



Anno 2 Numero 18

Luglio 2014



Magazine indipendente pseudo storico, pseudo sportivo, pseudo sociologico, pseudo tecnico... pseudo insomma!



Il manifesto della prima edizione 1923

La 24 ore di Le Mans

Sommario

2. GRUPPO C gara n 3
4. La 24 ore di Le Mans
7. GRUPPO C gara 4
10. 1^ Quattro Ore Endurance VISLOT
11. Top Ten Driver 2014
12. Classifiche del VISLOT
13. Le statistiche del VISLOT
14. Buone ferie!

Irresponsabile unico, del tutto: Renzo

Prezzo: Regalato.



GRUPPO C

Gara 3 - 4 luglio 14



Penultima gara della stagione, una categoria decisamente agguerrita e una classifica decisamente aperta, può succedere di tutto.

TEMPI QUALIFICA		
1	Ludo Cazzola	11,250
2	Carlo Carli	11,274
3	Dario Berengan	11,275
4	Stefano Michelin	11,292
5	Manuel Spolverato	11,324
6	Mirco Parolin	11,452
7	Mario Gasparotto	11,465
8	Giovanni Polegato	11,785
9	Lorenzo Sanavio	11,919
10	Gian Pietro De Bernardini	12,006
11	Fabio Zilio	12,281

Come si vede nella tabella delle qualifiche tutti i concorrenti sono racchiusi in un secondo.

La Pole la spunta Ludo con un tempo che nessuno è riuscito ad insidiare. Carlo per un millesimo è davanti a Dario e Steve è lì a meno di due centesimi. Sarà una bella batteria finale!

Prima Batteria: Renzo e Mario si scambiano la posizione in batteria (il vice presidente deve andare al mare e non ha tempo da perdere, deve correre subito!).

Al via Mario parte a razzo (deve andare al mare!) e prende subito un po' di vantaggio da Gian Pietro e da Fabio che invece se le suonano di santa ragione superandosi continuamente.

Col passare dei giri il vantaggio di Mario si fa via via più consistente e terminerà con quattro giri di vantaggio su Fabio che alla fine dopo essere stato a lungo il fanalino di coda è riuscito un po' alla volta riprendere Gian Pietro e a superarlo.

Seconda Batteria: Si prevede un duro scontro fra Ventogelido e Spolve, infatti prendono la testa con decisione lasciando Renzo e Giovanni a lottare per il terzo posto. Manuel resiste per qualche manche, ma Ventogelido ha trovato la giusta brezza e un po' alla volta prende un buon distacco e finirà al primo posto con un buon distacco, di un giro abbondante. Renzo e Giovanni danno vita ad un duello appassionato, fanno almeno 6, 7 giri sempre appaiati, si sono divertiti moltissimo in questa manche e hanno finito con una sportiva ed energica stretta di mano!



Batteria finale: si scatena l'inferno, subito si evidenzia che la lotta del primo posto sarà fra Ludo e Dario, partono decisamente forte e nessuno dei due riesce all'inizio a prendere un vantaggio che lo possa far stare tranquillo, infatti finiranno tutti due nello stesso giro e la vittoria va al mastino Ludo per i settori. Per la cronaca Ludo fa la terza vittoria di fila nel Gruppo C e, quindi... vince il secondo titolo stagionale!!! Al terzo posto si piazza Steve con qualche giro di ritardo e al quarto posto Carlo, vittima di uno stallonamento che gli ha fatto perdere più di tre giri.

Ma non è finita così perché ci sono le verifiche!! E questa volta hanno colpito doppiamente ben due squalifiche e la classifica viene rivoluzionata.

Dario che era secondo e Steve che era quarto vengono squalificati e retrocessi in fondo alla classifica, rivoluzionando la classifica finale.

CLASSIFICA FINALE				
1	Ludo Cazzola	Lancia LC2	123,78	4951,20
2	Mirco Parolin	Porsche	121,70	4868,00
3	Manuel Spolverato	Lancia LC2	119,90	4796,00
4	Lorenzo Sanavio	Lancia LC2	117,10	4684,00
5	Carlo Carli	Lancia LC2	116,52	4660,80
6	Giovanni Polegato	Mercedes	114,35	4574,00
7	Mario Gasparotto	Porsche	114,35	4574,00
8	Fabio Zilio	Mazda	110,59	4423,60
9	Gian Pietro De Bernardini	Jaguar	87,12	3484,80
SQ	Dario Berengan	Porsche	123,25	4930,00
SQ	Stefano Michelin	Lancia LC2	120,29	4811,60



Altra buona performance di Ludo che si aggiudica Pole, gara e campionato!



Nella foto il mastino che si domanda come mai non ha vinto anche la Classic. Paziente Ludo, sarà per la prossima stagione, Manuel permettendo!

La bellissima dominatrice del campionato Gruppo C, ben 4 Lancia LC2 nei primi 5 posti

24h LE MANS

La prima gara si svolse il 26 e 27 maggio 1923 e da allora si è disputata annualmente in giugno, ad eccezione di pochissime eccezioni (Guerre)

Tradizionalmente la gara inizia alle 15:00 di sabato per terminare alla stessa ora della domenica.

La gara si disputa su un tracciato semi-permanente della lunghezza di oltre 13 chilometri, utilizzando per buona parte strade aperte alla normale circolazione per tutto il resto dell'anno.

Il *Circuito Bugatti* è la parte permanente del tracciato, circonda la zona della partenza/arrivo e viene utilizzato durante tutto l'anno per diverse competizioni.

La vittoria complessiva va all'auto che ha coperto la maggior distanza in 24 ore continue di corsa. Come regola aggiuntiva vi è quella che un'auto deve attraversare la linea d'arrivo dopo 24 ore per essere classificata, il che spesso porta a episodi di auto danneggiate che lasciano i box per trascinarsi lungo il circuito un'ultima volta e poter finire la gara.



La gara prendeva tipicamente il via con quella che è diventata nota come la "partenza Le Mans": le auto sono allineate su un lato della pista, i piloti sull'altro. Quando la bandiera francese segnalava il via alle 15:00, i piloti attraversavano di corsa la pista, entravano nelle auto e partivano.

Questa procedura divenne rischiosa dopo l'introduzione delle cinture di sicurezza allacciate con l'aiuto dei meccanici. I piloti le allacciavano solo alla prima sosta e correvano più di un'ora senza cinture.

Fra tutte le "Classiche" dell'automobilismo mondiale la 24 ore di Le Mans è quella sicuramente con più fascino. Un produttore di auto da corsa doveva partecipare e tentare di vincerla se voleva essere realmente riconosciuto come tale. Se poi la vinceva anche, allora passava alla storia!

Nei primi anni la 24 ore era dominio delle auto inglesi, la Bentley, la Lorraine-Dietrich che si spartirono le vittorie per i primi cinque anni, ma dopo per quasi un secolo le vetture inglesi non ebbero più successi.



Negli anni trenta furono le vetture italiane con l'Alfa Romeo e la Bugatti a prendere il dominio.

Siamo ancora con i pionieri dell'automobilismo, ma pensate che già intorno al 1930 quei bolidi viaggiavano per 24 ore ad una velocità media

di 130 km orari, una cosa letteralmente da brivido con i mezzi e la pista che avevano a disposizione!



Facciamo un salto di qualche anno, siamo negli anni sessanta, questo è l'anno della Ferrari. Le rosse vetture di Maranello dominarono assolutamente per i primi 5 anni, dal 66 in poi c'è stato il grande duello con la Ford e la stupenda GT 40 riuscì ad interrompere l'egemonia italiana



Ferrari 250 TR 59/60

1960 la Ferrari 250 TR 59/60 della Scuderia Ferrari, si aggiudica il primo posto con un equipaggio francese. Il successo continuerà nel 1961 con la 250 TRI/61



Ferrari 250 TRI/61

Nel 1962 è la volta della Ferrari 330 TRI/LM Spyder, forse una delle più belle Ferrari mai prodotte.



Ferrari 250 P

1965 la vittoria sempre ad una Ferrari, però di una scuderia americana la NART con equipaggio misto europeo Jochen Rindt e Gregory Masten americano



Ferrari 250 LM , la bellissima!



Ferrari 330 TRI/LM

Le vittorie continuano nel 1963 con la 250 P di Scarfiotti e Bandini e nel 1964 con la 275 P di Vaccarella e Guichet un equipaggio Italo-francese.



Ferrari 275 P

1966 fine dell'era Ferrari. La Ferrari non vincerà più la massima categoria della gara. Da quest'anno per 4 edizioni c'è l'incontrastato domino della Ford GT 40



Nella foto l'arrivo del Mostro Ford GT 40 MKII di Chris Amon e di Bruce McLaren 7000 centimetri cubici di cilindrata e 485 cavalli di potenza che seminò letteralmente le numerose Ferrari che parteciparono quell'anno.

Nel 1967 dalla Ford Mark IV si superarono per la prima volta nella storia i 5000 km in 24 ore di gara.

La Ford aveva ottenuto quello che desiderava e non partecipò più, almeno ufficialmente e così finisce anche il periodo Ford.

Nel 1969 c'è già un importante sostituto, la Porsche, da un po' insidiava Ford e Ferrari nei circuiti europei, aveva fatto anche la pole position

l'anno prima, ma poi si era ritirata. Grande tecnologia tedesca e un veicolo all'avanguardia, la 917!

Quest'anno è anche l'ultimo con la partenza stile Le Mans, d'ora in poi i piloti partono già in auto.

Vince per due anni di fila, ma dopo sarà sempre protagonista nelle prime posizioni e sarà la marca con più vittoria in assoluto fino ad oggi.

1972 Finalmente la più importante corsa francese viene vinta da un'auto francese la Matra e da un pilota francese Pescarolo, aiutato per la verità da Graham Hill. Ma l'auto è francese!! Non solo ma vincerà per tre anni di seguito.



Per adesso mi fermo qui, magari inseguito farò qualche altro anno, ma sono sincero, se non vince la Ferrari non mi diverto e a causa del cambio dei regolamenti o per altri motivi, Maranello ha deciso di non cercare più la vittoria assoluta a Le Mans. Quindi...

GRUPPO C

Gara 4 - 11 luglio 14



Ultima gara della categoria Gruppo C e ultima gara del campionato VISLOT 2014.
Pole position a Dario seguito dal solito Ludo. A 4 centesimi da Ludo c'è Steve con tanto freddo perché ha Ventogelido a 7 millesimi di distacco.

TEMPI QUALIFICA		
1	Dario Berengan	11,408
2	Ludo Cazzola	11,556
3	Stefano Michelin	11,594
4	Mirco Parolin	11,603
5	Lorenzo Sanavio	11,622
6	Carlo Carli	11,685
7	Eddy Riva	11,702
8	Manuel Spolverato	11,905
9	Fabrizio Rossetti	12,040
10	Guglielmo Betto	12,272
11	Giovanni Polegato	12,571
12	Tommaso Botter	13,156



In palio c'è solo il posto d'onore per quanto riguarda il campionato, perché il mastino Ludo si è già aggiudicato il primo posto avendo vinto le tre gare precedenti.

Prima batteria



In questa batteria ci sono due gare interne: Betto e Giovanni che duellano per la prima posizione per tutte e quattro le manche, e Fabrizio e Tommaso che duellano per la terza posizione. Alla fine Giovanni la spunterà su Betto per una manciata di settori, così come Tommaso la spunterà su Federico per meno di un giro. Tutti e due però con una decina di giri di ritardo.

Seconda batteria



Carlo parte decisamente forte e prende la testa del gruppo con un ritmo che nessuno riesce a tenere, è deciso a battere il record della pista. Eddy si piazza al secondo posto distanziando Manuel e Renzo di un

paio di giri. Carlo fa un bellissimo 11,076 vicinissimo al record della pista e insidia anche il primo posto dei piloti della batteria finale.

Batteria finale



Partono velocissimi, Ludo davanti e Dario che lo insegue come un'ombra. Un po' più distanziati Steve e Ventogelido. Dopo un paio di

manche il vantaggio di Ludo si consolida, Dario mantiene un ritmo veloce, ma non sufficiente a raggiungere la testa della gara. Nelle retrovie Stefano e Mirco, decisamente in ritardo, decidono di scambiarsi le macchine, cosa che ovviamente li ha eliminati dalla classifica di gara in quanto squalificati. Così la classifica finale dell'ultima gara 2014.-

CLASSIFICA FINALE				
1	Ludo Cazzola	Lancia LC2	123,09	4923,60
2	Carlo Carli	Toyota	122,67	4906,80
3	Eddy Riva	Porsche	120,34	4813,60
4	Dario Berengan	Porsche	120,13	4805,20
5	Manuel Spolverato	Lancia LC2	118,83	4753,20
6	Lorenzo Sanavio	Lancia LC2	117,86	4714,40
7	Giovanni Polegato	Jaguar	116,46	4658,40
8	Guglielmo Betto	Porsche	116,28	4651,20
9	Tommaso Botter	Porsche	107,13	4285,20
10	Fabrizio Rossetti	Lancia LC2	106,66	4266,40
SQ	Stefano Michelin	Lancia LC2	117,12	4684,80
SQ	Mirco Parolin	Porsche	113,57	4542,80

GRUPPO C 2014

CLASSIFICA FINALE

Pos.	Pilota	18/4	30/4	4/7	11/7	TOT
1	Lodovico Cazzola	25	25	25	0	75
2	Carlo Carli	20	20	0	22	62
3	Lorenzo Sanavio	0	18	19	17	54
4	Eddy Riva	16	12	0	20	48
5	Giovanni Polegato	0	15	17	15	47
6	Mario Gaparotto	15	14	16	0	45
7	Mirco Parolin	22	0	22	0	44
8	Gian Pietro De Bernardini	14	13	14	0	41
9	Dario Berengan	0	19	0	19	38
10	Manuel Spolverato	0	0	20	18	38
11	Mino Betto	0	16	0	14	30
12	Stefano Michelin	0	22	0	0	22
13	Fabio Zilio	0	0	15	0	15
14	Gianmaria Toniolo	0	0	0	0	0
15	Francesco Toniolo	0	0	0	0	0

Il Podio del Gruppo C

Caselle rosse squalifiche

Caselle grigie scarti



Lorenzo Sanavio



Lodovico Cazzola



Carlo Carli

1 ^ 4 ORE VISLOT ENDURANCE GRUPPO C 12 LUGLIO 2014



La prima gara “importante” del VISLOT, praticamente la sua inaugurazione.
Cosa di meglio di una gara con ospiti di vari club del nord Italia.

Hanno con entusiasmo aderito alla nostra manifestazione i club di Brescia, Rovigo, Padova e Trieste, completavano il gruppo di sei equipaggi le squadre del Vislot: Vicenza 1 e Vicenza 2.



Durante la mattinata, gli equipaggi ospiti hanno preso un po' di confidenza con la pista. Per quasi tutti era la prima volta che giravano al Vislot.



Un' ultima messa a punto



e via macchine in parco chiuso

Sistamate le macchine era il momento di sistemare i piloti, quindi i box si sono immediatamente trasformati e al posto degli attrezzi ...





Piloti che si preparano alle prove cronometrate

Ma ecco che tutti vengono richiamati all'ordine e iniziano le prove cronometrate ecco i risultati:



TS , Dappretto: 11,642



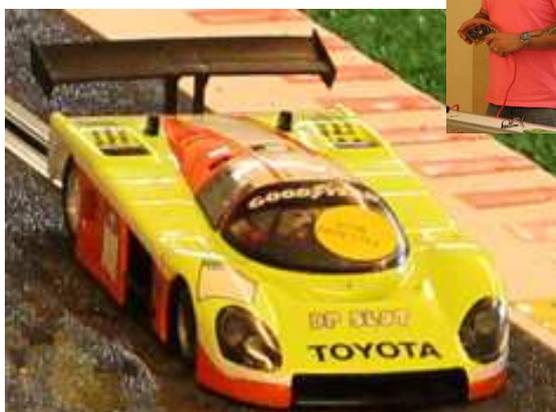
VI-1: Parolin: 11,703



RO, Fabbri : 11,801



PD, Miotti: 12,022



La bellissima Toyota di Dappretto autore della POLE POSITION



VI-2, Gasparotto: 12,223



BS, Montiglio: 12,334

La gara è stata spettacolare e decisamente aperta ad ogni risultato. Se si pensa che dopo 4 ore di gara il distacco fra il primo e l'ultimo era neanche il 9% dei giri e fra il primo e il secondo su 652 giri solo 13 giri.

Fra il secondo e il terzo poi solo 4 giri, praticamente il tempo di... un cambio gomme!



Vicenza 2



Vicenza 1

Ecco i risultati finali direttamente dallo schermo IST , praticamente in diretta

Gara		Batteria		
	Pilota	Giri	DP	DL
1	Rovigouno	652		
2	Vicenzadue	639	13 L	13 L
3	Vicenzauno	635	4 L	17 L
4	Padovauno	628	7 L	24 L
5	Triesteuno	617	11 L	35 L
6	Bresciauno	593	24 L	59 L



Bella gara, divertente. Belle squadre concorrenti di vari club del Nord Italia.

Un'atmosfera di competizione e allegria.

Una bella giornata passata in compagnia di vecchi e nuovi amici.

Ci sono tutte le carte in regola affinché questa gara diventi una "Classica" dello slot .

Sicuramente il VISLOT si impegnerà al massimo per renderla sempre più interessante e piacevole.

Quindi all'anno prossimo !



AUTORAMA 12



Top Ten 2014

1. *Lodovico Carzola*
2. *Dario Berengan*
3. *Carlo Carli*
4. *Lorenzo Sanavio*
5. *Manuel Spolverato*
6. *Stefano Michelin*
7. *Mario Gasparotto*
8. *Eddy Riva*
9. *Mirco Parolin*
10. *Giovanni Polegato*

Vicenza, 16 luglio 2014



AUTORAMA 13

Statistiche 2014

Miglior tempo in prova

	Categoria	Tempo	Auto	Data	Pilota
1	Classic	11,088	Ford GT MKVI	23/5/14	Manuel Spolverato
2	GT3 NSR	11,112	Corvette	6/6/14	Dario Berengan
3	Gruppo C	11,250	Lancia Ic2	4/7/14	Ludo Cazzola
4	Gruppo 5	11,386	BMW M1	27/6/14	Ludo Cazzola

Miglior tempo in gara

	Categoria	Tempo	Auto	Data	Pilota
1	Classic	11,053	Ford GT MKVI	23/5/14	Manuel Spolverato
2	GT3 NSR	11,056	Corvette	6/6/14	Dario Berengan
3	Gruppo C	11,076	Toyota	11/7/14	Carlo Carli
4	Gruppo 5	11,329	BMW M1	27/6/14	Ludo Cazzola

RECORD UFFICIALE DELLA PISTA

Classic	11,053	Ford GT MKVI	23/5/14	Manuel Spolverato
----------------	---------------	---------------------	----------------	--------------------------



*Buone ferie
a tutti.*

Riposatevi!



Al prossimo numero



Renzo



AUTORAMA 16