

SPIT-NEWS

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

ANNO 2013

REGISTRO ITALIANO TRIUMPH SPITFIRE

Numero 45





Si ricomincia! La lunga stagione invernale è finalmente alle spalle ed giunto il momento di ripartire con le nostre Spit!

Ridendo e scherzando siamo arrivati al nostro 18° anno di attività e quindi il Registro è maggiorenne! Nasce tutto nel 1996, poi i primi raduni e Fiere l'anno successivo e avanti fino ad arrivare al traguardo dei 120 raduni che arriverà nel maggio di quest'anno a Ponza.

Un lungo percorso, tante belle località visitate ma sicuramente ancora tante da vedere, quest'anno avremo modo di mettere le ruote delle Spit in strade e paesi bellissimi, dai 2000 m delle Dolomiti al mare di Ponza e poi della Costiera Amalfitana, da Cassino al Lago d'Orta passando per il Lago di Garda e L'Aquila, insomma c'è da divertirsi anche quest'anno!

Intanto le Spit registrate crescono continuamente, vedo con piacere il recupero di vetture abbandonate da decenni in garage che stanno uscendo dal letargo per restauri anche impegnativi e costosi, un chiaro segnale di interesse collezionistico per questa piccola spider inglese. E forse un pochino di merito è anche nostro perché con gli anni siamo riusciti a farla invecchiare come merita e dargli la giusta importanza da protagonista nel mondo delle autostoriche.

Colgo l'occasione per dare alcune notizie che riguardano il Consiglio Direttivo del Rits, riguardano le dimissioni anticipate dai ruoli di Consiglieri di Danilo Dini e di Giuseppe Serse e come da sua richiesta la lettera sarà pubblicata nel primo spazio disponibile del prossimo notiziario. Ricordo poi che quest'anno scadrà il mandato dell'attuale Consiglio e quindi a fine anno sarete chiamati alle (ennesime) votazioni!

In questo numero troverete come sempre articoli che riguardano la Spit, in senso tecnico, in resoconti di raduni e Fiere ma anche di storia e di personaggi che partecipano ai nostri eventi, un mix completo per accontentare tutti, piloti e navigatrici! Buona lettura!

Uno Spit-abbraccio a tutti!

Claudio Quaglia

In questo numero:

**“Raduno Le Spitfire alle Sorgenti del Po -
9° Winter SpitMeeting”**

Le premiazioni della stagione Rits 2012

Auto e moto d'epoca alla Fiera di Padova

Bilancio economico Rits 2012

Un tocco di rosa!

La storia di Coventry

Tecnica: La pedaliera

Censimento Spitfire e GT6: Quota 1456!

FotoSpit

Le Spitfire alle Sorgenti del Po

9° Winter SpitMeeting

Cavour (TO) - 29-30 settembre 2012



WINTER SPITMEETING fra storia e natura

Dirò una banalità ma sembra ieri che ci siamo ritrovati al primo raduno di primavera con la voglia di girovagare a bordo delle nostre Spit, poi i raduni si sono succeduti sempre belli e ottimamente organizzati: Soave, Firenze, Ciociaria, L'Aquila, Monte di Procida, ed improvvisamente ecco il Winter Spitmeeting che segna la fine stagione dei nostri incontri.

E' stato il Piemonte con le sue atmosfere tipicamente autunnali a farci ritrovare per dare l'addio ad una stagione ricca di emozioni e l'arrivederci alla prossima.

Una fitta pioggerellina, tipicamente inglese – anzi british -, ci ha accolto all'abbazia di Santa Maria a Cavour, ma ovviamente tutto era stato predisposto per il tempo bello e anche per quello brutto e i tavoli riccamente imbanditi per uno

spuntino, che aveva più l'aspetto di una pranzo per qualità e varietà, sono stati prontamente messi al riparo sotto i portici dove, come di dovere, abbiamo fatto onore alle leccornie che ci sono state offerte.

Ma come sempre anche l'aspetto culturale non è mancato con due mini visite guidate, ma molto partecipate, sia all'Abbazia che al museo.

L'Abbazia risale all'anno mille, ma, come quasi tutte le chiese antiche, è sorta su resti di templi pagani e conserva l'altare più antico del Piemonte oltre a pavimenti su vari livelli e al reimpiego di marmi romani che ne testimoniano la travagliata storia.

Il museo è invece di recente istituzione, ma ospitato nei locali adiacenti all'Abbazia che servivano per il tinaggio, cioè la conservazione dei tini per la pigiatura delle uve, e racconta la storia

antichissima di questa parte di Piemonte dalla preistoria ai Romani e all'alto medioevo con reperti che dimostrano l'importanza storica di questa città il cui nome Caburum si è poi modificato in Cavour e ci richiama immediatamente alla memoria colui che fu l'artefice principale dell'unità d'Italia

Caburum pare derivi da "caburna" che significa capanna, altri studiosi attribuiscono il significato a "terra posta sopra un 'eminenza" o "in prossimità di una montagna", che infatti si erge alle spalle del paese sveltando sulla pianura, ed altri ancora ritengono che sia da mettere in relazione con l'antica popolazione celtica dei caburni.

Ad ogni modo in queste terre, oggi fertili e coltivate a frutteti, si respira tutta la storia che le ha attraversate con sanguinose battaglie, assedi, terremoti ed alluvioni. Da Santa Maria in pochi chilometri,



percorsi con le nostre Spit che davano un tocco di allegria e colore al grigio paesaggio autunnale, siamo arrivati ad un'altra Abbazia di Santa Maria ma questa volta era quella di Staffarla, vero capolavoro di architettura cistercense, costruita nel 1100 fu un fiorentissimo centro agricolo e commerciale di cui si vedono ancora oggi le tracce. Più che una chiesa è una vera e propria cittadella.

Veramente interessante è stato apprendere le condizioni di vita durissime di questi monaci visitando gli umidi e bui locali che una volta costituivano i loro ambienti di lavoro. Il silenzio assoluto, la preghiera, il cibo scarso e solamente vegetariano (solo per gli ammalati era concesso il brodo di carne e il lavoro continuo erano la regola di vita.

Anche qui i capolavori non si contano: dal polittico, alle sculture lignee, al pulpito è tutto un susseguirsi di meravigliosi manufatti, per non parlare del magnifico chiostro con colonnine binate tutte simili ma tutte diverse.

Dopo questa immersione della storia medioevale ci siamo molto più prosaicamente diretti al Caseificio Valform che ci attendeva con degustazioni, ovviamente

accompagnate da ottimo vino (d'altra parte siamo o non siamo in Piemonte patria di vini superbi?), di formaggi fatti come si deve con abilità e soprattutto con passione. Neanche a dirlo ne siamo rimasti conquistati ed abbiamo fatto una buona scorta di queste prelibatezze per gustarle poi a casa.

Ed era giunto il momento di accasarci alla Locanda La Posta. Il nome locanda non deve trarre in inganno si tratta di un antichissimo albergo che risale addirittura al 1600 e che può vantarsi di aver ospitato, fra i tanti, Giolitti, il Conte di Cavour, Edmondo De Amicis e Dino Buazzelli. Alle sue pareti recensioni e foto storiche. E da oggi ci siamo passati anche noi, chiassosi e allegri spitfaristi che come sempre passeremo alla STORIA dei luoghi da noi visitati.

A me ed Aristide è toccata una camera con balcone sulla piazza con le bandiere italiana ed europea, ed anche questa è stata occasione per divertirci con gli amici della Spit, giocando a fare le persone importanti.

Anche il menù era all'altezza di tanto blasone, tutto ottimo, ma veramente superbo il fritto misto alla piemontese e, fra le innumerevoli frittiture, per me addirittura

sublime è stato il bignè con ripieno di zabaione. Un peccato di gola per il quale si può anche affrontare un gironcino dantesco. Sono quelle specialità che solo in pochi riescono ad ammanire coniugando sapore e leggerezza con tale abilità.

La domenica mattina qualche schiarita e soprattutto la mancanza di pioggia ci hanno permesso di dirigerci verso Crissolo, dopo aver esposto le nostre amate in Piazza Sforzini a Cavour, con le capote aperte nonostante la strada si inerpicasse decisamente dentro le montagne e arrivasse ai 2020 mt. s.l.m. di Pian del Re alle sorgenti del Po.

Ormai le nostre Spit hanno preso gusto a respirare l'aria delle alte quote, dopo Campo Imperatore in Abruzzo ecco Pian del Re in Piemonte, tutti sopra i 2000 mt., ma mentre il sole ci aveva accompagnati a Campo Imperatore qui si è fatto vedere solo ogni tanto come un flash e il Re di Pietra (il Monviso) ci ha mostrato solo per un attimo i suoi ripidi pendii spruzzati di neve. Come un divo di consumata esperienza non ha voluto concederci il piacere di vederlo ma solo di intuirlo lasciandoci la voglia di ritornare. D'altra parte, viste le premesse del

giorno prima e la pioggia che ci ha nuovamente accompagnati nel ritorno verso casa, possiamo dire di essere stati fortunati.

A Pian del Re ci attendeva una seconda colazione nel rifugio omonimo veramente suggestivo e con un' atmosfera montana che invogliava a mettersi gli scarponi e inerparsi su per i ripidi sentieri che portano al Monviso.

Quindi tutti alle Sorgenti del Po per la tradizionale foto ricordo, abbarbicati su pietre e massi con il pericolo di scivolare poco onorevolmente nel Po che qui pare solo un piccolo ruscello. Ma per noi tutto è divertimento.

Fra curve e controcurve, giù per questa bellissima strada panoramica, ci siamo rituffati nella piana di Cavour dove ci attendeva il pranzo di commiato alla tenuta la Morra. Anche qui ambiente bellissimo e raffinato con atmosfere tipicamente umbertine e un menù altrettanto entusiasmante che non

ha lasciato indifferenti i goderecci autisti e le loro navigatrici.

Al termine le consuete premiazioni, per tutti il berrettino di ordinanza verde foresta come la polo di L'Aquila (abbiamo quindi un perfetto completo per i prossimi raduni) e per noi "Signore" un magnifico mazzo di fiori.

Quindi grazie agli organizzatori Germano, Gualtiero e Fabrizio, veramente perfetti, alle loro pazienti mogli, il cui importante apporto era evidente ed anche a Claudio per tutto quello che fa per il nostro Registro, fatto di soci, ma soprattutto di amici che si sentono e si frequentano anche al di fuori dei raduni ufficiali.

Ed una speciale menzione la vorrei fare anche per Rebecca, la bimba di Fabrizio e Letizia. Ormai lo sapete ho con lei un particolare feeling ma come si fa a non averlo? E' bella, simpatica ed educata e partecipa già attivamente alla vita del Registro affiancando il papà e

Claudio nelle premiazioni.

A questo punto vorrei spendere due parole per Claudio che premia sempre tutti e non riceve mai un premio. Visto che siamo a Cavour contea di Camillo Benso, chiamato il tessitore per la sua pazienza nel tenere le relazioni fra le varie anime della futura Italia, vorrei trasferire questo attributo a Claudio che con il suo lavoro oscuro di organizzazione, contatti, appianamento di piccole e grandi divergenze tiene in piedi questo nostro giocattolo da ormai oltre 10 anni.

Non mi resta che dare un arrivederci a tutti alla prossima primavera e, mi raccomando, parola di Spit che parla, mettete pure le vostre vetture sui tacchi, fate le dovute manutenzioni, ma ogni tanto fateci fare anche un giretto in attesa di rimacinare chilometri su e giù per l'Italia.

Lucia Durante Zamboni



L'immane foto di gruppo dei partecipanti alle Sorgenti del Po al Pian del Re a 2020 m s.l.m.

Le premiazioni della Stagione RITS 2012



Come da tradizione nell'ultimo raduno dell'anno denominato Winter SpitMeeting, arriva il momento delle premiazioni, un piccolo ringraziamento per tutti coloro che durante la stagione dei raduni del Registro hanno contribuito all'organizzazione dei vari eventi che si susseguono in tutta l'Italia durante l'anno. Organizzare un raduno è un grosso impegno, un lavoro che dura mesi e, da non dimenticare, eseguito da persone che non lo fanno per mestiere ma solo per passione e amore per la loro terra, per mostrare la bellezza dei loro luoghi e farle conoscere ad altre persone che arrivano da altre regioni d'Italia. Una ragione in più per ringraziare tutte queste persone che fanno parte del Registro, grazie di cuore!

E così l'applauso dei partecipanti al raduno con la consegna di una targa ricordo è andato a Giuseppe Parrella per il raduno di Soave, a Marco Iannella per L'Aquila, a Michele Russo e Peppe Spinelli per

il raduno in Campania, a Germano Barberis e Gualtiero Perassi per il raduno di Cavour. Senza dimenticare Gianfranco Bossalini per il raduno di Piacenza, Salvatore Russo e Massimo Boncinelli per Firenze e Alberto Paglia per la Ciociaria, che assenti in questa occasione saranno premiati successivamente.

Ma le premiazioni riguardano anche i partecipanti con la speciale classifica Fedeltà per il numero di partecipazioni agli eventi del Registro. I vincitori sono risultati, con 5 partecipazioni sui 7 raduni del 2012, Peppino e Lena Cipriani di Torino su 1500, Franco e Maria Riolà di Torino su 1500 e Michele Russo di Caserta sulla sua fida Mk3 del 1970. Per loro coppa e un cambio olio per la Spit! Poi seguono con 4 partecipazioni Pietro Noè di Pavia, Giovanni e Giuliana Suardi di Bergamo, Aristide e Lucia Zamboni di Genova, Germano e Rosy Barberis di Cavour, Matteo e Giuliana Manzardo di Brescia, Enrico e

Stefania Vandone di Pavia, Marco Iannella de L'Aquila, Andrea e Paola Clerici di Torino, Loreto e Fiorenza Iacovella di Frosinone, Giuseppe e Elisabetta Palmisano di Bari, Raffaele e Betta Nasta di Caserta e Marcello e Biancamaria De Rosa di Cassino.

Anche per loro un quadretto ricordo personalizzato con un omaggio floreale alle signore presenti.

Un ringraziamento per la stagione raduni anche a Franco Franchini della British Racing Green per il prezioso supporto economico al Registro e a Luca Gazzaretti di Formula Classic per il materiale offerto per le premiazioni del raduno.

Un'altra bella stagione raduni va in archivio, non ci resta che aspettare quella del 2013 che si preannuncia altrettanto interessante!

Ancora grazie di cuore a tutti!

C.Q.

Auto e moto d'epoca a Padova

Padova, 25-28 ottobre 2012



Ebbene sì: anche la nostra amata Spit ha raggiunto il traguardo del mezzo secolo.

La sua aria giovane e scanzonata ha cominciato a rallegrare le strade di tutto il mondo nel 1962 e da allora ha contagiato centinaia di migliaia di persone che grazie a lei hanno potuto viaggiare spensierate con il vento tra i capelli.

Le emozioni che la nostra amata Spit ha saputo regalare ai suoi numerosi possessori in tanti anni e attraverso le varie serie in cui è stata declinata nel corso della sua produzione, sono arrivate fino a noi che ne siamo diventati custodi e testimoni e che cerchiamo, uniti nel R.I.T.S., di tramandare ai numerosi appassionati del mondo dell'automobile che continuano ad ammirare le auto del passato e la nostra Spit in particolare.

Anche quest'anno, partecipando alla tradizionale Fiera di Padova con il suo grande e ben organizzato stand, il R.I.T.S. ha salutato i numerosi visitatori presentando 3 splendide vetture (ovviamente, per l'occasione, appartenenti alle primissime serie) incorniciate fra le immagini dei numerosi raduni che

si sono susseguiti nel corso dell'anno oltre alle gigantografie del logo celebrativo dei 50 anni che è stato creato in occasione del raduno nazionale de l'Aquila.

La Fiera di Padova, sicuramente l'evento più importante dell'anno dedicato alle auto d'epoca, non conosce flessioni a livello di visitatori e ogni anno il precedente record viene battuto a riprova che la passione resta più forte di ogni crisi: con una simile premessa diventa irrinunciabile partecipare ad una simile kermesse anche perché, nel corso delle varie giornate di apertura, il "bottino" delle nuove registrazioni cresce di anno in anno rendendo lecita la domanda sul dove si fossero nascoste tutte queste Spit nel corso di questi anni.

E così, fra le tante domande rivolte dai visitatori a proposito della disponibilità dei ricambi piuttosto che del colore corretto della carrozzeria o del punto in cui leggere il numero del telaio, la presenza del R.I.T.S. diventa un riferimento per tanti appassionati che grazie alla Spit e all'entusiasmo che la circonda vedono

in questa vetturetta un buon viatico d'accesso al mondo delle auto d'epoca.

La consueta riunione dei soci del sabato rappresenta l'incontro istituzionale in cui approvare il bilancio e cominciare a preparare il calendario dei raduni per l'anno che tra pochi mesi comincerà: la stagione degli incontri che si è appena chiusa non deve far dimenticare che se ne deve preparare una nuova!

La domenica lascia infine il passo alle famiglie e alle coppie che vedono nella Fiera la possibilità di passare una giornata in modo diverso dal solito: l'interesse però non viene meno, anzi, si trasforma in qualcosa di diverso perché la curiosità di potersi sposare su una Spit stuzzica la fantasia di molti (specie delle donne!).

Ma il tempo di chiudere arriva in fretta: pur stanchi (ma contenti) si smonta tutto e ci si saluta ma senza tristezza perché il tempo per ritrovarsi arriva presto, per fortuna...

Fabrizio Cortese

Resoconto economico RITS anno 2012

USCITE:

POLO, ADESIVI, GADGET	2395,00
SPIT-NEWS, PROGRAMMI RADUNI, ecc.	4735,00
FRANCOBOLLI	3695,30
SPESE POSTALI E C/C POSTALE	557,73
CANCELLERIA	746,32
FOTOCOPIE	140,00
TELEFONO, FAX, SITO WEB	305,59
CONTRIBUTI, SPESE RADUNI, PREMI E FIERE	7097,97

TOTALE USCITE: **19672.91**

ENTRATE:

QUOTE ASSOCIATIVE./GRILLE-BADGE	3120.00
Quote Ass., Grille Badge, Varie su C/CP	14590.00
Sponsorizzazione British Racing Green	1000.00
VARIE GADGET	963.18

TOTALE ENTRATE: **19673.18**

TOTALE : **0.27**

DISAVANZO 2011 : **14,15**

SALDO AL 31/12/12 : **14,42**

Questo è il resoconto economico dell'anno 2012 presentato e approvato durante l'assemblea annuale dei soci tenuta il 27 ottobre alla Fiera di Padova.

Le spese sostenute sono sempre notevoli e il peso maggiore riguarda la voce raduni e fiere che anche quest'anno abbiamo cercato di curare al meglio come organizzazione e premi.

Spesa importante per i francobolli e le spese postali giustificate dalla mole di posta inviata per gli inviti dei raduni e la spedizione dello Spit-News. Le entrate hanno permesso di chiudere praticamente l'anno in pareggio grazie alle 410 quote associative di cui 33 comprensive del grille-badge, dalla vendita dei vari gadget Rits e dal sempre importante il contributo della British Racing Green.

L'appuntamento per l'assemblea annuale dei soci del RITS è confermato per sabato 27 ottobre 2013 a Padova in occasione della Fiera "Auto e Moto d'Epoca".

Fabrizio Cortese

Censimento al 2 Aprile 2013: 1456 SPIT!

SUDDIVISIONE PER MODELLO DELLE 1456 SPITFIRE E GT6 ISCRITTE AL R.I.T.S.

4	131	Mk. IV	380	GT6 Mk I	9
4 Mk. 2	79	1500	690	GT6 Mk II	12
Mk. 3	132 (2 USA)	1500 USA	11	GT6 Mk III	12

SUDDIVISIONE PER REGIONE DELLE 1456 SPITFIRE E GT6 ISCRITTE AL R.I.T.S.

VALLE D'AOSTA	3	MARCHE	29
PIEMONTE	178	UMBRIA	23
LIGURIA	60	ABRUZZO	23
LOMBARDIA	266	LAZIO	160
CANTON TICINO (CH)	10	CAMPANIA	67
VENETO	156	BASILICATA	10
TRENTINO	12	CALABRIA	15
FRIULI VENEZIA GIULIA	22	PUGLIA	41
TOSCANA	113	SICILIA	99
EMILIA ROMAGNA	145	SARDEGNA	24

Un tocco di rosa!



Sarà forse per il mestiere che faccio (chi non lo conosce, chissà, potrà indovinarlo leggendo) che mi è parso carino dedicare un angolino del giornalino spit, non alla cronaca di un viaggio in particolare, ma in qualche modo a chi vi partecipa durante il corso dell'anno. Vorrei regalare un pensiero alle mie amiche di spit, quelle che ogni volta decidono di partire, salire in vettura, accanto al proprio pilota, qualunque tempo faccia, qualunque sia l'orario di partenza, qualunque sia la distanza da percorrere, la temperatura da affrontare, i dolori e i disagi "femminili" da tenere in sordina, la famiglia e i figli da lasciare... insomma le donne che "accompagnano", cioè quelle che vivono la passione delle auto d'epoca solo per riflesso, spesso solo per amore di chi tiene in mano il volante.

Durante uno degli ultimi raduni, mi sono ritrovata ad osservare le mie amiche del RITS. Non erano così anni fa – frequento il Rits dal 2000 – qualcuno potrà rifletterci su...

Le donne del RITS hanno subito

un'evoluzione. Si sono adeguate, hanno imparato a conoscere la spit e ad amarla. Adottano le migliori posizioni per viaggiare più comodamente, non si lasciano più intimidire da guasti e imprevisti, hanno sperimentato fino a farlo proprio l'abbigliamento e gli accessori adatti per il viaggio, per la pioggia, per il sole, per il caldo e per il freddo, hanno comprato i cappellini e dimenticato la coiffure. Le donne del RITS sono talmente carine e avventurose, che pochi piloti saprebbero ormai viaggiare senza di loro. Ogni spit non ha più un "proprietario" soltanto, ne ha due, lui e LEI.

E poi, le avete notate a cena? Basta lasciar loro una mezz'ora di libertà in camera (e in bagno).

Si trasformano. Arrivano a tavola eleganti, profumate e deliziose. Nelle piccole valigie a disposizione, le donne del RITS hanno imparato a lasciare un posticino per una mise un po' speciale, per la sera, lasciando per qualche ora da parte jeans e T-shirt e indossare una scollatura, un abito scuro, una

collana luminosa e un bel paio di tacchi (casamai buttati alla rinfusa nel bagagliaio, perché nella solita piccola valigia non ci stanno). Così all'improvviso, i capelli arruffati dal vento si raccolgono sulla nuca con un bel fermaglio, gli occhi arrossati si tingono di rimmel, il collo si contorna di seta e perle e tutto si illumina con loro. Piccoli dettagli che fanno la differenza, che hanno fatto nella storia l'essenza femminile.

Le donne del RITS sanno essere spesso più speciali e se non altro, più imprevedibili delle spit e scommetto che sapranno col tempo convincere i loro piloti a trovare anche loro un posticino in valigia per una bella camicia bianca, un leggero ascot inglese da mettere al collo o la cara vecchia giacca blu da indossare per la cena. Lasciando per qualche ora le spit nel parcheggio e sedendo accanto alle loro VERE compagne di viaggio. Con un po' di romanticismo, come piace a noi.

Paola Brusaporci

E tra un raduno e l'altro... un pò di storia: "Coventrizzare"

E' noto che per la nostra amata spider, la cui produzione ebbe inizio nel 1962 negli stabilimenti della Canley Factory - situati nella città di Coventry nelle Midlands occidentali - la Triumph scelse il nome *Spitfire* in onore dei caccia Supermarine Spitfire in dotazione alla Royal Air Force. Questi aerei, dalla battaglia d'Inghilterra, si opposero efficacemente contro l'inarrestabile Luftwaffe tedesca scongiurando l'invasione nazista.

E' meno noto che in seguito al ritiro dell'esercito britannico dalla terraferma europea nel giugno del 1940, Coventry, come molte altre città inglesi del centro-sud, fu presa d'assalto dall'aviazione tedesca e ripetutamente bombardata nel novembre dello stesso anno. Il livello di distruzione raggiunto in questa zona fu tale da indurre ad usare il nome di Coventry per formare un verbo (appunto "*coventrizzare*", ovvero radere al suolo) che desse un'idea precisa di come si svolgevano e di quali effetti arrivavano a produrre i primi veri e propri bombardamenti a tappeto, sperimentati per la prima volta sempre dai nazisti solo tre anni prima, durante la guerra civile spagnola, a Guernica. In quel caso però, la cittadina basca non ispirò alcun tipo di neologismo, bensì il celeberrimo quadro di Pablo Picasso. Il bombardamento di Coventry, grosso centro storico e industriale specializzato nel settore auto e aeronautico, si collocò nella seconda fase della battaglia aerea d'Inghilterra iniziata dalla *Luftwaffe* l'11 agosto 1940 con l'obiettivo di annientare la RAF inglese in preparazione di uno sbarco in Inghilterra e proseguì successivamente contro i centri abitati allo scopo di minare il morale della popolazione civile.

I primi bombardamenti di Coventry vennero effettuati il 25 agosto 1940 e vennero seguiti, nell'ottobre dello stesso anno, da diversi attacchi di breve durata che tuttavia causarono 176 vittime.

Il bombardamento passato alla



(Coventry, centro città dopo il bombardamento)

storia ebbe luogo la sera del 14 novembre 1940, quando Coventry fu investita da ondate ininterrotte di incursioni aeree che si protrassero dalle ore 19.20 fino alle 6.15 del mattino successivo. Dei 500 bombardieri inizialmente decollati da aeroporti della Francia occupata dalle forze tedesche, 449 raggiunsero Coventry, guidati dal rudimentale sistema di radio navigazione X-Gerat, e parteciparono alle dieci ore del bombardamento sganciando indiscriminatamente sulla città 500 tonnellate di esplosivo e circa 30.000 spezzoni incendiari, volando ad alta quota a causa dell'intenso fuoco di sbarramento della contraerea inglese.

I primi bombardieri lanciarono bengala (razzo luminoso usato per segnalazione) paracadutati per l'identificazione del bersaglio; successivamente vennero lanciate bombe incendiarie al fosforo che resero i bersagli più evidenti alle successive ondate di bombardieri tedeschi comandati da Albert Kesselring. Violente esplosioni cominciarono a scuotere il centro della città mentre le bombe incendiarie, esplosive e non, continuavano a cadere causando una tempesta di fuoco su tutta l'area

sottostante. Al bombardamento si aggiunsero anche mine aeree costituite da esplosivo in grosse scatole metalliche sospese a paracadute che discendevano lentamente ed esplodevano prima dell'impatto col terreno. L'effetto era devastante spianando completamente tutto quanto compreso sotto il loro raggio d'azione. La chiesa di S. Nicola in Redford fu rasa al suolo da una di queste mine che provocò anche morti e feriti nella cripta sottostante.

Alle 2 del mattino cessò il fuoco della contraerea inglese per mancanza di munizioni.

La maggior parte delle industrie era ridotta ad un ammasso di rovine in fiamme, le vie erano impraticabili per i crolli delle abitazioni adiacenti, il centro della città era in fiamme. Oltre duecento incendi avevano formato un unico gigantesco rogo con una temperatura di circa 1.500 gradi. Le fiamme si elevavano a più di trenta metri in un cielo annerito da alte colonne di fumo che rendevano visibile la città agli altri bombardieri in avvicinamento da una distanza di 200 Km. Il bombardamento continuò incessante fino all'alba per rallentare verso le ore 5 e cessare del tutto alle 6.15 quando fu

suonato il cessato allarme.

Il bombardamento, nonostante la popolazione si fosse rifugiata a inizio dell'attacco in ricoveri spesso di fortuna, costò la vita a 1.236 persone oltre a migliaia di feriti di cui molti gravi. I danni materiali risultarono notevoli e commisurati all'entità del bombardamento: 4.330 abitazioni distrutte, più del 75% delle industrie (essenzialmente automecchaniche ed aeronautiche) gravemente danneggiate, distrutti due ospedali, tre chiese, rifugi antiaerei, stazioni ferroviarie, di polizia, uffici postali, cinema e teatri. L'intera rete dei trasporti tramviari e stradali risultò completamente distrutta.

Ulteriori gravi disagi derivarono alla popolazione per la distruzione delle centrali elettriche, della rete di distribuzione del gas e dell'acqua che creò la necessità di dover bollire le scarse riserve d'acqua per evitare il dilagare di infezioni.

Della cattedrale di Coventry, patrimonio artistico risalente al XIV secolo e simbolo della città, colpita da 12 bombe incendiarie, restarono in piedi solo alcune pareti annerite dal fumo tuttora visitabili insieme alla nuova cattedrale.

Churchill e gli alti capi dell'intelligence inglese erano già a conoscenza dell'obiettivo dell'aviazione tedesca grazie alla decrittazione delle comunicazioni naziste cifrate con Enigma. Grazie alla macchina "Ultra", infatti, il Secret Intelligence Service era venuto a conoscenza dell'obiettivo della Luftwaffe, tuttavia ciò si risolveva in un difficile dilemma: infatti, se Coventry fosse stata evacuata ed una squadriglia fosse stata disposta a sua difesa, i tedeschi avrebbero presto capito che ciò sarebbe potuto avvenire solo conoscendo preventivamente il loro obiettivo, fatto possibile solo decifrando le loro comunicazioni.

Fu dunque affidata al primo ministro britannico Churchill la risoluzione del dilemma. Lo storico afferma che Churchill stesso, infatti, decise per la salvaguardia di *Ultra*, abbandonando dunque Coventry al suo destino. Tuttavia, così salvò l'importantissima e, probabilmente fondamentale, fonte d'informazioni alleata, dando in



(Supermarine Spitfire – RAF Squadron)

cambio la vita di un migliaio di suoi cittadini e le fabbriche di Coventry.

Concludendo possiamo affermare con certezza che il nome Spitfire è quindi indissolubilmente legato a quello della città di Coventry così come a quello dei caccia Spitfire che più di ogni altra cosa rappresentano il simbolo vincente della giustizia, della resistenza umana e della fierezza di un popolo che non volle sottomettersi al nazismo.

Il calarsi faticosamente negli abitacoli delle nostre Spit è un po' come fare un salto nel passato ... ci fa sentire più vivi. Nel guidarle dobbiamo impegnarci con loro in modo fisico che è del tutto avulso ai proprietari di auto sportive di oggi, ma questo è uno sforzo che

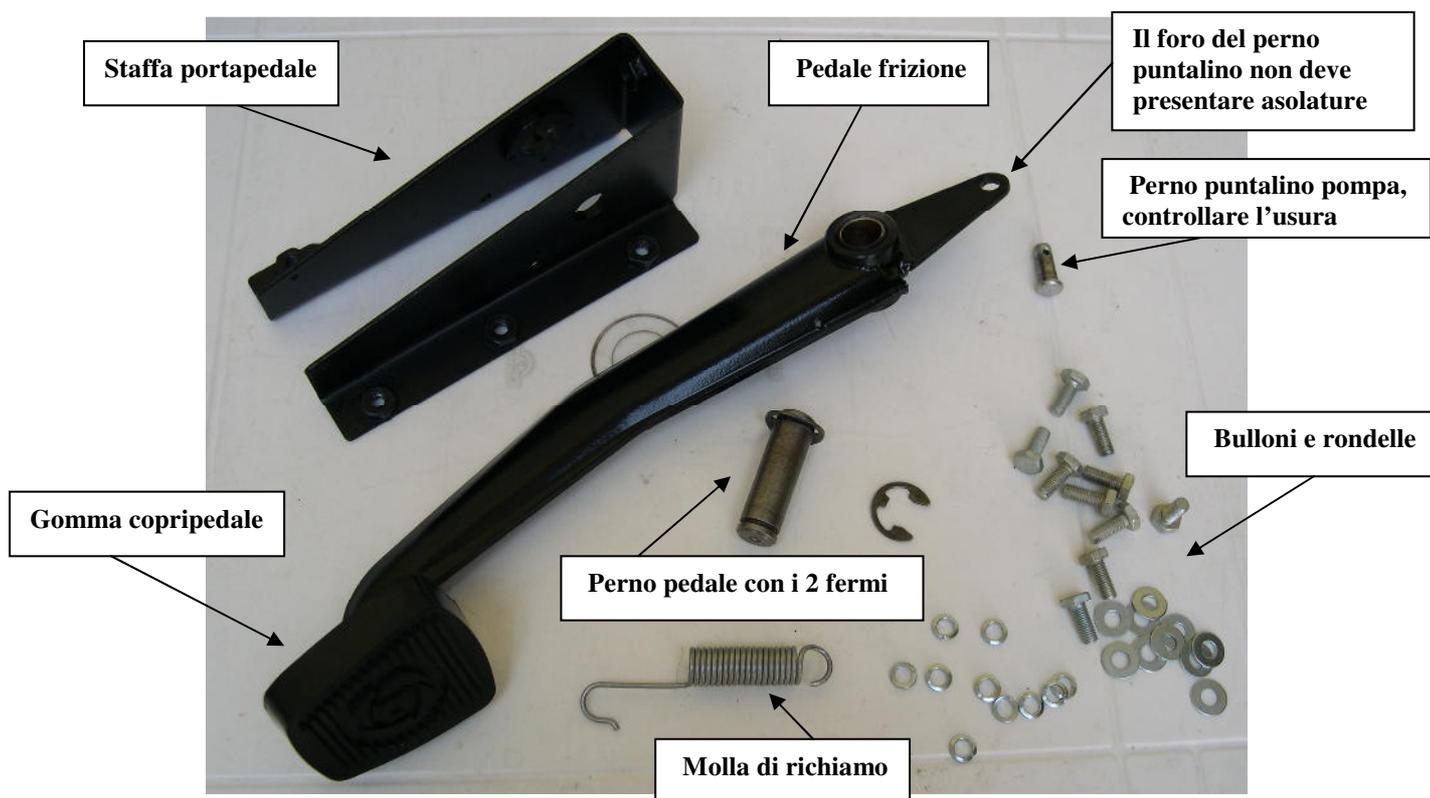
viene premiato con un brivido viscerale che è l'essenza stessa della guida.

Quello che è sicuramente rimasto costante nel tempo è lo splendido profilo della Spitfire sia essa in versione spider che fastback (Gt6) e non è un volo troppo pindarico vedere in quest'auto una sorta di eco del più bel aereo da caccia della RAF... il Supermarine Spitfire!

*Massimiliano Bianchi
GT6 Mk3 Enthusiast Owner*



Tecnica: la pedaliera



Il pedale frizione revisionato pronto al montaggio

C'è un componente di fondamentale importanza sulla nostra vettura ma visto che è nascosto e lo usiamo con i piedi siamo abituati a non prenderlo in considerazione durante il restauro almeno fino a quando ci dà problemi o senza esagerazioni ci lascia fermi per strada. Ebbene allora vi suggerisco di dedicare qualche ora ai nostri cari pedali, una volta tanto non prendiamoli a calci ma prendiamoci cura di loro. Non dobbiamo dimenticare che la loro posizione risulta abbastanza esposta all'umidità e quindi vulnerabili alla ruggine visto che sono completamente in metallo. La mancata lubrificazione, il tempo, l'ossidazione dei perni e naturalmente l'usura possono provocare seri danni fino alla rottura e quindi al fermo vettura. Il loro smontaggio è molto semplice e non serve una grossa dotazione di attrezzi, con una chiave da 7/16', una da 1/2' (questa per le staffe delle pompe), una pinza e un cacciavite si possono tranquillamente smontare, ripulire, togliere

la ruggine, controllare e dopo una buona lubrificazione con grasso rimontare. Dopo lo smontaggio dei perni dei puntalini sulle pompe di freno e frizione (sono accessibili togliendo le cuffie in gomma) occorre togliere le 16 viti con relative rondelle (senza dimenticare di staccare prima i capicorda dell'interruttore delle luci stop) e i nostri pedali saranno smontati. Occorre poi smontare la molla di richiamo e i fermi del perno quindi sfilarlo. Se questo risulta piantato nella boccola significa che la ruggine ha già iniziato il suo corso indurendo lo sforzo sul pedale o con movimento a scatti. Un paio di martellate saranno quindi utili per sfilarlo e pronto per essere rimesso a nuovo. Una carteggiatura con carta seppia fine servirà a togliere l'ossidazione in modo che torni bello lucido per avere la miglior scorrevolezza possibile all'interno delle boccole in ottone della staffa portapedale. Quando tutti i nostri componenti sono smontati è consigliabile prepararli per la

verniciatura con una bomboletta di nero opaco e procedere poi all'ingrassaggio dei perni e il rimontaggio del complessivo. I pedali freno e frizione devono essere attentamente controllati nel foro di attacco del puntalino delle pompe, il lavoro di anni può aver usurato il materiale asolando il foro. Questo comporta un gioco eccessivo del perno sulla pompa, quindi scarsa precisione, rumorosità ma soprattutto il rischio di rottura e quindi di carro attrezzi! Se il foro è asolato non resta altro che far riportare materiale tramite saldatura e rifinire a lima il foro in modo che il nostro pernetto lavori con precisione senza giochi. Naturalmente per freno e frizione vi consiglio di sostituire le molle di richiamo (sono uguali per entrambi i pedali) e controllare che l'interruttore delle luci stop sia efficiente e i fili di collegamento risultino in buone condizioni. La sostituzione dei pernetti delle pompe è di rigore, questo è un altro pezzo che si usura fino alla rottura.

Analogo discorso per il pedale acceleratore, le viti di tenuta sono soltanto 2 ma occorre sganciare il filo del gas (operazione comunque molto semplice e accessibile) e procedere come per freno e frizione con la differenza che per verniciare il pedale gas useremo una bomboletta di grigio ruote. Ora che il filo acceleratore è staccato è consigliabile controllarlo bene e se appena rovinato sostituirlo. Visto il lavoro penso sia d'obbligo anche la sostituzione delle gomme che ricoprono i pedali, quando sono consumati diventano scivolosi quindi pericolosi durante la guida.

A questo punto possiamo procedere al rimontaggio dei nostri 3 pedali ma per i più precisi il lavoro può proseguire con un altro intervento che però deve essere eseguito dai più competenti e con l'ausilio di un meccanico.

Visto che abbiamo tolto le viti di fissaggio dei pedali freno e frizione e lasciato appoggiato sul ripiano le nostre pompe può essere la buona occasione per far revisionare i gommini delle 2 pompe ma ripeto questo lavoro deve essere fatto in officina perché una volta staccati i tubi idraulici occorre spurgare l'impianto altrimenti la Spit non è più utilizzabile!

Secondo i manuali di manutenzione l'olio idraulico deve essere sostituito ogni 2 anni mentre la revisione delle pompe è indispensabile dopo una certa percorrenza o peggio dopo un lungo periodo di inattività, occorre quindi prevenire la rigatura dei pistoncini interni che garantiscono la tenuta dell'olio e quindi il suo funzionamento. Le pompe che trafilano olio inoltre provocano la corrosione della vernice sul pianalino con risultati devastanti per la lamiera che rimane senza protezione e quindi aggredita dalla ruggine. Il costo per la sostituzione di questi componenti non è di poco conto mentre i kit di gommini per la revisione è di poche decine di euro, naturalmente escludendo il costo della manodopera del nostro meccanico.

A questo punto abbiamo revisionato i pedali e le pompe freni e frizione, abbiamo tutto smontato sul nostro banco ma prima del

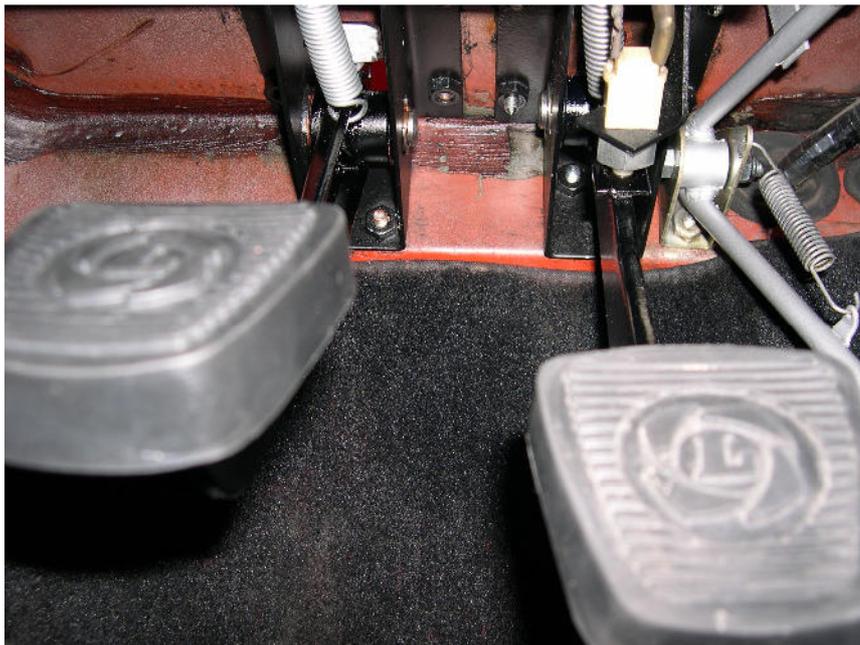
rimontaggio possiamo ancora fare un lavoro di rifinitura.

Il pianalino sarà sicuramente rovinato e corroso quindi perché non dare una bella carteggiata e dare un po' di vernice? Con un rotolo di carta da carrozzeri possiamo mascherare la zona e con una bomboletta di vernice che ci faremo fare con il codice colore della nostra Spit dare una bella verniciata per il tocco finale. Naturalmente ripuliremo e

verniceremo di nero opaco anche le staffe delle pompe, una serie di bulloncini e rondelle nuove e quindi procedere a rimontare tutto.

Se si sono staccate le pompe per la revisione occorre procedere al riempimento con olio idraulico DOT4 e quindi fare lo spurgo degli impianti e il gioco è fatto.

Se fatto con pazienza e precisione il risultato finale sarà eccellente e con una spesa di ricambi di qualche decina di euro, avremo ripristinato



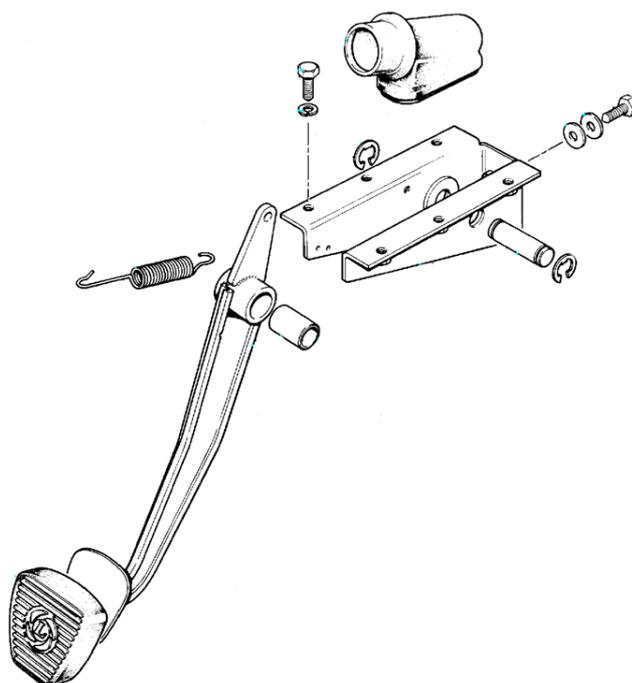
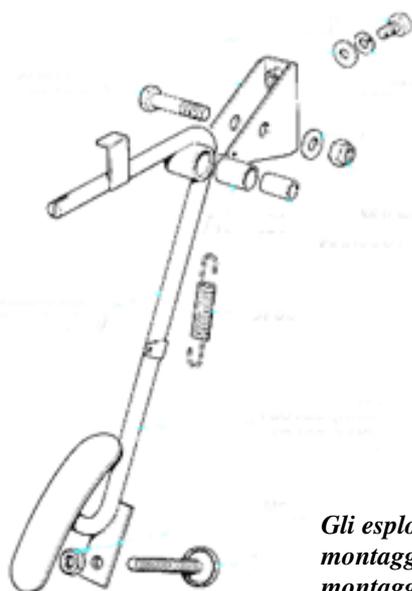
Le staffe porta pedali dopo il montaggio visti da interno vettura.



Un particolare del pianalino durante il montaggio delle staffe delle pompe freno (a sinistra) e frizione (a destra).

giochi e rumori e per un po' di anni sarà sufficiente oliare con lubrificante spray i perni dei pedali una volta l'anno e ricominciare a prendere a calci i nostri pedali in completa sicurezza. Buon lavoro!

C.Q.



Gli esplosi del pedale acceleratore (a sinistra) e frizione (in alto) mostrano l'esatto montaggio dei componenti dopo la loro revisione o sostituzione. Durante il montaggio è raccomandabile ingrassare le boccole e le parti soggette a movimento.



A lavoro terminato il risultato sarà anche bello da vedere oltreché efficiente.

Il mio spitmeccanico !

Questa è la lista degli Spitmeccanici che ci avete mandato. Una mappatura di officine in grado di intervenire con competenza in caso di guasto mentre siete lontani da casa e inoltre può essere utile a chi non ne conosce uno nella propria zona. Aspettiamo il nominativo del meccanico di fiducia della vostra Spitfire !

PIEMONTE:

Off. RA.CI, Cipriani Peppino, Via Passo Buole 151/1, Torino – Tel. 011 612622
Autofficina Roberto Cogliandro, Via Stella 9, Cameri (NO) – Tel. 0321 518688
Officina Renault Enrico Brusaschetto, Corso Matteotti 51 - Portacomaro (AT) Tel. 0141 202489
Autoriparazioni Folpini Achille, Via IV Novembre 21 – Omega (VB) Tel. 0323 61904
Autocarrozzeria Vittoria, Via del Lavoro 17/19 – Zona Industriale PIP – Asti Tel. 0141 271753

LOMBARDIA:

Autoriparazioni Bassi Palmiro, Via Trieste 51, Buguggiate (VA) – Tel. 0332 455013
MAC Autoriparazioni, Corona Claudio, Via Einaudi 21, Travacò Siccomario (PV) – Tel. 0382 490220
Carrozzeria Amoruso Gabriele, Cascina Monticello, Loc Monticello, S. Donato Mil. (MI) – Tel. 02 5230704
Baroni Legend, Via Pacinotti 14, Corsico (MI) – Tel. 02 45100956

VENETO:

Giovanni Chinello, Via Roma 32, Polverara (PD) – Tel. 049 9772206
Officina Paolo Mariotto, Via Bolè, Giavera del Montello (TV) – Tel. 0422 776117
Andrea Masotto, Via Preare 52/B, Verona – Tel. 045 942334

EMILIA ROMAGNA:

Autofficina Campici Michele, Via del Giudizio 8, Pontelagoscuro (FE) – Tel. 0532 796355
Off. Piero Manzuzzi, Via Daverio 26, Forlì – Tel. 0543 25641
Autofficina Dianori, Via Broglio 4/A – Rimini – Tel. 0541 772775
Piemmedue, Via dell' Artigiano 4 – Pianoro (BO) – Tel. 0514691027 – 338 7445414
Officina 2001 di Bertuzzi Davide, Via Luigi Bay 44 29100 Piacenza – Tel. 0523 455204 – 338 5837007
Nuova Carrozzeria Emiliana – Via Maggi 45 – 29100 Piacenza – Tel. 0523 612786

TOSCANA:

Giulianetti Alessandro, Via San Jacopo in Acquaviva, Livorno – Tel. 0586 806480
Autofficina Cecchini Nilo, Via Fracastoro, Firenze – Tel. 055 4377383

MARCHE:

Officina Zaffini Tonino, Via Rosmini 12 – Pesaro – Tel. 0721 414867

ABRUZZO:

Officina Calcani Eliseo, Via Di Vincenzo Giovanni 14, L'Aquila – Tel. 0862 311316

LAZIO:

Cassia Due Ci – Sig. Adriano, Via Braccianense 52/B, Roma – Tel. 06 30892839 – 333 2867234
Autofficina Moltoni Racing, Via Michele Tenore 1 a/b/c - Roma – Tel. 06 2571842
Autofficina De Micheli Angelo, Via del Trotto 105, Roma – Tel. 368 7239178
Carrozzeria Nuova Pro Cars, Via di Castel Giuliano 9, Bracciano (RM) - Tel. 06 9987218
Carrozzeria Nuova Car 2000 sas, Viale della Primavera 255, Roma – Tel. 06 24300820

CAMPANIA:

Officina Dotoli, Via Pisciarelli 69, Agnano (NA) – Tel. 081 5706244
Officina Felice Service, Via Circum. Esterna 60, Qualiano (NA) – Tel. 081 8186067

CALABRIA:

Off. F.lli Rose, Via Moccone 145, Bisignano (CS) – Tel. 0984 951405

SICILIA:

Officina Renault Giovanni Navarra, Via Libertà 100 D, Palermo – Tel. 091 345960
Officina Sibauto-Land Rover, Via Virgilio 56, Trapani – Tel. 0923 22936

SARDEGNA:

Autofficina aut. Fiat Mario Porcheddu, Via Don Minzoni 2 – Calangianus (SS) – Tel. 079 660950
Antica Officina di Maurizio Dinelli, Strada Sestu/Elmas loc. Is. Coras km 0.900, Sestu (CA) – Tel. 070 261621

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 o su cd-rom possono essere inviate tramite posta all'indirizzo del R.I.T.S oppure via e-mail all'indirizzo:

registro.spitfire@tiscali.it



fotoSPIT

Michele Cacciaguerra ha partecipato con la sua Spit ad un raduno a Subiaco...con molto successo!

fotoSPIT



A quanto pare la Spit 1500 di Paolo Bertesago è ambita da tutta la famiglia! Ecco il piccolo Facebook durante una manovra di parcheggio!

Ed ecco l'ultima novità del nostro Alessandro Carpentieri di Roma! Una bella Mk3 del 1969! Certo è un po' da sistemare ma il bello del gioco è questo! Buon restauro Ale!



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 www.registrospitfire.com E-mail: registro.spitfire@tiscali.it

Si ringraziano per la collaborazione a questo numero: Lucia Durante Zamboni, Paola Brusaporci, Fabrizio Cortese, Massimiliano Bianchi, Paolo Bertesago, Michele Cacciaguerra, Massimo Pastrone, Marco Iannella, Alessandro Carpentieri.