



Anno 6 Numero 56

aprile 2018



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



## SPORT PROTOTIPI

### Sommario

- 2 CLASSIC gara 5
- 4 GT PRS gara 4 (Vicenza)
- 5 Scuderia Ferrari (prima parte)
- 8 CLASSIC gara 6
- 10 Gruppo C gara 5
- 12 Gruppo C gara 6
- 14 I record Vislot
- 15 La Classifica Piloti
- 16 Calendario

Irresponsabile unico, del tutto: Renzosan



Autorama

# CLASSIC

N° 5

3 aprile 2018



## Qualifiche

Pos.	Pilota	Tempo
1	Carlo Carli	11,776
2	Stefano Michelin	12,120
3	Mirco Parolin	12,127
4	Diego Vitella	12,220
5	Franco Potoni	12,273
6	Mario Gasparotto	12,282
7	Manuel Spolverato	12,395
8	Lorenzo Sanavio	12,483
9	Enrico Cavedon	12,677
10	Luigi Zuccato	12,956

## Prima batteria



## La Finale



## Classifica finale

P.	Pilota	Giri	Metri	Macchina
1	Carlo Carli	119,70	5242,86	Porsche 917
2	Franco Potoni	117,63	5152,19	Porsche 917
3	Stefano Michelin	115,62	5064,16	Porsche 917
4	Mirco Parolin	115,20	5045,76	Porsche 917
5	Mario Gasparotto	113,37	4965,61	Ford MK2
6	Lorenzo Sanavio	112,28	4917,86	Porsche 917
7	Diego Vitella	112,08	4909,10	Ford P68
8	Manuel Spolverato	109,30	4787,34	Ford MK2
9	Enrico Cavedon	107,07	4689,67	Ford GT 40
10	Luigi Zuccato	98,00	4292,40	Ford P68

Carlo per niente scosso dalla "scossa" piazza il suo ennesimo **Grande Slam.**

Pole Position , Vittoria e Giro Veloce...

**PERBACCO!**



## Handicap

Franco Potoni	30"
Manuel Spolverato	20"
Mirco Parolin	10"



## Miglior tempo

Pos.	Pilota	Tempo	Errori
1	Carlo Carli	11,611	12
2	Franco Potoni	11,638	5
3	Mirco Parolin	11,732	12
4	Stefano Michelin	11,859	6
5	Diego Vitella	11,882	21
6	Mario Gasparotto	11,990	13
7	Lorenzo Sanavio	12,362	4
8	Enrico Cavedon	12,401	20
9	Manuel Spolverato	12,436	11
10	Luigi Zuccato	12,499	12

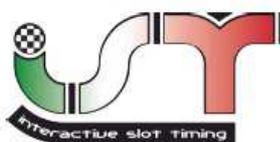
## Risultati sessioni Classic gara 5 - 3/4/18

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
Carli Carlo	29	12532	11800	30	11815	11611	30	12020	11700	30	12256	11746
Gasparotto Mario	28	13019	12106	29	12364	11990	29	12564	12091	28	12770	12260
Sanavio Lorenzo	28	12711	12440	28	13037	12506	29	12692	12362	27	13092	12640
Potoni Franco	30	12086	11830	30	12124	11750	30	11946	11638	27	12291	11982
Parolin Mirco	30	12274	11732	30	12082	11769	27	13298	12067	28	12529	12061
Spolverato Manuel	27	13242	12610	26	13352	12542	28	12746	12436	28	13114	12578
Zuccato Luigi	28	13234	12499	26	12937	12561	18	14230	12805	26	13858	12882
Cavedon Enrico	26	13846	12698	27	14012	12452	28	13151	12401	26	13777	12621
Michelin Stefano	29	12453	12091	30	12328	12029	29	12129	11859	27	13500	12004
Vitella Diego	27	13022	12067	29	12442	11950	28	13269	11882	28	13167	12000



# Interclub GT-PRS

6 aprile 2018 Vicenza - Gara 4



GT PRS

Data 06/04/2018

VISLOT

Pista		Gara	
<i>Pista</i>	<b>Pista 4 corsie</b>	<i>Descrizione</i>	<b>GT PRS</b>
<i>Numero corsie</i>	4	<i>Data svolgimento</i>	06/04/2018
<i>Tempo interdizione</i>	9	<i>Tipo gara</i>	A tempo
<i>Numero settori</i>	100	<i>Ingresso in batteria</i>	Ordine inserimento
<i>Ultimi secondi</i>	3	<i>Categoria</i>	GT
		<i>Tipo rotazione</i>	1,3,a,4,2
		<input type="checkbox"/> Personalizzazione corsie partenza	
		<i>Durata sessione</i>	5 minuti
		<i>N° Ripetiz.</i>	1
		<input type="checkbox"/> Riordino	
		<input checked="" type="checkbox"/> Round Robin	

## Classifica finale

Pos.	Pilota	Giri	Settori	Macchina
1)	Franco Potoni	102	31	
2)	Lorenzo Simionato	100	33	
3)	Roberto Addia	99	67	
4)	Alfonso Loli	99	44	
5)	Giorgio Fortunati	98	8	
6)	Massimo Stoppa	96	88	
7)	Lorenzo Sanavio	96	59	
8)	Maurizio Boldrin	96	22	
9)	Mirco Parolin	94	74	
10)	Luigi Zuccato	94	23	
11)	Diego Vitella	94	10	
12)	Mario Gasparotto	93	76	
13)	Stefano Michelin	92	60	



# SCUDERIA FERRARI

## Qualche ricordo sulla grande epopea Ferrari nel modo degli Sport Prototipi. Inizio dal 1961...

La **246 SP** è un'autovettura da competizione prodotta dalla Ferrari nel 1961 in tre esemplari.



Questo modello fu il primo costruito dalla Ferrari ad aver montato il motore centralmente. Questo motore aveva una peculiarità: era un V6 che possedeva l'angolo tra le due bancate di 65°.

Venne studiato con questa particolarità per contenere gli ingombri. La decisione di arretrare il motore in posizione centrale fu presa da Carlo Chiti. La scelta poi di montare un propulsore "Dino" non fu casuale: infatti, con le sue dimensioni più contenute, era adatto ad essere posizionato nella parte posteriore della vettura.

Il nome del modello era collegato alle caratteristiche del motore. La sigla numerica richiamava infatti la cilindrata, che era circa di 2,4 L, ed il numero di cilindri, che erano 6 disposti a V.

Per il mondiale 1962 la Scuderia Ferrari ottenne ottimi risultati schierando la 246 SP insieme alla più vecchia 250 Testa Rossa del 1957



Le 250 P debuttarono il 23 marzo **1963** alla 12 Ore di Sebring.



Le due vetture in gara, con gli equipaggi Surtees/Scarfiotti e Mairesse/Vaccarella/Bandini conquistarono rispettivamente il primo e il secondo posto. Il 19 maggio fu la volta della 1000 km del Nürburgring. Delle due vetture schierate, quella condotta dall'equipaggio Surtees/Mairesse conquistò la vittoria, mentre la seconda affidata a Parkes/Scarfiotti si ritirò in seguito ad un incidente. Una terza 250 P, iscritta con Vaccarella come pilota, non partì. Per la 24 Ore di Le Mans, in data 16 giugno, la Ferrari iscrisse quattro 250

P. Di queste, solo tre parteciparono alla gara. La Ferrari vinse il campionato costruttori con 72 punti, seconda arrivò la Porsche con 30 punti.

Per il 1964 la Ferrari decise di non progettare una nuova vettura, e cercò invece di aumentare le prestazioni della 250 P. Furono realizzate sei 275 P, di queste tre erano 250 P modificate, quelle con i numeri di telaio 0812, 0814 e 0816. Altre tre furono costruite da zero, con numero di telaio 0818, 0820 e 0822. Nello stesso anno la Ferrari decise di incrementare ulteriormente le prestazioni di queste vetture.



## 1965

La Ferrari P2, del mondiale prototipi del 1965, fu prodotta in due versioni, la **275 P2** e la **330 P2**.



Queste rappresentavano la naturale evoluzione delle 275 P e 330 P che avevano corso la stagione 1964. I motori erano gli stessi che equipaggiavano le versioni precedenti, ma sulle P2 si pas-

sò alla distribuzione bialbero, che insieme a nuovi carburatori della Weber aumentarono la potenza delle due vetture, rispettivamente a 350 CV per la 275 P2 e a 410 CV per la 330 P2. Il telaio fu completamente riprogettato rispetto alla versione precedente. Al classico traliccio in tubi d'acciaio furono rivettate delle piastre d'alluminio, in modo da aumentare la rigidità della vettura senza eccessivi aumenti di peso.

La P2 rappresentava per la Ferrari la prima applicazione di questa tecnica in una vettura sport. La carrozzeria, a barchetta, era in alluminio. Rispetto alle vetture precedenti, furono abbandonati i cerchi a raggi, che vennero sostituiti da nuovi e più leggeri realizzati in lega di magnesio. In totale vennero prodotte quattro 275 P2, identificate dai numeri di telaio 0826, 0828, 0832 e 0836. Due, la 0828 e la 0832, verranno modificate in 330 P2. A queste si aggiungerà una terza 330 P2, costruita da zero, con numero di telaio 0838.

## 1966

La **Ferrari 330 P3** corse nel campionato mondiale sport prototipi nel 1966.



La Ferrari aveva conquistato il titolo mondiale nel 1965. Delle 20 gare in programma, le sue vetture ne vinsero 10 (4 della P2). Nel pieno della rivalità con la Ford, la Ferrari decise di realizzare una vettura per la stagione 1966, in grado di competere con le GT40.

L'aerodinamica fu particolarmente curata, anche per i nuovi regolamenti della FIA, che prevedevano una dimensione minima per il parabrezza. La vettura fu realizzata sia in versione berlina che in versione spider. La carrozzeria era in alluminio, tranne le portiere, in fibra di vetro. I cerchi, stampati in lega di magnesio, erano della Campagnolo. Il telaio era a traliccio in tubi d'acciaio, su cui erano stati rivettati pannelli di alluminio, per aumentare la rigidità senza pregiudicare la leggerezza. Il motore era un V12, con angolo di 60° fra le bancate e cilindrata di 3967,44 cm<sup>3</sup>, derivato dal V12 di 2953,21 cm<sup>3</sup>.

Rispetto alla 330 P2 la cilindrata rimase invariata, ma si passò dall'alimentazione a carburatori alla più moderna iniezione indiretta della Lucas. La potenza crebbe da 410 CV a 420 CV. La frizione era fra il motore e il cambio, prodotto dalla tedesca ZF. Furono realizzate tre 330 P3, con numero di telaio 0844, 0846 e 0848.



## 1967

La **330 P4** è il prototipo, che Ferrari schierò nella stagione 1967.



La stagione 1966 fu dominata dalla Ford GT40, e per l'anno successivo la Ferrari decise di riprogettare la P3. La nuova vettura, che venne denominata 330 P4, presentava numerose modifiche, fra cui la potenza che passò da 420 a 450 CV.

L'esordio avvenne alla 24 Ore di Daytona, dove la P4 arrivò al secondo posto. Il primo e terzo posto furono anch'essi conquistati da vetture Ferrari, rispettivamente una P3/4 e da una 412 P.

Alla 24 Ore di Le Mans non riuscì a imporsi, piazzandosi al secondo e terzo posto dietro ad una GT40. L'altra vittoria della stagione fu la 1000 km di Monza. All'ultima gara del campionato, la BOAC International 500, il titolo costruttori era conteso tra la Ferrari con le 330 P4 e le 412 P, e la Porsche con la 908. In occasione di questa corsa, la Ferrari trasformò una delle P4, quella con numero di telaio 0858, in barchetta, asportandone il tettuccio e diminuendo quindi il peso di circa 40 kg. La vettura arrivò al secondo posto, permettendo alla Ferrari di vincere il campionato costruttori.

Nel 1968 il regolamento cambiò, imponendo il limite di cilindrata a 3000 cm<sup>3</sup> e impedendo alla P4 di continuare a gareggiare nel campionato mondiale. Totalmente furono prodotte tre 330 P4, con numero di telaio 0856, 0858 e 0860. Due di queste, la 0858 e la 0860, a fine stagione furono modificate profondamente per adattarle al campionato CanAm, diventando la 350 Can Am.

## 1969

La **312 P** ha debuttato nel Campionato del mondo sportprototipi del 1969 nella categoria Gruppo 6 cioè prototipi senza alcun obbligo di un numero minimo di esemplari da produrre per l'omologazione e senza sostanziali vincoli di peso o dimensionali



quest'ultima era direttamente derivato dal 3 litri della 312, che gareggiava in Formula 1.

Dopo aver boicottato il mondiale 1968 per protesta contro le nuove regole che avevano di fatto vietato di poter schierare la 330 P4 da 4 litri, vincente nel Mondiale 1967, la Ferrari costruì un altro prototipo da 3.000 cc nell'inverno del 1968, denominata "312 P". Il V12 di

Fu allestita da prima una versione tipo barchetta (numeri di telaio 0868 e 0870) ed una chiusa berlinetta (numero di telaio 0872). A metà Campionato anche la seconda barchetta (0870) fu trasformata in berlinetta. Furono costruiti in totale tre esemplari .



Continua il prossimo mese ...



# CLASSIC

N° 6

10 aprile 2018



## Qualifiche

Pos.	Pilota	Tempo
1	Stefano Michelin	11,862
2	Mirco Parolin	11,882
3	Franco Potoni	11,910
4	Diego Vitella	12,018
5	Mario Gasparotto	12,061
6	Giuseppe Cantone	12,313
7	Lorenzo Sanavio	12,359

La Pole Position è contesa fra Steve e Mirco. La spunta Steve per 20 millesimi. Poco lontano c'è Franco unici tre piloti sotto i 12 secondi. Completa la batteria finale Diego.



A Steve la  
POLE POSITION  
della gara 6



Steve ha fatto la Pole, ma in gara il suo rendimento cala e si vede un po' alla volta superato dagli altri piloti e finisce in quinta posizione. Buona la prestazione di Mirco Ventogelido che questa volta fa una gara senza inconvenienti e conquista il podio in seconda posizione. Terzo gradino

per Diego che ormai ha decisamente finito il periodo di apprendistato e corre sempre per finire nei piani alti della classifica. Certo non gli mancano ne velocità, ne grinta!

Classifica finale				
P.	Pilota	Giri	Metri	Macchina
1	Franco Potoni	118,56	5192,93	Porsche 917
2	Mirco Parolin	116,56	5105,33	Porsche 917
3	Diego Vitella	114,85	5030,43	Ford P68
4	Lorenzo Sanavio	113,09	4953,34	Porsche 917
5	Stefano Michelin	112,60	4931,88	Porsche 917
6	Giuseppe Cantone	111,86	4899,47	Ford MK4
7	Mario Gasparotto	64,00	2803,20	Ford MK4

A Franco la vittoria ed il giro veloce



### Andycup

Carlo Carli	30"
Franco Potoni	20"
Stefano Michelin	10"

Miglior tempo			
Pos.	Pilota	Tempo	Errori
1	Franco Potoni	11,651	2
2	Diego Vitella	11,891	15
3	Mirco Parolin	11,897	14
4	Mario Gasparotto	12,065	14
5	Giuseppe Cantone	12,156	22
6	Lorenzo Sanavio	12,297	5
7	Stefano Michelin	12,345	7



Renzo con la sua andatura regolare risale dall'ultimo posto in qualifica al quarto posto in classifica. Giuseppe fa praticamente un giro turistico e la sua andatura di estrema sicurezza lo piazza in sesta posizione. Ennesimo problema meccanico per Mario che anche in questa gara lo co-

stringe a numerose fermate.

## Risultati sessioni Classic gara 6

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
Gasparotto Mario	27	13907	12444	8	17431	12289	17	14006	12065	12	15307	12742
Sanavio Lorenzo	28	12885	12414	28	12963	12438	29	12755	12297	28	12822	12445
Potoni Franco	30	11945	11708	30	11970	11651	28	12256	11853	30	12162	11821
Parolin Mirco	29	12380	11921	30	12333	11897	28	12681	11898	29	12697	11969
Cantone Giuseppe	27	13310	12396	29	12572	12156	28	13267	12314	27	12944	12327
Michelin Stefano	28	12964	12557	28	12825	12345	28	12751	12611	28	12750	12433
Vitella Diego	28	12762	12117	29	12556	11975	29	12431	11891	28	12908	12103



# GRUPPO C

## Gara 5 - 17.4.18



Qualifiche		
	<i>Pilota</i>	<i>Tempo</i>
1	Stefano Michelin	11,668
2	Franco Potoni	11,735
3	Manuel Spolverato	12,013
4	Mario Gasparotto	12,097
5	Lorenzo Sanavio	12,201
6	Mirco Parolin	12,271
7	Diego Vitella	12,458
8	Enrico Cavedon	12,644



Qui un paio di piloti hanno voluto mostrare il loro lato B.

Meglio contare anche su quello per ottenere un buon risultato finale, decisamente le provano tutte !



Qui invece i "seri" piloti della finale.

Seri è una parola decisamente grossa... comunque



Classifica finale			
	<i>Pilota</i>	<i>Giri</i>	<i>Metri</i>
1	Stefano Michelin	119,27	5224,03
2	Franco Potoni	119,10	5216,58
3	Manuel Spolverato	116,63	5108,39
4	Mirco Parolin	115,69	5067,22
5	Lorenzo Sanavio	114,71	5024,30
6	Mario Gasparotto	113,73	4981,37
7	Diego Vitella	106,46	4662,95
8	Enrico Cavedon	100,10	4384,38
Handicap partenza gara 5			
	Franco Potoni	30"	
	Carlo Carli	20"	
	Stefano Michelin	10"	

Steve decisamente riscatta la prestazione della gara precedente e in questa, piazza un bel **GRANDE SLAM** aggiudicandosi Pole Position Vittoria e Giro Veloce. Bravo Steve!



Le bellissime Gruppo C

Miglior tempo			
	<i>Pilota</i>	<i>Tempo</i>	<i>Err.</i>
1	Stefano Michelin	11,576	9
2	Franco Potoni	11,647	3
3	Manuel Spolverato	11,865	8
4	Mario Gasparotto	11,805	25
5	Lorenzo Sanavio	12,079	6
6	Mirco Parolin	11,790	16
7	Diego Vitella	11,914	26
8	Enrico Cavedon	12,329	15

### Risultati sessioni Gruppo C gara 5

<b>Pilota</b>	Corsia 1 (Gialla)			Corsia 2 (Rossa)			Corsia 3 (Verde)			Corsia 4 (Bianca)		
	Giri	Avg	Best	Giri	Avg	Best	Giri	Avg	Best	Giri	Avg	Best
Gasparotto Mario	28	12948	12076	28	12812	11822	28	12893	11805	29	12546	12012
Sanavio Lorenzo	29	12807	12182	29	12545	12079	29	12451	12211	27	12894	12459
Potoni Franco	30	12059	11759	28	12002	11661	30	11918	11687	31	11825	11647
Parolin Mirco	30	12210	11824	28	13023	11870	29	12124	11790	28	12970	12022
Spolverato Manuel	28	12661	12042	30	12334	11865	30	12203	11927	28	12714	12226
Cavedon Enrico	27	13523	12557	27	13313	12481	27	13383	12329	19	13233	12721
Michelin Stefano	29	12220	11819	30	12140	11687	30	11906	11576	30	12091	11790
Vitella Diego	27	13240	12238	28	12856	11914	27	13830	12114	24	15017	12346



# GRUPPO C

Gara 6 - 27.4.18



Senza commenti perché il Capo Redazione era impegnato "fuori casa"



## Classifica finale

	<i>Pilota</i>	<i>Giri</i>	<i>Metri</i>
1	Franco Potoni	121,68	5329,58
2	Stefano Michelin	116,97	5123,29
3	Carlo Carli	116,74	5113,21
4	Giuseppe Cantone	113,64	4977,43
5	Mario Gasparotto	110,64	4846,03
6	Gianmaria Toniolo	109,75	4807,05
7	Diego Vitella	107,40	4704,12
8	Mirco Parolin	74,00	3241,20



# Tempi record 2017-18

## Miglior tempo in prova

	Categoria	Tempo	Auto	Data	Pilota
1	Gruppo C	11,540	Lancia LC2	23/1/18	Franco Potoni
2	Classic	11,520	McLaren	5/1/18	Franco Potoni
3	GT3 1:24	7,436	Viper	14/11/17	Carlo Carli
4	Gruppo 5	7,684	Ford Capri	28/11/17	Franco Potoni
5	GT3 NSR	11,089	Corvette C7	3/11/17	Carlo Carli
6	LMP	10,837	AUDI	2/2/18	Carlo Carli
7	PILOTI	8,410	Porsche 911	16/3/18	Diego Vitella

## Miglior tempo in gara

	Categoria	Tempo	Auto	Data	Pilota
1	Gruppo C	11,241	Toyota	16/1/18	Carlo Carli
2	Classic	11,225	McLaren	19/9/17	Mirco Parolin
3	GT3 1:24	7,462	Viper	14/11/17	Carlo Carli
4	Gruppo 5	7,588	Ford Capri	28/11/17	Carlo Carli
5	GT3 NSR	11,291	Corvette C7	24/10/17	Carlo Carli
6	LMP	10,863	Audi	2/2/18	Carlo Carli
7	PILOTI	8,160	Porsche 911	16/3/18	Carlo Carli

### RECORD UFFICIALE DELLA PISTA NINCO

LMP	11,089	AUDI	26/1/18	Carlo Carli
-----	--------	------	---------	-------------



10,863



### RECORD UFFICIALE DELLA PISTA IN LEGNO

GT3 1:24	7,436	Viper	14/11/17	Carlo Carli
----------	-------	-------	----------	-------------



7,436





# Dopo 31 GARE



CLASSIFICA GLOBALE SENZA SCARTI		
CAMPIONATO SOCIALE 2017-18		
PILOTI		
1	Franco Potoni	723
2	Carlo Carli	662
3	Stefano Michelin	592
4	Lorenzo Sanavio	535
5	Mario Gasparotto	509
6	Diego Vitella	500
7	Mirco Parolin	499
8	Manuel Spolverato	403
9	Enrico Cavedon	364
10	Giuseppe Cantone	177
11	Gianmaria Toniolo	104
12	Matteo Rancan	32



<b>MAGGIO 2018</b>				
Martedì	1 maggio 2018			Prove libere/Rally
Venerdì	4 maggio 2018	33	5	GT3 1:24
Martedì	8 maggio 2018	34	6	GT3 1:24
Venerdì	11 maggio 2018	35	5	LMP
Martedì	15 maggio 2018	36	5	GRUPPO 5 Finale
Venerdì	18 maggio 2018	37	6	LMP
Martedì	22 maggio 2018			Prove libere/Rally
Venerdì	25 maggio 2018	38	7	GT3 1:24 Finale
Sabato	26 maggio 2018			PRS Endurance
Domenica	26 maggio 2018			PRS Endurance
Martedì	29 maggio 2018	39	5	GT2 Finale



**Seconda  
parte!**



*Al prossimo numero*



*Renzo*

