Basket: il campionato di Serie A maschile

Il Simmenthal s'arrende alla più forte Ignis (60-57)

Meneghin e Rusconi decidono l'ambito successo

SIMMENTHAL: Iellini (10); Brumatti (8); Masini (14); Fantin (4); Riminucci; Tillman (19); Cerioni (2).
IGNIS: Rusconi (9); Flaborea (5); Paschini (4); Meneghin (14); Ossola (10); Villetti (4); Raga (14).
ARBITRI: Corzaghi e Massai.
NOTE: Tiri liberi: Simmenthal 13 su 21; Ignis 10 su 16. Usciti per 5 falli nella ripresa Paschini al 15' e Meneghin al 16'.

MILANO, 2 febbraio

L'Ignis strappa un successo a Milano (60-57; 30-20) che forse peserà nell'economia del campionato e, al termine del girone di andata, vale forse a definirne in parte il volto. Oggi quest'Ignis si è infatti rivelata una vettura... carrozzata Farina.

Per oltre 30' la squadra varesina ha avuto la cadenza di un tornado. Beninteso, di un lucido tornado innestato in uno splendido equilibrio collettivo. La manovra fluiva con la naturalezza dell'acqua da un rubinetto aperto, i raccordi erano precisi e puntuali.

Il distacco del Simmenthal, che non ha mai condotto, ha toccato i 17 punti. L'anticipo ha consentito ai varesini splendidi intercettamenti, dando ripetutamente la sensazione di una squadra che possedesse la classica marcia in più. Si aggiunga la presenza, nella squadra ospite, di due autentici dominatori, veri artefici del successo: Meneghin e Rusconi, il gigante possente, dotato di mezzi atletici superiori e il «piccolo», «fragile» esterno, dotato tuttavia di risorse tecniche e di intelligenza così multiformi da lasciare letteralmente di stucco.

Meneghin, dunque, distendendosi in tutta la sua superiore dimensione atletica, si è trasformato in una sorta di angelo sterminatore di impotenti avversari, incidendo in modo determinante ai rimbalzi offensivi e recuperando subito dopo per quelli difensivi, tanto da innalzarsi a diga insuperabile; Rusconi, dal canto suo, ha avuto non solo sempre una risorsa in più nel dettare la conclusione sotto il tabellone milanese ma, con quel suo stretto, duttile palleggio, ha letteralmente frastornato i diretti avversari (Brumatti prima, poi Fantin, quindi Riminucci) quando questi, in *pressing*, hanno tentato di tagliare i rifornimenti alle punte. Niente da fare, i palloni giungevano ugualmente e se nessun altro fosse stato in grado di insaccare, c'era sempre Meneghin, inesorabile come il destino.

Il Simmenthal, purtroppo, ha confermato certe debolezze già palesate contro Oransoda, Candy, Fides. Il tiro dall'esterno lascia a desiderare: la squadra, forse priva di un vero coordinatore, rischia di finire nel pallone: manca infine il vero match-winner, quel che sarebbe Riminucci se possedesse ancora il tiro. Il primato della squadra su gli uomini ha, purtroppo, questo inconveniente: quando il complesso stenta, l'assenza dell'uomo che possieda insieme spinta, freddezza e naturale facilità al tiro diventa un *handicap* determinante. Lo si è visto anche oggi in cui tutti i giocatori milanesi si sono battuti con slancio commovente, ma purtroppo con le idee annebbiate, le polveri bagnate. Basti dire che se Masini ha segnato al 5' per la prima volta, Brumatti c'è riuscito al 16', Iellini al 17'.

Non stupisca che il Simmenthal al 17' della ripresa sia riuscito anche a pareggiare con Cerioni (53-53) e a (crebbe magari potuto (non lo si può escludere) vincere la partita.

Ma al 5' era uscito Meneghin, al 13' Rusconi, e l'Ignis, anche se sarebbero rientrati, aveva accusato una pausa. Al 16' poi, per 5 falli, era definitivamente uscito Paschini. Il vero volto, insomma, la partita l'aveva mostrato prima, legittimando senza possibilità di dubbio il successo degli ospiti.

Alberto Vignola

Sconfitto il Butangas (81-74)

Vittoria infuocata dell'Oransoda

ORANSODA: Burgees (10); Marino; Recalcati (19); Farina; Viola; De Simone (22); Nanni; D'Aquila (18); Frigerio (12); Della Fiori.
BUTANGAS: Piccoli; Bertini (18); Gurini (4); Cenciarini (1); Rossi (2); Paoli (4); Fattori (12); Barlucchi (15); Ferello (14); Bodag (4).
ARBITRI: Di Majo di Trieste e Bonaccorso di Messina.
NOTE: Spettatori oltre 5 mila. Usciti per falli Paoli (Butangas), non entrati in campo: Piccoli, Viola, Marino, Farina, Della Fiori.

SERVIZIO

PESARO, 2 febbraio

Un incontro conclusosi con ripetuti tentativi di invasione del campo. I campioni d'Italia costretti a lasciare il parquet tra due ali di carabinieri e celerini. Tutto questo è accaduto non tanto perchè il pubblico pesarese è, come si suol dire, arrabbiato, quanto per la condotta davvero inammissibile dei due direttori di gara, Di Majo di Trieste e Bonaccorso di Messina.

Insomma si è riproposto ancora una volta il problema degli arbitri, la croce di questo torneo di basket.

L'incontro era iniziato con un bel gioco di tutte e due le squadre nelle quali primeggiavano Bertini per la Butangas e Recalcati per l'Oransoda. L'Oransoda centrava canestri con tiri piazzati e la Butangas con veloci contropiedi. 10-12 per la Butangas dopo i primi cinque minuti di gioco, al 12' del primo tempo sul punteggio di 24-23 per la Butangas si infortunava Bodag e non entrava più in campo.

Nella ripresa l'assenza dell'americano si notava ed i campioni d'Italia aumentavano il punteggio.

A dar man forte ai canturini erano gli arbitri che con i loro sballati interventi incominciavano ad innervosire il pubblico e gli stessi giocatori pesaresi che tentavano più volte l'invasione del campo.

Buona partita dell'Oransoda che ha certamente giocato la migliore partita del campionato.

Migliore in campo l'azzurro Recalcati, tra i pesaresi il migliore senza dubbio è stato Bertini e una buona impressione ha destato il giovane Gurini.

Vincenzo Ricci

Sconfitta la Ramazzotti 79-68

Williams gigante Fides in bellezza

RAMAZZOTTI: Quercia; Albanese (7); Falcomer; Altobelli; Ravacchi (8); Spinetti (12); Napoleoni (10); Pickens (31); Kunderfranco; Galliano.
FIDES: Gavagnin (4); Bufalini (12); Maggetti (8); Williams (29); Vittori (14); Abbate (12); Fucile; Errico Antonio; Errico Vincenzo; Dazi.
ARBITRI: Stefanutti e Todaro.

ROMA, 2 febbraio

I napoletani della Fides sono passati con grande facilità, vincendo al Palazzetto dello Sport per 79 a 68 il confronto con la Ramazzotti-Stella Azzurra.

La squadra partenopea, seguita in questa trasferta da una numerosa ed entusiasta comitiva di sostenitori, ha praticamente vinto il confronto nel primo tempo, chiuso col punteggio di 47-36. Un grandissimo Williams, diabolico sotto canestro, fulmineo sui rimbalzi in difesa, ha segnato nel primo tempo 21 punti di cui soltanto uno su tiro piazzato.

La Ramazzotti conclude così il girone d'andata di questo apertissimo torneo nazionale di basket, in una posizione da cenerentola come nessuno alla vigilia del campionato avrebbe potuto immaginare. L'unica squadra che ha ceduto i due punti ai romani è stata la Snaidero (ma che sudata per gli uomini di Costanzo in quell'occasione!) tutte le altre squadre l'hanno invece dominata con maggiore o minore fortuna.

La Fides invece termina il girone d'andata in una posizione di classifica che fa ben sperare per lo scudetto, anche se l'impresa sarà difficilissima.

Inizia la partita. Il primo canestro è opera di Williams che da il primo assaggio delle sue intenzioni. Lo pareggia immediatamente Pickens. Le due squadre sono ancora in parità (10-10) al secondo minuto di gioco. Poi le estemporanee bordate di Williams sconvolgono la difesa romana (marcatura ad uomo) e già al terzo minuto la Fides ha segnato 16 punti contro 10. All'ottavo, sempre in vantaggio la Fides (28-19), esce Gavagnin carico di tre falli ed entra Maggetti. La Ramazzotti passa alla difesa a zona. Ma sia sul piano tattico, sia nel confronto individuale i napoletani continuano a dominare. Alcune bellissime intese tra Napoleoni e Pickens consentono alla squadra romana di rimanere in piedi, ma mai più la Fides sarà raggiunta. Al suono della campana le squadre vanno negli spogliatoi col punteggio di 47-36 per la Fides.

Nella ripresa già al settimo minuto la Fides ha ancor più distanziata la Ramazzotti (61-42). La furiosa, rabbiosa reazione dei ragazzi della «Stella»-Ramazzotti sembra aver successo, al quindicesimo minuto il punteggio è di 64-54. Ma gli esperti napoletani non tremano. Riprendono con decisione la partita in mano e la concludono trionfalmente.

Eugenio Bomboni

All'Onestà s'impone 93-76

Isaac «monstre» batte l'Eldorado

ELDORADO: Orlandi (17); Bergonzoni (8); Granucci (22); Cavallini; Bosini; Bruni (2); Sgarzi (2); Schull (16); Paganini; Angelini (9).
ALL'ONESTA': Vatteroni; Nizza (4); Albonico; Bulgheroni (6); Zanatta (5); Bertolotti (2); Gatti (6); Bovone (15); Isaac (37); De Rossi (18).
ARBITRI: Bianchi (Livorno) e Pezzullo (Alessandria).

DAL CORRISPONDENTE

BOLOGNA, 2 febbraio

E' stata la prima batosta casalinga della stagione per lo Eldorado. Ha vinto la All'Onestà (93-76; p. t. 38-44) perchè nel secondo tempo ha trovato De Rossi che in 6 minuti ha realizzato 10 punti e perchè Isaac è stato formidabile per tutta la partita regista sapiente, realizzatore implacabile (con 37 punti ha eguagliato il record stagionale).

L'Eldorado non era «caricata» come altre volte, in più aveva Schull al venti per cento perchè dopo l'infortunio di Varese ha ripreso a giocare oggi, ma non riusciva a correre, nè a saltare perchè il ginocchio gli dava ancora fastidio.

Per tutto un tempo l'incontro è stato equilibrato nel punteggio, sebbene l'Eldorado sia riuscita a chiudere i primi 20' in testa 44-38.

Nella ripresa i milanesi sollecitati dai suggerimenti di Isaac e dalle realizzazioni in serie di De Rossi, in pochi minuti agguantavano l'avversario (al 2' 44-44) e andavano a vincere piuttosto nettamente.

f. v.

Quasi una beffa per la Candy (84-78)

La Snaidero in extremis

SNAIDERO: Melilla (12), Cescutti (12), Gergati (8), Sarti (8), Bisson (10), Pellanera (15), Allen (19), Fiorini.
CANDY: Giomo (4), Lombardi (19), Zuccheri (9), Rundo (8), Buzzavo (4), Cosmelli (7), Skalecky (27), Mora, Marisi.
ARBITRI: Gino e Bruno Burcovich di Venezia.

SERVIZIO

UDINE, 2 febbraio

I friulani, partiti con troppa sicurezza, perfino con un tantino di sufficienza, si vederano ben presto largamente distanziati e, innervositi, commetterano un errore dietro l'altro.

Gli ospiti bolognesi avevano dominato l'incontro sin dall'inizio con un gioco tecnicamente pregevole e quanto mai redditizio, specie grazie alla implacabile sicurezza dell'americano Skalecky che non perdeva un rimbalzo sotto canestro e alle perfette centrate di Lombardi anche da posizioni difficili.

A 4' dalla fine la Candy conduceva con ben 13 punti all'attivo ed era sembrato che finalmente la serie nera in trasferta fosse finita. A questo punto si sviluppava il forcing della Snaidero che, ad 1' dal termine, vedeva ridotto lo svantaggio ad un solo punto. Chiuso in parità, l'incontro ha avuto una coda di ben tre tempi supplementari. Dopo il 60-60 si è passati al 66-66 e quindi al 70 pari.

L'esplodere entusiastico del foltissimo pubblico, ha dato nuovo slancio agli udinesi che con maggiore calma hanno giocato a temporeggiare, accumulando a loro favore un buon numero di falli personali, che hanno messo gli avversari in ginocchio per il passivo che con il trascorrere dei secondi era diventato incolmabile.

Rino Maddalozzo

I RISULTATI

Eldorado-All'Onestà 76-93; Butangas-Oransoda 71-81; Snaidero-Candy 84-78; Ramazzotti-Fides 68-79; Simmenthal-Ignis 57-60; Noalex-Petrarca 69-62.

LA CLASSIFICA

Ignis, punti 16; Simmenthal, Noalex e Fides, 14; Butangas e Oransoda, 12; Boario, Eldorado, Snaidero e Candy, 10; All'Onestà, 8, Ramazzotti, 2.

Pieno successo della Ferrari nella Tasmanian Cup

1° Amon, 2° Bell nel G.P. d'Australia Débacle della Porsche a Daytona

La «24 Ore» americana vinta dalla Lola Chevrolet di Donohue-Parsons

BRISBANE, 2 febbraio

«En plein» della Ferrari nel G.P. d'Australia, quinta prova della Tasmanian Cup, con Chris Amon primo e Derek Bell secondo. Il neozelandese del «Cavallino», partito al comando grazie al miglior tempo conseguito nelle prove, non è stato più ripreso e ha concluso la gara ad una media record di oltre 160 chilometri orari. Nei primi giri si erano lanciati al suo inseguimento Piers Courage su Brabham-Ford e il campione del mondo Graham Hill, ma al quinto giro le vetture dei due si urtavano all'entrata di una curva e Courage era costretto al ritiro, mentre Hill si fermava ai box per guasto alle sospensioni. Bell poteva così balzare in seconda posizione, dove rimaneva sino alla conclusione della gara. Hill rientrava in terza posizione, ma al 49° giro per un guasto ai freni doveva nuovamente fermarsi perdendo altri preziosi minuti. Nel frattempo (44° giro) l'austriaco Joachen Rindt su Lotus-Ford, che si trovava in quarta posizione dietro Hill, si ritirava. Della situazione approfittava l'australiano Leo Geoghegan su Lotus-Repco per guadagnare la terza posizione dietro ai due ferraristi, mentre Hill doveva accontentarsi del quarto posto.

Ordine d'arrivo:
1 CHRIS AMON (N.Z.) su Ferrari, km 162 in un'ora 12'8,10, media km. 161,200; 2. Derek Bell (G.B.) su Ferrari a 23"9; 3. Leo Geoghegan (Australia) su Lotus-Repco a 1 giro; 4. Graham Hill (G.B.) su Lotus-Ford a 2 giri; 5. Neil Allen (Australia) su McLaren-Cosworth FVA a 4 giri; 6. Max Stewart (Australia) su Milgren Alpha FVA a 4 giri.

Classifica della Tasmanian Cup: 1. Amon punti 35; 2. Courage p. 22; 3. Rindt p. 15; 4. Hill p. 15; 5. Bell p. 13.

★

DAYTONA BEACH, 2 febbraio

Numerosi incidenti meccanici hanno tolto di gara le cinque Porsche ufficiali, ma anche le Ford GT 40, che hanno preso il comando prima della metà gara hanno dovuto abbandonare e così sono sorprendentemente passate in testa le Lola Chevrolet, che hanno vinto la massacrante «24 Ore».

Le Porsche sono rimaste danneggiate quasi tutte dalla cattiva tenuta del sistema di scappamento per l'infiltrazione del gas di scarico nella cabina di pilotaggio. Chi ne ha fatto più di tutti le spese è stato il tedesco Gerhardt Mitter, che colpito d'asfissia, è dovuto ricorrere alla bombola di ossigeno.

La Porsche dell'inglese Richard Attwood e dell'americano Jose Buzzetta, che conduceva la corsa a circa 182 chilometri orari nella quarta ora, è stata invece costretta al ritiro nella nona ora, in seguito alla rottura dell'albero a camme, lasciando così la iniziativa alle Ford di Mike Hailwood, David Hobbs che passavano in testa seguite da Jackie Ickx e Jackie Oliver.

Poi la Ford di Hailwood e Hobbs era costretta ad abbandonare per la rottura di un cilindro, e così passavano in testa Ickx e Oliver, seguiti dalle ultime due «Porsche» ufficiali. Ma i colpi di scena non erano finiti. Poco prima della quindicesima ora di corsa, la Ford di Ickx e Oliver si fermava ai box per surriscaldamento del motore permettendo così alla «Porsche» di Mitter e Schutz, di passare in prima posizione. Intanto, l'altra «Porsche» ufficiale, quella di Siffert ed Hermann è stata costretta all'abbandono per fusione del motore. La Ford di Ickx riprende e torna a insidiare l'unica «Porsche», ma il pilota belga sbanda in una curva e dopo un testacoda finisce contro il muro di protezione prendendo fuoco. Ickx esce indenne dalla vettura che però è fuori uso.

La «Porsche» di Mitter-Schutz sembra avviata al successo ma poco prima dello inizio della diciottesima ora è costretta ad abbandonare per la rottura di un albero a camme. Al comando della gara passa la «Lola Chevrolet» di Chuck Parson e Mark Donohue, che seguiva molto staccata e conserva il primo posto sino al traguardo.

A Roma, Firenze e Napoli

Successi di Jouventur Diplomatic e Karim II

ROMA, 2 febbraio

A [illegible] Capannelle lo sconto [illegible] e [illegible], i due grandi [illegible] del Premio Nemi da Zara [illegible] prove più ricche (L. 2.050.000 [illegible] 3700 e [illegible] [illegible] per [illegible] della [illegible] al [illegible] secondo che ha vinto Gatano a Leamington, mentre [illegible] non è riuscito a piazzarsi. Nelle altre corse vittorie di [illegible], Dillard, [illegible], Elbina e Tanzo.

Ecco il dettaglio tecnico della riunione: prima corsa: 1. [illegible], 2. [illegible] p. 15, 23 [illegible] seconda corsa: 1. [illegible], 2. Siren 18, 13, 14, (20); terza corsa: 1. Dillard, 2. Ortolta 12, [illegible] (17); quarta corsa: 1. [illegible], 2. Espertino 27, 17, 50, (174); quinta corsa: 1. [illegible], 2. [illegible] 3. Amar, 30, 17, 17, 14, (47); sesta corsa: 1. [illegible], 2. Leamington, [illegible], 15, 21, (36); settima corsa: 1. [illegible], 2. Amani 29, 50, 40 (massimo), (14°); ottava corsa: 1. Tanno, 2. Totanio, 3. [illegible] 17, 12, 15, 17, (64).

★

FIRENZE, 2 febbraio

Sorpresa nel Premio Orbetello (L. 2.000.000 - m. 2.060) «clou» della riunione di trotto alle Mulina: ha vinto Diplomatic Dibble davanti a Scilla Tobruk, il favorito, dopo avere combattuto duramente per prendere la testa della corsa è finito in rottura.

★

NAPOLI, 2 febbraio

Vittoria di Karim II nell'odierno Premio Romano, un ben dotato discendente (L. 2.500.000 e coppa d'argento) che sulla distanza di 1960 metri metteva a confronto otto cavalli. Al secondo posto è finito Verrazzano, al terzo Paniola.

NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAU

Quando si ha la passione della barca

Saper parlare da uomo di mare

Un gergo che può essere di grande utilità

Probabilmente una delle cause che tengono la gente di terra lontana dalla nautica da diporto, è la nomenclatura complessa ed ermetica: nessun'altra attività ha tanti termini speciali e spesso incomprensibili. Per esempio è utilissimo avere a bordo il «mezzo marinaio» che però non è un marinaio piccolo o a mezzo servizio, bensì un'asta con un gancio in punta, che serve per attaccarsi all'ormeggio quando si è ad una distanza di circa due metri dalla riva.

Il secchio di chiama «bugliolo» quando è a bordo di un'imbarcazione, mentre lo «specchio di poppa» non è uno specchio messo nella parte posteriore, bensì la parte che chiude, a poppa, lo scafo. «vaso» o «invasatura» è quella incastellatura che si usa per sostenere uno scafo a terra, mentre l'«alaggio» è l'operazione con la quale si tira la barca in secco.

Una complicazione che appare inutile da qualunque punto di vista è l'uso di termini specializzati inglesi anche se gli anglosassoni sono più marinai di noi, l'utilizzare termini inglesi, quando ci sono quelli italiani, è puro snobismo.

Così per esempio, il cabinato diventa «cruiser» e le gare e la navigazione d'alto mare diventano «off shore», il posto di guida sopraelevato diventa il «flying bridge» e la coffa diventa la «tuna tower».

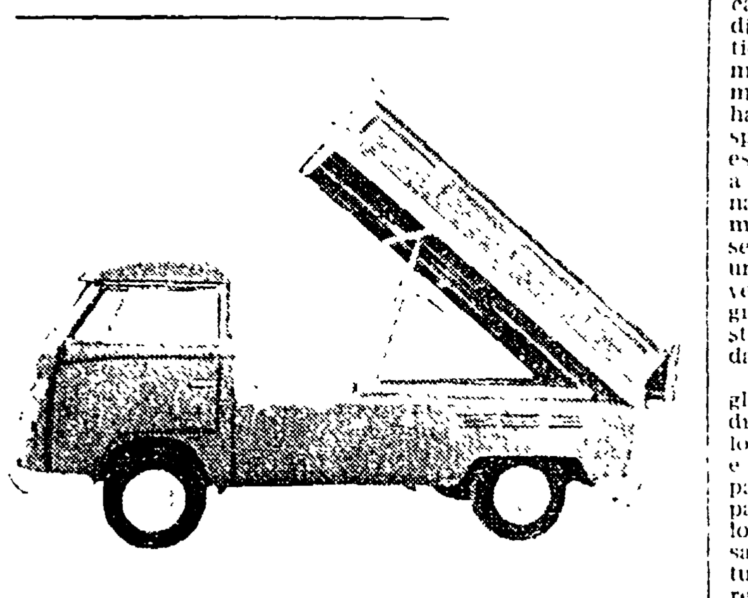
Ancor più complicata è la nomenclatura delle barche a vela dove, ad esempio, «cime», «drizze» e «scotte» sono sempre corde, ma che servono ad usi diversi, dove i «fiocchi» non sono decorazioni ma vele, come pure la «randa», il «genova», la «tormentina» e lo «spinnaker».

A questo punto i casi sono due: non ci si preoccupa affatto della nomenclatura e si continuano a chiamare le cose col loro nome terragno, indicando «il coso» quando non se ne conosce il nome appropriato, e quando si riesce, coi sudati risparmi, a comprare un qualsiasi natante ci si sente ugualmente dei grandi navigatori; oppure se proprio si sente il complesso della nomenclatura, si può, con modica spesa, comperare un libro adatto, come un dizionario dei termini marini o un manuale di «Arte marinaresca» dove tutto è spiegato e illustrato.

Dopo di che, con una sommaria infarinatura si potrà stupire i compagni di lavoro, ma soprattutto, se si va realmente in mare, si potrà più facilmente afferrare il significato di tutta la fraseologia che la gente di mare usa naturalmente, perchè lo ha sempre fatto.

Soprattutto è importante conoscere almeno i rudimenti del gergo marinaresco allo scopo di non confondere le indicazioni e le manovre, mettendo in pericolo la sicurezza che in acqua è ancora più importante che nel traffico terrestre, date le condizioni più critiche in cui si opera.

Il versatile modello 261



Il camioncino Wolkswagen, con l'attrezzatura della carrozzeria Ariasi.

Un camioncino Volkswagen con cassone ribaltabile

E' stato realizzato dall'Ariasi di Mandello Lario - Utilissimo per piccole aziende - Una elaborazione per i servizi di nettezza urbana dei piccoli centri

Una carrozzeria di Mandello al Lario, l'Ariasi, ha lanciato da qualche tempo sul mercato una indovinata apparecchiatura idraulica di ribaltamento, realizzata sul versatile camioncino Volkswagen mod. 261, un veicolo a carrozzeria portante del quale però non è stata alterata la struttura. Al pianale originale è imbullonato un falso telaio, al quale è fissato il pistone di sollevamento. Ecco, comunque, le caratteristiche tecniche principali.

Carrozzeria a cassone ribaltabile posteriore costituita da un pianale supplementare che appoggia — in posizione di riposo — sul pianale originale. Le sponde sono quelle di serie. Quella posteriore è dotata di un dispositivo automatico di apertura durante il sollevamento.

Apparecchiatura di ribaltamento, costituita da un pistone centrale supportato da un falso telaio in lamiera, fissato al pianale originale. La pompa è ad ingranaggi. Il dispositivo automatico di sicurezza è brevettato. L'azionamento è effettuato mediante una leva posta dietro il sedile di guida con segnalazione luminosa nella fase di sollevamento.

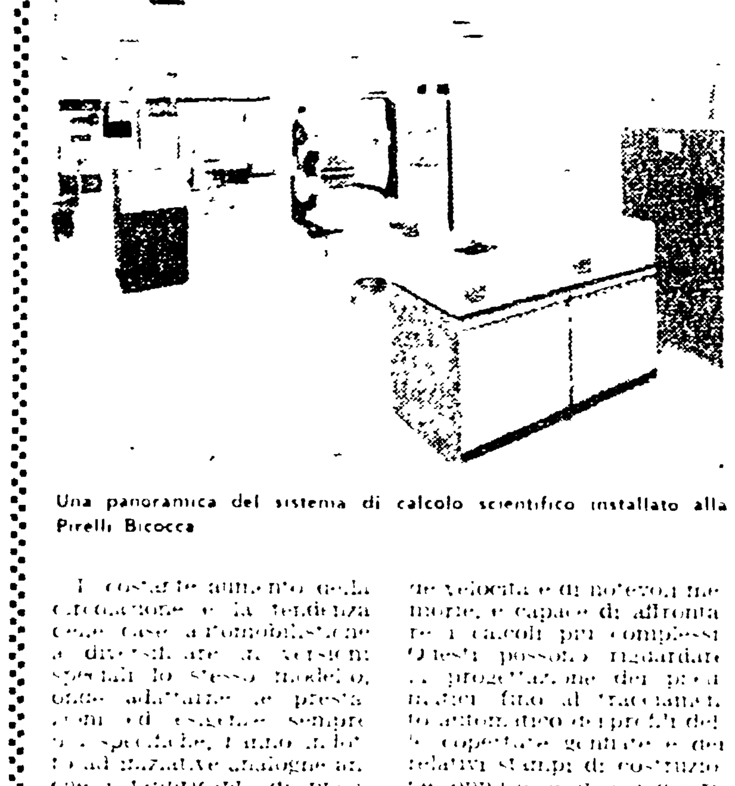
E' inoltre possibile l'applicazione dei seguenti accessori: soprasponde in legno, centine, telone, cavalletto portatravi.

Il camioncino «arricchito» dell'attrezzatura Ariasi (autorizzata dalla Volkswagen e approvata dall'Ispettorato della motorizzazione di Milano) risulta particolarmente indicato per le aziende agricole, i floricoltori, le imprese edili, i mugnai e per il trasporto di legna e carbone.

Inoltre una innovazione è costituita da un accessorio particolare: il coperchio trasporto immondizie, utilizzabile nei servizi di nettezza urbana, dei piccoli centri. Il coperchio, con una capacità di tre metri cubi e mezzo, è sfilabile ed è dotato anche di due sportelli laterali per il carico e, naturalmente, della grande apertura posteriore per lo scarico.

L'elettronica e la motorizzazione

Fanno pneumatici col calcolatore



Una panoramica del sistema di calcolo scientifico installato alla Pirelli Bicocca

Il costante aumento della circolazione e la tendenza delle case automobilistiche a diversificare in versioni speciali lo stesso modello, onde adattarne le prestazioni ed esigenze sempre più specifiche, hanno indotto ad iniziative analoghe anche i fabbricanti di pneumatici che devono essere in grado di equipaggiare le vetture con prodotti altrettanto moderni e sicuri.

Con il sistema tradizionale sia la progettazione che il controllo dei pneumatici sono basati su criteri essenzialmente empirici. Con i modernissimi calcolatori elettronici invece la progettazione può avvalersi di [illegible] studi che si possono compiere nell'ambito della meccanica razionale e gli stessi criteri di produzione trasformati in poche leggi del calcolo, possono essere facilmente variati mediante la lettura di alcune schede.

A questo scopo negli ultimi anni la Pirelli si è servita di piccoli calcolatori elettronici IBM del tipo 1620/2. Oggi, per far fronte agli accresciuti impegni di calcolo scientifico del settore gomma e specialmente della divisione pneumatici, è entrato in attività un nuovo sistema di calcolatori presso il Servizio calcolo scientifico gomma.

Il sistema è composto di due calcolatori IBM che possono lavorare insieme o indipendentemente. Il primo è denominato 360/44, il secondo (che fa da satellite al primo) 1800.

Il 360/44 e il calcolatore principale: dotato di grande velocità e di notevoli memorie, è capace di affrontare i calcoli più complessi. Questi possono riguardare la progettazione dei pneumatici fino al tracciamento automatico dei profili delle coperture gonfiate e dei relativi stampi di costruzione oppure le analisi dei risultati registrati magneticamente, delle prove che i ricercatori e i collaudatori della Pirelli svolgono in laboratorio su piste e su strada. Oggi appare ancora la soluzione di un sistema di equazioni differenziali che, interpretando la manovra delle vetture permettono di simulare il comportamento dei pneumatici e delle sospensioni durante le manovre stesse.

Oltre che per la ricerca tecnologica, lo stesso calcolatore si presta poi per le ricerche operative che permettono di trovare soluzioni ottimali in problemi di produzione o di vendita una volta trovate le formule che li schematizzano.

Rubrica a cura di
Fernando Strambaci

Un nuovo e utile accessorio

L'«LBS» pensa a accendere le luci

Come si presenta l'«LBS» (nel cerchio) dopo l'installazione su un'autovettura

Fra le decine di accessori per automobili che sempre più frequentemente appaiono sul mercato, una particolare segnalazione sembra meritare l'«LBS».

«LBS» sta per Licht Berg Sicherungs, parole che in tedesco indicano le luci intermittenti, il lampeggiatore e la sicurezza antifurto ed è appunto dalla Germania che arriva il nuovo apparecchio, importato dalla MT di Milano (via Villa [illegible]).

L'apparecchio che ha un ingombro molto ridotto (cm. [illegible] x 5) può essere fissato, con il semplice utilizzo di due viti, sotto il cruscotto di qualsiasi tipo di automezzo. La scatoletta presenta dalla parte del guidatore, due levette che comandano rispettivamente l'accensione automatica dei fari per mezzo di una fotocellula e il lampeggiatore automatico.

Spostando verso l'alto lo interruttore di sinistra, al crepuscolo le luci di stazionamento si accendono automaticamente a motore spento, in marcia, invece, le luci si accendono e si spengono automaticamente ad ogni variazione della visibilità. L'«LBS», infatti, entra in funzione quando si entra in una galleria o in un sottopassaggio o quando si entra in una cortina di nebbia. La sensibilità della cellula può essere opportunamente regolata agendo su una vite fissata sul retro dell'apparecchio.

La levetta di destra, sempre dalla parte del guidatore mette invece in azione contemporaneamente, soltanto a motore spento, tutti i lampeggiatori. Il dispositivo è stato studiato in funzione di segnalatore di pericolo o di panne, in previsione di una revisione del nostro Codice della strada. In base alle disposizioni vigenti non può tuttavia essere considerato sostitutivo del fanaleo «triangolo» rosso.

Nella parte posteriore dell'apparecchio, infine, è sistemato il dispositivo di inserimento dell'antifurto. In caso di tentativo di accensione con chiave falsa o con corto circuito, entra immediatamente in funzione il segnale acustico e, contemporaneamente si interrompe l'accensione. Volendo, si può limitare l'entrata in funzione del dispositivo antifurto in un solo dei due casi presi in esame.

L'apparecchio LBS è disponibile per impianti da 6 e da 12 Volt e funziona a transistori con un limitatissimo consumo di corrente. Il prezzo al pubblico è stato fissato in 12.800 lire alle quali vanno aggiunte sulle 3.000 lire per la spesa di installazione, che può essere effettuata da un buon elettrauto.

Torneremo alle automobili a vapore?

L'associazione «Resources of the future» patrocinata dalla Ford, ha rilanciato in un rapporto pubblicato a Washington, l'idea dell'automobile a vapore. Il rapporto afferma che questo tipo di vettura, capace di eliminare l'inquinamento atmosferico da gas di scappamento, potrebbe diventare la vettura normale nel futuro, dopo aver fatto la sua apparizione agli inizi del '900.

Secondo l'associazione, la automobile a vapore ha migliori probabilità dell'automobile elettrica di rimpiazzare le attuali vetture a motore a scoppio, in quanto ha realizzato progressi tecnici decisivi, mentre per la vettura elettrica occorrerebbero ancora una decina di anni di perfezionamenti.