

SPIT-NEWS

Notiziario aperiodico, apolitico, a diffusione limitata e gratuita per i soci del

ANNO 2001

REGISTRO ITALIANO TRIUMPH SPITFIRE

Numero 11



In questo numero :

I NOSTRI INCONTRI :

4° CARS AND CASTLES

1° LAGO DI BOLSENA

2° CASTELLI DI JESI

APPUNTI DI VIAGGIO: STAFFORD

TECNICA : IL DIFFERENZIALE (1°p.)

UN RADUNO INFORMALE

AGGIORNAMENTO CENSIMENTO

PORTOBELLO'SPIT

FOTOSPIT

E così il nostro quarto anno di attività se ne è andato. Entriamo nel quinto, e l'atmosfera che viviamo in questo periodo non è sicuramente la più adatta al nostro passatempo, cose più importanti e difficili lo fanno passare magari un po' in secondo piano, ma forse proprio perché è il nostro passatempo ci deve aiutare a capire che la vita continua e ogni tanto occorre staccare la spina, liberarsi la mente, magari con un bel giro sulle nostre Spit, scendere in garage per fare i lavoretti, partecipare ad un raduno e incontrare amici con la nostra stessa passione. Prendiamola come una medicina, sicuramente ci servirà.

Il nuovo anno ci porterà l'Euro ma ci toglierà la nostra "super". Additivi, modifiche alla testata, regolazione dell'anticipo, forse una super verde, le soluzioni ci sono, le nostre Spit non si fermeranno !

In questo numero, oltre ai resoconti sulle attività del Registro troverete la prima parte di un interessante articolo sui differenziali, ci sarà utile per capirne i segreti, eliminare rumori e prevenire guasti a volte molto onerosi mentre l'articolo su Stafford forse solletterà qualcuno....magari magari....

Claudio Quaglia

4° Cars and Castles

Canale (CN) - 15 luglio 2001

Per il 4° anno si è svolto con appuntamento a Canale, il Cars and Castles, raduno per spider inglesi nelle terre del Roero a detta di molti l'angolo più inglese del Piemonte.

La quarta edizione ha visto protagonista il castello di Cisterna d'Asti che dall'alto della collina domina un'ampia zona del Roero fino alla vicina Langa.

Già il sabato il raduno vedeva protagonisti alcuni equipaggi che arrivando da più lontano (Salerno, Bologna, Modena, Vicenza, Milano, Brescia ecc) si gustavano le delizie culinarie della zona con una cena all'aperto in uno dei ristoranti più caratteristici e puntatina finale in vineria per la bottiglia di Barbaresco della buonanotte!

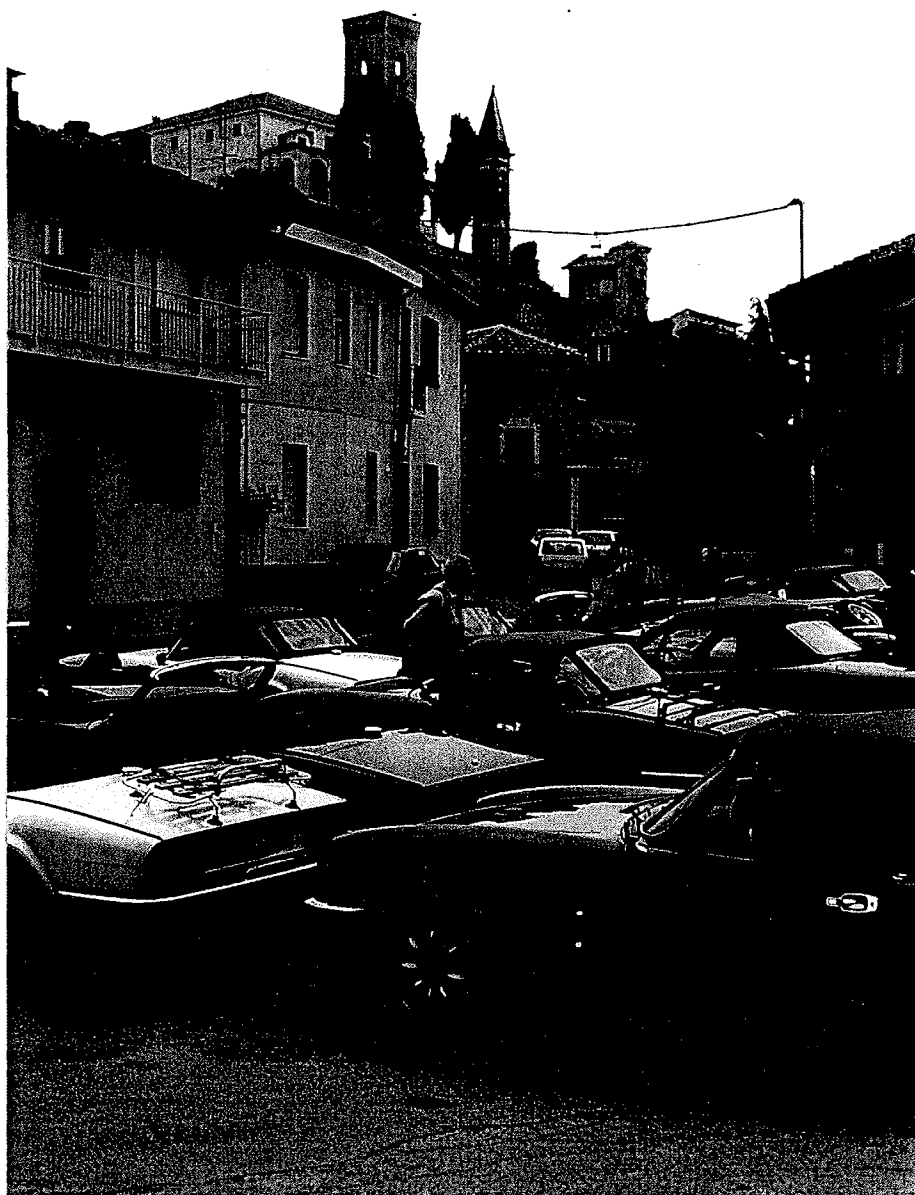
All'appuntamento della domenica si sono presentate 34 spider di cui 21 Spitfire, accompagnate da 2 splendide Tr3, poi MGA, MGB, MGF, Midget, un paio di Morgan, Frog Eyes ecc.

Nel gruppo vi era anche un'ammirabilissima Chevrolet berlina militare del 1942, l'auto usata dai generali americani durante la seconda guerra che i proprietari (naturalmente vestiti con uniformi dell'epoca) hanno preferito alle loro spider, per una volta lasciate a riposo in garage.

Da Canale si partiva incolonnati in direzione Monteu Roero, Montaldo, Corneliano, Guarene, Priocca, Govone e quindi Cisterna, tutti paesi con il loro bel castello o maniero in bella vista, su strade molto panoramiche e poco trafficate che esaltavano il piacere della guida in spider.

L'arrivo a Cisterna con la parata delle vetture nella piazza principale suscitava l'interesse e la curiosità degli abitanti non abituati ad una simile "invasione" di auto così inusuali!. La visita del castello con il bellissimo annesso museo annesso "Arti e mestieri d'un tempo" era gradito da tutti come l'aperitivo nella vicina Enoteca per l'assaggio dei vini tipici del Roero.

Dopo il pranzo seguivano le premiazioni che vedeva protagonista il Salernitano Michele Gaeta con la sua Spit 1500 che veniva premiato dall'ospite d'onore Edgardo Michelotti, figlio di Giovanni, il papà della Spitfire e di molte altre vetture di successo. Valentino Valenzano con la sua Mk II



del 65 e Carlo Busto con la sua TR3 del 55 venivano premiati per la Spitfire e per la spider più anziane. Lo speciale premio per l'auto più "old english" veniva assegnato alla MGA di Giovanni Icardi. Inoltre durante il raduno veniva consegnato un simpatico questionario sulla storia e usanze del Roero che vedeva vincitore il torinese

Andrea Clerici, seguiti dall'inglese di Arese Jonh Murphy e dall'altro torinese Fabrizio Cortese.

Molto buonumore e allegria, una giornata passata tra amici con la stessa passione e una buona cucina, con questi ingredienti non ci rimane che aspettare la prossima edizione!

1° Raduno Lago di Bolsena

8-9 settembre 2001



Per la prima volta le Spitfire del Registro si sono date appuntamento nella regione Lazio e questo grazie al bravo Roberto Mari di Marta (VT) che pur essendo un possessore di Spitfire da poco tempo ha voluto organizzare nella sua zona questo bel raduno, preparato bene, in soli tre mesi e con un'ottima scelta di luoghi da visitare.

L'appuntamento era per sabato 8 settembre nella bella cittadina di Bolsena posta sull'omonimo lago nel centro dell'Italia e dopo il benvenuto di rito la colonna di ventuno Spitfire si muoveva per raggiungere la Rocca dei Papi, lo stupendo castello residenza dei Papi posto su una rocca dominante il lago e quindi per la visita alla cantina Falesco produttrice del pregiato vino "Est Est Est". Dopo gli assaggi enologici le Spit ripartivano verso Bolsena ma la 1500 di Michele Gaeta non riusciva a ripartire dal cortile della cantina causa la rottura della sospensione anteriore. Purtroppo raduno finito per lui che seguiva il

gruppo su di un'auto dell'organizzazione. La visita del Castello Monaldeschi di Bolsena, con il museo e i torrioni che dominano il lago concludevano il pomeriggio per il rientro in albergo per la cena. Il menù era dedicato al coregone, lo squisito pesce di lago che così tra una battuta scherzosa e l'altra diventava la mascotte del raduno.

La domenica mattina sotto un cielo imbronciato, gli equipaggi si imbarcavano sul battello per la visita all'isola Bisentina sul lago. Una visita molto interessante in un piccolo paradiso rimasto intatto negli anni con tradizioni e usi ormai dimenticati. Con un cielo che gradatamente si rasserenava gli equipaggi partivano per il giro del periplo del lago su strade immerse tra il verde e attraverso i caratteristici paesi della zona. La meta era Montefiascone Lago con il ristorante praticamente appoggiato sul lago per degustare specialità di pesce di mare ma senza tralasciare il famoso

coregone ormai simbolo del raduno.

Al pranzo seguivano le premiazioni di rito con protagonista Pino Serse giunto da Trapani con la sua 1500 del '75, quindi veniva premiato Cesare Angelucci di Roma con la sua Mk IV del '72 per la Spit più anziana e come 1° iscritto al raduno, Giorgio Burei da Milano con la sua 1500 del 1980 come auto più nuova, mentre il torinese Andrea Clerici veniva premiato come anzianità di iscrizione al Registro.

Veniva premiato inoltre dai partecipanti anche il presidente del Registro con un simbolico "Coregone di gomma", mentre all'organizzatore Roberto Mari veniva consegnato un quadretto ricordo come ringraziamento. Una zona d'Italia veramente interessante che merita un'altra visita, e sicuramente si ripeterà l'anno prossimo, magari in altra data vista la vicinanza di Jesi e magari toccando le splendide Orvieto e Todi, insomma non perdetevi il prossimo raduno del coregone!

2° Raduno Triumph Spitfire dei Castelli di Jesi

Jesi (AN), 29 – 30 settembre 2001

Stefano Avenali non ti sei smentito!
Il tuo raduno, a fine settembre, nelle Marche è stato molto bello...

Mi dispiace per tutti coloro che, per motivi vari, non hanno potuto partecipare: vi siete persi un week-end piacevolissimo.

Ancora non so, Stefano, quale oscuro baratto hai fatto per avere in cambio due giorni così belli, mentre mezza Italia era sotto la pioggia... Che sia merito del piccolo Lorenzo? Se è così, proporrei di nominarlo subito mascotte del Registro...

Come dicevo il tempo è stato più che clemente, e ci ha permesso di scorrazzare con le Spit per le belle colline marchigiane, con alcune soste di tutto rispetto. A cominciare dalla suggestiva visita alla grotte di Frasassi, per alcuni un piacevole "amarcord", per altri una scoperta. Apprezzata poi la sosta alla Cantina Monteschiavo di Jesi dove, oltre a bere del buon verdicchio, c'è stato anche un incontro ravvicinato con un paio di Mini, che però non hanno oscurato le grintose Spit...oserei dire quasi una lotta impari... senza nulla togliere alla piccole cugine inglesi.

Serata deliziosa al ristorante, con una torta da urlo, e conclusasi con una romantica passeggiata per Jesi, splendida nella parte antica, da gustarsi con la compagnia giusta.. ma non solo! Dopo una nottata bagnata dalla pioggia leggera, domenica il sole ha continuato a splendere, consentendoci di fare un bel percorso attraverso il Parco Naturale del Monte Conero che da Sirolo ci ha condotti al mare di Numana.

E qui finalmente Stefano ci ha presentato il suo piccolo Lorenzo di appena 15 gg...d'obbligo quindi farti tanti tanti auguri!

Ottimo il pranzo, ovviamente di pesce, al termine del quale c'è uno dei momenti più attesi: la premiazione.

Questa seconda edizione del "Raduno dei Castelli di Jesi" ha visto premiare Piero Poggolini con la sua Mk I del 64 per la vettura più anziana, il milanese Silvio Panceri per l'equipaggio più lontano, il bresciano Matteo Manzardo come anzianità di iscrizione al RITS mentre lo svedese di Arese Mark Morgan riceveva il premio per essere il 1° iscritto al raduno.

Vorrei concludere con una nota dolentissima per il Presidente. Durante



il viaggio di ritorno, sotto una abbondante pioggia, la vettura presidenziale ha cominciato a dare segni evidenti di cedimento: quali?

Enormi ed inquietanti fumate bianche...Secondo voci di corridoio, poi confermate dallo stesso Presidente con tono alquanto desolato, la Spit numero 1 del Registro è in terapia intensiva, ma dovrebbe venirci fuori in fretta.

Io spero, Stefano, di averti reso giustizia in queste poche righe, cercando di trasmettere le belle emozioni che ci hanno accompagnato al tuo raduno.

Emozioni che comunque si ripropongono tutte le volte che qualcuno di voi decide di farci questi bei regali.

Barbara Piancastelli

Tecnica : il differenziale

Questa è la prima parte dell'articolo sul ponte della Spitfire che Dario Gusmeroli ci ha mandato dopo averlo tradotto dal giornalino dell'Amicale Spitfire francese. La seconda parte sarà pubblicata nel prossimo numero dello Spit-News

Lo si chiama più comunemente "il ponte" e lo troverete tra le ruote dietro della vostra macchina, rinvia ad angolo retto il movimento dell'albero di trasmissione verso le ruote posteriori. Le due ruote non girano alla stessa velocità che in rettilineo (in curva la ruota esterna fa più strada, quindi gira più velocemente...) si è dunque dovuto inventare questo ingegnoso sistema meccanico, il differenziale, che trasmette il movimento di un'entrata verso due uscite, le quali possono girare a velocità differenti (e persino in senso inverso... ma io mi perdo...)

Cambiare il ponte per avere un rapporto di trasmissione diverso è il mezzo più rapido per cambiare il rapporto accelerazione/velocità massima della macchina. Un ponte più corto e la vostra macchina accelera meglio ma va meno veloce, uno più lungo e la vostra auto accelera meno ma va più veloce... ma è una modifica radicale dell'auto, che non ha senso che se contate di farne un uso speciale. Alla Triumph facevano migliaia di chilometri di prove prima di scegliere un rapporto ideale per un utilizzo polivalente...

La tabella riportata vi aiuterà piuttosto a verificare se il vostro ponte "è quello buono" o sapere su quale ponte trovare dei pezzi per ripararlo.

Ma in che cosa si differenziano i nostri differenziali?

1° Il rapporto

è il numero di giri che fa l'albero di trasmissione mentre le ruote fanno un solo giro. Più grande è il rapporto più velocemente dovrà girare l'albero, e dunque il motore, per una data velocità, ad esempio 110 km/h... in autostrada. I rapporti vanno da : 4,875 : 1 (molto corto) a 3,27 : 1 (molto lungo).

2° Fori di fissaggio della balestra sul coperchio del carter

le vetture più recenti (Mk IV, 1500, GT6 dopo il KE 20000) sono equipaggiate di una balestra parzialmente basculante sul coperchio del differenziale, da cui un fissaggio a 4 prigionieri, coperchio a 4 fori. I primi modelli hanno un fissaggio rigido della balestra, da cui un fissaggio a 6 prigionieri coperchio a 6 fori. I carter sono altrimenti

identici ed un carter a 6 fori può essere utilizzato con 4 prigionieri, se si tappano i due fori vuoti, perché altrimenti metterebbero in comunicazione l'interno con l'esterno del ponte e l'olio farebbe presto ad uscire....

3° Solidità

i primi differenziali (Herald, Spitfire I, II, III e Vitesse 1600) utilizzano degli alberi di uscita diversi (brocciature più fini). Anche la scatola del differenziale è diversa. I due modelli sono indicati nella tabella con i segni "più" o "meno" solido. Bisogna tuttavia temperare seriamente questa differenza di solidità, perché i primi modelli trasmettono un po' meno potenza, quindi sollecitano meno il differenziale, e questo è valido per tutti i modelli, il ponte è senza dubbio uno dei pezzi più robusti e duraturi su una Spitfire.

4° Tappo di svuotamento

è un dettaglio, ma che fatica cambiare l'olio sui differenziali più recenti, sprovvisti del tappo di svuotamento! Solo sui primi modelli "6 fori" era previsto il tappo di svuotamento (se avete tutto smontato, vi costerà poco fare un foro di 11 mm di diametro e poi filettarlo con un maschio da 1/4 NPT conico, così potrete mettere un tappo da 1/4 conico ndt)

5° Misura delle flange d'entrata - uscita

le flange d'accoppiamento all'albero di trasmissione, in entrata, ed agli alberi delle ruote, in uscita, hanno due misure diverse (P e G significano piccole e grandi sulla tabella). Le più grandi sono le più recenti, esse utilizzano dei bulloni (speciali per trasmissioni) da 3/8 (esagono da 9/16), le più piccole dei bulloni da 5/16 (esagono da 1/2). L'eccezione è il ponte della Vitesse 1600 che è equipaggiato degli alberi d'uscita meno robusti, ma dotati di flange d'accoppiamento grandi. Attenzione quindi a non confonderle con i modelli più recenti. In caso di miscuglio impossibile non dimenticate che è anche possibile cambiare le flange dalle parte dell'albero di trasmissione o dei semiassi, anche se

l'ideale è sempre rispettare al massimo il montaggio d'origine!

6° Tachimetro

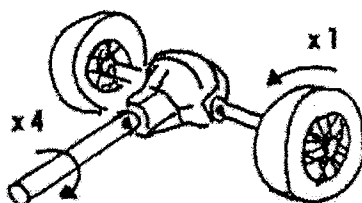
non dimenticate che se cambiate il rapporto di trasmissione d'origine, cambiando il ponte o utilizzando dei pneumatici di diametro diverso (ad esempio a profilo ribassato) il vostro contachilometri è falso! Questo contatore conta i giri dell'albero di trasmissione ed è tarato per un determinato rapporto di ponte ed un determinato diametro delle gomme....

Qualcosa a proposito del differenziale, specificatamente del modello 1500, vorrei dirlo anch'io. Ne esistono tre tipi: uno fino al numero di telaio FH 106101 per il mercato europeo e FM 67065 per quello americano (nell'ambito di questo stesso modello cambia il rapporto di trasmissione per questi due mercati). Un secondo tipo, che esteriormente non presenta alcuna differenza dal primo, ma dove invece cambiano i satelliti, i planetari, leggermente più robusti, nonché la scatola che li contiene. Ne esiste poi un terzo tipo riservato al mercato elvetico dopo il numero di telaio FH 126380 in cui cambia il rapporto di trasmissione, cambia una terza volta la scatola del differenziale e la viti di fissaggio della corona, pur mantenendo satelliti e planetari del secondo tipo. Sia il primo che il secondo tipo recano il prefisso FR.

Desumendolo dai numeri di telaio e di differenziale di alcune Spitfire 1500 si può ipotizzare che la seconda serie inizia verso il numero di differenziale FR 18753, ma questo non è che un dato ipotetico. In quanto alla terza serie, riguardano solo gli ultimi due anni di produzione e limitatamente al mercato svizzero, dovrebbe essere abbastanza difficile imbattersi in uno di questi modelli. Comunque dovrebbero avere un numero superiore a FR 39032 e provenienti da un'auto importata nuova in Svizzera.

Quindi attenzione agli acquisti d'occasione.... che sia almeno quello buono!

Figura 1



Il presente articolo è comparso sui numeri 48 e 58 del "Bulletin" dell'Amicale Spitfire, ed è stato tradotto grazie all'autorizzazione gentilmente concessami da Francois Demont, all'epoca presidente e redattore, al quale vanno i miei ringraziamenti.

Dario Gusmeroli

"L'affaire du Pont"

di Fabrice Doucet

Essendo già parecchi anni che uso la mia Spitfire Mk III pressoché quotidianamente, mi è capitato di fare manutenzione, cambiare o revisionare numerose parti meccaniche.

Uno degli ultimi interventi è stato aggiungere l'overdrive in occasione di una seria revisione del cambio. Che piacere poi guidare, era un'altra macchina!

In realtà non mi mancava che il ponte posteriore, su cui non ero mai intervenuto. Ma prima o poi bisognava pur pensarci. D'altra parte cominciava a "cantare", quella piccola melodia lancinante e permanente che si sente mantenendo una velocità costante. Niente di realmente grave, ma comunque si cominciava a sentire.

Ho dunque deciso di smontarlo per

"rifarlo", dicendomi che, prima che fosse troppo usurato, era meglio farlo subito. Era l'inizio dell'affare "du pont" (del ponte).

All'entrata del ponte, l'albero di trasmissione è collegato al pignone che trascina la corona, solidale al sistema differenziale propriamente detto (contenente i satelliti e i planetari).

Il sistema trasmette dunque il movimento alle ruote posteriori con un rapporto di circa 4, servono quattro giri dell'albero di trasmissione per un giro di ruota (figura n.1).

Perché tutti i pignoni lavorino in buone condizioni ci sono regolazioni ovunque ed ogni regolazione influisce sulle altre.....

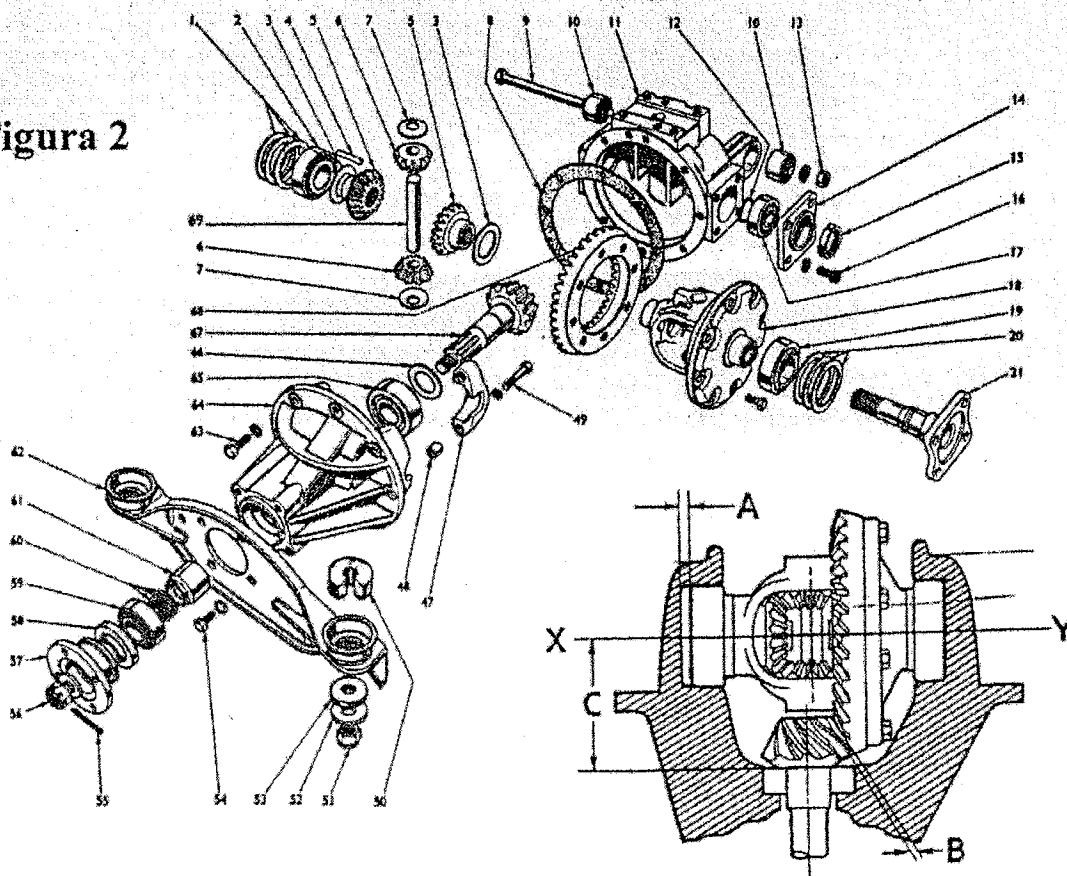
Sotto delle apparenze semplici, la meccanica del ponte e soprattutto le sue

regolazioni si sono avverate abbastanza complesse.

Ricordiamo prima di cominciare a smontare che il ponte è spesso accusato a torto di rumori male identificati. I problemi di "tac-tac-tac" in decelerazione o in curva non sono mai dovuti al ponte ma ai giunti cardanici. Le vibrazioni che sembrano venire dal "dietro in mezzo" quando la velocità aumenta sono spesso il risultato di uno squilibrio dell'albero di trasmissione o di un giunto cardanico usurato. I brontolii continui "come se macinasse i sassi", per intenderci, (anche a bassa velocità) provengono piuttosto dai cuscinetti delle ruote usurati.....

Un ponte normalmente usurato comincia a segnalarsi con un lamento che si sente viaggiando a velocità

Figura 2



costante, prima a 120 km/h, poi a 110, 100 ...il lamento sparisce dacchè si rilascia leggermente l'acceleratore.

Semplificando, un rumore che appare accelerando o rilasciando può indicare un ponte usurato o mal regolato, un rumore continuo viene piuttosto da qualcos'altro. Un usura anormale può apparire se la ponte è mancato a lungo l'olio. In questi casi estremi di cattiva lubrificazione o di guida brutale si sono visti dei ponti che hanno "mangiato i propri denti". Dei pezzi di dente vanno ad incastrarsi contro il carter, che può creparsi o bucarsi.

In linea generale il ponte non è un elemento fragile sulle Spitfire, ma è sufficientemente dimensionato per la loro potenza.

Volete veramente smontarlo?

Per quelli che tra di voi desiderano lanciarsi nell'avventura, la prima tappa è di procurarsi una buona documentazione.

I manuali d'officina della fabbrica spiegano l'operazione dalla A alla Z, sfortunatamente utilizzando i mitici "utensili Churchill" oggi introvabili, si sarà quindi costretti a farne a meno.

Il manuale della Herald e Spitfire I-II-III indica d'altra parte un metodo un po' diverso dal manuale del Mk IV/1500, benché il ponte sia lo stesso. Nei due casi bisognerebbe usare il colossale utensile Churchill S-101 per allargare il carter (un carter in acciaio, sembra incredibile), ed il falso pignone Churchill 18-G-191, è usato nei manuali del Mk IV/1500 per regolare l'altezza del pignone. In pratica vedremo come farne a meno.....

La rivista Retró Passion ha pubblicato un articolo pratico sul rifacimento del ponte, e per caso ne hanno utilizzato

uno della Herald (identico a quelli della Spitfire). Questo articolo, con tutte le foto, è pubblicato sul numero 99 del 19/3 e sul n. 102 del 29/4/1999. L'articolo spiega molto bene il minimo indispensabile per cambiare i cuscinetti e le guarnizioni, tralasciando le operazioni più difficili ma le foto sono numerose e utili.

Cerchiamo di vederci chiaro. Attenzione, il seguito di questo articolo è senza dubbio difficile da seguire senza avere sotto gli occhi sia il ponte che i manuali. Non vi spiegherò come cambiare le guarnizioni e i paraoli, e nemmeno come aprire il ponte, è molto semplice e spiegato nei manuali.

Entriamo piuttosto nel vivo dell'argomento.

Le operazioni di regolazione possono dividersi in quattro tappe:

1° regolazione del gioco tra satelliti e planetari.

2° regolazione del precarico dei cuscinetti del differenziale.

3° regolazione del precarico dei cuscinetti del pignone.

4° regolazione del posizionamento e del gioco del pignone rispetto alla corona (coppia conica).

Si dovrebbe cominciare regolando "l'altezza del pignone" cioè lo spessore della ranella (66). Ma questa regolazione richiede dei calibri speciali, utensili Churchill S-108 o 18-G6191, ed in mancanza di essi dovremo supporre che lo spessore della ranella trovata allo smontaggio sia quello giusto. Il problema rimane insoluto se si monta un pignone in un nuovo carter (o viceversa ndr), si vedrà tuttavia alla tappa 4 come posizionare gli

ingranaggi della coppia conica.

1° regolazione del gioco tra satelliti e planetari.

Attenzione a non montare insieme satelliti e planetari di diverse provenienze, questi pezzi sono costruiti precisamente per lavorare insieme.

Si montano nella scatola del differenziale (18) i planetari (5) e le loro ranelle (3), poi i satelliti (6) e le loro ranelle di regolazione (7). Si termina infilando l'albero (69).

Si valuta allora il gioco tra i planetari e i satelliti facendoli girare insieme.

Questo gioco deve essere zero. Ciò significa che l'insieme deve essere un po' difficile da far girare, senza tuttavia punto particolarmente duri. Questo gioco si regola cambiando le ranelle (7), che per complicare le cose, hanno una forma sferica, rendendone difficile un'eventuale rifabbricazione.

Il catalogo proponeva dieci differenti spessori, da 0,030 a 0,056 pollici (da 0,8 a 1,4 mm). Fabrice Doucet ci indica che queste ranelle sono numerate e che le cifre corrispondono al loro spessore in millesimi di pollice. Si può anche variare lo spessore delle ranelle (3), che sono piane.....

Sembrerebbe che gli ultimi montaggi impieghino delle ranelle (3) in nylon, che potranno essere vantaggiosamente rimpiazzate con il loro equivalente in bronzo. Un metodo per determinare il loro spessore consiste nel montare un planetario senza ranella, farlo appoggiare sui satelliti montati sul loro albero e con le loro ranelle e misurare con uno spessimetro l'aria tra il planetario e la scatola.

Fine della 1° parte.

	Prefisso	Rapporto	Tasso di scatto	N° fori	Solidità	Flangia entrata	Flangia uscita	N° ricambio differenziale completo UNIPART	N° ricambio di rotazione	N° coppia conica UNIPART
Herald										
948	G	4,875	SI	8	meno	P	P			502017
Coupa, Cab e TC	Y	4,55	SI	6	meno	P	P	214687	516654	502018
1200 (fino al 85) (fino al ponte GA 80000)	GA	4,11	SI	6	più	P	P	510692		510005
1200 (dal 85) (dal ponte GA 80000)	GA	4,11	NO	6	più	P	P	511404		510005
13/60	GE	4,11	NO	6	più	P	P	214683 (511790)	516653	510005
Vitesse										
1600	HB	4,11	NO	6	più	P	G	511350		510005
21 Mk 1	FD	3,89	NO	6	più	G	G	515507 (WKC 155)	515744 (UKC 1497)	159801
21 Mk 2	HC	3,89	NO	6	più	G	G	515507 (WKC 155)	515744 (UKC 1497)	159801
Spitfire										
Mk 1-2-3	FC	4,11	NO	8	più	G	G	511790 (214683)	513414	510005
Mk IV	FH	3,89	NO	4	più	G	G	NKC 0154	UKC 1496	159801
Mk IV 1300 USA	FK	4,11	NO	4	più	G	G			
Mk IV (1973) e 1500 USA	FH	3,89	NO	4	più	G	G	NKC 0155	515744 (UKC 1497)	159801
1500	FR	3,63	NO	4	più	G	G	TKC 3718		159802
1500 Svizzera		3,27	NO	4	più	G	G			
GTS										
Mk 1-2	KC	3,27	NO	8	più	G	G	515492	515743 (519649)	
Mk 1-2 O/D	FD e KD	3,89	NO	6	più	G	G	515507 (WKC 155)	515744 (UKC 1497)	159801
Mk 3 (fino al KE 20000)	KC	3,27	NO	6	più	G	G	515492	515743 (519649)	
Mk 3 (fino al KE 20000) (O/D)	KD	3,89	NO	6	più	G	G	515507 (WKC 155)	515744 (UKC 1497)	159801
Mk 3 (dal KE 20000)	KC	3,27	NO	4	più	G	G		TKC 5240	
Mk 3 (dal KE 20000) (O/D)	KD	3,89	NO	4	più	G	G		RTC 2305	159801

Appunti di viaggio : Stafford

Dario e Stefania Gusmeroli si sono recati in Inghilterra con la loro splendida Spit 1500 per l'imponente raduno del Triumph Sport Six Club svoltosi il 14 e 15 luglio 2001 nella regione dello Staffordshire in direzione nord dopo Birmingham. Una bellissima esperienza.....perché non emularne le gesta nel 2002 ?

Quest'anno dovevamo andare a Stafford al meeting del TSSC, il più grande club inglese di Spitfire, perché avendo vinto il premio per la "CAR OF THE SHOW" nel 1999 avevamo acquisito il diritto di partecipare al concorso per la "Master Class" riservato ai vincitori di ogni classe nei due anni precedenti. Per partecipare al concorso con qualche possibilità di successo bisogna presentare l'auto pulita, e per averla pulita un buon metodo è quello di non sporcarla. Ci siamo dati quindi una settimana per arrivare, ripromettendoci di sfuggire alla pioggia.

Partenza lunedì mattina con la macchina pulita e la testa piena di previsioni meteo, a Vercelli scrutiamo il cielo ed optiamo per il Frejus, è un po' più lunga ma promette meglio. Velocità di crociera 110 km/h, tutta autostrada ed un cielo che ci mantiene freschi ma asciutti. Non si può dire che approfittiamo molto della Spitfire per divertirci. La sera, visto che non piove, decidiamo di proseguire, ed all'una di notte siamo a Calais. Attraversiamo la Manica in traghetto, che pur costando un'esagerazione costa un po' meno del tunnel, inoltre è più caratteristico. A Dover, poiché nella mattinata volevamo acquistare in un museo commemorativo della Battaglia d'Inghilterra un badge raffigurante uno Spitfire volante, per il volante della Spitfire, aspettiamo l'alba in macchina e poi l'orario d'apertura. Intanto ha cominciato a piovigginare. Al museo, dopo averci ascoltato con simpatia, ci indirizzano in un altro museo della Raf a Manston, dove abbiamo il piacere di vedere uno Spitfire ed un Hurricane veri.

Poiché il badge dello Spitfire anche lì va a ruba non lo troviamo, ma un anziano pilota, ora volontario in questo Memorial, ci promette di spedircelo. Veramente simpatici questi inglesi, vero amici?

Sotto un cielo imbronciato ed ogni tanto piovigginoso arriviamo in serata a Stafford, dove ci dà il benvenuto un bel sole basso sull'orizzonte che dona splendore al paesaggio. La ricerca di un

campeggio è un po' laboriosa a causa dell'afta, ma ci dà l'occasione di conoscere un po' lo Staffordshire, che è veramente bello; ne troviamo uno presso Rugeley, a circa 20 km. da dove si terrà il meeting, immerso nel verde del Cannock Chase, pulitissimo e dotato di ottimi servizi, anche se un po' caro. In compenso, la vicina Rugeley è ottimamente dotata di pub; ripartiamo il giovedì col rimpianto di non averli visitati tutti.

Menzione particolare merita la birra inglese, la bitter, veramente ottima e venduta a pinte, misura perfettamente adeguata ed indicativa della bontà del sistema inglese. Giovedì notte pernottiamo a 5 km. dal luogo dove si svolgerà il meeting, su un terreno da campeggio messo a disposizione da un pub e con servizi meno che precari, ma per una notte è bastato. Venerdì mattina arriviamo a Stafford, cancelli aperti con ampie bande anti-afta e nessuno in giro. Un po' titubanti entriamo e siamo accolti da un ragazzotto del TSSC, che dopo le presentazioni ci apre subito il capannone dove potremo finire di pulire la Spitfire per prepararla al concorso.

Qui comincia la corvée, che durerà fino a sabato mezzogiorno. Tranquilli, la notte ho dormito. Finita la pulizia della Spitfire, della Stefania e del sottoscritto l'ho schierata, la Spitfire, non la Stefania, con le altre partecipanti alla Master Class, dove nel pomeriggio è stata esaminata dai giudici per circa mezz'ora; dopo di che mi sono concesso di guardarmi un po' attorno.

La parte maggiormente organizzata della manifestazione si svolge sotto un'enorme costruzione, destinata correntemente all'esposizione di macchinari agricoli. Nel centro sono esposte le vetture che partecipano ai vari concorsi, e sono veramente tante, mentre ai lati e nello spazio lasciato libero dalle auto espongono i vari ricambisti professionisti. Sulla balconata c'è un self-service buono giusto contro i morsi della fame. All'esterno c'è il terreno per il campeggio, diviso in quieto e movimentato, ed i prati (inglesi)

destinati al parcheggio delle auto, divise in: Herald, Spitfire, Vitesse, GT6, Bond-equipe e Special. Veramente istruttivo. Inoltre c'è un grande parcheggio asfaltato, destinato quest'anno all'esposizione di ricambi ed auto offerti da privati. Complessivamente si acquista abbastanza bene, anche se le migliori occasioni tra cui alcune "perle rare" si trovano di preferenza dai privati o dagli autodemolitori.

La sera, a differenza degli altri anni, vista la pressoché inesistente possibilità di mangiare sul posto, forse a causa dell'afta, ci siamo incamminati verso Salt, un paesino a circa 3 km. dove abbiamo cenato in un affollatissimo pub.

Il cammino di ritorno ci ha notevolmente favorito la digestione.

La domenica mattina è trascorsa un po' guardando le auto ed un po' acquistando ricambi, e durante il pomeriggio abbiamo avuto il piacere di essere premiati con il 1° premio per la Master Class e per la maggiore distanza percorsa; festeggiamenti la sera nel pub del giorno prima, ma questa volta con la Spitfire.

Partenza il lunedì mattina, tappa a Londra, per gli ultimi acquisti, e sosta la notte in un Logis de France, a Bapaume, dove abbiamo avuto il piacere di gustare la raffinata cucina francese.

Rientro a casa il giorno dopo sotto un cielo che per tutto il ritorno si è mantenuto beffardamente terso. In totale abbiamo percorso 3.500 km., ed il tempo strettamente necessario per il viaggio è di due giorni all'andata ed altrettanti al ritorno.

Se qualcuno fosse tentato, e visto che nel 2002 ricorre il 40° anniversario della presentazione della prima Spitfire, l'anno prossimo ci potrebbe essere una delegazione italiana, anziché una sola auto.

Dario Gusmeroli

Un raduno informale.

Non esistono solamente i raduni del Registro ma ci sono anche quelli "informali" cioè quelli organizzati tra amici, con itinerari e mete decise all'ultimo minuto... ma con la stessa passione e la voglia di andare a zonzo per l'Italia a capote aperta.

"Il Registro è una grande invenzione!!" dico questo non solo perché consente di fare piacevoli "gite fuori porta", ma anche e soprattutto perché fa incontrare tanta bella gente... Così al Raduno di Lido di Savio del 20 maggio 2001 è stata presa una grande decisione... organizzare un piccolo raduno "informale" ad agosto... tutto era da stabilire nei dettagli ma l'entusiasmo non mancava...

Con la scusa di comprare un hard-top Stefano ed io abbiamo deciso di coinvolgere alcuni cari amici per unire l'utile al dilettevole... andare in Toscana a comprare l'hard-top e divertirci!

Ringraziamo quindi Giuseppe ed Anna (cui vanno i nostri migliori auguri... sono in dolce attesa!), Federico e Vania per averci accompagnati!! Insomma 3 equipaggi di tutto rispetto!

L'11 agosto siamo partiti per Siena, dove l'hard-top sonnecchiava da alcuni anni nell'officina più antica della città... e mentre i valorosi uomini si destreggiavano tra bulloni e guarnizioni... noi signore siamo andate un po' in giro per vedere Piazza del Campo allestita per il Palio, che si sarebbe infatti disputato il giorno seguente...

Richiamate all'ordine siamo tornate alla "base"... L'hard-top era montato, quindi si poteva partire... Sono sincera nel dire che con la bellissima giornata che ci accompagnava, non avevo molta voglia di sedermi nella Spit chiusa... mi sembrava una contraddizione in termini!!!

Ma mi sono ricreduta... è piacevole girare anche con l'hard-top...

Partiti da Siena, ci siamo diretti verso l'albergo a Montepulciano. D'obbligo la tappa "mangereccia" con salsicce, bistecche, patatine fritte... innaffiate da un ottimo vino rosso!

Arrivati a destinazione, piccola "pennica" per ritenerci e poi viaaa... verso Pienza. Mamma mia... suggestiva... bella davvero... i negozietti colmi di prodotti tipici e di tanti golosoni come noi... Per cominciare a concludere la serata Federico, dopo un'accurata ricerca, ci ha portati al ristorante "Le Fate". Mangiato bene, bevuto il giusto... e via che si riparte!!

Un bel giro nella Toscana baciata dalla luna, fino a Chianciano, che però ci ha delusi un po'... ancora non è per noi... età media altissima... Chianciano per ora au-revoir!!

Quasi dimenticavo... le Spit sempre in ottima forma!

Il giorno seguente abbiamo fatto un giro panoramico a Montepulciano, acquistando vini, miele e marmellate e tentando a più riprese di contattare Roberto Mari, che abita sul lago di Bolsena, per poterlo andare a trovare... Abbiamo smobilitato mezzo Registro per rintracciarlo, compreso il Presidente in vacanza in Sicilia... che ci perdoni!!

Alla fine chi la dura la vince...

E qui viene il bello delle cose organizzate all'ultimo minuto.

Roberto, come sempre gentilissimo, ci propone di andare da lui... Federico e Vania, Giuseppe e Anna si sono organizzati in tal senso... mentre Stefano ed io abbiamo rinunciato. Il giorno dopo saremmo partiti per l'Irlanda... ma vi posso garantire che ci è dispiaciuto tanto, davvero tanto...

I ragazzi ci hanno poi riferito che Roberto e Saia, sua moglie, sono stati unici... li hanno ospitati a casa della mamma di Roberto e hanno passato una gran bella serata... ed io ci credo... ci credo eccome!!

.....Ecco perché il Registro è una gran bella invenzione!!

Barbara Piancastelli

Situazione censimento

SUDDIVISIONE MODELLI DELLE 657 SPITFIRE E GT6 ISCRITTE AL R.I.T.S. AL 26 OTTOBRE 2001

Mk. I	65	Mk. IV	169	GT6 Mk I	3
Mk. II	40	1500	310	GT6 Mk II	6
Mk. III	55	1500 USA	5	GT6 Mk III	4

SUDDIVISIONE GEOGRAFICA DELLE 657 SPITFIRE E GT6 ISCRITTE AL R.I.T.S. AL 26 OTTOBRE 2001

VALLE D'AOSTA	2	MARCHE	11
PIEMONTE	104	UMBRIA	8
LIGURIA	47	ABRUZZO	12
LOMBARDIA	113	LAZIO	74
VENETO	79	CAMPANIA	19
TRENTINO	7	CALABRIA	5
FRIULI	13	PUGLIA	11
TOSCANA	42	SICILIA	35
EMILIA ROMAGNA	66	SARDEGNA	9

PORTOBELLO'Spit

Rubrica di compravendita e scambio di vetture Spit

SPITFIRE 4, 1963, COLORE ROSSO, ASI
RESTAURO TOTALE, DA CONCORSO
TONY CAPPUCCI - Cagliari
Tel. 335 6089113

GT6 Mk. I, RADIATO,
ADATTO PER RICAMBI
AUTOTECNICA TUDERTE - Todi (PG)
Tel. 075 8987494

SPITFIRE Mk. IV, 1971, COLORE ROSSO
HARD TOP, L. 12.000.000 tratt.
MUNARI FRANCO - Padova
Tel. 049 751982

SPITFIRE Mk. IV, 1971, COLORE VERDE
HARD TOP, PORTAPACCHI - L. 11.000.0000
GIACOMELLO DAVIDE - Vicenza
Tel. 0444 785206 - 340 2316521

SPITFIRE 1500, 1975, COLORE BLU MET.
CAPOTE E TAPPEZZERIA NUOVE
FACCHINELLI CLAUDIO - Milano
Tel. 02 2043815 E-mail: claudiofa@tin.it

SPITFIRE 1500, 1976, VERDE INGLESE
L. 13.000.000 TRATTABILI
BESAGLIA ESTER - Padova
Tel. 0329 6349959

SPITFIRE 1500, 1976, COLORE BIANCO
L. 11.000.000
AROSO LUCA - Torino
Tel. 347 2444091

SPITFIRE 1500, 1977, BLU, HARD TOP
RAGGI, 57.000 KM, L. 13.000.000
SLOCCHINI VENTURINO - Teramo
Tel. 0861 294111

SPITFIRE 1500, 1978, COLORE ROSSO
CORTI PAOLO - Firenze
Tel. 055 705525 - 339 7166788

SPITFIRE 1500, 1978, COLORE BIANCO
HARD TOP, L. 14.000.000
CLAUDIO CAPRA - Biella
Tel. 015 590103 - 330 667262

SPITFIRE 1500, 1979, ORANGE, HARD TOP
UNPROPRIETARIO, L. 13.000.000
FRANZIN RUDI - Mestre (VE)
Tel. 347 2956505

SPITFIRE 4, 1963, COLORE ROSSO,
TARGA ORIGINALE - L. 11000000
BERARDI GABRIELLA - Rivoli (TO)
Tel. 011 9561181 - 368 3029672

GT6 Mk. II, 1969, ROSSO, RADIATO,
GUIDA DX, ADATTO PER RICAMBI
Avv. PIETRO LUCIANO - Arezzo
Tel. Ab. 0575 356031 - Cell. 338 7755988

SPITFIRE Mk. IV, 1972, AMARANTO
HARD TOP, L. 13.000.000
LAMBERTI LUCA - Aversa (CE)
Tel. 081 5031877

SPITFIRE Mk. IV, 1973, COLORE BLU
HARD TOP - L. 10.000.000 tratt.
LORIA EDOARDO - Cuneo
Tel. 0171 997986

SPITFIRE 1500, 1975, COLORE BIANCO
CERCHI A RAGGI, L. 10.000.000
SPERA ANDREA - Roma
Tel. 337 436376

SPITFIRE 1500, 1976, ROSSO, ACCESSORI
MOTORE NUOVO, L. 10.000.000. TRATT.
VIVA ROBERTO, Seregno (MI)
Tel. 0362 235700 - 339 4806448

SPITFIRE 1500, 1976, COLORE BLU
HARD TOP, L. 12.000.000
RIZZIERI REMO - Ferrara
Tel. 335 5367279

SPITFIRE 1500, 1977, COLORE ROSSO
HARD TOP, L. 10.000.000
CARBONE CARLO - Cosenza
Tel. 0425 601451

SPITFIRE 1500, 1978, ROSSO
HARD TOP, L. 7.000.000
FALZONI GALLERANI VITTORIO - Ferrara
Tel. 051 903013 - 335 5871888

SPITFIRE 1500, 1979, BIANCO,
L. 12.000.000
PALMIERI LUCA - Milano
Tel. 339 3956032

SPITFIRE 1500, 1980, BIANCO,
PERFETTA L. 15.000.000 TRATT.
FRASSON CLAUDIO - Torino
Tel. 011 9470940 (ore serali)

SPITFIRE 4, 1963, COLORE VERDE, ASI
RESTAURATA - L. 19000000
BARESI ELENA - Brescia
Tel. 338 3556937

SPITFIRE Mk. IV, 1971, COLORE BIANCO
HARD TOP, L. 10.000.000
GIURABEI DAVIDE - Brescia
Tel. 030 6871040

SPITFIRE Mk. IV, 1972, COLORE VERDE
ZONTA STEFANO, Bressanvido (VI)
Tel. 0444 660268 - 330 392237

SPITFIRE Mk. IV, 1974, GIALLO, HARD TOP
RESTAURATA, RICAMBI L. 12.000.000
BARNI LUCA, Robecchetto Induno (MI)
Tel. 0331 875353 - 368 622845

SPITFIRE 1500, 1976, BIANCA
HARD TOP, L. 10.000.000
PICCA MARCO - Pinerolo (TO)
Tel. 333 3923030

SPITFIRE 1500, 1976, VERDE INGLESE
L. 15.000.000 o permuta con utilitaria.
GIUSTINI ALBERTO - Torino
Tel. 011 8980961 - 338 2116571

SPITFIRE 1500, 1977, COLORE ROSSO
MOTORE RIFATTO, L. 7.000.000
DE GIOBBI ROBERTO, Sondrio
Tel. 0342 670424

SPITFIRE 1500, 1978, VERDE INGLESE
HARD TOP, L. 12.000.000
GIORGIO DAVOLI - Reggio Emilia
Tel. 0522 372313

SPITFIRE 1500, 1978, VERDE INGLESE
L. 13.000.000 TRATT.
LANZANOVA LUCIA - Milano
Tel. 335 8090024 - lucia.lanzanova@infinito.it

SPITFIRE 1500, 1979, COLORE MARRONE
ORIGINALE, PERFETTA, L. 13.000.000
RUSSOTTI VINCENZO - Montecatini (PT)
Tel. 0572 910915 - 336 472182

SPITFIRE 1500, 1980, COLORE ROSSO
UNICO PROPRIETARIO, Km 60000
ANTONIO BATTEI - Parma
Tel. 0521 233733 - 0521 283077

PORTOBELLO'Spit

PER SPITFIRE 4 VENDO: MOTORE,
CARBURATORI, PARAURTI POST.
PEZZI VARI E MINUTERIA
Dott. FAIELLA MARIO - Napoli
Tel. 081 664073 (dopo le ore 17.00)

PER SPITFIRE 4 VENDO CERCHI A
RAGGI VERNICIATI CON MOZZI
E CERCO HARD TOP
DONZELLI FABRIZIO - Mantova
Tel. 335 7194934 - Uff. 0376 378382

PER SPIT Mk. IV/1500 VENDO HARD TOP
GIANNINI GIOVANNI - Riva del Garda (TN)
Tel. 328 6547132

PER SPITFIRE Mk. IV
VENDO PEZZI VARI DI MECCANICA
MASSIMO BENVENUTO - Genova
Tel. 010 512797

PER SPIT 1500 VENDO
COLLETTORI E SCARICO COMPLETO
RADIATORE E FILTRI ARIA NUOVI
CARPANESE ARMANDO - Padova
Tel. 049 8685235 - 049 624422

PER SPITFIRE Mk. IV/1500
VENDO HARD TOP L. 500.000
LIOTTI MICHELE - Forlì
Tel. 0543 796634

PER SPIT Mk. IV/1500 VENDO
PARAURTI ANTERIORE
PICCIONE EMANUELE - Roma
Tel. 347 0896207

PER SPITFIRE 4 VENDO: COFANO ANT.
TELAIO COMPLETO CON SOSPENSIONI
DIFFERENZIALE, RUOTE, VETRI PORTE
PARABREZZA, STRUMENTI ECC.
PER 1500 SET PISTONI NUOVI MAGG. 0,20
VISENTINI DAVIDE - Vicenza
Tel. 0424 861326 - 368 7323580

PER SPIT Mk. III VENDO COFANO ANT.
PALMIERI ANTONELLO - Roma
Tel. 06 5123825 - 335 305754

PER SPIT Mk. IV VENDO CERCHI
DIFFERENZIALE, TRASMISSIONE, MOZZI
FARI, FANALI, SEMIASSI, SERBATOIO
SCATOLA GUIDA, BALESTRA ecc.
BERNARDI WILMER - Venezia
Tel. 049 5809433

PER Mk. IV/1500 VENDO
CARBURATORI WEBER 40 DCOE
Tonneau, DISTRIBUTORE LUCAS 45D4,
FARI D'EPOCA CARELLO E LUCAS,
GAMBINO DARIO, e-mail: aed.gmbino@libero.it

PER SPITFIRE 1500 VENDO
GUARNIZIONI VARIE, VOLANTE,
Tonneau G.DX, CORNICI VETRO, ecc.
GAZZARETTI LUCA - Brescia
Tel. 030 9913595 - 335 6621137

PER SPITFIRE 1500 1978 VENDO
PARTI VARIE DI MECCANICA E CARROZZERIA
MOTORE, CAMBIO, SOSPENSIONI ecc.
PAOLO PINI - Genova
Tel. 010 3472090 - 338 8296646

VENDO MOTORE 1147 CC NUOVO,
PREPARATO KM 0, L. 2.000.000 TRATT.
GIORGIO BELLELLI - Palermo
Tel. 091 516511

PER SPIT 4 - Mk II - Mk III
HARD TOP ITALIANO IN RESINA
COMBERLATO ORAZIO - Vicenza
Tel. 339 3548686

CERCO PER SPIT Mk. IV
CERCHI A RAGGI E COPRICAPOTE
ALI CARMINE - Bergamo
Tel. 348 7222433

PER SPITFIRE Mk. IV VENDO
PORTAPACCHI CROMATI, PEZZI VARI
VALTER LO PRETE - Venaria [TO]
Tel. 011 496430

PER SPIT Mk. IV/1500 VENDO HARD TOP
L. 2.000.000 TRATT.
GIACOMELLO DAVIDE - Vicenza
Tel. 340 2316521 - 0444 785206

PER SPITFIRE Mk. IV/1500 VENDO
5 CERCHI A RAGGI CROMATI NUOVI
VARDANEGA MARIANO - Treviso
Tel. 0423 544129

PER SPIT 1500 1976 VENDO
HARD TOP L. 450.000,
MARMITTA ORIGINALE L. 200.000
CERCO CERCHI A RAGGI E SEDILI NERI
SECCHI CLAUDIO - Milano - Tel. 347 2431359

Indirizzi utili :

BORGHI - Via Trezzo d'Adda 14 - Via Stendhal 59 - Milano

Tel. 02 474051 - 427827 Fax 02 4222996

BRITISH RACING GREEN - Via 1° Maggio 60 - Rovato [BS]

Tel. 030 7700291 - 7700541 - Fax 030 7703493

ROB-MOTOR - Via Macedonia 32 - Collegno (TO)

Tel./Fax 011 4031502

ANGLO-PARTS - Vic. S. Antonino C/4 - Treviso

Tel. 0422 321500 - Fax 0422 321470

LIBRERIA DELL'AUTOMOBILE - Corso Venezia 43 - Milano

Tel. 02 76006624 - Fax 02 27301454

FORMULA CLASSIC - Via XX Settembre 13 Bedizzole (BS)

Tel. 030 6871930 - Fax 030 6873857

RIMMER BROS

Agente Italiano : Maurizio Ricci

Via Osiride Baldoni - Passignano sul Trasimeno (PG)

Tel./Fax 075 828495 - 335 6109148

RIMMER BROS

Triumph house, Sleaford Road Bracebridge Heath,
Lincoln LN4 2NA ENGLAND

Tel. 0044 1522 526200 - Fax 0044 1522 567600

JOHN HILL'S LIMITED, 18 Arden Business Centre,

Arden Road, Alcester, B49 6HW, ENGLAND

MOSS LONDON - HAMPTON FARM IND. EST

HAMPTON RD WEST, HANWORTH, MIDDY, TW13 6DB, ENGLAND

Tel. 0044 020 8867 2020 - Fax 0044 020 8867 2030

JOHN KIPPING

421 Aldermans green road Coventry CV2 1NP ENGLAND

Tel. 0044 1203 645 333 - Fax 0044 1203 645 030

SPORTS CAR SUPPLIES

Collingwood Building, Quality Row, Swalwell,

Tyne and Wear, NE26 3AQ, ENGLAND

Tel. 0044 191 496 0522 - Fax 0044 191 488 4791

Questa rubrica è dedicata a tutti quelli che inviano la foto della propria Spitfire e desiderano che sia pubblicata sullo Spit-News. Le fotografie stampate, su floppy disc o cd-rom possono essere inviate tramite posta all'indirizzo del R.I.T.S oppure via e-mail all'indirizzo registro.spitfire@tiscalinet.it oppure c.quaglia@libero.it. Su richiesta le foto possono essere restituite.



fotoSPIT

Questo è lo spettacolo offerto al Raduno di Stafford dove Dario e Stefania Gusmeroli hanno vittoriosamente partecipato.

fotoSPIT

Un raduno informale con protagonisti Barbara e Stefano, Giuseppe e Anna, Federico e Vania. con le loro Spitfire Mk IV e 1500



Anno 1970: questi sono i primi amori di Gabriele Pozzati. Ci dice che da recenti indagini la Spit è stata radiata mentre la rossa.....beh, non abbiamo capito se anche lei.....

fotoSPIT

VOGLIAMO RICORDARE I RECAPITI E I NUMERI DI TELEFONO E FAX DEL REGISTRO ITALIANO TRIUMPH SPITFIRE CHE VI POSSONO ESSERE UTILI PER MANDARE ARTICOLI, ARGOMENTI, FOTO E SUGGERIMENTI PER IL PROSSIMO SPIT-NEWS:

Registro Italiano Triumph Spitfire : Via Rubiana 35 - 10139 Torino
Tel. / Fax 011 7767657 - Cell. 338 6715771

L'indirizzo del sito Internet è : www.registrospitfire.it E-mail: registro.spitfire@tiscalinet.it

Si ringraziano per la collaborazione a questo numero: Massimo Benvenuto, Dario Gusmeroli, Marco Iannella, Giuseppe Parrella, Barbara Piancastelli, Gabriele Pozzati.