



## DAM/ITALCORSE

La Società Italcorse s.r.l. nasce nel settembre 1996 per volontà dell'amministratore della società Italsistem s.r.l. Achille Parrilla. La Italcorse nasce allo scopo di divenire titolare dei rapporti sportivi nei confronti della CIK/FIA per la Società Italsistem e non per essere costruttore di telai.

Poco tempo dopo la sua costituzione, si evidenzia la necessità di affiancare ai già collaudati team Birel/Italsistem e Swiss Hutless/Italsistem, un terzo team operante sui campi di gara, allo scopo di aumentare la percentuale decisionale di un gruppo di lavoro, nei confronti della CIK/FIA. Questo potere decisionale serve per presentare le richieste di modifica ai regolamenti per quanto riguarda il settore sicurezza piste e soprattutto sicurezza piloti in caso di intervento medico urgente sui campi di gara.

Non a caso la Italsistem/Italcorse sono stati due degli sponsor più rilevanti nell'allestimento della clinica mobile del dottor Costa, che si è rivelata di fondamentale importanza nell'evitare possibili gravi conseguenze a incidenti che sul momento potevano apparire non così gravi. L'ovvietà era che i piloti devono essere soccorsi nel primo soccorso da professionisti e non da personale paramedico che poco può fare nel momento in cui invece deve avvenire il contrario. I risultati della clinica mobile sono stati straordinari e la più grande soddisfazione per la Italcorse è di aver contribuito a che quanto sopra potesse divenire una realtà.

Chiusa questa parentesi, la necessità era di fare divenire importante sul campo questa società, e per ottenere questo risultato, bisognava vincere gare importanti. Così si decise di partecipare di punto in bianco alla Coppa del Mondo del 1997 sulla pista di Suzuka in Giappone, e per ottenere una buona visione, di schierare due piloti locali. I piloti Giapponesi più di nome erano già tutti accasati, e gli unici due liberi erano di età avanzata. Uno era Sano, di anni 32 e l'altro era Lee, di anni 36. Discreti piloti senza fama internazionale. Che incredibile risultato trovarli al 1° e 3° posto nella classifica finale, davanti a tutti i piloti Italiani, Europei e di altre Nazioni, che fino a quel momento dominavano la scena internazionale. Da quel momento la Società Italcorse entrò a fare parte delle grandi Case costruttrici di telai. Un successo così immediato non deve fare pensare a un colpo di fortuna, in quanto il responsabile dei progetti telaistici era Achille Parrilla. Una po' di storia sulle esperienze telaistiche di Parrilla:

Insieme al fratello Angelo nel 1970 aveva fondato la DAP s.r.l., per produrre motori kart, e con uno sforzo immenso e una serie di rischi e di fortune incredibili era riuscito a sopravvivere come azienda nei primi due anni al tentativo di sopraffazione da parte delle Aziende che in quel periodo dominavano il settore kart in modo poco ortodosso. Dopo alcuni anni, nel 1974, la DAP decise di produrre i propri telai, al fine di poter aumentare un fatturato sempre al limite del rischio sopravvivenza. I primi approcci furono di alti e bassi. Più bassi che alti per la verità. Il prodotto era simile alla concorrenza, e i rivenditori erano già posizionati. Così per alcuni anni il fatturato telai soffrì molto, ma nel 1978 la DAP accasò un pilota Inglese, Terry Fullerton, grande pilota di qualche anno prima, ma caduto un po' in disgrazia per l'arrivo di giovani leve. Una di queste, lo sconosciuto Mike Wilson, aveva meravigliato il mondo con una prestazione incredibile alla Coppa dei Campioni 1977 sulla pista di Jesolo alla guida di uno ZIP/DAP.

Utilizzava gomme sconosciute (poi rivelatesi Bridgestone, ma al momento della gara senza marchio di fabbrica, ma solo con la dicitura ZIP). Queste gomme erano straordinarie e il pilota si aggiudicò tutte le manche tranne una in cui ebbe un grave incidente con un doppiato, che poi alla fine gli costò la vittoria generale. Inoltre durante la semifinale, le gomme lasciarono uscire le tele, in quanto erano già usate prima di partecipare a questa manifestazione. Tutta la concorrenza esultava per questo guaio, in quanto tutti erano sicuri che questo impertinente ragazzino sconosciuto aveva ottenuto queste prestazioni solo per lo strapotere degli pneumatici. Così per la finale, Achille Parrilla chiese un treno di gomme "Four Stars" (usate dalla maggioranza) al produttore, presente sul posto.

Tel 335 619 3540 / 333 772 0727

Web [www.italcorse.eu](http://www.italcorse.eu) E-mail [info@italcorse.eu](mailto:info@italcorse.eu)



## DAM/ITALCORSE

Le gomme avevano diametri diversi, e necessitavano di un assetto sconosciuto, di rapporti finali sconosciuti e di pressioni anche. Achille decise di assumersi da solo il rischio delle decisioni, e il giovane impertinente partì per un sicuro patibolo. Ma, incredibile ma vero, il giovane continuò ad essere sempre più impertinente, e giocò con gli avversari per una parte di gara, per vincere in solitudine e in tripudio di folla che ne decretò la classe da quel giorno e per lunghi anni. La concorrenza nel giro di pochi mesi si assicurò i servizi del ragazzino facendo leva sul padre (un inglese con poche risorse economiche). Così l'anno dopo arrivò Terry Fullerton, la cui causa era perorata dal responsabile del team Inglese, che non voleva vedere finire così dimenticato il grande pilota già Campione del Mondo nel 1973. Terry Fullerton aveva un telaio ZIP e per la prima volta aveva rapporti con Achille Parrilla.

Era un incontro tra sconosciuti per la gara più importante dell'inizio stagione (solo il Mondiale era più importante). L'incontro tra i due iniziò in punta di piedi, per terminare con l'apoteosi di una vittoria esagerata, nei confronti di una concorrenza che disponeva di un ragazzino impertinente Inglese e di una nuova stella del firmamento kart che si chiamava Stefano Modena, di anni 16, e considerato il "Golden Boy" del nuovo karting italiano. La risonanza mondiale di questo successo fu il trampolino di lancio definitivo per la DAP.

Dall'estero qualcuno mirava alla partecipazione al Campionato del Mondo del 1978 sulla pista di Le Mans in Francia, e nessuno poteva immaginare che tra gli interessati vi fosse un altro ragazzino estero di origini Brasiliane, tale Ayrton Da Silva, presentato alla DAP da un onesto preparatore di San Paolo, cui i genitori avevano affidato le sorti del loro secondogenito per una trasferta Europea piena di incognite e di apprensioni. Inutile dilungarsi su una storia che ormai è conosciuta nel mondo per le innumerevoli testimonianze. La DAP disponeva così delle Due Prime Stelle del firmamento kart, pur avendo dovuto rinunciare al Suo Primo Fenomeno.

Tutto questo preambolo per giungere al punto importante per l'attività telaistica della DAP e di Achille Parrilla. In accordo con Terry Fullerton, Achille decise di costruire un nuovo modello di telaio, un poco originale, e di utilizzarlo per l'anno 1979 con Terry Fullerton, e ovviamente con Ayrton Da Silva, che in quel momento veniva in Europa solo per le due Competizioni più importanti (Coppa dei Campioni e Campionato del Mondo) in quanto frequentava le scuole a San Paolo. Senza dilungarsi sugli antefatti, alla Coppa dei Campioni di Jesolo 1979, la incredibile sfida per la Vittoria si svolse tra Terry Fullerton e Ayrton Da Silva, conclusasi all'ultimo giro della finale, con la vittoria dell'Inglese sul Brasiliano. La concorrenza, forte dell'impertinente ragazzino Inglese e del Golden Boy italiano era relegata a una distanza siderale. Questo nuovo telaio DAP aveva già destato l'attenzione di tutti gli addetti ai lavori.

Per il Campionato del Mondo 1979 all'Estoril in Portogallo, Achille Parrilla decise di costruire un nuovo telaio, molto diverso dal modello Jesolo e di utilizzarlo con Ayrton Da Silva. Questo telaio fu chiamato WTR. Il mondiale fu traumatizzante per entrambi i piloti della DAP. Terry Fullerton, ovvio protagonista, ebbe diversi problemi motoristici, pur dominando le sue manches, fino al momento dello stop per rotture e Ayrton ebbe problemi meccanici di varia natura. Una riflessione a riguardo è che può essere difficile per lo stesso tecnico occuparsi in eguale misura e con gli stessi risultati positivi di progressi motoristici e telaistici.

Ayrton Da Silva dominò la finale con una supremazia esagerata, vincendo con un rettilineo di Formula 1 di vantaggio, ma un incidente occorsogli in una manche, quando pur convinto di lasciare vincere Terry Fullerton, non si scollò dal Suo paraurti, fino al momento del bloccaggio del motore dell'Inglese, che gli costò un volo terrificante e le penalità che gli negarono il titolo Mondiale che era solo ed esclusivamente Suo. Il Mondiale fu vinto da un'altro pilota DAP semiufficiale Olandese, e Ayrton Da Silva giunse secondo dopo avere dominato a piene mani. Però si affacciava nel firmamento Kart un'altra stella a livello dell'Inglese e del Brasiliano, un certo Harm Schurman, che nella finale dell'Estoril era giunto alle spalle del Brasiliano e che correva con un Dyno/lame. Un altro fenomeno planetario.

Tel 335 619 3540 / 333 772 0727

Web [www.italcorse.eu](http://www.italcorse.eu) E-mail [info@italcorse.eu](mailto:info@italcorse.eu)



## DAM/ITALCORSE

Così per onore dei protagonisti della storia del Kart degli anni settanta/ottanta ci piace elencarne i nomi senza dare importanza alla graduatoria, ma così come ci viene: Mike Wilson, Terry Fullerton, Ayrton Da Silva, Harm Schurman, Stefano Modena. Nell'anno 1980, la DAP accolse così anche Harm Schurman, che correva con telaio Dyno, un telaio molto innovativo cui Achille Parrilla si ispirò per il futuro. Alla Coppa Dei Campioni 1980, Ayrton ebbe un grave problema fisico, dovuto a un incidente in prova libera al venerdì (fu soccorso da Terry Fullerton che arrestò il suo kart praticando a Ayrton la respirazione forzata, e forse salvandogli la vita, un esempio per sempre per i giovani piloti) Harm Schurman, fermo Ayrton, vinse 6 finali su 7 perché in una ruppe il collettore di scarico e giunse quinto. Avrebbe probabilmente vinto anche con la presenza di Ayrton, perché quel fine settimana era come un predestinato.

Al Campionato del Mondo 1980 a Nivelles in Belgio, Terry Fullerton e Ayrton Da Silva ebbero gravi problemi dovuti alla mancanza di prove libere, in quanto i mezzi di trasporto erano stati fermati alla dogana del Monte Bianco. Il primo non entrò nei primi 34 e dovette disputare le manche del Venerdì, mentre il Brasiliano si fermò al 26 tempo, ma si qualificò per il Sabato. Harm Schurman non si qualificò nei primi 34, utilizzando oltre al telaio Dyno, anche un motore Dyno. Fu uno scandalo internazionale, in quanto tre dei migliori piloti al mondo erano in crisi piena, e due di questi erano il riferimento per il mondo, oltre che essere piloti DAP. Il miglior tempo in prova era stato ottenuto dal pilota Austriaco Tony Zoserl, pilota ufficiale lame, e il secondo tempo dal Golden Boy Stefano Modena su PCR/PCR. Il miglior tempo di Zoserl in sec.42.58 contro il tempo di Ayrton in 43.40. Uno scandalo.

Ayrton da Silva correva con Pneumatici Dunlop ufficiali, Terry Fullerton con pneumatici Bridgestone standard. Zoserl con pneumatici Bridgestone ufficiali, così come Stefano Modena e Harm Schurman. I piloti ufficiali Bridgestone erano cinque, fra cui Peter De Bruyn, che poi vinse il mondiale. Terry Fullerton, così come Harm Schurman si qualificarono a fatica per il Sabato. Il Sabato avvenne la cosa più sconvolgente che mente sportiva possa immaginare. Ayrton Da Silva partiva nella casella 17 con il numero 17, ed era dato per escluso da ogni possibile ripresa. Alla partenza delle manches, in quattro giri quattro era in testa, superando 16 piloti, e facendo impazzire il pubblico, che osannava il casco giallo e si alzava ad ogni passaggio, sul rettilineo di arrivo, mentre gli speaker si sostituivano ad ogni manche per mancanza di voce. I tempi sul giro di Ayrton erano di sec.42.7 a gomme usate.

Quando Achille Parrilla gli chiese il perché di questo insperato miglioramento, la risposta fu che in prova il pilota passava sul lato bianco della pista per non fare soffrire il motore, mentre in gara quella stessa traiettoria gli permetteva di passare tutti, in quanto a Suo dire gli altri piloti erano sul lato gommato della pista e quindi frenati! Harm Schurman nel frattempo aveva chiesto ad Achille Parrilla un motore DAP per correre il Sabato, e ricevuto l'ultimo dei motori disponibili, anche come prestazioni, partendo dalla casella 32, risaliva fino alla 2° posizione prima di rompere il motore per problemi alla candela di gradazione troppo calda. Il Suo tempo medio era di sec.42.2. Al Sabato sera, una delegazione Bridgestone si presentò ad Achille Parrilla per offrire al pilota Terry Fullerton un treno di gomme ufficiali. Era l'unico modo per arginare il ciclone Ayrton su Dunlop.

Al mattino della domenica, Terry Fullerton doveva rodare un motore DAP riallestito dal padre (ottimo preparatore). E doveva anche provare le gomme. Impresa ardua. Così, rodando vistosamente, Terry Fullerton fermò il cronometro su sec.41.80. Questa sembra fantascienza, ma va archiviate come realtà. Nella prima finale Terry vinse continuando il rodaggio con sec.18 su Ayrton, che correva per conto Suo. Nella seconda finale, a Campionato concluso, con sec.18 di margine su Ayrton, Terry ruppe il motore per cause ancora oggi non definite, mentre Ayrton vinse. La terza finale, Ayrton ruppe il motore ma continuò fino alla fine giungendo terzo. Terry Fullerton fu coinvolto al via in un incidente di massa e fu costretto a traversare un prato con il kart in mano per ripartire.

Tel 335 619 3540 / 333 772 0727

Web [www.italcorse.eu](http://www.italcorse.eu) E-mail [info@italcorse.eu](mailto:info@italcorse.eu)



## DAM/ITALCORSE

Giunse quarto alle spalle di Ayrton di cinque metri. Se lo avesse superato avrebbe vinto il mondiale. Il suo tempo era di sec.41.9 contro il miglior tempo della concorrenza di sec.43.1. Quanti rimpianti per la DAP e per i Suoi portacolori. Ma la storia delle competizioni ci ha insegnato che la sfortuna può accanirsi contro i protagonisti, ma il loro nome è stato comunque consegnato alla storia del mondo. Ora torniamo ai telai. Achille Parrilla, viste le prestazioni del telaio Dyno, che pure montava gomme speciali, ma aveva utilizzato un motore DAP che andava la metà di quelli buoni, decise che per l'omologa seguente si sarebbe ispirato a quel modello, ma con idee nuove, per non creare una copia. Nel frattempo, il Golden Boy del karting mondiale, Stefano Modena, si era preposta alla DAP.

Ayrton Da Silva stava già divenendo una stella anche nelle monoposto, ed era impossibile tentare egoisticamente di arrestarne la carriera. Terry Fullerton era stato nel frattempo lusingato dalla concorrenza. Nel frattempo iniziavano gli anni bui della classe formukaK(cc.135), l'unico modo per la concorrenza di arginare lo strapotere DAP, e il mondiale 100 cc. era destituito a europeo 100cc. Achille Parrilla presentò un telaio innovativo, chiamato Greyhound, con cui Stefano Modena e il giovane Francese Diaz dominarono il Campionato Europeo. Molti utenti erano perplessi sulle vere potenzialità di questo nuovo prodotto, finché dopo breve periodo, un pilota della concorrenza, Gianni Morbidelli, volle provarlo, togliendo sec.1 al tempo fatto con il Suo telaio precedente, nonché n.3 denti di rapporto, e la più grande pubblicità la fece il Suo preparatore, il famoso Jorg Muller, che finalmente si era tolto un incubo. Fu un boom commerciale, quasi quanto la presenza precedente dei fenomeni di cui vi abbiamo parlato. Per la DAP fu un sogno finalmente e completamente realizzato.

I modelli a seguire, dopo il Greyhound 86 furono ovviamente il modello '87 e '88. Il pilota fenomeno che seguì a Stefano Modena, anche Lui lanciato sulle ali del successo in monoposto, è stato Vincenzo Sospiri, che vinse quello che poi c'era ancora da vincere, e Alex Zanardi, altro fenomeno, che portò alla DAP una serie incredibile di vittorie. Questi piloti, in breve tempo passarono alle monoposto, e la DAP va ricordata per averli aiutati a divenire importanti nel mondo. Nel 1988 Achille Parrilla si divise dal fratello, forse per un periodo di riflessione, e ormai certo di non poter più ripetere gli exploit incredibili degli anni precedenti, e cambiò integralmente vita trasferendosi in Romagna, e occupandosi di Nautica e di Musica (a 15 anni era maestro di pianoforte). Però il Suo modo di ringraziare l'azienda che tante soddisfazioni gli aveva elargito, fu di studiare per la DAP per l'omologa '89, il Greyhound '89, che si rivelò per alcuni anni il progetto più innovativo e capostipite definitivo dei telai degli anni 2000.

Il progetto in realtà era nato per dare qualcosa di nuovo al figlio Daniele che nel frattempo si affacciava al Karting Internazionale con buone premesse. L'innovazione consisteva nello spostare i pesi del pilota in avanti di cm.8 rispetto ai Greyhound già prodotti, per caricare un poco l'avantreno scaricando i gradi di camber e caster e alleggerendo il retrotreno in modo da favorire l'effetto differenziale, grazie ad una più facile diminuzione dei carichi sul retrotreno. Per ottenere tutto questo, visto le difficoltà di avanzare il pilota, Achille pensò che era più facile arretrare il telaio e la soluzione fu di una facilità insperata. Il Greyhound '89 era un mostro di prestazioni e la DAP invase i mercati Europei nonché quelli Asiatici con un numero incredibile di telai venduti. Nel frattempo Daniele Parrilla cresceva in prestazioni, seguito da Achille. Considerando i fenomeni che avevano preceduto Daniele, Achille cercava la massima imparzialità di giudizio. Daniele vinceva nel 1991 il Campionato Europeo Intercontinentale A (Primo pilota Italiano dopo Stefano Modena), però su di un telaio Mari.

La Mari srl era una nuova Società fondata da Achille dopo la definitiva interruzione dei rapporti con la DAP. Il telaio Mari era come il telaio Greyhound '89, ma con un sistema di camber/caster molto innovativo, operante su di un perno a rotazione su di un punto fisso dei tubi telaio (copiando questa idea la All Kart vinse il Campionato del Mondo Super a con Jarno Trulli a Le Mans). Nel 1992 Daniele vinceva il Campionato Europeo di Formua A con una evoluzione del Mari '91. Nel 1993 Achille omologa un nuovo modello Mari ad una curva e a due curve, e Daniele partecipa al Campionato Europeo e Mondiale Super A come pilota ufficiale Italsistem (nata nel 1991) Mari, con risultati altalenanti. Le prestazioni sono sempre eccelse, ma la sfortuna sembra avere un seguito come ai tempi di Ayrton Da Silva, divenuto nel frattempo il grande Ayrton Senna Da Silva.

Tel 335 619 3540 / 333 772 0727

Web [www.italcorse.eu](http://www.italcorse.eu) E-mail [info@italcorse.eu](mailto:info@italcorse.eu)



## DAM/ITALCORSE

Un Europeo Formula Super A e tre Mondiali Super A che chiedevano solo di essere vinti, con giri più veloci e rimonte esaltanti che passeranno anche loro alla storia anche se il pilota non ha proseguito nelle corse di monoposto. Per quanto Achille sia stato un professionista imparziale, il coinvolgimento del figlio ne ha un po' compromesso la lucidità nei momenti delle decisioni finali. Ed è giusto ed umano che sia così. Dal 1994 al 1996 Achille Parrilla si è dedicato a studiare nuovi modelli in collaborazione con la ditta Swiss Hutless Svizzera e con la Birel kart di Lissone, entrambe le aziende equipaggiate con motori Italsistem. Nel frattempo, la Mari srl, ceduta da Achille Parrilla alla Delta srl, vinceva con il pilota Antonio Garcia, il Campionato Europeo di Formula A, con un modello innovativo studiato da Achille Parrilla, la Swiss Hutless vinceva il Campionato del Mondo formula Super A e il Campionato d'Europa Formula Super A con il pilota Massimiliano Orsini, (un altro grande) e il Campionato Europeo Formula A con il pilota Julien Poncelet, con nuovi modelli studiati da Achille Parrilla e realizzati su suo disegno a Lyss in Svizzera. E siamo così arrivati al 1997, anno del debutto del telaio Italcorse.

A causa di gravi problemi occorsi nell'anno 1998, e la conseguente perdita di due preziosi collaboratori nonché soci nelle Società Italsistem/Italcorse, Achille Parrilla si è ritrovato a dover gestire da solo le Società nel settore produttivo e commerciale, dovendo sacrificare il tempo necessario a non perdere la concentrazione in campo sportivo. Forse è stato un po' troppo per una sola persona. Nonostante questi problemi, le prestazioni in campo internazionale non mancavano, con un Campionato Europe FA vinto da Antonio Garcia, con un Mondiale perso ad Ugento nel 1998 mentre il pilota Giuseppe Palmieri si trovava in 1° posizione a quattro giri dalla fine e si arrestava per un guasto meccanico, dopo avere dominato tutte le manches del Sabato, con Massimiliano Orsini in seconda posizione, anche Lui vittima di un problema meccanico che lo relegava alla terza posizione finale.

Nel 1999 Giuseppe Palmieri vinceva il Campionato Europeo di SuperA. Nel 2000 Julien Poncelet vinceva la Coppa del Mondo a Suzuka in FA Sempre parlando di Italcorse, L'ultimo grande pilota di Super A, Cesare Ballistreri, al Mondiale di Marienbourg 2000, partendo dalla seconda fila con a fianco Giuseppe Palmieri, aveva un contatto con il medesimo, vanificando un sicuro podio in 1° o 2° posizione. Palmieri, ripartendo ultimo, con il primo che sopraggiungeva a 4 secondi di distanza, e oggetto di bandiera blu, insisteva nella sua fantastica rimonta e giungeva a 6 secondi dal primo, con un recupero che sembrava uscire dalle ali del tempo passato. Lo stesso Giuseppe Palmieri si era laureato campione Europeo della categoria Formula Super A.

Nel 2003 un grave incidente stradale comprometteva l'attività di Achille Parrilla, e per i tre anni seguenti non è più stato progettato un nuovo modello. Il pensiero di Achille Parrilla è che non si può giungere ad alcun successo se non vi è una comunione di idee e un entusiasmo reciproco nel prodotto che si vuole innovare, e quale migliore opportunità se non coinvolgere personaggi nuovi che portino una ventata di ottimismo e di positività.

I cicli storici sono testimonianza di alti e bassi nella vita, ma se due ragazzi nel 1970 sono riusciti a realizzare i loro sogni, e quei tempi erano sicuramente proibitivi, perché questa nuova generazione dovrebbe vedersi preclusa questa possibilità? Per questo scopo e per tutte le finalità raggiunte dai grandi che ci hanno preceduto, è nata la D.A.M. srl.

La società D.A.M. nasce da una forte passione per le corse che i fratelli Mizzoni hanno assimilato dal papà, che negli anni li fece correre in kart con l'Italcorse. Oggi, rilevando l'azienda, vogliono riportare il marchio al livello che gli spetta.

Tel 335 619 3540 / 333 772 0727

Web [www.italcorse.eu](http://www.italcorse.eu) E-mail [info@italcorse.eu](mailto:info@italcorse.eu)