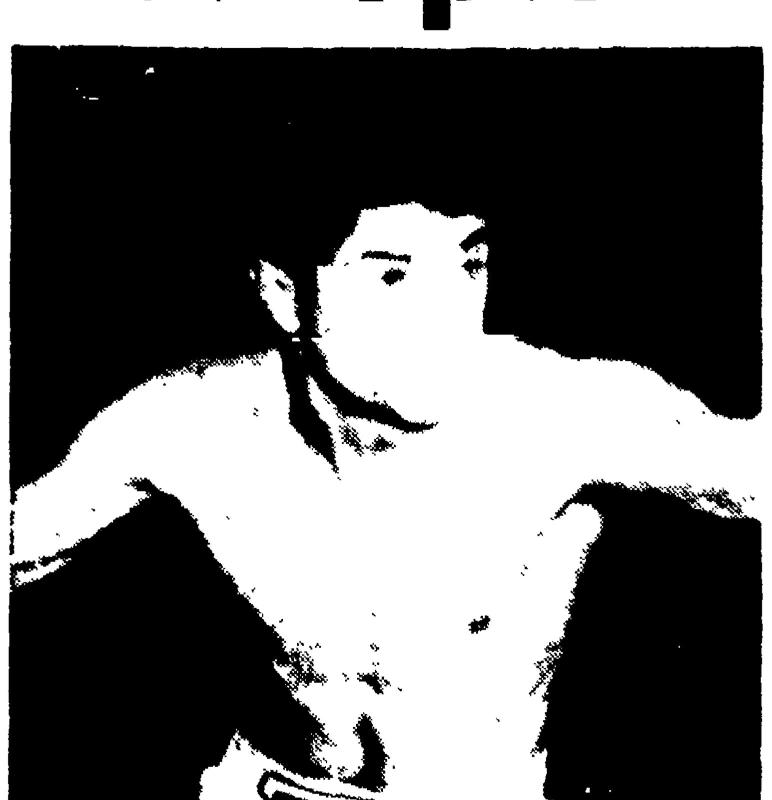
Il pugile sardo ha bisogno di maturare

Puddù ancora lontano da Spoldi e Carrasco



Pedro Carrasco campione europeo dei «leggeri».

Esagera chi lo paragona al vecchio Aldo e hanno troppa fretta coloro che vorrebbero opporlo al campione europeo dei leggeri

Prima del franchismo il pugilato spagnolo venne onorato da straordinari campioni di ogni peso. Fra i tanti entrati nella storia mondiale, ricordiamo il *massimo* Paulino Uzcudum e Tigre de Alfara *mediomassimo*, il *medio* Ignacio Ara, il *welter* Hilario Martinez e Luis Rayo, campione d'Europa dei *leggeri*, emigrato in Argentina dove rimase per sempre; inoltre il *piuma* Josè Girones, il *gallo* Carlos Flix, vincitore di Domenico Bernasconi, infine il minuscolo Victor Ferrand, che nel 1931, a Madrid, fece pari con Frankie Genaro campione mondiale dei *mosca*. Adesso la «boxe» iberica ha mediocrità quali Sombrita e Manuel Calvo, quali Miguel Velazquez, Antonio Torres, Luis Folledo fragilissimo e sfinito, in attesa che il sempre misterioso Josè Manuel Ibar Azpiazu, detto «Urtain», riveli il suo vero valore: è un «nuovo» Paulino Uzcudum oppure una colossale mistificazione affaristica?

Per restare a galla il pugilato spagnolo ha bisogno degli importati. Uno è il cubano Josè Legra, discepolo del grande Kid Tunero, grande asso dei *medi* dopo il *trenta*. Il piccolo Josè, che tra il '67 e l'anno seguente detenne i campionati d'Europa e del mondo per i *piuma*, sembra già in discesa. Un altro iberico «con la coda», come suol dirsi, risulta il brasiliano Pedro «Baby face» Carrasco, attuale campione europeo per i *leggeri*. Nato nel luglio 1943, questo ragazzo dal volto fotogenico — ha già interpretato films in Spagna — incominciò la professione in Italia precisamente a Imola (24 ottobre 1962) quando costrinse alla resa Carlo Leggenda.

In seguito Pedrito si fece conoscere a Torino, Modena, Gallarate, Roma e soprattutto a Milano. Appunto nel «Palazzetto» della metropoli ambrosiana Carrasco sostenne il suo ultimo combattimento nel nostro Paese. Era il 13 dicembre 1965 quando superò, per la giuria, il dinamico francese Renè Roque, allora sconosciuto o pressappoco. Il repertorio tecnico di Pedro Carrasco appariva giovanilmente brillante e fantasioso, però il ragazzo tentava colpi inutili, più spettacolari che non efficaci. Alludiamo, in particolare, al «bolo-punch», una staffilata alla Bondavalli, quindi non una botta da k.o. come quella di Ceferino Garcia.

Giunto in Spagna nel 1966, Carrasco servì quella bandiera in marina e divenne la carta vincente, assieme a Josè Legra, dei vari impresari di Madrid e Barcellona, di Bilbao e Valencia, di Salamanca, Las Palmas, Vigo, Huelva, che sarebbe la terra natale degli avi di Pedrito. Il 30 giugno 1967, in Madrid, Carrasco meritò il titolo europeo dei *leggeri* davanti al danese Borge Krogh che non vale il paesano Tom Bogs sfidante di Duran per la «cintura» dei *medi*.

Da quel momento Pedro incominciò a pensare al campione mondiale della categoria che adesso si chiama Mando «Baby face» Ramos, un californiano di 25 anni, un agile atleta alto 5 *piedi* e dieci *pollici* (1,77 circa) quindi destinato a diventare un peso *medio* con il tempo. Mando Ramos e pugile di sicuro talento, Pedro Carrasco ha anche lo svantaggio di non essere un autentico peso *leggero* da 135 libbre (kg. 61,235) giacchè in Europa questa categoria si ferma a 60 chilogrammi. Lo dobbiamo ai pasticcioni dell'E.B.U. sempre pronti a creare il caos.

In Italia i pesi *leggeri* che promettono qualcosa sono il romano Enzo Petriglia ed Antonio Puddu della Sardegna. Fra qualche anno entrambi, se avranno ambizioni mondiali, si troveranno nella medesima situazione di disagio di Pedro Carrasco, ossia troppo pesanti per dar la caccia al primato dei *leggeri-juniors* (kg. 58,967) e troppo leggeri per i *135 libbre*.

All'inizio di agosto, in Cagliari, i signori Nereo Giorgetti e Filbio Ortu, che forse riprenderanno in Sardegna il lavoro organizzativo di Antonio Picciau, hanno presentato nell'*Arena Giardino* il «bombardiere» Puddu che gli ottimisti definiscono lo Spoldi degli anni *settanta*. Per il momento si tratta di una esagerazione sebbene Aldo Spoldi stia al gioco. Antonio Puddu non è riuscito a liquidare, prima del limite, lo scozzese Hugh Baxter, un veterano (29 anni suonati) che non figura nei migliori pesi *leggeri* inglesi che si chiamano Jimmy Anderson e Ken Buchanan. Costui, nato ad Edinburgo il 28 giugno 1945, sarebbe intenzionato di lasciare il mestiere malgrado la verde età, malgrado sia invitto, malgrado le rosee prospettive del futuro. Le vittorie contro il francese René Roque, l'inglese Maurice Cullen, il portoricano Frankie Narvaez lo indicavano serio «challenger» per Pedro Carrasco.

Di recente il famoso giornalista londinese Peter Wilson paragonò Ken Buchanan al meraviglioso Yem Driscoll, un gallese di gran talento che tenne banco per maestria nei rings mondiali dal 1900 per 19 anni. Si tratta, naturalmente, di esagerazione più o meno come la altra che riguarda Antonio Puddu giacchè tutto l'universo è paese.

Il sardo non riuscì nel casalingo ring di Cagliari a stendere Baxter mentre, per esempio, Jimmy Anderson ci mise 5 assalti per liquidare la partita con il canuto di Glasgow. Altri lo umiliarono, oltre Manca, incominciando da Ivar Drew di Ilfort che fece persino meglio. Significa che Hugh Baxter è un tenace perditore e basta, significa anche che Puddu tremendo nei primi minuti di lotta [illegible] seguiti con [illegible] confuso nell'azione e meno efficace. Lo si [illegible] a Roma qualche mese [illegible] mandò Rino Tommasi [illegible] Brian Cartwright ormai al termine della sua lunga corsa.

Antonio Puddu insomma, ha bisogno di maturare. Quindi d'ancora tempo senza pretendere che sfidi subito Pedro Carrasco oppure lo si dimostri il «nuovo» Spoldi. Non dimentichiamo che Aldo pressappoco all'età di Puddu si misurò in Italia e fuori con tipi come Cazetto Orlandi, come Henry Armstrong, che oggi sarebbe follia pure a opporre all'isolano. Altro avversario da evitare in questo momento riteniamo sia proprio Jimmy Anderson dalle mani pesanti come indica il fulminato «Knock down» imposto ad Howard Winstone [illegible] campione del mondo per i *piuma*.

Al proposito Jimmy Anderson ha trascorso la vacanza di luglio presso l'hotel *Pineta Beach* di Platamona, la spiaggia di Sassari e con lui c'erano il peso massimo Peter Boddington di Coventry, il *mediomassimo* Phil Watford di West Ham e Ralph Charles, campione britannico dei *welters*, un ben valido (eventuale) «test» per i nostri Bertini e Carmelo Bossi. Non per niente la Sardegna è area fertile per il pugilato, gli stanchi guerrieri ci vanno volentieri per un meritato riposo prima di tornare sul sentiero di guerra.

Giuseppe Signori

Gran fondo di nuoto pinnato

Giuseppe Mangherini neo campione italiano

RAVENNA, 17 agosto

Giuseppe Mangherini del Centro Nuoto Torino è il nuovo campione italiano di gran fondo nuoto pinnato.

Il nuotatore torinese ha conquistato il titolo al termine di una gara che ha dominato da un capo all'altro infliggendo agli altri contendenti distacchi vistosi.

Subito al comando Giuseppe Mangherini in compagnia, ma per poco, di Siniscalco poi la fila già sgranata dei concorrenti. Ai 2000 metri il torinese ha già 30" sul napoletano che nel frattempo è stato raggiunto dal compagno di squadra Pollonini. Seguono con distacchi maggiori, il duo genovese Bisso-Maggiari e il sorprendente ravennate Vandini.

Il vantaggio di Giuseppe Mangherini a metà gara è già vistoso. Oltre due minuti su Pollonini, liberatosi di Siniscalco in difficoltà alla distanza poi, fino al termine, nient'altro di importante da segnalare se non l'incremento dei vantaggi ed il ritmo incalzante del vincitore che ha tagliato il traguardo degli otto chilometri in 1 ora 19'2".

Ordine d'arrivo:

1. GIUSEPPE MANGHERINI (Centro Nuoto Torino) 1.19'2"; 2. Pollonini (Carabinieri Napoli) a 3'9"; 3. Siniscalco (Carabinieri Napoli) a 6'2"; 4. Bisso (Sub Genova) s.t.; 5. Maggiari (Sub Genova) a 8'5"; 6. Vandini (Sub Delphinus Ravenna) a 9'18"; 7. Destro (Carabinieri Napoli) a 9'44"; 8. Avallone (Carabinieri Napoli) a 12'3"; 9. Ranzani (Centro Nuoto Torino) a 12'8"; 10. Giovanni Mangherini (Centro Nuoto Torino) a 12'57".

IL COMMENTO DEL LUNEDI'

Che c'è dietro il cambio della guardia all'UNIRE?

Aloisi e Grassetto, il presidente defenestrato e il neo-commissario dell'UNIRE tutti e due si sono appellati alla democrazia per sostenere la loro causa. Aloisi per gridare allo scandalo di un siluramento deciso e portato a termine da un ministro dc l'on. Valsecchi, pochi secondi prima di lasciare la poltrona, Grassetto per tentare di raccogliere intorno a se le forze dell'ippica, che a quanto pare non gli sono troppo amiche, o per lo meno ancora subiscono l'influenza di Aloisi al punto da minacciare il blocco delle corse se il nuovo ministro dell'Agricoltura on. Sedati, non si rimangerà il provvedimento del suo collega di partito. Entrambi però si sono ben guardati dallo spiegare perchè è accaduto il terremoto all'UNIRE come la democrazia, giustamente intesa, avrebbe voluto. E che nelle alte sfere del mondo [illegible] cetto della democrazia e vorremmo aggiungere della legalità se ci è consentito è confermato dal fatto che il dott. Aloisi per contestare le decisioni di Valsecchi non ha saputo far di meglio che rivolgersi all'on. Piccoli quasi spettasse al segretario politico della DC risolvere le questioni di un ente statale che ha compiti tanto delicati come l'UNIRE sotto la cui ala si svolge un giro di scommesse annuo che supera i cento miliardi.

Con Grassetto e Aloisi che mantengono il massimo riserbo sulle cause che sono alla base dell'improvviso provvedimento ministeriale e con il ministero dell'Agricoltura che si limita a giustificare il cambio della guardia con espressioni generiche, è difficile stabilire su che cosa è avvenuto lo scontro. E' certo però ne fa fede il ricorso all'on. Piccoli, che un grosso scontro c'è stato e che a scontrarsi sono stati due gruppi legati a forze democristiane.

I problemi dell'ippica sono tanti e annosi. C'è innanzitutto da rivedere le strutture dell'ente nel senso di democratizzarle veramente e c'è da mettere ordine nel gioco delle scommesse che così come è regolato oggi lascia lo scommettitore in balìa dei «boss» delle sale corse private, massimi, martingale, ritiri dalla pista senza avere preso il via valido, scuderie di guastatori, clan di fantini in una stessa corsa, e tante altre piacevolezze del genere non possono più essere tollerate. E c'è il problema dei dipendenti dell'ippica da risolvere, problema vecchio, che lo stesso Aloisi si era impegnato a esaminare ma che non ha trovato ancora soluzione.

Intanto i dipendenti continuano ad essere trattati nel modo peggiore, spesso in contrasto aperto con le leggi dello Stato niente previdenza, niente ferie, niente straordinari, niente pensione, tutt'al più qualche mancia a Natale, Pasqua e Ferragosto (poche centinaia di lire, naturalmente). I lavoratori dell'ippica dipendono dal settore dello spettacolo e al ministero competente c'è un ministro dc, come all'Agricoltura e Foreste e un sottosegretario, l'on. Evangelisti, che non perde occasioni per dichiararsi amico degli uomini di sport, ma neppure Evangelisti ha mosso un dito. Sono cose che il neo-commissario Grassetto conosce bene essendo dell'ambiente ma prendendo possesso della carica anche lui si è ben guardato dal dire che cosa vuol fare che cosa farà, per rimettere ordine in un mondo in cui tutto va per la via sbagliata.

Altri due grandi problemi riguardano la presidenza e la vice presidenza dell'ente e gli ippodromi e probabilmente proprio su questi problemi è avvenuta la rottura. Aloisi progettava di sottrarre al ministero dell'Agricoltura e Foreste la nomina dei massimi dirigenti per renderla elettiva e ciò sicuramente non è [illegible] nel gruppo dirigente del ministero [illegible] cuore di Bonomi che ora [illegible] legge [illegible] fare e disfare a suo piacimento [illegible] Aloisi [illegible] poggiato dei dirigenti delle categorie del settore [illegible] suo tentativo [illegible] dal ministero [illegible] di certi carrozzoni [illegible]

E' [illegible] che l'UNIRE [illegible] del CONI sottraendosi [illegible] Parlamento con il beneplacito dell'on. Andreotti [illegible] quale giro di interessi [illegible] dalla gestione degli ippodromi costruiti in tutto o in gran parte con danari pubblici [illegible]

L'esempio di San Siro è lampante. L'ippodromo deve essere trasferito e intorno alla operazione si è scatenata una vera e propria battaglia. La società di corse che regge San Siro ha presentato il suo piano, l'amministrazione Aloisi l'ha bocciato. Lo scontro tuttavia restava (e resta) aperto e chissà come sarebbe andato a finire se lo scioglimento del consiglio dell'UNIRE non fosse venuto a modificare i termini della disputa. Il problema del trotter di San Siro comunque resta. l'area che si libererà con il trasferimento dell'ippodromo non vale davvero pochi spiccioli. Lungi da noi l'idea che Aloisi, Grassetto o il ministro Valsecchi abbiano avuto in queste vicende interessi men che corretti la questione ippodromi però esiste, investe interessi di miliardi e deve essere chiarita in tutti i suoi aspetti, così come deve esser chiarito l'improvviso cambio della guardia in via Sommacampagna.

f. g.

Una visita alla raccolta torinese non deluderà gli appassionati

In centinaia di «pezzi da museo» la storia della civiltà dell'auto

Dalla «Fiat 3,5 HP» del 1899 all'automobile a turbina - La locomotiva stradale di Bordino - Lo sterzo perfetto del prof. Bernardi - Una galleria di nomi e marche famose

A ridosso del fiume, nella zona dove Torino ospitò quel «carnevale» assurdo, di «Italia 61», sorge il Museo dell'Automobile. Nacque pochi mesi prima dell'inizio dei festeggiamenti per il centenario dell'Unità di Italia, in concomitanza con la inaugurazione della 42ª edizione del Salone Internazionale dell'Automobile.

E' intitolato a Carlo Biscaretti di Ruffia, un appassionato di questi problemi, che negli anni 30 fu nominato «ordinatore» e in seguito presidente. Si deve essenzialmente alla sua costanza (anche se i contributi finanziari delle grandi case automobilistiche furono indispensabili) se anche il nostro Paese dispone ora di un dignitoso museo dell'automobile, a cui si sono affiancate altre raccolte e rassegne importantissime. Il Museo di Torino è tra i più noti del mondo e se solo una parte del materiale esistente è stato recuperato lo si deve alla dabbenaggine di chi emanò il Decreto del febbraio 1942, sulla base del quale tutti gli autoveicoli immatricolati anteriormente al primo gennaio 1930 si dovevano «consegnare alla Patria» per la raccolta dei rottami di materie prime.

Persa la guerra e irreparabilmente persi alcuni vecchi modelli, i promotori di questo affascinante archivio ripresero le fila del lavoro interrotto incontrando di volta in volta sempre maggiori difficoltà ad ospitare le vecchie carcasse rimesse in sesto da operai specializzati. Il Museo cambiò quattro volte sede e solo la prospettiva di «Italia 61» consigliò l'amministrazione civica a spianare tutte le strade per un'iniziativa che, se non altro, sarebbe rimasta tale anche dopo le feste. Il resto di «Italia 61» è ora a testimonianza di come si possa sprecare in così poco tempo tanto denaro pubblico.

L'edificio, eretto su progetto dell'architetto Amedeo Albertini, permette, attraverso due gallerie, di unire i due corpi di fabbricato concedendo così al visitatore la possibilità di un itinerario comodo e razionale.

Non c'è niente di antico (le cose che al Museo dell'Automobile possono concedersi questo appellativo sono unicamente modelli) ma la colpa non è del museo, bensì dell'automobile che è andata troppo in fretta.

Fermarsi davanti alla famosa «FIAT 3½ HP» del 1899, sapendo che ha solo 70 anni, è sufficiente a capire a quale ritmo sono mutati gusti e abitudini della nostra epoca. Ha l'aria di un ricco risciò con qualche diavoleria nella pancia, eppure già guarda spavalda uno dei suoi più illustri antenati, la rossa locomotiva stradale di Bordino. E', quest'ultimo, uno dei pezzi rari ed è opera di Virginio Bordino, ufficiale del genio dell'esercito sardo per molto tempo staccato in Inghilterra a scopo di studio dei nuovi mezzi di locomozione. Impettita, questa specie di locomotiva, è in un posto d'onore al Museo [illegible] la terza «invenzione» di Bordino costruita nel 1854 (le altre due furono costruite nell'836 e [illegible]). Da lontano sembra una vecchia carrozza [illegible] posteriore invece dei bagagli ha [illegible] Fra [illegible] carbone e il vapore [illegible] chilogrammi [illegible] raggiungere [illegible].

[illegible] dell'atto se [illegible] trovano ancora molti [illegible] La «3 HP» di Bernardi fu costruita nel 1894 e rappresenta la prima automobile italiana con motore a scoppio. Uno di quei modelli che esistono [illegible] al mondo figura al Museum of Science and Industry di Chicago. Si [illegible] di sorridere quando si pensa che già in quel tempo Bernardi presentava un cilindro con testa smontabile, valvole in testa comandate, carburatore a livello costante con [illegible] polverizzatore [illegible] fatto per la ben [illegible] accensione a [illegible] di platino [illegible].

[illegible] Rodolfo Biscaretti (il figlio del fondatore) si legge che la [illegible] del prof. Bernardi *«pare sia l'unica vettura con sterzo matematicamente corretto nel senso che gli assi delle ruote posteriori intersecano nello stesso punto l'asse posteriore qualunque sia l'angolo di sterzatura»*.

A chi serve di un museo se non deve farne la storia? [illegible] succede lo stesso in [illegible] a cui va incontro il visitatore che sente suonare la campanella quando è appena all'inizio della visita. Alcune cifre rendono più evidente questo imbarazzo: 135 vetture, 4 tricicli e quadricicli a motore, 30 chassis, 40 motociclette e cicli, 35 motori e altrettanti modelli.

Impossibile descriverli tutti, sappia comunque chi volesse visitare il Museo, che l'attesa più ottimistica sarà sicuramente superata. Troverà una Benz Victoria del '93, il triciclo a vapore di Pecori del 1891. La famosa «2½» della Peugeot, del 1894, esposta al Museo, fu costruita in Italia dalle Officine Costruzioni Meccaniche di Saronno su licenza della casa francese.

Un modello della Panhard & Levassor è il «B 1» del 1899. La casa, assorbita dalla Citroën, era nata nel 1845, come Ditta Perrin, specializzata nella produzione di macchine utensili per la lavorazione del legno. Poi i nomi si accavallano, sono i nomi famosi dei nostri tempi.

La «4 HP» della Prinetti & Stucchi, la «3½» di Louis Renault, il primo costruttore che presentò una carrozzeria completamente chiusa, poi la Ceirano «5 HP» e, vicino, la «8 HP» FIAT che con Giovanni Agnelli fece il primo giro d'Italia (automobilistico) nel 1901.

Il tempo corre più veloce dei «mostri» del ventesimo secolo. Ecco la famosa Itala della Parigi-Pechino che mise al tappeto tutte le concorrenti straniere percorrendo d'un fiato 16 mila chilometri.

Siamo nel 1907. Accanto all'automobile di Scipione Borghese, Ettore Guizzardi e Luigi Barzini, la ruota ricostruita da un carradore nella steppa, tra Perm e Kazan. Inizia l'epoca delle macchine da corsa e il nome di Felice Nazzaro e della FIAT si impongono su tutte le piste. Nel 1907 con la «130 HP» Nazzaro passò primo sotto gli striscioni della «Targa Florio», della Coppa dell'Imperatore sul circuito di Taunus e del Gran Premio dell'Automobile Club de France a Dieppe. Siamo già nel periodo della prima guerra ed ecco il famoso modello «T» di Henry Ford. Dal 1908 al 1927 ne costruì 15 milioni di esemplari.

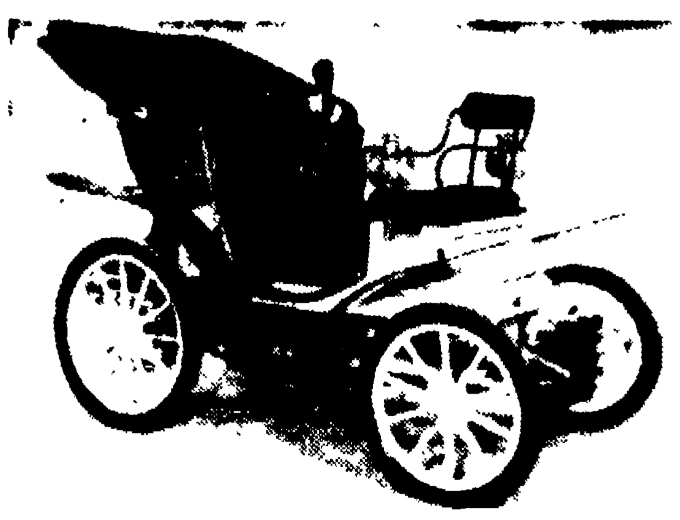
Si incomincia a sorridere meno. La meravigliosa Lancia Lambda del 1925, forse la più celebre di tutta la produzione Lancia. Fu la prima in tutto il mondo a presentarsi con una carrozzeria a struttura portante.

Ecco la nuova tendenza. L'auto sta diventando qualcos'altro e lo si avverte guardando i primi modelli economici, meno ricercati, più essenziali. Esce dalle officine Lingotto, nel '29, la FIAT «509» che passerà alla storia (per il nostro Paese) come la prima utilitaria italiana. Poi il tempo precipita con la Balilla a tre marce (1932) e arriva nel '36 la Topolino, il modello «500 A» che sarà prodotto sino al 1948.

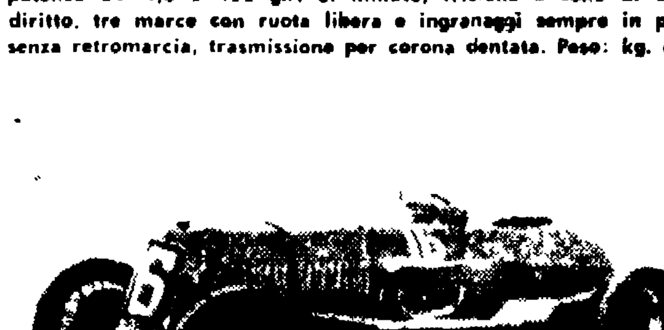
Rimangono le auto da competizioni, le sperimentali diventate famose, come la FIAT a turbina del '54, e le mostre permanenti che affiancano l'automobile e la storia del Museo, il Centro di Documentazione (oltre 5 mila volumi), i settori dedicati alla gomma e al petrolio.

Si esce da questo enorme balcone di corso Unità di Italia e ci si affaccia sul Valentino. Gli uomini sono sulla Luna e il visitatore pare uscire da una pagina di Beltrame.

OTELLO PACIFICO



Il primo modello della FIAT progettato dall'ing. Aristide Faccioli. Il modello nato nel 1899 fu chiamato «3 1 2 HP». La cilindrata era di 678 cmc (due cilindri orizzontali), motore posteriore, potenza CV 4,2 a 400 giri al minuto, frizione a cono di cuoio diritto, tre marce con ruota libera e ingranaggi sempre in presa senza retromarcia, trasmissione per corona dentata. Peso: kg. 680.



Due anni dopo la nascita delle Officine Alfieri Maserati, nel 1928 la nuova casa bolognese presentava il modello «26 B». Otto cilindri in linea, cilindrata 1975 cmc. Potenza CV 155 a 5300 giri al minuto. Quattro marce più la retromarcia. Accensione: magnete A.T., compressore: tipo Roots.

Record di vendite Chrysler negli USA

Nel mese di giugno di quest'anno le vendite di vetture Chrysler negli Stati Uniti hanno raggiunto la cifra di 139 695 unità, che costituisce il nuovo record per questo mese, superando quello stabilito nel giugno dello scorso anno con 139 mila 619 vetture.

Gli ultimi 10 giorni del mese di giugno hanno fatto registrare la vendita di 63 mila 391 vetture, vale a dire il 16 % in più rispetto alle 54 660 vetture vendute negli stessi giorni lo scorso anno.

Giugno è stato il primo mese dell'anno in cui le vendite hanno superato ogni traguardo precedentemente stabilito, e particolarmente quello del 1968 in cui i risultati della Compagnia erano pervenuti a quote mai toccate.

Le vendite totali per i primi 6 mesi del 1969 sono state di 750 241 unità, contro le 800.317 dello stesso periodo del 1968.

E' questo il miglior risultato per i primi 6 mesi, dopo quello fatto registrare l'anno scorso.

Le vendite di autocarri Dodge negli ultimi 10 giorni del mese di giugno sono state 7.639 contro il record dello scorso anno che era di 6.871.

In tutto il mese gli autocarri venduti sono stati 14 mila 157 contro i 14.345 del giugno 1968.

Le vendite di autocarri nel secondo trimestre sono arrivate al nuovo record di 39.593 unità, ben superiori alle 38.574 del secondo trimestre 1968 e al di sopra anche della cifra massima di 39.417 autocarri, venduti nel giugno del 1952.

Per i primi 6 mesi le vendite di autocarri, totalizzando la cifra di 73 mila 271 unità si sono avvicinate al record dello scorso anno che era di 76.958.

Nelle cifre sopra indicate non sono riportate le vendite negli Stati Uniti delle vetture Simca e Rootes.

★

Si è appreso, intanto, che la distribuzione dei prodotti Simca in Gran Bretagna è ora assicurata dalla Rootes. Questa nuova attività è conforme a un principio di politica generale, secondo il quale ogni compagnia del gruppo Chrysler è responsabile, per la sua area di mercato, della distribuzione dei prodotti di tutte le società affiliate. La Simca, a sua volta, assicura quindi, la vendita dei prodotti Chrysler e Rootes in tutti i Paesi del Mercato comune.

Ora tutti nocchieri

Il trimarano «Planesail» è governato con una semplice leva

Il nuovo «Planesail» (letteralmente vela-aereo) fotografato in navigazione. Si tratta di un trimarano con quattro vele di fibra di vetro verticali aerofoil (piano d'ala). Le vele rigide sono montate su una piattaforma girevole. Il loro angolo di attacco al vento è controllato da un solo governale verticale che è azionato mediante una leva situata nella cabina del pilota. Con questa nuova barca anche chi non ha grande esperienza di vela può sentirsi un consumato nocchiero.

L'aereo fatto in casa

E' prodotto in scatole di montaggio dalla Britten-Norman

Dalle scatole di modellini all'aereo vero e proprio in scatola di montaggio. Si tratta del Britten-Norman BN-3 Nymph. L'aereo ad ala ripiegabile e che può portare quattro passeggeri sarà prodotto in scatole di montaggio dalla compagnia Britten-Norman. Dotato d'un motore da 115 HP costerà 2.500 sterline se ordinato a gruppi di 100 e 3.000 sterline se ordinato a gruppi di 5. Con 4 milioni e mezzo quindi ci si può costruire l'aereo in casa. Il prototipo è stato presentato al recente salone aeronautico di Parigi.

2500 «Tomboy» sono già state vendute in Inghilterra

In plastica e inaffondabile la barca stampata sotto vuoto in un solo pezzo

Stampata in un unico pezzo in una singola operazione con la più grande macchina per stampaggio [illegible] in Europa, la [illegible] imbarcazione da diporto «Tomboy» in resina termoplastica ABS, ha ottenuto rapidamente un grande successo.

Disegnata e progettata in Inghilterra la «Tomboy» economica e praticamente inaffondabile è la barca ideale e può essere usata con i remi, a vela, e con motore. Questo «dingo» è fabbricato negli stabilimenti di Sheffield della Fairway Fabrications Ltd., in Cycolac, la resina ABS (acrilonitrile butadiene stirolo) prodotta dalla sussidiaria della Borg Warner Corporation, la Marbon Europe, negli stabilimenti di Amsterdam e di Grangemouth (Scozia).

Con uno scafo lungo mt. [illegible] e con una larghezza massima di m. 1,42 la «Tomboy» può essere trasportata sul tetto della macchina o portata a braccio per brevi tratti. [illegible] pesa solo kg [illegible] 65,700 e a remi kg 44,[illegible]. In Inghilterra il costo dell'imbarcazione, munita di motore, è di L. 209.000 mentre attrezzata con vela il costo è di L. 165.000, la sola imbarcazione con remi non supera le 120.000 lire.

Il materiale espanso, inserito tra il ponte in Cycolac ABS e la carenatura dello scafo, rende l'imbarcazione inaffondabile, anche se forata al di sotto del livello dell'acqua.

Prima di venir scelto per tali scafi, il Cycolac è passato attraverso severi collaudi di laboratorio. R. B. Ginty, direttore commerciale della «Fairway Fabrications» ha dichiarato: «Abbiamo sottoposto quattro [illegible] diversi ad una prova d'urto pari a 13,82 [illegible] da mm 1,24 [illegible] completamente [illegible] zato da 6,50 mm e [illegible] pesato speciale per imbarcazioni da 19,050 mm. Lo stesso collaudo ha appena scalfito il Cycolac ABS e l'ammaccatura è stata completamente eliminata (e il pezzo ha riacquistato la forma iniziale) sottoponendola per pochi minuti ad un getto d'aria calda a 260 gradi centigradi».

A differenza degli altri materiali, ha aggiunto Ginty, il Cycolac ABS non è assorbente, ed è resistente alle intemperie, agli acidi, alla salsedine ed agli alcali, e mantiene permanentemente una superficie lucida che facilita la manutenzione.

Un altro vantaggio, secondo Ginty, è la versatilità del materiale il quale ha consentito di progettare con [illegible] facilità la forma [illegible] della [illegible] cosa che rende più facile l'attracco dell'imbarcazione.

Il motore Jetpack è stato progettato particolarmente per essere montato sulla «Tomboy». Il suo rapporto peso/potenza dà una buona prestazione economica alla velocità di 6 nodi orari consuma 3,785 litri di miscela ogni 4 ore.

Lo scafo «Tomboy» ha fatto il suo debutto all'ultimo salone Nautico Internazionale di Londra, nel corso del quale ne sono stati ordinati 2500 esemplari.

Rubrica a cura di **Fernando Strambaci**