Venerdì, a Roma, bis della sconcertante faccenda Archie Moore-Rinaldi?

Carmelo Bossi per battere Little dovrebbe superare se stesso

E' augurabile che l'arbitro non sia un «allievo» di Toncy Gilardi dato che sarà designato dall'onorevole Evangelisti impregnato di spirito clientelistico - Venti anni fa sull'Atlantico moriva Marcel Cerdan

Ad occhio e croce, visto nel religioso silenzio della palestra, al *Flaminio*, dove in questi giorni si prepara per affrontare Carmelo Bossi, il professor Freddie Little del Missouri, giunto all'età di 33 anni, sei mesi, due giorni, sembra possedere la maestosa sicurezza di Archie Moore, fratello di colore, di serietà professionale, di bravura pugilistica.

Il campione del mondo delle «154 libbre», giunto in Italia con la moglie Barbara che conobbe studentessa quando frequentavano la *Dillard University* di New Orleans, Louisiana e con il figlioletto Federick, sembra davvero un professore in vacanza che si aggira con dignitosa discrezione nella città prediletta, Roma. E' un signore tranquillo, gentile, misurato nelle parole, chiaro, felice del suo piccolo mondo, che chiede ai monumenti, al cielo incredibile di questo paese, alle sue cognizioni storiche e di altro genere, un *relax* al rude lavoro quotidiano di professionista dei pugni. Quindi niente conventi alla Herrera, niente partite a carte per uccidere il tempo, niente interminabili discussioni sui premi di partita, niente infantili paure e malattie immaginarie da gente insicura: il sorridente, flemmatico Little sa che la sua «borsa» contrattata con lo impresario Rodolfo Sabatini è di cinque mila dollari e non ci saranno aumenti sottobanco; sa che venerdì a mezzogiorno dovrà presentarsi sulla bilancia a kg. 71 che fanno 156 libbre e mezzo quindi, tenuto conto del suo fisico massiccio, deve fare attenzione a tavola, sa infine che per meritarsi il compenso dovrà impegnarsi, in buona forma, contro un avversario sconosciuto (a lui), il Bossi, ma che gli assicurano sia di primo ordine. Perciò deve rispettare in ogni particolare una vita sana, da atleta, senza controlli fra i piedi.

Il suo *trainer*, Kit Carson, un tipo che nel passato preparò fra i tanti il *massimo* Bob Satterfield, il *medio* Bobby Boyd, il piccolo Eddie Perkins, entra in scena solo in palestra com'è giusto che sia. Nelle ore stabilite il professore torna ad essere il pugile che fa i soliti gesti, usa i soliti attrezzi con la solita maestria, che mette i guantoni con i giovani Jannilli e Romersi, due volenterosi «sparrings» che hanno tutto da imparare da simile campione.

Pare che Kit Carson sia soddisfatto della condizione del suo maturo discepolo che, del resto, negli ultimi mesi non ha riportato che limpidi successi. Difatti nel «Convention Center» di Las Vegas, Nevada, merito facilmente il campionato del mondo per i *medi junior* contro il pericoloso Stan «Kitten» Hayward, un vincitore di Curtis Cokes e di Griffith con i seguenti punteggi della giuria Mike Petrovich 74-62, Ralph Mosa 73-64, Artie Lurie 73-63, insomma il professore impartì una lezione di «boxe» al competitore. Lo scorso agosto in Benoni, presso Johannesburg, Freddie Little demolì in 7 assalti Joe N'Gidi, gagliardo campione del Sud-Africa dei *medi* per i «non bianchi» come si usa dire in quelle razzistiche contrade. In settembre, invece, eccolo in Giappone per difendere la sua «cintura» dall'assalto di Hisao Minami, l'ultimo *trionfatore* di Ki Soo Kim della Corea. Ebbene il nipponico dovette arrendersi in fretta per non finire distrutto dalla fredda e scientifica potenza del campione americano.

Il 31 ottobre, davanti al professore, deve presentarsi Carmelo Bossi per un esame severissimo solo parzialmente giustificato da una buona paga, 6 milioni di lire. Bossi, leggermente più giovane (30 anni, 12 giorni), meno robusto e pesante, e reduce da sconcertanti drammatiche partite, sia pure vittoriose, con «Fighting» Mack e John Tiger, entrambi duri colpitori. Carmelo, nei rings di Milano, subì in quelle occasioni «knock downs» che fecero nascere dubbi. Che accadrà nel *Palazzone*, all'Eur, tenendo conto che il salto qualitativo da Mack e Tiger a Fred die Little appare piuttosto notevole?

Spassionatamente Carmelo Bossi risulta chiuso da un pronostico logico basato sulla realtà, sui fatti accaduti, non sui sentimenti. Roma è anche la città che lanciò Little verso la vetta mondiale dopo una lunga, inutile, persino umiliante attesa per un talento come lui. L'orgoglio folle di Sandro Mazzinghi gli diede la spinta verso un titolo mondiale «junior», purtroppo di *Serie B*, ora non intende deludere i suoi ammiratori, i tecnici, il suo «clan», la sua dignità di campione: e non ci tiene proprio a discendere dopo la faticosa salita. Fra l'altro Freddie Little merita il primato mondiale dei *medi*, ossia delle *160 libbre*, però la mafia del «Garden» lo tiene sempre lontano dalla torta. Provate a parlare con Bruno Amaduzzi, manager di Nino Benvenuti, del professore e vedrete il cardinalone bolognese andarsene con la sua lanterna in cerca di un Frazer Scott qualsiasi.

Il pronostico per venerdì prossimo, dunque, appare chiaro. Per rovesciarlo, Carmelo Bossi deve superarsi in fatto di intensità e mordente, di potenza e ritmo, di strategia e tecnica. Nel milanese, accanto alle solite eccellenti doti di abilità, tattica e mestiere, dovremmo insomma riscontrare nuove carte qualcosa in più, diciamo un rendimento da campione del mondo. Sull'altro fronte Freddie Little, magari imbrigliato dall'arbitro oppure da altri diabolici fattori, *made Italy*, dovrebbe a sua volta dimostrarsi fiacco, distratto, in vacanza come accadde ad Archie Moore davanti a Giulio Rinaldi, nel 1960, arbitro Tonelli di Roma. In quell'occasione la faccenda propizio un campionato del mondo fra Moore e Rinaldi, qualche volta la storia si ripete. Ci sembra tuttavia quasi impossibile che il 31 ottobre, vigilia di tutti i Santi, tutto ciò possa accadere.

Non bisogna, però sottovalutare la possibilità che nel ring venga mandato, per arbitrare, un «allievo» di Toncy Gilardi. Non sarebbe la prima volta, neppure l'ultima. Al proposito, durante la recente tavola rotonda chiamiamola così — fra la A.N.I.S.P. e l'avvocato Peri Brambilla, si è irrobustita la convinzione che le scelte non dipendano, in definitiva, dal presidente degli arbitri bensì dal presidente federale on. Evangelisti... L'uomo politico, con lo spirito clientelistico così preminente nel suo partito, invece di rispettare la *Giustizia* dello *Sport* come sarebbe un dovere assoluto, preferisce esaudire i desideri interessati dei managers, degli organizzatori, dei procacciatori di voti. Per Napoli l'onorevole presidente si lasciò imporre il «*referee*» Gilardi dal manager di Benvenuti e non si tratterà certo, nel tempo futuro, dello scandalo maggiore della attuale gestione della *Federboxe*. Pazientate e vedrete.

Nell'attesa è giusto ricordare che 20 anni fa, 27 ottobre 1949, il grande Marcel Cerdan trascorse le sue ultime ore in questo mondo terreno. Salpato alle ore 20,54 dall'aeroporto parigino di Orly per New York, dove lo attendeva Jake La Motta per il campionato mondiale dei medi, il «Constellation» di Marcel andò ad infrangersi durante la notte sul picco di Rodonda, isola San Miguel, Azzorre, che sporge solitario sull'infinito oceano.

Giuseppe Signori

Fred Little, il «professore».

IL COMMENTO DEL LUNEDI'

Dimenticati come sempre i lavoratori del mondo ippico

Il commissario governativo dell'ippica ha fatto conoscere i suoi orientamenti per il «risanamento» del mondo ippico. Due sono i «cardini» dell'azione del dottor Gigante: più soldi per i proprietari di cavalli e «nuovo ordine» nel mondo delle scommesse attraverso la revisione dei regolamenti e l'introduzione di moderni mezzi tecnici che diano maggiori garanzie.

Il fatto che sia stata compresa la necessità di rivedere l'attuale sistema delle scommesse e certamente positivo: si tratta ora di vedere se alla volontà di «ammodernamento» corrisponderanno i fatti e se i fatti andranno nella direzione giusta. Circa l'aumento dei premi e dei contributi agli allevatori, invece, un'osservazione di fondo va fatta subito e riguarda i lavoratori dell'ippica, i grandi dimenticati anche dal dottor Gigante. L'orientamento ad aumentare i premi significa che sono stati reperiti i mezzi finanziari per farlo e per lo meno individuati i «canali» per reperirli. Ebbene nel momento in cui ci si appresta a dare altri milioni a chi già ne ha e ne riceve dall'ippica non pochi, non è concepibile che si dimentichino i lavoratori del settore ippico: gli impiegati delle sale corse, gli stallieri e tutti gli altri dipendenti delle scuderie e degli ippodromi che percepiscono salari veramente bassi, in alcuni casi letteralmente salari di fame per un lavoro lungo, faticoso e al tempo stesso così delicato da richiedere personale qualificato e di assoluta fiducia.

E' recente il caso di tre cavalli drogati per realizzare un «colpo» attraverso le scommesse. La «droga» usata era avariata e il «giochetto» è stato scoperto, ma è legittimo pensare che cosa sarebbe accaduto se non fosse stato usato un medicinale «scaduto». Intorno alle scuderie ruota un certo numero di persone e necessita vuole che siano persone che danno le massime garanzie di onestà. I cavalli da corsa hanno bisogno di essere curati notte e giorno, puliti, governati, ecc. E' questo un lavoro delicato, «per il quale ci vuole un buon stomaco» per dirla con le parole del direttore del centro ippico di Roma. Delicato e anche il lavoro degli impiegati delle sale corse che maneggiano danaro per tre-quattro ore al giorno, spesso in condizioni difficili, per non dire della loro responsabilità nello «staccare» le giocate. Ebbene, non si può continuare a pagare tutti questi lavoratori con cifre che chiaramente non bastano per vivere.

Nel rivedere le cose il dott. Gigante farebbe bene a tener presente questo problema, che può essere «minore» per un proprietario, come lo è stato per coloro che si sono succeduti alla direzione dell'UNIRE, ma non può esserlo per un funzionario governativo che con gli interessi dell'ippica (cioè dei padroni) non ha nulla a che vedere. Il commissario ha dimostrato di essere sensibile al problema delle scommesse, di questo gli va dato atto, si convinca però che «ordine nel mondo ippico» significa anche dignitose condizioni di vita per coloro che di questo mondo sono uno dei sostegni principali. Che con gli stipendi attuali il personale di scuderia non può vivere, lo ha compreso il direttore del Centro ippico del CONI, dott. Tomassi, che ha imposto il miglioramento degli stipendi come condizione base per la nascita del «centro», un ente che non ha certo le ricchezze dell'UNIRE, e dei proprietari di cavalli. Non c'è quindi alcuna ragione perché non lo comprenda il massimo ente ippico nazionale.

E' solo questione di volontà, di giustizia e di buon senso.

f. g.

Zubeldia, l'allenatore dell'Estudiantes, mendica attenuanti

Ci sarà marcia indietro nei «giri di vite» argentini?

SERVIZIO

BUENOS AIRES, 26 ottobre

Osvaldo Zubeldia, l'allenatore di calcio argentino che viene in questi giorni preso di mira dalle critiche provenienti da tutto il mondo per il vergognoso comportamento della squadra dell'Estudiantes nella partita contro il Milan di mercoledì sera, e dell'avviso che tutto il sistema del calcio argentino deve essere ritenuto responsabile per i *fattacci* della «Bombonera».

Zubeldia, che da cinque anni allena e dirige tecnicamente la squadra dell'Estudiantes, non vuole che gli venga addossata alcuna responsabilità per quanto accaduto. Precisa anzi che la colpa è di tutti coloro che in un modo o nell'altro sono coinvolti nel gioco del calcio in Argentina, «dai massimi dirigenti della federazione all'ultimo dei più giovani allievi che hanno appena iniziato nelle squadre di ultima divisione».

Sono dichiarazioni serie e gravi che Zubeldia ha rilasciato ai giornalisti prima di dare inizio all'allenamento della sua squadra, il primo dopo l'incontro con il Milan.

Zubeldia ha smentito le voci e le notizie — date per ufficiali — secondo cui egli avrebbe pensato di rassegnare le dimissioni o di essere sul punto di venire licenziato.

«Non c'è nulla di vero. Continuerò ad allenare questa squadra in vista dei suoi *impegni nazionali ed internazionali*. Non chiedo scusanti per ciò che è accaduto in campo contro il Milan, ma non voglio neppure che tutta la colpa ricada sugli uomini dell'Estudiantes. La colpa, semmai, deve essere addossata all'intera cattiva struttura del calcio argentino, una struttura che è stata mantenuta e peggiorata dal 1958, anno della catastrofe svedese».

In quell'anno l'undici argentino che partecipava al torneo finale della Coppa del Mondo che si svolgeva in Svezia, venne sorprendentemente eliminato nei quarti di finale. Quella sconfitta portò a un ristrutturamento dell'intero sistema del calcio argentino nel tentativo di ammodernare la più popolare disciplina sportiva del Paese. A tal fine venne ammessa l'importazione di giocatori stranieri e furono aumentati i salari dei calciatori, ma nello stesso tempo, dice Zubeldia e dicono molti critici, lo spirito agonistico delle squadre argentine non fu più quello originario di chi gioca per il gioco accettando con lo stesso animo la sconfitta e la vittoria.

Zubeldia ha smentito quanto pubblicato dai giornali locali secondo cui egli avrebbe invitato i suoi giocatori a praticare un *gioco intimidatorio*.

Intanto, anche il Messico, che ospiterà fra pochi mesi i Campionati del Mondo di calcio, si è unito al coro di esecrazione nei confronti del calcio argentino. I titoli dei giornali messicani parlano senza mezzi termini di «scandalo dell'anno» e di «tragedia del calcio argentino».

Nei commenti si parla dell'uso dell'accetta, da parte degli argentini, e si mette in dubbio la durata delle gravi squalifiche inflitte a Poletti, Aguirre Suarez e Manera.

Manuel Seyde scrive a proposito delle squalifiche: «Tutto ciò porta a pensare che l'Argentina, a causa della mancanza di metodi moderni per rinnovare il suo calcio, si serva dell'ascia in modo così vergognoso che perfino i ministri, scossi per l'indignazione, hanno chiesto al Presidente Ongania di punire i criminali. Le punizioni resteranno fino a quando non cadrà Ongonia. Dopo di che gli squalificati torneranno fra grida di evviva e bandieroni...».

a. a.

A Torino da dopodomani la dodici giorni automobilistica

La «A112» vedette del Salone

Dopodomani a Torino aprirà i battenti il 51° Salone internazionale dell'automobile. Per cinque giorni vi saranno esposti per i curiosi e gli appassionati se non proprio tutti almeno gran parte dei modelli che le case automobilistiche italiane e straniere hanno approntato per il 1970.

Ultimo dei Saloni del '69 quello di Torino sarà soprattutto Ecasion per un consuntivo, in cui le più importanti novità automobilistiche sono già apparse nei saloni di Francoforte, di Parigi e di Londra.

La sola vettura veramente inedita, infatti, sarà la «A 112», che la Autobianchi ha approntato in collaborazione con la Fiat sulla «mini all'italiana». La Casa ha già fornito fotografie e anticipazioni, ma sarà a Torino che il pubblico potrà vederla e, soprattutto, sarà a Torino che si conoscerà il prezzo, determinante per stabilire quale possibilità la vettura della Autobianchi avrà di competere con la coloratissima rivale costruita in Italia dalla Innocenti.

La «A 112» sarà quindi la «vedette» del Salone, ma altre novità, sia pure non di questo rango, saranno esposte dalle altre case italiane. La Fiat, ad esempio, presenterà i nuovi «coupé» e «coupé» «124» equipaggiati con un motore da 1600 cc, il nuovo Dino con motore da 180 HP e la versione «familiare» della «Fiat 128».

Attesa anche la presentazione, da parte dell'Alfa, delle nuove «Giulia» spider con carrozzeria modificata e della «Junior» elaborata da Zagato.

Per la Lancia, che esporrà l'ultimo modello della «Fulvia» già presentato a Parigi ed i nuovi modelli ad iniezione, l'attesa maggiore deriva dalla conclusione dell'operazione «salvataggio» sviluppata dalla Fiat.

Viva curiosità, come al solito, per le elaborazioni dei carrozzieri e per le novità delle case straniere.

Perfezionamenti tecnici e innovazioni per la sicurezza

Con centoquarantadue tipi diversi la Chrysler sul mercato del 1970

Le vetture della Casa americana montano tutte propulsori di grossa cilindrata - Per l'Europa una «Valiant» con un motore di «soli» 2790 cc

Una serie di nuovi modelli, di perfezionamenti tecnici e di progressi nel campo della sicurezza caratterizzano le autovetture che la Chrysler International presenta per il 1970. Le novità (nuovi modelli nelle serie standard e le vetture «speciali» delle marche Plymouth e Dodge oltre alla nuova «compact» Valiant sport) fanno parte di una gamma vastissima: 142 tipi.

Le «speciali» sono state create per il mercato delle macchine sportive. La versione della Plymouth si presenta con il nome *Barracuda*, mentre quella della Dodge sarà conosciuta come Challenger. Progettate per i passeggeri, entrambe le vetture sono disponibili nei tipi due posti «cabriolet» (a passo di 2,74 m) e a quattro posti (a passo di 2,79 m).

Una nuova aggiunta alla lunga serie delle Plymouth e la Valiant Coupe sport «Duster», con 4 posti. I motori di normale dotazione sono il nuovo 6 cilindri da 3241 cc, quello a V da 5100 cc. Sotto per l'Europa sarà disponibile, a richiesta, per la serie delle Valiant, un propulsore da 2790 cc. Un altro modello per elevate prestazioni, è il «Duster 340» con un motore a V otto cilindri da 5561 cc. L'auto è munita di sospensioni per servizio pesante, doppio scarico e pneumatici larghi tipo E70x14.

Fanno mostra di sè la loro comparsa quattro modelli Plymouth di normali dimensioni e a complemento della vasta serie per il prossimo anno. La gamma Sport Fury, ad esempio, è stata ampliata con l'inserzione di una GT hardtop due porte, che monta un propulsore da 7206 cc, di una berlina quattro porte e di una hardtop sempre a quattro portiere. Per la prima volta è disponibile nella serie Suburban, una «station wagon» a tre sedili.

Il modello 1970 della Dodge Challenger

La Plymouth Valiant Duster: questo coupé sport può essere equipaggiato, a richiesta dei clienti europei, con un motore di 2790 cc.

Notevoli appaiono le varianti strutturiche apportate alle rimanenti autovetture costruite dalla Chrysler Corporation e anche a complesso relativo carrozzeria. Ad esempio, le nuove Dodge Polara Monaco e Chrysler e stata adottata una serie di accorgimenti per l'isolamento acustico allo scopo di ridurre la trasmissione dei rumori dalle ruote all'abitacolo. Inoltre una nuova trasmissione manuale e dotata di sincronizzatori speciali e ingranaggi a presa continua per tutte le marce, compresa la retromarcia. Tutte le vetture sono ora provviste di un interruttore che permette di azionare gli indicatori di direzione mediante una leggera pressione sulla leva di comando. Progettato per favorire il cambiamento di corsia sulle autostrade, con questo dispositivo si fanno lampeggiare i segnali soltanto finché viene esercitata la pressione sulla stessa leva.

I motori della Chrysler Corporation hanno alcune caratteristiche interessanti relative alle norme emanate dal governo americano per il 1970 che prescrivono circa il 33% di riduzione sul livello di emissione degli scarichi dei motori, rispetto ai livelli dell'anno precedente. Ad eccezione del motore per alte prestazioni da 6974 cc, del motore a camere emisferiche da 7206 cc, con tre carburatori a doppio corpo e del «5561» cc, tutti gli altri sono dotati di un sistema di presa d'aria riscaldata che assicura delle miscele carburante-aria più «magra».

Interessanti anche le innovazioni apportate per ottenere una maggiore sicurezza, in aggiunta alle 29 norme già previste. Ricordiamo le più importanti.

- Modifiche sono state fatte al serbatoio carburante e al suo collegamento al veicolo onde evitare rotture, perdite o rovesciamento di carburante nel corso di un urto da tamponamento posteriore alla velocità di 32 km orari o di un urto laterale a 24 km l'ora.
- Tutti i modelli Plymouth Dodge e Chrysler con mobiletto centrale sono provvisti di imbottitura di protezione sulla parte posteriore della consolle, onde evitare il ferimento del passeggero centrale posteriore in caso di collisione.
- Un interruttore di comando di avviso pericolo è stato posto in una nuova posizione sul piantone di guida. L'interruttore viene azionato a pressione e depressione e il relativo circuito elettrico è stato modificato affinché le luci continuino a lampeggiare durante l'applicazione del freno.
- Per la sicurezza notturna un dispositivo ritardatore, applicato a richiesta all'interruttore fari anteriori, permette a questi di rimanere accesi per 90 secondi dopo che lo stesso interruttore è stato chiuso.
- Le luci dei segnali di direzione, gli stop e i catadrangenti avranno intensità superiore a quella prevista per i precedenti modelli. Anche questi ultimi avranno una maggiore visibilità a catadrangenti. Tutte le caratteristiche per la sicurezza sono state migliorate e migliorate.

La distribuzione dei prodotti Chrysler nel nostro Paese è assicurata dalla Simca Italia che è anche la vendita dei prodotti dell'associata inglese del Gruppo, la Rootes.

I nuovi modelli delle versioni «100», «100 L» e «110 L»

La Skoda ha sviluppato per Torino il tema della sicurezza delle sue auto

Le vetture della Casa cecoslovacca sono tra le più ricche di accessori nella loro categoria - Resistenza alla corrosione - Le prestazioni

Per il 1970 la Skoda ha completamente rinnovato la gamma dei propri modelli nelle tre versioni: «100», «100 L» e «110 L» che saranno presentati al Salone di Torino. I primi due modelli sono dotati di un motore a quattro cilindri in linea di 988 cc sviluppante 45 CV SAE a 4750 g/m. Il «110 L» dispone invece di un motore maggiorato a 1100 erogante 53 CV SAE a 5000 giri/minuto. La Skoda Lo sta inoltre a sottolineare un maggior grado di finitura e di equipaggiamento cosa che appare dalle targhette con la scritta Skoda e completata da un tergicristallo sotto il lunotto e con sotto applicate delle modanature cromate, dalle ruote che presentano delle calotte cromate e dalle due gruppi ottici posteriori, che comprendono le luci di retromarcia. Nella «L» anche l'arredamento interno appare più confortevole.

Sulle nuove Skoda è stato sviluppato il tema della sicurezza attiva e passiva. Per quanto riguarda quella attiva la Skoda ha previsto un impianto frenante a doppio circuito a disco anteriori e a tamburo posteriori. Il primo circuito agisce sulle ruote anteriori e posteriori destre, il secondo sulle ruote anteriori e posteriori sinistre. Il freno a mano agisce sulle ruote posteriori. Il servofreno è a depressione. Il serbatoio della benzina è stato posto in posizione protetta, dietro il sedile posteriore, ed è stato costruito in modo da resistere ad eventuali urti. Il tubo di riempimento è stato collocato in modo da evitare la fuoriuscita di benzina in caso di ribaltamento della vettura. Il serbatoio è stato costruito in modo da resistere ad eventuali urti. Il tubo di riempimento è stato collocato in modo da evitare la fuoriuscita di benzina in caso di ribaltamento della vettura. Il serbatoio è stato costruito in modo da resistere ad eventuali urti. Il tubo di riempimento è stato collocato in modo da evitare la fuoriuscita di benzina in caso di ribaltamento della vettura.

La versione 1970 della Skoda «110 L»

La Lockheed costruisce un aereo silenzioso

Un aereo monomotore a elica, in grado di volare silenziosamente ad una quota di circa trenta metri senza che a terra si senta alcun rumore è attualmente costruito dalla compagnia americana «Lockheed Missiles and Space» di Sunnyvale, in California.

Questo modello di aereo, ha reso noto un portavoce della compagnia, è il terzo di una serie di aerei silenziosi che la «Lockheed» ha costruito a titolo sperimentale negli ultimi 18 mesi.

Il nuovo modello, denominato «YO-3A» è un biposto con un'apertura alare di 17 metri. Esso è munito di un'elica di legno a sei pale e il motore è dotato di silenziatore.

Lo «YO-3 A» è essenzialmente una via di mezzo tra un aereo vero e proprio e un aliante.

Non è stato precisato a quali usi l'aereo silenzioso è destinato nè quali siano i programmi di produzione.

Rubrica a cura di **Fernando Strambaci**

Semirimorchio speciale per i rifornimenti dei «Jumbo jets»

La Esso Standard Italiana ha presentato [illegible] speciale per il rifornimento dei «Jumbo jets» [illegible] Boeing 747 [illegible] esso è [illegible] esistenti. Sono maggiori [illegible] dell'attuale.

L'enorme capienza di questi [illegible] più che doppia rispetto agli attuali, quadrigetti, ha imposto soluzioni tecniche [illegible] precedenti affinché i rifornimenti di carburante possano avvenire entro i limiti di tempo [illegible] sosta dei velivoli e nel rispetto di tutti i requisiti di sicurezza e di qualità del carburante.

Dal punto di vista del rifornimento il «Boeing 747», noto come «Jumbo jets», presenta caratteristiche particolari che riguardano, oltre i grandi quantitativi di carburante da fornire, l'elevata capacità di rifornimento e la posizione dei punti di attacco sotto le ali che si trovano a oltre 4,50 metri da terra.

Il «JS 80» è frutto della collaborazione fra la Esso Standard Italiana e le consorziate estere del gruppo Esso.