

Fermo Immagine

Ercole Colombo fotografa la Formula 1

AISA - Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile



Fermo Immagine

Ercole Colombo fotografa la Formula 1

AISA - Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile
Milano, 30 novembre 2013

- 3 Prefazione
Lorenzo Boscarelli
- 4 Un uomo vero
Gianni Cancellieri
- 5 Un momento prima
Donatella Biffignandi
- LE FOTO DI ERCOLE COLOMBO
- 6 Gli anni dei rullini
- 16 Velocità, forma, colore
- 23 Formula 1 in pista
- 30 Arte in Formula 1
- 38 Partenze infuocate
- 42 Attimi fuggenti
- 48 Attimi di paura
- 52 Bandiere e champagne
- 58 Una vita in Formula 1
- 61 Ercole Colombo - scheda biografica

In copertina: Monza, settembre 1984, Ercole Colombo sulla Renault R50 di Patrick Tambay.

In quarta di copertina: Ercole Colombo al Nürburgring, Gran Premio di Germania, 12.7.2009.

MONOGRAFIA AISA 103



Prefazione

Lorenzo Boscarelli



Ercole Colombo al Gran Premio di Formula 1 del Belgio, Spa-Francorchamps, 30.9.2009.

Le competizioni automobilistiche sono da sempre un simbolo della velocità, oltre che un'occasione, per chi le pratica o chi se ne appassiona, di divertimento, racconto, sogno. La fotografia, nel suo cogliere e fissare l'attimo, nella sua intrinseca staticità, parrebbe non essere il mezzo adatto a rappresentare un mondo che è fatto di rapidità e di movimento, di evoluzione continua, durante e al di fuori delle gare.

Ben sappiamo che così non è, perché la bravura dei fotografi, fin dai primordi dell'automobile – ricordiamo ad esempio Maurice-Louis Branger e Jacques-Henri Lartigue, che ritrassero le competizioni dei primi del Novecento – ha saputo suscitare, con le immagini, almeno una parte delle emozioni provate da chi viveva direttamente gli eventi. Il fumo dei motori alla partenza, la concitazione di una sosta ai box, la correzione di una sbandata, una vettura finita fuori strada ... tante sono le foto che ciascuno di noi ha nella mente e che ricreano nel nostro immaginario l'idea di velocità, di competizione, di superamento che, possiamo dire, sono la natura stessa delle corse. La fotografia a colori, dopo i primi tentativi negli anni Trenta, si è rapidamente diffusa dagli anni Sessanta fino a diventare dominante. Il fotografo ha così avuto a disposizione uno strumento più efficace per rappresentare le competizioni. Però,

in quegli stessi anni, è arrivata la televisione, che narra gli eventi mentre accadono. La fotografia, che aveva vinto il “combattimento per l'immagine” nei confronti di forme precedenti di rappresentazione visiva, come il disegno e la pittura, rischiava di essere ridotta a un ruolo secondario. A quel punto però alcuni bravissimi fotografi hanno reinventato, possiamo dire, il modo di narrare gli eventi e il loro ambiente. Non più solo con la capacità di cogliere i momenti e gli attori più significativi, ma con l'attenzione a dare una visione nuova, che non si ferma al “fatto” come tale, ma vi aggiunge qualcosa, che è interpretazione artistica, è sorpresa, a volte è anche gioco visivo. In questo, ha aiutato il passaggio alla tecnologia digitale, che ha aperto nuove possibilità, soprattutto in fase di post-produzione.

Ercole Colombo eccelle per acutezza, inventiva, sensibilità, rapidità, a volte anche per sangue freddo. Non poche delle sue immagini non sono solo descrizione e testimonianza, ma anche interpretazione degli eventi a cui lui ci consente di assistere, tanto da creare emozioni, che in alcuni casi vanno addirittura oltre l'evento che viene rappresentato o sono in sé un evento. Magia, possiamo dire, del mezzo, ma soprattutto di chi lo sa usare con tanta maestria, e piacere che ne prova chi vede e ammira il risultato.

Un uomo vero

Gianni Cancellieri

Si dice che una fotografia può valere più di mille parole: ossia può esprimere con efficacia immediata ciò che parlando o scrivendo richiede l'impiego di tempo. Poco o tanto ma comunque tempo. Mentre, per un certo tipo di immagine fotografica, non a caso si usa il termine istantanea. La fotografia dell'automobile non fa eccezione a questa «regola», neppure quando ritrae vetture ferme, siano accartocciate contro un guard rail oppure inondate dalle luci della ribalta dei grandi Saloni internazionali. Le foto parlano. E per cogliere l'essenza del loro messaggio ci basta uno sguardo.

Poi naturalmente serve altro, c'è la necessità dell'analisi, dell'approfondimento, non tutto può essere delegato al clic. E poi c'è clic e clic: a parte che ormai è un suono divenuto impercettibile, uno non vale l'altro. Fra i più bravi a... schiacciare il dito indice sull'otturatore spicca il protagonista di questo primo convegno AISA dedicato alla fotografia automobilistica. Si chiama Ercole Colombo ed è nato quando mancavano pochi mesi alla fine della Seconda guerra mondiale. Cosa più importante, direi decisiva per la sua formazione, è nato a Monza. L'Autodromo Nazionale era in rovina ma rinacque dalle proprie ceneri quando Ercole compiva quattro anni e gli trasmise via via i germi di una passione destinata a trasformarsi in una ragione di vita e a non lasciarlo mai più.

I primi anni 70 lo vedono mettersi alla prova con l'o-

biettivo, dal quale trae soddisfazioni crescenti che lo convincono a tentare quella avventurosa e tutt'altro che facile professione. Ma deve passare un po' di tempo. Quando lo conosco io, anno di grazia 1977, è ancora un dipendente della Montedison, che sfrutta tutti i momenti liberi, ferie, permessi speciali e via dicendo per seguire le corse, Formula 1 e Formula 2, e produrre ovviamente foto e, meno ovviamente, cronache e commenti che pubblicava su *La Stampa* di Torino e sulla *Gazzetta dello Sport* dove io avevo la responsabilità del settore.

Poi la carriera di Ercole è stata, si può dire, in continua ascesa: pubblicazione delle sue immagini su testate prestigiose, libri, mostre in Italia e in America, in Giappone e in Cina, premio «Dino Ferrari», premi «Pepi Cereda» e altri significativi riconoscimenti, un numero impressionante di presenze ai Gran Premi, ricordo la festa per il 600° ma il conto è andato e va avanti. Lui ha sempre quella faccia, oddio, qualche etogramma in più, qualche capello meno nero, ma è sempre lui. Un grande artigiano, attivissimo e onnipresente, che di tanto in tanto ha scatti da autentico artista. Al di là di queste che sono le qualità professionali, ci sono le qualità umane, che chiunque entri in contatto con lui ha modo di apprezzare. Per non eccedere in aggettivi che sono certo lo metterebbero in imbarazzo, ne userò uno soltanto. Mi piace dire che lui, Ercole, è una persona vera.

Gianni Cancellieri è tra i più noti giornalisti e storici dell'automobile. Ha scritto o curato numerosi libri: uno fra tutti, il volume "Motori" dell'Enciclopedia Treccani dello Sport.

Un momento prima

Donatella Biffignandi

Avevo provato a chiedergli se poteva raccontarci qualcosa della sua tecnica di ripresa. Si è messo a ridere: "Essere al posto giusto al momento giusto. Un attimo prima". Prima di che, degli altri? "Ma no. Prima che succeda qualcosa". Già: prima che succeda un "qualcosa", essere pronti a fotografarlo. E quello non te lo può insegnare nessuno. Ce l'hai nel sangue, e lo affini con il mestiere, e l'esperienza. Ercole Colombo è uno che potrebbe andarci a occhi chiusi, su un circuito, qualsiasi circuito di F1. Dopo 660 Gran Premi (l'ultimo è stato Brasile 2013), dopo quarant'anni di lavoro a bordo delle piste di tutto il mondo, è arduo stabilire i confini tra la sua vita privata e quella professionale, distinguere gli amici di lavoro e di famiglia, capire quando si sta divertendo e quando sta lavorando. Perché per lui è un tutt'uno.

Per Colombo la routine è viaggiare, duecento giorni all'anno, straniente invece essere fermo a casa. L'abbiamo coinvolto in uno di questi rari giorni, tra una trasferta e l'altra, e invitato a parlarci di sé, delle sue foto, della sua vita.

Si trattava di un nevosio sabato mattina a Milano. Una bella sala d'albergo, poche persone, un gran freddo.

Ma di questo nessuno dei presenti si è accorto. Quasi in sordina, con naturalezza, Ercole Colombo ha cominciato a snocciolare una sequenza di foto dopo l'altra, una più bella ed emozionante dell'altra. Circa la metà è riportata in questa monografia, che abbiamo voluto dedicare interamente a lui.

Non si faceva in tempo ad ammirare un'immagine che già questa era cancellata dalla potenza, dalla forza evocativa, dalla originalità della successiva. E avanti, avanti, avanti, lungo i decenni, su e giù per i circuiti, a fianco di Senna, di Häkkinen, di Villeneuve, di Regazzoni, di Lauda, di Schumacher, di Piquet, di Mansell, di Prost, di Patrese... in un tourbillon di sorpassi, derapate, arrivi e partenze, macchine in volo, effetti sorprendenti, arresti ai box, meccanici frenetici, piloti assorti.

E intanto Ercole raccontava. Raccontava di una F1 che, lo sappiamo tutti, non esiste più, ma che lui ha vissuto e testimoniato, e che grazie a lui possiamo tutti rivivere per un attimo, una F1 in cui i piloti si parlavano tra loro e con i giornalisti e i fotografi senza addetti stampa, collaboratori, manager e curatori di immagine. Una F1 fotografata... con i rullini, e sembra di parlare di un'epoca preistorica, che molti

Donatella Biffignandi, socia Aisa da sempre, è Responsabile del Centro di Documentazione del MAUTO.

dei nostri figli e nipoti neanche immaginano, ed era appena qualche decennio fa.

Ci ha raccontato delle differenze tra il suo lavoro di oggi e il suo lavoro all'inizio della carriera: tanti i vantaggi (per esempio, quello, enorme, di poter vedere subito il risultato dello scatto, grazie alle macchine digitali, e la possibilità perciò di porre rimedio – anche se non sempre – a un eventuale errore, insieme alla grande duttilità del digitale, che permette di passare da una sensibilità bassa per le riprese in piena luce a una alta per gli interni o per il cattivo tempo), che però non gli fanno dimenticare ciò che è rimasto identico. La necessità per esempio di conoscere molto bene la propria attrezzatura, la reattività e capacità di valutare l'inquadratura più efficace (il mestiere...). Sapere dove piazzarsi, intuire dove potrebbe succedere qualcosa, dare conto di tutto ciò che la televisione non può riprendere: la vita nei box e nel paddock, i dettagli che nessuna telecamera potrebbe scovare...

Certo, negli anni Settanta/Ottanta i fotografi potevano avvicinarsi molto di più ai propri soggetti, in alcuni casi ci si poteva spingere fino ai bordi della pista, quasi sul cordolo, per utilizzare il grandangolo: oggi sarebbe impensabile, ed impossibile, e si utilizzano teleobiettivi sempre più lunghi.

E poi, ci ha ancora raccontato Ercole, c'è il lungo lavoro di post-produzione. Per ogni gara (a cui generalmente partecipano sempre due fotografi in tandem, per potersi piazzare, per esempio, ai due lati di una possibile scena come l'arrivo, in modo da essere certi di poterla riprendere da qualunque parte si giri il pilota), gli scatti sono migliaia: si parla di sette/ottomila scatti!

Per ogni scatto occorre pensare sia all'utilizzo immediato, sia alla sua archiviazione in agenzia, per usi futuri. Lavoro delicatissimo e vitale, per un'agenzia fotografica; in quella di Colombo lavorano tre persone solo per catalogare e archiviare tutto, in modo da poter esaudire in breve tempo, con efficacia, qualunque richiesta da parte di giornali, riviste, sponsor. E dunque, oltre alle persone, occorre anche curare molto l'aggiornamento tecnologico, non soltanto dal punto di vista dell'attrezzatura fotografica, pure cruciale, ma anche dal punto di vista di computer e programmi per la post-produzione. E se si pensa che oggi sia possibile spendere meno, perché non ci sono più i costi delle pellicole e dello sviluppo... si sbaglia. Si spende di più adesso, se si vuole rimanere sempre aggiornati (e un'agenzia del genere non può non esserlo). Foto dopo foto, ricordo dopo ricordo, di quella mattina trascorsero due ore piene.

A Ercole tutta la nostra ammirazione, e la nostra gratitudine, per averci regalato il suo tempo, e le sue foto qui raccolte.

Gli anni dei rullini



Nella pagina accanto: Ercole Colombo negli anni Settanta, agli inizi della sua attività di fotografo.

Sopra: Gran Premio d'Italia, Monza, 10.9.1972; Emerson Fittipaldi con la Lotus vince la gara e si aggiudica il titolo mondiale.

Sotto: Kyalami, 28.02.1974; i meccanici Ferrari lavorano sulla 312 B3. Dal sole del Tropico ci si difende come si può...





Nella pagina accanto, sopra: Gran Premio d'Italia, Monza, 13.9.1981; i tifosi guardano la gara dalle strutture abusive costruite durante la notte.

Nella pagina accanto, sotto a sinistra: Gran Premio d'Italia, Monza, 9.9.1984; cartelli con vista sulla gara.

Nella pagina accanto, sotto a destra: Gran Premio d'Italia, Monza, 9.9.1984; i tifosi non esitano ad arrampicarsi anche sugli alberi.

Sopra: Gran Premio d'Italia, Monza, 12.9.1993; per i tifosi della Ferrari ogni posto è buono per dormire, pur di restare vicini ai propri idoli.

A destra: Gran Premio di Germania, Nürburgring, 1.8.1976; Ercole Colombo alla curva del Karussell in attesa dell'inizio delle prove.

Sotto: Gran Premio di Germania, Nürburgring, 1.8.1976; Ercole Colombo osserva la March di Ronnie Peterson al Karussell.





Race of Champions, Brands Hatch, 16.3.1975; alcuni piloti riuniti per il briefing prima della partenza. Si riconoscono, da destra, Lauda, Regazzoni, Fittipaldi, Pace; in secondo piano, Lella Lombardi e Scheckter



San Paolo del Brasile, 24.1.1976; Niki Lauda con i meccanici Ferrari al pit-garage al lavoro sulla vettura. Di spalle, Clay Regazzoni.



Gran Premio dei Paesi Bassi, Zandvoort, 27.8.1978; la Ferrari utilizza una coperta di lana per tenere calde le gomme sullo schieramento di partenza.



Sopra: Gran Premio di Germania, Nürburgring, 3.8.1975; la Ferrari di Clay Regazzoni affronta la curva del Karussell.
Sotto: Gran Premio di Monaco, 26.5.1974; Emerson Fittipaldi sulla McLaren.





A sinistra: Ercole Colombo al Gran Premio d'Ungheria del 14 agosto 1994.

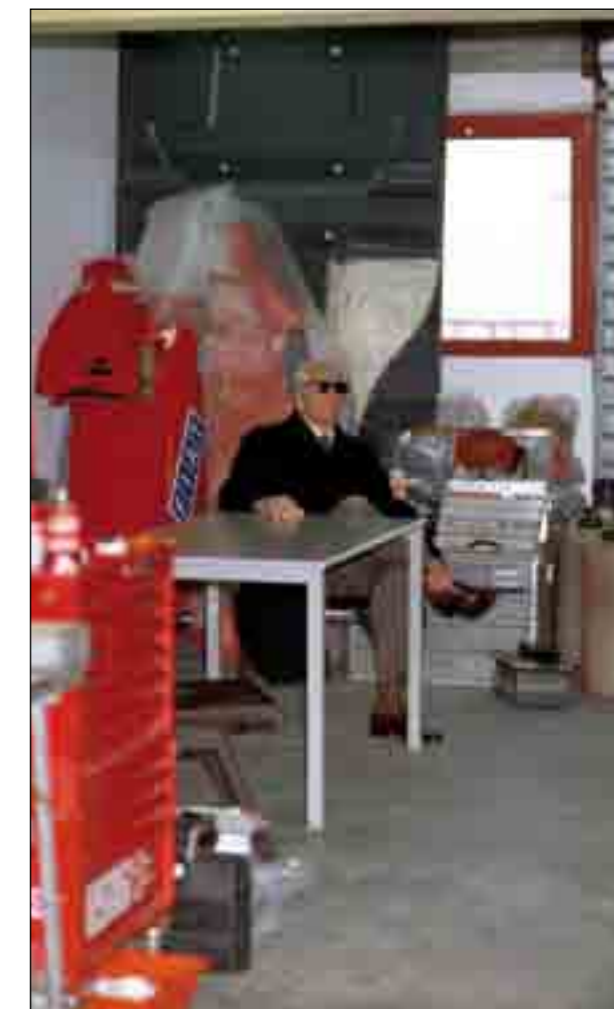
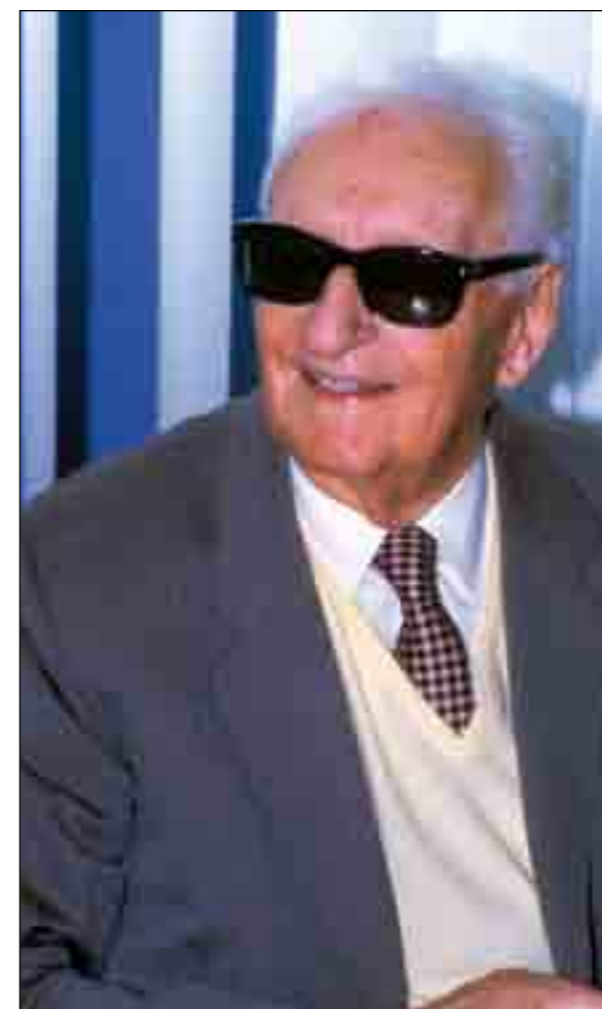
Sopra: Gran Premio di Gran Bretagna, Brands Hatch, 22.7.1984; Michele Alboreto discute con Mauro Forghieri prima delle prove.

Sotto: Barcellona, 25.2.1994; i tifosi ferraristi, pochi ma fedeli, assistono alle prove della nuova 412 T1.

Pagina accanto, in alto: 4.6.1988, Papa Giovanni Paolo II in visita pastorale a Modena fa un giro in Ferrari sulla pista di Fiorano.

Pagina accanto, sotto a sinistra: Maranello, 2.10.1987; Enzo Ferrari in occasione dei festeggiamenti dei quarant'anni di attività della Casa di Maranello.

Pagina accanto, sotto a destra: Enzo Ferrari a Imola, il 26.4.1985, per alcuni test; è stata l'ultima volta in cui è stato presente in pista.





Sopra: Casinalbo (MO), 27.10.1979; Ercole Colombo riceve il premio "Dino Ferrari" dalle mani di Enzo Ferrari.
Sotto: Maranello, 1985; Ercole Colombo con Enzo Ferrari.



Sopra: Monza, agosto 1984; Ercole Colombo "in sella" all'Alfa Romeo di F1 guidata da Eddie Cheever, alla partenza dai box e mentre scatta una foto al "ponte Campari".



Sotto: Monza, settembre 1984, Ercole Colombo sulla Renault R50 di Patrick Tambay.



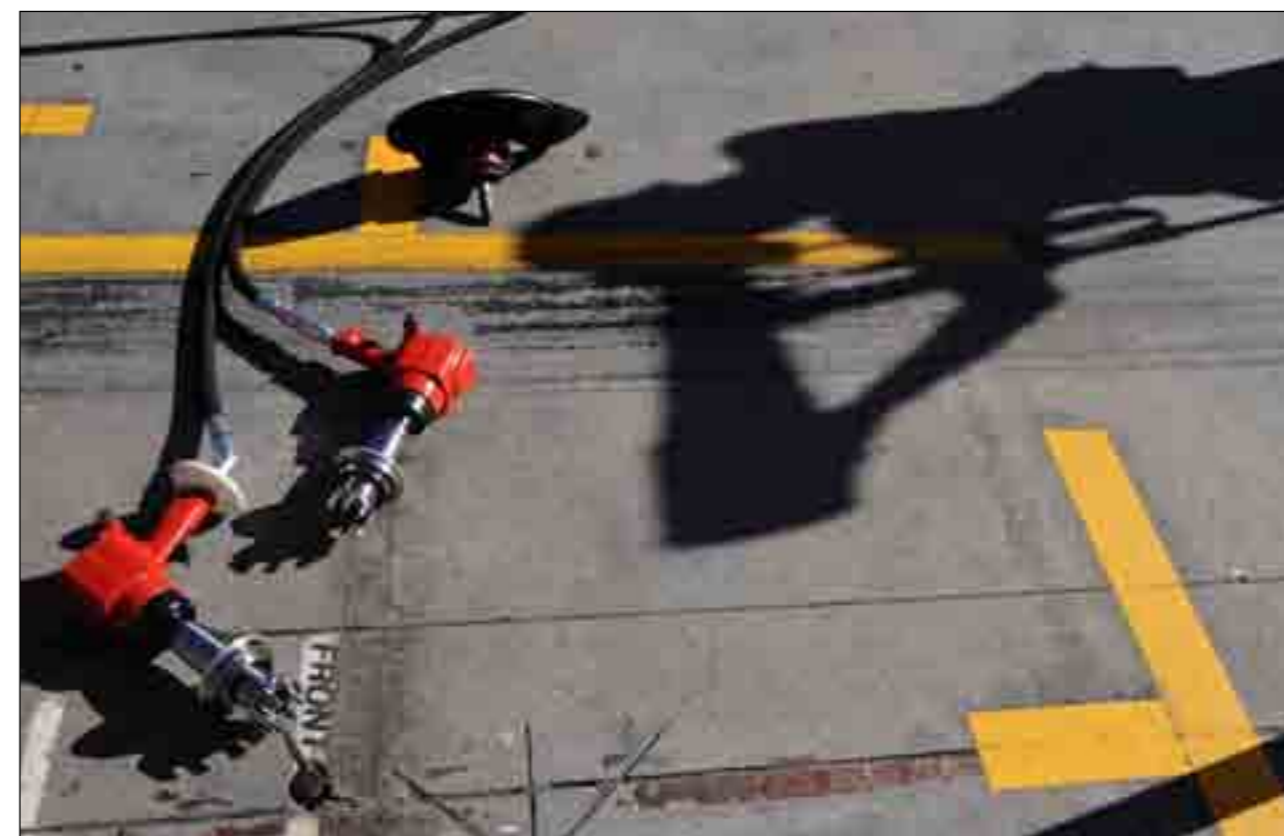
Velocità, forma, colore



Nella pagina accanto: Ferrari Filming Day, giornata intera dedicata a riprese fotografiche della vettura, dei piloti e del team Ferrari. Nel 2011 si è svolto a Jerez, il 14 febbraio.

Sopra, a sinistra: Gran Premio d'Austria, 18.5.2003.

Sotto: Gran Premio d'Australia, Melbourne, 28.4.2009.





Sopra: GP dei Paesi Bassi, Zandvoort, 26.8.1984; Niki Lauda al volante della McLaren si rilassa leggendo il giornale prima del via.
 Sotto, a sinistra: Gran Premio degli USA, Detroit, 25.6.1986, un meccanico Williams si cala nella vettura di Nelson Piquet per aggiustare la pedaliera.
 Sotto, a destra: Gran Premio della Malesia, 22.10.2000; Todt, Schumacher, Barrichello, Badoer e il presidente Montezemolo mantengono la promessa di indossare una parrucca rossa in caso di vittoria del titolo mondiale costruttori.
 In basso a destra: uno spettatore inconsueto al Gran Premio d'Europa, Nürburgring, 29.5.2005.

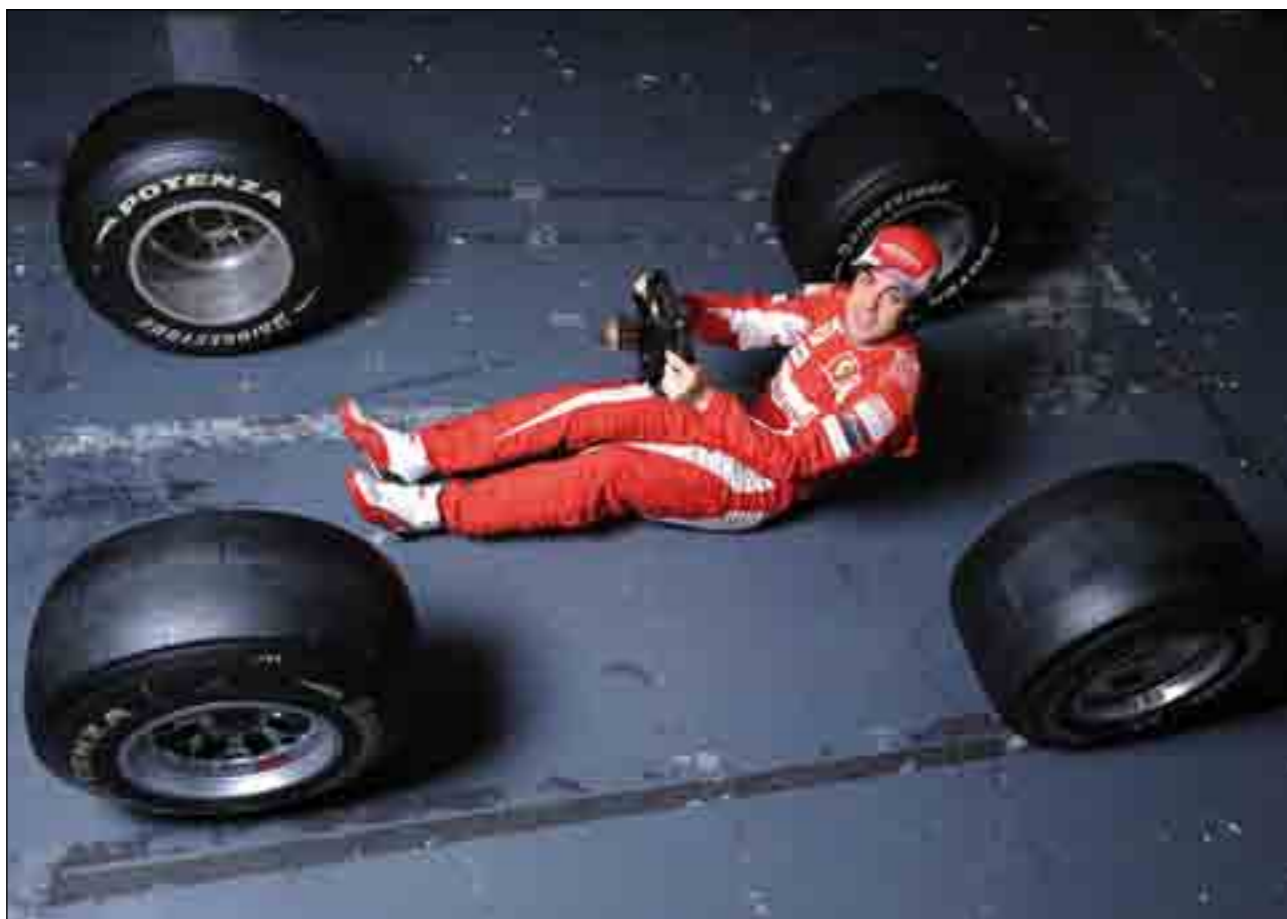


In alto a sinistra: Monza, 10.9.2000; Gianni Agnelli chiede a Schumacher come è avvenuto il sorpasso di Häkkinen in Belgio.
 Sopra a sinistra: Gran Premio di Spagna, 30.5.1999; Michael Schumacher cerca di restituire il copriobiettivo ad Ercole Colombo.
 In alto a destra: Gran Premio del Bahrain, 26.4.2009.
 Sotto: la squadra Ferrari al Gran Premio della Cina, Shanghai, 14.4.2013.





Sopra: Gran Premio del Brasile, Interlagos, 27.3.1994; "area riservata" per la Ferrari 412 T1 ferma lungo il circuito.
Sotto: Fernando Alonso in posa a Jerez, Ferrari filming day, 14.2.2011.



Sopra a sinistra: Ayrton Senna.



Sopra a destra: Kimi Räikkönen ai test invernali in Bahrain, il 24.2.2007.

Sotto: Ferrari, Villeneuve e Noretto nei box della Ferrari al Gran Premio di San Marino, Imola, 14.9.1980.





Sopra: Gran Premio del Brasile, 26.3.1989; un provato Gerhard Berger controlla i tempi dei suoi avversari sul monitor al muretto dei box.
Sotto: Felipe Massa al Gran Premio di Spagna, 23.8.2009.



Formula 1 in pista



Nella pagina precedente: Jarno Trulli in azione con la Renault R202 al Gran Premio d'Australia, Melbourne, 3.3.2002.
 Sopra: Gilles Villeneuve con la Ferrari 312 T5 al Gran Premio degli USA, Long Beach, 30.3.1980.
 A sinistra: Michael Schumacher in azione a Budapest, il 14.8.1998.
 A sinistra, in basso: Jean Alesi con la Tyrrell-Ford 019 al Gran Premio del Portogallo all'Estoril, 23.9.1990.
 Sotto: Michael Schumacher al Gran Premio di San Marino, al Circuito "Enzo e Dino Ferrari" di Imola, 23.4.2006.



Sopra: Michael Schumacher in prova a Fiorano al volante della Ferrari F2002.

A destra: Felipe Massa prova a Valencia la Ferrari F2007, 31.1.2007.

Sotto a sinistra: Schumacher sull'erba al Gran Premio di Gran Bretagna, Silverstone, 8.7.2007.

Sotto a destra: Schumacher al volante della Ferrari F2003-GA al Gran Premio di Monaco, 1.6.2003.





Sopra: Michael Schumacher al Gran Premio di Monaco, 1.6.2003, sfida in pista Juan Manuel Fangio, autentico "monumento" della Formula 1.

A sinistra: Kimi Räikkönen al Gran Premio di Monaco, 24.5.2009 (sopra) ed a quello di Turchia, Istanbul, 5.6.2009 (sotto).

In basso a destra: Michael Schumacher al Gran Premio di Francia, Magny-Cours, 16.7.2006.



Felipe Massa al Gran Premio d'Australia, Melbourne, 28.3.2009.



Kimi Räikkönen al Gran Premio di Malesia, Sepang, 4.4.2009.



Kimi Räikkönen al Gran Premio di Singapore, 28.9.2008.



Sopra: Lewis Hamilton al Gran Premio della Cina, Shanghai, 19.4.2009.

Sotto: Fernando Alonso al Gran Premio del Bahrain, Sakhir, 14.3.2010.



Fernando Alonso con la Ferrari F2012 al Gran Premio degli USA, Austin, 18.11.2012.



Sebastian Vettel con la Red Bull-Renault RB9 al Gran Premio di Monaco, 26.5.2013.



Lewis Hamilton con la Mercedes F1 W04 al Gran Premio di Monaco, 26.5.2013.

Arte in Formula 1



Nella pagina accanto: Ayrton Senna in azione con la Lotus-Renault al Gran Premio dell'Austria, Zeltweg, 17.8.1986.
Sopra: Gran Premio di Monaco, 27.5.1979; Jody Schekter vola verso la vittoria. Foto vincitrice del premio "Dino Ferrari" 1979.
Sotto a sinistra: Gran Premio del Sudafrica, Kyalami, 6.4.1984; i meccanici tolgono il cockpit alla McLaren di Niki Lauda.
Sotto a destra: Gran Premio di Francia, Magny-Cours, 7.7.1991; un meccanico della Osella al lavoro sulle sospensioni.
In basso a destra: Michael Schumacher al Gran Premio del Brasile, San Paolo, 6.3.2003, ritratto attraverso le gambe di un commissario di gara. Foto vincitrice del premio "Pepi Cereda" 2003.





Gran Premio di Francia,
Magny-Cours, 6.7.2003;
Michael Schumacher ai box
con la Ferrari F2003-GA.



Felipe Massa alle prove in
Bahrain, 10-17.2.2009, con la
Ferrari F2009.



Michael Schumacher con la
Ferrari F2004 al Gran Premio
di Monaco, 23.5.2004.



Michael Schumacher in prova
a Fiorano con la Ferrari
F2005; 2-3.2.2005.



Jenson Button sulla Brown-
Mercedes BWP01 al Gran
Premio di Monaco del
24.5.2009.



Prove della Ferrari F60 al
Mugello, 19-22.1.2009.



Sopra a sinistra: Michael Schumacher al Gran Premio della Cina, Shanghai, 16.10.2005.

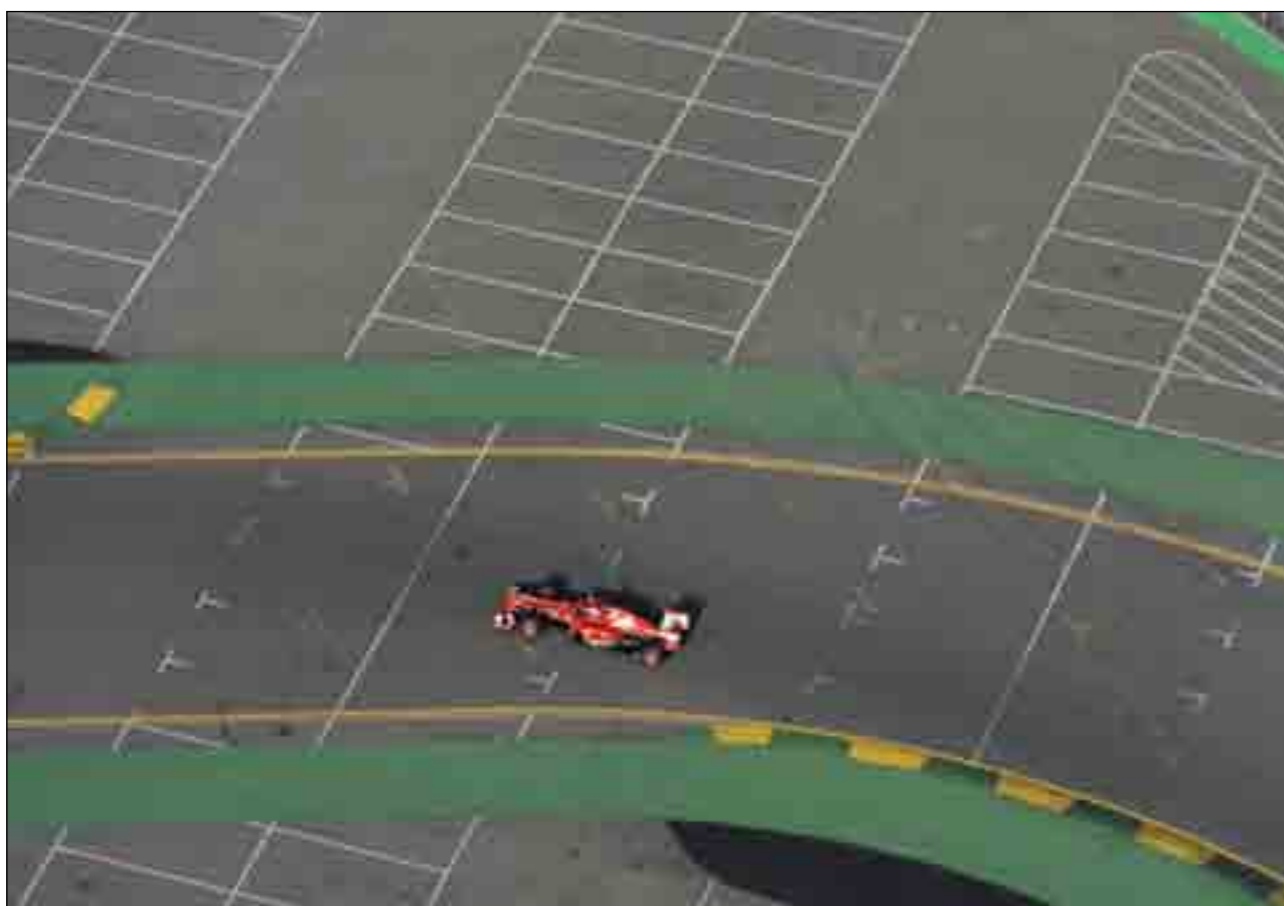
Sopra a destra: Kimi Räikkönen al Gran Premio del Belgio, Spa-Francorchamps, 30.8.2009.

A sinistra: Gran Premio del Canada, Montreal, 9.6.2013.

In basso: Fernando Alonso al Gran Premio d'Australia, Melbourne, 17.3.2013.



Riprese dall'elicottero al Gran Premio d'Australia, Melbourne, 17.3.2013: sopra Sebastian Vettel sulla Red Bull-Renault RB9 in gara... contro le automobili sull'autostrada. Sotto: una Sauber C32 all'attacco di una Ferrari F138.





Sopra: Fernando Alonso con la Ferrari F2012 al Gran Premio del Canada, Montreal, 10.6.2012. Nell'immagine a destra taglia il traguardo che commemora i trent'anni dalla scomparsa di Gilles Villeneuve, a cui è dedicato il circuito.

A sinistra: Gran Premio di Monaco, 24.5.2008.

In basso: i meccanici Ferrari al lavoro sulla vettura di Fernando Alonso al Gran Premio di Spagna, Montmeló, 16.5.2012.



Sopra: Gran Premio di Monaco, 26.5.2013; Niko Rosberg verso la vittoria sulla McLaren-Mercedes MP4-28 sfiorando i guard-rail.

Sotto: Gran Premio del Bahrain, Sakhir, 7.4.2008; il violento impatto di Lewis Hamilton con la sua McLaren MP4-23 contro le barriere ha lasciato il segno. Foto vincitrice del premio "Pepi Cereda" 2008.



Partenze infuocate



Nella pagina accanto e a destra: la sequenza del drammatico incidente subito dopo il via al Gran Premio d'Italia, Monza, 10.9.1978, nel quale ha perso la vita Ronnie Peterson.



Nella sequenza a sinistra: Gran Premio di Monaco, 18.5.1980; alla curva Sainte Dévote le Tyrrell di Daly e Jarier, la McLaren di Prost e l'Alfa Romeo di Giacomelli entrano in collisione; la Tyrrel di Daly vola sopra le altre vetture e ricade senza conseguenze per il pilota.

Sotto a destra: Gran Premio di Monaco, 15.5.1994; alla prima curva Häkkinen (McLaren) e Hill (Williams) si toccano ed escono dalla gara; contemporaneamente nelle file più arretrate anche Morbidelli (Footwork) e Martini (Minardi) entrano in collisione e finiscono fuori gioco alla Sainte Dévote.



In basso: Gran Premio di Monaco, 18.5.1995; subito dopo la partenza, ancora una volta alla curva Sainte Dévote, la Williams di Coulthard si intraversa e nel parapiglia generale coinvolge le due Ferrari di Berger e Alesi. La gara viene fermata e una nuova partenza viene data per la distanza totale della corsa.



Gran Premio di Singapore, Marina Bay, 28.9.2008.



Gran Premio di Malesia, Sepang, 24.3.2013.



Gran Premio di Spagna, Barcellona, 12.5.2013.

Attimi fuggenti





Nelle pagine precedenti:
Gran Premio di Francia,
Dijon, 1.7.1979; René Arnoux
e Gilles Villeneuve ruota a
ruota negli ultimi giri della
corsa.

Gran Premio d'Argentina,
Buenos Aires, 12.4.1981;
Gilles Villeneuve in
controsterzo con la Ferrari
126 CK Turbo.



Montreal Canada, 16.6.1985;
Michele Alboreto in prova
guarda preoccupato le
fiamme che sprigiona la sua
Ferrari 156/85.



Gran Premio del Portogallo,
Estoril, 21.4.1985; Michele
Alboreto e Stefan Johansson
affiancati dopo che la gara è
stata interrotta a causa della
pioggia.

In alto: Gran Premio d'Italia, Monza, 12.9.1999; Toranosuke Takagi
in volo con la sua Arrows A20 sopra alla Minardi-Ford M01 di Luca
Badoer.

Al centro e a destra: il ritiro di Mika Häkkinen al Gran Premio
d'Italia, Monza, 12.9.1999. Dopo l'uscita di pista, il pilota piange
per la delusione.





Formula 1 con le ruote staccate da terra: sopra, Giancarlo Fisichella sulla Force India-Ferrari VJM-01 al Gran Premio di Singapore, 28.9.2008; sotto, Adrian Sutil sulla Spyker-Ferrari F8-VII al Gran Premio del Canada, 10.6.2007.



Sopra: pit-stop Ferrari al Gran Premio di Spagna, Barcellona, 10.5.2009.

A destra e sotto: la sequenza del rifornimento mal riuscito alla Ferrari di Felipe Massa al Gran Premio di Singapore, 28.9.2008.



Attimi di paura



Nella pagina accanto e a destra: Érik Comas, autore di uno spettacolare incidente alla curva ovest di Hockenheim con la Ligier-Lamborghini durante la sessione di prove del Gran Premio di Germania, il 28.7.1991.

Sotto: Gran Premio d'Italia, Monza, 12.9.1993; Ayrton Senna con la McLaren-Ford MP4/8, alla prima staccata vola su Damon Hill con la Williams-Renault FW15C.





A sinistra: la sequenza dello spettacolare incidente, per fortuna senza conseguenze, di Alex Zanardi sulla Lotus-Mugen-Honda 109 al Gran Premio di Francia, Magny-Cours, 2.7.1994.

Sopra: Michele Alboreto con la sua Minardi-Ford M193B inseguito dalla sua gomma dopo il pit-stop al Gran Premio di San Marino, Imola, 1.5.1994.

In basso: Ayrton Senna pochi istanti prima della partenza del Gran Premio di San Marino, 1.5.1994, che lo vedrà morire in un incidente al sesto giro.

In alto e a destra: Ralf Schumacher con la Williams-BMW FW24 vola sopra alla Ferrari di Rubens Barrichello al Gran Premio d'Australia, Melbourne, 3.3.2002.

Sotto: Fernando Alonso nella sabbia al Gran Premio della Malesia, Sepang, 24.3.2013.



Bandiere e champagne



Nella pagina accanto: Michael Schumacher vincitore al Gran Premio di Francia, Magny-Cours, 16.7.2006.

Sopra: Indianapolis, Gran Premio degli USA, 29.9.02. Le "rosse" di Michael Schumacher e di Rubens Barrichello arrivano al traguardo quasi appaiate. Barrichello precederà il compagno di squadra per 11/1000 di secondo.

Sotto: Indianapolis, 2.7.2006; Jean Todt schierato con i meccanici della Ferrari per salutare i vincitori del Gran Premio, Michael Schumacher e Felipe Massa.





Gran Premio di Germania, Hockenheim, 30.7.2006; le Ferrari tagliano il traguardo in parata, conquistando la seconda doppietta dell'anno e avvicinandosi in classifica alle Renault.



Gran Premio del Belgio, Spa-Francorchamps, 29.8.2004; Michael Schumacher è campione del mondo con quattro gare di anticipo sulla fine del campionato.



Gran Premio di Spagna, Barcellona, 12.5.2013; Fernando Alonso taglia per primo il traguardo.

A destra: Michael Schumacher, vincitore con la Ferrari F2003GA del Gran Premio di Spagna, Barcellona, 4.5.2003.

Sotto a sinistra: Hockenheim, 30.7.2006; Michael Schumacher esulta sulla sua macchina dopo la vittoria nel Gran Premio di casa, la settantesima con la Ferrari.

Sotto a destra: Kimi Räikkönen sul gradino più alto del podio del Gran Premio di Gran Bretagna, Silverstone, 8.7.2007.

In basso: Fernando Alonso, vincitore del Gran Premio di Singapore, Marina Bay, 26.9.2010 (a sinistra) e di quello di Corea, Yeongam, 24.10.2010.





Sopra: Gran Premio del Brasile, Jacarepaguá, 26.3.1989; Nigel Mansell al suo esordio con la Ferrari vince la corsa.

Sotto: Sebastian Vettel esulta sul podio di Montreal, 9.6.2013.



Sopra: Fernando Alonso bacia la coppa conquistata al Gran Premio di Spagna, Barcellona, 12.5.2013.

Sotto: Michael Schumacher festeggia con lo champagne la vittoria al Gran Premio di San Marino, Imola, 25.4.2004.



Sopra: Gran Premio del Belgio, Spa-Francorchamps, 25.8.1991; Ayrton Senna spruzza champagne dopo la vittoria con la McLaren-Honda.

A destra: Gran Premio del Belgio, Spa-Francorchamps, 16.7.2007; Kimi Räikkönen festeggia la vittoria.

Sotto a sinistra: Fernando Alonso, vincitore al Gran Premio di Spagna, Barcellona, 12.5.2013.

Sotto, a destra: Monte Carlo, 26.5.2013, Nico Rosberg vince il Gran Premio di Monaco con la Mercedes.





Una vita in Formula 1

Nella pagina accanto: Ercole Colombo al Gran Premio del Belgio, Spa-Francorchamps, 30.9.2009.



Silverstone, 21.9.2009, Gran Premio di Gran Bretagna: il numero 600 nella carriera di Ercole Colombo, festeggiato ai box della Ferrari.



Ercole Colombo in azione al Gran Premio del Giappone, Suzuka, 10.10.2010.



Ercole Colombo con la coppa appena vinta da Alonso al Gran Premio di Spagna.



Sopra a sinistra: Michael Schumacher stringe la mano a Valentino Rossi a Melbourne, nel 2004.

Nelle altre immagini: Valentino Rossi prova la Ferrari F2006 a Valencia, 31.1-2.2.2006. In basso, guarda stupito i monitor da cui risulta che ha girato in 1'12"856, ad appena un secondo da Schumacher, ma forse pensa che due ruote sono sempre meglio di quattro...



Ercole Colombo

scheda biografica

Ercole Colombo, monzese, è entrato nel mondo della fotografia nel 1970. Per un giovane nato e cresciuto a pochi passi dall'autodromo di Monza, vero e proprio tempio dell'automobilismo, abbinare l'immagine alle corse è stato abbastanza naturale.

Da allora segue per le più importanti testate italiane e straniere, le manifestazioni motoristiche, fino a diventare uno dei più assidui e attenti testimoni sulle piste di tutto il mondo per raccontare con l'obiettivo le storie della F1.

Tagliato il traguardo in Brasile nel 2013 del 660° Gran Premio di Formula 1 vissuto da professionista, Ercole Colombo può essere definito una delle memorie storiche della F1 e nel corso degli anni ha firmato per la parte fotografica una trentina di libri sul mondo dei motori. Da "Ferrari Campione del Mondo" (1975) fino a "I Love Ferrari" (2009) e "Wrooom 20th" (2010) e "Wrooom 2011".

È stato nel 1983 l'unico fotografo italiano in attività invitato dai Musei di Arte Moderna di Long Beach e di San Francisco a partecipare alla mostra itinerante "Passione e precisione", che ha toccato i più importanti musei delle città americane, per illustrare "Cento anni di corse automobilistiche".

In ben tre edizioni (1993, 2004 e 2012) è stato invitato a presentare i suoi lavori, magistralmente montati da Lido e Simone Andreella, a Dia Sotto le Stelle, il festival Internazionale di Audiovisivi.

Nel 2011 con una mostra a Tokyo dal titolo RossoXRosso, dove le sue immagini sono state

vendute in una asta benefica, ha raccolto fondi per le popolazioni colpite dal grave disastro di Fukushima. La manifestazione RossoXRosso è stata ripetuta nel 2012 al Museo Nazionale di Kyoto.

Grazie alla sua inesauribile creatività ha partecipato a moltissime altre mostre in Italia, Cina, Giappone, Russia, Argentina e altri paesi nel mondo.

Nel corso della sua attività ha ricevuto diversi e significativi riconoscimenti tra i quali il prestigioso premio "Dino Ferrari" nel 1979; il titolo di "Fotografo dell'Anno di F1" nel 1984; il premio ACI-CSAI nel 1985; il premio "Confartigianato" nel 1984 e 1986; il premio "Gilles Villeneuve" nel 1988; il premio "Niki Lauda" nel 1990; il premio giornalistico "1000 Miglia" nel 1991; nel 1993 è nominato "Pubblicista dell'Anno" dal Gruppo Lombardo Giornalisti Sportivi. Nel 1994 ha ricevuto il premio "Ezio Pirazzini". Nel 2002 si è aggiudicato il premio fotografico Comune di Ravenna nell'ambito trofeo "Lorenzo Bandini".

Nel 2003 ha vinto il premio "Pepi Cereda" all'International Photographic Award di F1 a Monza e nel 2004 il premio "Franco Lini".

Nel 2007 ha ricevuto il premio "Vittorio Brambilla", nel 2008 ha vinto per la seconda volta il premio "Pepi Cereda" e nel 2012, a Monza, gli è stato conferito il riconoscimento "Number One in F1", e nel 2013 il premio "Clay Regazzoni".

A dicembre dello scorso anno il Gruppo Lombardo Giornalisti sportivi ha deciso di assegnargli il premio "Silvano Maggi" per il 2013.

LE MONOGRAFIE AISA

103 **Fermo Immagine**
Ercole Colombo fotografa la Formula 1
 Conferenza Aisa, Milano, 30 novembre 2013

102 **Best of British**
Storia e tecnica delle vetture inglesi da competizione
 Conferenza Aisa in collaborazione con CPAE e Politecnico di Milano
 Castell'Arquato (PC), 6 maggio 2012

101 **Velocità e bellezza**
La doppia sfida dei progettisti
 Conferenza Aisa in collaborazione con MEF (Museo Casa Enzo Ferrari) e Fondazione Casa Natale Enzo Ferrari
 Modena, 16 marzo 2013

100 **Bugatti in Italia**
 Conferenza Aisa in collaborazione con Historic Club Schio e Bugatti Club Italia
 Schio, 12 novembre 2011

99 **Gilles Villeneuve visto da vicino**
Le testimonianze di chi l'ha conosciuto
 Modena, 19 maggio 2012

98 **Vittorio Ghidella, il manager del rilancio Fiat**
 Museo Nazionale dell'Automobile di Torino
 Torino, 27 ottobre 2012

97 **Modena e Motori:**
gli anni Cinquanta visti da lontano
 Kees van Stokkum, Graham Gauld
 Rocca di Vignola, 4 giugno 2011

96 **Sessantacinque anni tra moto e auto**
 Sandro Colombo
 Milano, 31 marzo 2012

95 **Ferrari. Mito, racconti, realtà**
Sessant'anni dalla prima vittoria in Formula 1
 L. Boscarelli, F. Lombardi, V. Stradi
 Fiorenzuola d'Adda (Piacenza), 8 maggio 2011

94 **Forme e creatività dell'automobile**
cento anni di carrozzeria 1911-2011
 A. Sannia, E. Spada, L. Fioravanti
 Museo Nazionale dell'Automobile di Torino
 Torino, 29 ottobre 2011

93 **Materiali e metodologie**
per la storiografia dell'automobile
Giornata in onore di Andrea Curami ed Angelo Tito Anselmi
 Conferenza Aisa
 Milano, 16 aprile 2011

92 **L'Alfa Romeo di Ugo Gobbato**
(1933-1945)
 Conferenza Aisa in collaborazione con Università Commerciale Bocconi
 Milano, 2 aprile 2011

91 **Giorgio Valentini progettista indipendente**
eclettico e innovativo
 Settembre 2011

90 **Abarth: l'uomo e le sue auto**
 Conferenza Aisa
 in collaborazione con CPAE
 Fiorenzuola d'Adda (PC), 9 maggio 2010

89 **MV Agusta tre cilindri**
 Conferenza Aisa
 in collaborazione con GLSAA-MV
 Cascina Costa di Samarate (VA),
 22 maggio 2010

88 **Il Futurismo, la velocità e l'automobile**
 Conferenza Aisa
 in collaborazione con CMAE
 Milano, 21 novembre 2009

87 **Mercedes-Benz 300SL**
Tecnica corse storia
 Lorenzo Boscarelli, Andrea Curami,
 Aldo Zana
 in collaborazione con CMAE
 Milano, 17 ottobre 2009

86 **Pier Ugo e Ugo Gobbato,**
due vite per l'automobile
 con il patrocinio del Comune
 di Volpago del Montello
 Milano, 14 marzo 2009

85 **Jean-Pierre Wimille**
il più grande prima del mondiale
 Alessandro Silva
 in collaborazione con Alfa Blue Team
 Milano, 24 gennaio 2009

84 **Strumento o sogno. Il messaggio**
pubblicitario dell'automobile
in Europa e Usa 1888-1970
 Aldo Zana
 in collaborazione con CMAE
 Milano, 29 novembre 2008

83 **La Formula Junior cinquanta anni dopo**
1958-2008
 Andrea Curami
 Monza, 7 giugno 2008

82 **Alle radici del mito. Giuseppe Merosi,**
l'Alfa Romeo e il Portello
 Conferenza Aisa-CPAE
 Piacenza, 11 maggio 2008

81 **I primi veicoli in Italia 1882-1899**
 Conferenza Aisa-Historic Club Schio
 Vicenza, 29 marzo 2008

80 **Automobili made in Italy.**
Più di un secolo tra miti e rarità
 Tavola rotonda
 Musco dell'Automobile Bonfanti-Vimar
 Romano d'Ezzelino, 1 marzo 2008

79 **Aisa 20 anni 1988-2008**
 Riedizione della Monografia 1
I progettisti della Fiat nei primi 40 anni:
da Faccioli a Fessia
 di Dante Giacosa
 Milano, 15 marzo 2008

78 **Vittorio Valletta e la Fiat**
 Tavola rotonda Aisa-Fiat
 Torino, 1 dicembre 2007

77 **Dalla Bianchi alla Bianchina**
 Alessandro Colombo
 Milano, 16 settembre 2007

76 **60 anni dal Circuito di Piacenza,**
debutto della Ferrari
 Tavola rotonda Aisa-CPAE
 Palazzo Farnese,
 Piacenza, 16 giugno 2007

75 **Giuseppe Luraghi nella storia**
dell'industria automobilistica italiana
 Tavola rotonda Aisa-Ise Università Bocconi
 Università Bocconi, Milano, 26 maggio 2007

74 **La Pechino-Parigi degli altri**
 Antonio Amadelli
 Palazzo Turati, Milano, 24 marzo 2007

73 **Laverda, le moto, le corse**
 Tavola rotonda
 Università di Vicenza, 3 marzo 2007

72 **100 anni di Lancia**
 Tavola rotonda
 Museo Nicolis, Villafranca, 25 novembre 2006

71 **1950-1965.**
Lo stile italiano alla conquista dell'Europa
 Lorenzo Ramaciotti
 Milano, 14 ottobre 2006

70 **Fiat 124 Sport Spider,**
40 anni tra attualità e storia
 Tavola Rotonda
 Torino, 21 maggio 2006

69 **L'evoluzione della tecnica motociclistica**
in 120 anni
 Alessandro Colombo
 Milano, 25 marzo 2006

68 **Dalle corse alla serie:**
l'esperienza Pirelli nelle competizioni
 Mario Mezzanotte
 Milano, 25 febbraio 2006

67 **Giulio Carcano,**
il grande progettista della Moto Guzzi
 A. Colombo, A. Farneti, S. Milani
 Milano, 26 novembre 2005
 (con la collaborazione del CMAE)

66 **Corse Grand Prix e Formule Libre 1945-1949**
 Alessandro Silva
 Torino, 22 ottobre 2005

65 **Ascari. Un mito italiano**
 Tavola rotonda
 Milano, 28 maggio 2005

64 **Itala, splendore e declino di una marca prestigiosa**
 Donatella Biffignandi
 Milano, 12 marzo 2005

63 **Piloti italiani: gli anni del boom**
 Tavola Rotonda
 Autodromo di Monza,
 29 gennaio 2005

62 **Autodelta, dieci anni di successi**
 Tavola rotonda
 Arcese, Museo Alfa Romeo,
 23 ottobre 2004

61 **Carlo Felice Bianchi Anderloni: l'uomo e l'opera**
 Tavola rotonda
 Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar
 Romano d'Ezzelino, 8 maggio 2004

60 **I mille giorni di Bernd Rosemeyer**
 Aldo Zana
 Milano, 20 marzo 2004

59 **Moto e corse: gli anni Settanta**
 Tavola rotonda
 Milano, 29 novembre 2003

58 **Le automobili che hanno fatto la storia della**
Fiat. Progressi della motorizzazione e socie-
tà italiana.
 Giorgio Valentini, Lorenzo Boscarelli
 Milano, 7 giugno 2003

57 **Dalla carrozza all'automobile**
 E. Aspetti, L. Boscarelli, S. Pronti
 Piacenza, 22 marzo 2003

56 **Le moto pluricilindriche**
 Stefano Milani
 Milano, 30 novembre 2002

55 **Carrozzeria Bertone 1912 - 2002**
 Tavola rotonda
 Torino, 30 ottobre 2002

54 **L'ingegner Piero Puricelli e le autostrade**
 Francesco Ogliari
 Milano, 18 maggio 2002

53 **Come correvamo negli anni Cinquanta**
 Tavola rotonda
 Milano, 12 gennaio 2002

52 **L'evoluzione dell'auto fra tecnica e design**
 Sandro Colombo
 Verona, 8 ottobre 2001

51 **Quarant'anni di evoluzione**
delle monoposto di formula
 Giampaolo Dallara
 Milano, 8 maggio 2001

50 **Carrozzeria Ghia - Design a tutto campo**
 Tavola rotonda
 Milano, 24 marzo 2001

49 **Moto e Piloti Italiani**
Campioni del Mondo 1950
 Alessandro Colombo
 Milano, 2 dicembre 2000

48 **1950: le nuove proposte**
Alfa Romeo 1900, Fiat 1400, Lancia Aurelia
 Giorgio Valentini
 Milano, 8 ottobre 2000

47 **Come nasce un'automobile negli anni 2000**
 Tavola rotonda
 Torino, 23 settembre 2000

46 **Maserati 3500 GT una svolta aperta al mondo**
The Maserati 3500 GT (English text)
 Giulio Alfieri
 Milano, 12 aprile 2000

45 **Lancia Stratos**
 Pierugo Gobbato
 Milano, 11 marzo 2000

44 **Il record assoluto di velocità su terra**
Gli anni d'oro: 1927-1939
 Ugo Fadini
 Milano, 21 ottobre 1999

43 **L'aerodinamica negli anni Venti e Trenta**
Teorie e sperimentazioni
 Franz Engler
 Milano, 4 giugno 1999

42 **Adalberto Garelli**
e le sue rivoluzionarie due tempi
 Augusto Farneti
 Milano, 17 aprile 1999

41 **La Carrozzeria Zagato vista da...**
 Tavola rotonda
 Trieste, 13 settembre 1998

40 **Tenni e Varzi**
nel cinquantenario della loro scomparsa
 Convegno
 Milano, 7 ottobre 1998

39 **Il futurismo e l'automobile**
 Convegno
 Milano, 16 maggio 1998

38 **I fratelli Maserati e la OSCA**
 Tavola rotonda
 Genova, 22 febbraio 1998

37 **Enzo Ferrari a cento anni dalla nascita**
 Tavola rotonda
 Milano, 18 aprile 1998

36 **La Carrozzeria Pininfarina vista da...**
 Tavola rotonda
 Trieste, 14 settembre 1997

35 **Passato e presente dell'auto elettrica**
 Tavola rotonda
 Milano, 26 maggio 1997

34 **Gli archivi di disegni automobilistici**
 Tavola rotonda
 Milano, 19 aprile 1997

33 **D'Annunzio e l'automobile**
 Tavola rotonda
 Milano, 22 marzo 1997

32 **Lancia - evoluzione e tradizione**
 Vittorio Fano
 Milano, 30 novembre 1996

31 **Gli aerei della Coppa Schneider**
 Ermanno Bazzocchi
 Milano, 26 ottobre 1996

30 **I motori degli anni d'oro Ferrari**
 Mauro Forghieri
 Milano, 24 settembre 1996

29 **La Carrozzeria Touring vista da...**
 Tavola rotonda
 Trieste, 15 settembre 1996

28 **75-esimo Anniversario**
del 1° GranPremio d'Italia
 Tavola rotonda
 Brescia, 5 settembre 1996

27 **Ricordo di Ugo Gobbato 1945-1995**
 Duccio Bigazzi
 Milano, 25 novembre 1995

26 **Intensamente Cisitalia**
 Nino Balestra
 Milano, 28 ottobre 1995

25 **Cesare Bossaglia: ricordi e testimonianze**
a dieci anni dalla scomparsa
 Tavola rotonda
 Milano, 21 ottobre 1995

24 **Moto Guzzi e Gilera:**
due tecniche a confronto
 Alessandro Colombo
 Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar
 Romano d'Ezzelino, 7 giugno 1995

23 **Le Benelli bialbero (1931-1951)**
 Augusto Farneti
 Milano, 18 febbraio 1995

22 **Tecniche e tecnologie innovative**
nelle vetture Itala
 Carlo Otto Brambilla
 Milano, 8 ottobre 1994

21 **I record italiani: la stagione di Abarth**
 Tavola rotonda
 Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar
 Romano d'Ezzelino, 16 aprile 1994

20 **Lancia Aurelia**
 Francesco De Virgilio
 Milano, 26 marzo 1994

19 **Battista Pininfarina 1893-1993**
 Tavola rotonda
 Torino, 29 ottobre 1993

18 **Antonio Chiribiri,**
pioniere del motorismo italiano
 Giovanni Chiribiri
 Milano, 27 marzo 1993

17 **Gilera 4 - Tecnica e storia**
 Sandro Colombo
 Milano, 13 febbraio 1993

16 **Tazio Nuvolari tra storia e leggenda**
 Tavola rotonda
 Milano, 17 ottobre 1992

15 **La vocazione automobilistica di Torino:**
l'industria, il Salone, il Museo, il design
 Alberto Bersani
 Milano, 21 settembre 1992

14 **Pubblicità auto sui quotidiani (1919-1940)**
 Enrico Portalupi
 Milano, 28 marzo 1992

13 **La nascita dell'Alfasud**
 Rudolf Hruska e Domenico Chirico
 Milano, 13 giugno 1991

12 **Tre vetture da competizione:**
esperienze di un progettista indipendente
 Giorgio Valentini
 Milano, 20 aprile 1991

11 **Aspetti meno noti delle produzioni**
Alfa Romeo: i veicoli industriali
 Carlo F. Zampini Salazar
 Milano, 24 novembre 1990

10 **Mezzo secolo di corse automobilistiche**
nei ricordi di un pilota
 Giovanni Lurani-Cernuschi
 Milano, 20 giugno 1990

9 **L'evoluzione del concetto di sicurezza**
nella storia dell'automobile
 Tavola rotonda
 Torino, 28 aprile 1990

8 **Teoria e storia del desmodromico Ducati**
 Fabio Taglioni
 Milano, 25 novembre 1989

7 **Archivi di storia dell'automobile**
 Convegno
 Milano, 27 ottobre 1989

6 **La progettazione automobilistica**
prima e dopo l'avvento del computer
 Tavola rotonda
 Milano, 10 giugno 1989

5 **Il rapporto fra estetica e funzionalità**
nella storia della carrozzeria italiana
 Tavola rotonda
 Torino, 18 febbraio 1989

4 **Le moto Guzzi da corsa degli anni**
Cinquanta: da uno a otto cilindri
 Giulio Carcano
 Milano, 5 novembre 1988

3 **Maserati Birdcage, una risposta ai bisogni**
 Giulio Alfieri
 Torino, 30 aprile 1988

2 **Alfa Romeo:**
dalle trazioni anteriori di Satta alla 164
 Giuseppe Busso
 Milano, 8 ottobre 1987

1 **I progettisti della Fiat nei primi 40anni:**
da Faccioli a Fessia
 Dante Giacosa
 Torino, 9 luglio 1987

AISA

Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile

Aisa è l'associazione culturale che dal 1988 promuove studi e ricerche sulla storia e sulla cultura dell'automobile, della moto e di altri mezzi di trasporto. I suoi soci sono persone, enti, associazioni o società che condividono questo interesse per passione o ragioni professionali.

L'obiettivo fondante dell'Aisa è la salvaguardia di un patrimonio di irripetibili esperienze vissute e di documenti di grande interesse storico.

Nella sua attività, l'Associazione ha coinvolto protagonisti di primo piano e testimoni privilegiati del mondo dell'auto e della moto: sono state organizzate conferenze e tavole rotonde, il cui contenuto è registrato nelle Monografie distribuite ai soci. La qualità e quantità delle informazioni e dei documenti delle Monografie ne fanno un riferimento di grande valore.

Per diventare soci è sufficiente compilare l'apposita richiesta sul sito dell'Associazione: **www.aisastoryauto.it**



© AISA • Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile (febbraio 2014)

Si ringraziano per la collaborazione:

Donatella Biffignandi, Gianni Cancellieri, Aldo Zana.

Tutte le foto pubblicate in questa monografia sono copyright Ercole Colombo. Riproduzione vietata.

Pubblicazione a cura della Società Editrice Il Cammello, Torino – Stampa: Colorby, Caponago (Monza Brianza).



AISA • Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile
C.so di Porta Vigentina, 32 - 20122 Milano - www.aisastoryauto.it