



Ci voleva Un Giornale

Dicembre 1998

**Verso il 2000
Città di Torino
Susa-Moncenisio
Dalla Postazione
Sanremo
Botta e....
Risposta
PC Games
e... di più!**



Foto Satiz-Don



Editoriale

Cari lettori,

vogliamo dedicare l'ultimo editoriale di questo 1998 ad un personaggio di cui non si ricorda mai nessuno.

Il suo nome non compare negli ordini di servizio, non viene menzionato dalla stampa specializzata, non riceve premi né riconoscimenti ufficiali, eppure senza la sua presenza costante nessuna gara riuscirebbe a concludersi felicemente.

Un esempio, per spiegarmi meglio.

Ventiseiesimo Rally Team '971, prova speciale del Frais:

organigramma dei commissari di percorso ottimo ed abbondante, forze dell'ordine presenti in tutti i posti chiave e disponibili fino al punto di aiutare a mettere e togliere la bandella (!), esemplare comportamento del pubblico, tre passaggi che filano via lisci come l'olio senza particolari problemi od incidenti; in breve, il sogno di ogni Capoprova.

Eppure, all'inizio del secondo passaggio, "spinta" dalla Triplo 0 si presenta allo Stop una Panda ansimante guidata da un nonnetto in evidente stato confusionale.

Che cosa è successo? Semplice, il nonnetto visto che tutte le vetture erano transitate e la strada riaperta, ha pensato che la gara fosse terminata, ha raggiunto la sua baita e, sbrigate le sue faccende, è quindi tranquillamente ridisceso in contro prova.

Per sua e nostra fortuna, scendendo ha incrociato la Triplo 0 guidata da Tony Multari, che quando fa l'apripista si preoccupa veramente della sicurezza e non di "fare il tempo", così tutto si è concluso senza conseguenze.

E' difficile però non pensare che se il nonnetto avesse aspettato ancora un po' a ripartire, invece che con Multari il rendez-vous l'avrebbe avuto con la Subaru di Garosci ed il risultato sarebbe stato ben diverso.

Perché vedete, l'impegno, la preparazione, la professionalità sono importanti, sono necessari, sono quasi tutto. Quasi.

Poi bisogna che intervenga il nostro personaggio misterioso: San Varano dei Melegari, protettore dei commissari.

E' un Santo poco conosciuto, non compare nel calendario di Santa Romana Chiesa, addirittura qualcuno nega che sia mai esistito veramente.

Ma noi - e con noi tutti quelli che organizzano le gare e tutti quelli che le gare le corrono - noi sappiamo bene che in questi anni qualche miracolo lo ha fatto; perciò, giunti alla fine dell'anno, ci auguriamo sommessamente che rinnovi la licenza anche per il 1999.

Buon Natale a tutti

la Redazione

SUSA MONCENISIO

1902 - 2002

Cent'anni di corse in montagna

Correva l'anno 1902 quando il periodico "La Stampa Sportiva" si faceva promotore di un'iniziativa sportiva, proponendo una gara in salita per auto e moto da svolgersi sul tracciato Susa-Moncenisio.

Era il 27 luglio 1902.

Gli iscritti furono una cinquantina così suddivisi: motocicli, vetturette, vetture leggere e vetture pesanti. Il vincitore di quell'edizione fu Vincenzo Lancia a bordo di una Fiat 24 HP che raggiunse il colle in 30'. Gli ottimi risultati, la mancanza d'incidenti e la disciplina del pubblico presente, fecero ben sperare per una nuova edizione. Ma a causa dei gravi fatti accaduti alla Parigi-Madrid fecero cadere sotto le proibizioni prefettizie anche la Susa-Moncenisio.

Il 5 luglio, data in cui si doveva svolgere la manifestazione, fu effettuata una gita collettiva al Moncenisio con partenza da Torino come segno di protesta per la mancata autorizzazione. Finalmente il 10 luglio dell'anno successivo si poté svolgere la seconda edizione, ne scaturì un appassionante duello tra Vincenzo Lancia alla guida di una Fiat 75 HP e Felice Nazzaro su Panhard-Levassor. Il primo vinse con il tempo di 22'24"4 migliorando così la sua precedente prestazione, il secondo impiegò 23'21"6.

La terza edizione si svolse il 17 luglio 1905 e per la prima volta un giornale, il "Corriere della Sera", ne diede ampio rilievo: *"una folla immensa si era riversata a Susa da tutta l'Italia settentrionale. Cinquecento automobili attraversarono quel giorno il posto doganale di Bard per assistere alla corsa. La partenza fu data dalla Regina madre. Prima della corsa di velocità per automobili, ci fu una gara di motociclette, ma l'interesse per il pubblico era tutto rivolto alle vetture reduci dalla VI° Gordon Bennett vinta dalle macchine Fiat presenti a Susa. Ci fu una grande delusione per la rinuncia alla partenza data da Vincenzo Lancia per un guasto. Al traguardo, presso l'Ospizio del Moncenisio, poco dopo le nove arrivò la prima vettura: è Alessandro Cagno su Fiat 100 HP, tempo 19'26" . Alle 9 e 15 parte Nazzaro anche lui su Fiat 100 HP che effettua il percorso in 19'18" facendo segnare il nuovo record assoluto della gara".*

Questo record rimase imbattuto per sedici anni. La gara causa vari motivi non si svolse più fino al 1911, quando l'Automobile Club di Torino rimise in piedi l'organizzazione per dare il via alla nuova edizione che fu boicottata in massa dalle Case automobilistiche.

Bisogna attendere ancora due anni per vedere disputare la gara in cui presero parte motociclette e piccole vetturette, ma ancora una volta la classica del Cenisio era fallita. Si sentì riparlare della Susa-Moncenisio in occasione della V° edizione disputata il 1 agosto 1920 che richiamò Lancia e Nazzaro, e della VI° edizione disputata il 21 agosto 1921 alla quale presero parte 24 iscritti, nella quale vinse la gara Alfieri Maserati su Isotta Fraschini in 20'25" L'anno successivo crollò il record di Nazzaro, ci riuscì Alfieri Maserati con un tempo di 19'11" 7" in meno del precedente. Con il passare degli anni, la gara cresceva e vedeva nuovi partecipanti e nuove vetture a darsi battaglia sulla salita al Cenisio, i record crollavano uno dopo l'altro: nel '37 Tadini su Alfa Romeo 8 cilindri di 2900 cc scalò il colle in 15'05" alla media di 87,911 km/h. La gara vide un ennesimo stop a causa della guerra per riprendere il 24 luglio 1949. Nelle edizioni che seguirono si trovano nomi nuovi dell'automobilismo come: Giuseppe Campari su Alfa Romeo, Piero Taruffi su Cisitalia, Achille Varzi su Bugatti, Giovanni Bracco su Ferrari 1500, Cortese su Cisitalia, Grignard su Talbot, Emilio Giletti e Macchieraldo-Capelli su Osca 1100, Willy Daetwyler su Alfa Romeo e Umberto Maglioli su Ferrari 2500 questi non sono che alcuni dei piloti e delle vetture che animarono le varie edizioni.

Tornando ai giorni nostri, il Circolo Sportivo GLI AMICI DEL MOSCATO di Alba in collaborazione con la città di Susa e della Supergara sono inseriti nel "progetto 2002", anno in cui a luglio sarà festeggiato il centenario della più antica corsa del mondo, nell'occasione sarà riproposto il tracciato originale, compreso lo sconfinamento in territorio francese, e la possibilità che la gara diventi prova del Campionato Europeo della Montagna.

In bocca al lupo!

13° Rally Città di Torino

Balla balla ... a Balangero

Chi avrebbe osato immaginare che la giornata che ci ha visti impegnati nel servizio al 13° Rally Città di Torino si potesse trasformare in una giornata dedicata ad ogni tipo di danza. Prestando servizio vi è l'abitudine ad assistere a giri di valzer e, più raramente, a qualche rock'n'roll di vetture sfuggite al controllo dei piloti. Ma ciò a cui si è assistito nel pomeriggio e nella serata di sabato 24 ottobre è stato qualcosa di assolutamente insolito.

L'inizio è stato dedicato alla danza classica: appena giunta in postazione, l'ambulanza dello Start P.S. si è esibita ne "La Morte del Cigno"... e non c'è stato poi verso di resuscitarla.

Come conseguenza, per garantire le condizioni di sicurezza della P.S., la direzione gara ha scatenato una sfrenata quadriglia di ambulanze che si sono esibite - anche a sirene spiegate - nel piazzale di fronte all'Amiantifera di Balangero con l'attenta coreografia dell'amico Duilio.

Prima dello svolgimento della prova, una vettura apripista di valore storico, e poi, nel corso della gara, alcuni concorrenti si sono esibiti in numeri di scatenata "break-dance" con salti, scivolate, arrampicate sui muri e capriole per la gioia del pubblico ed un po' meno per quella dei commissari.

Conclusa la prova, un nutrito gruppo dei nostri Ufficiali di Gara ha deciso di proseguire la serata in una pizzeria di Lanzo dotata di piano-bar per dar sfogo alle ancora non sopite voglie danzerecce. E qui la musica e la presenza di alcune piacenti signore hanno trascinato in balli fino a tarda ora commissari dei quali era ben nota la passione per lo sport dell'auto, ma sconosciuta ai più l'abilità nel ballare al ritmo del liscio e delle canzoni anni '60 e '70.

Pertanto, dopo questa giornata, credo che i nostri U.d.G. potrebbero avere un secondo impiego: partecipare come giudici e concorrenti a gare di ballo classico, liscio o moderno.

E ora ...Musica maestro!

Mr. Big



Classifica:

1. Garosci-Piovano su Subaru Impreza WRX in 56'48"; 2. Russo-Pistarino a 1'08"; 3. Gally-Orsucci a 1'41"; 4. Morino-Miletto a 2'03"; 5. Crestani-Bedotto su Peugeot 306 S16 (gli altri su Renault Clio Williams)

1° Top Rally de la Neige (Mutazioni e Mummie)

Domenica 15 novembre si è svolta la prima edizione del Top Rally de la Neige, sorto dalle ceneri del Top Rally delle Valli di Lanzo ed emigrato in Val d'Aosta. Come rallysprint la sua collocazione geografica era limitata alle strade che collegano la Val d' Ayas con Saint Vincent.

I vincoli di velocità media imposti dalla prefettura di Aosta hanno però fatto sì che una delle P.S. prescelte, quella che da Saint Vincent sale verso il Col de Joux risultasse già in sede di omologazione troppo veloce. A questo punto organizzatore, direttore di gara e commissari sportivi hanno dato il via ad un esperimento di ingegneria genetica cercando di trasformare il dottor Jackill in Mr. Hyde anzi trasformando una P.S. da rallysprint in un tracciato di slalom.

Successivi esperimenti genetici hanno creato prima tre, poi quattro, infine sei chicanes di rallentamento tracciate sull'asfalto in colori che sono mutati dal bianco al rosso sangue...

Per la creazione delle chicanes la scelta è caduta su un materiale naturale, la paglia pressata, ma evidentemente le radiazioni cui la P.S. è stata sottoposta per stravolgerla in slalom hanno avuto effetti orrorifici sull'aspetto delle barriere.

Al momento della gara le balle di paglia hanno assunto l'aspetto di inquietanti catafalchi neri; gli stessi Carabinieri sono passati più volte per constatare che non fossero stati commessi riti satanici. L'effetto tetro è però valso ad intimidire e rallentare quasi tutti i concorrenti; tutti si sono ben guardati dal fermarsi fra tali ostacoli.

Solo pochi folli hanno colpito alcune balle di paglia di striscio, generando però un ulteriore conseguenza degna di un film horror. Pare che le barriere abbiano perso la loro forma rettangolare per assumere una forma allungata simile a mummie.

Alcuni commissari addetti alla sorveglianza delle chicanes hanno sostenuto che queste avrebbero pure cominciato a manifestare movimenti propri.

Fortunatamente la gara è terminata prima di poter accertare la veridicità di queste affermazioni ed i commissari si sono frettolosamente diretti verso valle.

Non è escluso che del fatto si occupi una delle prossime puntate di X-Files... e comunque se vi avventurate verso il Col de Joux fate attenzione alle mummie.

Mr. Big

Classifica: 1. Negri-Zegna su Renault Clio Williams in 15'15"; 2. Davisot-Vierin su Ford Escord Rs in 15'26"; 3. Crestani-Lorenzet su Peugeot 306 S16 in 15'28"; 4. Rean-Longhi in 15'37"; 5. Silbano-Galleri in 16'05" (gli altri su Renault Clio Williams).



VERSO IL 2000

di Gianpiero Chiapella

Fra pochi giorni entriamo nell'anno 1999, e come ogni anno nuovo ci sono regole nuove da rispettare e da far rispettare questo vale anche per quanto riguarda la normativa tecnica per le competizioni. Qui di seguito Vi accenno a grandi linee quali sono le principali novità per il 1999.

RALLIES

In tutti i Rallies che si svolgono sul territorio Nazionale, con l'esclusione dei Rallies Sprint, saranno ammesse le Kit Car e le WRC queste ultime sono inoltre escluse dal Campionato Italiano 2 Ruote Motrici in quanto sono tutte vetture di cilindrata superiore a 2000 cc o a 4 ruote motrici. La Sottocommissione Rallies ha proposto, e il CSN di Gallipoli ha approvato, la nuova suddivisione delle vetture in classi di cilindrata che per Vostra conoscenza si riporta nello schema sottostante

Art. 4.1 Suddivisione delle vetture in classi di cilindrata

Gruppo N	Classe 1150 cc	N0	
	Classe 1400 cc	N1	
	Classe 1600 cc	N2	
	Classe 2000 cc	N3	
	Classe oltre 2000 cc	N4	(nei Rallies Sprint fino 2500 cc)
Gruppo A	Classe 1150 cc	A0	
	Classe 1400 cc	A5	
	Classe 1600 cc	A6	
	Classe 2000 cc	A7	
	Classe oltre 2000 cc	A8/WRC	(esclusi i Rallies Sprint)
Kit Car	Classe 1150 cc	K0	(esclusi i Rallies Sprint)
	Classe 1400 cc	K9	(esclusi i Rallies Sprint)
	Classe 1600 cc	K10	(esclusi i Rallies Sprint)
	Classe 2000 cc	K11	(esclusi i Rallies Sprint)

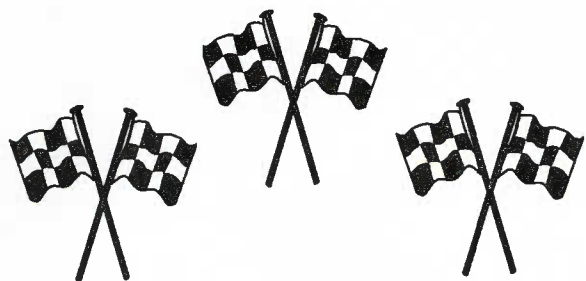
N.S. 10 CAP. VII – GRUPPO N – NAZIONALE

Nel corso degli anni passati si sono verificati parecchi problemi relativi alla partecipazione di vetture alle gare con titolazione FIA in allestimento Nazionale, allestimenti ammessi dalla normativa Nazionale valevoli esclusivamente per le gare con titolazione Nazionale.

Da più componenti degli Organismi CSAI è stato richiesto di uniformare la normativa Nazionale a quella Internazionale considerando di facile attuazione la conversione delle vetture alla normativa Internazionale.

Per quanto sopra esposto si porta a conoscenza che sull'Annuario CSAI 1999 non verrà pubblicato il CAP. VII della N.S. 10 GRUPPO N – NAZIONALE in quanto il CSN di Gallipoli ha deciso che le vetture di Gruppo N devono uniformarsi integralmente all'art. 254 dell'Allegato J Internazionale.

Pertanto dal 01 gennaio 1999, in tutte le gare ove sono ammesse, le vetture di Gruppo N devono essere conformi alla normativa Internazionale con eccezione delle vetture partecipanti al Campionato Italiano Velocità Turismo (CIVT).



Dalla Postazione

Passato un po' di tempo dall'ultima volta che vi ho scritto, eccomi presente per raccontarvi qualcosa sul rally di SANREMO. Questa volta non vi parlo di tornanti, dossi, inversioni che ci possono essere in una prova speciale, bensì, visto che il mio compito era quello di controllare il C.O. della nostra prova, vi parlerò del mio lavoro, che come ben capirete si è svolto in massima parte il giorno prima della gara. Giunto a destinazione, comincio a caricare il materiale che occorre per l'allestimento della prova (cartelli, portacartelli, basi metalliche, bandella di varia altezza e spessore, due gazebo fortunatamente con relative istruzioni) dopodiché la mia povera FIAT UNO raggiunge un livello di stabilità in curva da far invidia ad una F1. Arrivato insieme a

Beppe alla partenza della P.S, con il baule della BRAVO nel quale non entrava neanche uno spillo, e con il camper di Sobrero sul quale erano stati caricati dei quadrotti di legno per fissare la bandella pubblicitaria, aspettiamo il resto della truppa. Su gentile invito di Sobrero, al quale vanno i nostri ringraziamenti, nell'attesa che arrivino gli altri ci cuciniamo una gustosissima pasta con tonno e pomodoro fresco seguita da affettati e formaggi. Nel primo pomeriggio ecco arrivare il



resto della truppa. Si parte! Cominciamo a montare i due gazebo; non vi dico quello che è venuto fuori nei vari tentativi per trovare il verso giusto ma alla fine abbiamo vinto. A questo punto si tratta di mettere della bandella pubblicitaria in più per coprire un lato dell'inizio P.S., ma sostenerla con cosa?. Voi direte "con i quadrotti che c'erano sul camper"; no, quelli erano destinati all'intermedio e quindi ci dobbiamo aggiustare con quello che abbiamo a disposizione vale a dire piante e canneti. E se il buon Beppe ha optato per la seconda soluzione, più comoda ma più fragile, il "TATO" Fiorenzo (ciao Marina) si presenta da perfetto boscaiolo con una sega tipo "il piccolo falegname" e comincia a tagliare una pianta; non soddisfatto ne taglia una seconda, ne ricava quattro paletti ai quali riesce anche a fare la punta e noi ci guardiamo attorno per vedere se arriva qualcuno del posto con una roncola, magari con l'intenzione di fare la punta a noi. Che potenza questo TATO. Giunta sera andiamo finalmente a cenare in quel di Loazzolo e quando usciamo, sono ormai le 1,00 notturne, pensiamo di essere in Via Roma a Torino alle 17,00 del sabato pomeriggio. Visto che era più di un mese che non si trovava un albergo libero, decidiamo di andare in piazza a Canelli, luogo di ritrovo prefissato per tutti i commissari alle ore 4.30, e cercare di riposare un paio d'ore; che notte romantica! Al risveglio ci accoglie un freddo glaciale ma noi uomini duri (provate voi a dormire in macchina) siamo pronti per la giornata di gara e quando arriva l'elicottero dell'osservatore FIA, quasi non riusciamo ad alzare la testa per il mal di schiena.

Renè

40° Rally Sanremo

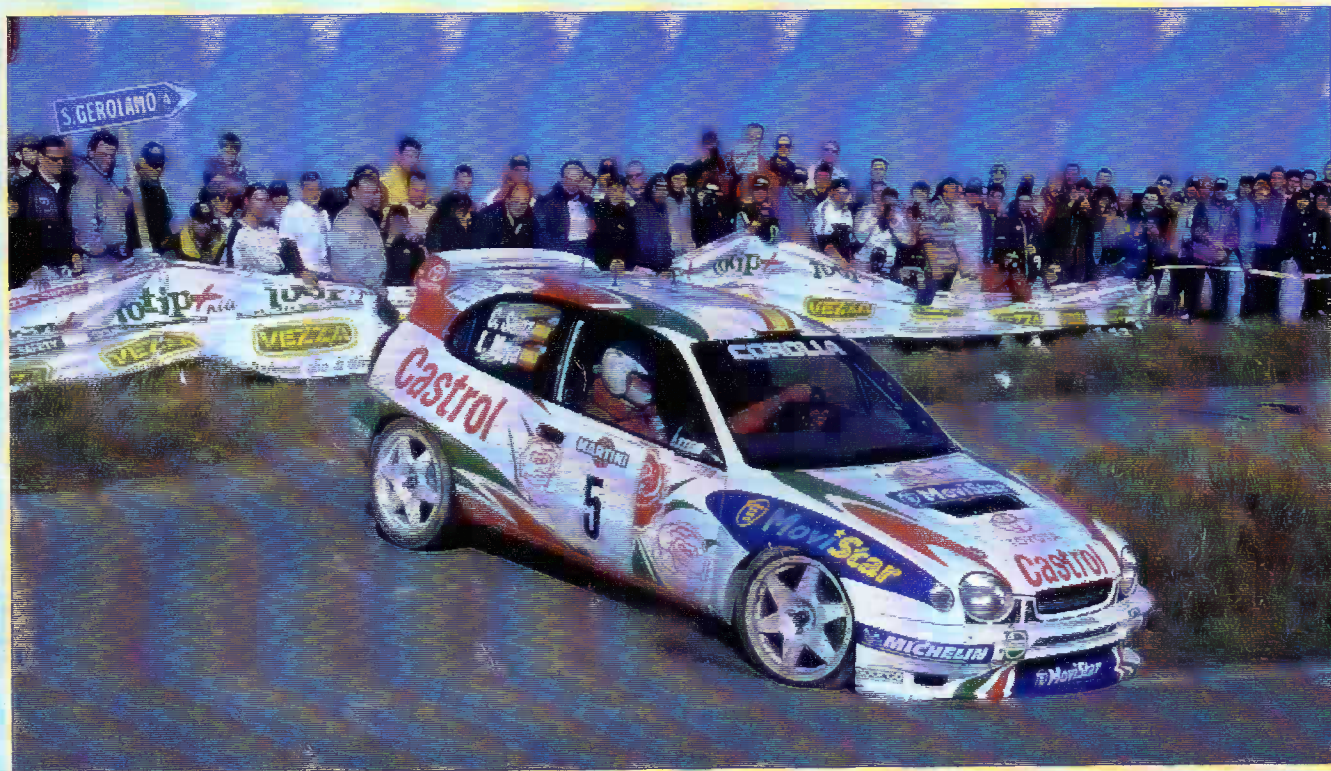
Lunedì 5 ottobre 1998

ore 12.30 Si parte, l'attesa è terminata, rotta verso la bassa Langa dove ci attendono circa 10 Km di strada da approntare per assicurare un regolare svolgimento del Rally di Sanremo 1998. Arrivati sul posto mi accorgo che non sono solo i soliti ad essere presenti, sono venuti a darci una mano un discreto gruppo di ufficiali. Dopo un breve conciliabolo ed una spiegazione della prova da parte del Capoprova ci accingiamo a percorrerla.

Ognuno ha il suo compito, chi si è fermato per approntare la partenza, come si sa in un rally mondiale sia la partenza che lo Stop devono essere dotati di tende per riparare dall'eventuale cattivo tempo i cronometristi (chissà perchè dobbiamo sempre montarglielo noi); chi deve stendere gli oltre 1750 m di bandellone divisi nei punti cruciali del percorso; chi deve predisporre la chiusura di tutte le strade e stradine di campagna con doppia o tripla bandella.

Sicuramente può sembrare un lavoro semplice, ma vi assicuro che abbiamo fatto più strada a piedi che in macchina e che nonostante fosse solo lunedì' erano già presenti sul percorso un discreto numero di spettatori che cercavano di accaparrarsi i posti più belli.

Arrivati allo Stop ci accorgiamo che è già ora di cena, depositati gli ultimi metri di bandella ci dirigiamo alla "piola" dove si era prenotato per un lauto quanto guadagnato pasto. Durante la cena ci accordiamo ancora sugli ultimi particolari tra un bicchiere di dolcetto ed una fetta di arrosto di tacchino. Sorseggiata



anche la doverosa grappa sequestriamo un tavolo e dividiamo il materiale per sveltire le operazioni del mattino seguente dividendo la prova in tre tronconi da montare separatamente e sicuramente con maggior sveltezza. Finita anche questa ultima operazione ci rendiamo conto che si è già fatta l'una. Cosa fare? Dormire qualche ora presso il ristorante o presso il luogo di ritrovo?

Optiamo per la seconda e quindi ci dirigiamo verso piazza Europa a Canelli ripercorrendo il percorso di gara. Lo spettacolo è impressionante, una fiumana di persone affollano già le zone spettacolari, un via vai di auto fa sembrare le code degli esodi estivi una nullità.

Arrivati nella piazza del ritrovo io, Enzo e Marco decidiamo che una birra è la bevanda ideale per dare la buonanotte. Dopo una ricerca affannosa riusciamo a trovare una birreria aperta e scopriamo che è anche l'unica di Canelli. Sono le 2.30 e decidiamo di chiudere un po' gli occhi.

Martedì 6 Ottobre

ore 4.30 La sveglia suona, o meglio qualcuno bussa ai vetri della mia macchina, è già ora? ma se mi sono coricato solo due ore fà! Và bene, dopo una breve spiegazione ai commissari dei problemi che possono accadere e delle competenze di ognuno, si parte a gruppi per la "stesura" dei commissari. Alle 6.30 la prova è montata, con circa 15 minuti di

anticipo sull'ora richiesta dall'organizzazione, niente male, almeno in questo ci facciamo o riconoscere.

Alle 7.00 comincia a far chiaro ed io, insieme agli altri quattro commissari, ci rendiamo conto che il pubblico presente nella nostra postazione, non vorrei esagerare ma malcontati ritengo che siano stati

intorno al migliaio, cominciano a passare gli apripista ufficiali e il numero di persone

continua a salire fino ad arrivare a circa duemila quando da inizio prova mi comunicano che è partito il primo concorrente. Senza ombra di dubbio questa volta sono stato fortunato, la mia postazione è sì un crogiolo di persone che si avvicinano vicino al bordo strada per poter meglio osservare i loro beniamini! ma è anche una gran bella postazione!

Le vetture arrivano dopo un allungo di circa duecento metri in pieno, per staccare agli ultimi 50, 40 e per qualcuno 30 metri (Vedi Colin McRae) ed affrontare una inversione dal largo allo stretto sicuramente impegnativa, proseguendo poi con una serie di curve e controcure da sbandate più o meno controllate che mandano in visibilio il folto pubblico.

La bravura dei vari equipaggi nell'affrontare l'inversione cancella il mio timore di dover "raccoliere" qualcuno nel prato sottostante, almeno fino a quando non arriva De Luca che con una staccata da brivido fa salire l'urlo di approvazione del pubblico subito scemato in un coro di fischi quando il pendolo eseguito per "mandar via" il retrotreno fa eseguire un testacoda alla vettura, ma in senso contrario alla curva stessa. Le vetture si susseguono a circa un minuto una dall'altra con pochi brividi dati da "lunghi" più o meno accentuati degli ultimi equipaggi.

Il primo giro fila via liscio come mai avrei potuto sperare. Nessuna vettura da recuperare, almeno nella mia postazione, visto che Cunico aveva pensato bene di "impacchettare" la sua Ford Escort qualche chilometro prima.



Il secondo giro ancora meglio, chissà, l'essere passati già una volta sul percorso in assetto di gara fa perfezionare, senza alcuna sbavatura i passaggi di tutti gli equipaggi. Una nota di merito va senza ombra di dubbio a Colin McRae, se al primo passaggio la sua staccata era da valutare intorno ai 30 m al secondo si supera arrivando a circa 15 m dall'inversione, senza dubbio il migliore nel tratto di mia responsabilità.

Ma i problemi non erano che spostati, non in testa al gruppo, non in coda dove anche gli equipaggi meno professionisti riuscivano a piazzare sbandate controllate al millimetro senza al minima sbavatura.

I problemi si chiamano "Trofeo Cinquecento", con piloti sicuramente "fuori di melone", si sa che la cinquecento in salita non è un portento, per cui il tempo perso bisogna recuperarlo in discesa, ma effettuare delle staccate come quelle che ho visto non è da "normale". La battaglia è stata fino all'ultimo centimetro percorso in pieno, nessuno si è tirato indietro e nessuno tutto sommato ha fatto brutta figura. Risultato: anche nel secondo giro nessuno da recuperare, meno male per me ed un bravo a tutti gli equipaggi.

Finalmente la fine della gara, sicuramente con una grande stanchezza, ma con tanti ricordi nel cuore, dalla staccata

limite di McRae al pendolo perfetto di Makkinen o di Sainz. Ne è valsa la pena lavorare dalle 14.00 del giorno prima, riposare poco.

Il rally è anche questo per noi: sacrificio ed ore rubate a sonno e famiglia per poche ore di spettacolo. Lo rifarei in qualsiasi momento e per qualsiasi tipo di competizione automobilistica.

Ciao alla prossima.



Stefano

ISTRUZIONI PER L'USO

VIETATO AI MINORI

della serie insegnamo ai gatti come ci si arrampica

Ad un tratto la pace nella vallata è rotta da un improvviso boato e da un lampo: il sordo rombo di 300 cavalli a 8000 giri, accompagnato da una sventagliata di luce bianchissima.....

Il RALLY è cominciato!

Il rally come noi tutti sappiamo è una gara di regolarità suddivisa in tratti cronometrati, i quali sono composti da trasferimenti e prove speciali. Il trasferimento serve solo per spostarsi da un tratto cronometrato all'altro (e si dovrebbe percorrere rispettando il codice della strada) mentre la prova speciale (che tutti noi ben conosciamo), è un tratto di strada chiusa che si deve percorrere nel minor tempo possibile.

Purtroppo è opinione comune che per vincere un rally o in ogni modo ottenere un buon piazzamento sia sufficiente una buona macchina ed un pilota in gamba, dimenticando spesso quella figura, facente parte l'equipaggio, che è seduta al fianco del pilota e viene chiamata "NAVIGATORE" o "NAVIGATRICE" (per comodità d'espressione noi lo definiamo al maschile ma è ben chiaro che non esiste distinzione tra i due). Il navigatore è, invece, la figura fondamentale dell'equipaggio che indica in ogni momento della gara al pilota che cosa sta succedendo.

Nelle righe successive e per alcuni articoli nelle prossime edizioni del giornalino, vorrei presentarvi quali sono i compiti principali che un navigatore deve svolgere durante una gara, premettendo che con queste non ho intenzione e tantomeno la presunzione di insegnare a chi il "naviga" lo fa già da qualche tempo ed ha sicuramente un'esperienza superiore alla mia, ma, anzi sarò ben felice di accettare consigli o, meglio ancora, la collaborazione di chi avesse piacere, per migliorare la qualità degli articoli.



Incominciamo subito con l'affermare che il navigatore, che noi tutti conosciamo come quello che legge le note in prova speciale, ha parecchie altre cose da effettuare durante la gara. Prima operazione da fare è la sincronizzazione del cronometro personale (meglio se sono più di uno, non si sa mai) con il cronometro della gara (vedi cronometristi). Quest'operazione va eseguita nei pressi del palco partenza prima di effettuare la partenza ed è molto importante perché un disincronismo dei cronometri con conseguente controllo orario sbagliato rischia di compromettere irrimediabilmente il risultato finale. Lungo il percorso sono dislocati dei cartelli che identificano i vari Settori, Zone di controllo, Prove speciali.

E' compito del navigatore ricordare al pilota come comportarsi di fronte a tali cartelli che, ovviamente a seconda delle zone di controllo presentano delle successioni diverse. Nel prossimo articolo esamineremo gli atteggiamenti da tenere nei diversi casi di controllo orario e vedremo come si prepara una gara.

Roby S.

Botta ...

Cara Redazione di "Ci voleva Un Giornale",

dopo aver letto il numero di Ottobre 1998 (e in special modo l'Editoriale) mi sono deciso a inviarvi questa mia nella speranza di poter un pochino spiegare il malcontento che serpeggia tra noi ufficiali di gara soci del club.

Innanzitutto secondo bisogna tornare un po' indietro nel tempo e ricordare come funzionavano le cose solo qualche anno fa in cui il malcontento serpeggiava già ma la partecipazione a numerose manifestazioni prestigiose, i ricchi gadget per tutti i commissari e i rimborsi di sicuro molto più elevati degli attuali contribuivano a renderlo trascurabile.

Ora molte di queste cose erano legate al Sig. Salvay, deceduto il quale il club ha visto progressivamente perdere richieste di adesioni a servizi prestigiosi e ricchi omaggi da distribuire agli ufficiali.

Per poter svolgere servizi prestigiosi molti (forse i migliori ...) pensarono così di arrangiarsi da soli rivolgendosi o facendosi chiamare direttamente dagli organizzatori. Sorse così il problema in seno al club che alcuni soci partecipavano a gare prestigiose e altri no: la soluzione trovata fu quella di chiedere rimborsi ridicoli (se confrontati con quelli presi in altre manifestazioni) per poter diventare concorrenziali ad altre associazioni di Ufficiali di gara magari più vicine alla manifestazione da coprire. In questa maniera si poteva andare tutti alle gare ma qualcuno cominciò a farsi due conti in tasca e vide che spendeva di più di quello che incassava: si era rotto il giocattolo. Infatti è pur vero che non si fa il commissario per guadagnare ma che uno debba alzarsi al mattino alle 4, prendersi gli insulti del pubblico, vedere il rally magari su un rettilineo e poi rimetterci anche di tasca propria penso che non faccia piacere a nessuno (vedasi Sanremo dell'anno scorso). Infatti anche voi cari ragazzi della redazione vi fate veder sulle speciali solo se siete capi prova o in posti di responsabilità altrimenti preferite girare in moto e vedervelo il rally (vedasi Rally di Carmagnola).

La verità penso che stia nel fatto che nessuno di voi si senta un semplice commissario di percorso (chi fa il capo prova, chi sta allo stop, chi è anche organizzatore, chi è anche concorrente, etc..)

E questo vi impedisce di veder la cosa dalla "nostra" prospettiva. In fondo penso che basterebbe poco per ricreare il gruppo: vedersi qualche volta in una stupidissima postazione sulla prova oppure a fare i servizi anche non fantastici solo per il piacere della compagnia (vedasi i kart oppure il salone dell'auto) penso che vi aiuterebbe a capire; in fondo vi chiedo quello che "voi" chiedete a "noi": venire a fare servizio non per dove si è messi ma per la funzione che si svolge. Se poi proverete a difendere di più gli interessi degli ufficiali (e non quello dei "vostri" amici organizzatori) quando discutete sui rimborsi penso che le adesioni tornerebbero a rispuntare.

Poiché non penso di essere infallibile e non pretendo di avere sempre ragione rimango comunque a vostra disposizione per approfondire questi argomenti.

Vi voglio dire solo un ultima cosa. Non dovete meravigliarvi se molti ufficiali non vengono alla grigliata: non si può fare i superiori (magari involontariamente!) per tutto un anno e poi pretendere che si diventi amici solo in quella occasione.

Con simpatia.

gil70

*** Testo integrale come pervenutoci.**

e... Risposta

Caro gil70,

pubblichiamo volentieri e, come vedi integralmente la tua lettera, poiché è quello che aspettavamo da tempo. Dopo tutti gli inviti rivolti, sia pubblicamente in assemblea, sia dalle pagine del giornale, finalmente qualcuno ha aderito. Noi speriamo che questo sia solo un primo spunto per dare l'avvio a costruttive discussioni che contribuiscano a risolvere i problemi del Club.

Entrando in merito ai contenuti della tua lettera non condividiamo molti dei tuoi punti di vista. Ma procediamo con ordine. Siamo d'accordo con te e l'abbiamo anche affermato con forza dalla pagine del giornalino, nel riconoscere al compianto Sig. Salvay i meriti di un'attività e di una scuola di vita sportiva che al di là del piccolo orticello del CiUGi, portava mille vantaggi all'intero mondo sportivo automobilistico italiano. Non concordiamo pienamente invece sul fatto che il Club abbia visto perdere richieste di adesioni a servizi prestigiosi: purtroppo non ci sono più tanti servizi prestigiosi (vedi Cesana-Sestriere, Costa Smeralda ...). Le adesioni al Motor Show di Bologna già non vennero più richieste quando ancora il Sig. Salvay era tra noi (purtroppo sono ben note le economie della Promotor); lo stesso Ferrari Club Piemonte ha avuto, come sapete tutti, parecchie vicissitudini e quindi anche questo tipo di manifestazioni ha subito un drastico ridimensionamento. E' vero invece che ad esempio gli Organizzatori del Rally del Ciocco hanno continuato a chiedere le adesioni al CiUGi e per contro in alcune occasioni consecutive Torino non è riuscita a garantire il n° di ufficiali richiesti. E' indiscutibile inoltre che gli organizzatori incontrano sempre maggiori difficoltà a trovare sponsor e di conseguenza i soldi per garantire l'effettuazione delle manifestazioni, logicamente quindi i primi tagli in questi casi riguardano i gadget (anche se personalmente noi non lo abbiamo mai considerato un aspetto fondamentale). Sul fatto che alcuni soci si facciano chiamare direttamente dagli organizzatori, crediamo che questa convinzione contenga una sottovalutazione del potere decisionale degli organizzatori e presupponga un potere contrattuale di "questi soci" francamente improbabile. Di certo è che non è stato sicuramente questo motivo a far rivedere l'entità di certi rimborsi, ma semplicemente la volontà di poter permettere al maggior numero di soci possibile di partecipare a gare di una certa importanza. (ricordiamo comunque a questo proposito che certi servizi richiesti dal Sig. Salvay si ricoprivano assolutamente gratis, ma ben contenti di poterlo fare, e che lo stesso Salvay nei posti chiave e ad es. al Costa Smeralda portava esclusivamente gente di sua fiducia e scelta personalmente da lui). Vorremmo poi specificare che il servizio del commissario di percorso non prevede di vedere il rally, ma di consentirne il regolare svolgimento in condizioni di sicurezza. Questo indipendentemente dal fatto che la nostra postazione sia a inizio prova, in un'inversione, in un rettilineo o allo stop. Per quanto riguarda i componenti della redazione, invitiamo qualsiasi socio che sia a conoscenza di un rifiuto da parte nostra a ricoprire una postazione assegnata, a renderlo noto. Specifichiamo inoltre che il ruolo di giudici di fatto itineranti viene richiesto ufficialmente al Club e la designazione viene decisa dal responsabile dei commissari della manifestazione in questione. Inoltre forse non è ben chiaro a tutti che il giudice di fatto itinerante deve controllare i tratti di trasferimento tra la fine di una P.S. e l'inizio di quella successiva e di conseguenza il rally (inteso come tratti cronometrati) non lo vede nemmeno col binocolo (come i giudici di fatto camuffati da motociclisti al Rally di Carmagnola). Per ciò che concerne il fatto di vedere noi della redazione in qualche "stupidissima" postazione (noi non crediamo che ne esistano) o a qualche servizio non fantastico facciamo notare che ai kart uno di noi è sempre presente e altri due lo sono saltuariamente, che al salone dell'auto (non essendo alcuno di noi, purtroppo, studente) ci è difficile partecipare per motivi di lavoro, che ai "90 anni Lancia" in piazza S. Carlo il servizio è stato coperto quasi esclusivamente da noi, che bisognerebbe venirci a trovare ai riordini o ai parchi (uno di noi ha persino comprato una mansarda in piazza Generale Rolle) etc. Ci incuriosisce però il fatto che ad essere citati come esempio di servizi da frequentare siano i kart e il salone dell'auto che (fortunatamente) sono quelli che in rapporto alle spese sostenute riconoscono i rimborsi più alti. Noi non partecipiamo ai servizi in base all'entità dei rimborsi. Infine ci dispiace che "molti commissari non vengano alla grigliata a causa della nostra aria di superiorità", anche se non siamo convinti, o comunque speriamo che non sia questo il vero motivo della scarsa partecipazione, ma a tal proposito invitiamo i soci a farsi promotori in prima persona di altre iniziative di qualsiasi genere. Sino ad oggi abbiamo lavorato in mezzo al deserto! Non vogliamo poi contrattaccare all'accusa di difendere più gli interessi degli organizzatori che quelli dei commissari: è totalmente gratuita, infondata, ingiustificata e anche un po' stupidina. Primo perché sino al rinnovo del Consiglio Direttivo avvenuto la scorsa primavera nessuno dei componenti la redazione aveva voce in capitolo sui rimborsi; secondo perché da aprile ci sembra che i risultati parlino da soli (vedi Sanremo '98).

Concludiamo questa lunga risposta invitando tutti a intervenire nella discussione aperta su questi punti.

Saluti a tutti e in particolare a gil70 a cui va il nostro ringraziamento per averci scritto.

Rimaniamo a disposizione di tutti su qualsiasi argomento.

La Redazione (E.Barbero, F.Bigatto, A.Cavagnero, M.Cavagnero, G.Maris, S.Varesio)

PC Games

e dintorni

Salve ragazzi, dopo l'articolo sulla scorso numero dedicato ad una simulazione del gioco del calcio (ricordate Fifa '98) questa volta mi va' di parlarvi un po' di un gioco che dovrebbe interessare soprattutto noi sfegatati appassionati di rally. La mia attenzione e' ricaduta su COLIN MC RAE RALLY, una simulazione completa e appassionante sul Mondiale Rally 1998. COLIN MC RAE RALLY prende ovviamente il nome dal famoso pilota scozzese della Subaru e riproduce in tutta la sua spettacolarità, e gli imprevedibili imprevisti dei rally.

E' un gioco veramente appassionante in quando permette di confrontarsi con tutte le vere vetture del mondiale e con i tracciati che i piloti dovranno percorrere durante la stagione ancora in corso. Si possono scegliere tutte le vetture che corrono nel campionato iridato e riuscire così a vincere tra le verdi campagne il RAC inglese o trionfare tra le impervie colline di Sanremo oppure uscire fuori strada durante il passaggio su di un imbiancato Col de Turini.

Le vetture hanno inoltre le esatte caratteristiche dei veri bolide a ruote coperte e il gioco consente una perfetta guidabilità di questi mostri da oltre 400 CV che messi alla frusta sulle strade più dure del mondo ruggiscono come una belva ferita. Attenzione però, durante il Safari potreste scontrarvi contro un leone o incappare in un leopardo a caccia di prede e distruggere completamente nell'impatto la vostra vettura salutandola magari una vittoria sicura che poteva regalarvi il Mondiale. Potete ripararvi da voi la vettura perdendo tempo prezioso durante una prova speciale e vedervi attardati sui vostri agguerriti rivali alla corsa verso l'iride. Ma non perdetevi d'animo se dopo le prime volte che giocherete i vostri ritardi in una prova speciale saranno abissali, e' il dazio normale che deve pagare un pilota novello che però aspira a diventare il n° 1 mondiale.

Pero' non ditemi che almeno una volta nella vita

ognuno di noi, fanatici di questo sport, non ha sognato di vincere il Mille Laghi o il Sanremo e di balzare sul cofano del nostro bolide a stappare una bottiglia di champagne e festeggiare una vittoria dal profumo mondiale.

Il calendario rispecchia perfettamente il percorso delle gare di questa stagione e la veridicità dei paesaggi e' spettacolare con ogni minimo particolare riprodotto pari agli originali. Il caldo sole del Continente Africano fara' da contraltare al gelido vento del Mille Laghi nella penisola scandinava e le strade sono caratterizzate da mille difficoltà come d'altronde nella realtà del nostro mondo. Animali, curve pericolose, dossi, strade gelate o innevate o sterrati insidiosissimi faranno da contrasto alle nostre gare durante tutte le fasi del gioco e se alla fine saremo stati i più bravi (ma vi avverto subito non sarà facile ed immediato) ci potremo fregiare del titolo di Campione del Mondo Rally 1998. Tommy Makkinen, Carlos Sanz, Piero Liatti e tanti altri gli avversari da affrontare e un solo scopo il trionfo finale alla guida del vostro bolide. Ma sia ben chiaro voi potrete anche scegliere di non essere il protagonista del gioco (COLIN MC RAE) ma di impersonare uno di questi mitici personaggi e alla guida delle loro vetture o di altre da voi scelte tra l'innumerabile gamma delle "belve" del circolo iridato misurarvi in appassionanti sfide all'ultima speciale. COLIN MC RAE e' un gioco per Play Station, Sega Saturn e tutti i computer con un processore superiore ai 166 Mhz, ed e' a mio parere il miglior gioco di simulazione rallystica oggi in circolazione.

Forza amici divertiamoci tutti con COLIN MC RAE RALLY, finalmente un gioco completo ed appassionante per noi fanatici amanti di questo fantastico mondo.

Un saluto a tutti i ns. amici appassionati di rally e ci sentiamo alla prossima recensione di video games.

Topo Gigio

Notizie



Notizie



Congratulazioni!!

a... A. Barbieri e D. Fusaro che da Commissari Tecnici Regionali hanno fatto il salto... nei Nazionali!! Buon lavoro e in bocca al lupo da tutti Noi.



Festa all'Automobile Club di Torino

in occasione della premiazione del Campionato Rallies Piemonte e Valle d'Aosta svoltasi nella magnifica Sala Cavour del Centro Congressi.

Il Presidente ing. Emilio Cristillini ha aperto la manifestazione, molti gli ospiti illustri presenti, Gabriele Cadringer, Pianta, A. Librizzi, C. Barbero, G. Canobbio, C. Castellotti, Gian Dell'Erba, Elena Del Santo, Michele Fenu.

Fra i molti piloti premiati spiccava il nome di Piero Liatti che ha confermato l'impegno "pieno" per il prossimo anno con la Seat nel mondiale.

Ed alla fine l'aperitivo per tutti!



2° RACING SHOW ALPI DEL MARE

CUNEO - PIAZZALE PALAZZETTO DELLO SPORT
circuitto asfalto - terra

14-15 novembre 1998

SABATO GARA A ISCRIZIONE OPEN E GRAFFITI STORICO
DOMENICA GRANDE SFIDA RALLYSTICA FRA I PROTAGONISTI DI IERI E DI OGGI



PEUGEOT Cuneotre



Il 14-15 novembre si è svolta a Cuneo la seconda edizione della manifestazione che ha fatto registrare il tutto esaurito di pubblico. Una domenica divertente e di spettacolo grazie alle evoluzioni dei migliori piloti di ieri e di oggi che, "fuori" dalla tensione delle gare si sono dati battaglia su una prova spettacolo dal fondo misto terra-asfalto. Uno spettacolo particolare, con "numeri" a volontà, ce lo hanno fornito Miki Biasion e Markku Alen. Ottimo successo della manifestazione, molto vicina come formula al più blasonato Memorial Bettega, le premesse per "crescere" ci sono tutte, un in bocca al lupo agli organizzatori!

Classifiche:

2 Ruote Motrici: 1° Pier giorgio Deila (Peugeot 306 Rallye), 2° Francesco Pozzi (Renault Clio Williams).

4 Ruote Motrici: 1° Paolo Dracone (Toyota Celica) 2° Maurizio Tortone (Lancia Delta Integrale).

Graffiti Storici anni '80: 1° Ferdinando Montaldo, 2° Aurelio Mondino (tutti su BMW M3).

Graffiti Storici anni '70: 1° Pier Francesco Botasso (Opel Ascona), 2° Claudio Vallauri (Fiat 124 Abarth).



Buone Feste

Un particolare ringraziamento alla Canon Italia S.p.A. Filiale di Torino per aver messo a disposizione le apparecchiature Digitali Canon CLC1000 e ColorPASS 8000 utilizzate per la stampa del "Ci voleva Un Giornale".

Canon

Canon Italia S.p.A.

"Ci voleva Un Giornale" Informazione - Cultura - Relax

Distribuito ai soli soci del Ci.U.Gi.

Dicembre 1998

Ideato e prodotto da : Barbero E. - Cavagnero A. - Cavagnero M. - Maris G. - Varesio S.

con la collaborazione di : Bigatto F. - Fuso R. - Giuggia F. - Palladino Enrica - Sartorello R.