

Conclusa una stagione lunga e difficile, tra poco un'altra

Fava, ambasciatore volante dell'atletica

I programmi del ciclismo e la meta di Carlo Grippo - Le scelte della FIDAL: perché le ambizioni e dove le pecche

Tra gli spettatori di Concor- Catania di rugby - ed erano tanti - si sono visti anche Carlo Grippo e Franco Fava. E' stato piacevole rivedere i due ragazzi, riposati, tranquilli, e, assieme, smaniosi dalla voglia di riprendere la lotta sulle piste e di limare i bei primati «scritti» in nella stagione appena conclusa.

FRANCO FAVA. Il ciclista pare aver indossato perfettamente l'abito impegnativo di ambasciatore di un modo nuovo. Il suo nome è, soprattutto, della scuola. Ambasciatore come Franco Fava sono preziosi. Ma non bastano. E' necessario allargare il discorso. Ed è necessario che il discorso non venga allargato solo agli addetti ai lavori.

Nei ring italiani e stranieri sembra il momento dei pugili argentini

MIGUEL A. CASTELLINI PER MATTIOLI?

Il platense di origine calabrese ha strappato la cintura delle 154 libbre allo spagnolo José Duran - Venerdì nel Palazzone di S. Siro la sfida europea Parlov-Traversaro - Il ritorno di Monzon



CONTEH RESTA MONDIALE Il britannico John Conteh ha conservato a Colonia il titolo mondiale di pugile (versione WBC), battendo ai punti il messicano Alvaro Lopez.

Sembra il momento degli argentini. Venerdì notte nel Palazzone dello sport di S. Siro, Miguel Angel Castellini ha strappato la Cintura mondiale delle 154 libbre, versione WBA, allo spagnolo José Duran.

Forte De Vlaeminck, senza gambe Moser e Gimondi

Anche il «Lombardia» ha bisogno di luce...

Il settantesimo Giro di Lombardia ha antichato una situazione che perdura da anni e che noi definiamo il ciclismo dei semicicli e dei morti. In senso inverso alla precedente edizione, quando squallono le trombe di Moser, Paolini e Chinnetti e i belgi sfondano, stavolta è De Vlaeminck a girare, mentre gli italiani registrano un violento k.o.

citati, e gli altri hanno accusato una marcia in meno, il fato grosso, le tette pesanti. Un Giro di Lombardia privo di brividi e di contestazioni, in sostanza, una storia grigia, assai diversa dal magnifico programma De Vlaeminck ha passeggiato, s'è ritrovato in tasca quello che non aveva speso in giugno, in luglio e in agosto. Il vecchio Giro di Lombardia, quello del Giro d'Italia e della Parigi-Bruxelles, sembrava interrogare i cronisti invece di essere interrogato, come a dire che è inutile chiedere da bere ad un suo smalto. Circolanze invece gli hanno impedito di riposare e di riprendersi, e in ultima analisi bisogna mettere fine a questo ciclismo che non concede respiro, che toglie luce e ritarda i ciclisti del Giro di Lombardia, che impedisce di conservarsi, di affrontare con slancio le gare più importanti.

Gino Sala

Dodici «E656» già in servizio sulle linee delle F.S.

In treno a 150 chilometri l'ora grazie ai locomotori «Caimano»

Sono stati costruiti dalle officine Asgen-Casaralta di Bologna - Le innovazioni tecniche e di sicurezza - Positivo giudizio dei macchinisti

Viene chiamato «Caimano» l'ultimo locomotore messo in circolazione dalle Ferrovie dello Stato italiane, anche se tecnicamente, il suo nome è «E 656».

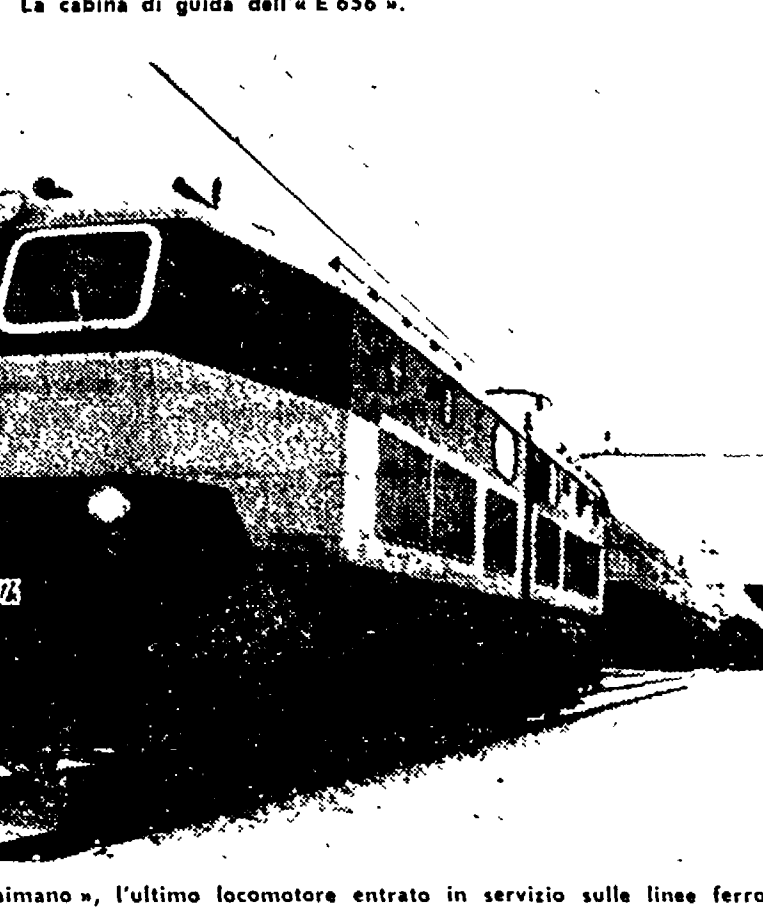


La cabina di guida dell'«E 656».

La nuova macchina, però, anche se strutturalmente propone la «646» ha una sua precisa fisionomia derivante dall'aggiunta di sostanziali miglioramenti e dall'impiego delle moderne tecnologie. Ad una maggiore velocità fa riscontro un aumento di marcia più confortevole.

La guida delle boccole è ottenuta in senso longitudinale per mezzo di piastre di acciaio cromate e rettificata poste sulla boccola e di una serie di elementi in materiale autolubrificante posti sul parafango.

Nella scheda a parte riportiamo le principali caratteristiche tecniche del nuovo locomotore fornito, tra l'altro, del dispositivo di segnalazione di emergenza dei segnali in macchina e predisposto per quella discontinua. Interessante, poi, è l'adozione di un sistema di comando che abolisce l'avviamento manuale.



L'«E 656», più noto come «Caimano», l'ultimo locomotore entrato in servizio sulle linee ferroviarie italiane.

La carta d'identità dell'«E 656»

- lunghezza totale: m. 18,29. Lunghezza della cassa: m. 17,05. Distanza fra gli assi estremi: m. 13,25. Distanza fra i perni dei carrelli: m. 5,2. Passo dei carrelli: m. 2,85. Diametro delle ruote a nuovo: m. 1,25. Peso 120 tonnellate - 20 per asse. Velocità massima: km/h 160, ridotta in via cautelativa a 150. Trasmissione dai motori alle ruote a mezzo di alberi cava, bielle e articolazione in gomma. I servizi ausiliari sono alimentati con corrente alternata a 450 V - 60 Hz fornita da due gruppi moltiplicatori di 125 KVVA di potenza ciascuno. I circuiti elettrici sono divisi in tre reti distinte: 3.000 Volt, continua per alimen-

E' L'EVOLUZIONE DELLA «365 GT 4»

Ora c'è anche una Ferrari con trasmissione automatica

Alla «400 Automatic» la Pininfarina ha apportato modifiche di stile e di allestimento - Più lunga e più larga la «BB 512»



Le Ferrari «400 Automatic» e, a destra, la nuova versione della Ferrari «BB 512». Ambedue le vetture sono carrozzate da Pininfarina.

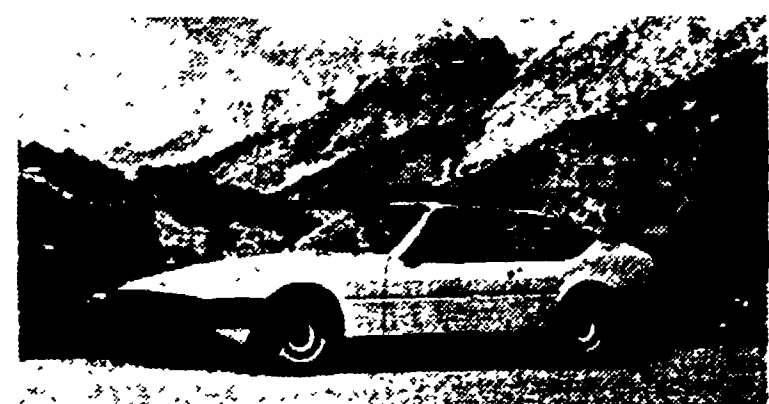
Ferrari e Pininfarina hanno scelto Parigi per presentare le ridizioni di due sportive ormai famose per la loro tecnica e per le loro prestazioni, anche se il loro prezzo da nababbi mal si adatta alla situazione di crisi nella quale versano tanti Paesi europei, Italia ed Inghilterra in testa. Si tratta della Ferrari «BB 512», modificata da Pininfarina nella carrozzeria, e della «400 Automatic», evoluzione della «365 GT4».

te sono state ricavate, in prossimità dei passaggi ruota posteriori, due prese per migliorare il raffreddamento dei freni. Il cofano motore in questa versione è più largo, data l'adozione di pneumatici di maggior sezione e per la presenza di una triplice fila di ferite che garantiscono un migliore raffreddamento dei vano motore.

Interesse a Parigi per la sportiva Matra-Simca

Può essere parca la «Bagheera 1977»

L'auto è stata allungata ed ha una migliore aerodinamicità - Eccellente l'insonorizzazione



Al Salone di Parigi, dove le sportive italiane dominano incontrastate, il pubblico francese dimostra molto interesse per la versione 1977 della «Bagheera» (nella foto). Questa sportiva della Matra-Simca continua ad ottenere in Francia e all'estero (da noi non sono stati venduti 300 esemplari) un buon successo, anche se è nata alla immediata vigilia della crisi energetica, ciò spiega le attenzioni che dedica la Casa.

Rubrica a cura di Fernando Strambaci