



Ci voleva Un Giornale



Ciocco in foto
La Bronzina
L'angolo del Chiap
e.... altro!



Editoriale

Cari lettori,

come annunciato nell'anticipazione del mese scorso, rieccoci qui con un Direttivo ed un Giornalino nuovi di zecca. A chi il 7 aprile non c'era possiamo annunciare che la proposta di aumentare il numero dei componenti il Consiglio Direttivo da 7 a 9 è stata approvata a grande maggioranza, esce quindi dalla programmazione "I Magnifici sette" per fare posto ad un film altrettanto famoso: "8 ½" ... e dai Beppe, era solo una battuta; non fare così, posa quella pistola! Complimenti ed auguri a Giancarlo Quaranta, confermato Presidente, a Franco Prenesti nominato dall'ACI in sostituzione del compianto Giancarlo Tonti, ed ai neoletti Tony Renzullo in rappresentanza dei Direttori di Gara, Giampiero Baietto ed Andrea Barbieri per Commissari Sportivi e Tecnici, Fabrizio Giuggia come Segretario di Manifestazione, candidati che peraltro correvano da soli. Più combattuta la votazione per eleggere i rappresentanti dei Commissari di Percorso: alle spalle di Beppe Maris e di Enzo Barbero infatti Di Maria e Bigatto sono arrivati al foto finish, divisi da un solo voto: 30 per Bigatto 29 per Di Maria.

Del secondo abbiamo particolarmente apprezzato l'esemplare concisione nella dichiarazione di voto: "ho un sacco di idee nuove, votatemi." Bravo! Così si fa, non come il Cavagnero bis che chiamato a dire due parole di introduzione alla votazione preliminare non la finiva più, tanto da dover essere richiamato all'ordine dalla Presidenza: finalmente abbiamo capito tutti perché l'anno soprannominato il Dottor Divago ...

Quanto a Bigatto, siamo in grado di offrirvi il primo clamoroso scoop della stagione: perché Franz è arrivato talmente in ritardo da rischiare l'esclusione dalle liste elettorali?

La stampa, mercoledì 8 aprile u.s. :

"tragedia sfiorata ieri alle 17.40 per un incidente avvenuto sulle corsie per Torino dell'autostrada A4, all'altezza di Chivasso. Ad un autocarro che trasportava alcune centinaia di scatole con lattine di birra (Ceres N.d.R.) dirette ad un deposito torinese, per cause in corso di accertamento da parte della Polstrada, si è staccata la ruota anteriore sinistra. Il conducente ha perso il controllo del mezzo che dopo aver abbattuto lo spartitraffico centrale, si è piegato su di un fianco e con la parte posteriore ha invaso la corsia opposta, perdendo tutto il carico sull'asfalto. Lunghe code di autoveicoli si sono formate in entrambi i sensi di marcia".

Ciò che La Stampa non riferisce è che a bloccare il traffico ha contribuito in modo determinante il curioso comportamento di tale F.B. , torinese, che sdraiato a pelle di leopardo in mezzo alla carreggiata centrale cercava disperatamente di recuperare le lattine di birra che rotolavano da tutte le parti. Il soggetto in questione è riuscito ad evitare l'arresto soltanto perché l'etilometro che avrebbe dovuto confermarne lo stato di ebbrezza, alla prima alitata è fuggito a grande velocità, dileguandosi fra i campi.

Con la speranza che il Consiglio Direttivo riesca a controllare certi individui più di quanto abbiano saputo fare gli agenti della Polstrada, concludiamo affrontando un ultimo argomento che, per quanto sgradevole, riteniamo non debba passare sotto silenzio: ci riferiamo a quello che è ormai noto a tutti come "il problema del calzino fetente".

Un commissario di percorso in trasferta (ultimo esempio Il Ciocco) che si sveglia alle 5 del mattino e passa la giornata a scarpinare su e giù per le prove speciali, quando a tarda sera rientra stanco ed affamato nella sua cameretta d'albergo, si trova di fronte ad un angoscioso dilemma: o buttarsi sotto la doccia completamente vestito o prepararsi ad affrontare il viaggio di ritorno in compagnia di un passeggero assolutamente indesiderabile, il calzino fetente!

Sapendo che:

1. un cm² di calzino fetente in normali condizioni d'uso emana effluvi pari a kg. 3,14 di gorgonzola del nonno,
2. il costo unitario di una confezione per auto di Arbre Magique è valutabile in lire 2.500+ IVA

calcolare:

1. il costo totale degli Arbres Magiques necessari a coprire gli altri 400 km. Del ritorno dal Ciocco senza morire intossicati,
2. l'incremento percentuale del buco d'ozono causato dai calzini fetenti in oggetto.

Facciamo rispettosamente notare che non sempre si può sperare in condizioni meteorologiche talmente favorevoli da consentire di effettuare l'intero tragitto con tutti i finestrini dell'auto aperti, invitiamo pertanto il nuovo Direttivo ad adottare con urgenza provvedimenti atti a risolvere questo grave problema che, se sottovalutato, rischia di pregiudicare in modo irreparabile l'organizzazione delle trasferte future e di minare gli stessi rapporti di convivenza fra i Soci del Club.

La Redazione

P.S: Fra i tanti inconvenienti esposti, il calzino fetente ha un pregio da non sottovalutare: è in grado di abbattere drasticamente i costi autostradali (insieme ai malcapitati casellanti che incontra sul suo percorso). Nel caso in questione, il personale in servizio alla barriera di Villanova è infatti svenuto lasciando la via libera, quando gli equipaggi si trovavano ancora all'altezza di Asti Est, circa 30 km prima.

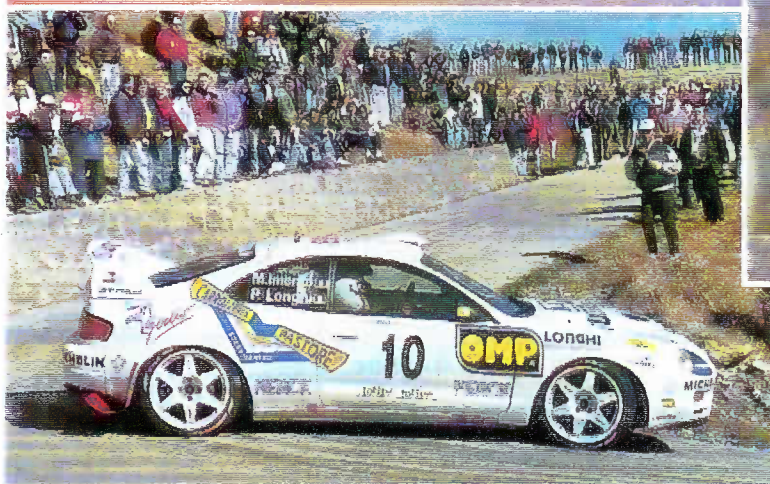
Poiché in quel momento soffiava un vento a favore superiore ai 2 m/sec., il record non è stato omologato.

RALLY

il Ciocco

E VALLE DEL SERCHIO

in... Foto



CLASSIFICA ASSOLUTA

1 NAVARRA-CASAZZA	SUBARU IMPREZA WRX	2.44'07"7
2 AGHINI-ROGGIA	TOYOTA COROLLA WRC	a 10"7
3 CUNICO-PIROLLO	FORD ESCORT WRC	a 1'32"6
4 DALLAVILLA-FAPPANI	SUBARU IMPREZA WRX	a 2'38"9
5 MEDEGHINI-"MEDEGHINI"	FORD ESCORT WRC	a 3'07"3



TROFEO FIAT CINQUECENTO

1 Basso-Guglielmi	in	1.40'19"4
2 Cantarelli-Guarnieri	a	2'13"6
3 Pascale-Mongillo	a	3'23"3
4 Bernocchio-Pastorelli	a	3'48"4
5 Tozzini-Fauci	a	5'30"5

La Nobile Arte



Anche la stagione 1998 vede i commissari del Ci.U.Gi impegnati nelle gare di kart sulle piste di Nizza Monferrato e di Cavaglià. Lo scorso anno abbiamo assistito a numerose gare animate da confronti serrati in tutte le classi. Vedere prove di qualificazione articolate su due soli giri aiuta a comprendere l'importanza che questa specialità riveste per la formazione dei piloti.

Campioni come Prost, Piquet, Patrese, Schumacher, Modena, Tarquini, i gemelli Deila, Fisichella, Trulli, Zanardi prima di affermarsi nelle diverse specialità dell'automobilismo sono

stati dei fuoriclasse nei kart. Non dimentichiamo poi il più grande di tutti, Ayrton Senna, pur non essendosi mai potuto fregiare del titolo mondiale, è ancora oggi ricordato come il migliore interprete della specialità. Inoltre sono italiane la maggior parte delle case costruttrici di telai e di motori che schierano e assistono in forma più o meno ufficiale piloti in ogni classe: tutto ciò per sottolineare l'agonismo che anima le singole gare.

Purtroppo i combattimenti in pista spesso i limiti sportivi, le innumerevoli malizie e piccole scorrettezze che i piloti si scambiano durante la gara non sempre possono essere rilevate e sanzionate dai commissari o dal direttore di gara. Tutto ciò accende l'animosità dei concorrenti che talvolta cercano di farsi giustizia sommaria dentro e fuori la pista.

Accade così che non siano infrequenti i colpi di arti marziali nei prati tra piloti eliminatisi reciprocamente o la boxe ... ai box tra meccanici. Nostro malgrado siamo costretti talvolta e smettere i panni di commissari per assumere quelli di arbitri di improvvisi incontri di pugilato. Chi invoca più rigide misure di sicurezza nella "nobile arte" pugilistica può rallegrarsi del fatto che i piloti sono protetti da caschi integrali omologati...

Le classi aperte ai più giovani (60 e 100 F.A./junior) vedono anche l'opprimente partecipazione dei genitori che sfogano le proprie frustrazioni di piloti mancati sui figli, caricandoli di pressioni inadatte alle loro età. I padri ai box ringhiano come belve in gabbia, i figli in pista tendono ad ignorare non solo le regole sportive ma anche quelle del vivere civile.

Il suggerimento è quello di affiancare ai commissari sportivi e tecnici anche uno... psicoterapeuta che si prenda cura delle frustrazioni di grandi e piccoli.

L'inserimento della classe, la 50 baby-kart, aperta ai bambini con età inferiore ai 10 anni ha generato un ulteriore problema per noi commissari. Infatti qualsiasi inconveniente che blocchi i piloti lungo la pista crea due tipi di pericoli per lo svolgimento della gara: mamme e papà che cercano di attraversare la pista a rotta di collo per accorrere dai loro pargoli, incuranti dei rischi che corrono e fanno correre agli altri bambini in gara; cambiamento delle condizioni di aderenza della pista con relativa esposizione della bandiera giallorossa poiché i mini piloti costretti malauguratamente al ritiro scoppiano in un pianto diretto...

Miao a tutti!

Mr. Big

NORMATIVE 1998

&

ALTRO

Con questo numero del nostro Giornalino riprende la mia collaborazione con la redazione per darvi alcune informazioni di carattere tecnico entrate in vigore per la stagione sportiva che va ad iniziare o meglio che è già iniziata.

In questi ultimi mesi si è assistito a delle "cherelle" che di sportivo non avevamo nulla a che vedere le quali hanno condizionato la stesura e la divulgazione dei Regolamenti sia Sportivi che Tecnici da parte degli organismi preposti.

Le novità regolamentari, di carattere tecnico, sono innumerevoli cominciando dalla decisione del Consiglio Mondiale FIA di portare la "vita" di una vettura omologata da 5 a 7 anni questo vuol dire che una vettura in scadenza di omologazione al 31/12/97 potrà ancora partecipare a gare titolate FIA fino al 31/12/99.

Sempre il Consiglio Mondiale FIA ha deciso di procedere a delle prove post-omologazione di alcuni prodotti che normalmente vengono montati su vetture da competizione (sedili, serbatoi di sicurezza FT3, ecc.) e siccome erano successi alcuni inconvenienti durante le manifestazioni i primi materiali ad essere testati sono stati quelli prodotti da note case Italiane che purtroppo non hanno superato la prova e di conseguenza gli è stata revocata l'omologazione per cui non potranno più essere usati sulle vetture da competizione essendo considerati pericolosi.

Veniamo ora alle normative di casa nostra. Il Consiglio Sportivo Nazionale di fine settembre a Perugia ha ratificato la nascita di alcune importanti iniziative tra cui la creazione di un campionato per le vetture Diesel da effettuarsi in pista, sempre per la pista una nuova serie di gare per le vetture sport a ruote coperte, dove sarà presente la Formula Arcobaleno del costruttore Piemontese Davide Pavia equipaggiata con una carrozzeria che la trasforma in una piccola Canam, queste gare saranno gestite dalla FISA (Federazione Italiana Scuderie Automobilistiche) in collaborazione con l'ANCAI (Associazione Nazionale Corridori Automobilistici Italiani) che ne curano le classifiche e l'immagine.

Sempre a Perugia si è inoltre deciso che è possibile installare, per tutte le vetture a trazione anteriore partecipanti al C.I.V.T.(Campionato Italiano Velocità Turismo), un autobloccante purché lo stesso venga omologato in campo Nazionale come V.O. (Variante Opzione) dal Costruttore della vettura.

In conseguenza di quanto sopra la S/C Rallies della CSAI ha formulato la richiesta di estendere tale decisione anche alle vetture partecipanti ai Rallies Nazionali richiesta che ha ottenuto esito positivo per le vetture di cilindrata superiore a 1400 cc (da classe A3, N3 in su) con le stesse condizioni sopra descritte. Essendo un Omologazione Nazionale le vetture che adotteranno questo dispositivo potranno gareggiare SOLO in competizioni Nazionali e NON potranno presentarsi al via di gare valide per un Titolo FIA (esempio: 100.000 Trabucchi SI - Lana NO).

Ed infine la notizia dell'ultima ora è la comunicazione della FIA del 01/04/98 la quale comunica a tutte le A.S.N. (Autorità Sportive Nazionali) che dovranno essere modificate tutte le Fiche di omologazioni che contengano una V.O. per il tettuccio apribile che qui di seguito vi allego.

Gianpiero



FEDERATION INTERNATIONALE DE L' AUTOMOBILE

TELEFAX

DE / FROM : G. CADRINGHER

Date : 1 avril 1998

Page(s): 2

M. FURST - DMSB
 MM. CARSTAIRS/KEYS - CAMS
 M. BITTER - FASF
 MM. HILTON/GLADSTONE - RACMSA
 M. JUNFORS - SBF

M. SIERRA - ACA
 M. SERVAIS - RACB
 M. HERAT - FFSA
 MM. CHIAPPELLA/CANESCHI - CSAI
 M. LIMONE

Après de longues recherches, nous avons retrouvé dans les archives de la FIA la page, ci-jointe, d'une ancienne fiche d'homologation.

Vu l'importance de ce document, la FIA a décidé que :

1. Toutes les homologations de toits escamotables doivent être accompagnées d'une photo avec les mêmes caractéristiques et dimensions.
2. Cette règle est rétroactive. Toutes les fiches existantes devront être modifiées.
3. Des vérifications et des mesures attentives seront effectuées.

Nous vous prions donc de prendre les dispositions nécessaires.

Meilleures salutations.

After a great deal of searching, we have found the attached page from an old homologation form the FIA archives.

Given the importance of this document, the FIA has decided that :

1. All homologations of retractable roofs must be accompanied by a photo with the same characteristics and dimensions.
2. This rules is retroactive. All existing forms will have to be modified.
3. Checks and careful measurements will be carried out.

Please would you therefore take the necessary steps.

Best regards.


 G. CADRINGHER

Marque MATRA SPORT

Modèle DJT 5 S
 M.E.S

F.I.A. Homol. N°

IMPORTANT - la conformité de la voiture avec les points et photos suivants de la présente fiche d'homologation n'a pas à être vérifiée lorsque le véhicule a été engagé en groupe 2 (Tourisme) ou 3 (Grand Tourisme) : 41, 72, 80, 91, 142, 143, 144, 145, 146, 153, 156, 157, 160, 161, 162, 163, 164, 182, 186, 187, 188, 189, 201, 202, 203, 212, 213, 215, 216, 222, 225, 230, 250, 251, 252, 253, 255, les photos I, II et N et toute la page 4.

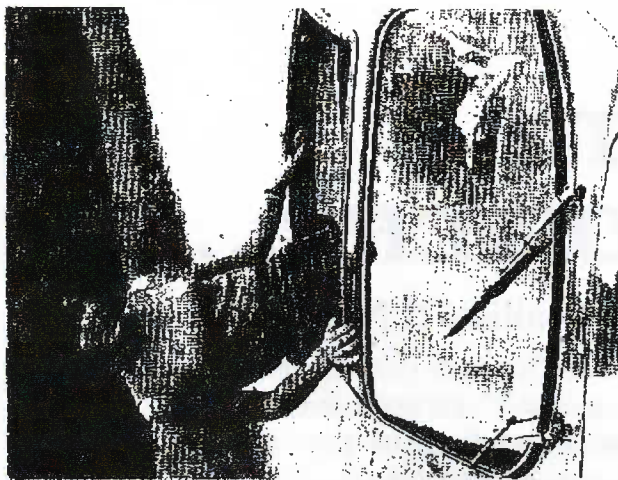
Lorsqu'il s'agit d'une voiture engagée en groupe 4 (voitures de Sport) seuls les points et photos suivants sont à contrôler pendant la vérification technique du véhicule : 1, 2, 3, 9, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 70, 71, 78, 79, 90, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 147, 148, 149, 150, 158, 159, 170, 171, 172, 173, 185, 200, 270, 271, 274, 275, 290, 291, 292, et les photos A, B, D, E, F, G, H, J, K et O.

EQUIPEMENTS ET ACCESSOIRES supplémentaires montés en série et livrable sur demande. Doivent être mentionnés les numéros dont se réfèrent les modifications.

tableau de bord : version luxe



Toit escamotable



Page 12

pare choc AV : version luxe poids : 7 kgs.



AUTO STORICHE...

la fine del rallista?! Non credo!



Ho iniziato la "carriera" di sportivo dell'automobile come rallista, ma per via dei costi (purtroppo assai elevati) sono dovuto scendere a più tranquille passioni, accontentandomi di andare a ...vedere i rally. Un bel giorno, però, grazie a delle conoscenze (in particolare quella di Silvano Borca, il più grande rivenditore di olio riciclato del Canavese) ho avuto la possibilità di riavvicinarmi al mondo delle gare, frequentando il corso apposito e divenendo così Commissario di percorso. Ho ritrovato gli amici di un tempo, sono rientrato nell'ambiente e ho nuovamente cominciato a guardare con rinnovato interesse ai rally (e adesso anche molto da vicino...!).

Ma non è tutto. Grazie a nuove relazioni strette in questo periodo, ho avuto la possibilità di ritornare all'antica passione, correre. Certo, in modo abbastanza originale, partecipando ad una gara per auto storiche. Devo ammettere che appena ricevuto la proposta ho avuto qualche titubanza. Ragionando da rallista, pensavo di essere arrivato alla pensione! Ma poi mi sono detto: perché non provare? Ho così partecipato alla gara "Auto moto retrò", svoltasi a fine ottobre a Torino. A gare simili avevo già partecipato come Commissario di percorso. Viste dall'esterno, come arbitro o spettatore, queste manifestazioni non mi erano mai piaciute o per lo meno mi lasciavano abbastanza indifferente. Ma dopo averne vissuta una come partecipante, ho cambiato opinione. Sono stato colpito dal fascino del tutto particolare della corsa, che mi ha "strappato" dalla realtà quotidiana per tutto il tempo della gara, immergendomi totalmente nella bellissima storia dell'automobile. Inoltre ho scoperto che gare di questo tipo hanno un aspetto molto più umano rispetto ad una competizione agonistica, tipo una gara su pista o un rally. I tempi dei trasferimenti, per esempio, sono molto meno ridotti. Le stesse zone che vengono scelte per i trasferimenti poi fan sì che la gara si trasformi anche in una bella gita turistica. Non solo, ma il clima che si respira fra i piloti è molto più sereno e cordiale. Infine fra i vari controlli orari, vi sono parecchi punti di ristoro, dove si ha la possibilità di scambiarsi quattro chiacchiere in amicizia. Insomma ci sono tutti gli ingredienti per passare una giornata un po' diversa, in allegria, amicizia e divertimento.

La gara dunque si è svolta con partenza da Torino Lingotto, dove si è effettuata la prima prova di regolarità su percorso, con tre settori a tempo imposto. Da qui, in trasferimento lungo la collina torinese, ripercorrendo anche la panoramica di Superga, sino a scendere a S. Mauro nella zona dell'autoporto Pascarito, dove, oltre al C.O., è avvenuto il primo ristoro.

Ripresa la gara, siamo rientrati a Torino arrivando in zona Stadio delle Alpi, dove ovviamente, oltre al C.O., è avvenuto il ristoro. (NB: alcuni malpensanti che oltre a leggere l'articolo conoscono anche chi lo scrive, si ricordino che ai ristori oltre a mangiare, si può anche chiacchierare!). Dopo questa tappa, il trasferimento ci ha condotti all'autodromo di Lombardore, dove abbiamo effettuato una seconda prova di regolarità. E' proprio a questo punto che ho cambiato totalmente opinione sulle gare di auto storiche. Per finire, siamo andati all'aeroporto di Caselle dove abbiamo concluso la gara con un'ultima prova di regolarità, e inutile ricordarlo, un ultimo ristoro. A gara ultimata, siamo andati alla Sparco per il pranzo, durante il quale sono state fatte le premiazioni. E' doveroso da parte mia ringraziare chi mi ha dato l'opportunità di partecipare a questa gara: Stefano V. e Enzo B. Ricordo loro di non prendersela né per il vent...esimo posto, né tantomeno con noi, solo perché siamo arrivati ottavi su novanta partecipanti.

E' la dura legge ...delle gare.

Roby

LA BRONZINA

Salve ragazzi, nonostante sia passato quasi un'anno dall'ultima volta che ci siamo visti devo rimarcare una sola magagna e di questo mi compiaccio con voi, state migliorando, non tanto nel campo sportivo dove noi non abbiamo quasi, e ripeto quasi, nulla da imparare, ma dal punto di vista umano aihmè non siamo proprio a posto, mi riferisco a quello che è successo allo scorso Rally del Ciocco '97 dove i capiprova avevano diviso i commissari in base alle capacità di ognuno, il che non corrisponde quasi mai alla composizione delle vetture nella tappa di avvicinamento.

Lo so che per alcuni può essere sconvolgente il dover viaggiare per pochi chilometri lontano dall'amico del cuore con cui hanno affrontato la lunga tappa di avvicinamento, ma lasciatemi dire che non è la fine del mondo soprattutto se si tiene conto che il capoprova risponde civilmente e penalmente di quello che accade lungo la P.S. Per cui se mi permettete è logico che decida sulla disposizione dei commissari discernendo dalla composizione delle vetture, quindi anche se uno si sente tradito nel dover lasciare l'amichetto lontano dalla sua postazione non deve e non può assumere come onta personale questo comportamento del capoprova, e quindi sentirsi autorizzato a mollare tutto e tornare a casa se le cose non lo aggradano.

Questo preambolo abbastanza lungo è servito per arrivare al punto, i C.P. Salto e Conterno si sono sentiti offesi e hanno deciso di abbandonare la comitiva con un giorno di anticipo, il risultato è stato che con non pochi rischi si è riusciti a coprire il servizio del Sabato ed i due contestatori si sono beccati 6 mesi di sospensione della licenza.

Questo ci deve far pensare che se noi decidiamo di aderire ad un servizio, e nessuno ci obbliga, lo dobbiamo portare fino in fondo qualsiasi cosa succede, ovviamente le cause di forza maggiore sono contemplate, sia che faccia brutto o bello sia che noi ed il nostro amico del cuore siamo magari a dieci chilometri di distanza, è una nostra scelta e scusate se mi ripeto nessuno ci obbliga.

Ciao



FLOTTA ASTRALE

DA... CORSA

Ciao a tutti sono "Puffo" in versione "StarTrek", non so se è stata la riedizione di

Guerre Stellari che mi ha ricordato le Flotte Astrali presenti nel film ma... ho immaginato un tipo di Flotta più vicino al nostro ambiente. Come in tutte le Flotte sono presenti diversi tipi di astronavi che compongono la Flotta stessa, quindi..... ci sono le "astronavine" dei commissari di percorso e segretarie di manifestazione (e sono parecchie), poi le "astronavi" più grandi dei commissari sportivi e direttori di gara, le "astronavi" ancora più grandi dei commissari a livello nazionale ed infine le "astronavone" con tanto di equipaggio ed hostess (chissà perché sempre carine) da dove partono le coordinate di navigazione e le eventuali strategie da seguire. Spero di non aver dimenticato nessun tipo di astronave, comunque se qualcuno non si identifica nelle astronavi citate non me ne voglia è pur sempre una "fiaba".

Come in tutte le flotte che si rispettino ogni astronave ha il suo compito, così ci sono molte "astronavine" che viaggiano attorno alle astronavi più grandi e sono quelle più esposte ad eventuali attacchi o piogge di meteoriti, nello stesso tempo le astronavi più grandi guidano quelle più piccole sia per coordinare la propria difesa sia nelle rotte da seguire. Le astronavi grandi conoscono bene le proprie "astronavine", sanno che servono per difendere in prima battuta l'intera Flotta od eventualmente per attaccare qualche meteorite un po' biricchina, ma anche le "astronavine" sono consapevoli che senza le "astronavone" non farebbero parte di una vera flotta ma sarebbero un po' abbandonate a se stesse. Col passar degli anni luce il pilota della "astronavina" vorrebbe piacevolmente salire su una astronave più grande e comoda, normalmente ognuno di noi ha voglia di aumentare le proprie conoscenze o come si suol dire "crescere", questo non sempre è possibile, penso che comunque si possa ugualmente crescere senza necessariamente cambiare astronave, ma per esempio conoscere e pilotare sempre meglio la propria od istruire i piloti più giovani ; se vogliamo fare riferimento al film citato se è pur vero che le coordinate sono state fornite dall'astronavona chi ha colpito con il suo raggio laser il "buco nero".... è stata una astronavi.....na!

Ognuno immagini come meglio crede la Flotta a Lui più consona, Puffo immagina una flotta dove tutti i componenti (non necessariamente Puffi) dalle "astronavone" alle "astronavine" eseguono il loro compito correttamente e con reciproca collaborazione a mio avviso ciò non può che rendere la flotta forte ed inattaccabile durante il viaggio fra le varie galassie, se tutti ci muovessimo in tal senso, o perlomeno provarci, anche in altre galassie è valido il proverbio tentar...., potremmo concretizzare sempre più una gran bella Flotta Astrale da ... Corsa.

Ciao a tutti *Puffo* (Star Trek)

Notizie *Flash*

Alessandria, 18- 19 aprile '98

24° Rally COPPA D'ORO

La gara ha preso il via nella serata di sabato dalla città di Valenza con lo svolgimento di una prova spettacolo, la prova è stata dominata da Tagliani-Galliena, al quarto posto si è piazzato Gino Bellan con la sua "piccola" Peugeot 106 precedendo equipaggi dotati di vetture molto più potenti. La gara ripartiva la mattina dopo da Alessandria, balzava al comando l'equipaggio Borsa-Berra seguiti da Uzzeni-Dellachà. Tra le vetture di gruppo N, prendeva il via l'equipaggio composto da Morgani-Bellini che si imponevano nella vittoria di classe con la loro Renault 5 turbo.

Classifica assoluta

1° Borsa-Berra (Ford Escort Cosworth) in 1.02'15"; 2° Uzzeni-Dallachà (Subaru Impreza) 1.02'37"; 3° Tagliani-Galliena (Renault Clio Williams) 1.03'57"; 4° Musti-Zanini (Renault Clio Williams) 1.04'37"; 5° Zambetta-Cadore (Ford Escort Cosworth) 1.04'51"

Torino, 3 maggio '98

3° SESTRIERESTORICO

Si è svolto nei primi giorni di maggio la terza edizione del Sestriere Storico, gara di regolarità riservata a vetture d'epoca, valida per il Campionato Italiano autostoriche. Alla gara hanno partecipato 66 equipaggi giunti da tutta l'Italia per sfidarsi sulle strade della provincia di Torino. Nel prossimo numero daremo ampio spazio con articoli, foto e curiosità.

Piancavallo, 30 aprile-2 maggio '98

19° Rally PIANCAVALLO

Si è svolto in questi primi giorni di maggio il 19° Rally Piancavallo, gara valida per il campionato assoluto, per il campionato europeo e 3 prova del trofeo Fiat Cinquecento. La gara ha visto al via 116 equipaggi che si sono dati battaglia fin dai primi chilometri, il tempo non ha sicuramente aiutato i concorrenti che dovevano ad ogni prova rischiare con la scelta della coperture più idonee, si sono messi subito in mostra Aghini e Longhi con le Toyota, quest'ultimo concluderà in testa la prima tappa. Si riparte e Aghini toglie il disturbo lasciando via libera a Navarra che termina la seconda tappa in testa alla corsa precedendo uno scatenato Longhi di 10" e Dallavilla di 25". Nell'ultima sezione della gara sono sempre le gomme a fare la differenza, i vari equipaggi lottano fino all'ultimo metro, i cronometri daranno la vittoria a Dallavilla seguito da un sorprendente Longhi che precede Cunico. Nel Trofeo riservato alle piccole vetture di casa Fiat si è imposto l'equipaggio Basso-Guglielmini conducendo la gara fin dalla partenza.

Classifica assoluta

1° Dallavilla-Fappani (Subaru Impreza) in 3.15'56"8; 2° Longhi-Imerito (Toyota Celica) a 27"5; 3° Cunico-Pirollo (Ford Escord Wrc) a 1'41"7; 4° Navarra-Casazza (Subaru Impreza) a 1'46"4; 5° Medeghini-Medeghini (Ford Escord Wrc) a 2'17"7

Aosta, 9 maggio '98

28° Rally VALLE D'AOSTA

La vettottesima edizione del rally Valle d'Aosta si svolgerà quando saremo già in stampa con il giornalino, per le notizie e la classifica dovrete attendere il prossimo numero.

P000

000 TELECIVOLEVAUNGIORNALE Maggio-Giugno 98

15-17/05	OLTREPO' PAVESE
17/05	FORMULA CHALLENGE FOSSANO
17/05	PISTA WINNER KART
29-31/05	100.000 TRABUCCHI
07/06	FORMULA CHALLENGE ASTI
13-14/06	VALLI OSSOLANE
14/06	COPPA ALTO MONFERRATO
04-05/07	17° RALLY CARMAGNOLA

4° Rally GASTRONOMICO CIUGI

In questi giorni si sta "vagliando" il programma delle attività extra sportive del nostro Club, una della proposte è quella di ripresentare in calendario lo svolgimento del "4° Rally Gastronomico", gara ad inviti riservati ai soci del Club e famigliari. Prossimamente Vi daremo ulteriori informazioni circa lo svolgimento.

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.

Maggio 1998

Ideato e prodotto da : Barbero E. - Cavagnero A. - Cavagnero M. - Maris G. - Varesio S.
con la collaborazione di : Bigatto F. - Fusco R. - Giuggia F. - Nosenzo M. - Sartorello R.