



Ci voleva Un Giornale

Marzo 1999



**Sfigor Man, Il "Monte" storico,
Istruzioni... per l'uso, PC Games
La favola di...**

sogno di una notte di mezza estate

Stavo sfogliando dopo cena l'ultimo numero del notiziario dove ci sono pubblicate tutte le gare del calendario quando di colpo sono crollato - sarà per il troppo vino bevuto - ed ho sognato il Novantanove come l'avessi già vissuto. Incominciando da gennaio mi sono visto in Piazza San Carlo sulla pedana con le auto storiche alla partenza del Montecarlo poi a febbraio un rally sprint il 1° Colli del Monferrato, ma è da marzo che il programma comincia a farsi proprio serrato: alla prima domenica il Ciocco e non posso mica mancare, la seconda il Città di Torino ed è d'obbligo partecipare, dopo c'è il Valli Biellesi alla sua prima apparizione e mia moglie comincia a guardarmi con una faccia da separazione, così per farmi perdonare io le prometto "Ti giuro, tesoro a Pasquetta ti porterò a pranzo..... sulle prove del Coppa d'Oro!". Ed è proprio quel 18 aprile mentre parto di buon mattino la prima volta che uscendo per le scale incrocio il postino. E' davvero un bravo ragazzo un esemplare lavoratore, pensate consegna la posta praticamente a tutte le ore, persino mia moglie che ha sempre qualche cosa da ridire del servizio in questo caso è soddisfatta da morire. Con l'Aosta, il Team e Fossano maggio è di nuovo un mese pieno come potete immaginare a casa ci resto sempre di meno. Il postino in compenso sui rallies si dimostra davvero informato soprattutto alle prove in notturna sembra proprio interessato, è proprio un gran bravo ragazzo molto sveglio e intelligente per il prossimo corso dovremmo di sicuro tenerlo presente. A giugno c'è il Valli Ossolane il Sestrièrestorico ed il Carmagnola, a luglio il Rally della Lana e la mia metà resta di nuovo sola, poi c'è il 100.000 Trabucchi proprio quando comincian le ferie ma saltare il Saluzzo sarebbe da persone ben poco serie, tanto più che mia moglie è tranquilla va in vacanza a Portofino le ha affittato un piccolo alloggio la sorella del postino. Io le ferie le passo a Torino, penserete che sono scemo ma in autunno mi aspetta un mondiale e comincio a pensare al Sanremo, per intanto preparo il Tartufo, penserete che sono matto ma ho un incarico molto importante: sarò Giudice di Fatto! Ad ottobre i servizi son quattro: il Sanremo, la gara di Gino ed infine due Formula Challenge, uno a Biella e l'altro a Torino. A novembre uno sprint ad Aosta e le storiche di contorno ed ancora il 21 c'è il Vesime, veramente un gradito ritorno. Con il Rally d'Inverno a dicembre si concluderà la stagione finalmente ritornerò a casa con spumante e panettone.

Ma pensate, proprio a Natale mi è successo un fatto strano giusto quando lo stavo tagliando il pandoro mi è esploso in mano. Ora, un dolce farcito al tritolo non è mica una cosa normale sono davvero molto perplesso mentre mi portano in ospedale. Saran state le ecobrigate quelle stesse che l'anno passato avvelenavano i panettoni? Ma stavolta hanno esagerato! Mi preoccupa anche mia moglie, ha subito un colpo tremendo: l'ambulanza mi portava via e lei stava ancora ridendo... Il postino dopo lo scoppio è arrivato immediatamente l'interesse che mostra per me è davvero commovente, che sia un gran bravo ragazzo voi già lo sapete del resto invece ora io non so più se sogno o se son desto... nel dubbio comunque conviene fare sempre molta attenzione a tutti i postini, gli idraulici eccetera ...

La Redazione

Calendario gare nei ns. dintorni

05-06 marzo	22° Rally del Ciocco/Valle Serchio	internazionale
19-20 marzo	14° Rally Città di Torino	nazionale
27 marzo	1° Rally Valli Biellesi	nazionale sprint
10-11 aprile	25° Coppa d'Oro	nazionale
08 maggio	29° Rally Valle d'Aosta	nazionale
15-16 maggio	4° Formula Challenge Città di Fossano	nazionale
29 maggio	27° Rally Team '971	nazionale
13 giugno	3° Formula Challenge. Città di Asti	nazionale
13 giugno	35° Rally Vally Ossolane	nazionale
20 giugno	32° Susa-Moncenisio	nazionale
26 giugno	18° Rally di Carmagnola	nazionale
26 giugno	4° Sestrierestorico	nazionale
11 luglio	Formula Challenge. Lombardore	nazionale
15 luglio	27° Rally della Lana	internazionale
24 luglio	Formula Challenge Savona	nazionale
31 luglio	15° Rally 100.000 Trabuchi	nazionale
04 settembre	11° Rally del Tartufo	nazionale
12 settembre	Formula Challenge. Aosta	nazionale
24 settembre	22° Rally 111 Minuti/10° Rally del Rubinetto	nazionale
03 ottobre	3° Formula Challenge. Città di Torino	nazionale
09 ottobre	41° Rally di Sanremo	naz. internazionale
17 ottobre	2° Rally Sprint Alto Canavese	nazionale sprint
24 ottobre	2° Formula Challenge. Città di Biella	nazionale
13 novembre	2° Top Rally de la Nieve	nazionale sprint
20 novembre	16° Rally di Vesime	nazionale sprint
4 dicembre	3° Rally d'Inverno	nazionale sprint

Sfigor Man

La stagione sportiva 1998 si è conclusa ormai da un pezzo, delle cronache rallistiche avete letto e continuate a leggere su queste pagine, ma della pista invece?

Avevamo scritturato un noto reporter affinché ci raccontasse delle vicende del Superturismo e del CIVT, ma nel corso dell'anno non ci sono arrivati né articoli né resoconti e nemmeno un saluto.

Che fine ha fatto dunque Sfigor Man?

Grazie all'aiuto di "Chi l'ha visto?" siamo riusciti a rintracciarlo in una soffitta di una decrepita casa ai margini del Balòn, il pittoresco e multirazziale quartiere di Torino, ribattezzato dai cittadini la "kasbah". Come mai dai fasti del '96, quando seguiva il ricco carrozzone dell'ITC sino in Brasile ed in Giappone, si è ora ridotto a vivere come un "lavavetri"?

Ed ecco la sua spiegazione :

Ragazzi, purtroppo il '98 non è andato bene come speravo e già qualcuno nell'ambiente dice che oramai non solo porto sfortuna agli altri ma comincio a calamitarla anche su di me.

Come ben sapete il Campionato Italiano Superturismo '98 ha avuto vita difficile a causa delle ben note diatribe tra CSAI, Salerno Corse, Costruttori e Magnani sull'attribuzione della Promozione del Campionato, con il risultato che alla fine lo stesso è stato promosso ben poco.

All'esordio della prima gara a Monza i 25 spettatori presenti erano piuttosto perplessi: solo 5 vetture ufficiali? Ma tralasciando l'aspetto spettacolare e sportivo della manifestazione (conclusasi poi con l'affermazione dell'Alfa Romeo nel Campionato Marche e di "Piedone" Giovanardi in quello Piloti), veniamo a me. A Monza svegliatomi tardi la

domenica mattina per la seconda gara, mi precipito in Autodromo, corro ai box, scivolo su di una macchia d'olio, volo testa in avanti passando sopra il cofano della vettura di Larini e piano pesantemente su di un estintore carrellabile da 300 Kg che abbatto con l'obbiettivo Nikon 300mm 1.8 appena comprato. Risultato: 15 ml di danni... che volete che sia?!

Seconda gara: con la mia ben nota "Taipo" 16 valvole e 4 transistors (soprannominata la bastarda) parto per il Mugello, nel fatidico tratto tra Ronco Bilaccio e Barberino del Mugello la bastarda si ferma di colpo in piena autostrada, vengo tamponato da un TIR carico di laminati di acciaio. Risultato: 10 ml per riparare la macchina, 18 ml di danni all'attrezzatura fotografica deposta nel baule.

Terzo appuntamento a Binetto, decido di lasciare a casa la bastarda e di optare per l'aereo, arrivo a Bari, raggiungo l'albergo, appoggio nella hall la borsa con le macchine fotografiche appena riparate, faccio il check-in, mi volto: la borsa non c'è più! Più veloce di un thug indiano una specie di nanerottolo (forse extracomunitario, forse extraterrestre) era entrato di corsa nella hall, aveva acchiappato a colpo sicuro la mia borsa e altrettanto fulmineamente era schizzato fuori.

Risultato: 40 ml di attrezzatura (ovviamente non assicurata) volatilizzati.

Oramai senza attrezzature mi dedico a lavori d'ufficio nel tentativo di riacquistarle. Lavoro sino a 20 ore al giorno. Una notte, uscito dall'ufficio, sulla strada di casa la bastarda mi lascia a piedi. Preso dallo sconforto entro in un pub e mi scolo due birre, esco, la bastarda stranamente si rimette in moto, ne scopro subito dopo il perché: mi ferma una pattuglia dei vigili, prova dell'etilometro: sono fuori



anche se di poco. Risultato: patente ritirata per un mese.

Salto le gare di Imola, Magione e Vallelunga, in aereo mi ripresento a Pergusa con le macchine fotografiche che mi ha prestato un amico (io non ho ancora messo da parte abbastanza soldi).

Trovo della brava gente disposta a prestarmi quello che mi manca, dicono che sono una grande "famiglia" (scoprirò che è proprio vero). Mi prestano 20 ml, devo restituirglieli entro un mese.

A Varano per l'ottava gara arrivo con il mio corredo Nikon nuovo fiammante, con questo lavoro raggiungerò i 20 ml che devo restituire alla famiglia siciliana che mi ha aiutato. A scanso d'equivoci lascio l'attrezzatura sul Van della Fiat Auto Corse in Autodromo, voglio vedere lì chi me la ruberà! In effetti non la ruba nessuno, ma nella notte tra sabato e domenica per un corto circuito il Van prende fuoco e brucia completamente prima che chiunque riesca anche solo a farci pipì sopra. Risultato: con il Van vanno in fumo i 50 ml

delle mie nuove Nikon.

Alle due ultime gare non mi sono presentato, dicono che i miei "amici" siciliani se la siano presa ... a morte, e preferisco quindi rimanere fuori dal giro per un po'.

Qui nella "kasbah" nessuno bada a me, e la bastarda non è certo una macchina che si fa notare, quindi per adesso va bene così.

Sono stato contattato per seguire nel 1999 l'Alfa Romeo GTV Cup, ma considerando che la prima gara dovrebbe essere a Napoli nel weekend di Pasqua, dati i legami che uniscono la famiglia siciliana alle sue omologhe partenopee, non vorrei fare la fine dell'agnello sacrificale e quindi credo che declinerò l'invito.

Per quanto mi sarà possibile vi farò avere presto mie notizie, un bisbigliatissimo saluto.

Sfigor Man



Il "Monte" storico

Sabato 16 gennaio 1999 ore 7.00 ha inizio il primo servizio dell'anno.

Obiettivo: conquistare piazza San Carlo e trasformarla in un "salotto" pronto ad accogliere i concorrenti del 2° Rally del Montecarlo Storico che, come tradizione vuole, prevede le partenze dei vari equipaggi dalle città di Reims e di Torino.

La seconda edizione del Monte ha richiamato molti gentleman driver ed appassionati di rally storici per cui gli organizzatori si sono visti costretti a rifiutare parecchie iscrizioni, circa 180 le richieste contro i 120 posti disponibili.

Le vetture si schierano ai Portici del Lingotto per procedere alle verifiche tecniche e sportive.

Alle ore 17 viene dato il via per il trasferimento dei concorrenti in piazza San Carlo dove è stata approntata la pedana di partenza e il relativo parco partenza.

Al sopraggiungere delle prime vetture molte persone incuriosite si fermano attorno alle transenne e sotto i portici per cercare di capire cosa sta succedendo, alcuni fanno delle domande e chiedono spiegazioni ed i commissari del Club intervengono per fornire ogni dettaglio richiesto.

Si può affermare che a parte alcune considerazioni negative la manifestazione ha incontrato il solito entusiasmo da parte dei torinesi in quanto può essere preso in considerazione in vista di un incentivo per la Torino del 2000.

Una volta completate le operazioni, il parco partenza vede allineate in bella mostra ben 53 vetture provenienti da Francia, Spagna, Svizzera, Olanda, San Marino, Italia e Norvegia, tante "vecchie" glorie del passato tra cui le Lancia Fulvia 1600 HF, la Stratos, le Alfa Romeo Giulietta Sprint e Giulia Ti; le Fiat Abarth 131 e 124 spider, la Innocenti

Mini Cooper 1300, l'Autobianchi A 112, le Porsche, le Austin Healey, le Renault Gordini 8, le Renault Alpine A110, le Volvo 122 S, l'Opel Kadett GTE, le Saab 96V4, le MG.

Durante l'attesa mentre a tutti i concorrenti viene offerto un cocktail, una vettura riesce ad attraversare il parco partenza e a giungere fino in pedana creando scompiglio tra gli ufficiali di gara presenti, dopo un momento di sorpresa il pilota viene accolto dall'applauso del pubblico presente, in quanto è l'inconfondibile e simpaticissimo Mr. Been con la sua inconfondibile Mini Cooper (alcuni di noi pensarono subito a Mario).

Ore 18.44: l'equipaggio Agresta-Agresta su Alfa Romeo Giulietta sprint del 1960 prende il via alla volta di Albertville dove l'arrivo è previsto per le 22.35. Ad intervalli regolari a cadenza di un minuto tutte le vetture salgono in pedana a cui segue una breve presentazione da parte di Massimo Grosso per poi sfilare in via Roma dove sono subito inghiottite dal pubblico presente sul percorso.

Verso le ore 20 si conclude la manifestazione e a questo punto i commissari presenti si attivano immediatamente per smontare le attrezzature presenti e per ridare a piazza San Carlo l'aspetto consueto del suo via vai quotidiano.

Grazie alla collaborazione di un nostro caro amico, partecipante alla manifestazione come concorrente, siamo in grado di raccontarvi alcune impressioni del dopo gara.

Il percorso che si snoda per circa 1800 km e si caratterizza grazie a delle impegnative strade di montagna da cui si trae la storia di questa corsa, ma oggi il percorso si è presentato più difficoltoso a causa della neve e del ghiaccio che hanno insidiato gli equipaggi, mettendoli a dura prova. Oltre agli equipaggi anche gli uomini delle assistenze hanno

dovuto compiere enormi sforzi per rimediare alcuni inconvenienti accorsi durante la gara. Un grazie caloroso va all'assistenza, sempre presente, che ha fatto sì che in 12 minuti fosse riparato il differenziale alla Fiat 124 di Capsoni giunto 5° in classifica finale, nonché la ventola dell'Alfa 1750 GTV di Fornara, danneggiata dopo l'urto su un cordolo, che viene sostituita con una di fortuna recuperata da una Mercedes di passaggio!

Anche questo fa parte dello spirito con cui si deve affrontare il Monte!

Desidero evidenziare la presenza dell'equipaggio Mundi-Vertuan giunto 33imo in classifica finale a bordo di una bellissima (N.d.R.) Mini Cooper 1300.

Classifica: 1° Cool-Rorife su Porsche con 501 pen.; 2° Karlan-Moland su Volkswagen con 729 pen.; 3° Jons-Beckman su Ford con 990 pen.; 5° Capsoni-Capsoni su Fiat con 1040 pen.; 13° Aravecchia-Fossati su Autobianchi con 2094 pen.; 15° Aghem-Casazza su Lancia con 2154 pen.; 22° Papa-Papa su Morris con 4062 pen.; 29° Bormolini-Giolfo su Porsche con 4620 penalità.

Classifica scuderie: 1° Team Tag Heuer con 4098 pen.; 2° Rossomontebello As con 8157 pen.; 3° Historic Rally Car con 14538 pen.

Rommy



ISTRUZIONI PER L'USO

VIETATO AI MINORI

della serie insegnamo ai gatti come si arrampica
2^ puntata

Eccoci amici, di nuovo pronti a partire con un nuovo anno d'emozionanti gare ed appassionanti esperienze nel favoloso mondo dei motori. Con quest'augurio di un bellissimo riavvio di stagione, riprendiamo anche con la nostra mini rubricetta sul come comportarsi da copilota in una gara rallistica. Come vi avevo annunciato nell'altro articolo precedente, vedremo adesso come preparare un rally ed arrivare, il giorno della gara, con una certa sicurezza di poter affrontare la competizione senza lasciare nulla al caso.

Il regolamento della gara, la cartina ed il radar (ovvero il percorso obbligato che devono seguire i concorrenti) sono dati all'equipaggio con un certo anticipo, di solito una settimana prima della gara stessa, questo per permettere di poter provare il percorso e verificare i tempi di percorrenza dei vari Settori.

E' buona norma provare tutto il percorso, poiche come ben sapete, nel radar vi è un tempo imposto per percorrere le zone dei diversi Settori (tempo calcolato in base alle norme del codice stradale), ed è utile confrontarlo con il tempo impiegato provando, perchè permette di conoscere quanto anticipo si ha fra un Controllo orario e quello successivo. In questo modo il navigatore può prevedere durante la gara, qualora accadano degli inconvenienti (problemi alla vettura, ingorghi alla circolazione, passaggi ferroviari chiusi, ecc..), quanto tempo rimane per chiudere il Settore senza dover incorrere in gravose penalità, dovute al timbro ritardato della tabella di marcia, situazione che potrebbe compromettere seriamente il risultato finale.

A questo punto viene spontaneo chiedere come si deve calcolare un anticipo sul settore.

Facciamo un esempio: noi dal radar sappiamo che per percorrere un certo settore abbiamo 1 ora 10 minuti di tempo imposto, ma provando a percorrerlo verificiamo che effettivamente ci mettiamo solo 39 minuti, ecco calcolato l'anticipo, ovvero i 31 minuti di differenza, che come abbiamo già visto, possono tornare utili in caso d'emergenza.

Ecco perchè è importante provare bene tutto il percorso, e non solo le prove speciali. Ovviamente l'anticipo è valido per tutti, anche per quelli che non lo calcolano, però, in una situazione critica, questi ultimi saranno colti di sorpresa, con conseguente affanno ad affrontare i problemi ed altrettanto conseguente perdita di concentrazione sulle fasi successive e questo per un pilota è molto grave perchè può causargli la perdita della gara.

Sul radar vi sono trascritti tutti i punti di riferimento (strade, cartelli, bivi, ecc..) che ci permettono di identificare e percorrere tutto il percorso (trasferimenti e prove speciali). Durante il Pre-Gara conviene segnare, di tanto in tanto, il tempo impiegato da un punto di riferimento all'altro e segnare indicativamente il tempo regressivo per arrivare al C.O. (il chilometraggio regressivo è già segnalato). L'Anticipo finale che dicevamo prima conviene, invece, segnarlo in rosso al fondo delle pagine. Ricordarsi, inoltre, che sul radar potrebbero comparire degli errori quindi: **NON DARE MAI NIENTE PER SCONTATO**. Correggere se è il caso per non avere sorprese in gara.

Segnare, anche, con una specie di fulmine, quando due bivi o riferimenti sono molto vicini fra loro (la N.S. 11 dice: *le informazioni ravvicinate, distanza inferiore a 200 mt, non devono portare tratto di separazione*).

Ricapitolando, possiamo affermare che una buona preparazione prima della gara, comporta:

a- effettuare tutto il percorso e controllarlo.

b- segnare i tempi regressivi e per diversi tratti dei riferimenti

c- rilievo degli anticipi dei settori e scrittura degli stessi sul radar

d- se necessario in caso di direzione dubbie (oppure errate) aggiungere riferimenti.

Roby S.

SETTORE SECTEUR ROAD SECTION		C.O./C.H./T.C.			K.M.		DISTANZA A C.O. DISTANCE TO T.C. DISTANCE A C.R.	
13		13 - BIVIO PRASCORSANO			56.71			
		C.O./C.H./T.C.			TEMPO IMPOSTO TEMPS IMPRIS TARGET TIME			
		14 - BUROLO CONTINENTE			11:10'			
		INGRESSO PARCO ASSISTENZA			SERVIZI PARK ASSISTANCE		MEDIA MOT/CHNE OFFROAD	
					48.60			
DISTANZA / DISTANCE / DISTANCE		DIREZIONE / DIRECTION / DIRECTION			INFORMAZIONI / INFORMATIONS / INFORMATIONS			
TOT.	PAR.							
29.65	1.04	51				<i>part. 2'30"</i>		27.06
					<i>BUSANO</i> →	<i>Tot. 35'</i>		
29.75	0.10	52			← 35 TORINO			26.86
	!				← OGLIANICO			
29.94	0.19	53			← RIVAROLO			26.77
					FAVRIA →			
30.06	0.12	54				<i>Tot. 36'30"</i>		26.65
	!					<i>part. 4'</i>		
30.64	0.58	55			→ TORINO	<i>Tot. 39'</i>		26.07
					← CERESOLE			
						<i>ANTICIPO + 31'</i>		55

La favola di Babbo Natale

E' domenica 6 dicembre, il cielo è terso e azzurro e la temperatura è abbondantemente sotto zero. Per il calendario astronomico siamo ancora in autunno, ma alla TV passano già gli spot pubblicitari farciti di panettoni e Babbi Natale ed il calendario delle gare indica che è in programma il 2° Rally sprint d'Inverno a S. Sebastiano Po. Per gli Ufficiali di Gara del Ci.U.Gi. è l'ultimo appuntamento ufficiale della stagione 1998.

Un ampio strato di galaverna costeggia quasi completamente la P.S. di S. Lorenzo. Il freddo dev'essere talmente insopportabile che i locali vigili urbani decidono di abbandonare a se stesso il bivio sulla strada statale Chivasso-Asti a 30 minuti dall'inizio della P.S. Ovviamente, senza blocco, gli spettatori, che sperano di poter assistere alla gara al caldo delle loro auto, risalgono la stretta strada in direzione dello start dove già sono ferme 5 vetture apripista. Sbrogliare l'ingorgo non è facile e forse non sarebbe possibile se non intervenissero i colleghi di Asti dislocati alla partenza.

Sembra tutto pronto per la disputa della P.S. quando, a pochi secondi dalla partenza della vettura 00, abbandonando con un anticipo di 18 giorni la propria bottega in Lapponia, Babbo Natale si presenta allo start a bordo di una sfavillante slitta argentata. Per l'occasione non è vestito di rosso, nè di verde come quello reclamizzato da un noto spot TV, bensì proprio di blu Ci.U.Gi.

In un batter d'occhio il Babbo Natale Blu comincia la distribuzione di panettoni e cioccolatini, poi s'invola lungo la P.S. proseguendo la consegna dei doni ai Commissari presenti. ...Una favola che si avvera...

Dopo pochi minuti si ritorna alla realtà con la gara che comincia. La collocazione all'ombra di buona parte del tracciato crea seri problemi di aderenza ai concorrenti: le numerose uscite e toccate che ne conseguono impegnano i Commissari impedendo loro di subire principi di assideramento.

La favola di Babbo Natale Blu narra che nel frattempo, dopo poche centinaia di metri dallo stop P.S., le renne abbiano chiuso un po' troppo una curva cieca ed abbiano fatto cozzare la slitta contro la solita pattuglia di Carabinieri che procede in contromano.

Immaginate la sorpresa dei militari dell'Arma quando si accorgono di aver fatto un frontale con la slitta di Babbo Natale, di non avere al seguito la patente e l'assicurazione dell'auto: cosa scrivere nel rapporto al maresciallo? Non essendo nè rosso nè verde e non potendosi quindi connettere alle nostre reti telefoniche, pare che Babbo Natale abbia atteso pazientemente insieme ai Carabinieri l'arrivo della Polizia per la verbalizzazione dell'incidente. Il ritardato rientro nella sua bottega in Lapponia avrà influito sulla preparazione delle consegne natalizie?

P.S. Un doveroso ringraziamento va al prof. Arosio, storico dell'arte e docente universitario. Per bloccato tutto il giorno in casa sulla P.S. di Tonengo, quando un concorrente ha insautamente posteggiato la propria vettura lungo una scoscesa riva, il lumiere ha abbandonato i propri studi ed è intervenuto con una fune per assicurare ad una pianta la macchina ferma nella scomoda posizione.

La classifica

- 1° Boffa-Fresia (Renault Clio Williams Gr.A) in 17'11"
- 2° Minella-Tallini (Ford Escort Rs2000 Gr.A) a 5"
- 3° Rota-Frigerio (Renault Clio Williams Gr.N) a 24"
- 4° Belforti-Massarola (Renault Clio Williams Gr.N) a 24"
- 5° Schiavo-Corona (Renault Clio Williams Gr.N) a 25"



PC Games

PSalve ragazzi,

Finalmente ho ricevuto una richiesta, era ora. Qualcuno di voi mi ha chiesto di provare un gioco d'azione, per voi ho scelto DOOM. Questo gioco fa parte di una triade di successo sviluppata sia per computer sia per Playstation, si tratta di impersonare un mercenario assoldato dal governo mondiale per difendere il nostro amato pianeta dall'invasione d'eserciti ostili, mostri feroci ed altri elementi molto interessanti. L'avventura si sviluppa in trentuno diversi livelli e ad ogni livello dobbiamo percorrere un'itinerario all'interno di castelli piuttosto che basi militari o ancora pozzi petroliferi e massacrare qualsiasi forma di vita sconosciuta. Per fare questo possiamo avvalerci di molte armi, all'inizio possiamo utilizzare solo le nude mani o la pistola, ma con l'andare avanti dell'avventura siamo in grado di sottrarre ai nostri nemici morti le loro armi e, cosa molto importante, i loro caricatori, cosicchè riusciremo ad avere nel nostro zaino il fucile, il mitragliatore, il bazooka e la motosega. A questo punto dovremmo solo scegliere con quale arma affrontare il nemico per distruggerlo, tenendo però presente che per qualche arma il fatto di sparare a distanza ravvicinata può voler dire morire anche noi. Nello svolgimento del gioco dobbiamo sempre tener sottocchio l'indicatore della vivacità che scende ogni qual volta veniamo colpiti e di conseguenza quando questo è raggiunto un valore troppo basso dobbiamo raccogliere dal terreno le varie cassette mediche che ci riportano allo stato di forma migliore. Altra cosa molto importante sono i passaggi segreti, non indicati nella cartina del percorso, ma che possono riservare sorprese molto importanti per noi, quali caricatori per le diverse armi, cassette mediche, perle per l'invisibilità, tute d'amianto per camminare tranquillamente nella lava incandescente ed altro. Questi passaggi possono essere nascosti in pareti mobili che si aprono al nostro passaggio o che sono attivati mediante la pressione del nostro corpo sugli stessi, oppure in interruttori posti sul percorso e non sempre vicino ai passaggi stessi. Man mano che avanziamo nei livelli ci troveremo di fronte ad un numero sempre più alto di nemici e soprattutto sempre più agguerrito che ci farà sudare le proverbiali sette camice per averne ragione, ma se siamo ben addestrati ed allenati riusciremo a salvare il mondo da quest'invasione.

Dal punto di vista della grafica devo affermare che sia nella versione per computer che in quella per Playstation i luoghi danno il senso della veridicità, e gli aggiornamenti dei frames sono discretamente veloci. Sicuramente non dobbiamo pensare, avviandoci ad iniziare quest'avventura, che siano riprodotti luoghi a noi familiari o che possono ricondurci ad un preciso luogo terreno, perché sono tutti luoghi fantastici e totalmente inventati. Per quanto riguarda i nemici devo affermare che, a parte gli uomini che sono copiati discretamente bene a parte il fatto che sono tutti identici, i mostri lasciano alquanto a desiderare, non tanto per quel che riguarda la fantasia sicuramente molto sviluppata, ma i lineamenti non sono sempre ben definiti e si rischia di trovarsi davanti un'ammasso informe colorato con appena accennato il muso, capisco che questo potrebbe essere realmente la fotografia di questi mostri ma una grafica più accurata per questo tipo d'animali non guasterebbe. Tutto sommato ho trovato questo gioco interessante, sicuramente violento, ma forse è meglio sfogarsi giocando con un computer che giocando con vite umane vere!

Ciao a tutti ed alla prossima.

Topo Gigio



“Ci voleva Un Giornale” Informazione - Cultura - Relax

Distribuito ai soli soci del Ci.U.Gi.

Marzo 1999

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.

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”

