Ipoteca italiana sulla classifica finale della Temporada

A San Juan la Ferrari fa il «tris» con De Adamich

Brambilla costretto al ritiro dopo aver guidato la corsa per dieci giri

SAN JUAN 15 dicembre

La Ferrari ha centrato per la terza volta il traguardo nella Temporada argentina con Andrea De Adamich che si è imposto con la Dino all'autodromo «El Zonda» di San Juan davanti al francese Jean Pierre Beltoise su Matra

De Adamich aveva già vinto domenica scorsa a Cordoba nella seconda corsa mentre il suo compagno di squadra il monzese Ernesto Brambilla si era imposto nella gara inaugurale del primo dicembre a Buenos Aires

Mentre nella prima corsa le due «Ferrari» erano arrivate al traguardo una dietro l'altra oggi a San Juan come già domenica scorsa a Cordoba è stato De Adamich l'unico a dover difendere il prestigio della Casa di Maranello perchè Brambilla è stato costretto al ritiro a metà gara

De Adamich che partito in testa si era mantenendosi in tale posizione per quattro giri è stato sorpassato da Brambilla nel quinto giro ma nel quattordicesimo giro è passato nuovamente al comando della corsa conservandolo fino al termine della gara

Di rilievo la corsa del secondo arrivato il francese Beltoise costretto a partire in ultima fila perchè non aveva preso parte alle prove ufficiali svoltesi venerdì I tempi di tali prove infatti sono serviti per l'ordine di partenza perchè ieri era stato impossibile svolgere le prove di classificazione a causa del forte vento che imperversava sulla pista Dei 21 corridori che hanno preso il via hanno terminato la corsa quattordici Domenica prossima si correrà nell'autodromo di Buenos Aires la quarta ed ultima prova della «Temporada» argentina che vede in testa alla classifica con largo margine il ferrarista De Adamich a cui il successo finale non dovrebbe più sfuggire

Classifica della gara di San Juan 1 ANDREA DE ADAMICH (It) su Ferrari Dino in 1 1 46 8 media km 165 883 2 Jean Pierre Beltoise (Fr) su Matra 1 2 31 1 3 Jochen Rindt (Au) su Brabham 1 2 15 1 4 Joseph Siffert (Svizz) su Tecno 1 22 30 1 5 Jackie Oliver (GB) su Lotus 1 22 45 1 6 Clay Claudio Regazzoni (Svizz) su Tecno 1 32 57 1 7 Carlo Facetti (It) su Tecno a un giro 8 Eduardo Copello (Arg) su Brabham a due giri 9 Pedro Rodriguez (Messi) su Tecno a due giri 10 Juan Manuel Bordeu (Arg) su Brabham a tre giri 11 Andrea Vianini (Arg) su Tecno a tre giri 12 Jorge Cupiero (Arg) su Brabham a tre giri 13 Henri Pescarolo (Fr) su Matra a cinque giri 14 Jonathan Williams (GB) su De Tomaso a otto giri

Nelle riunioni di trotto

Zizi e Hannover a Roma e Firenze

ROMA 15 dicembre

Il premio SIAC (prova della riunione di trotto a Tor di Valle è stato vinto da Zizi davanti a Montenotte. La corsa ha visto all'inizio una lotta al coltello fra Owens e Gerahia mentre Zizi seguiva in attesa di piazzare la sua «volata»

La lotta si accendeva sulla ultima curva dove Zizi attaccava a fondo superando gli avversari e trascinandosi dietro Montenotte e Scully Hannover

Ecco il dettaglio tecnico della riunione

1ª corsa 1 Radioso 2 Imprevu v 27 p 16 14 acc 31 2ª corsa 1 Lovagh 2 Miss Dior 3 Cluny v 18 p 11 13 14 acc 40 3ª corsa 1 Schuma 2 Etticar 3 Winchester v 29 p 16, 16 28 acc 56 4ª corsa 1 Plutarco 2 Ba drenar v 57 p 35 20 acc 65 5ª corsa 1 Arrogante 2 Matera 3 Stabbia v 91 p 29 28 17 acc 336 6ª corsa 1 Zizi 2 Montenotte 3 Gerahia v 38 p 15 3 22 acc 86 7ª corsa 1 Ignazio 2 Ubera 3 Fenomeno v 15 p 12 25 38 acc 59 8ª corsa 1 Tygil Cranet 3 Hazafi v 26 p 14 15 13 acc 74

★

FIRENZE 15 dicembre

Vittoria di Quentin Hannover nel Premio Milano (Lire 2 000 000) prova di centro delle odierne corse di trotto allo Ippodromo delle Mulina

La seconda moneta è stata conquistata da Sernaglia Ecco il dettaglio della riunione 1ª corsa 1 Solange 2 Gibitalia v 11 p 10 10 acc 20 2ª corsa 1 Canio 2 Quadrigenario v 37 p 15 11 acc 33 3ª corsa 1 Priorite 2 Goldfinger 3 Rossa v 77 p 21 25 32 acc 92 4ª corsa 1 Palerino 2 Studest 3 Alamo v 20 p 15 79 34 acc 439 5ª corsa 1 Irriverente 2 Ilario 3 Autorità v 86 p 25 38 16 acc 270 6ª corsa 1 Quentin Hannover 2 Sernaglia v 13 p 12 16 acc 41

IL TORNEO DI BASKET

76 a 62 per il Butangas

Un grande Bogad stronca l'Ignis

BUTANGAS Bogad (20) Ferello (20) Bertini (6) Barlacchi (10) Fattori (12) Paolini (3) Rossi non utilizzati Cinciarini (0) Lecchi non entrato Giulini non entrato

IGNIS Riusconi (2) Flaborea (9) Paschin (3) Consonni non entrato Osi (5) Ossola (12) Meneghin (12) Malagoli non entrato Villetti (6) Raga (13)

DAL CORRISPONDENTE

PESARO, 15 dicembre

L'allenatore dei varesini, Messina interrogato dai giornalisti prima dell'incontro sul pronostico aveva risposto diplomaticamente che lui sarebbe stato più che soddisfatto se i suoi uomini avessero offerto una buona prestazione, niente di più E così è stato L'Ignis ha disputato una bellissima partita ma non ha saputo battere gli uomini di Alesini che hanno perentoriamente fatto capire — con la prova di questa sera — che sarà difficile, molto difficile «passare» per qualsiasi squadra, sul loro campo

Certo Messina ha come attenuante la prova davvero poco brillante del messicano Manuel Raga in particolare nella prima parte della gara ma anche Alesini ha dalla sua parte la non perfetta condizione fisica di Franco Bertini che ha potuto disputare solo parte del secondo tempo

Tuttavia la chiave di tutto sta nella grande prova dello americano in forza alla Butangas che ha stravinto il duello con Meneghin Lame icano ha preso indistintamente tutti quanti i rimbalzi difensivi e non si è limitato a questo dal momento che alla fine è risultato essere il maggior realizzatore con 26 punti Messina ha cambiato diverse volte la marcatura al l'americano, Meneghin prima Flaborea e Ovi poi, ma non c'è stato nulla da fare Bogad ha continuato ad imperversare Addirittura ha costretto il «pivot» dell'Ignis a commettere già nel primo tempo ben tre falli

La formazione di Alesini potrà fare senz'altro grandi cose nel corso di questo torneo potrà insomma aspirare ad un buono, anzi ottimo piazzamento gli uomini ne sono all'altezza

Alberto Ridolfi

Sconfitta la Candy

Che fatica per la Noalex: 64-57

NOALEX Cedolini (8) Rovati (1) Vianello (15) Guadagnino Vacchee (8) Bolan (5) Ferro (7), Raikovic (25) Tirabosco Zin

CANDY Glomo (5) Mora, Lombardi (12) Zucchetti (8) Rundo (2) Buzzaco (6) D'Amico Marisi Cosmelli (12) Skalecky (14)

ARBITRI Massai e Corzani di Firenze

DAL CORRISPONDENTE

VENEZIA 15 dicembre

Reduci entrambi da vistosi capitomboli ai veneziani e ai bolognesi altro non restava oggi che darsi la fare nella migliore maniera per salvare la faccia e mettersi in ordine con la coscienza Scontro di impegno dunque sentito duro e senza eccessi e concessioni alla spettacolarità e alle ricercatezze stilistiche

Ha vinto la Noalex con un punteggio di scarto relativamente basso perchè i canestri facili e clamorosamente mancati sono stati tanti diremo meglio troppi per una squadra come quella lagunare di grosso peso qualitativo Forse gli uomini di Geroli a prescindere dalla volontà e lo spirito combattivo sono sempre grandi non hanno ancora raggiunto quella coralità di gioco indispensabile per operare con chiara sicurezza Anche la Candy ricca di entusiasmo fin che si vuole e apparsa tuttavia palesemente rifinita nel suo gioco viziata si da taluni spunti personali ma armonicamente non bene in linea

Inizio in sordina quasi di studio come per scoprire dove «cucire» le proprie intenzioni Alla chetichella si giungeva al 10 con i locali in vantaggio per 19 9 Men mano che passava il tempo si aveva però un crescendo della lotta che si sviluppava agiata e cruenta tanto da caricare di falli un po tutti gli atleti compresi i migliori quelli che sono soliti a rimanere in campo per un intera gara

Il tempo si chiudeva con un significativo 30 a 19 per la Noalex la quale dava la sensazione di poter condurre il match a suo piacere Ma non succedeva precisamente così perchè nella ripresa la Candy partita in quarta con una decisione tale da mettere in predicato anche il risultato portandosi molto vicino al punteggio dei veneziani costretti a lavorare d'astuzia più che di grinta per non compromettere la posizione dei suoi elementi più validi carcati da tre e anche da quattro falli Geroli amministrando con saggezza il giro dei cambi riusciva gradualmente a smontare le velleità dei bolognesi che alla fine si ritirarono onorevolmente battuti per 64 57

Marino Marin

I RISULTATI

Butangas Ignis 76 62 Eldorado Ramazzotti 59 54 Noalex Reyer Candy 64 57 Oransoda Boario 70 62

Riposa per gli impegni della Nazionale militare All'Onestà Fides e Snaidero Simmenthal

CLASSIFICA

Simmenthal Ignis Butangas Eldorado e Noalex punti 6 Oransoda e Boario 4 Snaidero Fides e Candy 2 All'Onestà e Ramazzotti 0

Simmenthal Snaidero Fides e All'Onestà hanno disputato una partita in meno

ORANSODA Burgess (11) Marino Recalcati (20) Della Fiori Viola (1) De Simone (10) Nanni (*) D'Aquila (12) Frigerio (11)

BOARIO Barnardini (2) Pozzecco Varotto (2) Tonlolo (6) Lazzeri Barivieri (2) Stefanelli Peroni (2) Korac (34) Jessi (11)

ARBITRI Luglini di Monfalcone e Vitolo di Lissa

SERVIZIO

CANTU 15 dicembre

Dopo un primo tempo molto buono da parte dell'Oransoda giunta al riposo con 18 punti di vantaggio 42 24 la ripresa ha visto il recupero del Boario che si è portato a ridosso degli avversari fino a toccare un distacco minimo di 60 56 e minacciando di rovesciare la situazione con Korac che si è dimostrato in forma veramente strepitosa e grazie anche al valido aiuto fornitogli da Jessi

Verso la fine però i cantù rimi hanno raddrizzato la situazione fino a vincere con otto punti di vantaggio

La prova dell'Oransoda si è dimostrata più corale mentre gli avversari hanno avuto solo Korac all'altezza della situazione

Va citato al completo il quintetto di punta dell'Oransoda composto da Burgess Recalcati De Simone D'Aquila Frigerio nonchè Nanni che si è dimostrato molto efficace in fase difensiva

La migliore indicazione del le prestazioni singole è venuta dai tabellini Ben cinque giocatori dell'Oransoda hanno superato dieci punti

Nel Boario è spiccato invece il solo Korac su tutti seguito da Jessi mentre tutti gli altri si sono dimostrati a un livello inferiore

La disparità dei valori in campo è stata evidente L'Oransoda avrebbe potuto vincere con un margine più ampio ma l'ha preso un po sottogamba o a effettuato dei cambi poco azzeccati Mentre gli avversari sono arrivati quasi a rovesciare la situazione cosa che non avrebbero però meritato e che forse sarebbe stata una sorpresa per loro

e. b.

59-54 per i bolognesi apparsi irriconoscibili

Fatica l'Eldorado sul Ramazzotti

ELDORADO Orlandi (12) Bergeron (12) Granucci (2) Cavallini (16), Bruni (3) Bianchi Schull (8), Pagamini Angelini (5) Lazzari

RAMAZZOTTI Quercia (4) Falcomer Albanese (6) Altobelli Rovacchi Spinetti (18) Napoleoni (10), Pickens (33) Kunderfranco Galliano (9)

ARBITRI Marchesi e Vietti di Ivrea

Usciti per 5 falli nel 4 Albanese al 2 Galliano al 18 e Angelini al 10 30 Tiri liberi 15 su 22 per l'Eldorado 8 su 10 per il Ramazzotti

DAL CORRISPONDENTE

BOLOGNA 15 dicembre

La presunzione e la scarsa concentrazione stavano per determinare un brutto scherzo all'Eldorado La squadra di Lamberti aveva giudicato di scarsa considerazione l'impegno odierno

E successo invece che dopo un discreto avvio dei locali il Ramazzotti è passato in testa concludendo il primo tempo in vantaggio per 38 29

Nella ripresa i romani hanno insistito nella loro azione mentre affannosa si rivelava la manovra dei bolognesi i quali soltanto a due minuti dalla fine riuscivano ad acchiappare l'antagonista 52 a 52 e successivamente a vincere di stretta misura 59 54

Eldorado modesta dunque L'americano Schull eccellente soltanto in difesa ha dovuto lottare contro Pickens mentre gli altri uomini se si esclude l'ottimo Cavallini sono apparsi irriconoscibili rispetto a domenica scorsa

Prova generosa quella del Ramazzotti Ha tentato il risultato a sorpresa e per poco non l'ha conquistato I suoi limiti tecnici sono noti però ha messo in mostra tanto ardore

I migliori Spinetti e l'americano Pickens

f. v.

RUGBY

RISULTATI

Olimpic Brescia 0 0 Buscaglione Rovigo 10 Petrarca Esercito 11 12 Iguis Partenope Metalcrom Treviso 3 6 Aquila Fiamme Oro 0 0 CUS Milano Parma 6 3

CLASSIFICA

Petrarca punti 18 Aquila 16 Metalcrom Treviso 14 Fiamme Oro 11 Iguis Partenope 12 Buscaglione 11 Rovigo e Olimpic 8 CUS Milano 7 Parma 6 Esercito 4 Brescia 4

Le ragioni delle difficoltà di avviamento dell'auto

Il freddo e l'umidità rivelano le magagne

La graduazione dell'olio - Batteria, candele e «puntine» devono essere in perfetto ordine - L'opportunità di una accurata revisione

L'inverno è ormai venuto con il freddo la pioggia la neve in molti casi un automobile che è andata benissimo per tutto l'anno comincia a creare i capricci parte difficilmente il motore anzichè salire di giri quando si preme l'acceleratore si spegne il motore non tiene il minimo se non è proprio ben acceso e magari una brutta mattina la macchina non parte più

Molti automobilisti fanno alla loro vettura gravi colpe e ricorrono a mezzi diversi spesso impegnativi ed anche costosi nella speranza di risolvere il problema Molti formulano ipotesi più o meno complesse sulle origini di questo funzionamento poco soddisfacente

Vediamo in breve quali sono nella maggior parte dei casi le cause di questi guai viste le cause apparirà facile e logico prendere i semplici provvedimenti atti ad eliminarle

Il primo effetto del freddo è quello di far aumentare gli attriti interni del motore all'avviamento in quanto di solito i lubrificanti alle basse temperature si fanno più viscosi Se gli attriti all'avviamento del motore sono più sensibili del normale la batteria viene sottoposta ad un lavoro più pesante e spesso non riesce a far raggiungere al motore quel regime minimo che consente l'avviamento stesso

Occorre quindi per prima cosa controllare che l'olio sia di tipo fluido (gradazione SAE 20 o misto 20 30 oppure del tipo a viscosità costante) Non c'è da avere alcuna preoccupazione ad usare lubrificanti fluidi in quanto alle temperature di regime dei motori d'oggi e cioè 80-90 gradi la differenza di viscosità tra un SAE 20 ed un SAE 40 è del tutto trascurabile mentre è molto sensibile alle basse temperature

Anche in queste condizioni però l'avviamento del motore è più difficile che d'estate o d'autunno l'aria che penetra nel motore e va a costituire la miscela è più fredda e più umida per cui l'accensione è in ogni caso più difficile che non d'estate specie fino a che il motore non è ben riscaldato

Un avviamento difficile anche con l'olio della giusta viscosità aumenta in modo più gravoso la batteria che può ad un certo punto scaricarsi o «non farcela più» In questi casi o corre controllare due elementi sul livello dell'elettrolita e tale da ricoprire completamente le piastre e sul la tara del regolatore e corretta e cioè consente la carica della batteria ai valori regolari Tali operazioni possono essere fatte in pochi minuti da un elettrauto

Se si manifestano a tale controllo delle anomalie e facile correggerle e fatta una carica della batteria mediante il dispositivo apposito le cose vanno a posto Se invece livello e tara sono regolari allora occorre controllare le candele e delle puntine e messa in fase il motore continua a comportarsi in modo irregolare allora occorre controllare la carburazione smontando in primo luogo il carburatore sostituendone le parti eventualmente usurate e ritarando il complesso

Qualunque intervento ha bisogno periodicamente di questi controlli che hanno un certo costo (non molto elevato) ma che entro un certo tempo si pagano in quanto un motore che funziona con carburazione difettosa con candele usurate o non perfettamente in fase consuma più del normale e da prestazioni minori

Se una volta sistemata la questione la messa in fase e la carburazione il motore si comporta ancora in maniera poco soddisfacente ciò significa che altre parti del motore stesso sono in cattive condizioni Se i cilindri sono ingrippati od ovalizzati e le fasce elastiche consumate si ha un trafilamento anormale d'olio che «bagna» le candele e rende difficile l'accensione e quindi precario il funzionamento ai bassi giri irregolare il funzionamento a regime

È anche possibile che si abbia un trasudamento seppure di lieve entità del l'acqua di raffreddamento entro i cilindri attraverso una piccola falla nella guarnizione della testata In certi casi possono essere le valvole e le punterie a presentare usure anormali e una insoddisfacente messa a punto Anche qui spesso la bassa temperatura e l'umidità dell'aria fanno salt ar fuori delle piccole magagne che nella stagione calda o temperata non erano tali da compromettere in modo apprezzabile il funzionamento del motore e che quindi rimanevano nascoste

L'inizio dell'inverno dunque dato che rende palesi usure guasti cattive messe a punto è la stagione delle manutenzioni e delle messe a punto della sostituzione di qualche organo del motore di maggiore o minore importanza Quando le operazioni necessarie sono state effettuate da specialisti di sufficiente capacità il motore salvo quando la temperatura tocca dei minimi eccezionali 15 sotto zero o più parte regolarmente anche se la macchina di notte resta all'aperto va a regime entro breve tempo tiene il minimo e risponde all'azione dell'acceleratore Altri provvedimenti che sono abbastanza comuni e comportano spese apprezzabili, risultano quasi sempre superflui i motori d'oggi sono calcolati costruiti e sperimentati per funzionare regolarmente anche nelle condizioni più gravose imposte dalla stagione fredda (a parte le condizioni del tutto eccezionali che si possono avere solo in determinate zone o per brevi periodi) Le aggiunte le correzioni le modifiche sono quindi superflue Non è il caso di usare candele speciali d'inverno di mettere un filtro speciale dell'aria di chiudere le feritoie di aerazione o il radiatore con coperture di gomma di cuoio o d'altro materiale di mettere dosi di lubrificante nella benzina e ricorrere ad altri artifici la chiave per risolvere la situazione invernale è di riportare il motore e gli organi preposti all'avviamento e all'accensione alle condizioni più regolari

P. S.

Rispetto allo scorso anno

Produzione scafi: aumento del 16%

Le esportazioni hanno raggiunto i 11 miliardi - Sollecitate disposizioni legislative per i porti turistici

La consistenza numerica dei mezzi per la nautica da diporto ha raggiunto in Italia secondo recenti valutazioni le 150 mila unità Nel corso dell'anno nautico 1968 (1 ottobre 1967 30 settembre 1968) sono state costruite 20 251 imbarcazioni (+16% in confronto all'anno precedente) i due terzi dei quali pari al 14% del valore totale e all'80% della produzione rappresentati da tipi di imbarcazioni leggere, in maggioranza di materiale plastico, quali richieste da un diporto nautico popolare

Le esportazioni hanno raggiunto all'incirca il valore globale di 14 miliardi e sono state costituite per il 58% della produzione dai grandi cabinati a motore oltre 10 metri e per il 37% dei motoscafi entrobordo Le esportazioni per fuoribordo sono state pari al 21% della produzione e al 23% del valore delle vendite di questo tipo di imbarcazione Le giacenze hanno avuto un aumento del 3 4% in confronto all'anno precedente

La produzione dei propulsori marini nello stesso arco di tempo ha raggiunto le 38 400 unità delle quali 35 000 motori fuoribordo e 3 400 motori entrobordo ed entrofuoribordo Il 90% di questa produzione è costituito da motori fuoribordo di piccola e media potenza Le esportazioni hanno raggiunto il 55% per i fuoribordo ed il 18 20% per gli entrobordo e gli entrofuoribordo

Nel complesso il tasso di sviluppo dell'anno nautico chiuso al 30 settembre 1968 è risultato del 16% circa per il numero delle imbarcazioni costruite e del 9% circa per il fatturato

Questi dati sono stati comunicati dal dottor Mario Arona presidente dell'Unione Cantieri e Industrie Navali ed Affini (UCINA) all'assemblea annuale del l'Associazione svoltasi a Milano

Nel suo discorso e nella relazione che lo accompagna il dottor Arona ricordata la complessa attività dell'organismo economico che raggruppa i maggiori esponenti del settore produttivo e commerciale ha precisato le istanze più importanti della categoria puntualizzate sull'urgenza di nuovi dispositivi legislativi per gli approdi turistici e per la navigazione da diporto se si vuole fronteggiare con tecniche aggiornate i nuovi indirizzi del turismo e la forte concorrenza estera A questo proposito il dottor Arona ha anche ricordato che una recente indagine ha registrato l'esistenza in Italia di 37 stazioni nautiche efficienti della capacità complessiva di 2 500 posti all'ormeggio e 2 800 al coperto

Nel suo discorso il presidente ha messo pure in rilievo l'importanza commerciale del Salone Nautico Internazionale di Genova ormai al livello dei maggiori saloni nautici di altri Paesi ed ha rilevato un programma promozionale predisposto per incentivare all'interno e all'estero le vendite

«Pedalo» con elica

Il «Tucano» un battellino in fibra di vetro lungo circa 5 metri e mezzo ha suscitato viva curiosità all'esposizione di Paddington (Londra) Si differenzia dai comuni «pedalo» perchè la pedaliera che è prevista per due persone mette in movimento una vera e propria elica marina

Buone prospettive nel settore dell'«aviazione generale»

Lo stile italiano nelle costruzioni aeree sicuro richiamo per il mercato estero

L'industria nazionale oltre anche una vasta gamma di strumentazione che comincia ad essere apprezzata in campo internazionale

Aviazione Generale» è un termine di conio recente e definire tutti i tipi di mezzi aerei che vengono impiegati per tutti gli usi (escluso il campo militare ed il servizio passeggeri di linea)

La nascita di un nuovo settore ha fatto seguito alla recente importanza di questi aerei che hanno acquistato ormai un peso rilevante Sono attivamente in servizio ben 150 000 tra aerei ed elicotteri che costituiscono appunto l'«Aviazione Generale» e che trasportano oltre quaranta milioni di passeggeri ogni anno effettuando oltre venti milioni di ore di volo annue Gli usi di questi aerei sono molteplici scuole di pilotaggio aerotaxi trasporto di derrate e altri materiali rapidamente deperibili rifornimento di zone montane e isolate ricognizioni sorveglianza del traffico e soccorso dei feriti (affidati soprattutto agli elicotteri) azioni antincendi lavori agricoli (semina irrorazioni insetticide ed antiparassitari) ed altre ancora Un posto di particolare rilievo sta acquistando l'aereo d'affari per trasportare gruppi di dirigenti di tecnici di specialisti

I costi di questi aerei sono molto variabili Un piccolo biposto da scuola di pilotaggio o di turismo del peso vicino ad una tonnellata può costare nuove milioni o anche qualcosa di meno Aerei più grandi di prestazioni superiori hanno costi progressivamente crescenti che possono superare i cento milioni per i bimotori ad elica da una ventina di posti e raggiungere il miliardo per i bireattori a getto da 25 posti pressurizzati e con una velocità pari a quella degli aerei di linea

Queste cifre e molte altre che sarebbe troppo lungo riferire sono state esposte e commentate nel corso di un interessante conferenza tenutasi al Museo della Scienza e della Tecnica sulle possibilità dell'industria italiana di inserirsi in maniera progressivamente più attiva nel campo dell'«Aviazione Generale» mediante la fornitura di aerei completi o di parte di essi

Il contenziere l'ingegner Tommasi specialista nel campo della strumentazione aerea ha sostenuto basandosi su dati statistici e previsioni di mercato accurate e attendibili che l'industria italiana ha tutta la convenienza e utile le possibilità di operare assai più attivamente di quanto non avvenga attualmente per tutta una serie di motivi

Per progettare sperimentare ed omologare un nuovo aereo di linea occorrono decine di miliardi centinaia di specialisti e sette od otto anni di lavoro Per progettare un aereo da inserire sul mercato dell'«Aviazione Generale» e cioè un tipo assai più piccolo occorrono investimenti ed immobilizzi di capitali assai più modesti in linea di massima per mettere in produzione un nuovo aereo leggero del peso di una tonnellata circa occorre investire circa un milione per ogni chilogrammo di peso dell'aereo Se l'aereo pesera una tonnellata occorrerà quindi investire circa un miliardo così suddiviso circa 200 milioni per il progetto altrettanto per la costruzione dei prototipi 60 per le prove speciali 230 per le attrezzature l'officina necessarie per mettere in produzione il nuovo tipo altrettanto per mettere in produzione la prima serie ed infine circa 80 per la costruzione di un lotto destinato alla dimostrazione ed alla reclamizzazione del nuovo tipo

Naturalmente volendo mettere in produzione un tipo più grande le spese e gli immobilizzi salgono ma si mantengono entro limiti accessibili alle possibilità della nostra industria

Per di più l'industria italiana ha un assetto tale da poter rendere più facili le cose non occorre che il costruttore di aerei si attrezzi per realizzare tutte le parti che li compongono potrà facilmente far costruire il motore da un'altra industria specializzata nella costruzione di motori a scoppio gli strumenti di volo da una seconda industria specializzata in questo senso certe parti meccaniche come il carrello da un'altra ancora e così via riducendo gli investimenti necessari a limiti modesti e valendosi della collaborazione di numerosi e agguerriti gruppi di specialisti

Si apre qui un interessante campo per l'esportazione

Una simile previsione sembra attendibile visto quanto si è verificato negli ultimi anni i piccoli aerei italiani specie da scuola di volo e da turismo cominciano a presentarsi con un certo successo sul mercato internazionale e lo stesso sta accadendo per alcuni «componenti» offerti sciolti ad esempio gli strumenti di volo (anemometri orizzonte artificiale indicatore di direzione indicatore di virata e sbandamento altimetro indicatore di salita e di discesa)

Un altro elemento che potrebbe giocare a favore di un'affermazione italiana in campo internazionale per quanto concerne piccoli aerei sta nel «gusto» della clientela viene dato molto peso all'eleganza della linea alla facilità di accesso, al l'abitabilità dell'interno al la comodità della cabina ed alla facilità di manutenzione Su questo terreno i cantieri italiani hanno una posizione di primissimo piano e possono perfettamente trasferire la loro abilità e la loro esperienza dal campo automobilistico a quello aereo

Tutto quanto detto sopra acquista una maggiore consistenza gettando uno sguardo sulle previsioni di mercato comparate alla situazione attuale In Italia l'Aviazione Generale si limita oggi a meno di mille macchine cifra assai bassa destinata certamente a salire non tanto perchè un certo numero di privati molto ricchi acquisteranno un aereo da turismo quanto perchè la tecnica e l'economia moderna richiedono ormai in maniera pressante un numero rapidamente crescente di mezzi aerei «di lavoro» per gli usi più diversi Negli altri Paesi europei è in corso già da qual che tempo se non proprio un boom una rapida espansione dell'«Aviazione Generale» si prevede soltanto nel campo dei tipi «executive» relativamente grossi l'entrata in servizio di 10 000 aerei nuovi entro il 1980 accompagnata dalla messa in servizio di un numero varie volte maggiore di aerei più piccoli Un mercato quindi in rapida espansione su volumi notevoli capace di assorbire un forte numero di aerei nuovi

g. b.

Rasoio per auto

Chi possiede un'auto con la presa per l'accendisigari può ora disporre di un unico rasoio elettrico per la casa e per l'auto Il rasoio si chiama «Tenderly» ed è stato lanciato dalla Triplex Il rasoio — che la casa dà anche in prova per 10 giorni — è munito pure di un dispositivo antidisturbo radio e costa 9200 lire Nella foto il «Tenderly» con i due attacchi per la presa di corrente di casa e per quella dell'auto

Rubrica a cura di Fernando Strambaci