



## ***IN PRINCIPIO FU IL... T.R.A.***

Triveneto...metà anni '70, primi anni '80.

**RALLY** è una parola che per gli sportivi significa grandi sfide, grandi macchine, grandi vittorie, grandissimi piloti. Sandro Munari, Fulvio Bacchelli, Tony Fassina stanno lasciando il testimone ad alcuni giovani emergenti che confermano la nostra regione come una delle più ricche di talenti: Franco Cunico, Tonino Tognana, Andrea Zanussi, Miki Biasion sono in rampa di lancio destinati alle brillanti carriere che tutti sappiamo. Lancia e Fiat si alternano al successo nel Campionato del Mondo e le auto sono il sogno di tutti gli appassionati: Stratos, 131 Abarth, Ascona 400, Lancia 037, Audi Quattro, Talbot Lotus, Renault 5 Turbo, Kadett GTE...e via via con le altre fino alle piccole velocissime A 112 Abarth e 127 Sport. Le gare sono una festa con numeri di iscritti che oggi farebbero invidia alle gare podistiche e gli spettatori che si affollano a bordo strada lungo le speciali oggi riempirebbero uno stadio di calcio...tempi memorabili davvero!

Facile immaginare che in un panorama del genere noi giovani ventenni di allora malati di rally non potevamo restare indifferenti al fascino di questa epopea, e da qui tutto un fiorire di iniziative, spesso fantasiose, per superare il banale ruolo di tifoso e seguire da vicino i propri beniamini: chi si improvvisava meccanico e si dava da fare in improbabili assistenze (magari sapendo sì e no cambiare una ruota...), chi addirittura, millantando "*profonda esperienza di regolamenti*", offrendosi come "*direttore sportivo*" di un povero equipaggio di amici, magari a bordo di una Simca Rally 2 tenuta insieme con il fil di ferro, che avrebbero avuto bisogno di un santo protettore piuttosto che di un improvvisato ed inutile team manager.

Ma tant'è, l'importante era "essere nel giro"!

Ovvio però che il vero obiettivo di tutti era quello di fare prima o poi il grande salto ed indossare casco e tuta, ma qui, ahimè, la musica cambiava di colpo perché anche allora il crudele motto "No money no race" giungeva spietato a tarpare le ali a brillanti sogni di carriere agonistiche che per dei giovani studenti squattrinati erano giocoforza destinati a rimanere tali.

**Tuttavia...sarà perché la fantasia e la tenacia dei ventenni di allora erano forse superiori a quelle dei coetanei di oggi, sarà perché si viveva in un mondo più libero da vincoli, costrizioni e...controlli, ecco il fiorire di un fenomeno che presto prese piede e divenne per molti di noi il modo di sfondare il fatidico muro (l'espressione non è casuale e per qualcuno ebbe anche un significato non proprio metaforico...): i RALLY ABUSIVI !**

**Piccoli gruppi di amici, rigorosamente fidati e dotati di automezzo quasi sempre di proprietà di ignari e sfortunati genitori, anziché ciondolare tra cinema, balere e discoteche, si radunavano nottetempo in amene sperdute località le cui caratteristiche essenziali dovevano essere:**

- a) la presenza di un tratto di strada possibilmente senza bivi o innesti e con molte curve e tornanti;**
- b) la presenza nei paraggi di un bar con relativo gestore "compiacente", peraltro gratificato da abbondanti consumazioni;**
- c) la maggiore distanza possibile dalla locale stazione delle forze dell'ordine.**

**A quel punto il gioco era fatto: trattandosi, almeno agli inizi, di attività autogestita, ognuno a turno si prestava di buon grado a svolgere anche gli altri ruoli, oltre a quello dell'equipaggio concorrente, necessari per il buon funzionamento dell'operazione: il "commissario di percorso" (muniti di walkie-talkie e posizionati all'inizio e alla fine della speciale due volontari di turno fermavano con le motivazioni più fantasiose i per fortuna rari automobilisti di passaggio, spesso Coppiette in cerca di intimità) ed il "cronometrista" (il classico orribile TIMEX da polso regalo della zia per i diciott'anni trovava finalmente il suo perché...).**

**Inutile sottolineare che l'insieme non rappresentava certo un modello di precisione organizzativa teutonica e che la buona sorte spesso giocava un ruolo determinante nell'evitare che tutti si finisse l'indomani in prima pagina sul quotidiano locale...ma vuoi mettere il divertimento e l'adrenalina!**

**Eravamo anche noi finalmente dei RALLISTI !!!**

**Oddio, non tutte le componenti del gioco godevano allo stesso modo: le povere auto, per esempio, rigorosamente stradali, venivano sottoposte a torture che neanche i collaudatori delle Case, e quando non tutto filava liscio occorreva poi dare spiegazioni a casa del perché il cerchio anteriore destro aveva quella strana forma "a banana" o del perché il paraurti posteriore si era staccato da solo...un evidente difetto di fabbrica!**

**Questi più o meno gli inizi, poi, come in tutte le cose, l'uomo tende sempre a migliorarsi e nacquerò così delle vere e proprie mini-gare, sempre rigorosamente abusive, ma strutturate come i rally veri, con tanto di verifiche, trasferimenti, due o tre P.S. (in linea ovviamente, sempre meglio evitare le**

ripetizioni...), classifiche e premiazioni, celebrate ovviamente al bar tra gli applausi e gli sfottò del caso.

Le macchine stradali, pur essendo sempre ammesse, vennero un po' alla volta relegate in secondo piano da vere (o quasi...) auto da corsa, con tanto di rollbar, cinture a 4 punti e splendidi fari supplementari, spesso destinati all'eroico supremo sacrificio in occasione di qualche contatto ravvicinato con muretti e guard-rail.

Nacque così addirittura un campionato, il mitico T.R.A. (Trofeo Rally Abusivi, acronimo che tempo dopo la CSAI avrebbe copiato per denominare uno dei tanti inutili campionati dell'era moderna), caratterizzato ovviamente dalla totale assenza di regole, di date, di calendario e di ogni forma di organizzazione, in pratica l'anarchia assoluta, con il pregio però di accogliere benevolmente tutti gli organizzatori delle gare abusive del Triveneto, che liberamente ed orgogliosamente potevano fregiarsi del titolo di "Rally facente parte del T.R.A."

Sono rimasti nella mente di tutti i ricordi legati ad alcuni magnifici rally di questo tipo disputati nel Bassanese ed organizzati da un famoso navigatore che qualche anno dopo sarebbe addirittura diventato Campione del Mondo con un pilota di quelle parti (anche se tutto ormai è caduto in prescrizione meglio non fare nomi...) e non si può dimenticare che anche nel Veronese importanti personaggi che molti anni dopo si sarebbero distinti per grande passione organizzativa esordirono nel lontano 1985 mettendo in campo il "1° Mini Rally del Divertimento", con tanto di sponsor, regolamento e radar, vere reliquie emerse come per magia da un polveroso archivio e che potete ammirare riprodotte qui sotto.

1° MINI RALLY del DIVERTIMENTO

Trofeo

WORLD NEWEST

GEOL



25 MAGGIO  
1985  
RADAR

RALLY CLUB  
Valpantena

SEDE PIZZERIA MIRAVALLE - 370189 VERONA

1° MINI RALLY DEL DIVERTIMENTO

Dr. G. S. G. S.

Tel. 522261

Art. 1 - Organizzazione e svolgimento della gara  
La presente manifestazione è stata organizzata come avvicinamento per gli appassionati al mondo del rally, a puro scopo di divertimento, ed si appella quindi al buon senso di ogni equipaggio perchè la gara si svolga su strada di sicura agilità alla circolazione, e sempre non rischiare l'incolumità propria ed altrui.

Art. 2 - Concorrenti ammessi - Vetture ammesse  
Saranno ammessi tutti coloro che sono provvisti di regolare patente di guida.  
Saranno ammesse tutte le vetture regolarmente immatricolate e costruite al C.d.S. fino ad una cilindrata di 1300 cc.  
- Modifiche ammesse: ~~.....~~  
Regolazione su carburatore e valvole  
- Modifiche non ammesse: modifiche agli scarichi  
I pneumatici devono essere conformi al C.d.S.

Art. 3 - Iscrizioni  
Le iscrizioni saranno aperte dal 13.05.85 al 17.05.85  
Le iscrizioni dovranno essere presentate presso la CONSERGIDARSA SPOC - Via di Piazza 9, I° - Verona -  
La tassa di iscrizione è di L. 25.000  
Nella medesima tassa è compreso la gara, servizi (.....)  
Numero massimo di vetture ammesse: 50

Art. 4 - Sicurezza di circolazione  
Oltre misure di sicurezza obbligatorie è l'uso di cinture di sicurezza.

Art. 5 - Riepilogazioni  
Le riepilogazioni sono ammesse dopo il ritiro del RADAR e con vetture conformi al C.d.S.

Art. 6 - Misure di gara  
L'ordine di partenza sarà sorteggiato dopo la chiusura delle iscrizioni e comunicato al ritiro del RADAR.  
I numeri di partenza saranno segnati sulla tabella di marcia.  
Non è ammessa apporre sulla vettura i numeri di partenza.

Art. 7 - Verifiche  
Le verifiche tecniche e sportive saranno effettuate il sabato alle ore 8/6.30 (dopo mezzogiorno).  
Sulla vettura verificata verrà apposta una etichetta sigillata con l'eventuale verifica.

Art. 8 - Tabella di marcia  
Alle partenze dal minimo, ogni equipaggio riceverà una tabella di marcia nella quale figureranno i tempi previsti per ogni settore.  
La tabella di marcia dovrà trovarsi a bordo della vettura per tutta la durata della gara e dovrà essere presentata personalmente da un membro dell'equipaggio a tutti i posti di controllo.  
Non sarà consentito alcuna modifica o verifica apposta sulla tabella di marcia, se non vietata dal responsabile del posto di controllo.  
La mancanza del visto, o la mancata restituzione della tabella a uno dei posti di controllo, o all'arrivo, comporterà l'esclusione. Ogni equipaggio è responsabile della propria tabella di marcia.

Art. 9 - Partenze  
Le partenze verranno date dalle ore 16.00 di sabato 25.05.85  
Le vetture dovranno essere a disposizione del Direttore di gara 10 minuti prima dell'orario di partenza.

Art. 10 - C.d.S. - Rilascio Papi  
Tutti i C.d.S. saranno opportunamente presagittati circa 25 mt. prima.  
Gli equipaggi dovranno lasciare libera assolutamente al transito la "zona di controllo" nella quale sono autorizzate ad entrare le vetture nel minuto previsto dalla tabella di marcia e per il tempo strettamente necessario per la registrazione dell'ora di transito.  
Al momento del rilevamento del tempo, la vettura dovrà trovarsi all'interno della zona di controllo.  
La zona di controllo è sotto regime di parco chiuso.  
I conduttori dovranno transitarla al C.d.S. all'ora prevista, rispettando alla quale è concesso soltanto la tolleranza tra il minuto previsto e il momento non ancora superato. Non sarà concesso alcuna tolleranza in uscita.

Art. 11 - Prove speciali

La partenza di ciascuna P.S. (prova speciale) sarà data dal cronometrista con la vettura ferma ed in moto, e l'arrivo sarà volante.

La partenza sarà data al minuto intero.

L'intervallo di partenza tra una vettura e l'altra sarà di 2 minuti.

Tra il C.O. (controllo orario) e la P.S. sarà previsto un intervallo di tempo pari ad almeno 5 minuti.

L'equipaggio, superato il C.O., dovrà porrsi a disposizione dello ufficiale di gara addetto alla partenza della P.S.

L'orario di partenza della P.S. sarà assegnato al C.O.

E' fatto obbligo all'equipaggio, prima di prendere il via alla P.S. di allacciare le cinture di sicurezza.

La partenza di P.S. verrà data con i seguenti preavvisi a voce :

- saranno 30 secondi
- " 15 "
- " 10 "
- " 5 "

VIA

Gli ultimi 5 secondi verranno scanditi uno per uno.

In caso di partenza anticipata sarà applicata la penalità di 30 secondi.

L'orario di partenza P.S. sarà anche l'orario di inizio settore.

Art. 12 - Controlli stop

Dopo aver oltrepassato la linea di cronometraggio alla fine di ogni P.S. i conduttori avranno l'obbligo di fermarsi ai controlli stop, dove sarà loro comunicato il tempo impiegato a percorrere la P.S.

Art. 13 - Penalità

Saranno attribuite le seguenti penalità:

- 1) Al C.O.
  - Per ogni minuto primo ( o frazione di minuto primo ) di anticipo sul tempo settore ..... 60"
  - Per ogni minuto primo ( o frazione di minuto primo ) di ritardo oltre lo somere del minuto teorico rispetto al tempo del settore ..... 30"

2) Nelle P.S.

- Per ogni secondo di ritardo rispetto al tempo della P.S. .... 1"
- Partenza anticipata ..... 30"
- Mancato arresto controllo stop ..... 2"

Art. 14 - Verifiche finali

Al loro arrivo le vetture potrebbero essere controllate per constatare che non siano state manomesse dopo la partenza.

Art. 15 - Rinuncia

Nel caso un equipaggio rinunciasse a partire, cioè a partecipare alla gara, dopo aver pagato l'iscrizione, la quota non sarà restituita.

Art. 16 - Classifiche

Verrà stipulata la classifica assoluta, ma verranno premiate esclusivamente le classifiche di classe

Art. 17 - Classi

Le classi si distingueranno in:

- CLASSE 1 - (fino a 1000 cc.)  
vetture di serie
- CLASSE 2 - (da 1000 cc. a 1300 cc.)  
vetture di serie
- CLASSE SPECIALE - (fino a 1300 cc.)  
vetture da competizione CSAI

RITIRO RADAR SABATO 18 MAGGIO DALLE ORE 09.00 ALLE ORE 12.00

**Anche per questi amici vale per fortuna la prescrizione di cui sopra, quindi possiamo soffermarci tranquillamente ad ammirare alcune sottigliezze regolamentari, come ad esempio l'attenzione per la sicurezza (cilindrata massima 1300 cc ed obbligo di indossare le cinture), la cura per la privacy (divieto di apporre i numeri sulle vetture), la sensibilità per i temi ambientali (scarichi obbligatoriamente di serie), ma soprattutto la totale assenza di indicazioni atte ad individuare i soggetti responsabili dell'organizzazione di questa bellissima follia.**

**In gara poi per fortuna tutto filò liscio e fu uno spettacolo vedere l'intero apparato organizzativo, concorrenti compresi, materializzarsi qua e là nel corso della notte come rumorosi fantasmi occupando una determinata zona delle colline veronesi per qualche decina di minuti per poi svanire e ricomparire compatti in un altro luogo prestabilito, e via così di seguito fino quasi all'alba!**

**Ah, dimenticavo, in archivio ci sono anche le classifiche, prova per prova ed assoluta come si conviene ad ogni gara vera, ma qui è opportuno stendere il classico pietoso velo, anche perché a qualche driver locale con successiva brillante carriera potrebbe oggi non far piacere leggere i tempi ed i risultati ottenuti in quell'occasione...**

**Ma non chiedetemi nulla, non parlerò neppure sotto tortura!**

**Alla prossima e.....SO a OVO!!!**

*Ca' del Diaolo*