

Road Book

Periodico della Valdelsa Classic Motor Club

28^a CAMUCIA - CORTONA

Gara di velocità in salita riservata in parte alle storiche - 11/12/13 Marzo 2014

Validità: Challenge Salita Piloti Autostoriche - Campionati CSAI della montagna

Percorso: 3800 metri - due manche. Abbastanza semplice e veloce (i tornanti abbassano la media); il solito fondo senza grip

Partenti Storici: 157 - un vero record di questi tempi

Tempo: Asciutto in prova e per buona parte della gara...un po' di pioggerellina per gli ultimi

LA prima gara della stagione, dopo la ennesima rinuncia di Radicondoli...con la

Cooper non perfettamente a punto. Secondo posto anche per Angelo De Angelis, dopo

2000 GTV) che ha fatto sua la classe, infliggendo, sui 7600 metri del percorso, ben 13 se-

gradino più alto del podio nella classe GT 1600.

Matteo Colapicchioni, figlio d'arte, si è dovuto accontentare del quarto posto alla guida di una Fiat 850 CS, vettura non certo all'altezza delle a 112 58 HP; l'essenziale è fare esperienza, poi le vetture si cambiano.

Un ritiro, purtroppo per il nostro velocissimo Fernando Morselli che ha rotto il cambio alla sua Audi 80 GTE; sicuramente avrebbe fatta sua la classe e...non solo.

Giampaolo Bianucci con la sua mitica Fiat X 1/9 ha vinto la clas-



ALDO PANFILI SU FIAT X 1/9

solita frana, ha avuto un successo strepitoso con centocinquantesette vetture storiche alla partenza.

E' un percorso che ha dei logistici splendidi e si svolge in vista della città etrusca di Cortona che tutti conosciamo. Pertanto, anche se l'asfalto è tutt'altro che perfetto, i concorrenti non vogliono mancare all'appuntamento. La Valdelsa Classic aveva portato diciannove piloti tutti vogliosi di iniziare bene il campionato duemilaquattordici.

Pochi, come sempre, nel primo raggruppamento: vittoria senza problemi per Boris Gobbini (Abarth 1000 TC) nella classe mille - G1 dove al terzo posto troviamo un agguerrito Fabio Dionori su Innocenti Mini

una veloce prima manche, ha avuto dei problemi alla sua bella Nerus Sport che lo hanno costretto a rallentare.

Nel secondo raggruppamento buona la prestazione di uno dei nuovi piloti del Club: Roberto Panunzi su

Innocenti Mini Cooper giunto terzo in una classe assai numerosa quale la turismo di serie fino a 1300. Nella T 2000 grande gara del nostro campione sociale Ruggero Riva (A.R.

GIUSEPPE SAVOCA SU BMW 635 CSI



mo in una classe di otto partenti. Aldo Panfili, altro nuovo acquisto del Club, ha vinto la classe GT 1300 con la sua Fiat X 1/9 ed un tempo di tutto rispetto. Stefano De Santi ha portato la sua verde Lotus sul

se con un tempo di tutto rispetto. Anche Giuseppe Bonifati a bordo di una bella Fiat 124 Abarth ha vinto la classe GTS 2000 senza problemi. Pure Franco Ermini (Porsche 911 S 2.5) ha conquistato il gradino più alto del podio

18^a Cronoscalata Lago - Montefiascone

Gara di velocità in salita riservata, in parte alle sole storiche 25,26, 27 Aprile 2014

Validità: Challenge Salita Piloti Autostoriche, Campionati Salita CSAI

Percorso: 4750 m. - 2 manche. Molto veloce e ben protetto.

Parenti Storici: 83 - lo scorso anno furono 92; comunque non male anche se meriterebbe di più

Tempo: Ascittuo, solo un po' di pioggia nel finale della seconda manche di prova.

LA seconda di campionato si è svolta in un'altra bella località dell'alta Tuscia con partenza dal bellissimo lago di

Giornata da dimenticare per Angelo De Angelis (Nerus Sport) che ha portato a termine solo la prima manche dovendo-

teo Colapicchioni che ha guadagnato il secondo gradino del podio con la sua Fiat 850 CS.

La classe TC 1600 è sicuramente

dominio del nostro pilota Fernando Morselli che ha vinto ad oltre centocinque di media acquisendo pure il quarto posto assoluto.

La classe GTS fino a 2000 è stata appannaggio di Giuseppe Bonifati su Fiat 124 Abarth anche lui ad oltre cento di media.

Franco Ermini, nelle sue rare apparizioni in salita (preferisce i rally) ha portato al primo di classe la sua Porsche 911 S 2.5 pure lui ad oltre cento di media.

Silvano Giachi, alla sua seconda uscita con la nuova A 112 70 HP, ha preso subito confidenza dimostrando il suo valore e vincendo la classe. Buona gara anche per Moreno Sedanetti (A 112 Abarth 70 HP) che alla fine ha fatto sua la piazza d'onore nella TC 1150. Maurizio Bianchini con la sua bianca Ford Escort RS 2000, non ostante un testa coda ha concluso vittorioso la classe TC 2000. Terminiamo con Fabio Guerci (A 112 Sil.) che ci ha ormai abituati alla vittoria e, anche questa volta non si è smentito. ■

→ Camucia segue da pag. 1

e crediamo che se facesse più gare il titolo nazionale sarebbe alla sua portata.

Nella Classe T 1150 del terzo raggruppamento avevamo due piloti: Silvano Giachi con la nuova vettura che si è piazzato terzo di classe e il nostro Gianpietro Barbieri giunto al quarto posto. Il primo era all'esordio con la nuova vettura mentre il Barbieri ha avuto piccoli problemi meccanici.

Quarto posto anche per il bravo Moreno Sedanetti nella classe TC 1150 con la sua A 112 Abarth che non andava al massimo.

Vittoria nella TC 2000 ad opera di Maurizio Bianchini su Escort RS 2000. Maurizio quest'anno contiamo che si aggiudichi il titolo di classe.

Fabio Guerci ha nuovamente portato sul gradino più alto del podio la sua celeste A 112 Silhouette 1000; siamo certi che i titoli nazionali non gli sfuggiranno.

Terminiamo con un nuovo pilota di prestigio entrato a far parte del Club: Giuseppe Savoca che è riuscito a guadagnare il secondo di classe a bordo della sua bella BMW 635 CSI non ostante un grave problema meccanico; siamo sicuri che presto lo rivedremo vincente. ■

CIRCUITO DI IMOLA

Campionato Italiano 6/4/2014

Veramente un bell'esordio del nostro campione sociale velocità in circuito duemila-tredici: Cesare Cernuschi.

Si trattava di un vero esordio in quanto ha acquistato una nuova vettura: una bella Alfa Romeo GT Junior al posto della Simca Rally Due che, a torto o a ragione, gli aveva dato solo grattacapi.

Il nostro portacolori ha concluso la gara senza problemi al posto d'onore il che è di buon auspicio per il futuro.

ROBERTO PANUNZI SU INNOCENTI MINI COOPER 1300



Bolsena. Se una critica si può fare a questa gara è la mancanza di spazi e/o strade di arroccamento per togliere velocemente eventuali vetture incidentate; infatti in prova ci sono state lunghe soste per questo motivo...che non dipende certo dall'organizzatore.

Non moltissimi i concorrenti e non si capisce perché: bella la gara e centrale, cioè con minori sacrifici di spostamento per tutti.

I nostri, come sempre, si sono presentati numerosi alla partenza; iniziamo dal primo raggruppamento dove, ancora una volta il nostro Boris Gobbi con la sua Abarth 1000 TC è salito sul gradino più alto del podio.

si fermare per guasto nella seconda.

Bella gara senza problemi per il neo acquisto del Club Roberto Panunzi (Cooper 1.3) vincitore alla grane della classe T 1300 particolarmente affollata.

Per Ruggero Riva, primo di classe, l'unico problema sono lo scarso numero di concorrenti da battere, altrimenti potrebbe veramente puntare in alto.

Non si è smentito Riccardo Da Frassini (Giannini 650) vincitore con distacco della numerosa classe TC 700. Anche Aldo Panfili continua la serie vittoriosa con la sua Fiat X 1/9 bianca. Vittoria pure per Stefano De Santi (Lotus Europa) nella classe GT 1600. Bella gara di Matt-

CIRCUITO DI VALLELUNGA - 26 - 27 Aprile 2014

Ovvero due giornate da dimenticare

Due i piloti iscritti con due vetture veramente competitive e quindi buone prospettive di vittoria per entrambi. Massimo Pucci con la sua velocissima Marcos 1275 GT e Carlo Boido su Austin Cooper S. Entrambe le vetture preparate dall'ottimo Pasquale presente al paddock. Problemi per entrambi in prova; guai seri per cui si decideva di smontare i due motori, farne uno, montarlo sul Cooper e farci correre entrambi i piloti. Purtroppo, dopo una nottata di lavoro, la cosa non è andata in porto con grande disappunto di tutti...piloti e preparatore.

SCARPERIA - GIOGO

Gara di velocità in salita riservata in parte alle storiche - 9/10/11 Maggio 2014

Validità: Challenge Salita Piloti Autostoriche - Campionati salita storiche CSAI

Percorso: Misto lento, difficile da imparare ma affascinante e pieno di storia

Partenti Storici: 103; stesso numero dello scorso anno. Sicuramente un buon parco partenti.

Tempo: Non ostante le previsioni non ha mai piovuto

Una gara veramente particolare nel suo genere, tosta e difficile da imparare sul mitico percorso del Mugello

parato che però ha bruciato la guarnizione della testa in prova e non ha potuto prendere il via. Gara vincente anche per il ve-

quarto posto.

Niente di nuovo per il nostro campione sociale 2013 Ruggero Riva (AR GTV 2.0) alla ricerca sempre

di concorrenti da battere che spesso sono pochi come in questa occasione.

Come sempre ottima gara del nostro Riccardo Da Frassini che forse non ha preparato bene il percorso, si è comunque classificato al posto d'onore con la sua Giannini 650 NP. Niente da fare contro Fernando Morselli, questa volta senza problemi mec-

se e per il Club che, allo stato, conduce con distacco il Challenge Scuderie 2014.

Anche Stefano De Santi ha portato la sua verde Lotus alla vittoria pur guidando quasi "a vista" in quanto conosceva pochissimo il percorso; la prossima edizione sarà preparata in modo più accurato.

Purtroppo un brutto ritiro per Giampaolo Bianucci con la sua veloce Fiat X 1/9; peccato, perché finalmente aveva trovato diversi piloti in classe che avrebbe sicuramente battuto. Gianpietro Barbieri su A 112 70 HP turismo di serie si è dovuto accontentare del quarto di classe su un percorso in cui ha sempre ottenuto ottimi cro-

no. Terminiamo la cronaca parlando del nostro campione sociale del duemiladodici che sta preparando una Lucchini sport 3000 e che, nel frattempo, si è



GIOVANNI DIONORI SU INNOCENTI COOPER 1.3

Stradale. Dobbiamo dire che la sicurezza è veramente migliorata dalle prime edizioni diventando di diritto un appuntamento da ricordare.

L'unico problema, come a Montefiascone, è la mancanza di spazi e/o strade di arroccamento dove ricoverare eventuali vetture ferme tali da accumulare notevoli ritardi. Tutto questo non si è verificato, sia grazie alla competenza del direttore di gara che alla organizzazione.

Iniziamo, come sempre a parlare dei nostri piloti in gara cominciando dal primo raggruppamento.

Nella classe T 1000 periodo G1 avevamo due piloti: Boris Gobini con la sua Abarth 1000 TC che ha vinto senza problemi la gara come sua abitudine...anche aiutato dal fatto che il bravo Fabio Dionori poteva dargli, su quel tormentato percorso, qualche problemino col suo Cooper 1.0 molto ben pre-

loce Angelo De Angelis alla guida di una delle più ammirate vetture sport: la rara Nerus Silhouette 1600.

Nel secondo gruppo grande vittoria nella classe T 1300 di Roberto Panunzi che ha messo il suo Cooper 1.3

davanti a tutta la folta compagnia. Nella stessa classe, buon esordio di un altro figlio d'arte: Giovanni Dionori, anche lui alla guida di un Innocenti Cooper 1300 che si è piazzato al

quarto posto. Primo di classe con quarantotto



SILVANO GIACHI SU A 112 ABARTH 70 HP

secondi dal secondo e sesto assoluto.

Bravo Aldo Panfilì anche questa volta ha portato alla vittoria la sua Fiat X 1/9 con un tempo di tutto rispetto guadagnando punti per

fatto imprestare una Giannini 650 NP con cui aveva vinto il titolo nazionale nel 2012 e, benché da tempo lontano da questa vettura ha dominato la classe senza problemi. ■

CAMPIONATO SOCIALE VELOCITA' CIRCUITO 2014 AL 12/5

	Pilota	Vettura	Gare	Punti	Validi
1°	Cesare Cernuschi	A.R. GTJ 1.3	1	49,64	49,64
2°	Carlo Boido	Austin Cooper	1	1,00	1,00
3°	Massimo Pucci	Marcos 1.3	1	1,00	1,00

CAMPIONATO SOCIALE VELOCITA' SALITA AL 12/5

	Pilota	Vettura	Gare	Punti	Validi
1°	Roberto Panunzi	Cooper 1.3	3	208,20	208,20
2°	Riccardo Da Frassini	Giannini 650	3	194,52	194,52
3°	Ruggero Riva	A.R. GTV 2.0	3	193,00	193,00
4°	Boris Gobbin	Abarth 1.0 TC	3	185,40	185,40
5°	Stefano De Santi	Lotus Europa	3	177,80	177,80
6°	Aldo Panfili	Fiat X 1/9	3	162,80	162,80
7°	Fernando Morselli	Audi 80 GTE	3	132,20	132,20
8°	Giuseppe Bonifati	Fiat 124 AB	2	116,00	116,00
9°	Franco Ermini	Porsche 911S	2	116,00	116,00
10°	Silvano Giachi	A 112 Abarth	2	116,00	116,00
11°	Fabio Guerci	A 112 Sil.	2	108,40	108,40
12°	Maurizio Bianchini	Escort RS	2	108,40	108,40
13°	Angelo De Angelis	Nerus Sport	3	104,84	104,84
14°	Moreno Sedanetti	A 112 Abarth	2	96,24	96,24
15°	Matteo Colapicchioni	Fiat 850 CS	2	96,24	96,24
16°	Gianpietro Barbieri	A 112 Abarth	2	93,20	93,20
17°	Andrea Pezzani	Giannini 650	1	61,80	61,80
18°	Giampaolo Bianucci	Fiat X 1/9	2	55,20	55,20
19°	Fabio Dionori	Cooper 1.0	2	49,88	49,88
20°	Giuseppe Savoca	BMW 323	1	49,64	49,64
21°	Giovanni Dionori	Cooper 1.3	1	46,60	46,60

LE GARE VALEVOLI PER IL CHALLENGE 2014**1^ SEMISTAGIONE**

- 13/4 28^ Camucia-Cortona
 27/4 18^ Lago-Montefiascone
 11/5 Scarperia-Giogo
 1/6 27^ Bologna-Raticosa
 15/6 Sarnano-Sassotetto

2^ SEMISTAGIONE

- 29/6 Erice Historic
 13/7 Cesana-Sestriere
 31/8 20^ Limabetone
 14/9 42^ Coppa Del Cimino
 28/9 35^ Coppa Del Chianti Classico

Vi consigliamo di leggere il regolamento particolare del "Challenge" con le integrazioni all'interno del nostro sito.

Le foto di questo numero di Road Book sono interamente dedicate ai nuovi piloti del Club; in seguito ci sarà posto per tutti.
www.valdelsaclassic.it tutte le classifiche in tempo reale
info@valdelsaclassic.it la casella mail - 3336695707 il telefono

EVOLUZIONI CSAI 2014

Qualcosa è cambiato e noi non siamo gelosi ma...orgogliosi S.De Santi

Dopo la debacle dei campionati dello scorso anno che videro su poco meno di quattrocento piloti impegnati la miseria di **trentatré classificati!** Si badi bene non vincitori ma classificati cioè coloro che avevano fatto le canoniche otto gare. E più precisamente **nove** nel primo gruppo, **undici** nel secondo e tredici nel **terzo**. La teoria delle otto gare obbligatorie dove si doveva al-

meno prendere la partenza aveva dato i suoi frutti e meno male che fu corretta quella, ancora più assurda norma che prevedeva **otto gare terminate** che fu tolta anche dopo le nostre critiche di pericolosità in quanto un pilota andava su col motore rotto al piccolo trotto inondando d'olio il percorso e chi più ne ha più ne metta.

Ci ha fatto molto piacere che il Challenge Salita Piloti Autostoriche...con i suoi 102 classificati abbia "ispirato" in senso benevolo la Federazione come pure le due gare da scartare previste sempre nel Challenge 2014 e riproposte anche nei Campionati CSAI...ripetiamo, non siamo gelosi ma orgogliosi di aver dato una mano.

Ma la cosa che più ci ha inorgogliati è il fatto che il minimo per essere classificati è diventato il **50% delle gare effettivamente realizzate**. Anche qui il nostro contributo crediamo sia stato notevole in quanto il Challenge lo applicava da tempo e i risultati ce ne avevano dato pienamente ragione.

U'altra nostra fissa, che avevamo fatto presente a tutti i livelli da anni, era quella di togliere tutti i bonus e orpelli vari ma un punteggio uguale per tutti. Finalmente è stato recepito e ripeto fino alla nausea siamo orgogliosi di aver contribuito a far togliere qualcosa che di sportivo non aveva niente. Cosa aveva di sportivo i due punti assegnati alle vetture del periodo D, il punto a quelle del periodo E e mezzo punto al periodo F. Ma i più assurdi, nell'assurdità generale erano i punti regalo: a chi partecipava a gare estere, il punto assegnato, bastava la partenza, a chi faceva più gare del minimo per essere classificati...per fortuna tutte queste ingiustizie sono finite...speriamo per sempre.

La cosa che invece non ci è proprio andata giù è stata quella del ripristino dei bonus da cinque a scalare per i primi cinque di raggruppamento. Si era infatti arrivati, dopo le più assurde opzioni, (7-3-1 per i primi tre di gruppo) di qualche anno fa che sembravano fatte su misura per qualcuno ai 3-2-1 per i primi tre assoluti di raggruppamento e questa scelta si era dimostrata finalmente equa; basta guardare la classifica del secondo gruppo del 2013 per confermare quanto sopra. L'eccezionale exploit di di Ennio Bragagni Capaccini con la sua piccola Giannini 650 che l'ha portato al primo posto assoluto è in perfetto equilibrio con Salvatore Asta alla guida della sua potente BMW 2002, sempre fra i primi tre assoluti, **giunto a pari punti con Bragagni ed una gara in meno!** Questo bastava a dimostrare che il regolamento, compresi i bonus aveva raggiunto il suo equilibrio.

Sicuramente nelle stanze del potere sportivo non è piaciuta la vittoria assoluta di una piccola macchina da famiglia al contrario di una sport o di una grossa GT. Non fa notizia la vittoria di una "500" anzi, ai loro occhi, forse squalifica tutta la categoria delle storiche. Molto meglio un bel Pantera, Porsche o una Sport sui giornali anziché la simpatica faccia di Ennio accanto alla sua 500 "da famiglia". Ecco allora il ritorno alla vera ingiustizia dei cinque, quattro, tre, due e un punto per i primi cinque...la lobby delle storiche, dopo alcune buone iniziative che abbiamo sopra descritte e ispirate al Challenge Salita Piloti Autostoriche, ha detto ancora una volta la sua alla barba della eguaglianza sportiva. Speriamo che nel duemilaquindici continui la revisione migliorativa togliendo anche questo ultimo orpello. ■