

Road Book

Mensile della Valdelsa Classic Motor Club

27[^] Coppa del Chianti Classico

29, 30 Settembre e 1 Ottobre 2006 - GARA DI SOLE STORICHE

Validità: Campionato Europeo della Montagna, Challenge Salita Piloti Autostoriche, Campionato Italiano della Montagna, Trofeo CSAI della Montagna, Coppa CSAI della Montagna, Challenge FISA
Percorso: Molto veloce e guidato; uno dei più impegnativi in assoluto. Ben protetto e sicuro. Lunghezza 8200 metri
Piloti partenti: 177 piloti partenti; sicuramente record europeo - lo scorso anno furono 169 - Tempi di attesa ridotti
Tempo: Caldo e asciutto sia il sabato che la domenica

L'appuntamento più atteso dell'anno per la gara più famosa e più frequentata sia in Italia che in Europa e che di solito poneva il sigillo di chiusura ai vari campionati di cui ha validità, è appena passato e già si comincia a pensare, da parte dei piloti, alla prossima edizione con precisi piani atti a migliorare il proprio tempo in gara.

Anche quest'anno c'è stato il "record" dei piloti partenti (177) non ostante la non felice concomitanza col Rally Internazionale dell'Elba. La gara sicuramente piace molto ed anche l'organizzazione ha dimostrato tutta la sua efficienza oltre che per l'immagine di un percorso assai curato dal punto di vista estetico e anche per la sicurezza passiva che è molto migliorata.

I tempi, non ostante il numero notevole di partenti, sono rimasti sempre contenuti entro i limiti più che buoni.

Un'altra nota positiva su questa gara è stata la presenza massiccia di piloti stranieri, specie della Repubblica Ceca e Austria che, fra l'altro

hanno portato in gara delle monoposto da tempo inibite sulle salite Italiane e che abbiamo rivisto con grande piacere e speriamo che l'esperienza sia allargata anche



© Giorgio Ricciardi

CARLO FALORNI su Alfasud TI 1200 del 1975

alle altre gare non valevoli per l'Europeo.

In pratica la gara è rimasta, sia pure allargata, la festa dell'automobilismo d'epoca che il nostro Club aveva creato e fatto crescere per undici anni sia pure senza aver conservato l'ottima idea, che tutti ricordano e ci chiedono, del pranzo offerto a fine gara che costituiva il vero suggello a tutta la manifestazione. Comunque, come già sopra detto, una

festa con 177 invitati e dove, come in tutte le feste che si rispettino, c'è sempre qualcosa o qualcuno che cerca di guastarle...anche questa volta sotto forma di reclami tecnici

Pomona", "Fonterutoli", "Vagliagli", del "Villino" e della "Segheria" riportando, come sempre, successi di ottima fattura.

Come sempre iniziamo dal primo Raggruppamento dove troviamo un velocissimo Vito Porciatti che conquista la classe TC 1300 a bordo del Gordini 8 stabilendo altresì il nuovo record di classe.

Stefano De Santi a bordo della sua Alpine A 110 vince anche lui la classe e stabilisce anche il record a oltre 100 di media.

Bella impresa di Guido Guerrini che ha portato, con una guida "sempre nei pericoli" (come dice Maurizio...) il Mini Cooper al primo di classe con un tempo strepitoso per il tipo di vettura.

Ottima gara, come sempre, di Bruno Corsani che ha vinto la classe GT 2000 a bordo del suo Triumph TR 3 del 1955 ad oltre 90 di media oraria. Passiamo al secondo Raggruppamento dove, come sempre, i nostri colori sono più rappresentati ed iniziamo dalla classe TC 1300 (13 partenti!!!) che ha visto la lotta al coltello fra il nostro Carlo Falorni (Alfasud 1200 TI) e il Ceco (Campione Europeo) Josef Michl a bordo della nota, velocissima Skoda SR 130. Alla fine degli 8200 metri di gara l'ha avuta vinta il Ceco a oltre 110 di media con poco meno di tre secondi di vantaggio sul nostro pilota che proprio di più non poteva fare; al terzo posto, di poco staccato Giovanni Bartalesi a bordo della bianca Simca Rally 2 seguito al quarto da un velocissimo Sandro Colapicchioni che ha sfruttato ogni

Interno:

- | | |
|---------------------------------|----------------------------|
| Pag. 2 Trofeo Fagioli Gubbio | Pag. 6 Coppa Nissena |
| Pag. 3 Cividale - Castelonte | Pag. 7 Rally Elba |
| Pag. 3 Segue Trofeo Fagioli | Pag. 7 Rally Campagnolo |
| Pag. 3 Circuito del Mugello | Pag. 7 Segue Popoli... |
| Pag. 4 Segue "Chianti" | Pag. 7 Raccomandazione |
| Pag. 4 "Echi dal piazzale..." | Pag. 8 Classifiche Sociali |
| Pag. 5 Limabelone Storica | Pag. 8 Tempi Chianti |
| Pag. 5 Montecampione | Pag. 8 Tempi Cividale |
| Pag. 5 Chianti - "la Petizione" | Pag. 8 Tempi Gubbio |
| Pag. 5 Catania - Etna | Pag. 8 Madonna di Fatima |
| Pag. 5 segue Echi dal piazzale | |
| Pag. 6 Camp. Europeo Montagna | |
| Pag. 6 Coppa P. Teodori | |
| Pag. 6 Svolte di Popoli | |
| Pag. 6 Montepellegrino | |

41° Trofeo Luigi Fagioli - "Parte 1^ La Gara" Gubbio - 18 e 19 Agosto 2006 - Gara "Mista"

Validità: Campionato, Trofeo e Coppa CSAI della Montagna 2006
 Percorso: i soliti quattro chilometri con ancora più striscioni ai lati; ben protetto ed in sicurezza
 Piloti partenti: 84 verificati; lo scorso anno furono 71
 Tempo: pioggia al mattino presto, buono per la gara

Classico appuntamento di Agosto e per di più in periodo di ferie, Gubbio è per molti una data familiare fissa nei propri calendari Quest'anno oltre agli accadimenti da leggere nella II° parte, una interessante novità prevista già nella domanda di iscrizione: l'assegnazione dei paddock da parte dell'organizzatore. Siamo stati fortunati perché noi della Valdelsa ed i Piloti Senesi eravamo sistemati negli ampi piazzali di una grande chiesa in collina, poco defilata dal centro ed a 100 metri dall'arco di inizio allineamento tra alberi e tranquillità: novità interessante, vista solo in gare in Europa e che qualche organizzatore Italiano non farebbe male a prendere in considerazione. 12 i verificati di Valdelsa Classic e molti in lotta nelle varie classifiche. Per non perdere le buone abitudini tipiche di Gubbio, le verifiche sportive erano in centro, mentre quelle tecniche a quasi un chilometro di distanza, alla classiche scuole: meno male che molti di noi erano in regime di autocertificazione. Nell'unica manche di prova a disposizione, il sabato alle 9.30, erano presenti ancora zone di umido e solo gli ultimi a partire hanno trovato condizioni quasi ottimali. Altra cosa interessante e da valutare, l'ordine di partenza: pur avendo rinunciato all'Europeo, l'organizzatore ha creduto opportuno (ed io sono d'accordo) di mantenere le regole F.I.A, cioè dal periodo D al periodo I. Questo permette al pubblico di vedere l'evoluzione di stili e prestazioni, una piccola storia dell'automobile da corsa in movimento. Veniamo alla gara, riunita tutta al sabato pomeriggio con tempo rimasto tranquillo ed asfalto ben gommato dalle manche di prova dei moderni. Nel primo gruppo, con la Triumph TR3, riuscivo a fermare i cronometri nella 2° manche in un tempo mai realizzato a Gubbio, risultando 1° di classe.

Guerrini, su Mini, dopo molti travagli fin dal mattino in prova, riusciva ad avere la macchina a punto in tempo (grazie Zano!), agguantando un primo di classe. Nel secondo Gruppo ottima prova di Falorni con una

formante Alfasud, che per pochi centesimi non saliva sul podio di gruppo ma portava a casa un ottimo primo di classe. Bartalesi con la bianca Simca Rally2, ha mostrato come sempre i muscoli con un 2° di classe veramente conquistato sul campo. Bianchini, che ha vissuto la settimana tra vari tipi di cavalli, ha vinto con l'Alpine la classe, con la testa già all'Elba ed alla fida Opel. Buona la prova di Colapicchioni, con la 128 che non ha smentito la fama di pedone arrivando 3° di classe. Boddi, sempre più in simbiosi con la verde prato/finestra Simca Coupè, ha macinato tempi interessanti fino al 2° di classe. Ciabattini, uomo di punta della Scuderia, ha trovato un La vecchia forse troppo a punto per Gubbio, tanto che, dopo reclamo vinto, il buon "ciaba" e la sua Giannini 650 NP hanno vinto la classe ed inflitto una pesante sanzione in punti all'avversario. Complimenti anche a Calosi, che prepara per il nostro portacolori una gran macchina. Il buon Fortunato Arrighi, su mini, ha risentito di una botta ad un piede ed ha lasciato Lavieri e Chianucci a scannarsi per prendersi un onorevole 4° di classe. Amicis Bagnoli, con la sua cinquina, dopo la prova del mattino con rottura decideva di cambiare il motore, ma il gara piccole noie lo hanno fermato. Corre voce che i bookmakers inglesi abbiano messo gli occhi su di lui. Altro sfortunato Lazzeroni, su Fulvia HF che, per problemi meccanici, non riusciva a qualificarsi.

Nel terzo Gruppo presente solo Da Frassini con la sua fida Giannini 700 Silhouette, che riusciva a portare a casa un buon 2° di classe. Spedizione abbastanza positiva per la Scuderia, con, su tutto, il reclamo di Ciabattini che, se ne avavamo bisogno, ha dimostrato oltre ad un gran piede, una sana determinazione per l'obiettivo finale. Onore ai "Piloti Senesi" che hanno fatto cappotto vincendo i tre Gruppi con Riccardi nel primo, Morselli nel secondo e l'ottimo

Bonucci nel terzo, sempre più senza avversari. Alle gare che seguono le rivincite, ma, sentendo in giro, alla Castellina il tutto per tutto. Per finire in bellezza e con il sorriso come miglior medicina, siamo stati informati alla premiazione delle ore 19 che i primi 3 di ogni gruppo ed 1 per ogni gruppo a sorteggio (12 piloti), avrebbero dovuto presentarsi immediatamente all'hotel San Marco per l'anti-doping. Tra intuibili battute ed incredulità, abbiamo preso atto che da questa gara è entrata in vigore questa normativa del Coni. Dei nostri, per sorteggio, in lista c'era "fumino" Bartalesi. Comunque per fare i 125 centilitri alla presenza di un dottore qualcuno ha saltato la cena... Niente è trapelato sui risultati, ma sembra che più che altro fossero presenti residui di Viagra, tintura per capelli, adesivo per dentiere e medicinali prostatici vari. A parte gli scherzi, non sarà male portarsi dietro il "menù" dei vari additivi che, bene o male, siamo in molti a prendere e bere tutto molto prima per non far notte.

Bruno Corsani

41° Trofeo Fagioli Gubbio 18 e 19 Agosto Parte 2^ "la fine e l'inizio"

Forse negli anni l'abbiamo sfiorata, ma si doveva aspettare Gubbio per l'esplosione del problema. Parlo della più classica situazione tra storici e moderni, tra essere attori o comprimari, tra essere, insomma, di serie A o di serie B. Qualcosa l'avevo "annusato" all'uscita dei calendari 2006, notando che il Trofeo Fagioli aveva rinunciato per gli storici alla titolazione Europea, ma riconquistato l'assoluto per le moderne. All'arrivo dei programmi era ben in evidenza con tanto di riferimenti all'annuario CSAI, il massimo di 250 vetture ammesse e, tenuto conto che noi negli anni scorsi siamo stati mediamente 70-80 verificati a questa gara, rimanevano per i moderni circa 170 posti. Abbiamo saputo in loco che erano arrivate circa 80 iscrizioni in più del massimo ammissibile, con i concorrenti regolarmente avvertiti del

lamente avvertiti del fuori quota come da regolamento tramite telegramma. Qualcosa deve essere successo tra l'arrivo dei telegrammi e mercoledì 16, probabilmente pressioni di chi non poteva rinunciare alla gara di Campionato. Soluzione: la CSAI autorizza lo sfioramento, vengono contattati gli esclusi per telefono e addirittura il giovedì pomeriggio, al momento del mio arrivo a Gubbio, un capo degli organizzatori candidamente mi dice che ci sono posti anche per iscrizioni all'ultimo minuto, ma non mi dice cosa sarebbe successo il Sabato, pur sapendolo già. Venerdì mattina gira voce che gli orari sarebbero stati stravolti, il pomeriggio alle 15.30 iniziano le verifiche ed una circolare affissa e poi consegnata sentenza uno strettissimo programma per gli storici, che effettueranno il Sabato una sola manche di prova alle 9.30 (contro le due previste) e che le due manche di gara si svolgeranno una dietro l'altra nel pomeriggio, a partire dalle ore 16, con premiazione a fine della seconda (previste 1° manche Sabato alle 17.30 e 2° Domenica alle 10.30 con premiazione alle 12). Considerato l'alto numero dei moderni, facile dedurre che il tutto avrebbe, come successo, avuto uno slittamento di quasi un'ora. Questa la cronaca e non sto a raccontarvi una stralocce premiazione quasi al buio dove un buon Ezio Zermiani aveva a stento il tempo di darti la coppa e stringerti la mano. A parte alberghi disdetti all'ultimo minuti ed incontri saltati con amici e parenti, fissati per la domenica della gara (e pur sempre periodo di ferie) è difficile, e meglio non farlo, trasmettere bene l'umore iniziale degli storici, alla luce di questi avvenimenti. Ha preso campo, poi, lo scoraggiamento per questa "considerazione" nei nostri confronti e la passione per questo sport e per le nostre macchine, senza proteste o manifestazioni eclatanti. In effetti devo dire che ci siamo elegantemente adeguati alla situazione, ma ricordatevi che quando gli storici fanno troppo i gentlemen tira aria brutta per quella gara, in futuro. Presenti a Gubbio il grande Pagliarello, in gara, Pucci in veste di tranquillizzatore, Steinhauslin osservatore di tutto e Alessandro Batoli, nostro rappresentante in gara ed attento a quello che è successo. Tutti concordi nel dire che se aspettavamo che il vaso fosse troppo pieno il momento era arrivato. Sono "stramaturati" i tempi per dare Campio-

29^a CIVIDALE - CASTELMONTE

Gara Mista - Cividale del Friuli (UD) - 13, 14 e 15 Ottobre 2006

Validità: Campionato, Trofeo e Coppa CSAI della Montagna
 Percorso: sette chilometri da ripetere due volte; uno dei più completi e impegnativi a livello nazionale
 Piloti partenti: 73; lo scorso anno furono 57
 Tempo: sole pieno sia in prova che in gara

Oramai la cosa è accertata; ci voleva lo spostamento da luglio a ottobre per avere finalmente la gara asciutta! Chi non si ricorda le giornate, molto spesso bagnate, trascorse a Cividale quando appunto la gara si correva di luglio?

Considerazioni meteorologiche a parte, ben sette piloti del Club, come ai vecchi tempi, hanno intrapreso la lunga marcia per raggiungere la bella cittadina friulana, sede appunto della gara. Diverse le motivazioni per la lunga trasferta: alcuni per accumulare preziosi punti per i vari titoli nazionali ed altri, come chi scrive, esclusivamente perché innamorati del percorso che riteniamo, fra i più completi ed impegnativi a livello nazionale. Naturalmente non tutti siamo d'accordo; il buon Corsani non l'ha ben digerito e ha detto che lo considera una bella prova rellystica data la strada piuttosto stretta; siamo certi che si ricrederà quando avrà meglio appreso il tracciato. Unica cosa che assolutamente non condividiamo (ma che non dipende dall'organizzatore) è l'apposizione della

seconda variante in un tratto che viene veramente penalizzato. Un appunto agli organizzatori il fatto di aver messo in testa alle barriere di polistirolo una bella fila di gomme che comporta, in caso di piccolo errore (come chi scrive) dei seri danni alla vettura; l'esperienza ci insegna che si raggiunge il solito risultato (rallentamento) anche con le normali varianti in polistirolo in uso oramai in tutte le gare di sole storiche.

Ma torniamo alla cronaca dei nostri piloti che si sono fatti tutti onore in gara riportando sei vittorie di classe ed un secondo posto.

Non poteva mancare *Gabriele Ciabattini* con la Giannini 650 NP preparata ed assistita dalla Calosi Ra-

cing. Gabriele conduce da tempo la classifica assoluta del Trofeo CSAI e, anche questa volta non si è smentito risultando primo al termine delle due manche di gara; oramai il titolo è solo questione di calcoli matematici.

Fortunato Arrighi, un altro di quelli che vengono a Cividale perché gli piace il percorso, non avendo pronto il Mini Cooper con cui gareggia abitualmente, ha partecipato alla guida di un Fiat 128 Rally concludendo ugualmente al primo di classe.

Maurizio Bartoloni, dalle avventure siciliane al Friuli, non ha voluto mancare alla guida di una vettura (Opel Commodore Coupé) non certo molto a suo agio sugli stretti tornanti

breve, secondo noi, ha fatto lo stesso una bella gara portando alla vittoria di classe il sempre impeccabile (non ostante gli anni che passano) ed ammirato Triumph TR3. *Guido Guerrini* ha nuovamente portato in gara il Mini Cooper 1000 trovandosi di fronte una bella e imbattibile Abarth 100-0, oltretutto ottimamente guidata da Luciano Rebasti. A questo punto ha tentato la solita "magia" che mette in atto quando si trova di fronte ad avversari ostici (per il mezzo meccanico) e che di solito funziona portando al ritiro sia per noie meccaniche che per qualche divagazione di percorso dell'avversario malcapitato. Questa volta, purtroppo, ha sbagliato concorrente...nel senso che la "magia" ha funzionato per il Rebasti figlio che correva con la stessa auto ma nel periodo "F" e non per il suo diretto avversario. Ha pertanto tentato il tutto per tutto e ha concluso la prima manche con una brutta toccata contro un cordolo.



© <http://foto.valdelsaclassic.it>

Guido Guerrini su Innocenti Mini Cooper 998

del percorso; ha dimostrato ugualmente la grinta cui ci ha abituati vincendo la classe turismo oltre 2500 cc.

Carlo Falomi, anche lui venuto senza ambizioni di campionati ma per trascorrere un divertente fine settimana con gli amici e partecipare ad una delle gare più impegnative a livello nazionale, ha, come sempre, strabiliato tutti strapazzando di brutto due austriaci e conquistando il gradino più alto del podio con la sua gialla Alfasud TI. Per Carlo il 2006 è stato un anno di studio e di messa a punto della vettura; il prossimo dovrebbe essere la scalata ad un titolo assoluto, nazionale o europeo...Skoda permettendo...

Bruno Corsani, dopo una breve

spinta", dei Commissari Tecnici (delegato in testa) e, più che altro di Fortunato Arrighi e dello "Zano" gli hanno permesso di fare la seconda manche e di piazzarsi al secondo di classe, il che dovrebbe permettergli di vincere il titolo nella classe T 1000. *Stefano De Santi*, alla caccia del podio assoluto di Gruppo, dopo essere stato rallentato nella fase finale dal concorrente che lo precedeva ed aver fatto segnare ugualmente il quarto tempo assoluto, nella seconda ha ben pensato di andare a toccare con l'anteriore sinistra la barriera di gomme alla seconda chicane con relativa toccata sul guard-rail e termine della gara al piccolo trotto vincendo lo stesso la classe.

Gubbio parte 2^a...
 Segue da pag. 2

nato, Trofeo e Coppa a gare per sole autostoriche e, facendo con Pagliarello un probabile elenco 2007, tra vecchie e nuove in arrivo ci sono gare a sufficienza per andare in quel posto alle moderne, alle scadute e alle scadenti. Sicuramente ci potranno essere problemi, interessi, pressioni, che non agevoleranno questo percorso, ma il nostro Pagliarello ha le idee più che chiare, Pucci dovrà essere un po' meno diplomatico e molto più deciso, Batoli ha in mano fatti per far sentire più forte le nostre esigenze e tutta la sottocommissione dovrà lavorare da settore di serie A, dimostrando che, numeri alla mano, a livello Europeo nessuna federazione esprime un così grosso movimento agonistico con alle spalle un esercito di carrozzieri, preparatori, meccanici e ricambisti, cioè lavoro e cultura. Gubbio ha segnato la fine di un periodo di convivenza con i moderni, noi nel frattempo siamo cresciuti in numero ed in gare a noi riservate e Gubbio ora deve rappresentare l'inizio di un capitolo nuovo del nostro Sport. Se la Valdelsa Classic da anni ha intravisto e suggerito questa strada e questi obiettivi, poco importa, l'importante è che oggi siamo tutti coscienti che dopo Gubbio non esiste alternativa a patto che a Roma, in CSAI, smettano di vederci come solamente portatori d'acqua ma come attori nelle "nostre" gare ed il lavoro dei nostri rappresentanti sono sicuro darà buoni frutti.

CIRCUITO STRADALE DEL MUGELLO 24 - 25 Giu. 2006

Alla sua seconda edizione, la gara organizzata dalla Scuderia Biondetti, non ha riscosso il successo che meritava dato anche il carisma del nome, luogo e dei ricordi. Organizzata sotto forma di rally e regolarità sport al seguito con poco più di una trentina di concorrenti impegnati nel rally e meno di una quindicina nella regolarità sport. Speriamo che gli organizzatori prendano, per la prossima stagione, le dovute misure atte al rilancio di una gara che merita veramente di essere riproposta (tassa di iscrizione alta...???)

Per la cronaca il nostro Club aveva un equipaggio in gara formato da Fortunato Arrighi navigato dal figlio Matteo che, alla guida della Fulvia HF 1.6 hanno conquistato la vittoria di classe.

27^a COPPA DEL CHIANTI CLASSICO da pag. 1

cavallo del suo 128 Rally portato sempre al limite...e anche un po' di più; oltre sicuramente non poteva andare. Al quinto posto nella stessa classe, di cui deteniamo il "monopolio" (a parte il gradino più alto del podio...), Franco Ermini col suo bel 128 Coupé che era reduce dal Rally Dell'Elba a bordo del Morris Cooper S e di cui leggerete in altra parte.

di andare di più. Ma tutto il male non viene per nuocere; infatti il buon Roberto ne ha approfittato per salutare allegramente parenti, amici e...fidanzata assiepati lungo il percorso; chissà che non sia una nuova strategia per disorientare gli avversari??? Buona la gara di Piero Baggiardi che, non ostante la vettura avesse dei problemi e giunto buon secondo di classe a bordo della sua

dell'improvviso cedimento della frizione; sono già pronte le contro-misure per la prossima stagione. Abbiamo lasciato in ultimo, nella cronaca, il nostro pilota di punta Gabriele Ciabattini che, dopo una gara perfetta sul piede del 4'52" con la sua Giannini 650 NP alla notevole media di quasi 101 chilometri all'ora di media e reduce da una serie continuativa di sette vittorie in una classe assai difficile risultando il vero dominatore del Trofeo CSAI è, ancora una volta stato oggetto di reclamo da parte dell'avversario Lavecchia che mai quest'anno è riuscito a batterlo sul campo. Logicamente al reclamo è seguito un contro reclamo ed entrambi i piloti sono stati esclusi dalla classifica rovinando e rovinandosi una festa dello sport perfetta che oramai qualcuno ha scambiato per una gara di carte bollate. Le critiche da parte di tutti sono state unanimi ma siamo certi che la lezione non servirà e che purtroppo certe cose si ripeteranno all'infinito...alla barba dello sport e del sano agonismo (il fatto di non



© <http://foto.valdelsaclassic.it>

Stefano De Santi su Alpine A 110 - 1300 del 1969

Anche Maurizio Bianchini era reduce dall'Elba e non aveva potuto provare al sabato; ha comunque portato la nota Alpine A 110 ad un buon secondo posto di classe. Pure Francesco Rinaldi, in una delle rare presenze in gara, ha concluso al secondo posto della classe GT 1600 alla guida di una alpine A 110 1600. Finalmente al traguardo Enrico Lazzeroni alla guida di una Fulvia HF Fanalone, secondo classificato nella GTS 1600. Nella turismo di serie 1300 che è un altro "dominio" del Club, questa volta non è andata benissimo come sempre in quanto il pilota di punta Fortunato Arrighi ha avuto notevoli problemi meccanici al suo Mini Cooper e si è classificato al quarto posto, seguito al quinto da Gianni Falorni (Mini Cooper) anche lui raramente in gara (era la seconda stagionale dopo Radicondoli corso in Marzo), più o meno vale lo stesso discorso anche per Matteo Arrighi (Fiat 128 Rally) classificatosi al sesto posto e anche lui raramente presente nelle gare; l'ultimo nella classe T 1300...e nel secondo raggruppamento è risultato il buon Roberto Innocenti che ha portato la sua recalcitrante Simca Rally 2 al traguardo al piccolo trotto in quanto non ne voleva sapere di

Fulvia Zagato 1300. Esordio vincente di Pablo Muzzi alla guida di una fiammante A 112 Abarth settanta cavalli al rientro in gara dopo un paio di anni; i prossimi impegni del nostro pilota saranno i Rally di fine anno navigato dalla signora. Gara vittoriosa e, con un buon tempo per il tipo di vettura (Abarth OT 1000) da parte di Francesco Metzozzi che è in lizza per il titolo di classe del Challenge Salita che si deciderà all'ultima gara a Viterbo. Da dimenticare invece le gare di Amicis Bagnoli che si è dovuto nuovamente fermare per problemi meccanici alla sua Giannini 650 NP, come pure quella di Gastone Boddi che era certo di ottenere un ottimo risultato a bordo della Simca 1200 S (e siamo certi che lo avrebbe ottenuto) ma si è dovuto fermare per rottura del motore. Nel terzo raggruppamento Massimo Aglietti (Fiat 127 Sport) ha fatto, come sempre, una bella gara ma si è dovuto accontentare del terzo posto di fronte a vetture assai più performanti. Peggio è andata al nostro Riccardo Da Frassini (Giannini 650 Silhouette) che non ha potuto concludere la caccia all'amico-rivale Alfio Motta (alla sua porta-

Echi dal Piazzale Niccolai
By Bruno Corsani

...Bonucci è convinto che il cerotto che si mette sul naso lo aiuti molto per la gara. Peccato che l'esperimento di metterlo anche al motore non abbia dato gli stessi risultati.

...La "saga" Lavecchia - Ciabattini continua. Il buon Amicis Bagnoli ha detto che se un giorno si scriverà un libro su tutto quello che si sono verificati, sarà meglio del manuale di officina per le "cinquine".

...L'organizzatore ha previsto l'affissione sulle vetture di un "verificato FIA" giallo da mettere in buona evidenza. Si era pensato anche di metterne uno alle bretelle del delegato tecnico internazionale anche se restava il dubbio che fossero del periodo "D" o periodo "E".

...Cantarella, dopo la prova e la gara, usa mettersi un asciugamano bianco al collo tipo "boxe". Non si è capito se è per vezzo o per le ventate che prende da Mascari.

...Stanno aumentando i punti vendita di vino sfuso e a Castellina fa bella mostra un cartello "Rossi Sfusi". Il nostro portalarabo Brambilla ha chiesto se



© Giorgio Ricciardi

Fortunato Arrighi su Innocenti Mini Cooper 1300

ammettere che ci sia qualcuno che vada più forte di me...anche se i dati sono ineluttabili). Senza entrare nei giudizi tecnici, vogliamo solo spiegare l'esclusione del nostro pilota: perché montava uno scarico (libero per regolamento) fatto unicamente per rispettare la rumorosità dettata dalla CSAI e che nessuno rispetta. Lo scarico oltretutto portava alla perdita di 2/3 cavalli!!! E' stato escluso perché pur essendo libero all'epoca non ve n'erano di uguali; ma sono veramente certi i nostri tecnici?? vedremo...

vendevano anche "Neri Inquadrati".

...Carlo Falorni si è dannato l'anima inutilmente per battere la Skoda venuta dall'est. Alla esposizione dei tempi ha commentato "è un missile e magari sotto il basamento ci sarà la sigla CCCP" e, come Amleto ha aggiunto "c'è del marcio in Repubblica Ceca".

...Masini non riesce ancora a domare la riottosa DEVIN. Qualcuno commentava che se era riuscito a tagliare una mandorla per i cantuccini in dodici fettine...cosa vuoi che sia una maccina da corsa.

Questo ed altro sul Chianti a pag. 5

XIII LIMABETONE STORICA

Abetone - 25, 26 e 27 Agosto 2006 - Gara "Mista"

Nessuna validità per le storiche

Una gara che richiama sempre meno iscritti fra gli storici, di difficile gestione per gli spazi in partenza e dove le forze dell'ordine compiono "con molta solerzia" il loro lavoro senza un "minimo di comprensione" per i concorrenti. I tempi di attesa pertanto risultano notevolmente dilatati con disagi facilmente immaginabili. Non ostante ciò ci sono dei piloti del Club che non vogliono assolutamente rinunciare a questa gara e, anche quest'anno, in quattro hanno affrontato gli otto chilometri del tormentato percorso che arriva nei pressi dell'Abetone.

La famiglia "da corsa" Arrighi al completo (babbo e figlio), Massimo Aglietti e Enrico Lazzeroni. Iniziamo subito dagli Arrighi, entrambi nella classe T 1300, hanno conquistato il primo posto con Fortunato a bordo dell'imbattibile Mini Cooper 1300; buon terzo Matteo, in una delle sue rare apparizioni, alla guida del Fiat 128 Rally. Terzo posto, nella classe TC 1150, anche da parte di Massimo Aglietti alla guida della sua Fiat 127 Sport bisognosa di aggiornamenti. Infine dobbiamo registrare purtroppo il ritiro, per noie meccaniche, di Enrico Lazzeroni (HF 1.6).



© Giorgio Ricciardi

Francesco Metozzi su Abarth 1000 OT in azione alla conquista di un prezioso primo di classe alla edizione 2006 della S.Stefano - Passo dello Spino

Piancamuno - MontecampionePiancamuno 2 - 3 Settembre 2006 - Gara di sole Storiche
Gara valida per il CEM, CSPA, CIM, TIM, COP

Partono in due per la lunga trasferta che porta al percorso "miracolo" che in pochissimi anni ha potuto godere di tutte le validità possibili anche se le lamentele dei concorrenti sulla mancanza di sicurezza cronica (buono fu l'articolo di Ciro Bertolini dello scorso anno che paragonò le località della gara a "Frittelle", paese immaginario del film "Non ci resta che piangere"). Anche quest'anno le lamentele si sono sprecate, sempre per la sicurezza, senza ottenere particolari migliorie. I nostri comunque non si fanno

intimorire e Gabriele Ciabattini, reduce dalla vittoria di Gubbio, si ripete concludendo al primo posto di classe con la sua Gianini 650 NP e mettendo così una seria ipotesi sulla conquista del titolo assoluto del Trofeo della Montagna. Carlo Falorni, dopo una ottima prova con un tempo di tutto rispetto assai vicino alla Skoda del campione Europeo in carica Josef Michl, ha iniziato ad avere problemi col cambio e, senza verificare a fondo, ha caricato la vettura ed è tornato a casa rinviando il duello col Ceco al "Chianti"....

CHIANTI 2006

... "LA PETIZIONE" ...

Sabato 30 settembre, mentre eravamo intenti a consumare il pranzo prima delle prove (non proprio leggero) preparato, come sempre, da Guido Guerrini, si è avvicinato ai nostri tavoli Carlo Steinhauslin con foglio e penna biro chiedendoci di aderire ad una "petizione" da inviare alla sottocommissione storiche per poter far sì che il Sig. Gianfranco Pucci abbia la facoltà di operare al rilascio degli HTP anche per la Toscana in alternativa o...in aggiunta, a Domenico Cifaldi (come diversamente previsto dall'annuario CSAI a pag. 458 - punto 2a).

Li per li, senza pensarci, abbiamo firmato tutti, anche perché i pensieri erano rivolti ad altro (la corsa); poi, ad una più attenta valutazione è emerso evidente che, secondo noi, la persona non era idonea a farsi promotore con la "base" di tale iniziativa (a meno che in CSAI non sia stata istituita la nuova figura del "Tribuno del Popolo"...), in quanto il buon Steinhauslin è stato recentemente chiamato a far parte della Sottocommissione Autostoriche e, pertanto poteva tranquillamente parlarne e cercare di risolvere "all'interno" tale problema, se poi davvero sussiste, e non ricorrere alla "plebe" per forzare il "potere", di cui fa parte integrante, a prendere una decisione!!

Entrando poi nel merito della ques-

zione, abbiamo chiesto il perché di questa aggiunta e ci ha risposto tranquillamente (Carlo Steinhauslin) che dall'altra parte (Pucci) c'era "meno fiscalità" e più velocità nel rilascio dei documenti.

Non condividiamo neppure questa teoria in quanto si arriverebbe a classificare i due deputati al rilascio dell'HTP, uno di serie A ed uno di serie B o, quanto meno, uno più "buono"...e l'altro "troppo attento alla normativa". Non andiamo oltre per non creare problematiche a nessuno ma, da "Toscani - Ghibellini" non potevamo esimerci da questa nostra critica, speriamo, quanto meno, costruttiva.

Terminiamo per ricordare a tutti quelli che non ne sono a conoscenza e/o non lo condividono, che il Sig. Pucci è stato il "padre" degli "accorpamenti" delle categorie G2 e H1 con tanto di sparizione delle vetture originali e apparizione delle copie sui percorsi di gara; della eliminazione, nel primo raggruppamento del Turismo e Gran Turismo di serie (che all'epoca già esistevano almeno nei periodi F e G1) e che sono ancora previsti dalla FIA...e il tutto per cosa? Forse...si fa per dire...per far risparmiare qualche coppa a qualche organizzatore "minore" per le storiche ma non, e con notevole potere, per le altre...?? della serie "sfruttiamo le storiche ai fini del budget"...o forse ci sbagliamo...chissà.

Stefano De Santi

Catania - EtnaGara Mista senza validità
Nicolosi (CT) - 9, 10 Sett. 06

A volte si devono pur fare delle gare per il solo gusto di farle, senza rincorsa a titoli nazionali, trofei od orpelli vari; questa è sicuramente una di quelle occasioni che poi rimangono nella memoria perennemente. La mitica Catania - Etna, ora che ha ripreso una lunghezza di tutto rispetto, è una gara splendida con un pubblico ed una accoglienza unica cui ha partecipato con successo, vincendo alla grande la classe, con la sua Opel Commodore il nostro Maurizio Bartoloni che è tornato veramente entusiasta di tutto.

Dalla pag. 4 ...ECHI DAL PIAZZALE

...La famiglia Rebasti è una fedele presenza alle gare in Toscana. Quando arrivano pensa Lei alla macchina, poi pensa Lei alle verifiche; in prova e in gara pensa Lei a prendere tutti i tempi. Sicuramente la sera in albergo...pensa Lei...

Tema ricorrente per le gare è la determinante e pressoché sconosciuta pressione ideale per le gomme e ci sono tanti "sciamani" che annusando l'aria e toccando l'asfalto danno ricette per le massime prestazioni. GUIDO GUERRINI ha chiesto a questi "santoni" qual'è la pressione più giusta per consumarle...meno.

B. Corsani

Campionato Europeo della Montagna

anteprima regolamento e gare 2007

Gare valedoli per l'assegnazione dei titoli:

28 - 29 Apr.	Rechberg (A)	28 - 29 Lug.	Petrol Ferrari (SLO)
19 - 20 Mag.	Petrol Sevenica (SLO)	1 - 2 Set.	Piancamuno M.Campione (I)
26 - 27 Mag.	Ustecka 21 (CZ)	8 - 9 Set.	Pedavena - Croce D'Aune (I)
2 - 3 Giu.	Ecce Homo (CZ)	15 - 16 Set.	Buzetski Dani (HR)
30/6 - 1 Lug.	Trento - Bondone (I)	6 - 7 Ott.	Coppa del Chianti (I)
21 - 22 Lug.	Slovakia Matador (SK)		

• I titoli da assegnare sono quattro:

Categoria 1 (1919/1969) : T, TC, GT, GTS, BC, GTP

Categoria 2 (1970/1075) : Come sopra in più GR5 (Silhouette)

Categoria 3 (1976/1981) : Come sopra

Categoria 4 (1919/1976) : Monoposto

• Classifica finale: la stagione si dividerà in due semi-stagioni col solito numero di gare; se sono dispari la prima semi-stagione ne comprenderà una di più. Per ogni semi-stagione si considerano valide tutte le gare meno una (in pratica vi sono due gare da scartare nell'arco del campionato).

Per essere classificati basta avere partecipato a tre gare di cui almeno una fuori dal territorio nazionale.

• Punteggi: si prendono nell'ambito della classe di cilindrata nella singola categoria. Ad esempio nella 1^a Categoria nel TC 1300 sono ricomprese le vetture di tale cilindrata dei periodi D, E, F, G1 in una unica classe e così via.

Per classi con 3 o più partenti il punteggio sarà: 1°(10), 2°(8), 3°(6), 4°(5), 5°(4), 6°(3), 7°(2)

Per classi con meno di 3 partenti il punteggio sarà: 1°(5), 2°(4)

Vediamo se riusciamo ad organizzare un gruppo per l'avventura Europea già provata da Folco Gamberucci che finì secondo, Bruno Corsani quarto e Stefano De Santi che aveva più punti ma, a causa degli scarti finì primo a pari merito con un Ceco e, per la discriminante della vettura più anziana, secondo. Comunque Vi assicuro che è una bella avventura specie se vissuta in compagnia.

Stefano De Santi

45^a COPPA P. TEODORI
Ascoli P. 30/7/06 Gara mista
Nessuna validità per le Storiche

Bel percorso, buona organizzazione generale ma assoluta mancanza di interesse e di "cultura" vera e propria per le Storiche che dovrebbero essere tolte d'ufficio da tali gare.

Il nostro pilota Sabatino Giannantonio, alla guida della A.R. GTV 1600 che tutti noi conosciamo e che corre con HTP FIA nel periodo G1, si è visto mettere insieme ad una Cortina Lotus del periodo F in classe unica !! In pratica il delegato CSAI o chi per lui ha effettuato un "accorpamento" estemporaneo a titolo personale (la CSAI che ci legge dovrebbe prendere atto di chi delega a rappresentarla sui campi di gara). L'ingiustizia è palese in quanto la Ford ha un peso molto inferiore in fiche e può competere col GTA



© <http://foto.valdelsaclassic.it>

Sabatino Giannantonio su Alfa Romeo GTV 1600

non col GTV, e a nulla sono valse le rimostranze del pilota che si è visto assegnare il secondo posto. A fare un risultato strepitoso ci ha invece pensato Sandro Colapicchioni che col suo 128 Rally ha vinto l'assoluto di Gruppo e la classe TC 1300 tenendo alti i colori del Club con un tempo ecceziona-

44^a SVOLTE DI POPOLI
Popoli 3/09/06 - Gara Mista
Nessuna validità per le storiche

Questa volta eravamo partiti prevenuti per il problema di Giannantonio ad Ascoli ed eravamo tranquilli in quanto il tecnico delegato era una

Segue a pag. 7

42^a MONTEPELLEGRINO
PA. 23/7/06 - solo Storiche
Valid. CSPA, CIM, TIM, COP

Gara da dimenticare; doveva svolgersi su due manche ma se ne è potuta effettuare solo una perché, oltre a qualche incidente di troppo, alcuni concorrenti hanno volutamente ostacolato il percorso. Presumiamo che la gara non abbia seguito l'anno prossimo.

Dei nostri era presente il solo Maurizio Bartoloni con l'Opel Commodore giallo - blu che, come sempre, è salito sul gradino più alto del podio.

Era iscritto anche Gabriele Ciabattini ma non è potuto partire per un piccolo infortunio occorsogli nei giorni precedenti.

I punti per il campionato sono stati dimezzati per il non raggiungimento della distanza minima.

COPPA NISSENA

Gara Mista 23, 24/9 - CL
Val. CIM, TIM, COP

Affrontano la lunga trasferta a Caltanissetta uno per via aerea: Maurizio Bartoloni e l'altro: Gabriele Ciabattini, con imbarco da Civitavecchia del furgone dell'assistenza della Calosi Racing con all'interno la Giannini 650 NP e il carrello al seguito su cui viene piazzata una Panda, molto utile per imparare i percorsi.

Non è che Maurizio abbia portato la Commodore Coupé con un apposito "cargo" aereo...non siamo ancora arrivati a tanto...la vettura è stata semplicemente spedita con una "bisarca" stradale insieme ad altre.

La gara, di solito ben organizzata e con un percorso non molto selettivo e "quasi senza curve" ma molto ben messo in sicurezza, ha visto, purtroppo il ritiro di Gabriele Ciabattini dopo la prima manche per problemi meccanici che così non ha potuto acquisire punti per il Trofeo, mentre a tenere alto il nome del Club ci ha pensato Maurizio che ha piazzato la Commodore sul gradino più alto del podio. Entrambi sono rientrati, con diverse motivazioni, ma tutte e due positive; anche per il Ciabattini che, pur non avendo raccolto punti per il Trofeo, è lo stesso contento in quanto l'avversario diretto non era presente e rimane una gara in meno per la conquista del titolo.

RALLY ELBA STORICO

**Rally Internaz. valevole per i Campionati Europeo e Italiano
Portoferraio 28, 29 e 30 Settembre 2006**

Il "rally" per eccellenza per i nostri piloti, senza nulla togliere agli altri; sarà per il carisma che deriva dalla tradizione o dagli illustri nomi che hanno calcato le mitiche prove speciali della gara che tutti, almeno di nome, conosciamo: "Monumento", "Parata", "Monte Perone", "Volterraio" ma è sicuramente quello più frequentato dai nostri colori.

Quest'anno addirittura quattro equipaggi giallo - blu hanno affrontato con determinazione gli oltre cento chilometri di prove speciali sull'impegnativo percorso Elbano.

C'era pure, come preannunciato nel precedente numero di Road Book un interessante debutto dell'equipaggio di punta del Club composto da Alberto Salvini e Patrizio Salerno con la nuova vettura (ex Riolo) Porsche 911 - 3.0 RSR in luogo della GT 2.4 con cui avevano avuto tanti successi. Si tratta di "un'arma assoluta" e il buon Alberto, giorni prima della gara, ci aveva assicurato che il primo giorno sarebbe stato oltremodo guardingo per poi attaccare il secondo.

Forse non ci credeva neppure lui, noi no certamente...ha attaccato dalla prima prova dove si è piazzato terzo, la seconda l'ha addirittura vinta staccando i migliori nomi dell'automobilismo e ponendosi al secondo posto assoluto alla caccia del battistrada. Purtroppo alla quarta ha ceduto il cambio e si è dovuto ritirare; non vogliamo fare pronostici di cosa sarebbe avvenuto senza il guasto...sicuramente non si sarebbe accontentato della piazza d'onore!!

Un altro bellissimo esordio, di un velocista puro in un rally, è stato quello del Livornese **Ciro Bertolini** alla guida di una Ford Escort RS 2000 appena terminata di preparare e mai provata in gara. **Ciro** ci ha abituato ad imprese del genere (non per niente è Campione assoluto della Montagna in carica) ma non ci aspettavamo certamente un tale piazzamento: alla fine della gara è risultato 25° assoluto e primo assoluto delle vetture Turismo di serie dei tre raggruppamenti.

Diciamo che il risultato si è potuto ottenere...grazie ad un rifornimento

"volante" da parte di una assistenza "di passaggio" (non la sua) che ha fermato e che gentilmente gli ha dato pochi litri di benzina con cui ha raggiunto, a rotta di collo, il successivo controllo orario entrando preciso nel minuto e non pagando penalità. A nome del Club va un sentito ringraziamento agli amici sconosciuti dell'assistenza che hanno messo

Ciro in condizioni di proseguire e vincere; anche queste sono le cose belle che fanno onore al nostro sport.

Maurizio Bianchini, per l'occasione senza l'abituale navigatore, ha portato in gara la Opel Kadett GTE preparata da **Carenini** con cui ha concluso brillantemente la gara. Anche lui ha avuto i suoi problemi

per la rottura di una candela che lo ha rallentato nel corso di una prova speciale percorsa in parte a tre cilindri e che gli ha fatto perdere alcune posizioni.

Alla fine è risultato 41° assoluto e quinto di classe (ricordiamoci che gli iscritti erano un centinaio...) il che non è affatto male anche perché non avevano preparato al massimo il percorso.

Terminiamo con la coppia **Ermini - Pizzetti** che hanno fatto cose egregie col loro Morris Cooper S e, se fossero rimasti in gara, siamo certi che sarebbero arrivati nelle posizioni di riguardo nel primo raggruppamento...purtroppo si è rotto un semiasse...che qualcuno aveva detto di cambiare...e la loro corsa è finita lì. Siamo certi che nelle gare di fine anno (Prato - Firenze e Fettuata) ci faranno divertire.



© <http://www.zanellafotoottica.it/>

Salvini - Salerno su Porsche 3000 RSR in gara

2° Rally Storico Campagnolo

Validità: Campionato FIA Centro Europa e Italiano

Una bella gara da parte del nostro pilota **Folco Gamberucci** che, con una delle sue mitiche navigatrici, ha conquistato un bellissimo terzo posto assoluto di Raggruppamento, oltre naturalmente alla vittoria di classe, proseguendo, con la rossa Fulvia 1.3 S preparata da **Bigazzi**, la

titolo che già detiene di Campione Assoluto FIA Rally Storici centro Europa e che adesso lo vede al secondo posto. Al momento di redigere questo articolo il nostro pilota, con un'altra navigatrice, sta correndo la gara decisiva per il titolo; i nostri migliori auguri...

UNA RACCOMANDAZIONE A TUTTI I NOSTRI PILOTI
Alla fine dell'anno scadranno tutte le vecchie FICHE che debbono pertanto essere rinnovate.

La segreteria del Club è a disposizione; ricordatevi che, salvo proroghe...sempre possibili in Italia, dalla prima gara del 2007 non sono più accettate le vecchie FICHE ma occorre il nuovo HTP oltretutto completo di Stiker.

Da rammentare inoltre che chi ha già l'HTP senza lo Stiker lo deve fare prima dell'inizio delle gare del 2007. I tempi da parte della CSAI non sono proprio...breve; pertanto affrettatevi.

Classifica dei nostri all'Elba

C. Bertolini Escort 25° 2,04'05"
M. Bianchini Kadett 41° 2,12'28"
Salvini/Salerno Porsche Rit.
Ermini/Pizzetti Cooper S Rit.

"POPOLI" segue da pag. 6

persona ben preparata e altamente qualificata nel settore storico: **Donatello Bellosi** che era stato informato per tempo del problema e che infatti in verifica aveva provveduto a dividere le due vetture una in G1 e l'altra in F. Ma ciò non è bastato; infatti in classifica l'incredulo **Sabatino** si è trovato ancora una volta secondo dietro alla Cortina come se niente fosse. Valgono le stesse considerazioni di Ascoli; non è giusto che certi organizzatori sfruttino le storiche. Bella vittoria di **Sandro Colapicchioni** (Fiat 128 Rally) che, senza un problema meccanico avrebbe conquistato anche l'assoluto di gruppo. Terminiamo perché gli organi della CSAI sappiano che l'AC di Pescara (organizzatore) si è fatto pagare la tassa di iscrizione di Euro 271 come se la gara fosse di campionato e di sole storiche...un vero FURTO; la fattura è a disposizione...

CAMPIONATO SOCIALE VELOCITA' AL 16/10

Pilota	Vettura	Gare	Punti	Validi
1° Gabriele Ciabattini	Giannini	9	520,20	519,20
2° Sandro Colapicchioni	Fiat 128 R.	10	451,40	415,40
3° Fortunato Arrighi	Cooper 1.3	7	412,80	412,80
4° Maurizio Bartoloni	Opel Com.	8	391,60	391,60
5° Carlo Falorni	Alfasud Ti	7	344,60	344,60
6° Bruno Corsani	Triumph	6	337,00	337,00
7° Guido Guerrini	Cooper 1.0	6	336,12	336,12
8° Massimo Aglietti	Fiat 127	6	285,24	285,24
9° Stefano De Santi	Alpine A 110	5	268,40	268,40
10° Francesco Metozzi	Abarth OT	5	262,60	262,60
11° Giovanni Bartalesi	Simca R 2	5	251,60	251,60
12° Piero Bagiardi	Fulvia Z.	4	232,96	232,96
13° Maurizio Bianchini	Alpine A 110	4	218,60	218,60
14° Riccardo Da Frassini	Giannini	5	208,20	208,20
15° Vito Porciatti	Gordini 8	3	196,60	196,60
16° Sergio Failli	Alfasud TI	4	171,20	171,20
17° Francesco Rinaldi	Alpine A 110	3	169,28	169,28
18° Boris Gobbin	Abarth 1000	5	169,20	169,20
19° Franco Ermini	Cooper S	4	164,52	164,52
20° Gastone Boddi	Simca 1.2 S	4	144,80	144,80
21° Roberto Innocenti	Simca R. 2	4	108,70	108,70
22° Marcello Callaioli	Fiat 850 S	2	108,40	108,40
23° Sabatino Giannantonio	A.R. GTV	3	108,00	108,00
24° Saverio Gori Savellini	Fiat X 1/9	2	90,20	90,20
25° Matteo Arrighi	Fiat 128 R	3	85,70	85,70
26° Pablo Muzzi	A 112 Ab.	1	64,00	64,00
27° Enrico Lazzeroni	Fulvia HF 1.6	3	60,60	60,60
28° Gianni Falorni	Cooper 1.3	2	58,40	58,40
29° Ciro Bertolini	Fiat 850 C.S.	1	55,72	55,72
30° Gino Fanfara	A 112 Ab.	2	50,64	50,64
31° Stefano Bartoloni	A 112	3	34,50	34,50
32° Amicis Bagnoli	Giannini	5	20,20	20,20
33° Paolo Franchi	A.R. GTV	1	1,00	1,00

CAMPIONATO SOCIALE RALLY PILOTI AL 16/10

Pilota	Vettura	Gare	Punti	Validi
1° Alberto Salvini	Porsche RSR	3	153,00	153,00
2° Folco Gamberucci	Fulvia 1.3 S	3	131,00	131,00
3° Ciro Bertolini	Escort RS	1	91,00	91,00
4° Maurizio Bianchini	Kadett GTE	2	84,00	84,00
5° Fortunato Arrighi	Fulvia HF 1.6	1	50,00	50,00
6° Stefano Bartoloni	Fiat 850 S	1	36,00	36,00
7° Franco Ermini	Cooper S	1	1,00	1,00

CAMPIONATO SOCIALE RALLY NAVIGATORI AL 16/10

Navigatore	Vettura	Gare	Punti	Validi
1° Patrizio Salerno	Porsche RSR	3	153,00	153,00
2° Saverio Gori Savellini	Opel Kadett	2	84,00	84,00
3° Matteo Arrighi	Fulvia HF 1.6	1	50,00	50,00
4° Mauro Pizzetti	Cooper S	1	1,00	1,00

www.valdelsaclassic.it il sito web più seguito delle autostoriche
info@valdelsaclassic.it la nostra casella postale

Classifica, tempi e medie dei nostri piloti al "Chianti"

Pilota	Vettura	Class.	Tempo	Media
Carlo Falorni	Alfasud TI	2°	4'30"0	109,3
Giovanni Bartalesi	Simca Rally 2	3°	4'34"0	107,7
Sandro Colapicchioni	Fiat 128 Rally	4°	4'42"5	104,4
Maurizio Bianchini	Alpine A 110	2°	4'42"8	104,3
Franco Ermini	Fiat 128 Coupé	5°	4'43"9	103,9
Vito Porciatti	R. Gordini 8	1°	4'48"1	102,4
Stefano De Santi	Alpine A 110	1°	4'50"9	101,4
Gabriele Ciabattini	Giannini 650	Escl.	4'52"7	100,8
Francesco Rinaldi	Alpine A 110	2°	4'57"6	99,1
Massimo Aglietti	Fiat 127	3°	4'59"4	98,5
Enrico Lazzeroni	Fulvia HF 1.6	2°	5'03"9	97,1
Fortunato Arrighi	Cooper 1.3	4°	5'04"1	97,0
Gianni Falorni	Cooper 1.3	5°	5'07"0	96,1
Guido Guerrini	Cooper 1.0	1°	5'08"9	95,5
Piero Bagiardi	Fulvia Zagato	2°	5'13"5	94,1
Matteo Arrighi	Fiat 128 Rally	6°	5'14"2	93,9
Pablo Muzzi	A 112 Abarth	1°	5'25"8	90,6
Francesco Metozzi	Abarth OT 1.0	1°	5'25"9	90,5
Bruno Corsani	Triumph TR3	1°	5'26"5	90,4
Roberto Innocenti	Simca Rally 2	9°	6'45"6	72,7
Amicis Bagnoli	Giannini 650	Rit.		
Gastone Boddi	Simca 1200 S	Rit.		
Riccardo Da Frassini	Giannini 650	Rit.		

Classifiche, tempi e medie dei nostri piloti a "Civiale"

Pilota	Vettura	Class.	Tempo	Media
Carlo Falorni	Alfasud Ti	1°	9'18"1	90,3
Maurizio Bartoloni	Opel Comm.	1°	10'22"6	80,9
Fortunato Arrighi	Fiat 128 Rally	1°	10'39"6	78,7
Gabriele Ciabattini	Giannini 650	1°	10'46"0	78,0
Stefano De Santi	Alpine A 110	1°	11'05"3	75,7
Bruno Corsani	Triumph TR3	1°	11'22"1	73,8
Guido Guerrini	Cooper 1.0	2°	11'48"2	71,1

Classifiche, tempi e medie dei nostri piloti a "Gubbio"

Pilota	Vettura	Class.	Tempo	Media
Carlo Falorni	Alfasud Ti	1°	4'51"9	102,3
Giovanni Bartalesi	Simca R. 2	2°	4'55"3	101,2
Maurizio Bianchini	Alpine A 110	1°	4'58"4	100,1
Sandro Colapicchioni	Fiat 128 Rally	3°	4'59"5	99,8
Gastone Boddi	Simca 1200 S	2°	5'06"1	97,6
Riccardo Da Frassini	Giannini 650	2°	5'19"5	93,5
Gabriele Ciabattini	Giannini 650	1°	5'21"1	93,0
Fortunato Arrighi	Cooper 1.3	4°	5'27"2	91,3
Bruno Corsani	Triumph TR3	1°	5'44"8	86,6
Guido Guerrini	Cooper 1.0	1°	5'45"1	86,5
Amicis Bagnoli	Giannini 650	Rit.		
Enrico Lazzeroni	Fulvia HF 1.6	Rit.		

Ormai lo chiamano "La Madonna di Fatima"...ogni tanto ricompare... Chi ha visto di recente...dopo il Chianti...Roberto Innocenti è pregato di segnalarlo in quanto, dopo il dolce evento (fidanzamento) non è più apparso per più di dieci minuti in nessuno dei luoghi soliti: Piazza Maestri del Lavoro, Piano dei Mori etc, etc. Ci sono vaghe segnalazioni, ripetiamo molto vaghe ma insistenti, verso TEGOIA nei giorni di fine settimana e non solo. Ripetiamo se qualcuno, recentemente l'ha visto, è pregato di segnalarcelo!!!!

Road Book - supplemento mensile a "Gialloblu" collection. Non è in libera vendita, è offerto gratuitamente ai simpatizzanti del Club, alle Scuderie Automobilistiche e alle associazioni di autostoriche.

Hanno collaborato a questo numero: Stefano De Santi, Bruno Corsani, Folco Gamberucci,