

Dopo il "giallo" di Biella con le voci diffuse di presunte irregolarità d'assetto (durante la gara) dei vincitori, i fratelli Torricelli, per il Trofeo A112 il Colline di Romagna, è buio pesto. O meglio sarebbe decisamente il caso di abbassare una cortina di pietoso silenzio su quanto accaduto nel corso della gara romagnola se il dovere di cronaca non ci obbligasse a riferire quanto sia caduto in basso l'ambiente del trofeo, una volta vero e proprio trampolino di lancio per i giovani di belle speranze del ralismo nazionale, ed ora caduto nel dimenticatoio di "mamma Fiat", che pensa a ben altro (leggi Trofeo Uno). Questi i fatti in breve: dopo le polemiche sulle presunte irregolarità a Biella, l'ambiente è surriscaldato. Alle verifiche prima della gara, vengono punzonati tutti i carburatori dei concorrenti. Al riordino, dopo la conclusione del primo giro, e delle prime sei prove speciali, con classifica assoluta: 1° Canobbio, 2° Miglioli, 3° Andolfi, il responsabile del Trofeo Conte Camerana, con l'organizzatore Gramellini, Lucio De Mori & Co. effettuano a sorpresa un controllo volante per verificare l'altezza regolamentare delle vetture. Tutti i primi della "classe" vengono trovati regolari, con qualche perplessità per Torricelli al limite del consentito (e lo stesso pilota modenese si era permesso di contestare la nostra versione dei fatti riportata nello scorso numero di RR, prima del via!). Non così è però per i vari Poggi (tra i primi della Under 23), Accordino, Berton, Stafforini, Botte e

Tonetti, illustri sconosciuti ai piú, che vengono così esclusi dalla gara. Da segnalare inoltre l'incomprensibile ostracismo dei verificatori che non volevano permetterci di riprendere fotograficamente queste verifiche, (ed eravamo appunto gli unici giornalisti testimoni oculari di ciò), chissà poi perché! La corsa riprende, dopo l'exploit nella prima prova del padovano Eddy Salvan in coppia con Claudio Condotta, (nonostante il pilota della Grifone avesse provato pochissimo prima della gara), è sempre Canobbio a condurre la danza, con Corredig che lascia la compagnia a causa della rottura del motore che va in fumo, così come Mottini, mentre Miglioli, dopo l'exploit del primo giro rallenta vistosamente il ritmo. E sempre nella stessa faticosa settimana prova, anche il favorito Torricelli pensa bene di fermarsi; chi continua è il bravo Piero Canobbio che continua a far segnare il miglior tempo nella B1 a Lutirano e nella C1 a Monte Bruno, seguito dai vari: Miglioli, Andolfi, Salvan e Lago. Si arriva così alla decima prova speciale a Monte Busca, ed ecco il fattaccio: i vari esclusi, piú qualche altro facinoroso, sbarrano la strada ai concorrenti del Trofeo, al via della prova speciale, con un irresponsabile sit-in contestatorio. A nulla valgono le discussioni dei concorrenti ancora in gara. Gli esclusi contestano il fatto di essere stati esclusi, dicono chiaramente che non soltanto loro avevano gli assetti irregolari. Passa il tempo, e la direzione di gara pensa bene di far finire lì la corsa del Trofeo, con i concorrenti ancora in gara che devono mestamente tornarsene a casa. Lo

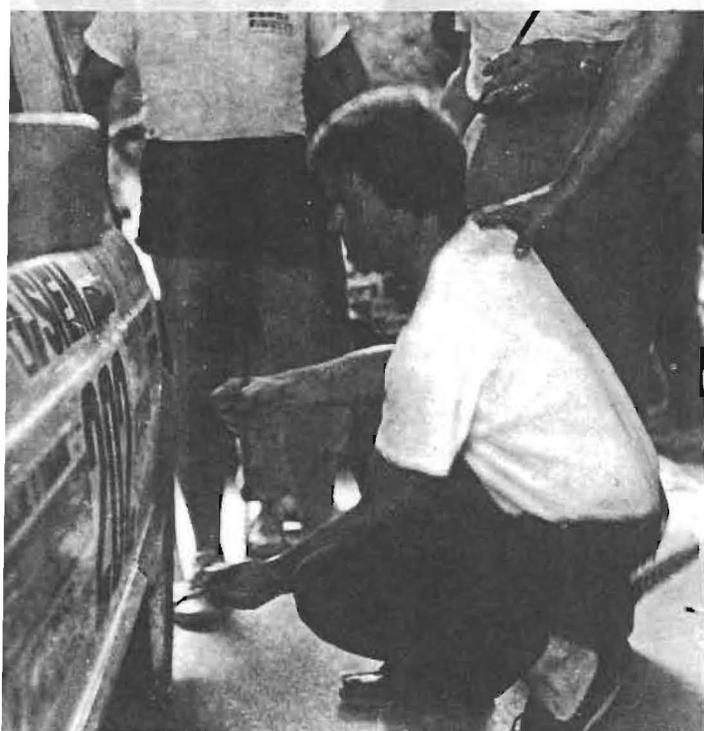
TROFEO A SIAMO AL

TIESSE



BERTIZOLO





CONVERSO



Alto: due momenti del fatto criminoso al Colline: si misura la distanza da terra delle macchine prima di entrare in campo. Le foto sono state scattate in maniera fortunosa in quanto gli organizzatori ce lo hanno impedito a più riprese. A pagina accanto. Al centro: Scotton finalmente coglie un risultato importante. Sotto: si scherza tra Salvan, con la tuta, e Corredig, l'ambiente è dei più rilassanti ma sotto sotto stava nascendo il dissenso degli esclusi. In questa pagina. Al centro: Andolfi, secondo in corsa anche nel CI.

CLASSIFICA ASSOLUTA TROFEO A112

1. Canobbio-Tartaglino	1.27'55"
2. Andolfi-Ercolani	1.28'36"
3. Lago-Bechis	1.29'01"
4. Salvan-Condotta	1.29'08"
5. Scotton-Feltracco	1.30'31"
6. Muin-Redigonda	1.31'09"
7. Bellan-Ocleppo	1.31'51"
8. Vittadini-Cotto	1.32'19"
9. Patrucco-Fornengo	1.32'59"
10. Gherardi-Gherardi	1.33'00"

stesso responsabile del Trofeo, Camerana, presente alla partenza della prova incriminata, non accetta neppure la discussione con gli esaltati contestatori, che così compromettono la gara di tutti gli altri.

All'arrivo, se pur non esaltante, la vittoria, guastata in parte, dalla fermata prematura, va così al bravo Piero Canobbio (in giornata di grazia evidentemente), che precede il compagno di scuderia Andolfi, in coppia con Ercolani, terzo è il vecchio volpone Lago, in coppia con Bechis, mentre il raggiante Eddy Salvan conquista un meritato quarto posto, seguito dagli altri veneti: Scotton-Feltracco (Hawk R.T.) e Muin-Redigonda della Pordenone Corse. Nonostante le polemiche e le contestazioni, la gara romagnola è stata pur sempre un acceso duello, tra i primissimi, ai primi posti nelle varie P.S.: da Canobbio, ad Andolfi, a Miglioli, a Lago a Salvan. (Tutti verificati a fondo a fine gara e trovati

regolari). Una gara tiratissima e nervosa adatta quindi per le piccole A112 del Trofeo. Peccato che la festa sia stata guastata dal "fattaccio" che abbiamo riportato. Adesso sarà il giudice sportivo ad "eliminare" per lungo tempo dalla scena sportiva i contestatori irresponsabili, ma forse parte della colpa di quanto accaduto va anche a chi organizza il Trofeo monomarca, lasciato ormai nei dimenticatoio, nell'anarchia più totale. A nulla valgono poi queste improvvise verifiche e serietà tecniche, il risultato è evidente, non si accontenta nessuno. La classifica del campionato A112 dopo il Colline di Romagna vede così al primo posto Piero Canobbio con 72 punti, seguito da Andolfi a quota 65, terzo è sempre Torricelli con 50 punti, quarto Salvan a quota 40, quinto Lago a 21, e sesto Corredig a 16. Nella Under 23 il primo posto va al "vecchio" Vittadini.

LE PS DEL TROFEO A112

PS A	PS D	PS A1
1. Salvan 6'48"	1. Torricelli 9'55"	1. Salvan 6'41"
2. Canobb. 6'50"	2. Andolfi 9'56"	2. Canobb. 6'45"
2. Carrera 6'50"	3. Miglioli 9'57"	3. Muin 6'46"
4. Andolfi 6'51"	4. Canobb. 9'58"	4. Torricelli 6'48"
4. Miglioli 6'51"	4. Salvan 9'58"	5. Andolfi 6'49"
6. Lago 6'53"	6. Lago 10'00"	6. Miglioli 6'51"
7. Torricelli 6'55"	7. Muin 10'09"	6. Scotton 6'51"
7. Scotton 6'55"	8. Scotton 10'11"	7. Lago 6'53"
9. Patrucco 7'00"	9. Montini 10'16"	9. Patrucco 6'57"
10. Bellan 7'01"	9. Stafforini 10'16"	10. Vittadini 7'06"
PS B	PS E	PS B1
1. Carrera 9'55"	1. Canobb. 10'07"	1. Canobb. 9'42"
2. Canobb. 9'56"	2. Torricelli 10'11"	2. Maglioli 9'51"
2. Torricelli 9'56"	3. Lago 10'12"	3. Andolfi 9'53"
2. Andolfi 9'56"	3. Miglioli 10'12"	4. Salvan 9'57"
2. Salvan 9'56"	5. Andolfi 10'15"	5. Lago 9'58"
2. Miglioli 9'56"	6. Salvan 10'19"	6. Muin 9'59"
7. Lago 10'00"	7. Patrucco 10'23"	7. Scotton 10'04"
7. Scotton 10'11"	8. Berton 10'26"	8. Patrucco 10'07"
9. Vittadini 10'12"	8. Scotton 10'26"	9. Vittadini 10'12"
9. Patrucco 10'12"	10. Stafforini 10'30"	10. Barbieri 10'23"
PS C	PS F	PS C1
1. Torricelli 12'34"	1. Canob. 9'19"	1. Canobb. 12'34"
1. Miglioli 12'34"	2. Lago 9'25"	2. Andolfi 12'48"
3. Andolfi 12'40"	3. Andolfi 9'28"	3. Lago 12'56"
4. Canobb. 12'44"	4. Miglioli 9'32"	4. Salvan 12'57"
4. Lago 12'44"	5. Salvan 9'33"	5. Muin 12'58"
6. Salvan 12'49"	5. Muin 9'33"	6. Vittadini 13'09"
7. Vittadini 12'56"	7. Berton 9'34"	6. Scotton 13'09"
7. Muin 12'56"	8. Corredig 9'39"	8. Patrucco 13'14"
9. Tonetti 12'59"	8. Patrucco 9'39"	9. Bellan 13'16"
10. Berton 13'00"	10. Stafforini 9'41"	10. Gherardi 13'29"

IL DITO SULLA PIAGA

Le «grane» dei promozionali

Dov'è finito il motore?

Desidero, con questa mia, spiegare quali sono le reali responsabilità relative alla mancata consegna del motore al vincitore del Trofeo 1982 di F. 2000. Quando la Avon subentrò alla Kleber nell'inverno del 1981, si costituì un gruppo di lavoro formato dalla mia persona, per i pneumatici e la sponsorizzazione Avon, dal signor Fulvio Ballabio per tutto ciò che riguardava il reperimento degli sponsor esterni del Trofeo, dal signor Beccarini quale rappresentante della FISA e del dottor Berardi quale responsabile della Scuderia Carpine.

Io mi sono personalmente impegnato a garantire al trofeo i premi, gara per gara, nonché i premi in denaro a fine campionato. In questo sono stato aiutato dalla Sachs, nella persona dell'ingegner Bianchi, sponsor peraltro procurato al Trofeo da Fulvio Ballabio. Lo stesso Ballabio prese poi i contatti personalmente con Alberto Colombo per i test F. 2 e con Alloni per la fornitura di un motore F. 3 al vincitore del Trofeo. Alla riunione tenutasi a Magione per la stesura del regolamento F. 2000, lo stesso Ballabio ci garantì di aver raggiunto un accordo con Alberto Colombo per un test gratis su una vettura F. 2, e con Alloni per la fornitura di un motore gratuitamente al vincitore del Trofeo. Ritengo che Ballabio non si sia inventato queste cose, ma gli siano state assicurate dai rispettivi interessati.

Steso il regolamento e partito il campionato, ricevo una lettera di dimissioni da P.R. del Trofeo di Fulvio Ballabio. In occasione della prima gara di campionato Europeo F. 3, all'autodromo del Mugello, vengo contattato dal signor Alloni, il quale mi dice che non è più in grado di mantenere quanto promesso a Ballabio, poiché la Elf gli avrebbe proibito una tale azione promozionale. Desidero non fare commenti in proposito. A questo punto ne parlai direttamente con il dott. Berardi e, tra il comunicare subito la cosa ai piloti e, cercare altre strade, si preferì la seconda. Purtroppo i risultati si sono potuti vedere. Quindi ritengo inutile prendersela con la FISA o con la Avon, che hanno sempre mantenuto puntualmente i loro impegni, però è necessario che chi di dovere faccia luce con il signor Alloni su tutta la questione.

Chunque abbia chiarimenti da chiedere in merito a quanto da me scritto, o abbia desiderio di smentirmi è invitato a farlo pubblicamente attraverso la stampa.

Spero di essere stato sufficientemente chiaro e mi scuso anche a nome di chi avrebbe dovuto farlo al mio posto con relative motivazioni.

Carlo Gianì - Milano

Sinceramente non condividiamo il parere espresso nella sua lettera da Carlo Gianì, titolare della Autotecnica gomme, distributrice per l'Italia dei pneumatici Avon. Pur riconoscendogli i meriti per avere contribuito a condurre in porto il campionato di F. 2000 non si può negare che le allettanti prospettive di inizio stagione si sono concluse con un poco onorevole nulla di fatto. È svanito così il provino con le F. 2 di Alberto Colombo e, ancora peggio, si è volatilizzato il motore di F. 3 in palio per il vincitore del campionato.

Addebitare ogni colpa a Franco Alloni ci sembra ingiustificato, in quanto a inizio stagione erano stati stretti sì degli accordi fra lui e Ballabio, ma solo verbali e basati su dei presupposti: rilievo internazionale del campionato, assistenza di un certo numero di motori affidata a Alloni, eccetera, che non si sono verificati. Da parte sua il preparatore lombardo ha messo in chiaro la sua posizione fin da inizio stagione, per cui ci sembra che a carico suo venga a cadere ogni addebito. Anche Ballabio, dimissionario da P.R. del Trofeo, ha chiarito fin dall'inizio la sua estraneità all'evoluzione della vicenda.

Non capiamo solamente come, alla luce di questi fatti, il responsabile della Avon e quello della FISA non abbiano messo in chiaro subito con i piloti la nuova situazione, dicendo, esplicitamente: il motore e il test che erano in palio, al momento non siamo in grado di fornirveli, ma faremo tutto il possibile per averli.

In campionati in cui i monte premi sono ridotti all'osso, in contrasto al continuo lievitare dei costi e in cui l'abilità nel reperire gli sponsor è spesso più determinante per la carriera di un pilota dell'abilità dimostrata in pista, non ci si può certo accontentare di un semplice palleggio di responsabilità quando si verificano simili episodi.

Aspettiamo quindi nuovi chiarimenti e un evolversi (speriamo favorevole) della vicenda, anche per non fare perdere di credibilità a un campionato come quello di F. 2000 tecnicamente fra i più validi a livello di trofei promozionali.

Scoppia l'A 112

Vi scriviamo per precisare alcune cose relative all'articolo comparso sul n. 29 di AS del 1983, relativo alla protesta messa in atto da alcuni equipaggi partecipanti al Trofeo A 112 ed ingiustamente squalificati nel corso del Rally Colline di Romagna.

Da «squalificare anche nel comportamento» sono a maggior ragione i commissari che hanno permesso a tali autovetture di prendere il via.

Ma, forse, visti i potenti mezzi a loro disposizione (la vettura n. 40 è stata misurata con un filo a cui erano appesi dei gettoni telefonici) la colpa non è solo loro.

In ogni caso, applicando il regolamento in maniera onesta, l'80% delle A 112 del Trofeo era da squalificare e non si capisce il perché solo 5 equipaggi abbiano subito le conseguenze delle loro irregolarità.

Noi alle verifiche c'eravamo e il regolamento, se si applica, si applica a tutti, senza escluderne i primi 10 partenti del Trofeo.

Di qui la giusta protesta degli equipaggi discriminati: «deprecabile e discutibile» è il comportamento dei commissari, a cui forse non importa che questi ragazzi spendano soldi e tempo, mettendo a rischio se stessi per sentirsi poi dire, a metà gara, che tutto è stato inutile.

Il Trofeo A 112 è indubbiamente da disciplinare maggiormente, ma non si devono fare eccezioni per nessuno, altrimenti tanto vale farlo cessare.

Silvana Palmieri - Modena
Paolo Caccialanza - Milano

*

In relazione ai recenti avvenimenti del Trofeo A 112 al Rally Colline di Romagna, vorrei brevemente puntualizzare alcuni fatti, premettendo che non indicherò un solo nome di collega del Trofeo, in quanto la mia protesta è rivolta alla direzione della competizione, non agli ex colleghi con cui abbiamo diviso allegrie, sacrifici ed amarezze, e come alcuni mi hanno dimostrato «solidarietà».

Le verifiche delle altezze sono state effettuate su un marciapiede ondulato con uno strumento che soltanto sulle recensioni giornalistiche leggo «inferiore di alcuni millimetri all'altezza minima».

Il direttore delle verifiche stesse è stato il signor Camerana al quale di volta in volta spettava il responso sulla regolarità delle vetture, poi comunicato, come richiede la legge, dai commissari sportivi.

Numerose volte si è sentito dire dal signor Camerana: «Manca un pelino ma è regolare». Nel mio caso, sia io che il mio pilota, verificato che la vettura era più bassa rispetto alla norma del sopra indicato «pelino» siamo stati invitati a salire in macchina ed a ridiscenderne per ben due volte onde verificare ogni volta il nuovo assetto della vettura, con il risultato che il «pelino» si è trasformato in due millimetri! E quindi esclusione.

Il culmine si è raggiunto quando alla contestazione dell'altezza irregolare ad un concorrente, questi ha risposto «Ho appena avuto un incidente e la macchina si è abbassata», meritando così la promozione fra le macchine «evidentemente regolari». Un solo appunto: sulla carrozzeria non vi era la minima traccia di incidente.

Importante: nessuno, proprio perché le verifiche sono state fatte su un marciapiede ha controllato che sotto le vetture fossero stati sistemati in tuta fretta, legni, spessori, o addirittura come mi ha riferito uno spettatore, pietre, allo scopo di rendere regolari le altezze. Senza indicare nomi e cognomi, chiedo al signor Camerana se è convinto delle verifiche da lui effettuate, o se non gli sia sorto il dubbio che qualcuno lo abbia gabbato.

La nostra dimostrazione voleva soltanto essere una richiesta di verifica supplementare fatta con criteri uguali per tutti, sulle vetture risultate «evidentemente regolari».

Putroppo, ed è qui la nostra colpa, non ci siamo accorti che eravamo inascoltati. Infatti il signor Camerana pur venendo, come i commissari sportivi all'inizio della prova speciale ove svolgevamo la nostra manifestazione quali «corteisti del sabato sera» preferì rimanere in vettura e a nulla valsero i nostri ripetuti solleciti, senza dover onestamente riconoscere che le verifiche furono fatte alla «carlona», oppure farsi da parte diligente e ricontrollare nuovamente le altezze.

Da questo ulteriore riprovevole comportamento è sfociata la contestazione più completa con il sit-in all'inizio speciale, che purtroppo, se ci costerà l'abbandono dalle competizioni, permetterà agli sportivi di conoscere da quali leggi viene governato il Trofeo A 112, che squalifica equipaggi colpevoli soltanto di aver ingenuamente creduto nella serietà morale del Trofeo che invece ha generato figli e figliastri.

In conclusione un solo appunto polemico: se si avesse realmente voluto verificare la regolarità delle vetture, invece di controllare l'assetto che ha dato in altre occasioni luogo a polemiche, si sarebbero potuti aprire i motori.

Giuseppe Sergi - Savona

Dopo molto vociferare da più parti su presunte irregolarità dei partecipanti al Trofeo A 112 si è provveduto finalmente a una verifica, forse non severa e precisa come avrebbe dovuto essere, ma comunque in grado di mettere in chiaro molte cose.

L'atteggiamento dei piloti del Trofeo squalificati sinceramente ci è sembrato quello di ragazzini presi «in castagna» che, invece di ammettere le loro colpe, non trovano di meglio se non accusare i compagni di «marachelle» per altri misfatti. D'accordo, questa volta è capitato a loro, ma per fare un repulisti delle irregolarità tecniche bisogna ben iniziare da qualche parte, e non si può neppure pretendere da una Casa impegnata in un trofeo monomarca la squalifica di tutti (o quasi) i partecipanti. Per evidenti ragioni di buon nome del campionato.

Insomma, il primo passo è stato fatto, ora però bisognerà continuare su questa strada per rimettere un po' d'ordine alle «anarchie» tecniche del Trofeo. Non ci sembra comunque che si possa parlare di ingiuste squalifiche quando praticamente tutti hanno ammesso le loro irregolarità, e non si può nemmeno protestare perché le verifiche si sono limitate all'assetto delle vetture invece che interessare anche i motori (controllati comunque a fine gara ai primi classificati). A questo punto sarebbe forse auspicabile un po' di magnanimità nei confronti dei responsabili della protesta, mettendo però anche in chiaro che d'ora in poi le norme vanno rispettate e, se si è sbagliato in passato, certe cose non saranno più tollerate in futuro, proprio per non far concludere nel peggiore dei modi un campionato che non merita certo questa sorte.