.

Intanto nasce la Commissione sportiva triestina
degue concorrente alla Commissione nazionale
che dettava legge tutta da sola.

I tredici A.C. Triestini riuniti dai loro Presidenti
e con l'appoggio dei tecnici e sportivi in campo
nazionali, fondarono la Commissione sportiva Triestina
mettendo tutti gli sportivi del Triestino in grado
di ottenere migliori risultati nazionali decisamente
contro i regolamenti nazionali troppo fessare.

Intanto la nostra scuderia San Marco, la più ambiziosa
ma anche la più attiva in tutte le categorie e
specie in "Turismo", "Gran Turismo" e "Sport" stava
preparando la scalata al Titolo Italiano assoluto
con un aiuto tangibile abbiamo avuto la possibilità
di disporre di due vetture Sport, A Barchetta 1000
e formammo due equipaggi ufficiali ma certamente
di alto livello.

Era l'anno 1970 la nostra occasione si presentò molto
valida fin dall'inizio della stagione
Le vittorie continuavano e, di conseguenza i punteggi
aumentavano in ogni gara del Campionato Assoluto per
ultima gara, Mille Km. di Mosse, gara campionato
del Mondo con il massimo punteggio. Le nostre due
Barchette A Barchetta 1000 partirono di consenso e, neanche
la rottura del parabrezza di una delle due vetture
ci fermò e così abbiamo raggiunto il massimo.

festeggiò con il primo e secondo posto.
 Era l'autunno dell'anno 1970 che più ricordato per
 molto tempo in campo nazionale ed Internazionale
 essendo stata la nostra vittoria una dimostrazione
 di forza certamente ma anche di tanti sacrifici dubbi
 e passioni passati con alti e bassi che in campo
 sportivo non mancano mai -
 Il "Comi" riconobbe la nostra vittoria, il nostro presidente
 Giancarlo Sigabue si mise nella condizione di creare
 un filmato per rendere degno la nostra vittoria
 una famiglia chiamata San Marco fu invitata e
 premiata alla nostra di Cortina d'Ampezzo -
 Abbiamo poi festeggiato proprio sulla pista di Mosca
 la colata vittoriosa dei nostri equipaggi -
 Prima Vettura Giancarlo Pasotto Umberto Grauo
 Seconda Vettura Mario Cardani - Mario Faldaretto
 Presidente Giancarlo Sigabue -
 E, sempre al vertice e al Volante Artaleo Di'au
 Presidente dell'AC. Venesia -
 La Vettura A Barth 1000 Sport principale protagonista
 in tutte gare era così veloce per l'elaborazione curata
 con tanto amore dall'officina Crivellari -

Ai Piloti di un tempo

A volte si può parlare ai Sordino, anche se la voce può restare echina in tutto il silenzio d'intorno, si può veramente avere un giorno nero, un periodo terribile e con la vita che va sempre avanti. A volte si vede la Cima - Infatti è un monte - e finché si sale si guarda solo la Vetta e ci si sente felici, ma quando s'arriva lassù si scorge d'improvviso la discesa e giù in fondo la fine che per me fu ~~così~~ ~~Ben~~ ~~spare~~ sparito il cuor contento e la speranza di di un mucchio di cose che potevano essere portate alla Vittoria così vicina ed abituata mi trovai giù con un sussolone del quale tutto mi potevo aspettare tranne la morte.

La festa era finita, alla mia età potei capire che la vita a volte cambia aspetto, trenta due anni e la morte per me non ha significato nulla -

Sono ripartito con i brividi nella tubina, ma un po' alla volta, un mese dopo l'altro ora per ora ho sentito la forza del mio destino per mettermi di ridere la testa davanti a tutti con la fierezza che la mia stirpe allora sempre dimostrata d'aver.

Il 4° Italia, ~~la~~ con la sua bandiera al vento ogni qual volta ~~era~~ una vittoria mi riportare in vita è stata il mio bandolo con il quale ho potuto combattere e vincere con tanto colore che avevano dato tutta la mia famiglia la sconfitta Totale.

Dio veramente mi ha protetto, molte volte, i miei assardi sportivi con i quali assardavo sorpassi quasi impossibili alla fine guardavo in alto, forse sorridevo, forse la mia ricchezza era dovuta alla forza mostrata in passato ma sapendo anche ottenere l'equilibrio sufficiente atto a migliorare senza dovermi arrendere.

A mezzogiorno adesso la morte mi sta dando i suoi segnali d'attesa, senza fretta continuo a vivere con ricordi, rischi e fortune varie che molto spesso mi fanno solo tenervi mio, l'attesa del peppo ora è molto attenta del passato che, dopo la grande disgrazia mi sono creato con volontà e con l'aiuto di quella bambina che ho portato all'altare poiché mi tutte le sue forme che, mi ha perdonato molte volte la continuità del mio rischio che non sono mai riuscito a frenare nel tempo -

Come un tardo magnetico non mi ha mai abbandonato ed ancora lo scuto in me radice in molti momenti ma, quasi sempre -

attantisci non sono pochi, mai avrei pensato di poterli arrivare una ora la Mille Miglia mi è stata proibita dal medico in maniera categorica. eccitata ed è stato un duro colpo -

Federico Santoni il cardiologo per eccellenza un paio di mesi fa mi disse guardandomi negli occhi con quel suo sorriso eloquente: ma tu hai quanti anni hai? Poi dopo pochi attimi mi disse, puoi fare solo la Coppa d'oro delle Dolomiti come me! E così sarà se quel qualcuno lo permetterà! FINE -

Passione Auto,
 Moderne, Storiche, Turismo, Gran Turismo,
 Sport, Corsa e Formula.....

"I Migliori Anni
 della Nostra Vita"



LA PASSIONE

Ai Piloti di un tempo

*Gli ideali che hanno sostenuto
i Piloti Crivellari sono espressi da Eros*

Scrivendo e poi scrivendo ancora continuamente per mesi con il timore sempre presente di non farcela ad andare avanti e poi raggiungere la meta almeno onorevolmente, non fu proprio facile.

Prima mi appellai alla mia pazienza e riuscii a cancellare lo spauracchio della resa incondizionata, quasi amorevolmente sorretto dal cugino Arnaldo Crivellari, da mia moglie Maria Pia, che un giorno mi disse tranquillamente “dai che ce la fai!”, e poi da Giorgio Zoccolotto che mi incitò con la sua pratica esperienza

Così ora posso chiudere questa avventura, dedicando tutto il mio pensiero a quella parola magica che infervora i cuori, che concretizza la mente, che ti fa sentire migliore di quello che potresti essere e che in parole povere si chiama Passione.

La Passione è una nota immensa a disposizione di ogni individuo di questo mondo, che può attirare e condurre ogni persona a compiere tutti gli impulsi possibili tanto nel bene, quanto nel male, al quale si arriva all'improvviso per non aver mai calcolato i rischi peggiori di ogni iniziativa.

Certamente ci sono le attenuanti che spiritualmente ti possono salvare in tutto, o in parte riuscendo anche a salvare la propria passione specifica.

Questo è successo e forse sono stato anche uno dei più fortunati perché sono qui davanti a me stesso a riepilogare le conseguenze della mia Passione, l'automobilismo sportivo.

Non ci sono attenuanti, non ci sono preposizioni, oppure attenuazioni specifiche. Si arriva un ben momento al capolinea nel bene e nel male. Più avanti si va, più si crede di essere imbattibili fino al momento che il destino, comandato da Qualcosa sopra natura, non dispone il colpo di grazia, nel bene e nel male.

Non si vince la Passione, tanto meno quando è cresciuta in famiglia ed ha preso ogni senso di vita futura fin dalla prima infanzia.

Nato il 25 giugno 1927, ho continuato con il mio chiodo fisso di correre ed ancora farlo con qualsiasi mezzo, che fosse il migliore, oppure il peggiore in assoluto, ma sempre correre in macchina.

Così dopo tante lotte per strade e piste sono arrivato al mio “stop” in pista a Monza. Per tutti ero morto. Don Sergio Manto-

vani, il prete sempre presente a Monza, mi prese tra le braccia e mi accompagnò amorevolmente all'ospedale.

Intanto mio fratello portò a termine la nostra gara al primo posto assoluto, raggiungendo progressivamente tre vittorie successive in poche gare dove poté partecipare fino alla sua sosta definitiva e totale in tutti i sensi.

Questa fu la vera svolta della mia vita. Mi svegliai dopo il primo intervento operatorio ed il simpatico chirurgo disse apertamente al caro Don Sergio: "Ritorna in pista perché questo non muore!"

Accanto a me al mio risveglio trovai mia madre e Maria Pia Spetzani, quella semplice ed ancora giovinetta conosciuta da poco, che quasi da subito capì come potesse essere il mio intento futuro, ma non si perse d'animo. Rimase un mese a Monza quasi da sola, aiutandomi non poco perché gli altri interventi chirurgici non furono né semplici, né indolori.

Mi trovai, al ritorno a Mestre, fidanzato ad una minorenni e poi un po' alla volta con il suo amore e con la sua pazienza arrivò anche il matrimonio che dura ancora, andando quasi a gonfie vele.

La Passione però vinse ancora. Ella è sicuramente invincibile per tutti i soggetti che amano battersi in ogni specialità sportiva e rimane sempre al di sopra di tutte le bellezze che questo mondo ha inventato finora e credo per sempre.

Infatti non mi fermai. Ancora con qualche benda sul naso mi rimisi in moto, preparando le nuove leve che uscivano dalle officine delle case automobilistiche, dalle invenzioni degli ottimi e grandi ingegneri italiani che hanno dato al mondo la gloria più grande e più bella del mondo: la Vittoria.

La Vittoria fu non solo per me, ma per tutta la compagine della gloriosa Scuderia San Marco A.C. Venezia, che arrivò nella più alta vetta dell'automobilismo veneziano.

Io, naturalmente sempre presente con il mio contributo, con le nostre preparazioni sportive, dalla piccola Abarth alla grande Ferrari, lavorando coi meccanici assidui e capaci fino ad arrivare alla vetta maggiore per le competizioni italiane, cioè fino a vincere il Campionato Italiano Assoluto nella Categoria Sport.

Al secondo posto, cito con gioia e con tanto orgoglio, arrivò la Scuderia Ferrari.

Il miracolo si era avverato: la Scuderia San Marco ai più alti scudi nazionali ed internazionali senza confronti per altre Scuderie, anche se altamente titolate.

Era la fine dell'annata sportiva 1970 nel circuito di Monza, l'ultima gara della stagione e proprio le due vetturette 1000 Sport Abarth arrivarono in vetta alla Mille Km di Monza.

CHI PER LO SPORT MUORE VISSUTO E' ASSAI
CHI PER LA PATRIA MUOR NON MUORE MAI

Eros Crivellari





I TROFEI

Ai Piloti di un tempo

*Le glorie sportive dei Piloti Crivellari
sono testimoniate da numerosi riconoscimenti*



Coppa d'Oro delle Dolomiti
1949

Ai Piloti di un tempo



Stella Alpina
1950



Coppa delle Mille Miglia a Nino Crivellari
1957

Ai Piloti di un tempo

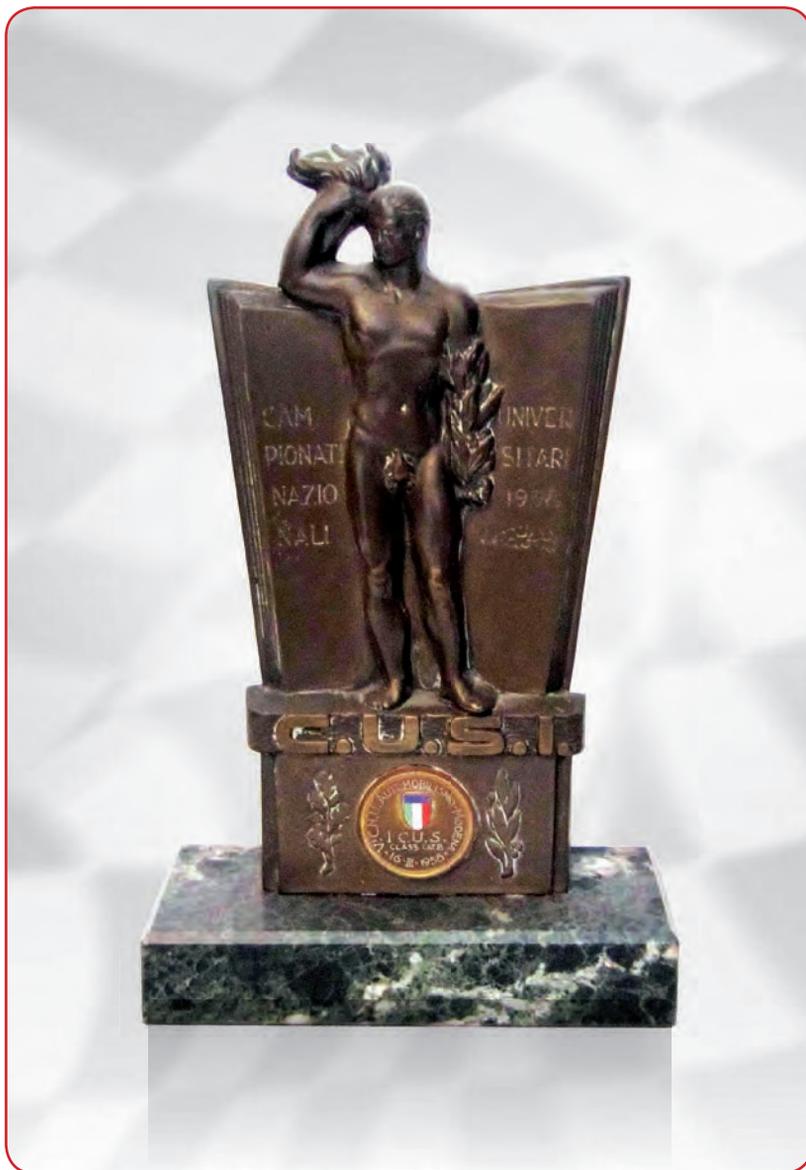


Coppa delle Mille Miglia a Eros Crivellari
1957



Coppa Lazzi
1958

Ai Piloti di un tempo



Campionato Italiano
1958



Rally Lido di Venezia
1958

Ai Piloti di un tempo



Trofeo Mille Miglia
1958



Autoraduno Historic Cup
1958

Ai Piloti di un tempo



Circuito di Caserta
1959



Scuderia Madunina Milano
1959

Ai Piloti di un tempo



Gran Premio di Pergusa
1959



Coppa Ice Carr Cortina d'Ampezzo
1959

Ai Piloti di un tempo



Scuderia Madunina Vigorelli
1959



Trofeo ESSO Circuito Città di Sassari
1959

Ai Piloti di un tempo



Trofeo Città di Caserta
1959



VI Circuito Città di Sassari
1959

Ai Piloti di un tempo



Primo Trofeo Castelfranco Veneto
1961



Corsa Trento Bondone
1962

Ai Piloti di un tempo



Campionato Sociale Scuderia San Marco
1965



Coppa Nevegal
1966

Ai Piloti di un tempo



Coppa Caprino Spiazzi
1966



Coppa Trieste Opicina
1966

Ai Piloti di un tempo

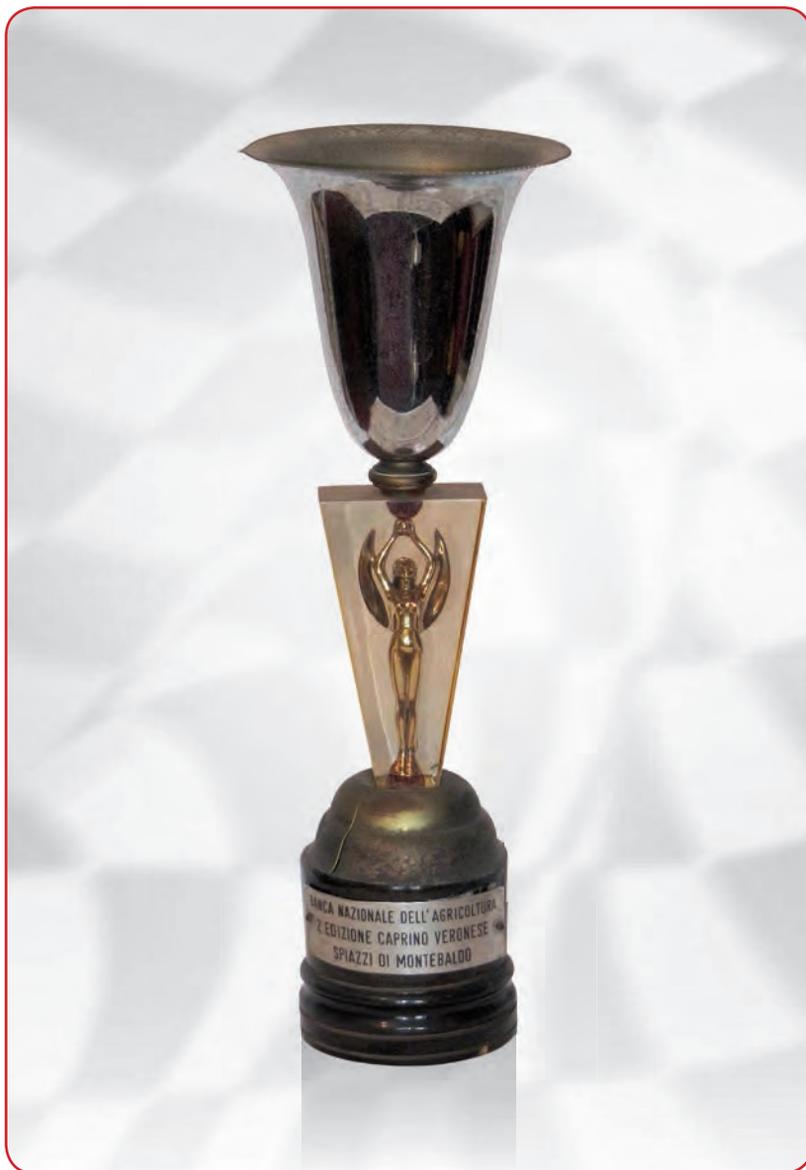


Campionato Assoluto Scuderia San Marco
1966



Coppa Bassano Monte Grappa
1967

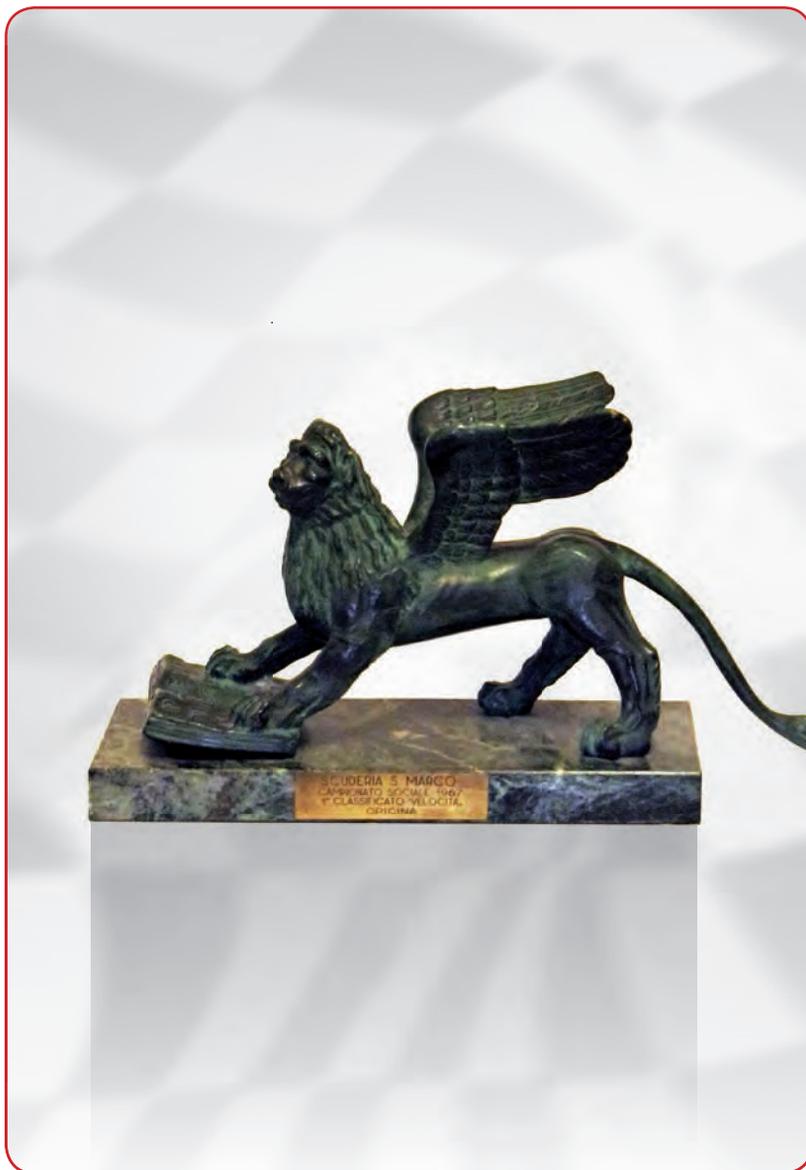
Ai Piloti di un tempo



Trofeo Caprino Spiazzi
1967



Challenge Europeens des Voitures de Tourisme
1967



Campionato Assoluto Scuderia San Marco
1967



Trofeo delle Repubbliche Marinare
1968

Ai Piloti di un tempo



Coppa SHELL
1968



Terzo Trofeo Angiolini
1968

Ai Piloti di un tempo



Trofeo Veneto Velocità
1968



Coppa Autodromo Vallelunga
1968

Ai Piloti di un tempo

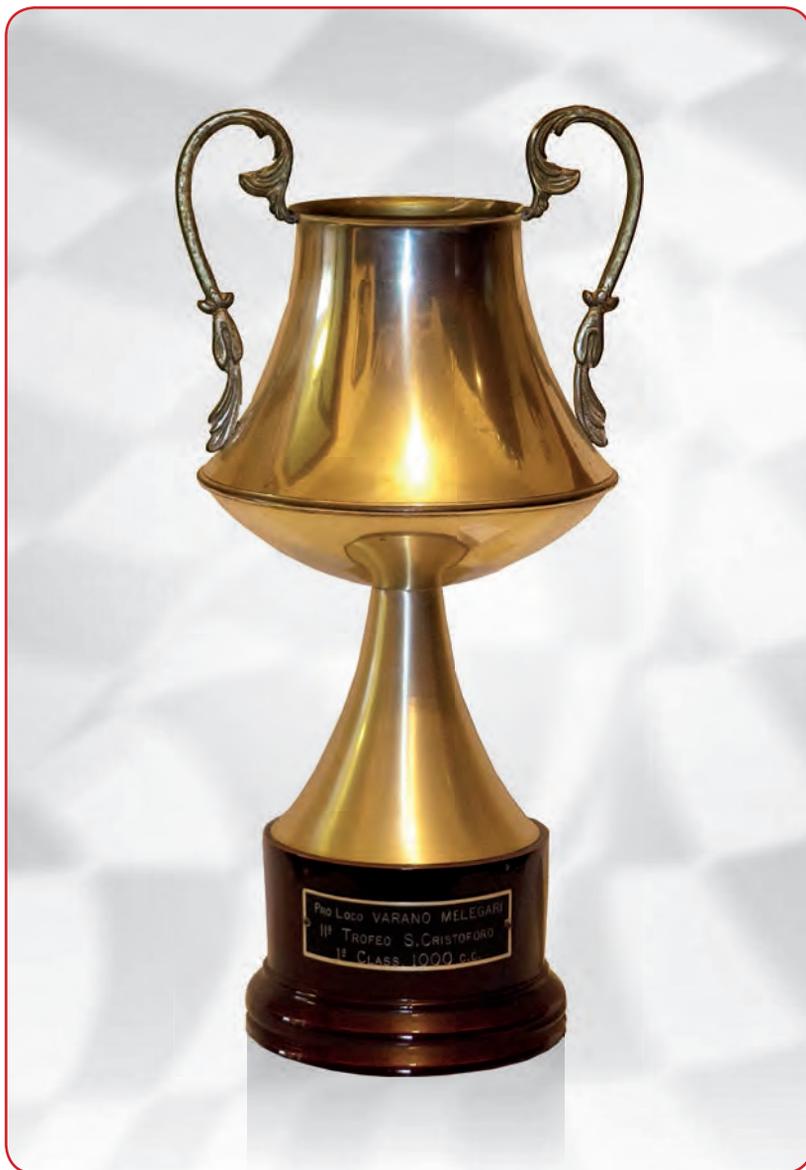


Campionato Assoluto Scuderia San Marco
1968



Challenge Europeens des Voitures de Tourisme
1968

Ai Piloti di un tempo



Trofeo Varano de Melegari
1968



Trofeo Varano de Melegari
1968

Ai Piloti di un tempo



Trofeo Nino Crivellari
1968



Campionato Triveneto
1968

Ai Piloti di un tempo



Trofeo SHELL Genova
1969



Gran Premio del Mugello
1970

Ai Piloti di un tempo



Coppa Campionato Sociale
1976



Coppa del Campionato
1978

Ai Piloti di un tempo



Campionato Sociale
1979



Primo Trofeo Auto Capital
1981

Ai Piloti di un tempo



Coppa FIAT Mille Miglia
1982



Circuito del Mugello
1983

Ai Piloti di un tempo



Trofeo Auto Storiche Varano
1983



Coppa San Martino di Lupari
1983

Ai Piloti di un tempo



Trofeo del Mugello
1983



Coppa d'Oro delle Dolomiti
1984

Ai Piloti di un tempo



Coppa Inter Europa
1985



Campionato Auto Storiche Varano
1987

Ai Piloti di un tempo



Coppa d'Italia in Endurance
1987



Trofeo Varano de Melegari
1987

Ai Piloti di un tempo



Coppa d'Italia del Mugello
1987



Trofeo Scuderia San Marco
1987

Ai Piloti di un tempo



Coppa Mille Miglia
1988



Coppa Trieste Opicina
1988

Ai Piloti di un tempo



Coppa Rally della Marmolada
1988



Raduno Auto Storiche Scuderia San Marco
1988

Ai Piloti di un tempo



Primo Trofeo Ferrarissimo
1992



Trofeo Città di Jesolo
1993

Ai Piloti di un tempo



Coppa Altopiano
1994



Primo Trofeo Assi Club
1995

Ai Piloti di un tempo



Coppa d'Oro delle Dolomiti
2002



Trofeo Personale di Enzo Ferrari (opera di A. Murer)
dato ai corridori e stretti collaboratori

Ai Piloti di un tempo



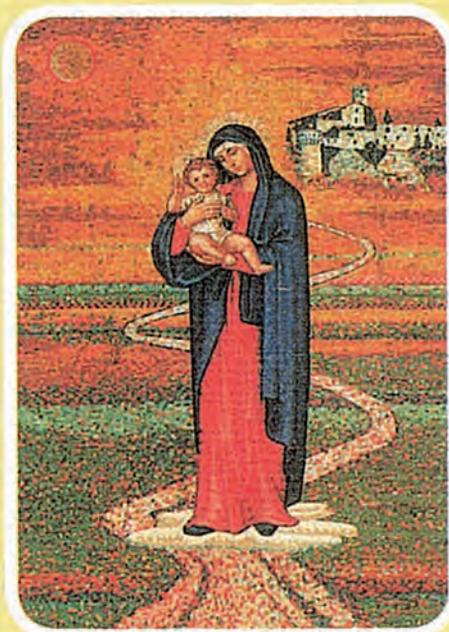
FRANCO MAZZOTTI

AL PILOTA D
CHE HA VOLU
LA GLORIOSA

DI UN TEMPO
UTO RIEVOCARE
A 1000 MIGLIA

PREMIO ENZO FERRARI 2004
a EROS CRIVELLARI

Pregghiera per un giorno di



È dolce, Signore, pre
bei doni, oggi voglio d
gliaia e migliaia di sco
festanti di folla. Da ta
tratto che mi concedi d
prendo la Tua clemenza
i miei occhi non avrebb
glie di queste terre, di
insieme veglia anche s
alcune così lontane. Ri
con un divertimento pu
ai miei compagni di via
il rombo dei nostri mo
volezza che in luoghi n
mortale dei cannoni. F

fichi rendendoci uomini migliori e più disponibili an
paesi. Rendimi capace di essere leale, cavalleresco e
giorno in quella della vita. Perchè ogni uomo porta n
do sia come la Mille Miglia, dove ognuno cerca la vi
di giungere all'arrivo per celebrare tutti insieme l'ar
a ciascun uomo sulla terra di provare qualcosa di sim
delle Mille Miglia.

di Mille Miglia



pregarTi per la gioia. E se la gioia è uno dei Tuoi più
 o diffonderne l'eco, la voglio trasmettere a quelle mi-
 sconosciute mani che mi vengono protese da due ali
 tanto tempo, Signore, la strada mi affascina, ma il
 li di percorrere oggi è pervaso di bellezza. Oggi com-
 nza Signore, perchè se Tu guardassi solo le nostre colpe
 ebbero diritto ad impressionare nella mente le meravi-
 di queste città. Proteggi, Signore, la nostra corsa ed
 e su quanti a noi cari ci attendono nelle nostre case,
 Rivolti a Te festeggiamo oggi la passione per la vita,
 puro e ardito. Ma non permettere, Signore, a me ed
 viaggio, di essere tanto stolti da chiederTi l'oblio. Che
 motori, per noi musica soave, non copra la consape-
 i neppur tanto lontani il solo rombo udibile è quello
 . Fai o Signore che la gioia che oggi ci concedi ci fortifi-
 anche quando torneremo nelle nostre case, nei nostri
 o e generoso, oggi nella competizione sportiva, ogni
 a nel cuore un sogno ed il mio, Signore, è che il mon-
 vittoria, ma dove la vittoria più grande resta quella
 'amicizia. Ti ringrazio mio Dio e, Ti prego, concedi
 simile a ciò che avverto io oggi, attraversando l'Italia

Finito di stampare
nel mese di Settembre 2013

Grafiche
LIBERALATO *s.r.l.*

Mestre Venezia