

IN QUESTO NUMERO:

- IN GIRO PER I COLLI BOLOGNESI
- SONO ANCORA VIVA (Treviglio-Vintage)
- TOUR DELLE DOLOMITI E NON SOLO!
- QUATTRO ZAMPE IN SPIT
- GIRO D'ITALIA IN SPIT (Parte prima)
- ACQUERELLO di CHICCO MATITA Spitfire MK3
- SPITFIRE Mk3 STORIA E CRONOLOGIA DELLE MODIFICHE APPORTATE DURANTE LA PRODUZIONE
- RINASCITA DI UNA SPIT 1500 (CAPITOLO I)





Cari Amici,

l'estate è ormai acqua passata ma le attività del RITS sono nuovamente in "pista"!

Nonostante l'obbligo di presentare i famigerati "tamponi" e di indossare le mascherine, il Raduno di inizio giugno in Emilia Romagna è andato molto bene. All'interno del giornale potrete leggere il resoconto che include anche brevi commenti di due equipaggi che per la prima volta hanno partecipato ad un nostro evento.

Siamo a settembre inoltrato e a fine mese ci sarà il secondo ed ultimo raduno del 2021, organizzato dal mitico Chicco Vandone che porterà le nostre Spit a passeggiare a cavallo tra l'Emilia Romagna e la Lombardia. Per vari e comprensibili motivi organizzativi la partecipazione è stata limitata a 35 equipaggi. Ebbene, questo evento, presentato nel mese di Luglio, è andato "SOLD OUT" in meno di 5 giorni. Contando gli equipaggi che verranno solo sabato o solo domenica avremo 41 Spitfire per le strade nei dintorni di Piacenza. Bel risultato!

Desidero inoltre informaryi che, in accordo con la Fondazione Michele Russo, i 2 piatti premio previsti per i soci Old e New che partecipano al più alto numero di eventi, non potranno essere assegnati in quanto la numerosità dei raduni 2021 non è stata tale da poter stilare una classifica di merito. Se il prossimo anno verranno effettuati almeno la metà dei raduni programmati più uno, i premi saranno assegnati nel rispetto dei criteri già comunicati.

Per la Fiera Auto e Moto d'Epoca a Padova, dal 21 al 24 ottobre, è tutto confermato! Lo spazio assegnato allo stand del RITS è al prestigioso padiglione numero 1 assieme a tutti i club, scuderie e marche automobilistiche più importanti. Nel giornale troverete alcuni dettagli in più. L'ente organizzatore ha comunicato che, come previsto dalle normative sanitarie, per accedere è obbligatorio presentare il Green Pass che verrà controllato all'entrata tramite apposite postazioni automatizzate per Visitatori, Espositori ed Allestitori.

L'aggiornamento dell'International Spitfire Database non è stato ancora completato quindi la rubrica "QUALCHE SPITNUMERO", che parlerà di curiosità statistiche, è stata posticipata in attesa dei necessari aggiornamenti. Ho contattato il responsabile dell'archivio che mi ha assicurato di effettuarli entro fine anno.

Anche a nome della redazione, rivolgo un sentito ringraziamento a tutti i soci che hanno inviato materiale da pubblicare sul nostro notiziario. Quest'anno, in assenza dei resoconti dei raduni (solo due eventi su sei programmati) abbiamo iniziato a prosciugare il magazzino degli articoli che alcuni di voi ci hanno gentilmente inviato. Rivolgo quindi la richiesta a tutti: inviate articoli, foto vintage, ecc. Attendiamo altre storie, foto e curiosità. Ci conto! Ci piacerebbe dare voce anche a tutti coloro che sinora non hanno inviato contributi.

Ora vi lascio alla lettura del giornale con la speranza di rivederci presto.

Alessandro Carpentieri

IN QUESTO NUMERO:

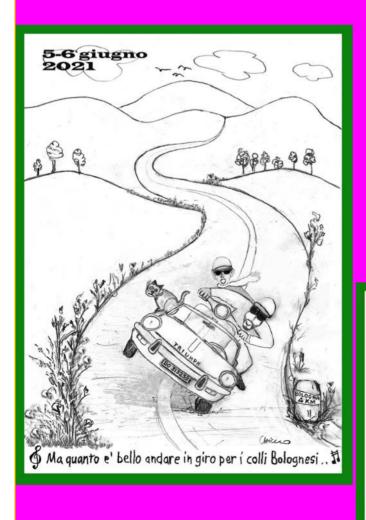
- IN GIRO PER I COLLI BOLOGNESI
 5 6 Giugno 2021
- AB VRBE CONDITA
 - Franco si racconta
- UN PICCOLO OMAGGIO PER UN GRANDE AUGURIO FUTURO
- SONO ANCORA VIVA!!! (Treviglio-Vintage)
- TOUR DELLE DOLOMITI E NON SOLO!
- COME ERAVAMO
- ACQUERELLO CHICCO MATITA Spitfire Mk3
- QUATTRO ZAMPE IN SPIT
- SPIT VINTAGE

- GIRO D'ITALIA IN SPIT (parte prima)
- TESTACODA DAL'76 AL 63?
- TIPI DA SPI_T
- RINASCITA DI UNA SPIT 1500 CAPITOLO I
- 2+2+4=8 RUOTE TRIUMPH
- SPITFIRE (Mk3)
 Storia e cronologia delle modifiche apportate durante la produzione
- PICCOLI SPITFARISTI CRESCONO
- FIERA AUTO E MOTO D'EPOCA PADOVA 21 - 24 Ottobre 2021
- IL MIO SPITMECCANICO
- QUOTE ROSA





Prima di lasciarvi al minuzioso racconto di Betta, che vi descriverà in ogni dettaglio il primo raduno "d.C." in terra bolognese, volevamo regalare a tutti gli amici del Rits i deliziosi tratti della matita di Chicco che sanno cogliere così tanto "il contesto" e "le atmosfere" degli eventi del Registro, da riuscire a fermarli nel tempo e renderli indelebili. Nessuna gomma potrebbe cancellare le sue vignette, la sua è una matita che parla un linguaggio semplice, eppur sopraffine, intelligente, capace di strappare sorrisi ma soprattutto arrivare al cuore di tutti gli amici del Rits.







Da qualche tempo trascorro la mia "diversa gioventù" a Formicola, un piccolo centro di poco più di mille anime in provincia di Caserta da cui proviene il ramo paterno della mia famiglia, che vi ha abitato fin dai tempi dei Longobardi. La casa, un tempo una delle torri del palazzo baronale, non ha quasi più nulla dell'antico splendore, ma in compenso ha dei vantaggi a quei tempi assolutamente impensabili: ad esempio ha tre garages, piccoli e stretti per le auto di oggi, ma particolarmente adatti ad ospitare auto "vintage", per così dire. Così, quando nel box centrale ha trovato posto la nostra Spitfire 1500 del 1976, un bambino del paese ha commentato ridacchiando: "Quella macchina è una formichina, perciò abita a Formicola". Che invece il toponimo Formicola abbia a che fare con "forma" (ruscelletto, piccolo corso d'acqua), è quisquilia che non interessa a nessuno. Perché questo preambolo? Proseguite nella lettura e avrete la risposta.

Tutti noi viviamo da circa un anno e mezzo una situazione surreale: il 2020 potrebbe infatti a giusta ragione discriminare gli anni a.C. da quelli d.C., dove C sta per Covid, come opportunamente qualcuno ha fatto notare. Non ho intenzione di rivangare i momenti terribili di sfiducia e abbattimento per le motivazioni (sanitarie, lavorative, psico-sociali) che ciascuno di noi ben conosce; vorrei soltanto rimarcare che tra le tante privazioni cui ci siamo più o meno volontariamente sottoposti c'è anche la rinuncia a ritrovarci nei nostri amatissimi raduni.

È esattamente dal settembre 2019 (raduno di Soave, organizzato da Giuseppe Parrella) che non ci si incontra più con questo scopo, se si fa eccezione per gli appuntamenti del settembre dello scorso anno, vale a dire la *rentrée* organizzata in quel di Treviglio, nella bergamasca, da Giovanna Riva (ripetuto coraggiosamente a luglio di quest'anno) e la fiera di Padova, peraltro molto meno frequentata del consueto.

Potete quindi immaginare quale entusiasmo abbia suscitato la proposta di Matteo Mattarelli e di Annamaria Magagnoli di rivederci sui colli bolognesi lo scorso giugno. Ci siamo precipitati a prenotarci, incuranti delle infinite limitazioni di cui avremmo dovuto tener conto: niente assembramenti, nessun passaggio trionfale nelle città per evitare di esserne la causa, utilizzo di mascherine e disinfettanti, distanziamento in







qualunque luogo o circostanza, niente abbracci tra noi, che più che soci ormai siamo quasi fratelli di sangue (o di carburante o di olio motore, come vi pare). E, soprattutto, pur essendo quasi tutti nelle fasce "vaccinabili" ed avendo ricevuto almeno la prima dose di vaccino, ci siamo tutti sottoposti di

buon grado al tampone orofaringeo per poter dimostrare la negatività al virus e tutelare in tal modo i nostri giovani organizzatori e tutti coloro che fossero venuti in contatto con noi durante lo svolgimento del raduno. Non che Anna e Matteo l'avessero richiesto, bensì per ottemperare alle disposizioni



locali, prese nel legittimo desiderio di proteggere i residenti.

E così è ricominciata, per molti di noi soci RITS, un'avventura fortemente bramata e quasi dimenticata: il rito della partenza, il viaggio (da noi condiviso, come spesso accade andando a nord, con gli amici romani Patrizia e Nicola Iosue), le soste, spesso caratterizzate dall'incontro con i fans delle nostre "formichine", i continui controlli (motore, olio, temperatura ecc.), l'appropinquarsi alla meta con l'eccitazione crescente di ritrovarci, infine la gioia di rivederci, non tutti, certo, ma almeno in tanti. Abbiamo vissuto l'arrivo a Castel S. Pietro Terme, poco più di 20 Km. da Bologna, quasi come una vittoria alla Mille Miglia. Al di sopra delle mascherine i nostri occhi dicevano tutto.

Sei equipaggi sono addirittura arrivati il venerdì, potendo così godere della magnifica piscina dell'Hotel ANUSCA o andando in giro per il paese con la gioia del viaggiatore che visita luoghi sconosciuti con il rispetto e l'ammirazione che meritano.

Dopo l'ottima cena in hotel, corredata da un Pinot grigio che *vérghene!* (direbbe l'amico Renzo Frusi da Conegliano) e completata dagli auguri di compleanno a Corrado Meliga, nessuno voleva ritirarsi in camera: eravamo tutti eccitatissimi al pensiero di rivedere l'indomani il resto della truppa e i messaggi WhatsApp hanno continuato a rimbalzare da un cellulare all'altro per buona parte della notte.

Il sabato il gruppo si è rinfoltito rapidamente; via via giungevano quasi tutti gli equipaggi iscritti, tra i quali si distingueva quello composto da Chicco Matita (al secolo N.H. Dr. Enrico Vandone dell'Acqua) e dalla mitica Stefy, perché la loro Spitfire indossava un'irresistibile gigantesca mascherina. Tra volti noti e nuovi amici c'erano inoltre due deliziose fanciulle poco più che ventenni, Marta Dal Pozzo e Thea Pellegrini, e il simpaticissimo pilota di un'Alfa Romeo Duetto che risponde al nome di Marco Mattarelli, papà del nostro G.O. Matteo. Appena in tempo giungevano infine Aldo Donadeo e Marilena, reduce dalla seconda dose di vaccino ed eroica nel sopportarne gli effetti collaterali. Terminate le operazioni di registrazione, si partiva alla volta di Dozza, attraverso i colli bolognesi, sfolgoranti di fiori e di verde in questa primavera tardiva e per questo terribilmente anelata.

Ârrivo a Dozza, piccolo borgo tra i più belli d'Italia, noto per l'imponente





rocca sforzesca (con annessa cantina vinicola, ça va sans dire) e per la Mostra Biennale del Muro Dipinto, testimoniata dagli incredibili variegati murales che adornano i muri delle case e le pittoresche vie del centro. Pranzo in piazza, davanti al castello, con salumi di ottima qualità, le immancabili crescentine, lasagne e tortelloni gustosissimi, e visita agli ambienti interni della rocca, con degustazione degli eccellenti vini locali e una gran quantità di foto, affamati come eravamo di normalità e desiderosi riprendere le nostre vecchie sane abitudini. Il rientro per quelle stradine tortuose, impeccabilmente pavimentate (una goduria per le Spit) ci immergeva nelle note della Vespa 50 Special di Cesare Cremonini, gloria locale, riconciliandoci con la vita e col mondo, consapevoli del terribile periodo appena trascorso e non ancora archiviato, ma grati per la sensazione di libertà e di condivisione finalmente ritrovate.

Dopo un pomeriggio trascorso in piscina e in relax nell'immenso giardino dell'hotel, ci attendeva una raffinatissima cena, di cui vale la pena di ricordare almeno l'antipasto: bao di polpo, polpette di tortellino, bombolone con mousse di mortadella,

baccalà mantecato, pappa al pomodoro con ricotta... Eau à la bouche, n'est-ce-pas?

Il giorno dopo via di nuovo in libertà attraverso la val di Zena (toponimo di apparente derivazione greca che pare voglia dire appartenente a Zeus), che gode di una natura pressoché incontaminata punteggiata di piccoli borghi sereni. Qui sorge il santuario denominato S. Maria di Zena, ma più noto come "Monte delle formiche" a causa di un misterioso quanto inspiegabile fenomeno naturale che si verifica ogni anno, nel mese di settembre, dalla notte dei tempi: la migrazione su questa vetta di una varietà di formiche alate che giungono a sciami dal centro dell'Europa per compiere il loro volo nuziale. Inutile dire che qui le Spit si trovavano completamente a loro agio; d'altronde tra formiche e "formichine" s'intende...

Una volta giunti al Podere Riosto, dove erano state approntate lunghe tavolate all'aperto, riparate dal sole da teli provvidenziali, la commozione ha preso il sopravvento quando ci ha raggiunti l'amico Guglielmo Poletti, che è voluto passare a salutarci pur nel difficile momento che sta attraversando. Il tempo è poi trascorso a zonzo per le



colline, i cui crinali accompagnavano il tracciato della linea gotica, segnato da grotte sotterranee e mute, bellissime rovine, senza peraltro trascurare la visita all'azienda vinicola locale. E qui, al Podere Riosto, seduti a tavola nella convivialità più autentica, a gustare tagliatelle alla bolognese e a bere Pignoletto, abbiamo ritrovato i vecchi amici e conosciuto meglio i nuovi, vale a dire Daniele Ferrari con Caterina e i fratelli Giorgio (che il sabato era con Monica) e Andrea Cornia, tutti

simpaticissimi, che partecipavano al loro primo raduno e che speriamo di rivedere nei nostri prossimi incontri. La gioia di ritrovarsi si sarebbe protratta all'infinito se Giove Pluvio a un certo punto non avesse detto la sua, inviandoci le prime gocce a segnalare che era giunto il momento del commiato. Così, pur non potendo abbracciarci come abbiamo sempre fatto, ci siamo salutati con rinnovato entusiasmo, salendo a bordo delle nostre spiderine per riprendere la

strada di casa, felici e grati ad Anna e Matteo, che hanno riaperto le danze, e già con la nostalgia come compagna di viaggio, ma con l'auspicio che questo sia soltanto il primo granello di una lunga serie da condurre con tanti altri nel nostro rifugio, esattamente come le formiche portano i bocconi conquistati nella tana per poterne usufruire durante i lunghi inverni, in attesa di riprendere il loro cammino nel sole.

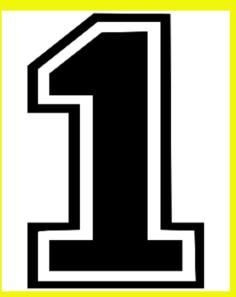
Elisabetta Fusco



IL NOSTRO PRIMO RADUNO La voce dei nuovi RITS-Amici

Per la prima volta anche io, con Caterina, ho partecipato ad un raduno del Registro Italiano Triumph Spirfire che si è svolto nei giorni 5 e 6 Giugno sui Colli Bolognesi. Pur se sono riuscito ad intervenire solo alla domenica, ho trovato subito un'accoglienza affettuosa ed amichevole e tanta voglia di conoscere persone nuove per scambiarsi idee sulla vita, sulle reciproche passioni oltre che sulla Spit. La mia Spitfire4 si è comportata benissimo per cui l'esperienza sarà da ripetere al più presto. Grazie a tutti i nuovi amici del Rits!

RITS 401 - Daniele e Caterina Ferrari (Bologna)



E' stato il nostro primo raduno con il RITS e, come si evince dalla foto, ci siamo ben inseriti nel contesto della manifestazione, grazie anche alla disponibilità di tutti i soci presenti! Per quanto ci riguarda, pensiamo di aver tenuto buona compagnia con i "tromboni" della nostra SPIT.

Grazie ancora al RITS, alle Spit e ad Annamaria e Matteo e per l'organizzazione.

RITS 1526 - Giorgio e Monica Cornia (Bologna)





AB VRBE CONDITA

Dalla Spit al Rits,

DOVE NASCE E DOVE APPRODA UNA PASSIONE

Franco si racconta

Se la memoria non mi inganna, fu nel 1963 che la prima Spitfire venne a mostrarsi in città tra la curiosità e la meraviglia dei più giovani: una vera mosca bianca all'epoca. Anzi, una mosca rossa di carrozzeria, con capote bianca - avorio quella che conobbi io. Con una silhouette essenziale e sportiva, uscita dall'atelier di Giovanni Michelotti, ma con quell'accento anglosassone che faceva tanto snob. L'aveva acquistata, non so dove, il rampollo di una ricca famiglia locale il quale, stranamente, l'aveva utilizzata con grande parsimonia per evitare forse compagnie latine che avrebbero potuto guastare il suo aplomb.

Se ben ricordo, da noi in quegli anni i soli esemplari d'oltremanica che provavano a reggere il confronto in stile e qualità con le quattro-ruote sportive made in Italy erano una MGB 1800, una TR4 ed una AUSTIN Healey Sprite 950 e la presenza di quella Spitfire veniva ora ad accendere la mia curiosità per una certa filosofia motoristica che già avevo avuto modo di analizzare su moto inglesi leggendarie come BSA e Bonneville da me in seguito acquistate e "ospitate", fino a pochi anni fa, nel mio garage – officina.

Il caso volle che qualche tempo dopo un amico, con quale condividevo la simpatia per "giocattoli" di questo genere, venne a presentarmi quella "creatura" che, all'insaputa di tutti, era riuscito a regalarsi prima che questa emigrasse verso altri lidi.

Era emozionatissimo ed io più di lui! Mi confidò che era costata 1.150.000 lire ma confesso che, a prima vista, poteva considerarsi una vera occasione. Non aveva finito neppure il rodaggio e si può dire che era ancora... fior di conio! E con un volante in legno come optional che era una vera sciccheria da gentleman.

Ci assalì la smania di provarla e confesso che quel collaudo finito in riva al mare fu subito convincente. Compatibilmente con i rispettivi impegni lavorativi, i giorni seguenti ci svelarono non solo la semplicità di rimozione integrale di quella capote

British a tre lunotti con cerniera al centro, ma anche quell'evidente bocchettone della benzina a vista e tutto quell'ambaradan che si celava sotto quel cofano generoso che si alzava plein-air sollevando due piccole leve laterali.

Con una rete autostradale ancora da divenire svolte e tornanti, su e giù dalla Maiella alla costa dei trabocchi, lasciavano apprezzare tutta la sua maneggevolezza. Con la neve o sotto il sole. Dopo qualche stagione trascorsa in amenità, la manovra balorda di un automobilista sbadato finì poi per spegnere l'entusiasmo del mio amico: un danno rilevante e il problema non indifferente di procurarci tanti ricambi. Il carrozziere consultò il catalogo generale e con santa pazienza, nel giro di qualche giorno, ci compilò un elenco dettagliato di tutto il necessario. Con un piccolo furgone, appena fu possibile, ci recammo insieme a Bologna presso la DUCATI che, all'epoca curava l'assemblaggio e la distribuzione in Italia delle TRIUMPH. Pagina dopo pagina, dopo aver controllato tutti i colli ordinatamente, lasciammo Borgo Panigale con la promessa reciproca di seguire, con estrema attenzione questa delicata "convalescenza".

Per dirla col Sommo Poeta, uscimmo

alfine a riveder le stelle e anche a chiudere il contenzioso con la compagnia di assicurazione. Quando poi il mio amico decise, seppure a malincuore, di liberarsi della sua Spitfire ho portato con me il suo ricordo fino a quando, frequentando la rete on line per le moto che andavo restaurando, ho "incrociato" qualche nuovo esemplare degno di nota.

Sapevo che negli anni la Triumph aveva aggiunto qualche CV in più al motore della Spitfire ed aveva ridisegnato alcuni particolari della sua livrea. Mi ero così convinto che la versione più riuscita fosse la MK3 e provai a dare corpo ad un sogno antico. Su internet ho scandagliato più di un'offerta e in mostre-mercato ho anche incontrato espositori con esemplari a volte

deludenti a volte inconciliabili con il mio budget, fino a quando, nell'ottobre del 2019 mi sono recato ad Assisi da un privato a fare la conoscenza di quel "giocattolo". Valutate le condizioni generali e gli interventi da sostenere per rimetterla in forma, conclusi la trattativa.

Il lifting che avevo in mente non poteva prescindere da una sfavillante serie di cerchi a raggi e da un fascinoso volante in legno old style (MOTO-LITA naturalmente) che riuscii a



procurarmi in tempo utile prima della "ricognizione" di mio nipote Ivan, il quale non credeva ai suoi occhi quando, ormai a tarda sera, reclinata la capote, dal posto di guida si mise a rimirare lassù tutto il firmamento.

Per farla sentire pronta al debutto in quelli che saranno i futuri appuntamenti RITS, ho stilato poi un programma di interventi "terapeutici" che affiderò a Ivan quando finalmente questa pandemia ci darà tregua e lui avrà conseguito la patente di guida..... inglese!!

Franco D'Intino – Lanciano (CH) RITS 1675



UN PICCOLO OMAGGIO PER UN GRANDE AUGURIO FUTURO

Abbiamo deciso di dedicare un angolino ad un altro schizzo con il quale Chicco Matita qualche mese fa ha voluto omaggiare gli amici Antonella ed Enrico Domizi per il loro raduno nelle Marche, purtroppo cancellato per motivi che ormai tutti conosciamo.

Nessun pensiero affettuoso finisce nel vuoto, né quello che ha avuto Chicco, né quello che abbiamo avuto noi tutti per i nostri amici marchigiani: la loro terra tornerà presto a scorrere sotto le ruote delle nostre Spit e ci sembrerà ancora più bella e spettacolare.

Un po' come la loro simpatia e il loro gran cuore.





SONO ANCORA VIVA !!! (Treviglio-Vintage)

Con queste parole Giovanna Riva da Treviglio il 19 giugno ci ha invitato ad un evento che si sarebbe svolto il 3 e 4 luglio nel suo, come dice lei, paesello. In neanche due settimane è riuscita a radunare ben 13 Spit che sono corse per mettersi in mostra, partecipare al Treviglio-Vintage ma soprattutto per rivedersi anche senza l'ufficialità del raduno.

Abbiamo poi scoperto che Treviglio tanto "paesello" non è, anzi fra le sue linde stradine custodisce molti tesori e scorci romantici.

Per chi volesse vedere le immagini dei luoghi visitati nelle nostre due giornate in terra bergamasca basta collegarsi a questo link:

https://photos.google.com/share/AF1QipOfBvZP6d-2akbbaORQqFTjHRV--QaLX7Gf0CVrinDBUq_1oMPt_p7fsFZrUf2X6A?key=dkdlM3hIYXQ3dmhCeWtfTG5VblpNUGFINDBTbTV3

Tre ambasciatori sono arrivati in avanscoperta già il venerdì: Guglielmo Poletti da Parma, Lello e Betta Nasta da Formicola. A loro il sabato si sono aggiunti Aristide e Lucia Zamboni da Genova con il loro piccolo cane Otto,

che ha avuto il suo primo contatto con il mondo Spit e devo dire che la cosa non gli è dispiaciuta affatto, soprattutto per i salumi e le coccole.

Sabato Giovanna ci ha portato a visitare la splendida Crema e la chiesa rotonda di Santa Maria della Croce ma soprattutto ci ha permesso di stare in spensierata compagnia.

La domenica il Treviglio-Vintage ci ha offerto inediti ed esclusivi scorci su cortili privati, solitamente inaccessibili, oltre a degustazioni di birre e Coca-Cola, in perfetto stile Spit. A questo proposito una menzione speciale va al nostro vulcanico Aldo Donadeo che ha creato il B.I.T.S. Birrificio Italiano Triumph Spitfire. Tutti noi sappiamo cos'é il R.I.T.S. ma qui la gambetta della R si è graziosamente arrotondata passando da Registro a Birrificio. Ottima e spiritosa idea e, ça va sans dire, la produzione è sua al 100% e che produzione!!! Una bella birra scura, saporita, con una schiuma corposa e persistente. Al banco dell'aperitivo Prosecco e Birra B.I.T.S. a volontà spillata da una bottiglia magnum. Ma non solo: a tutti noi Aldo ha regalato una bella bottiglia con il suo personalissimo logo. Non possiamo

che ringraziarlo e doverosamente brindare alla sua e nostra salute.

Mi sono dimenticata di dire che l'aperitivo era stato organizzato da Massimo (il compagno di Giovanna) che ha voluto strafare per rubare la scena. E così mentre stappava una bottiglia di Prosecco ha pensato bene di dirigere il tappo verso il suo occhio sinistro. Spavento, corsa all'ospedale ma per fortuna solo un occhio nero prontamente bendato stile Moshe Dayan.

Siamo stati sorpresi anche dalla pioggia che ci ha costretto a pranzare al chiuso invece che in uno splendido cortile, ma ci vuole ben altro per spegnere l'allegria di una Spit-tavolata che ha omaggiato un delizioso menu, senza lasciare prigionieri.

Due giorni volati con la promessa di rivederci presto e con un grande, grandissimo GRAZIE alla nostra anfitriona che è viva, vivissima e, ne sono certa, riuscirebbe ad organizzare qualcosa che stupirebbe anche Belzebù o San Pietro, ovviamente il più tardi possibile. A presto Giò, é sempre un piacere partecipare alle tue iniziative.

Lucia Durante



Un sorso di B.I.T.S.?



TOUR DELLE DOLOMITI E NON SOLO!

Ciao appassionati della Spit! Siamo Gabriella e Dino e abbiamo una Spitfire 1500 del '77 color Carmine Red da circa 10 anni, registrata al RITS col numero 877. Come avrete letto sullo scorso numero di Spitnews, svolgiamo un'attività a Morimondo (MI) che non ci permette di partecipare ai raduni, quindi non conosciamo la maggior parte di voi. Ultimamente però, avendo avuto più tempo a disposizione come un po' tutti del resto, ci siamo confrontati con il Presidente Alessandro sulle nostre esperienze automobilistiche e alla fine lui stesso ci ha convinto a raccontarvi una delle nostre gite. Allora, buona lettura!

Per noi la Spit è vacanza, anche quando la usiamo solo come "mezzo di trasporto" da casa al nostro ristorante; avere l'aria tra i capelli (fa niente se poi arrivo in sala che sembro Branduardi!) e gli sguardi degli altri automobilisti classici ci diverte talmente che non ci sembra nemmeno di andare a lavorare. Ma torniamo alla nostra vacanza in Spit. Ogni anno ci ritagliamo dei giorni per dei tour in Italia, ma anche all'estero. Quindi, una volta piazzati i

ragazzi ed il cane, il relax è tutto nostro. Molte volte la nostra gita non è pianificata, ci piace andare all'avventura, scegliamo il primo posto da visitare, tanto per capire la direzione e poi il resto si crea di momento in momento, guidati dall'istinto o da qualche indicazione stradale che ci colpisce.

Nel 2019 siamo finiti sulle Dolomiti. Tutto è iniziato perché avevamo un appuntamento di lavoro a Merano... quindi direzione Trentino! Era luglio, generalmente prima di Ferragosto non chiudiamo mai l'attività, ma tra giugno e luglio tentiamo di prendere qualche giorno per noi.

Siamo partiti da casa in direzione Lago di Garda, gente, colori, turisti, aria di vacanza (il Covid non lo conoscevamo ancora!), ci fermiamo a prendere un aperitivo in riva al lago e, come in un film drammatico, arrivano velocissimi dei nuvoloni che inghiottiscono le bianche barchette in mezzo all'acqua. Primo pensiero: la macchina lasciata parcheggiata aperta! Corsa da atleti, che non siamo, per arrivare in tempo a salvarla dall'inondazione. Ripartiamo sotto il diluvio universale verso

Bolzano con la Spit che non ha avuto il benché minimo problema! Arriviamo, giro in centro d'obbligo per un panino con i würstel migliori del Trentino e ci rifugiamo nel solito hotel che ci ospita nel periodo invernale quando andiamo per i mercatini natalizi.

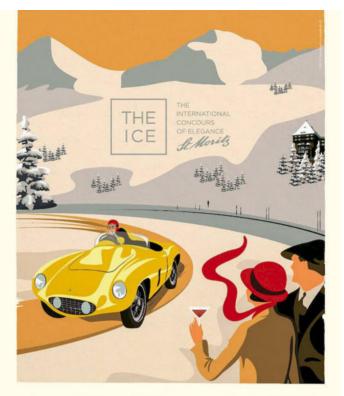
La mattina seguente ci rechiamo a Merano per il famoso appuntamento, poi giro in centro per gli "strauben" con confettura di mirtilli, anche questi imperdibili. Adesso arriva il bello... perché sin qui, bene o male è tutto programmato, ma d'ora in poi è tutto da vedere: destra o sinistra, ai prossimi bivi dipenderà solo dall'istinto. La nostra vettura sembra a suo agio su queste strade e questo ci conforta molto. Durante il viaggio ci colpisce un cartello con l'indicazione per il Lago di Resia. Ci si è accesa una lampadina: è quello con il campanile nell'acqua! Non potevamo non fermarci, l'immagine un intero villaggio sepolto appositamente dall'acqua fa un effetto particolare. Sembra che il tempo si sia fermato all'epoca e che tutti i ricordi siano bloccati lì sotto.

Ripartiamo, abituati come tutti ad avere la tecnologia che ci viene in soccorso in









LAKE ST. MORITZ

FEBRUARY 29th 2020 - Switzerland

ogni momento, tuttavia quando siamo in Spit non usiamo nulla... e non sempre ci ritroviamo dove pensavamo di essere...

Come questa volta che, viaggiando viaggiando, ci siamo accorti che le indicazioni stradali non erano più scritte in italiano. Siamo entrati in Austria senza rendercene conto. Tentando di rimediare, siamo arrivati a Saint Moritz in Svizzera (il pilota si diverte guidando, il navigatore si distrae guardando... praticamente non siamo molto affidabili, ma il bello è proprio questo). Tra l'altro abbiamo scoperto che in questa località proprio dal 2019, nel mese di febbraio, si svolge un prestigioso concorso per auto d'epoca chiamato I.C.E. St. Moritz -International Concours of Elegance - con annesse prove di regolarità sul lago ghiacciato che prende il nome dell'omonima cittadina.

Riusciamo infine a raggiungere Livigno, a pezzi dopo tutti i chilometri, cena, nanna sotto quei piumoni fantastici nonostante fosse luglio, e pronti per la mattina seguente. Colazione e giro tra i negozi... un paio di bottiglie di rum non vuoi comprarle??? Una volta tanto siamo in una zona "Duty Free" e sfruttiamo la possibilità di non pagare tasse sugli alcolici!! Scappiamo da questo "luogo di perdizione" e torniamo verso casa passando dal Lago di Como. Arriviamo a Bellagio, bellissimo come sempre, le sue viuzze

a scalini piene di negozietti e localini sono un bijoux. Ma nonostante questo non ci fermiamo e proseguiamo per San Giovanni, frazione di Bellagio, più intima e tranquilla ma comunque splendida. Pranziamo in un ittiturismo ordinando un risottino con i filetti di pesce persico, ovviamente.

Su consiglio della proprietaria del locale, invece della strada classica decidiamo di fare la salita al Ghisallo, molto più bella e panoramica. Sono solo 9 km, ma la pendenza è davvero impegnativa, ecco perché in cima c'è il Santuario della Madonna dei ciclisti. Ci siamo fermati per ammirare il panorama approfittando anche per dare un'occhiata al motore della nostra 1500. Il pilota, molto compiaciuto, ha detto che basta fare le giuste

manutenzioni e la Spitfire ti porta ovunque.

La vacanza sta per finire e tornando verso casa la realtà ci piomba addosso... coda in tangenziale, fa talmente caldo che per evitare lo svenimento del pilota è necessaria una "benedizione" con una bottiglia d'acqua che fortunatamente è in macchina. Dopo ore siamo finalmente a casa! Finalmente per il traffico trovato al rientro, ma tristi per quest'avventura ormai giunta alla fine. Le vacanze in Spit non hanno orologio e si perde un po' la cognizione del tempo. Se non vi abbiamo annoiato la prossima volta vi racconteremo il nostro tour dell'Isola d'Elba. A presto!

Gabriella e Dino Labozzetta



COME ERAVAMO

Non è con uno spirito nostalgico che abbiamo pensato di pubblicare foto di NOI dei nostri passati raduni, ma con l'entusiasmo di raccontarci con immagini non ritoccate dai computer, ritrovate nei vecchi album dalle pagine di pergamena, conservate nel cuore, nella memoria, per sempre.



Nella storia del Rits ogni tanto qualcuno sale sul podio e si becca un premio, vuoi per un merito vero, vuoi per una vittoria probabile, ma anche per ricevere un "marchio" indelebile.

Come successe nel lontano 2003, sul Lago di Bolsena, durante uno dei mitici raduni organizzati da Roberto Mari: il nostro Claudio Quaglia ricevette un simbolico trofeo, una corona regale, una fascia e addirittura un attestato che lo eleggevano (il primo e anche l'ultimo) MISTER COREGONE 2003. Per chi non lo sapesse, il coregone è un pesce di lago che rende unici molti piatti della cucina locale, un po' come Claudio ha reso unico il nostro club! La "mandrakata" era stata organizzata da un ristretto gruppo di amici del Rits che ci hanno fatto ridere a crepapelle per ore e giorni al solo ricordo. E' stato uno degli episodi più esilaranti della nostra storia.

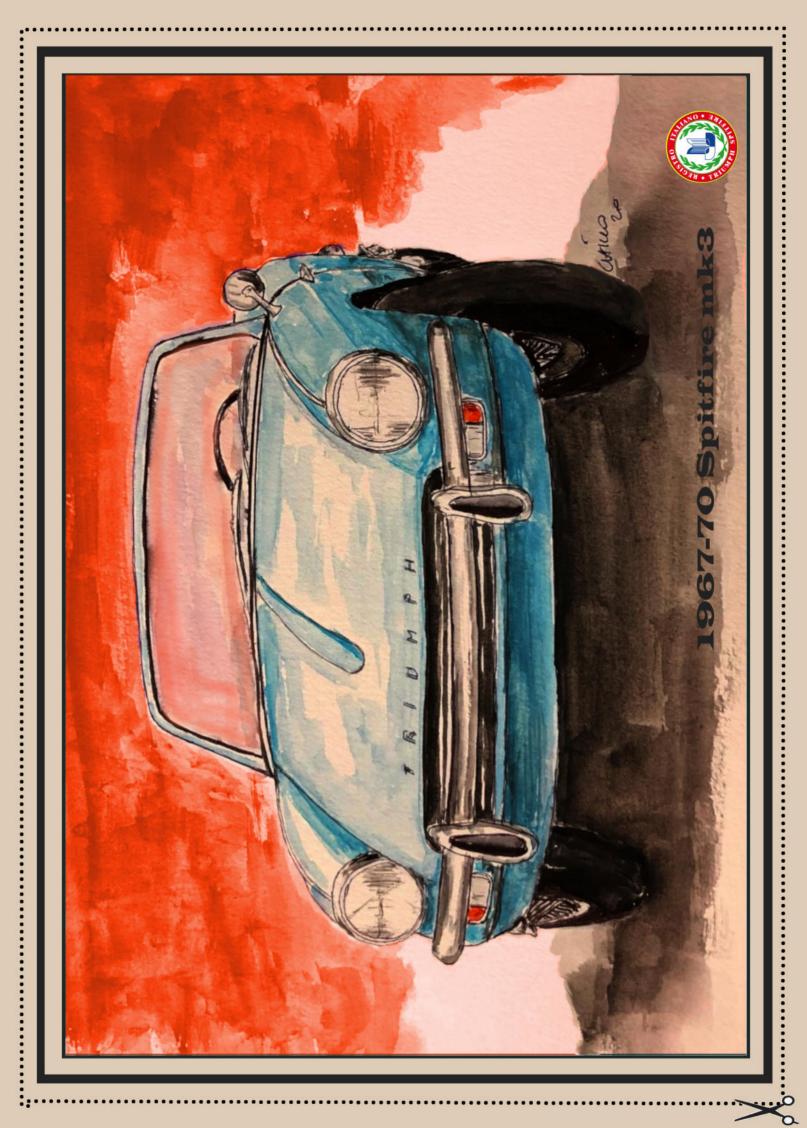
Se anche voi avete voglia di mandarci foto "curiose"

che ritraggano persone e luoghi rappresentativi di vecchi raduni, la redazione sarà ben felice di pubblicarle all'occorrenza! Grazie amici!



redazione.spitnews@registrospitfire.it







ACQUERELLO Spitfire Mk3

SCARICA IL FILE IN ALTA DEFINIZIONE

Come promesso dal nostro autore, ecco il terzo splendido acquerello raffigurante una Spitfire Mk3 realizzato da Chicco Matita, che presenterà tutti gli altri modelli sui prossimi numeri di SPIT NEWS. Ma come già sapete, chi lo desidera può inquadrare il QR tramite un'apposita APP sul proprio smartphone e scaricare l'immagine in alta definizione. In questo modo è possibile memorizzarla per poi fare una stampa anche di grande formato.

N.B.: l'immagine è ad uso non commerciale ed esclusivo per i soci RITS



QUATTRO ZAMPE IN SPIT

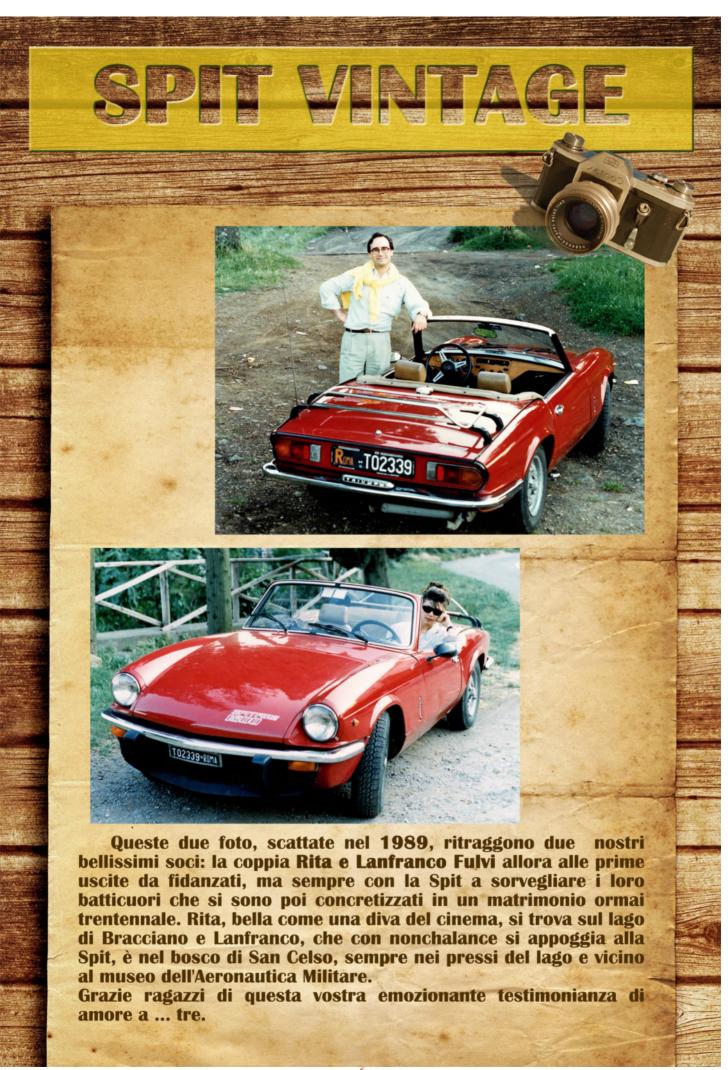
Con questo numero inaugurare desideriamo piccola rubrica sui cani, o su altri quattrozampe, che viaggiano con noi in Spit, ne abbiamo visti tanti durante i passati raduni e invitiamo gli orgogliosi proprietari ad inviarci una foto del loro pelosetto a bordo della Spitfire. Anche in questo caso seguiamo il British trend che ci dice che in quella nazione gli animali sono molto amati e partecipano attivamente alla vita della loro famiglia. Basta pensare ai corgis della Regina Elisabetta. Forza!!! Aspettiamo le vostre foto.

Questo è Otto un meticcio che abbiamo adottato da un canile di Palermo. Ha già partecipato al Treviglio Vintage e qui è il passeggero della nostra MKIV diretta al lago di Place Moulin in Valpelline, una valle laterale e selvaggia della Valle d'Aosta. Sembra tutto orgoglioso di occupare il sedile posteriore, che pare fatto apposta per i nostri quattrozampe e saluta tutti gli amici del RITS.

Aristide e Lucia Zamboni







GIRO D'ITALIA IN SPIT

(parte prima)

"Mi rimane un'esperienza bellissima... ho conosciuto persone eccezionali e trovato amicizie sincere e visitato posti bellissimi che mai avrei immaginato e tutto questo grazie alla Spitfire che mi ha dato questa idea..." Stralcio dall'ultimo editoriale scritto dal nostro presidentissimo Claudio Quaglia, su Spit News n.47, un cappello per questo excursus che racconta in parte ciò che il club ha fatto e rappresentato dal 1996 - anno della sua fondazione - ad oggi.

Un'idea geniale, come la definiva Chicco Vandone, che ha saputo condurci e portarci in giro per l'Italia alla scoperta degli angoli più suggestivi e caratteristici della nostra penisola. Ho partecipato a tanti raduni del RITS, dapprima con la Gt 6 Mk III (che ora appartiene all'amico - e nostro socio -Luigi Santurro), poi con la Gt6 Mk II e soprattutto con la Spitfire 1500 che più si adatta ai climi estivi da godersi in un "open top motoring" così caro non solo agli inglesi ma anche a noi italiani. Perché in fondo è un grande carrozziere italiano, Giovanni Michelotti, che l'ha ideata e disegnata, come tante altre vetture nazionali e d'oltremanica.

Vorrei cominciare dal sud, perché racchiude tanta della nostra civiltà, della nostra cultura e dei nostri attraenti tesori paesaggistici ed è nel contempo lontano dalla mentalità del nord Italia e forse anche per questo, affascinante e meritevole del sacrificio che si fa per arrivarci. Soprattutto con le nostre vetturette un po' scomode e passibili di



qualche sosta non preventivata (a chi non è mai successo?) che tuttavia non ci impedisce di amarle.

Il primo raduno che feci al sud, data settembre 2004, Costiera Amalfitana, per me la prima volta in assoluto, fu fantastico: Sorrento, Positano, Amalfi, Maiori e Minori, una scoperta entusiasmante, un ricordo indelebile, grazie a Michele Gaeta che lo organizzò in modo superbo. Panorami incantevoli e viste mozzafiato da godersi su strade anguste ma assai godibili a capote abbassata. Un po' di calura invece per me, dato che il Gt6 non è un'auto troppo fresca. Indimenticabili la vista di Sorrento dal ristorante La Tonnarella dove pranzammo il sabato, con una scenery da brividi su tutto il golfo e la visita al Duomo di Amalfi.

Altri due raduni cui ho partecipato al

sud sono quelli, in epoca più recente, di Danilo De Santis sul Gargano. Danilo è un grande appassionato di questa terra oltre che della Spit ed è in grado di effettuare molti lavori alla macchina lui stesso nel suo box. Già la prima volta voleva portarci alle Isole Tremiti, ma la stagione era al termine e non c'erano più traghetti. La seconda volta invece, un paio d'anni dopo, è riuscito nell'intento. Un'esperienza impareggiabile, un tuffo nella natura di luoghi ancor oggi quasi incontaminati: la circumnavigazione in barca delle isole di S. Domino e S. Nicola e un bagno in un'acqua cristallina che nulla ha da invidiare a quella dei Caraibi. Lucio Dalla ci aveva azzeccato in pieno! L'isola di Procida è stato teatro di un altro splendido incontro con sede a Bacoli (dove ha fatto una grandinata pazzesca una bella mattina! Qualche danno purtroppo per un evento atmosferico del tutto inusuale a queste latitudini) curato da Peppe Spinelli. Avevo già visitato Capri ed Ischia e non avrei mai pensato che l'isola de "Il Postino" del compianto Massimo Troisi mi avrebbe colpito e stregato a tal punto: un'esplosione di luci e colori di rara bellezza, una gioia davvero incontenibile per i nostri occhi e i nostri sensi. E la puoi girare a piedi. Il miglior modo per scoprire i suoi preziosi tesori.

Ma stavo dimenticando un vecchio raduno (2013) organizzato a Gaeta da Fabio La Penna, che avevo conosciuto a una Milano-Sanremo. Entrambi con il Gt6, lui amaranto ed io bianco. Ricordo di averlo stressato parecchio



perché andassimo a Ponza, non era in programma, ma lui si impegnò allo spasimo per portarci e fece il miracolo! Giro completo in circumnavigazione dell'isola, una favola, bagno per i più coraggiosi e pranzo con vista sulla baia di arrivo... una chicca: arriviamo in porto e veniamo accolti con tutti gli onori dal sindaco. O almeno quello che io credevo fosse il sindaco... Michele Cacciaguerra! Ci fa da anfitrione per tutta la giornata, ci offre un caffè come mai più ho bevuto e da allora l'ho soprannominato il sindaco del RITS!

Anche l'ultimo meeting che si è tenuto a L'Aquila a cura di Marco Iannella (ne ha organizzati più di uno per la verità) ha suscitato un pathos e un coinvolgimento avvertiti da tutti. Una città martire per il tremendo sisma che l'ha martoriata, circondata da dintorni bucolici e molto agresti, preludio alla visita al Parco del Gran Sasso e al minuscolo Santuario di Beato Giovanni Paolo II. Un momento di intensa spiritualità e raccoglimento - percepito anche durante la visita alla Basilica di Santa Maria di Collemaggio - che sono convinto i partecipanti non abbiano dimenticato.

Un altro luogo a me sconosciuto che ho potuto vedere e gustare grazie al RITS è la Reggia di Caserta. Qui Lello Nasta - grande senso dell'amicizia e un'ironia



talvolta spregiudicata ma sempre garbata e piena di squisito humor - si è davvero superato, perché ha trovato un magnifico hotel a pochi passi dalla reggia e la visita è stata spettacolare e coinvolgente al massimo. Lello ha al suo attivo due magnifici incontri in Umbria che ha mirabilmente realizzato insieme a sua moglie Elisabetta (Betta per tutti noi), persona affabile e culturalmente molto preparata, tanto da poterci fare lei stessa da guida nell'ultimo raduno. A Caserta era presente Marcello De Rosa, autore anni prima di un raduno a Cassino cui non potei partecipare.

Ebbene la domenica sera, alla fine della manifestazione casertana, lui e sua moglie Biancamaria mi invitano a pernottare da loro e l'indomani entrambi prendono un giorno di ferie per portarmi al Monastero di Montecassino con visita anche alla biblioteca (luogo impossibile da visitare perché vietato al pubblico) e ai cimiteri dei soldati morti per sottrarre ai tedeschi l'abbazia: emozionante vedere quello dei polacchi che sacrificarono tantissime vite in quella battaglia. Davvero un grandissimo gesto di sincera e grande amicizia ed è solo un episodio di ciò che un club come il nostro può vantare. Marcello mi ha definito "un meridionale mancato" per la condivisione di certi valori che al Nord sono vissuti in maniera diversa, cosa che mi onora profondamente.

Sempre nel basso Lazio, sia Loreto Iacovella che, in epoca più recente, Danilo De Pardo, ci hanno portato a Sperlonga, pittoresco borgo sul mare pieno di vicoli con negozietti e angoli da scoprire. La costa e anche i monti dell'interno, con dirupi scoscesi e strade a scollinare su e giù, ben si adattano alla guida delle nostre piccole vetture che danno il meglio proprio su questi percorsi misti.

E la Ciociaria, promossa anche da Alberto Paglia, con minuscoli villaggi incastonati fra i monti; poi Gerano e l'infiorata di Michele Cacciaguerra con visita a Subiaco e la notte trascorsa a dormire nel monastero... Ci sono stati altri magnifici raduni cui non sono stato in grado di partecipare, come Matera e la Basilicata organizzato da Michele Bulfaro che, con l'aiuto di Loreto ha portato il Rits fino a Maratea. Infine la Sicilia che nei primi anni del club il delegato di allora Serse fece conoscere a molti soci... è stata con successo riproposta da Pietro Corbo in tempi più recenti. Chiaramente si tratta di incontri-vacanza, in quanto bisogna progettare almeno una settimana per poterli godere appieno ed io non ne ho avuto la possibilità.

Per i raduni del centro-nord vi rimando ad una prossima puntata, sempre su questi schermi, perché ci sarà almeno altrettanto da raccontare.





UN TESTACODA DAL '76 AL '63?

Settembre 2011. Quando iniziai a guidarla Patrizia mi seguiva a pochi metri. Mi piaceva tanto quell'auto così desiderata, eppure in quel momento stavo guidando con ansia: quella Spitfire aveva, secondo me, la pedaliera decentrata, il cambio era un po' duro, e poi i freni... mamma mia! Inesistenti o quasi. E quando entrai in autostrada non ero neanche a 90 e il volante vibrava: "Frusi, sei matto", pensavo, "cosa ti sei comprato?". Ma nonostante tutto, in cuor mio, ero felice: viaggiare con una vecchia spiderina inglese era un sogno antico, sedimentato, indiscutibile.

Iniziavano quel giorno, per me e per Patrizia, due ben diversi generi di viaggio; il primo era fatto di strade, di incontri, di profumi nell'aria, di emozioni vissute con il RITS ed il volante tra le mani; il secondo era fatto di letture, di libri, articoli e manuali sia italiani che inglesi, di ricerche in ogni direzione per addentrarsi nel mondo della Spit, fatto sì di meccanica, ma molto anche di quella "Storia"che una Triumph racchiude e che appassiona tanto quanto l'auto stessa, che ti riporta a uomini e a tempi affascinanti.

E così ti innamori, anche facendo questo tipo di viaggio! Leggi e cerchi di tutto, purché parli di Spit. Leggi anche gli annunci, finché nel 2016 ne trovi uno curioso, che sembra destinato

solo a te, perché è quell'auto che sta cercando te, non il contrario: "VENDO TRIUMPH SPITFIRE MR1 DEL '63". Anche l'errore nel testo contribuisce a farti capire che talvolta il destino ci mette lo zampino! Un mese prima, in quel 2016, mia madre se ne era andata all'improvviso. Neanche il tempo di prendere il telefono. "Quanto sono contenta che giriate l'Italia con quella macchinetta", mi aveva detto tra le ultime cose, "Tu non l'avessi già, te ne regalerei una...". Si chiamava Mirella. Mirella Riello. MR. MR1, la prima donna della mia vita.

Così decidemmo. Partimmo per Boario e trovammo una vedova gentile. La vendeva con dispiacere. Era la RITS 056. Trovammo anche, ed erano già lì, due fraterni amici, venuti apposta da Milano per consigliarci: Salvatore, esperto carrozziere da una vita, e suo figlio Demetrio Talarico. "Renzo, è proprio bella, non c'è traccia di ruggine, anche il motore canta bene...e il colore? Quel giallino molto british è bellissimo", disse Salvatore.

Da allora la MR1-MK1 fa compagnia alla rossa 1500 – RITS 1422.

"Ma come!", allora qualcuno mi disse, "...hai una Spitfire e comperi un'altra Spitfire?!". Beh, capiamoci, i tredici anni che intercorrono tra le mie due Triumph, le rendono abissalmente diverse. La 1500, cui

non manca neppure l'overdrive e la comodità di sedili più confortevoli e di strumentazioni molto più moderne, è l'auto per viaggi a lungo raggio; la Mk1, cruda, essenziale, più lenta, freni monocircuito e affetta da una cronica difficoltà nel reperire certi pezzi di ricambio, ti rende, in compenso, più forti, emozioni spesso impareggiabili, proprio per l'eccezionale avventura di avere tra le mani qualcosa di veramente particolare da condurre, quel qualcosa che la rende tanto primordiale quanto emozionante.

E' così la Mk1, detta anche Spitfire4, quella che il grande Michelotti disegnò per prima, con l'intuizione di raffigurare, nel movimento della fiancata laterale, la linea di un felino accosciato sulle zampe posteriori che si appresta a fare il suo balzo in avanti. Con quel primo modello egli apriva così, con grande stile, gusto e maestria, il sipario sulla scena, ancor oggi fantastica, delle nostre Spitfire.

Affiancare alla 1500 del '76 la Mk1 del'63 non fu certo un "testacoda" per ritrovarsi tredici anni indietro. No no, se mai soltanto una lieve sbandata verso il passato, molto ben controllata e per noi piena di amore e di significato.

Renzo Frusi



La rossa 1500



TIPI DA SPI_T

INDIZIATO N. 39

E'sicuramente un cavalier cortese il nostro indiziato, un uomo pacato e gentile d'altri tempi. Ne ha fatta di strada e sicuramente non solo in Spit. Dalla sua isola mediterranea, piena di sole, mare e cultura è giunto in tempi non sospetti nella metropoli lombarda dove oggi vive felicemente con la sua dama spagnola, donna di enorme fascino, cultura e bellezza. La loro compagnia è spassosa, tutti possono raccontarlo, soprattutto per il loro "duettare" con timbri così diversi ed esilaranti da trasformarsi spesso in veri e propri sketch comici. Memorabile fu il loro show

di prestigio, unico nella storia del Rits: lei durante una pausa-aperitivo appoggiò elegantemente il suo calice di vetro nel cofano aperto della loro Spit e lui chiuse tutto poco dopo per riprendere la seconda parte del tour caratterizzata da inaspettati e fastidiosi rumorini anteriori. Incredibile fu il giorno successivo quando, all'apertura del cofano per ispezione tecnica, fu rinvenuto il calice intatto al suo posto. Indescrivibile a parole la faccia di lei al momento del ritrovamento dell' "arma del delitto". Per gli amici "d'onore" lui è Ca(r)melo ed è "temuto" anche per un'altra sua manovra di prestigio: la facilità nel perdersi per strada, nel prendere la traversa sbagliata, nel prendere l'uscita sbagliata, nell'essere regolarmente inserito in una coda di Spit che procede a 20 km/h e riuscire improvvisamente a sparire nel nulla. Cose che succedono solo in Trinacria, terra del mistero. Eppure per lui è difficile camuffarsi sulle strade di Milano (e d'Italia): la sua Spit è targata PA e lui ne va tanto tanto fiero, un po' anche a dimostrare che il bello degli italiani sta soprattutto nel fatto che le loro radici possono attecchire magnificamente in ogni terreno pur conservando la loro autenticità. Se non ci fosse il RITS non sarebbe lo stesso, se non ci fosse bisognerebbe inventarlo.

INDIZIATO N. 40

Iniziamo dal cognome e dal nome. Il suo cognome evoca reminiscenze bibliche e del suo mezzo di trasporto si cercano ancora le tracce sul monte Ararat, però lui non si sposta in barca bensì su una fiammante Spitfire e a bordo non accoglie coppie di animali, anzi, perlopiù viaggia da solo. Ha però la propensione alla raccolta o, per meglio dire, alla collezione sia di

auto, che affollano il suo garage, che di riviste automobilistiche preferibilmente British. Forse questo cognome è stato di buon auspicio per salvare le nostre Spit in occasione di piogge che assomigliavano più a un diluvio che ad una pioggia primaverile. Nel nome invece si trova una sua spiccata attitudine: quella di essere il primo ad iscriversi ai raduni, e per questa propensione ha collezionato numerose coppe e premi. Il suo secondo nome

indica il primo Papa della cristianità e, insomma, è evidente che vuole essere ed è sempre in prima fila. E' una delle colonne del RITS e spesso ha contribuito con le sue testimonianze al nostro Spitnews. Se non ci fosse il RITS non sarebbe lo stesso. Se non ci fosse bisognerebbe inventarlo.

(Avete indovinato gli identikit? Nel prossimo numero pubblicheremo le loro foto!)

■ SOLUZIONE DEL N. 76 ■

INDIZIATO N. 37



INDIZIATO N. 38



RINASCITA DI UNA SPIT 1500 CAPITOLO I

Un giorno di settembre del 2018 un amico mi ha segnalato l'esistenza di una Spit 1500 del '77 ferma in garage da molto tempo. Non ci ho pensato due volte e con lui sono subito andato a vedere di che si trattava, pur restando un po' scettico! Spesso chi non è del nostro ambiente, scambia una spider qualsiasi per una Spitfire. Da una finestrella della rimessa si intravedeva l'auto. Allora è tutto vero - dico - è proprio una 1500. A fianco c'era un portone, abbiamo suonato il campanello, ci ha aperto una signora e con grande fortuna abbiamo scoperto che era anche la proprietaria! Aveva con sé le chiavi della serranda, ma prima di aprirla seguitava a parlare, parlare, parlare... mentre io non vedevo l'ora di entrare. Finalmente ha aperto la saracinesca e lì, da una parte, si vedeva chiaramente la sagoma di una Spitfire interamente ricoperta da anni e anni di polvere. Mentre continuava a parlare ho dato uno sguardo intorno ed ho realizzato che il locale era molto asciutto. Altra grande fortuna, ho pensato! Probabilmente l'auto non vedeva il sole da svariati anni ma non doveva essersi formata tanta ruggine. Naturalmente, dopo essere stata ferma per un periodo così lungo, non ci si poteva aspettare di vederla andare in moto. Le gomme erano a terra, il freno a mano tirato e quindi i freni bloccati e di certo non era possibile fare alcuna prova di funzionamento. La cosa non mi preoccupava, l'importante era che la vettura fosse integra. Ho inziato la trattativa, deciso a procedere con la compravendita. Problema! La signora non trovava il libretto. Panico! Abbiamo guardato nella vettura, da tempo usata come ripostiglio, e l'abbiamo trovato sotto al sedile dentro una busta in plastica, ma mancava il foglio

complementare. Questo dettaglio è stato facilmente risolto con la denuncia di smarrimento e con la richiesta di duplicato al PRA. Finalmente, dopo qualche giorno e con tutti i documenti in ordine, abbiamo fatto il passaggio di proprietà, chiamato il carro attrezzi e, dopo aver sbloccato i freni e gonfiato le gomme, siamo riusciti a caricarla. Poche ore dopo la SPIT era arrivata a casa!!!

Prima di parlarvi delle fasi di restauro, per cui vi rimando al prossimo numero come in una serie che si rispetti, volevo aggiungere che tra i tanti aspetti favorevoli c'è anche il fatto che questa automobile ha avuto un solo proprietario ed ha la targa originale PR288252. Parma, proprio la mia città.

Guglielmo Poletti (Parma) RITS 1661



2 + 2 + 4 = 8 RUOTE TRIUMPH

Cari amici del RITS, siamo Francesca Romana e Alessandro (quota rosa) di Roma, Spit MK1, 1965, RITS 1482;.

In questo difficile periodo, senza avventure SPIT da vivere, vi vogliamo raccontare la nostra storia: "Un incontro bellissimo tra 2 e 4 ruote inglesi Triumph".

Noi siamo da anni fieri possessori di motociclette Triumph d'epoca: una Bonneville T 120, 650 del 1969, "la Principessa" e una Tiger T 90 350 del 1965, "Run like a Dream". Siamo iscritti ad un club di moto d'epoca inglesi composto da appassionati, competenti e viaggiatori con i quali

abbiamo vissuto e viviamo avventure di viaggi, risate, bisbocce e bulloni che si svitano... ma con un po' di fil di ferro siamo sempre riusciti a tornare casa! Un bel giorno ci siamo imbarcati in un'automobile battente bandiera inglese, poiché un nostro amico del club moto ci propone la sua Spitife4 MKI del 1965: tempo un secondo e la compriamo al volo, pensando che a una certa età su 4 ruote si viaggia meglio e senza problemi. Ahahaha! Magari! Eravamo nel 2014, ci è stato assegnato il numero di registro 1482 e siamo

Eravamo nel 2014, ci è stato assegnato il numero di registro 1482 e siamo entrati quindi nel vortice di 4 ruote del RITS, club composto da appassionati, competenti e viaggiatori con i quali

abbiamo vissuto, viviamo per ora virtualmente, e vivremo presto nuove avventure di viaggi, risate, bisbocce e bulloni che si svitano, ma anche la SPIT con un po' di fil di ferro ci riporta sempre a casa!

Morale: 4 ruote + 2 + 2 son megl che

God Save The Queen! Wil RITS! CIAO!

> Francesca Romana e Alessandro (Roma) - RITS 1482









Spitstre Mk3

Storia e cronologia delle modifiche apportate durante la produzione

Il modello Mk3 della Spitfire è entrato in produzione all'inizio del 1967 per assecondare alcune richieste provenienti dal mercato americano soprattutto in materia di inquinamento e, a differenza della Mk1 e Mk2, il paraurti anteriore attraversa l'apertura della griglia anteriore.

Questa è stata la prima Spitfire ad avere una capote in tela vinilica montata in modo permanente, che può essere ripiegata dietro il conducente. Anche un cruscotto in legno ha trovato spazio al posto di quello in vinile nero del precedente modello.

Ma il cambiamento più importante è stato l'allargamento del motore a 1,3 litri. La nuova cilindrata è stata ottenuta prevedendo un alesaggio del cilindro di 73,7 mm anziché 69,3 mm. La testata era una versione prodotta in serie del progetto ad otto porte, visto per la prima volta sulle Spitfire da corsa nel 1964. La potenza di picco era di 75 CV a 6.000 giri/min. I carburatori SU con diametro di ingresso di 1,25" erano stati mantenuti dalla Mk2, ma ora i collettori di aspirazione e di scarico sono fusi in un solo corpo. Il collettore tubolare utilizzato sulla Mk2 era stato abbandonato perché troppo costoso da produrre. A causa della cilindrata, ora maggiore, sono state utilizzate pinze dei freni anteriori più grandi. Altre modifiche notevoli sono state: un volante da 15" a tre razze con tre raggi d'acciaio ciascuna e luci di retromarcia di serie.

La Mk3, come i precedenti modelli, ha avuto alcune modifiche durante tutta la sua vita (come si può vedere nell'elenco), ma dal 1969, all'auto è stato dato un "refresh" per mantenere alte le quote di vendita. Tutto questo è avvenuto dopo il numero di telaio FD75000. Infatti, a partire da questo numero in poi, le Spitfire Mk3 sono state oggetto di molte modifiche, tra cui: lunotto posteriore della capote con apertura tramite cerniera, cerchi in acciaio da 4,5" in colore argento, cornice del parabrezza nero opaco, nuovo badge di modello diverso dalla versione precedente, volante di tipo sportivo e ginocchiere.

Alla fine del 1970 la Triumph abbandonò la produzione della Mk3 per far posto alla nuovissima Spitfire MkIV.

Questi sono i principali cambiamenti avvenuti in corso di produzione della Mk3 dal 1967 al 1970:

1967 - Poiché furono prodotti più cofani



Mk2 rispetto alle auto effettivamente assemblate, a partire dal telaio FD7031 fino al termine dell'eccesso di magazzino, la Triumph produsse zoccoli in alluminio per adattare i nuovi gruppi ottici anteriori singoli ai vecchi cofani di serie. FD11148: la puleggia della dinamo è stata allargata per aiutare a produrre più corrente. FD13981: i fermi del cofano di tipo Herald sono stati sostituiti con altri con un meccanismo più semplice. Anche le alette parasole extra optional sono state cambiate.

1968 - FD16351: Convogliatori d'aria del motore in cartone ora sono di

serie, in precedenza erano un optional! FD16482: il freno a mano fly-off è stato eliminato. FD21967: la ventola di raffreddamento per la dinamo è ingrandita. FD24043: le serrature, per prevenire l'apertura accidentale delle porte, vengono modificate e ingrandite. I telai delle portiere sono stati rinforzati. 1969 - FD29587: il telaio del pantografo e l'interno della capote, che erano inizialmente beige, ora sono entrambi neri. FD30784: la dimensione dei tergicristalli si allunga, per cercare di pulire più area del parabrezza. FD34006: il blocco di tenuta anteriore ha altri due bulloni per aiutare a risolvere i problemi di trafilature d'olio. FD48653: la tipologia di massa radiante del radiatore è stata modificata per migliorare il raffreddamento.

1970 - FD80521: la griglia in alluminio è stata sostituita con una più economica in plastica. FD81056: stop diverso, il fanale posteriore, ora adottato, ha un'area della luce di stop più ampia. FD89096: il condotto del cilindretto di spinta delle ganasce dei freni posteriori è stato ridotto da 3/4" a 5/8".

La Spitfire Mk3 fu disponibile per quattro anni e dall'inizio della produzione ne furono prodotte 65.320.

ANNO	TELAIO	COMPONENTE AGGIORNATO
	FD-1	
1967	FD - 7031	Indicator Panel Plinth
	11148	Dynamo Pulley
	13981	Surwisors/Hood Catches
1968	16351	Valance Kit
	16482	Standard Handbrake
	21967	Cooling Fan, Dynamo
	24043	Enlarged Door locks

ANNO	TELAIO	COMPONENTE AGGIORNATO
1969	29587	Hood Beige Interior/Frame
	30784	Dash Top
	34006	Front Sealing Block
	48653	Radiator Core
1970	80521	Plastic Grille
	81056	Tail lens
	89096	Rear Wheel Cylinder

Nella tabella alla prima colonna è indicato l'anno in cui fu apportata la modifica, nella seconda il numero di telaio dal quale inizia la produzione con il nuovo componente e nella terza colonna è riportato il nome del componente aggiornato. Altri

cambiamenti minori sono avvenuti durante tutto il periodo di produzione. Se avete informazioni aggiuntive, di certificata provenienza, o ulteriori rilevanti aggiornamenti fatecelo sapere, saremo lieti di perfezionare il nostro lavoro. (NB: abbiamo volutamente

lasciato la terminologia in lingua inglese per meglio rintracciare il ricambio nel catalogo).

> Alessandro Carpentieri RITS 424 - 1454

NUOVA RIBRICA POSTICIPATA AL PROSSIMO NUMERO

Nei numeri precedenti avevamo annunciato la nascita di una nuova rubrica:

QUALCHE SPITNUMERO

Per motivi legati alla verifica della correttezza dei dati slitterà al n. 80.

Saranno pagine interamente dedicate alle curiosità statistiche di comparazione tra:

dati di produzione delle Spitfire,

dati presenti sull'International Triumph Spitfire Database

e dati dell'archivio del RITS.

Piccoli Spitfaristi Crescono

Quel visetto dall'espressione un po' preoccupata per lo scarso funzionamento dei freni appartiene a Nicolò, immortalato con la sua bellissima mamma Francesca a bordo della MKIV Emerald Green del 1972 di papà Graziano Giusto, socio RITS 1206 di Castellanza (VA).

Non temere caro Nicolò, ti innamorerai presto anche tu di quella macchinetta e imparerai ad ignorarne tutti gli stani rumori ed innumerevoli difetti di poco conto! Vedrai...





L'edizione del 2020 della manifestazione è stata un po' fiacca a causa della grave emergenza sanitaria. Ciò nonostante, circa 40 soci hanno fatto visita al nostro stand. Certo, un numero di presenti ben lontano dagli 80/90 soci che negli ultimi anni erano soliti venirci a trovare. Comunque anche nel 2021 il RITS non potrà mancare e sarà presente in Fiera con il suo stand.

"Auto e Moto d'Epoca" è una delle manifestazioni del settore tra le più importanti dell'Europa continentale, escludendo quindi l'Inghilterra dove, per le auto inglesi, si svolgono le rassegne TOP mondiali. Insieme a "Techno-Classica Essen" in Germania e al "Salon Retro Mobile Paris" in Francia, Padova si posiziona ai primissimi posti per numero di visitatori, quasi 130.000, oltre 1600 espositori e più di 5000 auto e moto esposte (dati del 2019, quelli del 2020 sono poco significativi). Quest'anno il nostro stand sarà ubicato nel padiglione n.1, il padiglione più prestigioso, che assieme ai padiglioni 3 e 4 ospita tutti i "Club" e "Registri" più importanti e le "Scuderie" più famose. A causa dei noti motivi dovuti

alle restrizioni sanitarie, per accedere alla manifestazione, oltre al ticket d'ingresso, visitatori ed espositori dovranno essere in possesso del Green Pass come previsto dal DL 23 luglio 2021, n. 105 (vds quanto riportato sul sito ufficiale della Fiera). Per la stessa ragione la vendita dei biglietti ridotti concessi agli espositori potrà subire dei cambiamenti: al riguardo nei primi di giorni di ottobre tutti i Soci riceveranno un'apposita comunicazione via mail. Il messaggio includerà le modalità di consegna e pagamento del biglietto, nonché l'ultima data utile per inviare la richiesta di prenotazione. Rispetto al costo del biglietto intero il risparmio è limitato ma acquistando il tagliando ridotto sarà possibile saltare la fila al botteghino che, specialmente nella giornata di sabato, è "chilometrica". L'evento di Padova sarà l'ultimo appuntamento ufficiale RITS del 2021 quindi, come sempre, ci auguriamo contiamo di avere un'affluenza di "Enthusiast Spitfire" abbastanza numerosa. Il giorno 23 ottobre (sabato) alle ore 12:00 si svolgerà l'assemblea sociale, l'appuntamento è previsto alle ore 11,45 presso il nostro stand, punto

di raccolta per avviarci verso la sala riunioni assegnata dall'organizzazione. Prevedibilmente l'obbligo di esibire il Green Pass rallenterà il flusso in ingresso, pertanto, a chi vorrà partecipare all'assemblea, consigliamo di arrivare con congruo anticipo. Come di consueto, tutti i soci riceveranno per posta la lettera di convocazione assembleare, chi non potrà intervenire è invitato a rilasciare delega ad un socio che sarà presente in assemblea.

Per info su compilazione e inoltro della delega scrivere a:

presidente.alessandro@registrospitfire.it Infine abbiamo il piacere di comunicare che ai soci che in fiera sceglieranno di rinnovare l'iscrizione per il 2022 consegneremo, oltre al doppio gadget annuale, anche un extra gadget RITS.

Alessandro Carpentieri RITS 424 – 1454



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: Officina Renault Enrico Brusaschetto, Corso Matteotti, 51 - Portacomaro (AT) - Tel. 0141 202489

Autoriparazioni Folpini Achille, Via IV Novembre, 21 - Omegna (VB) - Tel. 0323 61904

Autocarrozzeria Vittoria, Via del Lavoro, 17/19 - Zona Industriale PIP - Asti - Tel. 0141 271753

Euroriparazioni S.r.l., V.le del Risorgimento, 19 - Beinasco (TO) - Tel. 011 3497197

Gualtiero Perassi v. Saluzzo ,29 - 10061 - Cavour (TO) - Tel. 0121 69087

Autoriparazioni - Gommista - Riparazione e Restauro Auto d'Epoca Giacobino Pieraldo Via Garibaldi, 16

Crevalcore (BI) - Tel. 015768548 - 3471366807

Novarino Carrozzeria di Luca Novarino - v. Chivasso 68, Castelnuovo Don Bosco (AT) -Tel. 011.587.66.03

LIGURIA: Officina Riviera Carburatori, Via V. Veneto, 32 – Albenga (SV) – Tel. 0182 53096

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

Autofficina Manenti Eugenio, Viale Leone Tolstoj, 41- San Giuliano Milanese (MI) - Tel. 02 984 6526

Carrozzeria Stella, Via Marzabotto 12, San Giuliano Milanese (MI) - Tel. 02 984 5225

Carrozzeria RS di Rossi e Sangalli - Via Sandro Pertini, 11 (zona artigianale) - Comun Nuovo (BG) - Tel. 035595825

Officina Pasotti Ugo Via Montesuello, 225 - 25065 Lumezzane (BS) - Tel. 333 2188199

Officina PRO MOTORS - Via Enaudi 7/9 - 20018 Sedriano (MI) Tel. 3486959968

Officina Carma di Matteo Squeri - via Manzoni,32 Seveso (MB) - tel 0362 507691

VENETO: Andrea Masotto, Via Preare, 52/B - Verona – Tel. 045 942334 – 346 3258104

MG Autofficina di Mauro Michelin - Via Brigata Marche, 13 - TREVISO (TV) Tel 0422 303258

EMILIA ROMAGNA: Autofficina Campici Michele - Via del Giudizio, 8 - Pontelagoscuro (FE) - Cel. 345 3387639.

Off. Piero Manuzzi - Via Daverio, 26 - Forlì - Tel. 0543 25641

Astorcar di Astore Francesco - Via Dell'Industria, 3 – Talamello (RN) – Cell. 339 2647666

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

Autocarrozzeria Moderna di Belli - Via statale 467, 46 - 42013 Casalgrande - (RE) - 0522 840477 - 338 8317119

TOSCANA: Giulianetti Alessandro - Razzaguta Gastone, Livorno - Tel. 0586 503566

Autofficina Cecchini Nilo - Via Fracastoro, Firenze - Tel. 055 4377383

MARCHE: Officina Zaffini Tonino - Via Rosmini, 12 - Pesaro - Tel. 0721 414867

ABRUZZO: Officina Meccanica Ippoliti Cesare A&C snc - S.S. 17 bis - bivio Torretta - L'Aquila - Tel 0862 29776 - 0862 64338

LAZIO: Autofficina Auto Retrò di Fabiani Augusto – Via Tavarnelle Val di Pesa, 42 – Roma - Tel 06 6553378 – 333 7809980

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

Servizio Carburatori - Giancarlo Nardi - Via Cardinal Altieri, 11/13/15 - Albano Laziale (RM)

Telefono 06 9323806 - Cell 338 7237081 N.B. esegue interventi a domicilio su Roma

Officina Iannilli Paolo - Restauro auto storiche - Via Tenutella, 16 - Ariccia (RM) - Tel 333 2893247

Carrozzeria Auto nel Tempo - Via SS. Trinità, 89 Castelluccia di Marino - Marino (RM) - Tel. 06 96844510

CAMPANIA: Officina Dotoli - Via Pisciarelli, 69 Agnano (NA) - Tel. 081 5706244

Officina Felice Service - Via Circum. Esterna, 60 - Qualiano (NA) – Tel. 081 8186067

PUGLIA: Officina Signorile e Di Grumo s.n.c. - Viale della Resistenza 82 – Bari - 080.5020263

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



classic car interior trim



Exclusive 10% On-line
Discount for RITS
Membership!



Newton Commercial King George's Avenue Eastlands Industrial Estate Leiston, Suffolk England, UK IP16 4LL Felephone: 44 1728 832 880 Offerta speciale per i soci R.I.T.S.

dal 01/10/2021 al 31/10/2021

Per ottenere la
password da inserire
nel check out
inviare una mail a

info@registrospitfire.it



GLI INTOCCABILI

Ormai stanca di strani e continui dolori alla bocca dello stomaco, un brutto giorno mi recai dal medico che, prima di sottopormi a costosi test ed esami, mi consigliò di interrompere l'assunzione di latte al mattino. Tragedia vera. Dopo un mio NO immediato e perentorio, lui pazientemente cercò di convincermi a provare almeno per un paio di giorni e verificare se il dolore persisteva. Rinunciare alla mia fino ad allora "intoccabile" tazza di latte e caffè per due giorni mi sembrò un sacrificio titanico, per cui decisi che gli avrei obbedito ma solo per un giorno. E il domani fu fatidico perché, tolta la tazza di latte, sparirono automaticamente anche i dolori, esattamente come iniziò a dileguarsi in me l'idea di dipendere da determinate abitudini e farsi strada invece la convinzione che nulla era così strettamente necessario e che poteva facilmente succedere nella vita di dover rinunciare alle cose che fino ad un secondo prima avevo considerato intoccabili.

Se qualcuno mi avesse predetto che avrei dovuto rinunciare al RITS per due lunghi anni, oltre ad un immediato e perentorio NO, avrei anche aggiunto qualche diretto e categorico insulto. Eppure, anche senza la palla di vetro, il distacco è successo. Tragedia vera. Mesi dominati dall'isolamento, dalla lontananza, dall'assenza, dalla mancanza di persone e progetti, di viaggi, di incontri. L'unica dimensione di vita quotidiana è stata quella personale e l'unico grande punto di arrivo è oggi rendermi conto che sono sopravvissuta alla caduta di certezze, di abitudini, di punti di riferimento, i miei "intoccabili".

E se adesso quello stesso qualcuno venisse a chiedermi se sono riuscita a stare senza il RITS per due anni, sentirebbe rispondersi un SI' sofferto ma deciso. Perché da certezza, abitudine, fonte costante di gioia ed affetto, alibi di fuga, oasi di pace ed evasione, il RITS all'improvviso è scomparso dietro l'orizzonte. Quindi lo ammetto: ho potuto sopravvivere senza il RITS, senza amici, senza feste, senza chilometri, senza baci, senza torte, senza scherzi, senza cappelli, senza striscioni, senza vento, senza clacson, senza puzza di benzina, senza coppe, senza cori stonati, senza foto di gruppo, senza addii, senza "evviva". E' talmente vero che sono riuscita a vivere senza il RITS, che da qualche tempo mi chiedo se sarò pronta a viverlo di nuovo, a conviverci, a rincontrarlo, a rifrequentarlo, a condividerlo, a raccontarlo ancora, a ricominciare a scoprirlo, a vederlo cambiato ma ad innamorarmene perdutamente ancora una volta.

Nessuna delusione, nessuna perdita, nessuna interruzione, nessun fallimento, nessun divieto, nessun impedimento hanno mai scoraggiato l'AMORE a rinascere. Perché è l'unico vero INTOCCABILE.

Paola Brusaporci

Vogliamo ricordare a tutti l'indirizzo e-mail della nostra Redazione, qualora vogliate inviare i vostri articoli, cronache, foto e... consigli. Chi desidera raccontare la sua testimonianza-esperienza come socio del RITS nella rubrica "AB VRBE CONDITA" può contattarci via e-mail per conoscerne le modalità. Scriveteci numerosi e ricordate: Spit-News è anche vostro!

redazione.spitnews@registrospitfire.it

Si ringraziano per la collaborazione a questo numero: Giuseppe Parrella, Chicco Vandone, Elisabetta Fusco, Daniele e Caterina Ferrari, Giorgio e Monica Cornia, Franco D'Intino, Gabriella Gianella e Dino Labozzetta, Pietro Primo Noè, Aristide Zamboni e Lucia Durante, Rita Saraceni e Lanfranco Fulvi, Renzo Frusi, Guglielmo Poletti, Francesca Romana Vaquer e Alessandro Nigro, Francesca Graziano Giusto, Newton Commercial, British Racing Green, Alessandro Carpentieri, Marco Iannella, Paola Brusaporci.