

CINTURE DI SICUREZZA

KLIPPAAN

3. Rally Piancavallo, trofeo Regionale Friuli-Venezia Giulia. Organizzazione: AC Pordenone. 8. prova del campionato italiano rally internazionali (coeff. 3), valido anche per la Mitropa Cup, campionato triveneto rally intern., 8. prova del trofeo A 112 70 HP, trofeo Peugeot e Talbot rally. Percorso: 32 PS (5 annullate) per complessivi 300 km (201,60 asfalto - 98,40 terra); lunghezza totale: 787,36 chilometri. Piancavallo 2/5 settembre 1982.

LE CLASSIFICHE (78 partiti, 33 arrivati)

1. **Tognana-De Antoni** (Ferrari 308 GTB) in 3.04'35"; 2. **Biasion-Siviero** (Ascona 400) a 50"; 3. **Ormezzano-Berro** (Talbot Lotus) a 8'16"; 4. **Tabaton-Tedeschini** (Lancia Rally) a 15'09"; 5. **Lugli-Santini** (Stratos) a 18'30"; 6. **Dean-Dean** (Escort RS) a 18'52"; 7. **Conti-Tron** (Talbot Lotus) a 19'20"; 8. **Capone-Prolo** (Ritmo Abarth) a 21'49"; 9. **Fabbri-Maltoni** (Ritmo Abarth) a 24'46"; 10. **Bentivogli-Vaibonetti** (Alfetta GTV) a 25'15"

GRUPPO A

Classe 1600: 1. Russolo-Bigoni (Golf GTI) in 3.35'17"; 2. Alberi-Vittadello (Ritmo 105) a 13'29"; 3. Quartesan-Corai (Talbot TII) a 13'45"; 4. Tauer-Orler (Talbot TII) a 31'29"; 5. Huzinker-Zoz (Peugeot 104) a 45'17".
Classe oltre 2000: 1. Capone-Priouo (Ritmo Abarth) in 3.26'24".

GRUPPO B

Classe fino a 2000: 1. Rossi-Gasparini (Escort) in 3.44'07".
Classe oltre 2000: 1. Tabaton-Tedeschini (Lancia Rally) in 3.19'44".

GRUPPO N

Classe 1600: 1. Bozzo-Cazzaro (Escort XR3) in 3.40'46"; 2. Duriavig-Macorig (Ritmo 105) a 22'43"; 3. Conte-Bof (Fiat 127) a 45'56".

I PIAZZAMENTI NELLE SPECIALI

	1.	2.	3.	4.	5.	6.
Tognana	14	7	4	3	—	—
Tabaton	9	11	4	2	1	—
Biasion	6	11	9	3	—	—
Battistoli	2	3	5	4	1	—
Ormezzano	—	2	1	7	6	4
Capone	—	—	1	3	2	2
Cinotto	—	—	1	2	8	1
Lugli	—	—	1	1	1	1
Fasutti	—	—	—	2	7	5
Fabbri	—	—	—	—	3	5
Dean	—	—	—	—	3	4
Moro	—	—	—	—	—	3
Conti	—	—	—	—	—	3
Lupidi	—	—	—	—	—	1

TROFEO A 112 (8. prova)

1. Sparpaglione-Gargiulo in 1.20'25"; 2. Paolucci-Fusaro a 4'35"; 3. Carrera-Beltrami a 7'36"; 4. Follador-Tessari a 8'07"; 5. Laghi-Scarpa a 10'03"; 6. Corredig-Zamparutti a 16'41"; 7. Pazzola-Venerus a 19'31"; 8. Scotton-Cavalli a 22'38".

Classe 2000: 1. Scarpis-Isola (Ritmo 125) in 3.42'07"; 2. Novello-Manfrini (Ritmo 125) a 2'44".

Classe oltre 2000: 1. Bentivogli-Volbonetti (Alfetta GTV) in 3.29'50".

GRUPPO 2

Classe 1150: 1. Rampin-Peggion (Fiat 127) in 3.47'38"; 2. Brobach-Zimmermann (Audi) a 24'35"; 3. Pittino-Merli (A112 70 HP) a 38'59"; 4. Polato-Bacco (126) a 2.14'28".

Classe 1600: 1. Fabbri-Maltoni (Ritmo 75) in 3.26'21"; 2. Tiziano-Condotta (Ritmo 75) a 7'51"; 3. Bizzotto-Motta (R5 Alpine) a 26'10".

Classe 2000: 1. Dean-Dean (Ford Escort) in 3.23'27"; 2. D'Orlando-Fior (Ascona) a 6'37"; 3. Magro-Visentin (Kadett) a 19'54"; 4. Trevisan-Coan (Ascona) a 29'50"; 5. Wassermann-Wassermann (Kadett) a 48'48"; 6. Cantelli-Bonavimani (Kadett) a 55'24".

Classe oltre 2000: 1. Ormezzano-Berro (Talbot Lotus) in 3.12'51"; 2. Conti-Tron (Talbot Lotus) a 11'04"; 3. Ambrositsch-Klosch (Talbot Lotus) a 36'09".

GRUPPO 4

Classe oltre 2000: 1. Tognana-De Antoni (Ferrari 308 GTB) in 3.04'35"; 2. Biasion-Siviero (Ascona) a 50"; 3. Lugli Santini (Stratos) a 18'30".

COSÌ IL «TRICOLORE» RALLY

(dopo 8 gare)

1. Tabaton-Tedeschini (Ferrari)	p. 482,5
2. Biasion (Opel)	p. 466,5
3. Tognana-De Antoni (Lancia)	p. 452,5
4. Ormezzano-Berro (Talbot)	p. 412
5. Tony-Rudy (Opel)	p. 315
6. Capone-Pirella (Fiat)	p. 305
7. Battistoli-Penariol (Opel)	p. 301,5
8. Zanussi-Bernacchini (Lancia)	p. 265
9. Cinotto-Radaelli (Audi)	p. 255
10. Vudafieri-Perissinot (Lancia)	p. 240

LA CLASSIFICA A 112

1. Canobbio	punti 70
2. Signori	69
3. De Paoli	56
4. Carrera	56
5. Dionisio	53
6. Perugia	32
7. Corredig	28
8. Ancona	26
9. Benazzo	23
10. Calderoli	20
11. Sparpaglione	20

TROFEO A 112/Decidono le verifiche

Sparpaglione ringrazia

Canobbio (1.) e De Paoli (2.) sono stati estromessi per irregolarità tecniche

PIANCAVALLO - Prima della gara pordenonese, solamente un punto separava i due leader di questo avvincente trofeo edizione 1982. Piancavallo doveva quindi chiarire certe posizioni nella classifica dopo il sorpasso di Canobbio ai danni di Signori, effettuato a Forlì. Una serie di ritiri prima, e le verifiche post-gara poi, hanno portato a una graduatoria sulla quale pochi prima della partenza avrebbero scommesso. Canobbio e De Paoli, rispettivamente primo e secondo all'arrivo, sono stati estromessi per irregolarità tecniche: rinforzi alla bocca del cambio; fuori classifica anche Bruttomesso quarto alla fine, per le stesse ragioni. Fuori Signori alla nona speciale, mentre era in testa di pochi secondi su Canobbio a causa della rottura della centralina, e dopo aver storto un ammortizzatore. Infine fuori Dionisio alla seconda speciale. L'unico a vedere lo striscione d'arrivo del gruppetto di testa del campionato, è stato Carrera, terzo, ma penalizzato da quattro minuti persi nella seconda prova speciale a causa di una foratura. Le squalifiche hanno ulteriormente scremato il gruppetto dei concorrenti giunti al traguardo (8 su 26 partiti) e al primo posto si è ritrovato Marco Sparpaglione, trentenne, pilota della vecchia guardia rallyistica, il quale vanta al suo attivo numerose presenze al volante della Fulvia

HF. A Piancavallo, Sparpaglione ha fatto rientro nel trofeo per quest'anno e in coppia con Gargiulo ha ottenuto una bella affermazione, vincendo anche l'ultima speciale e staccando nella classifica finale Paolucci di 4'35". Quest'ultimo ha sofferto una foratura sulla quinta prova, ha corso metà gara senza la terza marcia e nelle ultime tre speciali ha lamentato guai all'alternatore. Terzo, come detto, Carrera, quarto l'ottimo Follador, che ha corso dalla 5. speciale in poi con la campana del cambio spaccata, e dopo aver forato pure lui nella terza e nella quarta speciale. Quinto Laghi che così si guadagna i suoi primi otto punti per il trofeo, sesto Corredig, a cui va la palma della sfortuna in fatto di forature: ben quattro volte! Settimo Paggiola, ottavo Scotton, che ha percorso le ultime sette speciali praticamente senza freni, prendendo pure dieci minuti al C.O. dopo la discesa del Piancavallo (affrontata con solo il freno a mano) proprio a causa di questo problema. La gara quindi, nella quale sono state protagoniste le forature e le verifiche post-gara, non ha fatto vedere più chiaro nella classifica del trofeo, resta comunque la soddisfazione per il vincitore, passato anche lui in verifica...

Giampaolo Corrao



Sopra ancora un eccellente piazzamento, terzo, per Federico Ormezzano e Claudio Berro con la Talbot Lotus (Attualfoto). Sotto, Biasion e Siviero, secondi a Piancavallo e nella classifica «tricolore» (Belle Epoque)

Above, one more excellent place, third, for Federico Ormezzano and Claudio Berro with their Talbot Lotus. Below, Biasion and Siviero, second place at Piancavallo and in the national point standings



Squalifica con filtro

PIANCAVALLO - Due buioni a fare da distanziali nel filtro dell'aria, chissà poi per guadagnare che cosa?, la «scoperta» dell'irregolarità tecnica fatta dai commissari nel corso del Jordan dopo 4 prove speciali. E la squalifica comminata poco prima che il rally ripartisse per effettuare la seconda tappa. Tutto di semplicità quasi allarmante. È questa la sintesi della più brutta giornata di questa stagione «tricolore» per il team Ford, una giornata nella quale si è consumata la beffa per in più noti rappresentanti delle squadre: Sghadoni il «diesso». Pregliasco e Carrota. Ciò che ha maggiormente sorpreso è stato come gente dell'esperienza dei sopraccitati abbia potuto commettere una sciocchezza simile che, alla fin fine, se proprio vogliamo essere pratici, non avrebbe comportato neppure evidenti vantaggi in fatto di potenza. Sta di fatto, comunque che le due Ford gruppo N non sono più ripartite da Piancavallo e che sul team si abbattuta come una mazzata la squalifica dei commissari. Un provvedimento è stato preso, un esempio è stato dato, crediamo che basti. Non vorremmo che per un simile ingenuità dovesse naufragare un programma sportivo: da che mondo è mondo esistono i ragazzi, le irregolarità. Non le approviamo, non le giustificiamo, crediamo invece che decisioni giuste come quella presa dai commissari a Piancavallo possano limitarle, possono indurre piloti, «diesso» e preparatori a pensarci due volte prima di farsi spuntanare.

Panasonic

car audio