

# CI voleva Un Giornale

Trimestrale di informazione del club ufficiali di gara.

Cari lettori,

siamo arrivati al numero 1 del nostro giornale, dall'uscita dell'edizione inaugurale sono trascorsi tre mesi importanti, che hanno visto la vittoria di Berlusconi, Bossi e Fini alle elezioni politiche e la vittoria di Chiapella, Nosenzo e Breusa (Renzullo e Rustichelli correvano da soli) alle elezioni del CIUGI.

Noi ci auguriamo che i nuovi eletti, ciascuno per le proprie competenze, lavorino efficacemente per la crescita del nostro sport e del nostro club.

Come redazione siamo delusi; eravamo convinti di ricevere un sostanzioso contributo, in termini di idee, suggerimenti, critiche, partecipazione da parte di tutti Voi, ma così non è stato.

Non importa, il nostro entusiasmo non diminuisce, ne scema il nostro impegno, e a dimostrazione di ciò su questo numero lanciamo nuove rubriche ed iniziative.

Siamo ancora fiduciosi, e siamo convinti che la Vostra sia solo timidezza e non menefreghismo, datevi da fare dunque, noi non mangiamo nessuno!

La redazione.

## Sommario

Alberto Maria Librizzi

L'angolo del Chiap

Il modellino

Botta e ris...posta

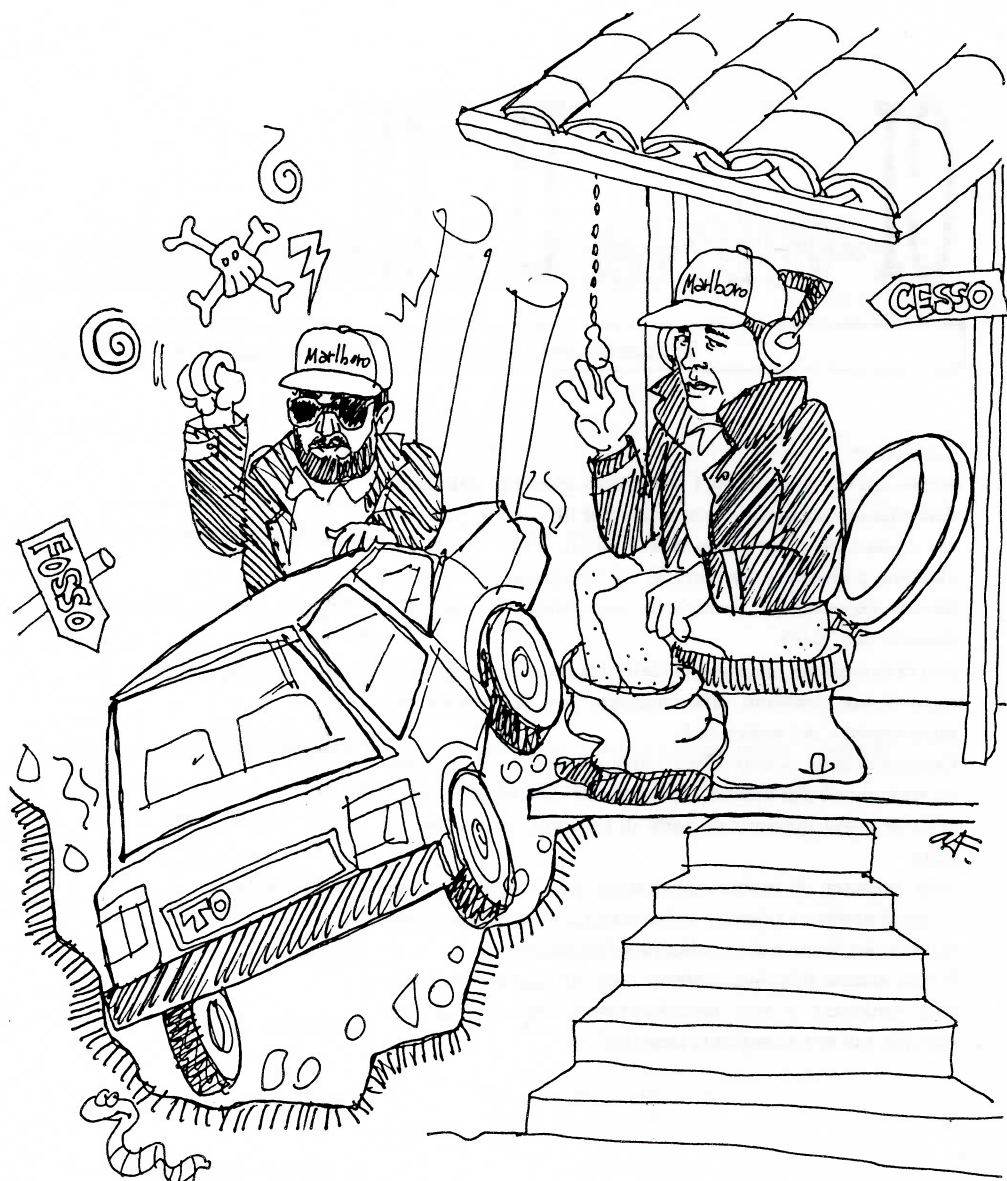
Fatti e fattacci

La bronzina

Indovina chi è

La grigliata

Il placido Don



Trofeo C.A.L.T. a Lombardore:

BORCA miseria !!!

## LA PAROLA AL DELEGATO REGIONALE

In Italia, lo sappiamo purtroppo tutti, ci sono parecchie cose che non funzionano per il verso giusto. A mio avviso uno dei motivi sta nel fatto che siamo essenzialmente un popolo di individualisti, ognuno col suo bravo modo di vedere le cose (e non è poi detto che sia un difetto, anzi!).

L'associazionismo, se non è finalizzato da precisi interessi politici, religiosi o economici, ci sta dunque un po' stretto, salvo che in due precisi settori: il Volontariato e lo Sport.

Quando si parlò per la prima volta, alcuni anni fa, di costituire una associazione fra gli ufficiali di gara dell'Automobile Club di Torino, aderii subito entusiasticamente all'iniziativa, ben conscio, com'ero, delle grandi difficoltà connesse alla gestione degli ufficiali di gara in stretto rapporto con le esigenze degli organizzatori.

Non mi piaceva solo il nome, Ci.U.GI. , ma tanti erano i problemi da superare, che non ci feci molto caso.

Come ho avuto modo di riconoscere pubblicamente in svariate occasioni, il Consiglio Direttivo dell'Associazione , trascinato da quel "ciclone" di entusiasmo e di passione che risponde al nome di Giancarlo Quaranta, ha lavorato bene, in modo serio, positivo e, soprattutto, affrontando i problemi nella giusta prospettiva.

La segreteria funziona in modo ottimale ed i rapporti con gli organizzatori e gli altri licenziati sono, tranne rarissime eccezioni, che non fanno altro che confermare la regola, molto buoni.

Per questi motivi ho pensato, per la prima volta dopo quasi tre lustri di premiazioni regionali, di dare un riconoscimento al Presidente del Ci.U.GI.

E allora non mi resta che dire: bene, bravi, continuate così! (anche se, me lo dovete proprio consentire, il nome continua sempre a piacermi poco.....).

Alberto Maria Librizzi

# L'ANGOLO DEL CHIAP

di Gianpiero Chiappella

## RIORDINO QUESTO SCONOSCIUTO

Sull'Annuario CSAI 1992, e precedenti, l'articolo 34-QUADRO RIEPILOGATIVO DELLE PENALITÀ della N.S. 11 citava testualmente, riferendosi all'articolo 27.21, Motore non in moto entrata/uscita parco partenza, parchi chiusi, RIORDINI, partenza di tappa e controlli orari PENALITÀ 30".

Se poi noi andavamo a leggere l'articolo specifico riguardante i riordini da nessuna parte trovavamo scritto che all'interno dei riordinamenti si dovevano spegnere i motori delle vetture e su questo argomento più di una volta si sono accese violente discussioni.

Una delle tesi, condivisa anche dal sottoscritto, era la seguente " se è prevista una penalità ad un concorrente che esce dal parco di riordinamento con il motore non in moto vuol dire che prima doveva averlo spento altrimenti non era il caso di regolamentare tale argomento" altri sostenevano "che non essendo scritto che si doveva spegnere il motore chi voleva poteva lasciarlo acceso"; ad evitare confusione ed incomprensioni la CSAI, sollecitata a fare chiarezza, dall'edizione 1993 dell'annuario precisa chiaramente che nei riordinamenti i MOTORI DOVRANNO ESSERE SPENTI.

Tutto questo preambolo per riallacciarmi a quanto è successo al 20° riordinamento di Gargnano del recente rally 1000 Miglia valido per il Campionato Assoluto Rally. Una vettura si presenta, a detto riordino, con problemi al motorino di avviamento, il pilota sa che se spegne la macchina non riuscirà a metterla in moto senza l'ausilio di una spinta, di conseguenza incapperebbe nell'automatica penalizzazione di 30", a questo punto decide di giocare d'astuzia e di carpire la buona fede di un Commissario di Percorso, che abbagliato dai colori di una macchina di un team ufficiale, autorizza il pilota a rimanere a bordo della vettura con il motore in moto adducendo dei fantomatici motivi di sicurezza. E qui commette due grossi errori il primo lasciare la macchina in moto, il secondo lasciare il pilota all'interno del riordino, quando

tutti ben sappiamo che l'equipaggio appena parcheggiata la vettura nel riordino deve abbandonare immediatamente lo stesso e può farne ritorno dieci minuti prima della sua ripartenza.

Alla luce di questo comportamento il Collegio dei Commissari Sportivi si è dovuto inventare una sanzione ( tre minuti di penalità) da applicare al Concorrente che si era reso responsabile di questa manovra, non potendo applicare la sanzione dell'esclusione in quanto, secondo la tesi del Concorrente loro avevano seguito le istruzioni impartite dall'ufficiale di gara e pertanto non erano punibili.

Se consideriamo che tutto ciò si è svolto nella 1ª tappa con ancora metà gara da disputare, qualora il Collegio dei Commissari si fosse pronunciato per l'esclusione ed il Concorrente fosse ricorso in Appello, (cosa che è avvenuta anche per la sanzione ricevuta) ed avesse vinto, la gara doveva essere annullata non essendo il Concorrente in classifica.

Concludendo, gli Ufficiali di gara che svolgono il loro servizio ai riordino si devono ricordare di queste due regole: 1^ i motori devono essere spenti, indipendentemente dal colore, della vettura o dallo sponsor 2^ l'equipaggio deve abbandonare immediatamente il parco appena parcheggiata la vettura, chiaro?!

Visto che stiamo parlando di riordino è bene ricordare che l'ingresso e l'uscita dei riordini, come dei parchi assistenza, sono regolamentati da dei controlli orari e, se ben ricordo, per montare correttamente un controllo orario devo usare tre cartelli (**sempre**) : uno di preavviso del controllo uno dove si effettua la timbratura della tabella di marcia ed una fine zona di controllo, altrimenti potrebbero sorgere i problemi verificatisi al rally di Limone alcuni anni fa che hanno visto coinvolto lo stesso equipaggio di Brescia .

C'è una nota pubblicità televisiva che dice "se lo conosci non lo temi", potremmo farla nostra modificandola in questo modo " se lo conosci ti salvi..... la licenza! "



## Il Modellino

di Marco Nosenzo

Con immenso piacere mi è stato chiesto di collaborare alla creazione di una rubrica, sul modellismo, da un gruppo di amici un pò scapestrati che curano la redazione del nostro giornalino.

Essendo un appassionato collezionista ed assemblatore di kit in scala 1/43, 1/24 e

qualche volta 1/8 ed avendo frequenti contatti con alcuni costruttori e distributori di scatole di montaggio, spero di fornirvi utili consigli ed anticipazioni curiose, oltre a qualsiasi informazione che mi verrà richiesta da tutti coloro che sono appassionati di modellismo di auto ed in particolare di modelli di auto sportive.

Alle fine di aprile è stata messa in commercio una novità nei kit in metallo, scala 1/43 che la Rancing 43 di Santhià dell'amico Ivano Chiappati realizza sempre con molta cura e precisione nei particolari.

Si tratta della Subaru Impreza ufficiale, nella versione del debutto in gara, al Rally dei 1000 Laghi ed al Rac 1993 con lo sponsor 555 e nella versione usata da Piero Liatti al Rally del Ciocco ed al Costa Smeralda 1994.

Il kit è ricco di dettagli in metallo e fotoincisioni, e comprende le decal di entrambe le versioni del modellino.

Sempre della Rancing 43 sono disponibili i kit di montaggio della Ford Escord Cosworth in numerosissime versioni (ufficiali, Martini, Rancing e scuderie private) ; molto semplici nella loro realizzazione, sono particolarmente consigliabili a chi vuole iniziare ad avvicinarsi al pazzo mondo del modellismo.

Sempre della Ford Escord Cosworth sono in grado di fornirvi la versione che ha vinto il Rally di Carmagnola '93 e tutte le versioni della scuderia Meteco che nel 1993 hanno corso in gruppo N (i modellini sono disponibili sia in kit che montati).

Un'altra interessante novità sempre in scala 1/43 è la Peugeot 106 ufficiale '93, realizzata da "Il Cavallino" dell'amico Giorgio, in serie limitata di 850 esemplari.

Per chi fosse interessato a modelli più grandi, in scala 1/24, segnalo la scatola di montaggio della Lancia Delta 16V della Protor, disponibile in varie versioni e consigliabile ai neofiti per la semplicità del montaggio.

Sempre in scala 1/24 sono disponibili in commercio alcune versioni della Toyota Celica ufficiale (anni 1992-1993) ed una versione Safari, molto bella, realizzata dalla Tamyia; ricordo che queste scatole di montaggio sono tutte di modelli in plastica.

Sempre disponibile per un consiglio ed un aiuto, particolarmente a chi comincia solo ora

a tutti un sincero "In bocca al lupo"

# BOTTA E RIS...POSTA

## " UN GIORNO CON IL C.P."

Ciao a tutti, sono uno dei CP (Capo Prova) che salta di gara in gara e che con questo "un giorno con il CP" ha intenzione di raccontarvi le sue sensazioni e "non" durante una gara tipo. Con questa mia, non voglio giustificare l'operato dei CP ma semplicemente raccontare alcuni aspetti, positivi o negativi che siano, a molti U.G. che probabilmente non ne sono a conoscenza e certamente non per colpa loro.

Il tutto comincia ben prima del giorno della gara quando, con un radar scritto a mano (non vi dico la calligrafia!) preciso... non molto, si parte per eseguire le ricognizioni della prova, generalmente visto il tempo che ci devi perdere non può essere che un Sabato od una Domenica anche perchè gli altri giorni si ha qualcosa d'altro da fare!

Dopo aver fatto almeno tre o più ricognizioni e... perchè no "cannare" un bivio ed andare nella solita strada privata di una cascina provocando, un leggero ma significativo giramento di..... del contadino, riesci a stilare un tuo radar personalizzato, ed adesso, a meno di ulteriori modifiche, sei pronto, o quasi per calcolare il numero di U.G. e le fasi seguenti.

Si avvicina il giorno faticoso, e così dopo tanti cambiamenti (ma proprio tanti!) strappando con i denti i sempre pochi U.G. si riesce ad ottenere l'elenco con i nomi dei tuoi collaboratori sulla p.s., e come al solito se secondo i tuoi calcoli hai bisogno di 30 U.G. ti va di lusso se sono 27 - 28, al ch e sorge spontanea una domanda, ma perchè? Non esiste risposta,   un postulato e basta. A questo punto si pone il problema, perch e di problema si tratta, o perlomeno, chi scrive se lo pone, di localizzare gli U.G. nei punti descritti sul radar stilato durante la ricognizione della ps., cos  da avere sulla carta in linea di massima la stesura completa della stessa.

Ed in questo preciso momento   il panico, in quanto cerchi di mettere gli U.G. secondo le loro caratteristiche, esperienza, personalit , nei punti pi  o meno impegnativi del percorso, cos  fai e rifai decine di volte l'elenco sapendo



comunque di non accontentare tutti, poi ti ricordi che nelle riunioni mensili alcuni hanno chiesto di eseguire delle rotazioni di postazione, e così .... si ricomincia tutto da capo!

Quando hai finito la stesura pensi di aver fatto il meglio con quello che avevi a disposizione, ricordandoti che se qualcosa non v'è per il verso giusto l'organizzatore od il direttore di gara v'è a "beccare" proprio il CP.

Analizzando le postazioni ti accorgi che sicuramente non hai accontentato tutti, ti sarai fatto degli amici e dei nemici anche perchè non a tutti gli U.G., anche se di servizio, una postazione vale l'altra, ma poichè non hai alternativa così devi fare, comunque ragazzi è un bel Kasino!

E ... siamo giunti al giorno della gara. Si comincia almeno mezza giornata prima degli altri, passare in Direzione Gara, raccogliere il materiale (cartelli, tavolini, sedie ecc....) carichi la macchina come fosse un "mulo degli alpini" e poi raggiungi il luogo d'appuntamento con netto anticipo rispetto all'orario prefissato e.... mentre aspetti ripassi, quello che hai fatto e che devi fare. Poichè il tempo non basta mai, qualcuno degli U.G. arriva in ritardo, ed il tempo per "montare" la prova diminuisce sempre di più, se la p.s. è lunga sono cavoli per.... diabetici!

Finalmente si parte e decidi di portare in macchina un U.G. che conosci, in quanto non sei un polipo e, guidare, scrivere i nomi sul radar, leggere la sicurezza ecc.... contemporaneamente non ti è possibile, risultato: l'U.G. in questione non è ben visto dagli altri, se poi è di sesso femminile Ahi Ahi... no Alpitour!

Siamo tutti in fila nelle nostre macchinine lungo la p.s. sali scendi dalla macchina innumerevoli volte impossibile contarle. Attacchi chilometri di bandella, lasci gli U.G. nei punti prefissati.... il tempo passa inesorabile cominci ad avere una fretta boia devi essere un'ora prima all'inizio p.s., qualcuno vuole cambiare postazione quindi, o rifai tutto o .... risposta estremamente negativa!

Giungi alla fine della p.s., è "montata", ti butti sulla strada di raccordo per raggiungere l'inizio p.s., fari accesi cuore in gola cerchi di arrivare in tempo, e vai quel tanto che basta per.... rimanere in strada! Speri di non trovare una pattuglia della polstrada o dei carabinieri altrimenti l'unica cosa che ti lasciano sono le mutande, e per ragioni di pudicITÀ!!

Ok sei all'inizio p.s. un'attimo di tranquillità partono gli apripista, poi arriva il primo concorrente in partenza, sale la tensione e da questo momento stai "attaccato" alla radio per carpire le minime informazioni che provengono dagli altri U.G. lungo la p.s. ed in particolar modo dallo stop. Sembra vada tutto bene, qualche "botta" ma, nella norma, così numero dopo numero arriva anche l'ultimo concorrente, la vettura scopa, è finita.

Si riparte con il carro attrezzi per il recupero delle auto ferme lungo il percorso, recuperare eventuali rapporti degli U.G., ringraziare per la collaborazione, quando sei alla fine p.s. ti accorgi che non hai messo nulla sotto i denti, non hai visto una macchina in gara, e dentro di tè pensi, ma chi m'lo fà fare? Dopo i convenevoli saluti e ricaricata la macchina come il "mulo" precedente non si vā a casa, ma bensì in Direzione Gara, lungo il tragitto la tua macchina ha strani sbandamenti, saranno gli accidenti di chi non è stato molto contento del tuo operato? può essere, comunque se stai guidando in autostrada sembra essere sul Col de Turini! La giornata giunge al termine, ad ognuno di Voi, se volete, la valutazione, non rimane che salutarvi tutti, comunque, per gioia di alcuni e dispiacere per altri, il CP finchè potrà, sarà sempre lì in mezzo ad una strada a fari accesi.....

Il Puffo

### *Rispostu*

*Ringraziamo l'amico Puffo per averci raccontato come è la giornata di un capo prova, aspettiamo ora che qualche commissario di percorso voglia rispondere, inviandoci le sue impressioni sui C.P.*

*La redazione*

# FATTI E FATTACCI.

*Dieci piccoli commissari  
fino al Ciocco dovevano andar,  
al primo rubarono l'auto  
nove soli ne restar.*

*Nove piccoli commissari  
fino al Ciocco dovevano andar,  
un altro prese l'influenza  
otto soli ne restar.*

*Otto piccoli commissari  
la prova andarono a montar,  
due all'inizio, due al C.O.  
altertanti all'intermedio  
ovviamente due allo stop...  
e sul resto della prova più nessuno ne restò!*

Questa è la storia di un pugno di coraggiosi che andarono a colonizzare 5 prove di un campionato Italiano Rallyes, fra monti selvaggi e tribù di indigeni ostili.

E' la storia di Andrea Cavagnero e di Stefano Varesio, che cercavano il fine P.S. fra ghiacci e tormento di neve, come Ambrogio Fogar ed Armaduk cercavano il Polo Nord.

E' la storia del mostro della Garfagnana, il folle radioamatore che, inseritosi sulle nostre frequenze, informava gli ascoltatori su dimensioni, anzianità e stato di servizio dell'apparato genitale di ogni commissario presente.

E' la storia di come Marco Nosenzo rischiò la vita per fermare un folle che risaliva in contro prova... e di come non lo fermò.

Ma soprattutto questa è la storia di come Beppe Maris affrontò e risolse il terribile enigma della Sfinge: <<che c.....o è 'sta bombola?>>.

Per il lettore ignaro conviene procedere con ordine: disposti i commissari sul percorso e ritornato ad inizio P.S., il C.P. stava controllando che tutto procedesse regolarmente quando all'improvviso udì la Voce proveniente dallo stop: <<Mandatemi immediatamente un'altra bombola!>>

Dalla partenza inviarono nell'ordine: bombola di kerosene da 50 litri, bombola di ossigeno fregata all'ambulanza di servizio, bombola Cressi Sub completa di boccaglio ed erogatore, bomboletta di vernice spray colore rosso Ferrari, confezione famiglia di lacca Libera e Bella.

Quando il panico cominciava a serpeggiare, Maris improvvisamente capi : la bombola misteriosa era... un estintore.

Risolto l'indovinello e rientrati al Ciocco, un'altra prova altrettanto impegnativa attendeva i nostri eroi : elezioni e cena sociale.

Sempre fedeli al motto " Fate l'amore, non fate politica" ci limiteremo ad alcune sintetiche considerazioni sul risultato elettorale:

*primo*, Renato Breusa è inequivocabilmente tornato da Istraee.

*secondo*, Andrea Cavagnero credeva di essersi candidato, trattavasi in realtà di "Scherzi a parte".

*terzo*, abbiamo bisogno di un Garante: chi vince le elezioni non può papparsi anche il 1<sup>a</sup> premio della lotteria .

Dopo il 5<sup>a</sup> Top Rally delle Valli di Lanzo, a marzo, filato via liscio come l'olio, aprile ha visto la nostra partecipazione al 65<sup>a</sup> Salone dell'Auto di Torino.

In questa sede vogliamo soltanto ricordare la novità che interessano la nostra categoria, a cominciare dalla splendida Golf Variant che Krizia ha voluto espressamente dedicare al nostro Presidente: la delicata carrozzeria color robiola, gli interni in autentico Cuki alluminio doppia forza la rendevano particolarmente adatta al trasporto dei formaggi freschi.

Straordinaria poi la Rover 111 di Moschino "Occhio malocchio, prezzemolo e finocchio" : sia nella versione apripista per i rallyes che nella versione pace-car

per gli autodromi diventerà sicuramente una presenza costante e scaramantica nelle nostre gare.



Segnaliamo infine con piacere il buon successo di critica e pubblico ottenuto dalla Clio passo corto, carrozzata da Maurizio Ghezzi: accorciata di oltre 30 cm rispetto al modello base è sembrata una delle proposte più convincenti per risolvere il problema del parcheggio negli spazi congestionati delle nostre città.

I fratelli Karamazov

## LA BRONZINA

Salve ragazzi, sono di nuovo io e sono qui per raccontarvi un altro aneddoto. Questa volta siamo nella incantata valle ai confini della foresta di Garfagnanwood ed il reggente Tony Cuor di Leone(TCL per gli amici) era assente poichè si era recato alla crociata di Piancavallo.

Nella contea regnava così suo fratello che, non avendo scrupoli permise ai famigerati piloti (PIL per chi non li conoscesse bene), di scorrazzare indisturbati per la valle.

Al suo ritorno TCL decise di mettere un po' di ordine facendo scorrazzare i PIL in una specie di circuito, dove erano presenti dei tratti in cui i PIL potevano dare sfogo alle loro bramosità senza creare troppo danno, questi percorsi furono chiamati PS.

Per poter controllare che tutto andasse per il meglio decise di chiamare un esercito di Commissari di Percorso, detti COPER, che avrebbero dovuto visionare l'operato dei PIL all'interno della PS. Questo esercito era capeggiato da un gruppo di CapoProva, meglio conosciuti con il nomignolo di CiPi, che avevano il compito: di visionare la PS, scegliere i COPER appropriati al luogo, sistemarli lungo la PS in modo che potessero controllare il passaggio dei vari PIL. I PIL dovevano transitare molto presto al mattino nelle PS per cui CiPi raccolse i suoi COPER e si diresse, non senza problemi, verso la stessa.

A parte una fermata non prevista per foraggiare i cavalli, dove un COPER si lamentava per il continuo parlare di un'altro COPER durante il viaggio sulla sua carrozza, ed il fatto che una carrozza si perse tutto andò abbastanza bene. Ah no', non avevamo fatto colazione, e ciò è abbastanza grave!!

Giunti all'inizio della PS il CiPi cominciò a sistemare i suoi COPER lungo il tracciato, in modo che alla fine dei due passaggi ogni guidatore di carrozza raccogliesse tutti i COPER che aveva all'andata, e si potesse così raggiungere la base senza perdere troppo tempo.

Fù così che il COPER che si lamentava, dopo aver lasciato il tormentone lungo il percorso, raggiunse la sua posizione. Arrivato alla fine della PS ed ultimate le installazioni del cosiddetto FINE PS, il CiPi si diresse di corsa all'inizio della PS; ma non mancarono le sorprese... infatti i freni della carrozza esalarono gli ultimi respiri e così al disperato CiPi non rimase altro che cercare un posto dove potessero sostituirglieli.

Ebbe fortuna, un signore molto gentile promise che alla fine dell'impegno li avrebbe cambiati e quindi il CiPi fece in modo di organizzare il rientro alla base dei COPER senza di lui confidando che ogni conducente di carrozza pensasse a recuperare tutti quelli che aveva con lui. Quando tutto fu finito ed anche i freni furono cambiati anche il CiPi si diresse verso la base dove il grande reggente TCL lo stava aspettando per il colloquio finale, dopodichè sarebbe riuscito anche lui ad andare a rifocillarsi.

Durante il lauto pasto ci fù però una sorpresa, TCL chiamò il CiPi denunciandogli la scomparsa di un COPER.

Individuato chi fosse il CiPi si recò dal conducente della carrozza e lo rispedì indietro a recuperare il poveraccio, costui si scusò dicendo che siccome all'andata gli aveva fatto una testa come un pallone gli sembrava quasi strano che durante il viaggio di ritorno nella carrozza ci fosse un silenzio così bello da sentire e non riusciva a capire come mai non aveva realizzato prima di essersi dimenticato di qualcuno. Così si concluse l'avventura nell'incantata valle di Garfagnanwood.

Ed ora io sono per ribadire il concetto che a volte bisogna saper controllare quello che pensiamo e diciamo se non vogliamo che qualcuno a cui possiamo dar fastidio, per qualsiasi motivo, si dimentichi di noi.

Ciao, alla prossima.

La bronzina.

## INDOVINA CHI E'

Inizia con questo numero una nuova rubrica riservata a tutti i lettori, lo scopo è quello di indovinare il socio ritratto nella fotografia qui sotto stampata. Le risposte dovranno essere spedite a:

Indovina chi è

Ufficio sportivo Ci.U.GI.

Via San Francesco da Paola 22, Torino

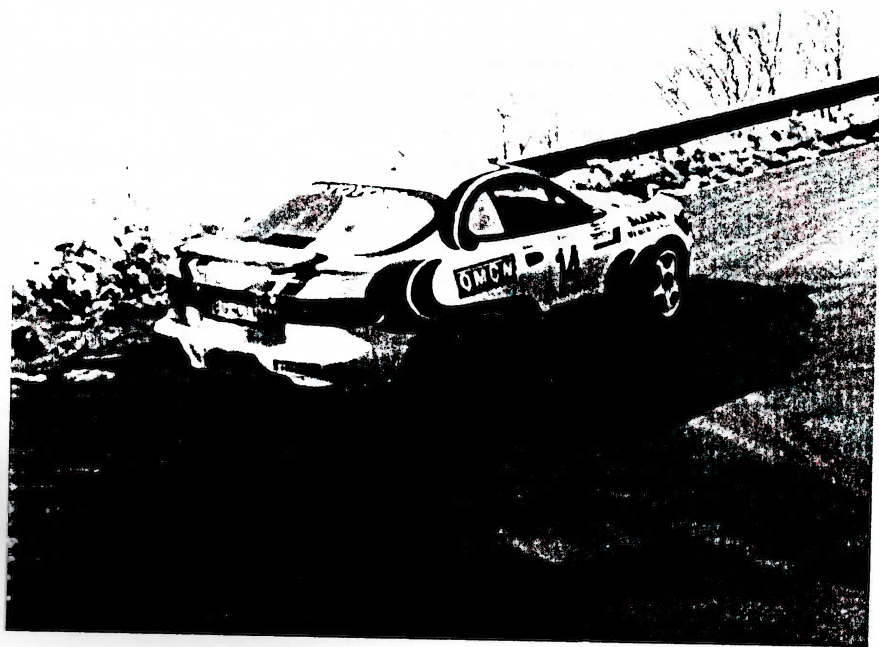




# FOTOCLIC, FOTOCLIC.

## 1<sup>^</sup> Concorso fotografico per i lettori

Nella serata del 14 giugno, in concomitanza con la riunione mensile dei soci del Ci.U.G.I. si è svolta la premiazione del "1<sup>^</sup> concorso fotografico" dedicato ai nostri lettori. Pubblichiamo in anteprima la foto vincitrice (scelta dalla giuria composta da Breusa, Castronovo e Cavagnero A. ) del neo commissario Valerio Cattelino.



*Pericleo Don*

Cari Figliuoli e Figliuole, comincio a pensare che al piccolo mondo del CiUGi i preti piacciono poco: mi avesse scritto qualcuno!

Per questa volta però eviterò di scagliare gli strali della scomunica sulle vostre piccole anime di peccatori, non me ne fate pentire!!

Voglio salutare in queste righe Andrea Barbieri, tornato alla vita civile dopo quindici lunghi mesi di militare e nello stesso tempo mettere in guardia le ragazze... dopo un così lungo periodo di astinenza!?

Voglio anche fare i migliori auguri di pronta guarigione a Mauro Bracco, vittima di un brutto incidente. Coraggio Mauro ti aspettiamo presto di nuovo sui campi di gara.

Gli auguri vanno anche a Giuseppe Biandrino che, dopo quello in viaggio di nozze, deve farsi aspirare ... cosa avete capito, miscredenti malpensanti!! si tratta del menisco dell'altro ginocchio.

Un invito infine a tutti i conmissari di percorso, considerata la frequente presenza, sui percorsi delle prove speciali, di chiese, cappelle, camposanti ... , cercate di mantenere un comportamento educato e irreprensibile come io ho cercato di insegnarVi. Non voglio sentire lamentele dai miei colleghi.

Con questa considerazione finale vi benedico e vi abbraccio fraternamente.

Don Perignon

"Ci voleva un giornale". Trimestrale di informazione del CiUGi distribuito ai soli soci.

Anno 1 - Numero 01 - Giugno 1994

Direzione e redazione: via San Francesco da Paola 22 10130 TORINO

In redazione: Cavagnero A. - Breua R. - Barbero E. - Varvaro S. - Cavagnero M. - Colleb. Chiappella C. - Nosenzo Marco

# SCHEDA DI ISCRIZIONE

TABELLA DI MARCIA

ORGANIZZATORE

CONSIGLIO DIRETTIVO DEL CI.U.GI.

## *1^(ed ultimo) RALLY* **GASTRONOMICO DI ROLLIERES**

DATA

17 LUGLIO 1994

○

~~24 LUGLIO 1994~~

Concorrente: .....

Licenza: .....

Equipaggio:

QUOTA DI ISCRIZIONE

£ 15.000 cadauno

La quota dovrà essere versata all'atto dell'iscrizione dell'equipaggio, unitamente alla presente scheda compilata in ogni sua parte presso:

Segreteria Ci.U.GI. (sig.ra Sartor)

o

Marco Nosenzo

La scheda dovrà essere rigorosamente consegnata entro:

**mercoledì 6 luglio**

NB: la data della manifestazione verrà confermata a tutti i partecipanti appena si avranno notizie a riguardo dello svolgimento dei rally in calendario.