



Anno 3 Numero 31

Ottobre 2015



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



Sommario

(Versione ridotta per lavori in corso!)

2. Gruppo 5 gara 1
4. Gruppo 5 gara 2
5. Jackye Stewart
9. Il Quiz
10. Classifica piloti
15. Statistiche VISLOT

Irresponsabile unico, del tutto: Renzo



Autorama 1

GRUPPO 5



Gara 1 Venerdì 2 ottobre

Prima gara delle Gruppo 5, da quest'anno c'è anche la possibilità di montare le sospensioni e penso che la maggioranza si sia già uniformata a questa nuova possibilità. In effetti con le sospensioni l'auto si fa più guidabile e vengono eliminati molti di quei fastidiosi saltelli, soprattutto sulle macchine meno ben preparate.

Fin dall'inizio si mette in luce Ludo il Mastino che impone la sua pole position, seguito però da molto vicino da Andrea a poco più di un decimo. In evidenza anche Dario che dimostra di trovarsi a suo agio in questa categoria.

Qualifiche		
Pos.	Pilota	Tempo
1	Lodovico Cazzola	11,228
2	Andrea Sbabo	11,352
3	Dario Berengan	11,526
4	Carlo Carli	11,536
5	Stefano Michelin	11,655
6	Mirco Parolin	11,715
7	Giovanni Polegato	11,737
8	Manuel Spolverato	11,786
9	Francesco Toniolo	11,941
10	Lorenzo Sanavio	12,114
11	Gianmaria Toniolo	12,821

Prima Batteria:

Grande sorpresa in pista il giovane Kamikaze è davanti a Renzosan!!!

Non c'è più rispetto per gli anziani!

Naturalmente sto scherzando, per me è stato un grande piacere che Francy mi sia stato davanti nelle qualifiche e non solo, ma spero che la cosa si ripeta.



Seconda Batteria :

molto combattuta agli inizi, ma con l'andare dei giri la coppia Steve e Ventogelido fanno corsa a se e finiranno con pochi settori di differenza, pochi ma sufficienti a Steve a superare uno dei finalisti. Giovanni gira veloce, ma non riesce a colmare il distacco della coppia che conduce.

Spolve non trova il ritmo con la macchina in prestito e si attarda di qualche giro di troppo.



La Capri di Giovanni,
Bellissima!





La Finale:

Ludo parte molto concentrato e solo Carlo tiene il suo ritmo. Un po' alla volta si allontana da gruppo, è veloce e regolare ed il suo vantaggio è solido.

Carlo gli è sempre vicino, basterebbe un piccolo errore e sarebbe in testa, ma il Mastino tiene e vince.

Ad Andrea resta la soddisfazione del miglior tempo sul giro, anche se fasciato, resta sempre un cliente pericoloso. Dario in quarta posizione si vede raggiunto da Steve che riesce a superarlo anche se di pochi settori.



Ludo, il Mastino:
Pole position e gara!

CLASSIFICA FINALE

Pos.	Pilota	Giri	Metri
1	Lodovico Cazzola	123,11	4924,40
2	Carlo Carli	122,92	4916,80
3	Andrea Sbabo	121,76	4870,40
4	Stefano Michelin	120,58	4823,20
5	Dario Berengan	120,10	4804,00
6	Mirco Parolin	120,07	4802,80
7	Giovanni Polegato	117,75	4710,00
8	Lorenzo Sanavio	115,11	4604,40
9	Manuel Spolverato	114,73	4589,20
10	Francesco Toniolo	101,58	4063,20
11	Gianmaria Toniolo	99,80	3992,00

Miglior tempo

Pos.	Pilota	
1	Andrea Sbabo	11,189
2	Lodovico Cazzola	11,270
3	Dario Berengan	11,353
4	Mirco Parolin	11,427
5	Carlo Carli	11,443
6	Giovanni Polegato	11,469
7	Stefano Michelin	11,514
8	Manuel Spolverato	11,681
9	Francesco Toniolo	11,731
10	Lorenzo Sanavio	11,741
11	Gianmaria Toniolo	12,673

Andamento complessivo della gara

Pilota	Corsia 1 (Gialla)			Corsia 2 (Rossa)			Corsia 3 (Verde)			Corsia 4 (Bianca)		
	Giri	Avg	Best	Giri	Avg	Best	Giri	Avg	Best	Giri	Avg	Best
Spolverato Manuel	28	12414	11909	29	12269	11681	29	12518	11935	28	12902	12113
Sanavio Lorenzo	29	12708	12086	29	12281	11741	29	12363	11941	28	12693	12242
Cazzola Ludovico	31	11669	11316	32	11463	11270	31	11705	11372	29	12024	11605
Berengan Dario	30	12051	11597	31	11662	11353	29	12048	11666	30	12159	11791
Carli Carlo	31	11713	11508	30	11706	11443	31	11615	11459	30	11838	11594
Polegato Giovanni	30	11952	11661	30	11913	11468	29	12333	11754	28	12642	11909
Michelin Stefano	30	11865	11645	31	11760	11514	29	11993	11752	30	12079	11865
Parolin Mirco	30	12035	11515	31	11725	11427	31	11845	11519	28	12470	11806
Toniolo Francesco	27	13401	11804	27	12970	11797	23	15609	11731	24	14744	12139
Toniolo Gianmaria	25	14026	12811	26	13582	12673	24	14984	12917	24	15390	13188
Sbabo Andrea	31	11605	11304	30	11696	11189	30	11927	11406	30	11974	11542



GRUPPO 5



Gara 2 Venerdì 9 ottobre 2015

Qualifiche

Pos.	Pilota	Tempo
1	Carlo Carli	11,594
2	Lodovico Cazzola	11,598
3	Mirco Parolin	11,632
4	Stefano Michelin	11,712
5	Andrea Sbabo	11,799
6	Manuel Spolverato	11,848
7	Giorgio Fortunati	11,852
8	Angelo Rollo	12,028
9	Mario Gasparotto	12,062
10	Max Amerighi	12,078
11	Massimo Stoppa	12,078
12	Franco Potoni	12,782

Seconda gara di Gr 5 con numerosi ospiti.

Gara purtroppo senza immagini perché mancava il reporter ufficiale di Autorama, il redattore e anche il direttore.

Dovete accontentarvi delle semplici classifiche. Da quello che vedo la lotta per la pole è stata durissima 4 millesimi fra Carlo e Ludo!!!

Durante la gara, però, Max uno degli ospiti ha messo in riga tutti e due con un bel 11,229.

Questa è l'ultima gara su questa pista quindi il suo record rimarrà imbattuto per sempre!

Miglior tempo

Pos.	Pilota	Tempo
1	Max Amerighi	11,229
2	Andrea Sbabo	11,311
3	Lodovico Cazzola	11,328
4	Carlo Carli	11,331
5	Stefano Michelin	11,400
6	Mirco Parolin	11,420
7	Giorgio Fortunati	11,540
8	Angelo Rollo	11,558
9	Manuel Spolverato	11,606
10	Mario Gasparotto	11,693
11	Franco Potoni	11,711
12	Massimo Stoppa	12,159

CLASSIFICA FINALE

Pos.	Pilota	Giri	Metri
1	Lodovico Cazzola	123,59	4943,60
2	Carlo Carli	122,42	4896,80
3	Andrea Sbabo	121,97	4878,80
4	Stefano Michelin	121,44	4857,60
5	Max Amerighi	119,6	4784,00
6	Giorgio Fortunati	119,33	4773,20
7	Mirco Parolin	118,41	4736,40
8	Manuel Spolverato	117,91	4716,40
9	Mario Gasparotto	115,65	4626,00
10	Angelo Rollo	114,29	4571,60
11	Franco Potoni	110,12	4404,80
12	Massimo Stoppa	109,40	4376,00

Pilota	Corsia 1 (Gialla)			Corsia 2 (Rossa)			Corsia 3 (Verde)			Corsia 4 (Bianca)		
	Giri	Avg	Best	Giri	Avg	Best	Giri	Avg	Best	Giri	Avg	Best
Spolverato Manuel	29	12605	11777	30	11883	11616	29	12102	11605	29	12273	11862
Gaparotto Mario	28	12477	11895	30	12055	11693	28	13008	11829	29	12399	11898
Cazzola Ludovico	32	11560	11404	31	11521	11328	30	11698	11506	30	11735	11598
Carli Carlo	31	11775	11522	31	11511	11331	30	11926	11449	30	11858	11703
Michelin Stefano	30	11722	11518	30	11898	11400	31	11732	11419	30	12094	11712
Parolin Mirco	29	12318	11544	30	12118	11420	30	12028	11475	29	12245	11647
Stoppa Massimo	27	12816	12256	27	12936	12159	27	13012	12179	28	13105	12339
Fortunati Giorgio	30	11848	11720	30	11899	11540	30	12095	11612	29	12357	11763
Amerighi Max	29	12463	11496	31	11657	11229	29	11956	11522	30	12016	11611
Sbabo Andrea	30	11781	11394	31	11482	11311	30	11683	11498	30	12325	11706
Potoni Franco	28	12591	12071	29	12617	11711	27	13368	12045	26	13924	12277
Rollo Angelo	28	12614	11827	28	12864	11558	29	12472	11644	29	12350	11789



Autorama 4

Jackie Stewart

Scozzese, come Jim Clark, Jackie Stewart nasce a Milton, l'11 giugno 1939.

Nel 1961, su offerta di un cliente di suo padre, cominciò a provare delle auto da corsa e solo l'anno dopo nel 1962 decise di diventare professionista dopo aver girato a Oulton Park su una Jaguar E-Type con gli stessi tempi dei piloti professionisti.



In quell'anno vinse le sue prime due gare e l'Ecurie Ecosse gli offrì subito un posto su una Cooper e vinse subito la gara a Goodwood.

Nel 1963, invece, collezionò quattordici vittorie, un secondo posto e due terzi posti e solo sei ritiri. Nel 1964 firmò ancora una volta per l'Ecurie Ecosse. Ma Ken Tyrrell, allora direttore della squadra di Formula Junior

della Cooper, lo notò immediatamente e gli offrì l'opportunità dei fare dei test con lui.

Jackie si recò allora a Goodwood per questi test e gli venne affidata una nuovissima monoposto di Formula 3 che stava provando anche Bruce McLaren. Subito Stewart girò più veloce di McLaren che fu costretto a tornare in pista per battere i tempi di Stewart, ma più tardi lo scozzese girò ancora più veloce. Fu allora che Tyrrell gli offrì un posto nella sua squadra, questo fu l'inizio di una collaborazione che durò per tutta la carriera di Stewart. Nel 1964 l'esordio in F3 su una Tyrrell fu folgorante. La prima gara si svolse sul bagnato e dopo due giri Stewart dominava già con 22 secondi di vantaggio, alla fine vinse la gara con ben 44 secondi sugli inseguitori.

La Cooper non si fece attendere e gli offrì un posto in F1 ma lui rifiutò per guadagnare esperienza in F3 con Tyrrell non voleva fare passi troppo lunghi. Alla fine dell'anno mancò la vittoria in sole due gare (ritiro rispettivamente per problemi alla frizione e per un testacoda) e si laureò campione.



Alla fine della stagione 1964, dopo aver provato una Jaguar E-Type e una Ferrari a Le Mans, provò una Lotus 33-Climax da F1 e le sue prestazioni impressionarono sia Colin Chapman che Jim Clark (inutile aggiungere che entrambi non si impressionavano tanto facilmente); ma ancora una volta Stewart rifiutò la F1 per correre in Formula 2 sempre su una Lotus.



I primi anni in Formula 1 (1965-1967)

Nel 1965 esordì al fianco di Graham Hill in F1 su BRM, dopo che l'anno precedente aveva corso una gara di F1 su Lotus per sostituire l'infortunato Jim Clark, e al suo esordio al GP del Sud Africa ottenne il suo primo punto mondiale.

Alla fine della sua prima stagione in F1 collezionò quindi una vittoria (Gran Premio d'Italia 1965), tre secondi posti, un terzo, un quinto e un sesto posto concludendo il Campionato del mondo al terzo posto dietro Graham Hill e al vincitore Jim Clark.



L'anno successivo, su una Lola, sfiorò la vittoria alla 500 Miglia di Indianapolis alla sua prima partecipazione alla gara americana. Fu costretto al ritiro da un guasto alla pompa di raffreddamento a otto giri dal termine quando aveva un giro di vantaggio sul suo inseguitore, il compagno di squadra Graham Hill, anche lui al debutto.



Tra il 1966 e il 1967 collezionò una vittoria nel mondiale di F1 (GP MONACO 1966) e pochi piazzamenti. Infatti, queste due stagioni furono caratterizzate dall'inaffidabilità della BRM che lo costrinse a 14 ritiri su 19 gran premi disputati. Tuttavia partecipò con successo anche a gare di minore importanza come le Tasman Series e 1966 Rothmans 12 Hour International Sports Car Race.



I successi con Ken Tyrrell (1968-1973)

Il 1968 fu l'anno del ritorno alla scuderia di Ken Tyrrell che al momento schierava nel mondiale di F1 delle Matra MS10-Cosworth. Il suo talento, unito alle gomme Dunlop di nuovo tipo, gli permisero di vincere a Zandvoort sotto un diluvio e al Nürburgring nella nebbia, dove si impose con un distacco di quattro minuti sul secondo.

Quest'ultima gara è considerata uno dei suoi capolavori.

Vinse ancora a Watkins Glen, ma non partecipò alle gare di Spagna e Monaco, a causa di un infortunio rimediato in F2 al GP di Spagna, e si ritirò al Gran Premio del Messico, a causa di un guasto meccanico, cosicché dovette cedere la vittoria del mondiale a Graham Hill.



Il 1969 fu l'anno della consacrazione. Sempre con le Matra di Ken Tyrrell, Stewart mostrò una superiorità schiacciante in più di un'occasione. Vinse con due giri di vantaggio in Spagna, con più di un minuto in Francia e con più di un giro a Silverstone. Vinse poi in Sud Africa, Olanda e Italia e si laureò così campione del mondo.

Nel 1970 appoggiata finanziariamente dallo sponsor Elf, la Tyrrell abbandonò il marchio francese per comprare dei telai dalla March Engineering e mantenere i motori Cosworth; con la nuova March 701 - Cosworth, Stewart vinse subito a Jarama, ma fu ben presto evidente la schiacciante superiorità della nuova Lotus 72D pilotata da Jochen Rindt.



Nonostante una stagione deludente, Stewart ebbe fiducia nella Tyrrell che per il 1971 sfornò la Tyrrell 003 - Cosworth con cui vinse in Spagna, Monaco, Francia, Gran Bretagna, Germania, e Canada e con cui si laureò campione del mondo per la seconda volta.

Nello stesso anno partecipò anche al campionato Can-Am.

Tuttavia in F1 collezionò una serie di vittorie in Argentina, Francia, Stati Uniti e Canada che gli fecero concludere il campionato in seconda posizione dietro ad Emerson Fittipaldi.



Corse anche nel Campionato Europeo Turismo con il compagno di squadra e talentuoso pilota Francois Cevert su una Ford Capri con cui arrivò secondo alla 6 ore del Paul Ricard.

All'inizio della stagione 1973 Stewart aveva già deciso di ritirarsi dalle corse alla fine dell'anno, ma ciò non gli impedì di vincere ancora in Sud Africa, Belgio, Monaco, Paesi Bassi e Germania, che fu anche la sua ventisettesima vittoria in carriera davanti al compagno di squadra Francois Cevert, e quindi il Campionato del mondo di F1. In occasione dell'ultimo GP della stagione a Watkins Glen, dopo la morte del suo compagno e amico Cevert durante le qualifiche, Stewart decise di non correre mancando così il suo centesimo GP in carriera.



Un altro esemplare di scozzese volante

.... E nelle macchinine... ma si lo troviamo anche qui!



Ford Capri 2600 RS
4 H Paul Ricard 1972 Jackie Stewart - Francois Cevert



Il quiz

Che macchina è?



La soluzione del mese precedente:

l'auto era la Bianchina del 1955-1961. Identificata dal solito esperto Alfonso.



IL NUOVO CHE AVANZA!



CLASSIFICA CLASSIC 2015-2016

Pos.	Pilota	18/09/2015	25/09/2015						TOTALE
1	Carlo Carli	22	25						47
2	Lodovico Cazzola	25	20						45
3	Stefano Michelin	19	22						41
4	Mirco Parolin	20	17						37
5	Giovanni Polegato	16	18						34
6	Paolo Lobbia	18	14						32
7	Manuel Spolverato	13	19						32
8	Lorenzo Sanavio	15	15						30
9	Mario Gasparotto	14	13						27
10	Dario Berengan	17	0						17
11	Andrea Sbabo	0	16						16
12	Paolo Rigoni	12	0						12

CLASSIFICA GRUPPO 5

Pos.	Pilota	02/10/2015	09/10/2015					TOTALE
1	Lodovico Cazzola	25	25					50
2	Carlo Carli	22	22					44
3	Andrea Sbabo	20	20					40
4	Stefano Michelin	19	19					38
5	Mirco Parolin	17	18					35
6	Manuel Spolverato	14	17					31
7	Dario Berengan	18	0					18
8	Giovanni Polegato	16	0					16
9	Mario Gasparotto	0	16					16
10	Lorenzo Sanavio	15	0					15
11	Francesco Toniolo	13	0					13
12	Gianmaria Toniolo	12	0					12

CLASSIFICA GT3 NSR

Pos.	Pilota	04/09/2015	11/09/2015					TOTALE
1	Carlo Carli	25	25					50
2	Lodovico Cazzola	22	22					44
3	Stefano Michelin	16	20					36
4	Lorenzo Sanavio	18	17					35
5	Mario Gasparotto	20	14					34
6	Andrea Sbabo	15	19					34
7	Dario Berengan	19	13					32
8	Giovanni Polegato	17	15					32
9	Mirco Parolin	0	18					18
10	Mimmo Petrucci	0	16					16
11	Francesco Toniolo	0	12					12





CLASSIFICA GLOBALE		
CAMPIONATO 2015-16		
		6
1	Carlo Carli	141
2	Lodovico Cazzola	139
3	Stefano Michelin	115
4	Andrea Sbabo	90
5	Mirco Parolin	90
6	Giovanni Polegato	82
7	Lorenzo Sanavio	80
8	Mario Gasparotto	77
9	Dario Berengan	67
10	Manuel Spolverato	63
11	Paolo Lobbia	32
12	Francesco Toniolo	25
13	Mimmo Petrucci	16
14	Paolo Rigoni	12



Statistiche 2015-16

Miglior tempo in qualifica

	Categoria	Tempo	Auto	Data	Pilota
1	GT3	11,122	Porsche	4 /9/2015	Carlo Carli
2	Classic	10,805	McLaren	25/9/2015	Carlo Carli
3	Gruppo 5	11,228	Ferrari	2/10/2015	Lodovico Cazzola
4					
5					
6					

Miglior tempo in gara

	Categoria	Tempo	Auto	Data	Pilota
1	GT3	11,154	Porsche	4 /9/2015	Lodovico Cazzola
2	Classic	10,621	McLaren	25/9/2015	Lodovico Cazzola
3	Gruppo 5	11,189	BMW	2/10/2015	Andrea Sbabo
4					
5					
6					

RECORD UFFICIALE DELLA PISTA

GT in line	10,180		13/9/2015	Tommaso Mellioli
------------	--------	--	-----------	------------------



Questa pagina resterà negli annali del VISLOT, ci sono nuovi traguardi da raggiungere nel Nuovo Mondo!



Calendario gare Novembre 2015

Venerdì	06/11/15	7.1*	Gruppo C
Venerdì	13/11/15	8.3	Classic
Venerdì	20/11/15	9.4	Classic
Venerdì	27/11/15	10.1	AUTO FISSE
Sabato	28/11/16		CLASSIC CLASH
Domenica	29/11/15		CLASSIC CLASH

7.1* **Legenda:** primo numero gare effettuate, secondo numero gara della categoria

Il calendario per forza di cose subirà dei cambiamenti, appena possibile verrà aggiornato

**Nel prossimo Autorama
il mito sarà : il nuovo**



Al prossimo numero



Renzo



Autorama 14