

# Ci voleva Un Giornale



Dicembre 1999

Uno Scoop !

Sanremo...

Lezione di naviga...

AAA Cercasi...

Mission Impossible



E  
d  
i  
t  
o  
r  
i  
a  
l  
e

Cari lettori

Ci ritroviamo su queste pagine per celebrare il termine di un'ennesima stagione di gare, tuttavia non si tratta di una stagione qualsiasi, ma dell'ultima stagione del decennio, anzi del secolo - che dico! - del millennio. Già, non capita così spesso di trovarsi a festeggiare l'inizio di un nuovo millennio. I preparativi per i festeggiamenti fervono in tutto il mondo da lungo tempo ed anche i soci del Ci.U.Gi. ne sono coinvolti. Infatti una nota casa produttrice di consolle per videogames ha richiesto il nostro intervento per i più noti programmi di simulazione rally in commercio. In breve, a ciascun acquirente del software, in Torino e provincia, in questi ultimi mesi dell'anno verrà affiancato un Commissario di Percorso in occasione della notte del 31 dicembre in modo che, se qualche nefasto effetto del famigerato Millenium Bug dovesse manifestarsi, la nostra presenza sarà sicuramente in grado di sbrogliare la situazione... come sempre.

Sembra proprio che la realtà virtuale stia per soppiantare la realtà vera, per cui approfittiamo di queste righe per ricordare con alcune sensazioni i momenti culminanti della stagione passando dal bianco e freddo del Ciocco, al grigio ed alla nebbia del Val d'Aosta, alla polvere ed alle punture di zanzare del Carmagnola, alle espressioni di stupore ed ammirazione di grandi e piccini per le "nonne" del Sestrierestorico, al verde ed al caldo afoso del Lana, al profumo di uva matura del Tartufo, al... dolore fantozziano per le martellate sulle dita per picchettare la P.S. del Sanremo, al clamore del pubblico che copre il ruggito dei motori al transito dei fuoriclasse per il rally mondiale. Sono questi i motivi che alle soglie dell'anno 2000 ci fanno preferire la strada allo schermo di un computer ....

Noi ci crediamo ancora, qualcuno non ci crede più e se ne è andato, qualcun altro ci ha dolorosamente lasciato per sempre, ma altri si aggiungono a rinforzare le fila.

Il nostro saluto ed augurio di in bocca al lupo va proprio ai 51 neo-licenziati che si apprestano ad entrare nel terzo millennio armati di bandiera, fischietto, annuario e tanta buona volontà. Anche a voi estendiamo l'invito a collaborare alla stesura di "Ci Voleva Un Giornale" con articoli, idee, suggerimenti.

Per concludere vorremmo anticipare che su questo numero troverete nuove firme, graditi ritorni, un incredibile scoop, ma dobbiamo anche segnalare (a "Chi l'ha visto?") la misteriosa scomparsa di collaboratori storici della testata come Sfigor Man, Don Perignon, i fratelli Karamazov. Dove siete? Abbiamo ancora bisogno di voi!

BUON TERZO MILLENNIO A TUTTI

La Redazione



Il Club Ufficiale di Gara

# Congratulazioni

Le nostre congratulazioni sono d'obbligo ai nuovi 51 neo-licenziati che si aggiungeranno tra le nostre file a dare "il loro contributo", oltre al classico in bocca al lupo già enunciato nell'Editoriale, abbiamo raccolto dopo l'esame alcune impressioni-indiscrezioni e quindi ci è sembrato giusto offrire loro uno spazio sul "Ci voleva Un Giornale".

*Siamo due "neo commissari di percorso" che hanno ricevuto l'invito di alcuni membri della redazione del giornalino di esternare alcune impressioni sull'andamento del corso appena concluso, speriamo che le sensazioni da noi avute siano comuni con quelle degli altri "colleghi". La prima serata ha avuto una alta partecipazione di persone tra cui alcune avevano recepito malamente gli obbiettivi e le finalità del corso, forse attratte o incuriosite dell'attività, si sono presentate nella speranza di trovare un'occupazione per il futuro. Nello svolgimento della serata veniva spiegato che l'attività che avremmo dovuto svolgere era di volontariato e che avremmo solo percepito un rimborso delle spese di viaggio. Dopo questo chiarimento si è notato un certo disinteresse sulla lezione da parte di alcuni che non hanno più preso parte alle lezioni successive. Nelle tre serate di lezione teorica i relatori che sono intervenuti hanno presentato le caratteristiche prevalenti delle specialità motoristiche nel quale noi verremo a prestare servizio. La carrellata ha preso in esame prima l'organizzazione ed i ruoli della FIA della CSAI per poi abbracciare tutte le altre specialità senza tralasciare nulla dei nostri compiti da svolgere sui terreni di gara. Abbiamo notato che ci si è divulgati un po' sul discorso di pronto soccorso, entrando troppo nello specifico della materia che richiedeva dei requisiti di base notevoli. Più spazio doveva essere lasciato a quelle specialità che ci coinvolgeranno più da vicino (es. i rally), parlando delle varie problematiche che dovremmo affrontare. Comunque sarà "la strada o la pista" ad insegnarci il mestiere, constatando di persona nelle varie situazioni la differenza tra la "pratica e la grammatica".*

*Una positività emersa durante lo svolgimento del corso è il clima di amicizia instaurato tra noi e i relatori.*

*Comunque dalla nostra breve esperienza appena conclusa, anche se teorica, invitiamo le persone che hanno veramente la passione, di non arrendersi e di non aver timore a prendere parte alle manifestazioni (pioggia, neve, freddo, fango, ecc...) visto che per molti è l'unico modo per potersi avvicinare al mondo delle gare motoristiche.*

*Un grazie a tutti i relatori delle varie specialità che hanno relazionato molto bene ciò che dovremmo fare nelle varie manifestazioni. Da parte nostra un ringraziamento per l'opportunità di esprimere in queste poche righe le sensazioni avute.*

**Due neo Ufficiali di Gara**



# IL BATTESIMO DEL... L'ACQUA!!

“Che cosa fai Sabato 25?”. Questa domanda, apparentemente innocua e posta da una persona che si ritiene fino a quel momento un amico, non poteva certo far sospettare della micidiale trappola che celava. Per disparati motivi, i “tradizionali” capi-prova del Ci.U.Gi erano stati costretti a dare forfait per l'appuntamento col “111Minuti-Rally del Rubinetto”, per cui si era scelto giocoforza di ripiegare su un “novizio” per investirlo di tale carica. Mi sono chiesto in seguito secondo quali arcani criteri tale scelta è ricaduta su chi scrive, ma la risposta tuttora ignoro.

Molti dei colleghi del Ci.U.Gi., ai quali auguro di poter presto espletare un servizio da capo-prova, si sarebbero sentiti inorgogliati della carica attribuita: come capitani di ventura, scegliere i compagni più valorosi e condurre la colonna dei commissari di percorso alla conquista dell'Alpe Donzello.

Tutto sommato, più che Ettore Fieramosca io mi sentivo Brancalone alle crociate, sia perché non mi sarei mai aspettato una proposta del genere, sia perché, ad una prima analisi, l'organico disponibile non era, come sempre accade, di numero adeguato alle necessità.

La richiesta dell'organizzatore, recapitataci ad inizio settembre, era di una squadra di circa 25 C.P., mentre le adesioni raccolte alla riunione del secondo martedì di settembre non ne copriva nemmeno la metà. Ho avuto, così, modo di ben comprendere le difficoltà che sia i capi-prova “titolari” sia la sig.ra Sartor devono sempre affrontare per allestire gli ordini di servizio: su oltre 150 soci è stato possibile, dopo innumerevoli telefonate, annullamenti, conferme, ecc... raggranellare a malapena 18/19 ardentosi. Chi scrive riesce a prestare servizio come Commissario di Percorso solamente 2 o 3 volte all'anno, e l'impegno sportivo “abituale” ben difficilmente consentirà di cambiarne la disponibilità, però auspico che nei tanti validi soci del Ci.U.Gi., in cui forse l'entusiasmo passato si è un po' affievolito, rivampi il “sacro foco” e che nelle nos-

tre nuove leve la passione che li anima prosegua a lungo. Mi scuso per l'intermezzo retorico.

La domenica precedente alla gara effettua una ricognizione del percorso, sia per avere una conferma circa le informazioni approssimative sul luogo dell'appuntamento con ambulanza, A.R.I. e carro attrezzi, sia per visionare il tracciato della prova speciale. La partenza era a Boletto (leggasi “fungo” in Piemontese...), località su una collina con vista sul Lago d'Orta, e da qui scendeva per circa 5 km, allontanandosi dal lago, verso l'abitato di Valpiana, attraversandolo; il primo tratto era guidato e piuttosto veloce, il secondo tratto era una discesa ripida con 7-8 tornanti di seguito. La ricognizione mi aiuta anche a capire la copertura del segnale telefonico e a stabilire la suddivisione dei commissari sulle diverse postazioni, tenendo conto anche che qualcuno aveva avvisato che comunque sarebbe arrivato in ritardo e della composizione delle macchine.

Il Sabato della gara rivediamo il percorso assieme a Stefano che farà da vice-capo-prova e starà allo stop. E' piuttosto umido, avendo piovuto nella notte, e reso scivoloso dalle foglie cadute dagli alberi.

Dopo il *briefing* col Direttore di Gara, passiamo dal magazzino dove ritiriamo il materiale per l'allestimento della prova (cartelli, tavolini, sedie, lampade, pettorine, adesivi ecc...) e ci rechiamo al luogo dell'appuntamento.



La prova è piuttosto breve, gli equipaggi di commissari sono pochi, per cui la prova è montata abbastanza velocemente. La preparazione "a tavolino" dell'ordine di servizio ha permesso, inoltre, di predisporre una postazione fuori prova per bloccare il traffico privato, coi commissari che tra I e II giro si sono avvicinati con altri due in P.S. Solo Bruno si è lamentato della sua postazione: "Cosa mi messo a fare sul dritto? Qui mi annoio!" Fortunatamente l'equipaggio n.11, evidentemente informato del tedioso stato in cui versava il nostro collega, è riuscito, sbandando, non solo ad investire la recinzione di un orto ma anche a far sì che un palo da questa staccatosi andasse a colpire in pieno un tale che stava assistendo alla gara. Ed in quest'occasione è risultata lampante la lungimiranza e l'esperienza del Capo-prova, che ha scelto per il posto giusto l'uomo giusto: in costante contatto telefonico, per quanto permesso dalla copertura del segnale, il commissario sul posto forniva tempestivamente le giuste informazioni per coordinare magnificamente le operazioni di soccorso dell'infortunato, il quale veniva trasportato con urgenza all'ospedale di Borgomanero dove gli venivano applicati dieci punti per suturare una lesione lacero-contusa della braga destra e riscontrata una commozione

cerebrale guaribile con una camomilla.

Il secondo giro, invece, si è svolto sotto un nubifragio epico che ha sferzato i prodi del Ci.U.Gi., ma che non ha fatto vacillare nemmeno per un attimo la veranda del camper dei radioamatori sotto cui giustamente il capo-prova era "costretto" a stare.

Scherzi a parte, nonostante il tempaccio, tutto si è svolto regolarmente ed anche il recupero di un equipaggio svizzero uscito di strada è stato effettuato al meglio.

Salutati e mai ringraziati tutti abbastanza, facciamo ritorno a S. Maurizio d'Opaglio per riconsegnare tavolini, cartelli, ecc... e per relazionare al Direttore di Gara sullo svolgimento della prova. Da questi riceviamo i ringraziamenti ed i complimenti sia sull'allestimento in generale della prova sia sulla nostra condotta nella gestione dell'emergenza.

Chi scrive deve confessare che, una volta terminata, l'esperienza come capo prova è ricordata non senza una punta d'orgoglio ed auspica di poterla rivivere. Ovviamente fra molto, molto, molto tempo.

**Andrea Barbieri**



**Classifica:**

- 1° Poggi-Foggiato**  
(Renault Megane Kit) 1.04'11"
- 2° Dissegna -Paganelli**  
(Toyota Corolla WRC) 1.06'07"
- 3° Uzzeni-Bondesan**  
(Subaru Impreza WRC) 1.09'05"
- 4° Hotz-Catalame**  
(Renault Megane Kit) 1.09'45"
- 5° Canella-Gria**  
(Renault Clio Williams) 1.11'44"



# La ...IA come la ...IA

## Retrosceca e (fanta) sviluppi di tre casi



Finalmente anche la nostra testata è in grado di fornire una notizia clamorosa che, se confermata, vedrebbe trasformarsi la FIA in un'emanazione della CIA. I segnali emersi in diverse parti del mondo nel mese di ottobre sono a tal proposito inquietanti: pubblico agli arresti domiciliari in Cina, piloti inquisiti sulla Riviera dei Fiori e vetture spiate nella giungla malese.

All'origine di questi fatti una lotta di potere intestina che sta trasformando una federazione sportiva in uno stato di polizia sprezzante dei diritti dei cittadini (pubblico pagante e non pagante), della tutela dell'ambiente (piloti che provano in bicicletta) e del diritto alla difesa (costruttori costretti a dichiararsi colpevoli ancor prima della sentenza). Ma veniamo ai fatti. In Cina, per la disputa del Rally mondiale, l'organizzatore ha ricevuto la piena collaborazione delle Forze Armate locali: tale collaborazione è consistita nel mettere agli arresti domiciliari un'intera regione. La sicurezza del pubblico è stata tutelata con un intervento radicale; i piloti si sono lamentati per l'impossibilità di usufruire della "compagnia della spinta"; per i cinesi la parola rally sarà per sempre associata alla parola "galera".

Il pieno successo dell'iniziativa ha convinto alcuni organizzatori di rally nostrani a richiedere l'importazione del metodo, viste anche le scritte minatorie comparse lungo il percorso del "Sanremo". Il governo cinese non aspetta altro per poter esportare il suo modello culturale. Infatti è stata segnalata la partenza di intere divisioni dell'esercito cinese alla volta del Mediterraneo e pare che il nostro Ministro degli Esteri abbia già ricevuto una lettera di richiesta di resa senza condizioni... Le vicende che hanno preceduto la disputa del 41° Rally di Sanremo hanno dato un'idea molto restrittiva della regolamentazione delle ricognizioni sulle P.S. Il fatto che Francois Delecour, pilota ufficiale Peugeot, abbia disputato la gara sotto la minaccia di una penalizzazione di 2 minuti per essere stato sorpreso a percorrere in bicicletta una P.S. negli orari non consentiti dal regolamento rende l'idea... La tutela dell'ambiente e della popolazione residente lungo il

percorso di gara si garantisce anche così. Tutto questo per dire che gli Ufficiali di gara demandati a far rispettare tempi e modalità delle ricognizioni devono essere sempre più attenti e preparati. Tuttavia prima e dopo gli orari in cui la P.S. è stata controllata, chi può impedire agli equipaggi di transitare sul percorso (ovviamente nel rispetto del codice della strada)? E se anche fosse possibile presidiare permanentemente il tracciato fin dal mese prima della gara, chi potrebbe riconoscere gli equipaggi? Immagino che tutti gli appassionati conoscano i volti dei top driver, ma già piloti ufficiali come Markus Gronholm, Simon Jean-Joseph, Pekka Laukkanen o Martin Rowe chi li sa riconoscere? Niente paura: dall'anno 2000 la FIA distribuirà a tutti gli Ufficiali di gara un album di foto segnaletiche (profilo e fronte) di qualsiasi conduttore in possesso di licenza internazionale e creerà una commissione di vigilanza sulle ricognizioni presieduta... dal tenente Colombo. Infine l'episodio di spionaggio attuato dalla McLaren ai danni della Ferrari ed avallato dai Commissari Tecnici e Sportivi della Federazione ha fatto conoscere al mondo intero che le regole della geometria e della metrologia portano a conclusioni diverse se applicate in Malesia o nella vecchia Europa. La FIA ha quindi scoperto il modo di alterare le leggi della fisica. La Ferrari ha dato prova di disporre di poteri paranormali: Ross Brawn ha convinto chiunque del come e perché il deflettore regolare fosse irregolare; un avvocato svizzero ha deformato di mezzo centimetro un pezzo di fibra di carbonio con la sola forza delle parole; Mika Hakkinen ha trasgredito alle disposizioni di Ron Dennis e si è sinceramente complimentato con Irvine per la limpida vittoria ottenuta. Per la prossima stagione però la McLaren Mercedes sta già preparando un sistema di propulsione anti-gravitazionale. La Ferrari potrebbe adottare delle sospensioni tele-cinetiche ad inversione di polarità. E la FIA sta per dotare il Commissario Tecnico Jo Bauer di righello, compasso e filo a piombo.

**Mr. Big**

# BACKSTAGE

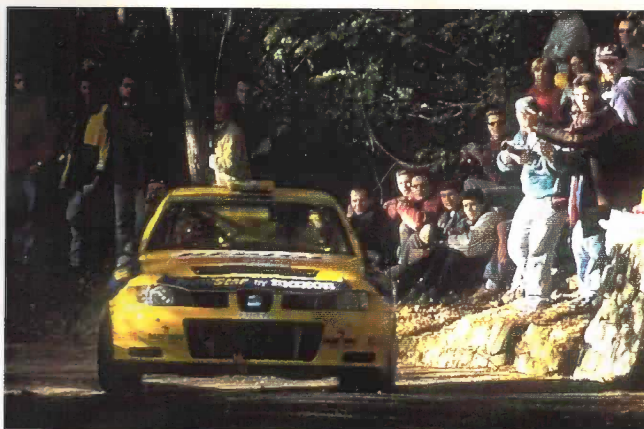
1999 1999

## RALLYE SANREMO

RALLYE D'ITALIA

Ciao a tutti,  
come avrete notato dal titolo ciò che vorrei raccontarVi (almeno ci provo) è il Backstage del Rallye di Sanremo, per chi "litiga" con i termini inglesi backstage non è altro che il "dietro le quinte", chiaramente il backstage è riferito alla prova in cui abbiamo prestato servizio, "Loazzolo", lungi da me pensare di raccontare i retroscena dell'intero rallye, fra raccogliere informazioni, aneddoti, e scrivere penso che nell'arco di uno o due anni luce potrei farcela.

Scusate non mi sono ancora presentato, chi scrive è il "capo prova" anche se a mio avviso nel rallye in oggetto, come in altri rally titolati che "pesano" in cui si richiede un impegno su molteplici fronti sia nella stesura della PS che nella conduzione, più che capo prova direi che si è dei coordinatori di capi prova o capi gruppo in quanto impensabile svolgere la mansione nello stesso modo come in altre manifestazioni, anche se sono di origine veneta il "fasu tuto mi"



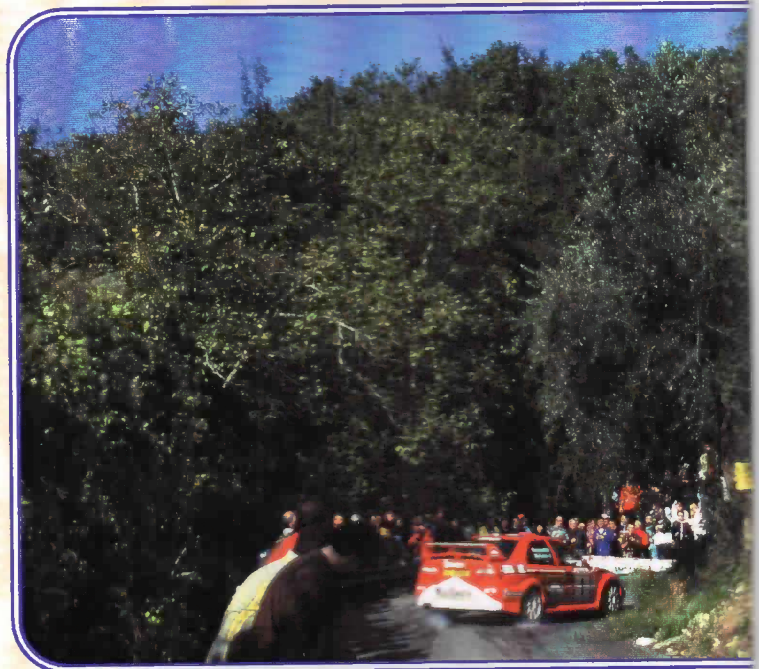
è meglio lasciarlo da parte. Se è pur vero che il rallye si svolge in ottobre, il tutto ha avuto inizio in estate durante lo svolgimento del Rallye della Lana, quando il responsabile dei servizi a fine rally mi comunicava di iniziare a "darsi da fare" per la PS di Loazzolo che in prima battuta doveva essere allungata a circa 13 Km con un organico di circa 100 - 120 commissari. Il successivo appuntamento per una presa visione della situazione veniva fissato per i primi giorni di settembre, poiché eravamo già a fine luglio il tempo a disposizione, considerato che ad agosto l'Italia si ferma, non era moltissimo.

Non vorrei annoiarVi con tutti i dettagli, ma da settembre fino al giorno della gara, con l'amico e coordinatore dei servizi Lucio De Mori, sicuramente preciso e capace ma anche esigente, ci siamo sentiti almeno due volte alla settimana con contorno di E-mail, Fax, spedizioni di materiale con TNT e... chiaramente riconoscizioni. Fra una conferma ed una variazione (PS accorciata), fra ordini di servizio "mutevoli" nel tempo, fra riunioni confermate e disdette si è giunti alla riunione ufficiale 15gg prima della gara con il direttore di gara ed i vari responsabili di servizi, stampa e TV compresi. La riunione è stata ubicata ad Acqui Terme alle ore 9.00 e poiché il sottoscritto e Fabrizio (responsabile controllo Stop) eravamo "invitati", l'appuntamento con Fabry è stato all'alba

nelle campagne intorno a Villanova, giunti a destinazione scopriamo che, la riunione prefissata in un bar cremeria vicino alla piscina... cito la risposta di un passante alla mia richiesta di informazione per sapere dove si trovava il bar: *quale piscina qui ad Acqui ce ne sono due non vorrà mica andare in quella scoperta in questa stagione!!* Trovata la piscina giusta (era quella scoperta) e quindi la riunione giusta ne siamo stati liberati dopo circa due ore e mezza, con una lezione universitaria finale da parte dei responsabili della stampa su come posizionare la bandella al fine di non intralciare l'obbiettivo del fotografo, se dobbiamo essere sinceri tutta la nostra attenzione è stata riposta sulle problematiche della sicurezza e quest'ultima lezione ce la siamo un po'... persa.

Bene ci siamo, lunedì mattina 11 ottobre ritrovo ad Asti con Beppe Sobrero suo figlio ed il camper per proseguire in direzione Acqui al fine di ritirare il materiale occorrente all'allestimento della PS che si svolge il giorno successivo, Beppe ed il figliolo sono i primi collaboratori giunti, seguiranno nel primo pomeriggio F. Giuggia, F. Pivetta, M. Meda, M. Fortunato, R. Sartorello. Arrivati al palladium scorgiamo il furgone del materiale che rapportato alla dimensione della piazza antistante, dove troverà posto il parco assistenza e riordino, sembra un moscerino sul tavolo; raccolto il tutto e posizionato in parte sulla mia macchina e molto

sul camper (grazie a Beppe per averlo messo a disposizione) in modo tale che alcuni cartelli erano nel salotto, i supporti nell'angolo cottura,



altre parti di tende nella zona "notte", mi accorgo della prima sorpresa, non c'era un rotolo di bandella!! (ne avevo di scorta in macchina ma non sufficiente a coprire una prova intera, occorre circa il triplo di bandella rispetto ad una normale PS). Informato il responsabile del materiale in modo "pesante", da buon ligure è iniziata una sequenza di "belin", che penso potesse tranquillamente coprire tutta la costa ligure da La Spezia a Ventimilia e subito dopo una serie infinita di telefonate tali da intasare cellule Omnitel e TIM.

Penso di aver fatto un discreto casino tanto che la security terminato il primo giro sulle prove nell'entroterra di Sanremo è partita con la bandella in direzione delle speciali nella nostra zona! In ogni caso non era mia intenzione aspettare gli apripista che dovevano arrivare da Sanremo e quindi siamo partiti alla ricerca di





bandella per Acqui, ora se non è un problema girare per il centro con una Bravo, con il camper... ma Beppe se l'è cavata egregiamente, trovato il magazzino di materiale edile che poteva fornirci la bandella, quando la sfiga... abbiamo trovato la commessa che lavorava lì il primo giorno e non sapeva nulla; morale abbiamo messo sottosopra il magazzino trovato la bandella e.... ci siamo fatti anche il prezzo!

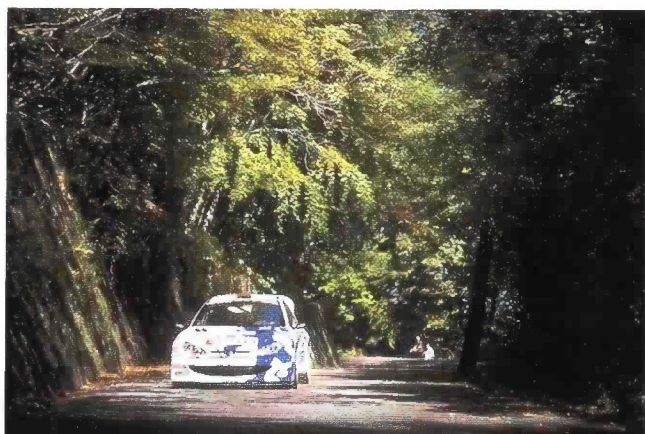
A questo punto ci siamo diretti allo start PS per poter mangiare qualcosa essere raggiunti dagli altri commissari volenterosi ed iniziare il lavoro successivo; ed ecco la seconda sorpresa, la squadra di uomini che doveva approntare le protezioni per il pubblico non si sono viste e non avevano approntato un bel piffero! Altre cellule Omnitel e TIM intasate e...ci assicurano che dovrebbero arrivare fra circa due ore. Nel frattempo



pen-siamo di iniziare a montare le tende che dovranno proteggere i cronometristi, e così iniziò una furibonda litigata con esse, con i pali



corti e quelli lunghi, con tutto quello che aveva a che fare con esse e... dopo una serie indefinite di maledizioni, Marina guardando nelle varie parti delle scatole (come solo le donne sanno fare) candidamente esclama: ma qui ci sono le istruzioni!! Fortunatamente sotto di noi c'era del cemento solido che ci ha impedito di sprofondare. Siamo sempre in attesa delle fatidiche squadre e poiché fra un'ora comincia a fare buio l'apprensione aumenta, operare di notte è sempre più difficoltoso e pericoloso (ci sono i buchi, fossi, qualcuno ne è a conoscenza!), Fiorenzo è nuovamente pronto, nel qual caso non arrivassero, a disboscare l'intera zona adiacente di alberi al fine di procurare paletti per il sostentamento del bandellone, il problema è che manca quest'ultimo e per la costruzione deve ancora organizzarsi. Un furgone all'orizzonte, ecco la fatidica squadra però... un solo furgone e tre uomini oltre tutto stanchi e non mi sembrano neanche tanto superman, di fatto ci chiedono subito se possiamo dargli una mano altrimenti non si sa quando finiscono e se finiscono; visto come hanno iniziato la bandellatura del primo tratto decidiamo di seguire da vicino i lavori, all'indomani non c'è tempo per rimediare eventuali errori. E' ormai notte e le nostre macchine con tutta la fanaleria disponibile le utilizziamo come fotoelettriche per illuminare le zone di lavoro. Ora, che la squadra arrivata non fosse composta da superman lo avevamo



capito, ma che loro non riuscissero a piantare i picchetti sulla terra ed invece Fabrizio li piantava praticamente sul cemento... in effetti Fabry ha fatto un lavoraccio ha dato tante di quelle mazzettate che come resa potrebbe avvicinarsi ad una trivella a percussione. Sono ormai le 22 e fortunatamente siamo giunti al controllo stop della PS finendo la nostra opera di bandellatura, non ci resta che trovare la classica trattoria per la meritata cena; direi che abbiamo fatto una buona preparazione per la PS di domani, il materiale ad hoc per ogni commissario lo avevo preparato a casa, siamo pronti. Durante la cena mi rimbalzano per la testa alcuni pensieri, è pur vero che gli ufficiali di gara con il loro servizio entrano a far parte dell'organizzazione, però molte volte ci si fa carico obbligatoriamente di problematiche che non sono proprio inerenti al servizio stesso come in quest'ultimo caso, se non avessimo seguito ed aiutato la sparuta squadra cosa avremmo trovato il giorno dopo a tre ore dall'inizio della PS? Dopo poche ore di sonno suona la sveglia, si sentono arrivare le prime macchine dei commissari giunte da Torino e da Aosta e per chi coordina tutto "l'ambaradan" è pur sempre un sollievo vedere che stanno arrivando tutti gli ufficiali di gara ed in orario. Suddivise le ultime pettorine e fatto il mini briefing, a gruppi ci si dirige in prova, allo start PS a parte i soliti ritardatari nei servizi, carro attrezzi, cronometristi, tutto "fila liscio".

Il backstage termina nel momento in cui tutti salgono sul palcoscenico della PS, ha un ultimo acuto, cioè il dopo PS, si perché quando finisce occorre raccogliere tutto e tutti; così ci siamo trovati allo stop con quattro auto cariche, ponendosi fra noi le classiche domande questo lo carichi tu perché da me non ci sta più nulla? Penso sia inutile anticiparvi l'eventuale risposta! Alle 18,30 di martedì 12 ottobre partiamo dal controllo stop in direzione palladium ad Acqui Terme per la consegna del materiale circa 20 Km di... coda infernale, evidentemente tutto il mondo aveva pensato di andare ad Acqui; durante il tragitto ci sono state innumerevoli telefonate fra di noi atte più a sensazioni di conforto che a proposte di soluzioni alternative anche perché non ve ne erano, la strada era quella... così dopo essere passati praticamente sui piedi di un vigile, alle 20,50 siamo entrati nel piazzale del palladium.

"Il dietro le quinte" abbassa il sipario e si spengono le ultime luci, come spesso accade subito dopo, stai pensando alla promessa con te stesso, col cavolo che il prossimo anno... ma già durante la strada del ritorno pensi alle esperienze positive avute e ciò che puoi trarre come miglioramento per il prossimo anno, quindi... alla prossima!

*Beppe Maris*



# ISTRUZIONI PER L'USO

## VIETATO AI MINORI

Dopo un doveroso STOP and GO nell'edizione precedente, per lasciare spazio al ricordo dell'amico Renato, riprendiamo la nostra mini rubricetta sul copilota nei rally. Se fate un po' di memoria storica ricorderete che ci eravamo lasciati con le fasi preparatorie che precedono la gara, esaminando i comportamenti da tenere nella percorrenza dei vari settori. A questo punto cominciamo ad esaminare come un navigatore potrebbe, in accordo con il suo pilota, compilare le "note" di una prova speciale. Ho utilizzato di proposito il termine "potrebbe compilare", poiché la stesura delle "note" è sempre soggettiva e varia sicuramente fra gli equipaggi. Le "note" servono per identificare il percorso metro dopo metro, segnalando tutte le caratteristiche del tratto cronometrato, ovvero la Prova Speciale. Queste durante il Pre Gara vengono dettate al navigatore dal pilota che gli indica tutto ciò che ritiene opportuno possa essere utile durante la gara. E' utile esaminare il percorso di giorno e quindi prendere le note; mentre, le prove di tale tratto converrebbe effettuarle di notte. E' anche utile, nei limiti del possibile, non ripercorrere la prova al contrario poiché, anche altri piloti stanno sicuramente verificando il percorso. Questo lo si dice, non per dare la possibilità ai pazzi di percorrere la prova come se fossero in gara (cosa che purtroppo a volte capita), ma per una semplice questione logistica di intasamento, dovuta anche dal fatto che la direzione gara, tramite nota informativa, alla consegna del radar, indica i periodi precisi (giorni ed orari) di quando poter effettuare le prove, di conseguenza molti equipaggi si trovano sul percorso nello stesso momento. A discrezione dell'equipaggio è utile effettuare diversi passaggi sulla prova per verificare ed eventualmente correggere le note, al fine di perfezionarle al meglio per la gara. Un buon navigatore è al corrente che per le note non si può vincere una gara, ma la si può perdere!! Dopo questa prefazione entriamo in un ambito più specifico che è quello della simbologia delle note. Esistono diversi metodi di simbologia ma con il cambiare delle abitudini, delle macchine e la continua evoluzione di questa disciplina automobilistica si può dire che c'è stata una certa standardizzazione. Un vecchio sistema indicava le note come: S = sinistra ; D = destra ; mentre per indicare la difficoltà si aggiungeva: W = velocissima ; V = veloce ; M = media ; P = piano.

Oggi invece si utilizza uno schema con l'ausilio di numeri:

Questi numeri generalmente vanno dall'1 al 6 e indicano l'indice di difficoltà o per essere più precisi un raggio di curvatura ipotetico. Ai numeri che seguono il simbolo delle curva possiamo aggiungere simboli o scritte che sono soggettive al pilota.

*Es: D3 D3- D3+ D3!!!*

Queste varianti possono essere aggiunte per motivi quali: Pericolosità; Fondo stradale; Buche ecc...

Tornando allo schema possiamo aggiungere alla "T" che indica il TORNANTE tutte le informazioni come nei casi precedenti.

*Es: Tone = Tornantone largo ; Tino = Tornantino stretto.*

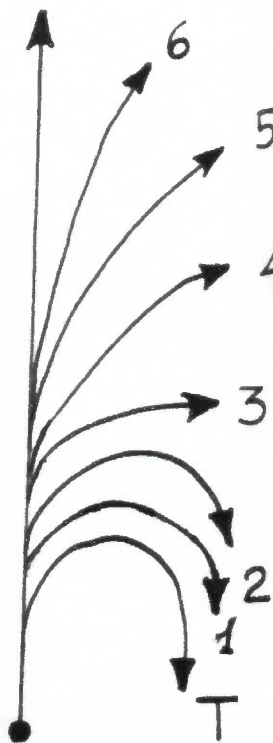
Per identificare ulteriormente il grado di difficoltà di una curva si usa aggiungere: A = Apre (<) K = Chiude (>). In questo caso possiamo sapere se dopo la curva abbiamo possibilità di accelerare a fondo (apre) o se dobbiamo decelerare (chiude).

*Es: S5 100 D4 S3A oppure K (< oppure >).*

Altri simboli di precisazione possono essere L o LL che indicano una curva lunga o lunghissima.

*Es: S3 L K (sinistra tre lunga chiude) ; D3 LL A (destra lunghissima apre).*

**Roby S.**



# Paperina Quack e Mister... "R"

## in Missione Speciale



Correva (o non correva?) il 25/6 e, dopo mezza giornata in ufficio ed un'insalata, il pomeriggio Carmagnola trascorrevano con i soliti compiti: Paperina alle verifiche sportive, con i soliti documenti, patenti, licenze.... insieme alle altre Papere. Mister "R.", in giro per il "motorducks" a sentire le ultime news, verso le 17, con gli altri colleghi di "scodinzolo", procedeva al ritiro della vettura che, il giorno successivo, sarebbe servita come apripista 00.

Ed ecco che, davanti al centro sportivo, due Alfa Romeo 145 jtd color oro, venivano allestite per svolgere una mansione particolare: 000 e 00: targhe sulle portiere, sirena e lampeggianti sul tetto, radio, microfoni ed antenne sulla 00.

Questo perché Mister "R.", oltre ad essere il na-viga della 00, guidata da un brillante, preciso, imperturbabile e perfezionista Signor Maris, è anche radioamatore, figura prevista per la vettura che precede di 30' il passaggio del 1° concorrente durante il rally. Trascorre così l'ultima parte della giornata che precede il giorno della gara, mentre Paperina continua a...scrivere ed, alla fine, le due eleganti signore, vestite di tutto punto per l'occasione, vengono condotte nel parcheggio per la notte. Sabato 26 giugno: Paperina, che ha terminato il suo compito di segreteria, accompagna sul 000 il Signor Nosenzo, tranquillo, insolitamente calmo nella funzione di responsabile della sicurezza; Mister "R." ed il Signor Maris, pronti ed efficienti nel loro ruolo. Il programma prevede dapprima un giro al parco di partenza, poi, alle 9.01, il 000 lascia la pedana per proseguire con il trasferimento che porta alla P.S.1; il 00, sempre 30' dopo, compie lo stesso percorso. Le operazioni che il 000 deve compiere all'inizio di una P.S. sono: la verifica dei mezzi di soccorso: ambulanza (fornita di medicinali salvavita, con medico rianimatore, che, a volte, arriva in super ritardo!) e carro attrezzi, del radioamatore, la distribuzione degli ordini di partenza (anche agli intermedi), la presenza dei c.p.; durante la prova, invece, occorre accertarsi della presenza dei c.p. nelle loro postazioni, come da ordine di servizio, con i loro pettorali, ma, soprattutto, allontanare il pubblico dalle zone pericolose: non sempre è facile e la calma...aiutaci tu!! Il 00, invece, mantiene via radio i contatti



con la direzione gara per fornire le informazioni necessarie sulla percorribilità e sicurezza della strada.

Per 3 P.S. tutto procede senza intoppi, poi la vettura 0 (ultimo apripista prima del 1° concorrente) ha problemi meccanici e così il 000 deve diventare 00 ed il 00 diventa 0: bisogna recuperare del tempo e quindi corsa affannosa per arrivare puntuali, ma ce la facciamo: W! Che bravi piloti!! Panino veloce a Cossano e, per 3 P.S., mantenute le posizioni di 00 e 0, poi riappare la 0 riparata e finito il servizio come 000 e 00, percorrendo l'ultima P.S., spettacolo a Carmagnola, per ben 2 volte per poter contenere il numeroso pubblico e ritorno, alla fine, sulla pedana di arrivo: è fatta!! MISSIONE COMPIUTA!! Ora occorre solamente "svestire" le vetture, togliendo radio, sirene, lampeggianti... Paperina Quack e Mister "R." sono, come gli altri, stanchi, ma soddisfatti: abbiamo cercato di dare il meglio e siamo arrivati alla fine!

Morale:

Ma è mai possibile che dopo tutte queste attività svolte ti ritrovi puntualmente a confrontarti il giorno dopo con la tua collega di lavoro, alla quale hai raccontato che cosa hai fatto nel week-end, e che umilmente ti porge la domanda più semplice del mondo alla quale non riesci a rispondere MAI:

*ERANO CARINI I PILOTI ?*

**Paperina Quack**



# PC Games

## Anteprima 2000

E' finita.

Addì 2 marzo 1999, la Sony computer entertainment è lieta di annunciare la nascita della nuova console che abatterà il muro relativo alla gestione tridimensionale delle immagini, il suo nome è PLAYSTATION 2000. Quella che attualmente utilizziamo era nata nel lontano 1994 ed aveva subito numerose modifiche per aumentare le capacità di gestione delle immagini, ma quella che presumibilmente sarà commercializzata in Europa nel nuovo millennio sarà qualcosa di totalmente nuovo.

Il sintetizzatore grafico è in grado di gestire tanto gli attributi fisici dei personaggi quanto le scenografie in cui interagiscono, il tutto in tempo reale. Il concetto in cui opera questo sintetizzatore si chiama "Emozione Sintetica" e per realizzare ciò i tecnici Sony hanno dovuto implementare la console con tanta memoria RAM tale da assomigliare ad una buona work-station che le permetterà di calcolare matematicamente la variazione dei punti flottanti avvicinandosi con spettacolare fantascienza alla realtà. Non contenti hanno introdotto la tecnologia di decompressione delle immagini MPEG2, tecnica utilizzata per il sistema DVD e per tale motivo la nuova console è abilitata alla lettura dei film in DVD, non male vero?

Non voglio tediarvi oltre nelle parole, lascio ai fatti l'ardua sentenza, sarà migliore? Secondo me sì, senza dubbio, rimangono solo piccoli dubbi. I nuovi giochi che saranno creati saranno compatibili con la vecchia versione? Saremo obbligati ad acquistare la nuova versione per seguire le evoluzioni dei giochi?

A parte queste due osservazioni credo di essere nel giusto quando affermo che questa nuova console è in grado di aprire nuovi orizzonti tanto nel campo dell' in-home entertainment quanto nel campo della visione digitale dei film.

Ed ora qualche dato tecnico per i più esigenti direttamente dal sito ufficiale della Sony:

*Topo Gigio*

### CPU

128 bit "Emotion Engine"  
System clock frequency 300 MHz  
Cache Memory instructio: 16KB, Data: 8KB + 16KB (ScrP)  
Main memory direct Rambus (Direct RDRAM)  
Memory size 32MB  
Memory Bus Bandwidth 3.2Gb per second  
Co-processor FPU (Floating point unit)  
Floating point multiply accumulator x 1  
Floating point divider x 1  
Vector units VU0 and VU1  
Floating point multiply accumulator x 9  
Floating point divider x 3  
Floating point performance 6.2 GFLOPS  
3D CG Geometric Transformation 66 Million polygons per second  
Compressed Image Decoder MPEG2

### Grafica

"graphics synthetizer"  
Clock frequency 150 MHz  
DRAM bus bandwidth 48GB per second  
DRAM bus width 2560 bits  
Pixel configuration RGB: Alpha: Z Buffer (24:8:32)  
Maximum polygon rate 75 million polygons per second





## RACINGSHOW III EDIZIONE 1999

6 / 7 NOVEMBRE 1999

### RISULTATI FINALI

# 3° RACING SHOW ALPI DEL MARE

# 6-7 novembre 1999

e-mail: [racingshow@cnet.it](mailto:racingshow@cnet.it) Sito internet: [www.racingshow.cnet.it](http://www.racingshow.cnet.it)



Piazzale Palazzetto dello SPORT circuito asfalto - terra

Il 6-7 Novembre si è svolta a Cuneo la terza edizione del "Rancing Show Alpi del Mare".

L'appuntamento si è presentato particolarmente ghiotto sia per i piloti che per le vetture partecipanti, piloti blasonati di ieri e oggi in una formula sicuramente azzeccata che garantisce uno spettacolo di ottimo livello.

I piloti nel paddock si muovevano con relativa calma all'insegna del divertimento scambiando chiacchiere tra di loro, "a spasso" vi erano anche Marku Alen e Clay Regazzoni, ma quando salivano in macchina non volevano certo sfigurare nel loro girone! e così il clima non era certamente rilassato per gli ufficiali di gara e per le assistenze, in particolar modo per i meccanici dell'Astra dove pronti via hanno dovuto sostituire due paraurti un turbo e qualche braccetto.

Un plauso alla Cuneo Eventi per l'accoglienza e l'organizzazione dove in una gara ad inviti il contorno conta molto, per quanto riguarda invece la parte sportiva lo scettro è affidato a Claudio Pozzi ed il successo della manifestazione conferma il lavoro svolto.

A lato tutte le classifiche.

*Beppe Maria*

#### LADIES CUP

1. TARUFFI PRISCA
2. CAMBIAGHI ANNA
3. MISTO' TOGNANA NICOLETTA
4. TIKKINEN TIINA
5. PONS FABRIZIA
6. SILLANKORVA MINNA

Miglior Tempo: TARUFFI PRISCA - 1'11"18

Miglior Tempo sul giro: CAMBIAGHI ANNA - 34"55

#### STORICHE

1. PREGLIASCO MAURO
2. AMBROGETTI MAURIZIO
3. ORMEZZANO FEDERICO
4. BIGA CLAUDIO
5. BOTTASSO
6. MONTALDO
7. VERNA ALBERTO
8. VALLAURI CLAUDIO
9. VERNA CARLO

Miglior Tempo: PREGLIASCO MAURO - 1' 11"18

Miglior Tempo sul giro: BIGA CLAUDIO - 44" 32

#### 4WD

1. ROMAGNA SIMONE
2. REDOLFI ORLANDO
3. FILIPPI PIERFELICE
4. BALBO LUIGI
5. SARACCO LORENZO
6. TORTONE MAURIZIO
7. MARCHISIO RAU!
8. CATANIA ANTONINO

Miglior Tempo: ROMAGNA SIMONE - 1' 22" 15

Miglior Tempo sul giro: ROMAGNA SIMONE - 40"13

#### 2RM

1. DEILA PIER GIORGIO
2. RE FELICE
3. CANTAMESSA LUCA
4. DEILA ROMEO
5. BRUSCHETTA ALESSANDRO
6. D'ISEP LUCIO
7. D'ASTE STEFANO
8. BETTI LUCA

Miglior Tempo: DEILA PIER GIORGIO - 1' 21" 26

Miglior Tempo sul giro: DEILA PIER GIORGIO - 39" 85

#### GRAFFITI

1. RICHELMI JEAN PIERRE
2. ZANUSSI ANDREA
3. LOUBET YVES parimerito PREGLIASCO MAURO
4. TOGNANA TONINO
5. PINTO LELE
6. NOBERASCO GABRIELE
7. AMBROGETTI MAURIZIO
8. ORMEZZANO FEDERICO
9. CAMBIAGHI BOBO
10. FASSINA TONY
11. TRAMONI' CESAR

Miglior Tempo: RICHELMI JEAN PIERRE - 1' 21" 21

Miglior Tempo sul giro: RICHELMI JEAN PIERRE - 39" 38



*Buon Natale e Felice Anno dalla Redazione*

“Ci voleva Un Giornale” Informazione - Cultura - Relax

Distribuito ai soli soci del Ci.U.Gi.

**Dicembre 1999**

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

con la collaborazione di : Barbieri A. - Bigatto F. - Fortunato M. - Giuggia F. - Meda Marina - Sartorello R.

Un sentito ringraziamento alla Canon Italia S.p.A. Filiale di Torino per aver messo a disposizione i Sistemi di Stampa Digitali Canon a Colori utilizzati per la stampa del

"Ci voleva Un Giornale"



**Canon**



**Canon Italia S.p.A.**