NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTI
CA 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 AERO
NAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTI
CA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MO
TO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAUTICA AUTO AERONAUTICA MOTO NAU

IL TORNEO DI BASKET

La Frizz Pelmo superata per 67-61

Un grande Raga dà le ali all'Ignis

FRIZZ PELMO: Bogad (12), Ferello (23), Gatti (10), Gurini, Rossi B. (2), Rossi S. (2), Bertini (3), Paolini (1), Fattori (8). Non giocato: Cenciarini.

IGNIS VARESE: Rusconi (4), Flaborea (7), Paschini (6), Vittori (6), Ossola (10), Meneghin (4), Malagoli, Raga (30). Non giocato: Bulgheroni e Consonni.

ARBITRI: Barcovich (Venezia) e Corzani (Firenze).

NOTE: usciti per cinque falli: Gurini, Fattori, Bertini della Frizz Pelmo e Paschini e Vittori dell'Ignis Varese. Tiri liberi: 21 su 26 la Frizz Pelmo e 9 su 18 l'Ignis Varese.

SERVIZIO

PESARO, 16 novembre

Gli errori di domenica scorsa la Frizz Pelmo li ha ricommessi oggi, logico quindi averli pagati. Indubbiamente i bianchi non sono ancora ben preparati; Bogad, disimpegnadosi bene in difesa, all'attacco è inconclusivo, quasi deconcentrato. Per quanto riguarda il resto della squadra, abbiamo visto un insieme di confusione, con sporadici spunti di buon gioco. Unico ad uscire dalla critica, potrebbe essere Ferello, anche se oggi non ha dimostrato quell'impostazione tecnica che lo distingue.

Tutto il contrario per quanto riguarda l'Ignis: i campioni d'Italia hanno la fortuna di avere nelle proprie file un uomo come Raga. Coordinatore degli attacchi della squadra, veloce, guizzante; basti pensare che ha sbagliato solo tre conclusioni.

A 3 minuti dall'inizio i campioni d'Italia avevano nove punti di vantaggio sulla Pelmo. Raga in sospensione infilava un bel canestro, eludendo la guardia di Ferello. Risponde la Pelmo e Fattori porta in parità le squadre. Poi inizia l'ascesa dell'Ignis, Raga (sempre lui) coadiuvato da Flaborea e Ossola, inizia la sua rumba.

La Pelmo è incitata a gran voce dal proprio pubblico.

Il primo tempo si chiude con l'Ignis in vantaggio per 36-30. Sedici punti erano di Raga.

Nella ripresa la Pelmo calava. Due bei canestri da sotto di Raga e uno di Ossola in sospensione, portavano il vantaggio dell'Ignis a 10-15 punti. Poi tutto un susseguirsi di rimpalli.

All'8 entrava Paolini al posto di Gurini e immediatamente perdeva la palla ad opera di Rusconi (molto falloso durante tutto l'incontro) e dava modo a quest'ultimo di centrare con calma un nuovo canestro. Paolini cercava di rifarsi un minuto dopo con due tiri liberi, ma il nervosismo che lo invadeva ha fatto sì che ne centrasse uno solo.

Un merito di questa vittoria esterna dell'Ignis va a Vittori puntuale e bravissimo nei canestri a distanza. Verso la fine (1'20" dal termine) entrava Rossi P. al posto di Bertini e centrava non appena in possesso della palla. Un bel canestro di un atleta che avremmo voluto vedere prima sul campo di gioco.

Il confronto terminava con fischi per i direttori di gara e applausi ai campioni d'Italia.

Carlo Nociforo

Buona prova dell'Eldorado ma...

Il Simmenthal dilaga (104-82)

SIMMENTHAL: Jellini (18), Brumatti (10), Masini (30), Bariviera (8), Riminucci (6), Tillman (13), Cerioni (11), Giomo (8). Non entrati Papetti e Gagiotti.

ELDORADO: Orlandi (12), Bergonzoni (19), Pellanera (10), Cavallini (6), Bruni 4, Paganini, Schull (31), Angelini. Non entrati: Calamai e Bacci.

ARBITRI: Vitolo di Pisa e Morelli di Pontedera.

NOTE: uscito per 5 falli: Angelini. Tiri liberi: Simmenthal 12 su 16; Eldorado 10 su 16.

MILANO, 16 novembre

Continua sicura la marcia del Simmenthal in campionato. Anche oggi gli uomini di Rubini hanno dilagato al Palalido di fronte all'Eldorado di Bologna, battuta con il secco punteggio di 104 a 82. E' stato, quello odierno, lo «show» personale di Tillman, Jellini e Masini che hanno costruito il gioco dell'intera squadra, con scambi veloci, e rapidi contropiedi nel primo tempo e con sapiente regia e calma nel secondo. Soprattutto nella prima parte l'incontro ha avuto una sola fisionomia. rimbalzo difensivo di Tillman, palla a Jellini, puntuale smistamento del *playmaker* e preciso tocco in canestro di Masini, che già allo scadere dei primi venti minuti collezionava 18 punti.

Di contro l'Eldorado ha sfoderato la intramontabile classe di Pellanera, regista della squadra, e la potenza di Schull, miglior realizzatore della giornata con 31 punti contro i 30 di Masini. Bergonzoni invece si è fatto attendere fino al secondo tempo, in cui e' esploso dalla media e lunga distanza.

Partite a zona, ambedue le squadre sviluppavano subito gioco pratico ed efficace, di sconcertante velocità, Masini chiudeva da incontrastato trionfatore i primi venti minuti. Si ripartiva sul 51 a 35 per i padroni di casa, che passavano a uomo controllando bene le incursioni di Schull, Bergonzoni e Orlandi ed il «basket-atletico» di Angelini, il quale accumulava rapidamente falli personali. Attorno agli 80 punti il Simmenthal accusava un momentaneo calo, di cui sapevano approfittare gli uomini di Lamberti, riducendo di 6 punti il pesante passivo. Poi Rubini inseriva di nuovo Jellini, a cui aveva concesso un po' di fiato in panchina, e mandava in campo anche Riminucci, applauditissimo dal pubblico milanese, e la partita riacquistava tono e tecnica.

L'incontro, a questo punto, non aveva più storia e i «rossi volanti» passavano il traguardo dei cento punti con un canestro di Masini, che «soffiava» la soddisfazione a Riminucci, accompagnando in canestro un tiro in sospensione del capitano. Negli ultimi tre minuti usciva Tillman ed era Bariviera che si occupava dei rimbalzi difensivi. Niente da fare per i bolognesi, che lasciavano il *parquet* del Palalido tra gli applausi del pubblico. Contro questo Simmenthal non potevano far di più.

Gian Maria Madella

Il Brill manca di frombolieri (84-73)

La Fides già mira lontano

FIDES: Gavagnin (10), Bifalini (12), Maggetti (17), Williams (15), D'Aquila (16), Ovi (10), Fucile (1), Coen (3), Errico A., Errico E. non entrato.

BRILL: Pulin (6), Frigerio (2), Natalini (6), Albanese (4), Pedrazzini (8), Velluti (3), Spinetti (4), Howart (33), Correddu (7), Raffaele.

ARBITRI: Bianchi e Florito.

NOTE: falli: Fides 8 su 18, Cagliari 9 su 14. Uscito per 5 falli Errico E.

SERVIZIO

NAPOLI, 16 novembre

La Fides, come volevano le previsioni, ha colto il terzo successo consecutivo ai danni del Brill Cagliari che non ancora ha visto scomparire il suo zero in classifica. Era una gara che contava particolarmente perchè ci si aspettava la conferma della brillante prestazione fornita domenica scorsa, e poi per avere una indicazione circa le possibilità future della squadra per sapere cioè se i napoletani potranno inserirsi nella lotta per lo scudetto.

La risposta a questo ultimo interrogativo è stata netta e perentoria. La squadra, dopo il periodo di ambientamento, di D'Aquila e Ovi ha dimostrato di aver già raggiunto un ottimo affiatamento e un perfetto sincronismo in tutti gli uomini. I nuovi arrivati incominciano a far sentire la loro classe e il loro gioco copre le lacune che l'anno scorso accusava la squadra.

La Fides s'è dimostrata nettamente superiore all'avversario che mai l'ha impensierita. Vi è stato solo un breve periodo della gara, all'inizio della ripresa, che gli ospiti si sono portati col punteggio a ridosso dei locali (34-40), ma è stato un avvicinamento fittizio perchè i napoletani, incoraggiati dai fedelissimi settemila, hanno ripreso le redini dell'incontro grazie a D'Aquila che proprio in questa circostanza si è rivelato utilissimo coi suoi cinque canestri, valsi a ristabilire le distanze, poi, conservate fino alla fine.

Il Brill Cagliari ha giocato una piacevole gara, in qualche momento ha fatto valere Howart e Frigerio. Ma non è bastato per tirare a vincere. Le individualità, specie quando isolate, difficilmente portano vittorie e la situazione in classifica del Brill lo dice chiaramente.

Della Fides tutti sugli scudi con citazione particolare per Williams, Maggetti e Gavagnin.

Gianni Scognamiglio

La spunta All'Onestà

Splügen Bräu dura a morire (81-72)

SPLUGEN BRAU: Medeot (20), Jessi (3), Pieri (2), Merlati (17), Granucci (8), Webster (22), Bernardini (0), Magnoni (0) non entrati Pierich e Krainer.

ALL'ONESTA': Gennari (30), Isaac (18), Zanatta (10), Bovone (8), De Rossi (11), Bertoletti (2), Formenti (2), Albonico (0), Zanetti (0), Gurioli.

ARBITRI: Sidoli di Reggio Emilia e Degli Esposti di Bologna.

NOTE: circa 2500 spettatori. Tiri liberi: Splügen Bräu 10-18, all'Onestà 11-14; usciti per 5 falli Zanatta all'8', Bovone al 9', Albonico al 14', Merlati al 15', Granucci al 20', tutti nel secondo tempo.

SERVIZIO

GORIZIA, 16 novembre

Non soprenda il risultato, poichè l'incontro è stato in forse fino a 3' dalla fine. La partita ha vissuto alterne vicende, con un inizio in cui è sembrato che la squadra milanese potesse portare in porto agevolmente il risultato. Infatti il solo Merlati riusciva a contenere l'irruenza e la preminenza fisica del lungo Bovone e di Zanatta (14-22 all'11'). Successivamente si verificava un improvviso cambiamento di fronte e la squadra locale riusciva a portarsi in vantaggio con una serie di azioni abbastanza incisive ai Webster e del puntuale Medeot e a chiudere il primo tempo con 3 punti all'attivo (37-34).

All'inizio del secondo tempo la Splugen, caricata dal solito tifo infuocato dei suoi sostenitori e da alcune azioni brucianti di Medeot e Webster, ha dato la sensazione di poter ottenere i suoi primi due punti di campionato, in ciò facilitata anche dall'uscita dell'ottimo Zanatta e di Bovone e dal nervosismo dei milanesi motivato da certe forse discutibili decisioni arbitrali (57-46 al 10').

Alla distanza è prevalsa però la classe di Isaac e di Gennari, il quale finalmente riusciva a ritrovare la sua precisione, in ciò favorito per la verità da un marcamento a uomo troppo largo da parte di Webster che ci ha fatto dimenticare la maiuscola prova sostenuta contro il Simmenthal.

In complesso, una partita a buon livello in cui si è vista però, ancora una volta, una Splugen Brau carente nel gioco di squadra, mentre il quintetto avversario si creava sempre lo spazio libero per il tiro da media distanza, anche se abbastanza impreciso. Il risultato finale, quindi, è apparso sostanzialmente giusto. Tra i goriziani meritano una citazione, oltre a Medeot, Granucci e il Merlati del primo tempo. Per gli ospiti senz'altro il migliore è apparso Gennari, ben coadiuvato dal regista Isaac e da Zanatta.

Giancarlo Delfabbro

RISULTATI

Fides-Brill Cagliari	84-73
All'Onestà-*Splugen Brau	81-72
Simmenthal-Eldorado	104-82
Cantù-Snaidero	95-86
Virtus-Noalex	102-67
Ignis-*Pelmo Pesaro	67-61

CLASSIFICA: All'Onestà, Fides, Ignis, Simmenthal p. 6; Cantù, Virtus p. 4; Pelmo Pesaro, Snaidero p. 2; Brill, Eldorado, Noalex, Splügen Bräu p. 0.

Si arrende la Snaidero

De Simone e C. conservano l'iniziativa (95-86)

CANTU': Masocco, Recalcati (10), Della Fiori (10), Farina (9), Viola (5), De Simone (21), Siudut (28), Marzorati (2). Non entrati: Lazzari e Bertuol. Allenatore: Taurisano.

SNAIDERO: Melilla (6), Cescutti (8), Gergati (6), Sarti (6), Bisson (18), Cepari (1), Allen (41). Non entrati: Cella e Tomat.

ARBITRI: Ardito e Tieri di Napoli.

NOTE: tiri liberi, Cantù 9 su 16; Snaidero 8 su 16. Usciti per 5 falli Cepar, della Snaidero.

CANTU', 16 novembre

In una cornice di pubblico entusiasta il Cantù ha battuto una Snaidero che non è apparsa in grado di minacciare seriamente i giovani atleti canturini. Gli uomini di Taurisano hanno condotto la gara dal primo minuto all'ultimo, non permettendo mai agli avversari di avvicinarsi loro oltre il limite dei 5 punti. Nel Cantù si sono particolarmente messi in evidenza De Simone, confermatosi ottimo realizzatore, Siudut, che ha mostrato la consueta scioltezza nel tiro e Della Fiori, marcatore implacabile di Allen. Veramente una bella squadra, dunque, questo Cantù dei giovani, al quale fa difetto unicamente l'esperienza. Per quanto riguarda la Snaidero, c'è unicamente da segnalare la prestazione di Allen che ha realizzato ben 41 punti. Va però detto che gran parte del suo bottino era già allora praticamente compromesso: Allen l'ha potuta ottenere solo dopo che Della Fiori, che nel primo tempo della annullato, ha dovuto in pratica rinunciare alla marcatura, perchè carico di 4 falli.

Gian Luigi Caldirola

La Virtus surclassa la Noalex (102-67)

Driscoll e Lombardi col vento in poppa

VIRTUS: Leombroni, Regno (4), Lombardi (26), Zuccheri, Buzzavo (8), Rundo (11), Driscoll (30), Serafini (4), Cosmelli (9), Nanni (10).

NOALEX: Cedolini (12), Vianello (13), Guadagnino (1), Vaccher (4), Bottan (8), Pasetti (2), D'Amico, Ardessi, Villetti (11), Sanford (16).

ARBITRI: Mazzaroli (Trieste) e Casale (Bolzano).

NOTE: tiri liberi: 14 su 18 per la Virtus; 15 su 30 per il Noalex. Usciti per 5 falli: 2 T. Bottan 1'40", Rundo al 3', Serafini al 6', D'Amico al 7', Cosmelli 18'40".

SERVIZIO

BOLOGNA, 16 novembre

Punteggio all'americana con la Virtus in carrozza, che dopo avere annichilito la Noalex a 1' dal termine riesce a toccare e superare la quota di cento canestri.

La squadra di Paratore dopo la «magra» di Varese si è subito riabilitata, facendo di un solo boccone la Noalex, nella quale solamente lo americano Sanford, peraltro bene neutralizzato in fase difensiva da Serafini prima e Nanni poi, ha giocato da par suo, cioè da fuoriclasse. Per il resto, la squadra lagunare è naufragata, Vianello in giornata no, e mancato all'attesa.

Il «vecio» Cedolini, assieme a Sanford, nel finale, mettendo a segno 4 «piazzati», si è salvato.

La Virtus, al solito, ha messo in mostra la «grinta» dei giorni migliori in difesa, e in attacco con Lombardi e Driscoll, in giornata buona ha «spanierato» come ha voluto. Ottime le prestazioni anche di Nanni, del grezzo Buzzavo, di Rundo e Cosmelli.

Il bottino già cospicuo per la Virtus poteva essere ancora più pingue senza quel diavolo di Sanford che ha «stoppato» 6 palloni, che sarebbero finiti sicuramente a canestro.

La cronaca. Si comincia con la Virtus subito al comando, che tuttavia stenta a prendere il largo per alcune ingenuità commesse da Driscoll. Per due volte intorno al 10' del primo tempo la Noalex è sul punto di acchiappare i bianconeri, che tuttavia al 13' conducono per 31 a 24. A questo punto si sveglia Lombardi e per la Noalex è notte. La partita non ha più storia. Il primo tempo si era concluso 50 a 34 per la Virtus.

g. p. v.

Roma 2 Ternana 1

TERNI, 16 novembre

TERNANA: Torrasceni, Caldiroli, Longobuono, Scapetti, Fabri, Bernardini, Fabbri, Quirini, Carlini, Trignani (Lo Forte), Battaglioni.

ROMA: Quintini; Cortelli, Galluzzo, Santilli, Plateo, Bertocco, Guidi (De Paolis), Pellegrini, Ranieri, Lupi, Ingrassia.

ARBITRO: sig. Rossetti di Ancona.

MARCATORI: nel primo tempo al 4' Fabri, al 33' Pellegrini, nella ripresa al 31' Ranieri.

Ancora una vittoria della capolista Roma ai danni della Ternana. La vittoria dei ragazzi di Masetti è stata meritata più di quanto non dica il risultato, grazie ad una maggiore classe ed una maggiore visione di gioco durante la partita. I giallorossi ancora una volta hanno messo in luce un ottimo gioco imperniato su Pellegrini il migliore in campo, che li vuole al primo posto della classifica.

RUGBY

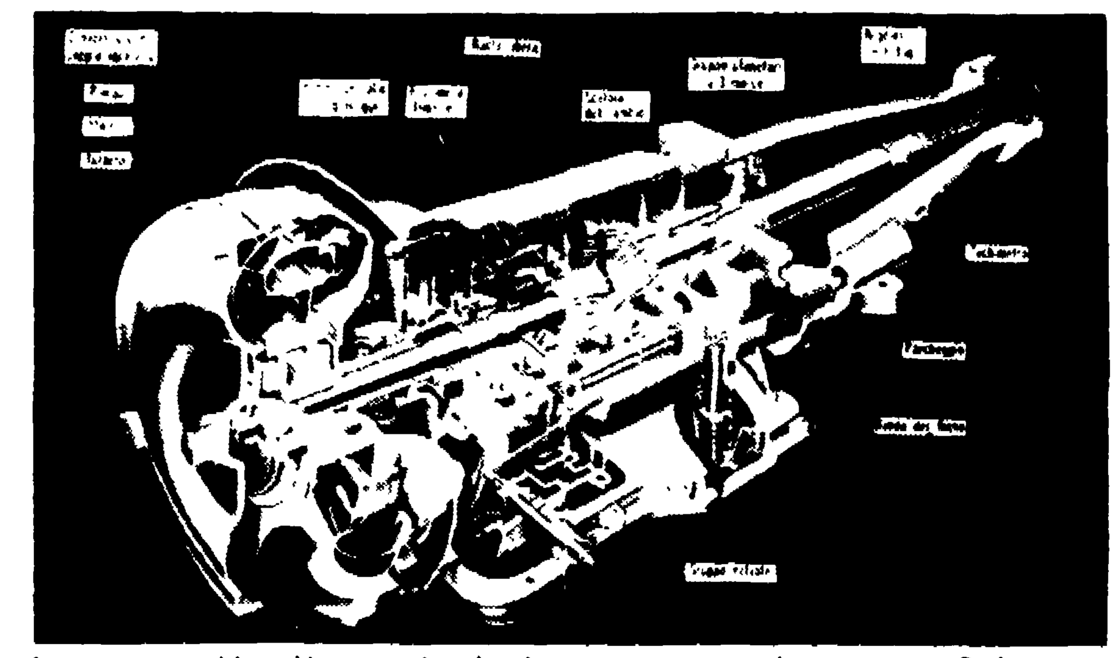
Olimpic-Parma 8-8; Petrarca-Buscaglione 6-3; Frascati-Cus Partenope 5-0; Lazio-Esercito 9-0; Aquila-Rovigo 14-3; Metalcrom-Fiamme Oro 8-3.

CLASSIFICA: Petrarca punti 11; Metalcrom p. 10; Cus Partenope e Aquila p. 9; Tosimobili p. 6; Fiamme Oro, Parma, Olimpic e Frascati p. 5; Buscaglione p. 3; Lazio p. 2; Esercito p. 0.

Al traffico congestionato si contrappone il «comfort»

Tutte le Opel con il cambio automatico

Per percorrere 11 chilometri in città necessari 177 cambi di marcia con i meccanismi tradizionali - La G.M. conta su una larga diffusione di vetture con automatismi - I prezzi



Lo «spaccato» del cambio automatico che viene montato su tutte le autovetture «Opel».

La mobilità nelle aree urbane va facendosi sempre più precaria, al problema si dedicano conferenze e congressi, tutti sono disposti ad ammettere, oggi, che l'incremento della motorizzazione privata soffoca le città, che l'automobile, da mezzo più veloce e più comodo, sta diventando il mezzo più lento e più faticoso di trasporto. Da una parte si propone il ritorno ai mezzi collettivi, dall'altra si mira a rendere l'automobile sempre più comoda e più facile da guidare.

L'altra parte è quella delle case automobilistiche che, mentre progettano le auto del futuro (quelle scarsamente ingombranti, con motori che risolvano il problema dell'inquinamento atmosferico) lanciano sul mercato, sempre più frequentemente, i modelli «automatici».

L'azione di promozione delle vendite si sviluppa su due direttrici: da un lato si sostiene che la guida con il cambio automatico è la sola guida perfetta (e si ricorda che nel 1966 la «1000 chilometri» di Nurburgring, una delle corse più massacranti per gli organi meccanici, fu vinta da una «Chaparral» con cambio automatico); dall'altro si ricorda che l'attraversamento di una delle nostre congestionate città comporta decine e decine di cambiamenti di marcia (e si fa l'esempio probante del conduttore di una vettura con cambio tradizionale che, *per percorrere 11 chilometri nel traffico cittadino*, ha impiegato 40 minuti ed ha dovuto cambiare marcia ben 177 volte). La conclusione diventa automatica tanto quanto il cambio: con un'auto con il cambio automatico non andrete certo più veloci, ma viaggerete senza cambiare mai e impegnando tutta la vostra attenzione soltanto per districarvi nel traffico cittadino.

In base a queste considerazioni d'ora innanzi tutte le auto della Opel, dalla piccola «Kadett» alla «Diplomat» saranno munite di un cambio automatico costruito nel nuovo stabilimento della General Motors a Strasburgo.

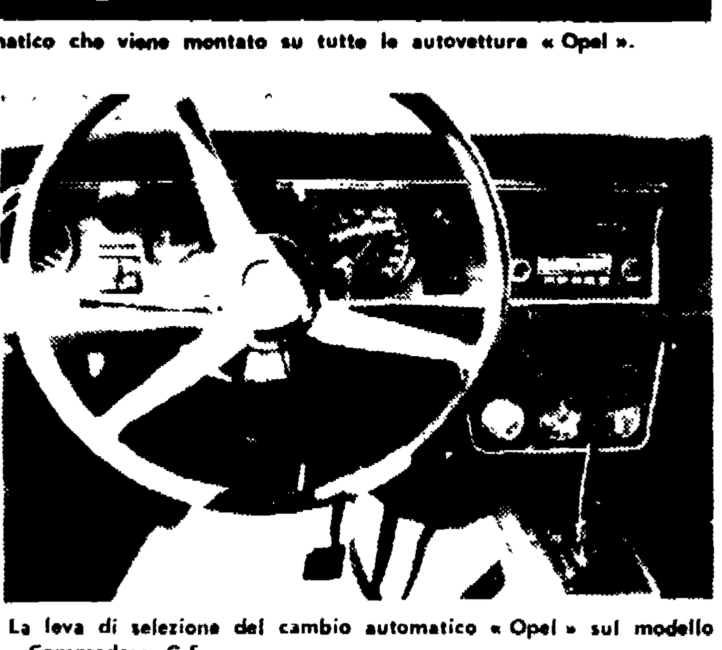
E' significativo che la GM che ha importato quest'anno in Italia 42 mila vetture con un incremento del 33 per cento rispetto allo scorso anno, conti di incrementare ancor più le sue cifre di vendita puntando proprio sulle auto con il cambio automatico.

Sarà questo, infatti, l'indirizzo della Casa che, anche se continuerà a produrre per il mercato europeo vetture con cambio *tradizionale*, punterà tutto sulla diffusione delle automatiche, nonostante l'automatismo comporti un aumento di prezzo che va da un massimo di 230.000 lire per il modello di minore cilindrata (la «Kadett») ad un minimo di 170 mila lire per i modelli di cilindrata maggiore.

Secondo la GM i *prezzi* continueranno ad essere competitivi, in virtù del più elevato confort di marcia delle vetture equipaggiate con il cambio automatico; solo problema quello delle consegne, che richiederanno maggior tempo 30 giorni per le «Kapitan», le «Admiral» e le «Diplomat» 66 giorni per le «Kadett» le «Olympia», «Rekord» e le «Commodore» 120 giorni per le «GT».

Presentando le vetture equipaggiate con il cambio automatico, la GM ha sottolineato la robustezza dei meccanismi (durano quanto l'intera vita della macchina), lo scarso assorbimento di potenza (1,5 HP, ossia quanto assorbe una dinamo), le modeste dimensioni e il peso contenuto. Le prove con le vetture dei vari modelli hanno confermato, come era prevedibile, l'estrema facilità e comodità di guida.

Il cambio Opel Automatic (tre marce più retromarcia) è molto versatile. La leva — sul pavimento della vettura o al volante — consente sei possibilità di selezione: posizione P, «parcheggio», le ruote posteriori sono bloccate, ma il motore può essere lasciato in moto. R, «retromarcia». N, «folle», il motore resta in moto. D, «posizione normale di guida», tutte le tre marce si innestano automaticamente a seconda della velocità e della pendenza della strada. S, «per la salita», innesta solo la prima e la seconda marcia; L, da utilizzare solo in caso di forte pendenza, con funzione di freno motore.

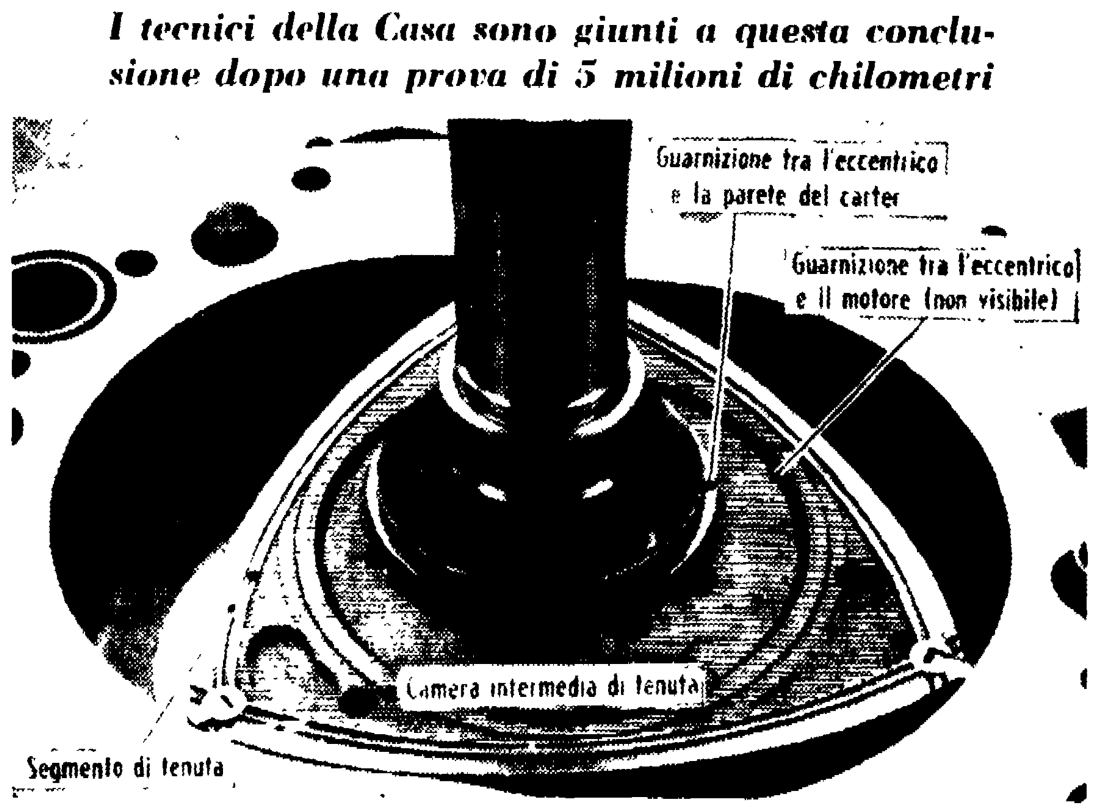


La leva di selezione del cambio automatico «Opel» sul modello «Commodore G.S.».

Uno dei vantaggi del motore a pistone rotante

Nella NSU «RO 80» non è più necessario cambiare l'olio

I tecnici della Casa sono giunti a questa conclusione dopo una prova di 5 milioni di chilometri



Nello schema la posizione della camera di tenuta nel motore a pistone rotante.

Nella incessante gara tra le case automobilistiche per l'eliminazione delle necessità di manutenzione, la NSU ha riportato un notevole successo. la «RO 80» non richiede più cambi d'olio (mentre finora, l'olio andava cambiato ogni 20.000 km).

I tecnici del reparto sviluppo della NSU hanno infatti avuto modo di constatare che l'inquinamento dell'olio nel motore rotante è scarsissimo.

Per arrivare a questa importante conclusione, i collaudatori della NSU hanno percorso sulla «RO 80» circa 5 milioni di km e sono stati effettuati inoltre lunghi esperimenti nei laboratori specializzati.

La NSU si era infatti posta, tra gli altri, l'obiettivo di realizzare le premesse contenute nel motore rotante Wankel liberandolo da ogni necessità di manutenzione.

I punti di lubrificazione esterni sono stati ormai aboliti da un pezzo, ma il motore tradizionale a pistoni è tutt'ora schiavo del cambio d'olio. Contrariamente al motore a pistoni, nel quale, data la loro funzione di tenuta antigas e raschiaolio, i sigmenti del pistone si trovano uno vicino all'altro, e dove il pistone sale e scende conseguentemente al passaggio dei gas combustibili lungo le pareti del cilindro, nel motore rotante i sistemi di tenuta antiolio e antigas sono nettamente separati per quanto riguarda le rispettive funzioni e distanze.

In questo motore, si è creata una «camera intermedia di tenuta» nella quale, per mezzo di un canale di depurazione dell'aria con valvola a sfera posta a monte grazie ai gas combustibili vaganti si può ottenere una leggera sovrappressione.

Questa «camera di tenuta» ostacola ulteriori passaggi dei gas e, quale zona neutra, impedisce la commistione di residui di gas volatili con l'olio.

Anche se è la stagione migliore

Occorre andare cauti se si vuole comprare una «barca» usata

Il controllo dei gommoni e degli scafi in vetroresina - In quali condizioni deve essere il motore

Il periodo migliore per l'acquisto di una barca usata, contrariamente all'opinione comune, è quello invernale. Infatti in primavera oltre al fatto che, a causa della maggiore richiesta, i prezzi salgono, ed è più difficile trovare quello che si cerca, lo scafo che si vuole comperare avrà sulle spalle un inverno di più. Ciò vuol dire, soprattutto per i canotti, che se l'imbarcazione non sarà stata adeguatamente «rimessata», dopo qualche tempo potranno saltar fuori inconvenienti e guasti non riscontrabili al momento dell'acquisto.

Negli scafi in gomma per prima cosa bisogna controllare lo stato del tessuto: un canotto che presenti screpolature in corrispondenza delle guarnizioni gommate e che abbia sfilacciature notevoli nei punti di incollatura, probabilmente dopo una stagione intensa avrà i battifianco e i bottacci gommati malridotti e accuserà perdite d'aria praticamente ineliminabili. Invece qualche riparazione, naturalmente *se* ben effettuata, non ha grande importanza.

In secondo luogo va verificata la parte in legno che, dovendo servire per l'irrigidimento del gommone, sosterrà gli sforzi maggiori.

Un pagliolato ben tenuto dovrà presentare queste tre caratteristiche fondamentali: i fogli di compensato dei paglioli devono essere ben attaccati tra di loro, in modo che l'umidità non abbia modo di penetrare; i *longheroni di irrigidimento* devono essere diritti e privi di rigonfiamenti e altre deformazioni; la verniciatura deve essere in buono stato.

Nell'acquistare una barca in plastica bisogna badare prima di tutto alla lucentezza del materiale. Infatti, questo è l'elemento che ci permette di giudicare se il rivestimento esterno, o gelcoat, è in buono stato e di tipo resistente: in parte da esso dipenderà che non si verifichino facilmente sgraffi e piccole crepe e che lo spessore delle fiancate non si assottigli a contatto con gli ultravioletti, micidiali per la vetroresina: quindi non comperate un'imbarcazione che si presenti molto opaca, perchè ciò significa che lo spessore delle sue parti è diminuito rispetto a quando era nuova, ovvero la parte più esterna, lucida, se n'è andata e perciò è anche minore la sua resistenza agli impatti con l'acqua.

Occorre altresì badare che non vi siano bollicine, in numero rilevante, sotto la carena, perchè indicano che è stata assorbita dell'acqua: inconveniente questo che provoca una diminuzione di prestazioni che, se scarsamente avvertibile negli scafi lenti, si fa rilevante in quelli plananti.

Anche vistose riparazioni nella parte immersa dello scafo sono spesso causa di perdita di velocità per l'attrito che formano con l'acqua e causa, in conseguenza, di maggiori consumi del motore.

Infine anche per le barche in plastica va controllato il pagliolo in legno, che deve essere ben verniciato e privo di crepe.

Dovendo comperare un motore fuoribordo usato bisogna esaminarlo attentamente in tutte le sue parti esterne e immerse prima di decidere sull'acquisto, evitando assolutamente di affidarsi ad un giudizio sommario basato sull'aspetto esterno del motore, a meno che, naturalmente, questo non *sia coperto da garanzia.*

Il buono stato del blocco motore si verifica facendo girare a vuoto il volano: quando i pistoni oppongono una buona resistenza, significa che c'è la giusta compressione all'interno dei cilindri. Controllate poi che l'isolamento in gomma dei cavi delle candele sia in buono stato. L'elemento che consente di giudicare approssimativamente le condizioni del «piede» è questo: che il metallo che appare nudo a causa delle eventuali *sverniciature* si presenti brillante; se è scuro e rugoso significa che una corrente elettrolitica ha corroso il piede, perchè questo, durante l'uso estivo, è rimasto immerso in acqua per lunghi periodi quando lo scafo era fermo. In tal caso, se il fenomeno è presente in vari punti, entro un certo tempo, a meno di una costosissima verniciatura a fuoco, la parte immersa del motore sarà inservibile.

L'elica deve presentarsi esente da smangiature rilevanti per poter garantire l'*optimum* di prestazioni. Il congegno per l'alzo del piede e per il bloccaggio dello stesso deve funzionare bene. Tutte le parti del motore interne ed esterne devono essere ingrassate e, in linea di massima, prive di ruggine.

Comunque, prima di passare all'acquisto, cercate in ogni modo di farvi mostrare il motore in funzione; così potrete anche vedere se il sistema di raffreddamento assolve ai suoi compiti o se la pompa è bloccata (se l'acqua circola, dal foro o dai fori posti sul dietro del «gambale», uscirà uno spruzzo).

M. Q.

● Un complesso di officine per la fabbricazione di camions di grande portata verrà costruito nella Repubblica autonoma della Tataria. Sarà diretto da [illegible] ex ministro dell'industria automobilistica dell'URSS Lev Vasiliev, che per molti anni ha diretto la fabbrica di utilitarie di Mosca.

Il complesso sorgerà sulla sponda sinistra del Kama nei pressi della città di Neberezhnye Celny. Poco distante dal complesso verrà costruita una città per le *maestranze*.

I pneumatici per il complesso saranno forniti da una fabbrica che sorgerà a 50 km da Neberezhnye Celny, che riceverà la materia prima da un complesso petrolchimico in costruzione sul Kama inferiore.

Rubrica a cura di **Fernando Strambaci**

Sperimentati su alcune autostrade

Negli USA spartitraffico di plastica a «cuscino d'acqua»

Un nuovo tipo di spartitraffico - ammortizzatore a «cuscino d'acqua» è apparso su alcune delle più congestionate autostrade di New York, all'imboccature di rampe d'uscita e raccordi anulari noti per l'alta percentuale di incidenti che vi si verificano.

La comparsa dei «cuscini d'acqua» — involucri di plastica a forma cilindrica alti poco più di un metro — ha segnato l'inizio di una serie di iniziative adottate dall'assessorato per il traffico di New York per ridurre la violenza dell'urto degli automezzi contro gli spartitraffico di metallo o cemento.

Quando i «cuscini d'acqua» sono «urtati» da una auto in corsa, ne ammortizzano l'impatto sprigionando verticalmente una colonna d'acqua alta dai sei a dieci metri. Esperimenti condotti da esperti della motorizzazione hanno dimostrato che spesso l'urto dell'automezzo viene ammortizzato al punto da evitare la pericolosa rottura del parabrezza e l'incassamento del treno anteriore dell'automezzo, fattori spesso fatali per il pilota.

Gli involucri cilindrici che contengono una miscela di acqua e cloruro di calcio per evitare il congelamento, in altre metropoli americane hanno già dato ottimi risultati.

L'esperimento newyorkese è per ora limitato ad alcune rampe d'uscita dell'autostrada che attraversa il quartiere Queens collegando Manhattan con l'aeroporto Kennedy. Se l'esperimento — che durerà sei mesi — darà risultati positivi, i «cuscini d'acqua» saranno installati lungo le autostrade della metropoli.