

SPIT-NEWS

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

ANNO 2002

REGISTRO ITALIANO TRIUMPH SPITFIRE

Numero 12



In questo numero :

I NOSTRI INCONTRI :

2° TRIONFI DI MARCA

AUTO DI OGNI EPOCA A PADOVA

4° WINTER CINGHIALON

TECNICA : IL DIFFERENZIALE (2° p)

ESENZIONE BOLLO: LA LISTA

RITS RACING

CENSIMENTO SPITFIRE

PORTOBELLO'SPIT

FOTOSPIT

E' da poco iniziato il nuovo anno e per noi è il sesto, il sesto anno di attività del nostro sodalizio, un club di amici appassionati che aumenta di settimana in settimana, che diventa sempre più importante e conosciuto nell'ambito delle auto storiche. Ogni anno che passa diventa un obiettivo per l'anno successivo, da ripetere e da migliorare, e sembra che ci riusciamo, magari a piccoli passi, ma ogni anno riusciamo a fare qualcosa in più e questo grazie al contributo di tutti voi che con piccoli e grandi sforzi permettono di valorizzare quella che io amo definire 'l'ultima vera spider inglese'. Con la primavera arriva la nostra stagione, la stagione che dopo il letargo invernale ci permette di assaporare il gusto di salire sulla Spit con la sua posizione di guida distesa, fare avviamento e riscoprire il rumore del motore con gli SU che fischiano, lo sterzo duro, i rumorini che escono e poi spariscono, i freni che sembrano non farti fermare poi la voglia di aprire, magari fa ancora freddino ma vuoi mettere il piacere della guida a cielo aperto dopo cinque mesi di perturbazioni siberiane, alte pressioni con nebbie infinite, targhe alterne e blocchi del traffico ? Ditemi pure che non è vero tutto questo, tanto non vi credo !

E allora 'Gentlemen start your engines !' la stagione è iniziata, i raduni e le gite fuoriporta ci aspettano, buon divertimento a tutti !

Claudio Quaglia



RADUNO INTERNAZIONALE TRIUMPH

Treviso 20 e 21 ottobre 2001



TRIONFI DI MARCA



Le Triumph nella Marca Trevigiana



Treviso ovvero Trionfi di Marca, un appuntamento diventato il più grande raduno Triumph d'Italia, in un felice connubio tra la passione automobilistica e la cultura. La seconda edizione ha visto la bellezza di quasi 70 vetture partecipanti con l'intera produzione delle vetture costruite ad iniziare dalle TR2 fino alle TR7, comprese la Stag, le Herald, la Dolomite e naturalmente le Spitfire e GT6 del Registro.

L'appuntamento era dato per sabato 20 ottobre nella splendida Piazza dei Signori a Treviso per l'accettazione degli equipaggi (da segnalare alcuni equipaggi giunti dal Belgio con Herald e una Hurricane, un'elaborazione su base Spitfire) e la visita alla mostra dedicata al grande pittore francese Monet allestita presso la Casa dei Carraresi. Dopo la sosta pranzo grazie ad un preciso Road-Book amorevolmente curato dal nostro Armando Carpanese le vetture seguivano un percorso attraverso Montebelluna e

quindi ad Asolo per sostare poi a Possagno per la visita alla Gipsoteca Canoviana per ammirare le stupende opere negli studi e nella casa natale dello scultore neoclassico Antonio Canova. Da qui la sosta caffè e ripartenza per lo stupendo ed imponente Tempio di Possagno, il Mausoleo del Canova.

Continuazione del viaggio verso Soligo con tappa alla chiesetta duecentesca di S.Vigilio e nuova sosta in cantina per l'assaggio di Prosecco e Cartizze e altre delizie della cucina veneta. Dopo la sistemazione alberghiera seguiva la partenza verso l'imponente Castello Brandolini per una stupenda cena di gala che lasciava tutti a bocca aperta per l'atmosfera romantica che regalava ai partecipanti. Una cena veramente indimenticabile.

La domenica mattina nuovo appuntamento a Pieve di Soligo per una divertente partita a freccette che vedeva i navigatori e navigatrici protagonisti e partenza verso le più belle località fra

la Marca Trevigiana, il Friuli ed il Veneto Orientale per sostare poi a Portobuffolè, un borgo medievale con un variopinto mercatino molto apprezzato dalle Signore! La prova di regolarità seguente nei piazzale dello stabilimento della Quadrifoglio serviva per stilare la classifica finale. Sempre con il preciso road-book i trionfisti giungevano presso Villa Frattina, una splendida dimora settecentesca di proprietà del Gruppo Averna che dopo la visita alla villa potevano degustare un gradito aperitivo con varie specialità culinarie e omaggi.

Il tour giungeva alla battute finali con l'arrivo a Vittorio Veneto presso il ristorante "Le Cascate" per il pranzo e naturalmente le premiazioni. La gara di regolarità vedeva le Spit protagoniste conquistando la 2°, 4° e 5° posizione rispettivamente con Paolo Ravazzi su GT6, Alessandro Santoni su Mk IV e Giuseppe Parisi su 1500.

Un ringraziamento particolare per l'organizzazione va dedicato a Roberto

Zaffalon del Club Dolomite Sprint, al nostro Armando Carpanese ed a Michele Catozzi di Auto d'Epoca che con il loro lavoro maniacale hanno messo insieme una manifestazione ricca di fascino, un percorso splendido tra ville venete, capolavori dell'architettura con testimonianze di fede e cultura religiosa che si esprimono non solo nelle chiese ma anche nelle pievi disseminate un po' ovunque.....

L'appuntamento per il 2002 è quindi d'obbligo..... arivederci Treviso!

Barbara Piancastelli

Le Spitfire nelle vie del centro di Treviso.



Fiera di Padova. Auto d'ogni Epoca.

Padova 10-11 novembre 2001

Anche quest'anno abbiamo voluto esserci! La Fiera dedicata alle auto e moto d'epoca che da 18 anni si svolge a Padova è ormai diventato un appuntamento imperdibile per gli appassionati del settore in quanto vede protagonisti i più importanti club dedicati con una mostra scambio che permette di trovare pezzi, accessori, libri, manuali, modellismoinsomma tutto quello che può servire per completare il restauro in corso oppure per iniziarlo... Molte le vetture d'epoca in vendita con prezzi anche interessanti, poche le Spitfire ma alta la richiesta in quanto molte persone in visita al nostro stand erano interessate all'acquisto della nostra piccola spider. Il nostro piccolo stand vedeva esposte la Spitfire 1500 di Armando Carpanese, (sempre ammiratissima per la cura maniacale dedicata in ogni particolare dal suo geloso proprietario) e dal telaio in restauro di una Mk III del 1969 di Umberto Mezzato che ha suscitato molto interesse. Moltissimi i visitatori che nei due giorni hanno visitato la fiera e molti i nostri soci che hanno voluto farci visita, per le solite domande di rito sulle Spit, per il rinnovo tessera, per vedere le numerose fotografie dei raduni del Registro del 2001 ma soprattutto in segno di amicizia, un modo di esprimere quello che ormai è diventato il nostro sodalizio : un gruppo di amici con la stessa passione.

L'occasione dava modo anche di premiare gli organizzatori dei vari raduni di quest'anno e le targhe ricordo andavano così ad Armando Carpanese per l'organizzazione del Raduno Trionfi di Marca di Treviso e naturalmente dello stand della fiera stessa, a Francesco Arcieri per Raduno Toscano dell'Elba, ad Alberto Sassi per il Raduno Nuvolari di Solferino. Agli altri organizzatori che non hanno potuto intervenire la targa sarà consegnata alla prima occasione.

Durante la fiera si è anche svolta la riunione del Consiglio Direttivo del RITS per l'approvazione del bilancio economico (i dettagli potete leggerli nell'articolo a fianco) e definire il calendario 2002 . La novità sono nella partecipazione a Automotoretrò, la mostra-scambio che si svolgerà in Febbraio a Torino, al nuovo raduno a Grazzano Visconti (PC) in primavera e il ritorno del Raduno in Sicilia con ritrovo a Palermo nella prima settimana di settembre che permetterà a molti di passare le vacanze in Sicilia e prolungarle con un bel raduno! Difficoltà per il raduno di Bolsena che quest'anno non si svolgerà per motivi di "aumentata famiglia" del nostro Roberto Mari ma che ci ha promesso un ritorno alla grande per il 2003. Gli altri raduni manterranno la solita data con l'eccezione del Nuvolari che si svolgerà in due giorni.

E così la nostra quinta partecipazione a

questa imponente fiera è andata, sembra ieri che timidamente portavamo in fiera le nostre Spitfire in esposizione con il nostro striscione sotto il braccio.....adesso la famiglia si è enormemente allargata ma la passione e l'umiltà di fare le cose per bene è rimasta intatta.

Bilancio Economico RITS anno 2002.

Questo è il dettaglio delle spese e delle entrate del 2001 che abbiamo sostenuto. Ricordiamo che il nostro è un ente registrato come "associazione culturale senza scopo di lucro" quindi a fine anno non devono risultare utili, ma ogni anno ci riusciamo senza sforzo!

Totale entrate: Lire 21.140.065

Quote associative 2001, grille badge e varie (libretti e manuali d'officina)

Totale uscite: Lire 21.117.050

Badge, adesivi, gadget: Lire 4.836.450

Francobolli: Lire 3.384.500

Fotocopie e Spit-News: Lire 3.499.400

Spese postali : Lire 633.300

Cancelleria: Lire 1.588.550

Spese telefono/fax: Lire 287.500

Raduni/fiere/premiazioni:

Lire 6.887.350

Saldo al 31/12/2001 :

Lire 23.015



4° Winter Cinghialon

Serravalle Scrivia (AL), 25 novembre 2001



Il Castello di Gavi, meta del giro turistico della Winter Cinghialon 2001

L'ultimo appuntamento del 2001 per le Spit del RITS era dato a Serravalle Scrivia in provincia di Alessandria e nonostante la stagione inoltrata una bella giornata di sole (anche se con un freddo pungente) ha visto la partecipazione di 28 auto d'epoca di cui 22 Spitfire. La parte del piazzale del Centro Commerciale Designer Outlet riservata ai partecipanti della 4° Winter Cinghialon vedeva in bella mostra le numerose Spit accompagnate da TR3, MG TC, Bentley, Porsche 356 e 911, Fulvia Coupé, 124 spider ed anche da un insolita e ammiratissima Isetta, la progenitrice delle attuali city-car.

Dopo il consueto shopping prenatalizio, la colonna si avviava in direzione di Gavi per la visita guidata al castello che domina la cittadina. Molto interessante il museo e la visita alle prigioni, nonché al sistema di fortificazione molto strategico adottato all'epoca per la difesa delle mura.

Da Gavi si proseguiva poi in direzione di Borghetto Borbera presso il ristorante 'Il Mulino' per il pranzo e le premiazioni di rito.

Venivano premiate la Spit più anziana di Valentino Valenzano con la sua Spit Mk II del 1965, le vetture più anziane del raduno, la TR3 di Roberto Borini e la Porsche 356 di Roberto Salomone, entrambe del 1960. Il bolognese Stefano Stea su 1500 riceveva il premio per la Spitfire più distante mentre il palermitano Ignazio Graziano veniva premiato come iscritto al Registro più distante.

Ma la Winter Cinghialon è ormai diventata l'occasione per la premiazione di fine anno degli equipaggi che hanno partecipato più assiduamente ai raduni del Registro e quindi con 4 partecipazioni venivano premiati con un quadro ricordo Federico Della Valle, Michele Santo, Massimo Giordano, Giuseppe Parisi e Danilo Dini. Con 5 partecipazioni Fabrizio Cortese e Aristide Zamboni ricevevano il quadro ricordo con un piccolo pacco regalo contenente gadget Spitfire. Naturalmente più ricchi i premi per i partecipanti a 6 raduni, Andrea Clerici e 7 raduni, Matteo Manzardo e Morgan Mark con un

pacco contenente l'intero kit per eseguire il tagliando alla loro Spitfire con filtri olio e aria, candele, puntine, pastiglie freni, cinghia alternatore e tappo radiatore. Il vincitore della speciale classifica risultava Stefano Stea di Bologna che con la sua 1500 partecipava a tutti gli 8 raduni del 2001! Anche per lui quadro ricordo, pacco tagliando completo di chiavi in pollici e gradita sorpresa...l'iscrizione gratuita al primo raduno RITS del 2002! Complimenti davvero per la fedeltà. Non mancavano poi i premi alle fedeli navigatrici Paola Clerici, Lucia Zamboni, Giuliana Manzardo, Agneta Mark, Barbara Piancastelli e Paola Quaglia che ricevevano una utile agenda per annotare le date dei raduni 2002 del Registro!

Premiato infine anche l'organizzatore Paolo Pini con la targa ricordo del Registro.

Si conclude così la stagione incontri 2001, un anno intenso che ha portato le Spit in giro per mezza Italia ma il 2002 è alle porte con un ricco calendario....

Tecnica : "l'affaire du Pont" 2° parte.

Questa è la seconda parte dell'articolo che Dario Gusmeroli ci ha mandato dopo averlo tradotto dal giornalino francese dell'Amicale Spitfire. Le figure 1 e 2 sono apparse nello Spit-News n° 11.

Dal valore così ricavato va poi sottratto la metà del gioco esistente tra i satelliti e il loro albero.

D'altra parte Dario indica che l'albero (69) dei satelliti è spesso consumato e provoca dei battiti sia tra l'albero stesso e la scatola del differenziale (18), che tra l'albero ed i satelliti. L'albero nuovo fa malauguratamente parte dei pezzi introvabili e l'albero d'occasione è spesso usato per definizione. Dario ha ricostruito un albero del diametro di 15,90 mm invece del 15,84 originale, per recuperare un po' di gioco con i satelliti, il cui diametro interno è di 15,95 mm e per annullare il battito tra carter e albero. Ha usato un acciaio 35 NiCrMo 15, lo ha tornito ad un diametro di 16,10 mm facendo anche i centrini per la successiva rettifica, poi ha fatto le altre lavorazioni. Lo ha mandato ai trattamenti termici dove è stato scaldato a 850°, raffreddato in aria (è un acciaio autotemperante) e rinvenuto a 200°. Precisa che se vi creano difficoltà potete portare l'albero originale e chiedere le stesse caratteristiche, specificando naturalmente in che materiale è stato ricostruito il nuovo. Bisogna poi rettificarlo al diametro voluto, e, cosa che non gli farà certo male, farlo nitrurare (sempre ai trattamenti termici).

2° regolazione del precarico dei cuscinetti del differenziale.

Per togliere o mettere il differenziale con i cuscinetti dalla loro sede è normalmente necessario usare un "allargatore di carter", mostruoso utensile capace di allargare questo carter (64), pertanto in acciaio, giusto quel che serve per poter montare agevolmente gli spessori. (Usando questo attrezzo, se si allarga esageratamente il carter, è facile deformarlo permanentemente, nel qual caso è da buttare. ndt). In pratica, aiutandosi con due leve e con utensili più correnti si riesce ugualmente a montarlo, ma non dite che ve l'ho detto io.

Il manuale indica il metodo teorico per determinare lo spessore dei rasamenti (1) e (20). Si monta la scatola del differenziale e i suoi cuscinetti (2) e (19) senza la corona né i rasamenti, poi con l'aiuto di un comparatore si misura l'escursione della scatola con i

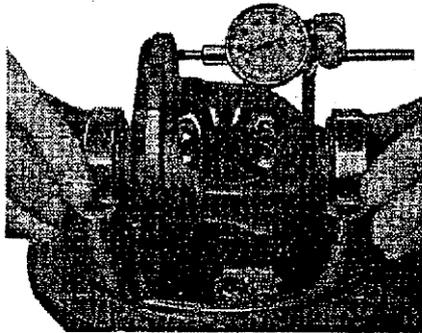


Figura A

cuscinetti da una battuta all'altra delle sedi nel carter. Si ottiene così la misura A (figura A). Per assicurare un precarico corretto dei cuscinetti lo spessore totale dei rasamenti deve essere $A + 0,003$ pollici (0,076 mm). Si monta in seguito la corona sulla scatola, e si misura di nuovo l'escursione laterale (sempre senza rasamenti) (figura B) (questa non sarà più l'escursione tra le due battute sui carter, bensì tra una battuta e la corona che si ferma contro il pignone ndt). Si ottiene così la misura B.

Si calcola in seguito la ripartizione dei rasamenti come nel seguente esempio :

	pollici	mm
Escursione totale, A	0,060 +	1,524 +
Aggiunta di 0,003 inch di precarico	0,0030 =	0,076 =
Spessore totale dei rasamenti	0,063	1,600
Spessore dei rasamenti dal lato corona Y		
Escursione tra scatola e pignone B	0,025 -	0,635 -
Gioco necessario tra gli ingranaggi	0,005 =	0,127 =
Spessore dei rasamenti lato corona Y	0,020	0,508
Spessore dei rasamenti dall'altro lato X		
Spessore totale dei rasamenti	0,063 -	1,600 -
Rasamenti lato corona Y	0,020 =	0,508 =
Spessore dei rasamenti dall'altro lato X	0,043	1,092

In pratica, la misurazione di questi giochi con il comparatore è abbastanza difficile e le rilevazioni incostanti, quindi poco attendibili. C'è una soluzione alternativa che Dario ed io abbiamo usato : si monta il massimo dei rasamenti possibili, sempre senza

usare l'allargatore dei carter. All'atto dello smontaggio si prende nota dello spessore dei rispettivi rasamenti. Si riprova quindi a rimontarli (senza la corona o senza il pignone). Se il montaggio è troppo facile bisogna aumentare lo spessore totale dei rasamenti. Bisogna aumentare fino al limite di non poterlo più montare. Questo assicura "approssimativamente" il precarico necessario ai cuscinetti (corrispondente a 0,003 pollici di spessore dei rasamenti, in eccedenza allo spazio disponibile nel carter). Non è sicuro che si ottengano

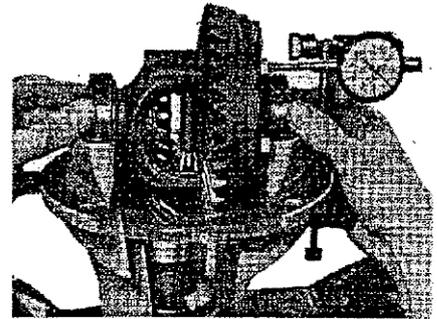


Figura B

dei migliori risultati con le misurazioni e poi il calcolo. Dario indica : "mi rendo conto dell'empirismo del sistema e del fatto che la valutazione della difficoltà di montaggio sia soggettiva, ma dopo molteplici tentativi di misurazione ho rimontato in questo modo tre differenziali di Spitfire e uno di Jaguar XK senza noie in seguito ...". La ripartizione dei rasamenti tra i due lati si farà più tardi, controllando il posizionamento pignone - corona vedi tappa 4.

3° Regolazione del precarico dei cuscinetti del pignone.

Il pignone è installato nel carter del ponte con due cuscinetti a rulli conici (59) e (65), questi cuscinetti devono essere regolati per funzionare con un determinato precarico. Il montaggio è comparabile per esempio a quello dei cuscinetti delle ruote anteriori. Con troppo gioco sono rumorosi e si consumano prematuramente, con gioco scarso, stessa punizione! Ogni cuscinetto comprende un anello esterno conico, una serie di rulli tenuti assieme da una gabbia ed un secondo anello conico al centro. Il normale precarico

di funzionamento dei cuscinetti è ottenuto serrandoli l'uno contro l'altro, interponendo tra essi la bussola (61) e dei rasamenti di regolazione (60). Sugli Spitfire (dopo la metà del 1973) bussola e rasamenti di regolazione sono stati sostituiti da una bussola comprimibile. Praticamente la corretta regolazione si verifica misurando la coppia necessaria per fare girare il pignone a vuoto, per cui, per effettuare questa misurazione non va montato il paraolio, che strisciando sulla flangia falserebbe la misurazione. Dunque si installano nel carter le due piste esterne dei cuscinetti. Poi si infilano sul pignone nell'ordine: la ranella di spessore (66), la pista interna del cuscinetto (65), la bussola (61), i rasamenti di regolazione (60) (o la bussola comprimibile, secondo il modello) (i due sistemi sono intercambiabili ndt). Si infila il tutto nel carter, poi si aggiunge la pista interna dell'altro cuscinetto (59), la flangia di entrata (57), la ranella e il dado. Non dimenticate di lubrificare leggermente i cuscinetti con olio piuttosto liquido (SAE 30 circa ndt)

A- sistema a rasamenti di regolazione (figura n.3)

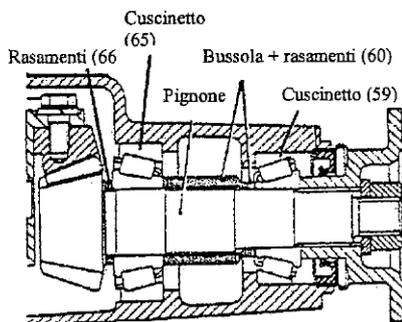


Figura 3

Si stringe progressivamente il dado (56) facendo ruotare il pignone per favorire l'assettamento dei rulli. Il dado deve essere infine stretto ad una coppia di 12,4 kgf. A questo punto si misura la coppia necessaria per far girare la flangia di entrata, e dunque il pignone. Questa coppia deve essere di circa 0,2 kgf. Se la coppia richiesta risultasse maggiore il montaggio risulterebbe troppo stretto, bisognerebbe aumentare lo spessore dei rasamenti (60), e viceversa se la coppia risultasse troppo bassa. Questi rasamenti esistono nelle misure di 3, 5, 10 millesimi di pollice (0,07, 0,127 e 0,254 mm). Il manuale indica che una differenza di spessore di un millesimo di pollice corrisponde a una variazione di coppia di 4 lbin (0,46 kgf) seguite sempre?

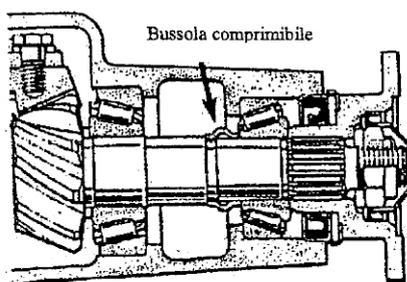


Figura 4

B- sistema a bussola comprimibile (figura n.4 dopo il 1973)

Attenzione con il sistema a bussola comprimibile, questa bussola si schiaccia serrandola e si può usare una sola volta, non bisogna stringere troppo! La coppia indicata per il serraggio del dado è di 16,6 kgf. Si misura allora la coppia necessaria per far girare la flangia di entrata, che deve essere circa 0,2 kgf.

Attenzione che questa coppia è debole, per misurarla servirebbe un cacciavite dinamometrico, oppure una leva montata sulla flangia in modo equilibrato con opportuni contrappesi (figura n.5). Per darvene un'idea la flangia deve essere un po' dura da far girare tenendola tra il pollice e l'indice. Si può eventualmente improvvisare il sistema con una leva equilibrata, applicare un peso di 200 grammi a 10 cm dall'asse del pignone che sotto questa coppia deve cominciare a girare.

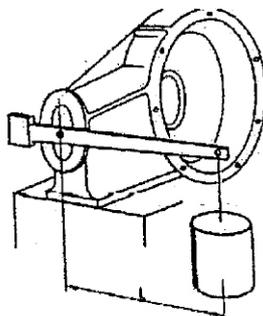


Figura 5

Attenzione anche ai valori di coppia indicati nei manuali. Questi valori non sempre sono stati tradotti correttamente dal sistema inglese al sistema internazionale, e ci sono a volte errori di fattore 10 (in questo caso mi sembra che ci sia, poiché il valore di coppia mi sembra eccessivo ndt).

Detto per inciso, sono ormai decenni che esistono norme internazionali per la unità di misura e sarebbe ora di utilizzarle! Per la misura delle coppie l'unità normalizzata è il Nm (Newton metro).

4° Regolazione della posizione del gioco del pignone rispetto alla corona (coppia conica).

Il fine è di far lavorare correttamente insieme i denti del pignone e della corona. Da una parte il gioco di funzionamento tra i due deve essere rispettato, dall'altra bisogna far lavorare i denti al centro del proprio profilo. Si può giocare sia sulla posizione della corona che dei rasamenti (1) o (20) da una parte all'altra, mantenendo però lo stesso spessore totale, per rispettare il precarico sui cuscinetti del differenziale, come previsto alla tappa 2. La posizione (altezza) del pignone si regola grazie ad un rasamento (66) (figure n. 2 e 3) poste tra il pignone e il primo cuscinetto (65).

Sui primi modelli (precedenti il Mk IV) bisognava comporre la spessore corretto usando molteplici rasamenti sottili (disponibili con spessori di 1, 3 e 5 millesimi di pollice). Sui modelli più recenti era montato un rasamento a spessore unico disponibile in varie dimensioni ma difficili da reperire attualmente. Se si volessero provare rasamenti con spessori differenti, e ci sono forti probabilità che questo sia necessario, si deve poter montare e smontare facilmente il cuscinetto (65) dal pignone. Attenzione ad usare un utensile appropriato (estrattore con separatore Facom U53T2+U53K2 o equivalenti), non fare leva in nessun caso sui denti del pignone, se no **KRAK**, siete avvisati.

Si misura dunque il gioco tra pignone e corona, piazzando un comparatore perpendicolarmente ad un dente della corona e facendo giocare quest'ultima contro il pignone. Questo gioco dev'essere compreso tra 0,10 e 0,15 mm. Bisogna ripetere l'operazione su più denti per verificare che si ottengano misure abbastanza simili e che l'insieme non sia troppo deformato. (una piccola differenza dell'ordine di 0,02, 0,03 mm è spesso presente ndt)

Se il gioco è eccessivo bisogna avvicinare la corona al pignone facendo passare uno o più rasamenti (1) e (20) dal lato della corona (X) al lato della corona (Y) (figura n. 2). Contrariamente si passano i rasamenti dal lato Y al lato X se il gioco è troppo scarso. Spostare i rasamenti richiede in teoria l'utilizzo dell'allargatore di carter ogni volta, ma abbiamo visto che si può farne a meno...

Alla variazione di un determinato spessore corrisponde approssimativamente una uguale variazione di gioco. Se si passa per esempio un rasamento di 0,05 mm dal lato X al lato Y il gioco sarà ridotto di circa 0,05 mm.

Si controlla in seguito che i denti lavorino bene insieme. La cosa più semplice è di colorare i denti della corona con del "blu di prussia" (pasta di riscontro per lavori di raschiatura, che ritengo sia il sistema migliore ndr). Si può utilizzare dell'inchiostro da tracciatura Loctite ET55, o della vernice in bomboletta ad essiccazione rapida. Si fa poi girare il pignone per trascinare la corona (nei due sensi, in trazione e in rilascio). Si osservano attentamente le tracce lasciate sui denti della corona e si comparano agli schizzi sui manuali.

Si può così dedurre in che senso spostare il pignone o la corona, se necessario. Attenzione al gioco che deve restare nei limiti previsti (0,10 - 0,15 mm). Notate che si osserva il lato convesso dei denti della corona, quello che lavora in trascinamento (fig. 6 e 7).

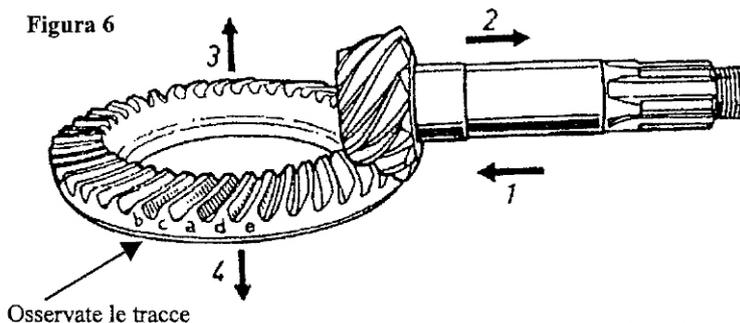
- A) regolazione corretta, tracce al centro del dente
- B) tracce troppo verso la sommità dei denti : avvicinare la corona al pignone (freccia 3) e regolare il gioco allontanando il pignone (freccia 2)
- C) tracce troppo verso la gola dei denti : allontanare la corona dal pignone (freccia 4) e regolare il gioco avvicinando il pignone (freccia 1)
- D) tracce troppo verso l'interno della corona : allontanare il pignone dalla corona (freccia 2) e regolare il gioco avvicinando la corona al pignone (freccia 3)
- E) tracce troppo verso l'esterno della corona : avvicinare il pignone alla corona (freccia 1) e regolare il gioco allontanando la corona dal pignone (freccia 4)

Il manuale del TR3 (la concezione del ponte è la stessa) consiglia per un ponte rumoroso in rilascio (o/a ruota libera) di avvicinare il pignone alla corona, e per un ponte rumoroso in trazione di allontanare il pignone dalla corona. Questa informazione vale oro, e forse mi permetterà infine di risolvere il mio problema di ponte rumoroso.

Come vi dicevo nella prima parte ho già smontato e rimontato più volte questo ponte senza ottenere un buon risultato . (Una volta in più dall'ultimo trimestre...)

Un'altra possibilità è quella evocata da Dario : "se malgrado la coppia conica sia ben regolata e i cuscinetti siano nuovi il ponte rimane rumoroso, i libri di meccanica sono formali : bisogna sostituire la coppia conica... Ricordiamo che la coppia conica è l'insieme corona - pignone, questi due pezzi sono lavorati insieme con grande

Figura 6



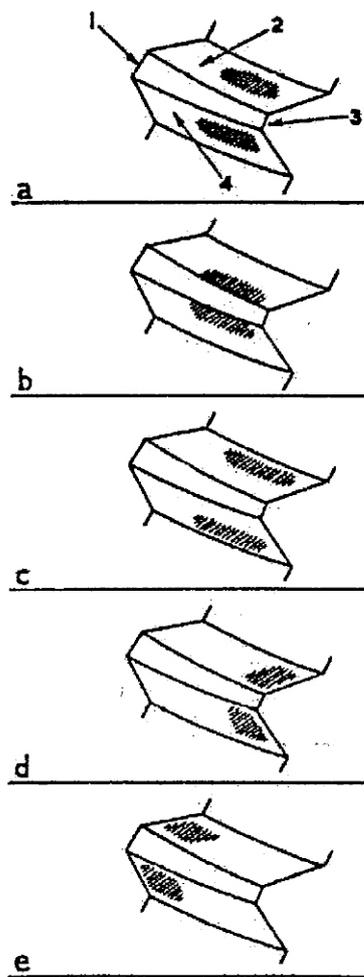
Osservate le tracce

precisione, ciascuno porta d'altronde un numero di serie stampato che deve essere assolutamente essere lo stesso all'altro.

Dario racconta anche come un professionista di sua conoscenza, consigliato da un artigiano fabbricante di ingranaggi , ha risolto il problema della rumorosità della dentatura. Ha regolato la coppia conica con un buon contatto, ma molto stretta, con un gioco pressochè a zero. Ha piazzato l'insieme su un tornio, il pignone nel mandrino, i cuscinetti un po' lubrificati ed ha messo tra i denti dello smeriglio. Lo ha in seguito fatto girare ad una velocità molto bassa (circa 30 giri/minuto) per una giornata, aggiungendovi di tanto in tanto dello smeriglio. In seguito ha registrato la coppia conica normalmente e secondo Dario : "malgrado le mie previsioni pessimistiche si è rivelata molto silenziosa...ma malgrado questo io non consiglierai a nessuno di rischiare così una coppia conica".

Attenzione, gli alberi di uscita del ponte (21), così come la misura dei satelliti, planetari, loro ranelle di regolazione e scatola differenziale (18), cambia durante la produzione della Spitfire Mk III, dopo il numero di ponte FC120000 (vettura FD 22571) . Per le Herald 12/50 e le Vitesse 6, è a partire dai numeri di serie T1200, GA237601 e GB57202. I nuovi alberi, un po' più grossi, sono stati montati fin dall'inizio sulle Herald 13/60 Britt. Sono differenze invisibili dall'esterno (salvo il numero di serie). Ci sono molte altre differenze tra i nostri ponti, la più importante sicuramente è il rapporto di trasmissione, 4,11 sulle Herald e le prime Spitfire, 3,89 sulle Spitfire Mk IV, 3,63 sulle 1500. Le flange d'entrata-uscita sono più grandi a partire dalla Spitfire Mk IV. Il coperchio del

Figura 7



carter a 6 fori per il fissaggio della balestra, poi a 4 a partire dalle Mk IV. Fate riferimento alla tabella sui differenti differenziali nello Spit-News n. 11.

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

Dario Gusmeroli

Esenzione bollo: ecco la lista!

Dopo aver atteso oltre un anno è stata finalmente chiarita la modalità di esenzione del famigerato bollo.

“Il solito pasticcio all’italiana” dirà qualcuno, in effetti la legge 21 novembre 2000, n. 342, art. 63 comma 2 che prevede l’esenzione dal pagamento delle tasse automobilistiche ai veicoli storici era stata solo in parte applicata e quindi potevano godere della legge solo i proprietari dei veicoli con oltre i 30 anni. Quelli dai 20 ai 30 invece erano in attesa di una lista che l’ASI avrebbe dovuto compilare ma che al contrario della FMI per le moto (che ha provveduto a stilare già da diverso tempo) ha sempre cercato di evitare. I motivi sono noti a tutti, l’ASI riconosceva solamente ai propri soci, che avevano provveduto a iscrivere o omologare la propria vettura, il diritto all’esenzione. Poi grazie alle pressioni del Ministero e alle polemiche nate dall’indecisione la lista è uscita, in modo strano ma finalmente è comparsa.

A metà gennaio 2002 nel sito internet del Ministero delle Finanze compariva la lista, un elenco lunghissimo, con parecchi doppi e alcune lacune che finalmente chiariva le modalità della legge per le auto storiche dal 72 al 82.

Le Spitfire interessate sono le MK IV del 1972, 1973, 1974 e le 1500 del 1975, 1976, 1977 e 1978. Non sono state dunque inserite quelle del 1979 e 1980 e nemmeno le GT6 del 72 e 73 forse perché nessun socio ASI ha mai richiesto domanda di esenzione ma visto che la lista è aggiornabile il buonsenso ci dice che presto anche queste vetture compariranno nella lista. Naturalmente la legge parla anche della tassa di circolazione forfetaria annua cioè dei 25,82 euro (L.50.000) da pagare se il veicolo circola su pubblica strada. In caso di veicolo fermo (in caso di restauro o per inutilizzo) la tassa forfetaria non è obbligatoria....ma forse è meglio non approfittarne troppo....almeno così abbiamo in

mano una ricevuta di pagamento in caso di contestazioni magari tra qualche anno dovuta ad un computer impazzito!

Il pagamento si può effettuare per ora solo in posta tramite un normale bollettino di conto corrente ed è necessario riportare nella causale del versamento la dicitura “veicolo esente ai sensi dell’art. 63, comma 2, della legge n.342 del 2000” oltre ai dati del proprietario e del veicolo.

Con questo pare che la favola dell’esenzione sia giunta al termine, potete comunque visionare la lista e i suoi aggiornamenti nel sito del Ministero delle Finanze all’indirizzo: www.finanze.it/dipartimentopolitichifiscali/fiscalitalocale/veicolistorici.htm

Regione Lombardia

Con delibera n.7290 in questa regione tutti i veicoli, esclusi quelli adibiti ad uso professionale, con almeno 20 anni possono godere dell’esenzione anche se non inserite nella lista, senza alcun obbligo di iscrizione all’Asi, di omologazione e di richiesta di alcun attestato a un club federato. Resta solo da pagare il minibollo di 25.82 euro.

Un’ottimo esempio che anche le altre regioni dovrebbero seguire.

Questo è il testo della legge visibile nel sito internet del Ministero delle Finanze dove compaiono integralmente le auto storiche e le moto storiche dai 20 ai 30 anni che possono godere dell’esenzione della tassa di possesso.

Ministero dell'Economia e delle Finanze MINISTERO Dipartimento per le politiche fiscali Scegli

IL MIO MENU	Scegli	AGGIUNGI ELEMENTI PAGINA ATTUALE MENU				
* COMUNICARE	* INVITA	* DOCUMENTAZIONE	* SERVIZI	* SOFTWARE	* INDIRIZZI	* GUIDE

VEICOLI STORICI

La legge 21 novembre 2000, n.342, art. 63, comma 2, prevede l'esenzione dal pagamento delle tasse automobilistiche per gli autoveicoli ed i motoveicoli di particolare interesse storico e collezionistico, esclusi quelli adibiti ad uso professionale, decorsi venti anni dalla loro costruzione, individuati dall'Automotoclub Storico Italiano e, per i motoveicoli, anche dalla Federazione Motociclistica Italiana, con apposita determinazione, aggiornata annualmente.

Nel caso in cui i veicoli compresi negli elenchi siano utilizzati sulla pubblica strada, si dovrà versare una tassa di circolazione forfetaria annua di euro 25,82 per gli autoveicoli e di euro 10,33 per i motoveicoli. Per la regione Veneto gli importi sono pari a euro 28,40 e 11,36, mentre per la regione Marche si dovrà versare euro 27,88 e euro 11,15.

Il pagamento della tassa dovrà essere effettuato sui normali bollettini di conto corrente postale in quanto il pagamento on line non è possibile, indicando nella causale del versamento "veicolo esente ai sensi dell'art. 63, comma 2, della legge n.342 del 2000".

Ho letto la citazione (doppia) del mio nome sull'ultimo numero del notiziario del Registro e allora mi è parso giusto scrivere queste righe di ringraziamenti. Il primo per il premio. Ed il ringraziamento non può che andare al nostro Presidente e comune amico Claudio il quale ha voluto che l'usuale premio per l'equipaggio proveniente da più lontano, nel suo raduno (*il 4° Cars and Castles*) fosse uno dei pochi, ultimi esemplari di un bellissimo volante disegnato dal compianto Giovanni Michelotti, a me consegnato dal figlio Edgardo, regalandomi il premio a cui più tengo.

Il secondo è per la solidarietà e per l'ospitalità. Ed il ringraziamento non può andare che a.....

Al raduno di Bolsena la mia RM R75103 (per dirla all'inglese) si è impuntata, rifiutandosi di lasciare il piazzale delle Cantine Falesco. In capo a non più di quindici minuti l'aiuto, la competenza e la disponibilità di attrezzi (e non solo) dei partecipanti al raduno hanno consentito l'individuazione del guasto (rottura del fuso a snodo della ruota anteriore destra). Ah! Con il pezzo disponibile sarebbe stato anche riparato: come una squadra corse!

E, dunque, ringrazio tutti quelli che mi hanno soccorso e, in particolare Matteo Manzardo che ha dato un saggio di competenza nell'individuare il guasto e nello smontaggio del pezzo; Danilo Dini che ha messo a disposizione il suo

R.I.T.S. RACING



completo *set* di attrezzi; Roberto Mari, l'organizzatore del raduno, che ha messo in moto tutte le sue conoscenze e si è adoperato in prima persona per far recuperare la macchina e farla riparare: affettuosamente, come fosse cosa sua. Né dimentico la Signora Pini che ci ha ospitato sulla sua vettura al seguito del raduno, così come il fotografo della manifestazione, Tonino e Monica

Maggio che ci hanno poi accompagnato a Roma Termini consentendoci di rientrare a casa con un comodo treno, il personale delle Cantine Falesco che ha dato ogni disponibilità per il ricovero della macchina nel fine settimana e per il successivo recupero.

Chapeaux a tutti.

Michele Gaeta

CENSIMENTO SPITFIRE

SUDDIVISIONE MODELLI DELLE 682 SPITFIRE E GT6 ISCRITTE AL R.I.T.S. AL 1 MARZO 2002

Mk. I	66	Mk. IV	173	GT6 Mk I	3
Mk. II	42	1500	325	GT6 Mk II	7
Mk. III	56	1500 USA	5	GT6 Mk III	4

SUDDIVISIONE GEOGRAFICA DELLE 682 SPITFIRE E GT6 ISCRITTE AL R.I.T.S. AL 1 MARZO 2002

VALLE D'AOSTA	2	MARCHE	11
PIEMONTE	103	UMBRIA	7
LIGURIA	49	ABRUZZO	13
LOMBARDIA	117	LAZIO	75
VENETO	82	CAMPANIA	22
TRENTINO	7	CALABRIA	5
FRIULI	13	PUGLIA	13
TOSCANA	43	SICILIA	38
EMILIA ROMAGNA	70	SARDEGNA	9

PORTOBELLO'Spit

Rubrica di compravendita e scambio di vetture Spit

- SPITFIRE 4, 1963, COLORE ROSSO, ASI**
RESTAURO TOTALE, DA CONCORSO
TONY CAPPUCCI - Cagliari
Tel. 335 6089113
- SPITFIRE 4, 1963, COLORE ROSSO,**
TARGA ORIGINALE - L. 11000000
BERARDI GABRIELLA - Rivoli (TO)
Tel. 011 9561181
- SPITFIRE 4, 1963, COLORE VERDE, ASI**
RESTAURATA - L. 19.000.000
BARESI ELENA - Brescia
Tel. 338 3556937
- SPITFIRE 4, 1963, BLU ROYAL, HARD TOP**
RESTAURO DA ULTIMARE, L. 10.000.000
MILILLO CLAUDIO - Roma
Tel. 333 7269905
- SPITFIRE 4, 1964, HARD TOP**
DA RESTAURARE, SMONTATA
GAZZARETTI LUCA - Brescia
Tel. 335 6621137
- SPITFIRE Mk. II, 1965, BIANCA**
DA RESTAURARE, CON RICAMBI NUOVI
TOSELLI ANGELA - Modena
Tel. 347 8181090
- SPITFIRE Mk. II, 1966, COLORE VERDE, ASI**
RESTAURO TOTALE - L. 17000000
SASSI ALBERTO - Mantova
Tel. 0376 363798 - 349 7316439
- GT6 Mk. I, RADIATO,**
ADATTO PER RICAMBI
AUTOTECNICA TUDERTE - Todi (PG)
Tel. 075 8987494
- GT6 Mk. II, 1969, ROSSO, RADIATO,**
GUIDA DX, ADATTO PER RICAMBI
Avv. PIETRO LUCIANO - Arezzo
Tel. Ab. 0575 356031 - Cell. 338 7755988
- SPITFIRE Mk. IV, 1971, COLORE VERDE**
HARD TOP, PORTAPACCHI - L. 11.000.0000
GIACOMELLO DAVIDE - Vicenza
Tel. 0444 785206 - 340 2316521
- SPITFIRE Mk. IV, 1971, COLORE ROSSO**
HARD TOP, L. 12.000.000 tratt.
MUNARI FRANCO - Padova
Tel. 049 751982
- SPITFIRE Mk. IV, 1972, AMARANTO**
HARD TOP, L. 13.000.000
LAMBERTI LUCA - Aversa (CE)
Tel. 081 5031877
- SPITFIRE Mk. IV, 1972, COLORE VERDE**
ZONTA STEFANO, Bressanvido [VI]
Tel. 0444 660268 - 330 392237
- SPITFIRE Mk. IV, 1972, VERDE, HARD TOP**
DA RESTAURARE, L. 4.000.000
MILILLO CLAUDIO - Roma
Tel. 333 7269905
- SPITFIRE Mk. IV, VERDE, RADIATO**
COMPLETO, L. 4.500.000
FERRI GIANCARLO - Roma
Tel. 06 93162148
- SPITFIRE Mk. IV, 1972, BLU,**
HARD TOP, L. 13000000
RASETTI ROBERTO - Torino
Tel. 011 541524
- SPITFIRE 1500, 1975, COLORE BLU MET.**
CAPOTE E TAPPEZZERIA NUOVE
FACCHINELLI CLAUDIO - Milano
Tel. 02 2043815 E-mail : claudiofa@tin.it
- SPITFIRE 1500, 1976, ROSSO**
CERCHI A RAGGI, L. 10.000.000
COLAIORI LUIGI - Roma
Tel. 06 9768614 - 06 97262226
- SPITFIRE 1500, 1976, VERDE INGLESE**
L. 15.000.000 o permuta con utilitaria.
GIUSTINI ALBERTO - Torino
Tel. 011 8980961 - 338 2116571
- SPITFIRE 1500, 1976, COLORE BLU**
HARD TOP, L. 12.000.000
RIZZIERI REMO - Ferrara
Tel. 335 5367279
- SPITFIRE 1500, 1976,**
BIANCO, L. 11.000.000
AROSO LUCA - Torino
Tel. 347 2444091
- SPITFIRE 1500, 1976, BIANCA**
HARD TOP, L. 10.000.000
PICCA MARCO - Pinerolo (TO)
Tel. 333 3923030
- SPITFIRE 1500, 1977, ROSSO**
HARD TOP, L. 10.000.000
CARBONE CARLO - Cosenza
Tel. 0425 601451
- SPITFIRE 1500, 1977, ROSSO**
MOTORE RIFATTO, L. 7.000.000
Off. DE GIOBBI ROBERTO, Sondrio
Tel. 0342 670424
- SPITFIRE 1500, 1977, BLU, HARD TOP**
RAGGI, 57.000 KM, L. 13.000.000
SLOCCHINI VENTURINO - Teramo
Tel. 0861 294111
- SPITFIRE 1500, 1978, ROSSO**
HARD TOP, L. 13.000.000
FALZONI GALLERANI VITTORIO - Ferrara
Tel. 051 903013 - 348 8543652
- SPITFIRE 1500, 1978, ROSSO**
CORTI PAOLO - Firenze
Tel. 055 705525 - 339 7166788
- SPITFIRE 1500, 1978, VERDE INGLESE**
L. 13.000.000 TRATT.
LANZANOVA LUCIA - Milano
Tel. 335 8090024 - Lucia.lanzanova@infinito.it
- SPITFIRE 1500, 1978, VERDE INGLESE**
HARD TOP, L. 12.000.000
GIORGIO DAVOLI - Reggio Emilia
Tel. 0522 372313
- SPITFIRE 1500, 1979, BIANCO,**
L. 12.000.000
PALMERI LUCA - Milano
Tel. 339 3956032
- SPITFIRE 1500, 1979, ROSSO, HARD TOP**
IN PROPRIETARIO, L. 13.000.000
FRANZIN IRIS - Mestre (VE)
Tel. 041 933045
- SPITFIRE 1500, 1980, BIANCO,**
PERFETTA L. 15.000.000 TRATT.
FRASSON CLAUDIO - Torino
Tel. 011 9470940 (ore serali)
- CERCO SPITFIRE 1500, INCA YELLOW**
BUONE CONDIZIONI
LORENZO PARIS - Bologna
Tel. 339 2393436

PORTOBELLO'Spit

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

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

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

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

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

PER SPIT Mk. IV/1500 VENDO HARD TOP
Ing. MARINO AZZENA - Treviso
Tel. 339 8382706

PER SPITFIRE 1500 VENDO
5 CERCHI A RAGGI CROMATI NUOVI
BUSSO ENRICO - Torino
Tel. 011 3581515 - 335 1318156

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

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

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

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

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

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

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

PER SPITFIRE Mk. IV
VENDO MOTORE COMPLETO E CAMBIO
VARETTO PAOLINO - Padova
Tel. 049 604577 - 338 1293775

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

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

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

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

PER SPITFIRE 1500 1980 VENDO
PARTI VARIE DI MECCANICA E CARROZZERIA
CAMBIO, TESTATA, TELAIO CAPOTE ecc.
TOMADINI STEFANO - Padova
Tel. Uff. 049 8731820 - 348 7000887

Indirizzi utili :

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

Tel. 02 474051 - 427827 Fax 02 4222996

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

Tel. 030 7700291 - 7700541 - Fax 030 7703493

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

Tel./Fax 011 4031502

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

Tel. 0422 321500 - Fax 0422 321470

LIBRERIA DELL'AUTOMOBILE - Corso Venezia 43 - Milano

Tel. 02 76006624 - Fax 02 27301454

FORMULA CLASSIC - Via XX Settembre 13 Bedizzole (BS)

Tel. 030 6871930 - Fax 030 6873857

NEWTON COMMERCIAL

EASTLAND INDUSTRIAL ESTATE

LEISTON, SUFFOLK, IP16 4LL ENGLAND

Tel. 0044 1728 832880 - Fax 0044 1728 832881

RIMMER BROS

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

Tel. 0044 1522 526200 - Fax 0044 1522 567600

JOHN HILL'S LIMITED, 18 Arden Business Centre,

Arden Road, Alcester, B49 6HW, ENGLAND

MOSS LONDON - HAMPTON FARM IND. EST

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

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

JOHN KIPPING

421 Aldermans green road Coventry CV2 1NP ENGLAND

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

SPORTS CAR SUPPLIES

Collingwood Building, Quality Row, Swalwell,

Tyne and Wear, NE26 3AQ, ENGLAND

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

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



fotoSPIT

Questo è il risultato di un anno di lavoro che l'astigiano Andrea Cotto ha dedicato alla sua 1500 del 1977. Complimenti davvero !

fotoSPIT



Forte dei Marmi: Con questa Spitfire 4 del 1964 il milanese Matteo Polenghi viaggia orgoglioso sui lungomare della Versilia.

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

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

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

Si ringraziano per la collaborazione a questo numero: Massimo Benvenuto, Andrea Cotto, Michele Gaeta, Dario Gusmeroli, Barbara Piancastelli, Matteo Polenghi.