



Anno 1 Numero 6

30 maggio 2013



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



Il Mito del momento: Jim Clark, lo scozzese volante

Sommario

1. Il mito del momento: Jim Clark
2. Un po' della sua storia
7. Gara Gruppo 5 Trofeo interclub Vicenza
10. Gara Gruppo C n. 5
12. Gara GT Slot.it n. 1
15. Gara GT Slot.it n. 2
16. Gara GT Slot.it n. 3

Irresponsabile unico, del tutto: Renzo

Prezzo: Regalato.



Jim Clark



Scozzese, quinto figlio di una famiglia di benestanti agricoltori, Jim Clark è stato uno dei più grandi piloti di sempre.

Più di mille parole, valgono le cifre di una indimenticabile carriera in Formula 1: vinse 25 dei 72 Gran Premi disputati, ottenendo 33 pole-position e 28 giri più veloci. In più, colse innumerevoli successi in qualunque categoria di auto con cui abbia gareggiato: turismo, sport e altro ancora.

Nel 1965 trionfò, uno dei pochissimi europei della storia, nella difficile 500 Miglia di Indianapolis, dove fu secondo già nel 1963 e dove fu costretto ad un ritiro nel 1964.



Enzo Ferrari, nel suo libro “Piloti, che gente...”, lo descrisse con colpi di pennello molto efficaci: “Clark era senza dubbio un grande. Uno di quelli che si contano sulla punta delle dita. Me lo dicevano non molto loquace, intelligen-

te, spregiudicato in corsa. Odiava vedersi le ruote intorno. Era un pilota come Alberto Ascari. Partiva in testa e andava via”.



Chi ha visto correre Jim Clark sa bene che prima di lui ci fu Juan Manuel Fangio e dopo vennero ancora Jackie Stewart, Alain Prost, Ayrton Senna e Michael Schumacher, ma solo in ordine temporale perché, anche se divenne campione del mondo solo due volte, Clark fu forse il migliore di tutti. Di sicuro, come Fangio, gareggiò in tempi in cui l'uomo contava almeno quanto la macchina e non era

costretto a subirla come successe da metà degli anni '70 in avanti.

Certo, le imprese di Stewart e di Senna, di Lauda e di Prost, di Brabham e di Schumacher sono negli annali dell'automobilismo da corsa, ma Clark fece qualcosa di più, lasciando una traccia indelebile nonostante una carriera che si interruppe proprio all'apice. La sua epopea agonistica, fresca di un'ultima vittoria in un Gran Premio, venne infatti tranciata in maniera brutale da un misterioso incidente al volante di una Lotus di Formula 2, in un maledetto giorno di pioggia a Hockenheim.



Jim Clark (GB) - Lotus-Climax 21 - 1961 Monaco GP, Monte Carlo



In casa sua, nella fattoria di Edington Mains, Jim era il più piccolo, l'unico maschio di una generazione di fanciulle, che aveva fatto disperare papà Clark. L'azienda agricola di famiglia aveva finalmente trovato l'ideale successore in quel bambino nato a Kilmany, nello Fife, il 4 marzo del 1936. Nei piani della famiglia, il piccolo Jim, che frequentò le migliori scuole scozzesi, avrebbe dovuto occuparsi dei terreni della fattoria e dell'allevamento delle pecore. Proprio con l'obiettivo di lavorare nell'azienda, Jim convinse il padre a fargli abbandonare gli studi all'età di sedici anni. A diciotto, il giovane Clark ebbe un'automobile personale con cui muoversi per le stradine scozzesi. Attento ai costi di gestione, Clark senior si accorse che la vettura del figlio costava molto più della sua, ma non seppe mai che i soldi finivano nelle tasche di un meccanico che spremeva qualche cavallo supplementare al motore.



La carriera di Jim Clark cominciò così, in maniera clandestina, nelle gimcane e nei rally locali. Il debutto ufficiale ebbe luogo il 3 giugno del 1956, a Stabs Camp, al volante di una Sunbeam in una corsa che Clark, naturalmente, vinse. La settimana successiva, Jim corse a Crimond con una DKW dell'amico Ian Scott Watson. I genitori seppero della sua nuova attività e si opposero, ma Clark, cocciutamente non molla, continuando a seguire la sua grande vocazione. Quell'anno, con la Sunbeam e la DKW, Jim Clark vinse in quasi tutte le gare di velocità a cui si iscrisse in Scozia.

Il giovane scozzese gareggiò per la prima volta a giugno, con la DKW di Scott Watson che, nel frattempo, si era convinto che doveva fare di Jim Clark un grande pilota. A ottobre, il novello meccanico acquistò una Porsche 356 1600 Super con cui Jim vinse tre delle cinque corse cui partecipò, terminando comunque sempre sul podio...

Nel 1958 Jim Clark divenne pilota quasi a tempo pieno, o almeno nei fine settimana che la sua attività lavorativa gli lasciava.

Vinse con la Porsche e con una Jaguar D della scuderia Border Reivers la maggioranza delle gare alle quali fu iscritto. Nel '59 la sua ascesa continuò, al volante di Lister Jaguar e Lotus Elite.

A Monza, il 10 settembre 1961, il campione scozzese visse una delle giornate più terribili della sua esistenza. In frenata, la sua Lotus toccò involontariamente con il muso gli scarichi della Ferrari di Wolfgang von Trips, che finì tra la folla all'esterno della curva Parabolica, prima di decollare sopra il gruppo degli altri.

Quattordici spettatori morti, oltre a von Trips, tolsero ancora una volta la voglia di correre a Jim Clark, coinvolto in una serie di polemiche che non avrebbe mai immaginato. Tornando alla fattoria di Edington Mains, Clark trovò un fotografo nascosto nel tentativo di rubare qualche immagine del presunto colpevole dell'incidente.



Nel 1960 Jim conobbe un pilota-costruttore di nome Colin Chapman, fondatore e proprietario della Lotus. Clark fece così il suo debutto, naturalmente vincendo, con una Lotus di Formula Ju-



nior. Già sotto contratto con l'Aston Martin (con cui però non corse mai), il 6 giugno Jim era già in Formula 1, alla guida di una Lotus 18, a Zandvoort in occasione del Gran Premio d'Olanda. Quinto con autorevolezza sino al momento del ritiro, il giovane scozzese iniziò finalmente a conquistarsi un posto nell'Olimpo delle corse. Una settimana più tardi, sul velocissimo circuito di Spa-Francorchamps, Clark scoprì purtroppo quanto potesse essere amara una corsa automobilistica. Nelle prove del Gran Premio del Belgio le fragili Lotus di Moss e Taylor, a causa di rotture meccaniche, furono prota-

goniste di spaventosi incidenti. In gara persero la vita Chris Bristow con una Cooper e Alan Stacey con un'altra Lotus. Jim, che terminò quarto, rimase piuttosto scosso dagli avvenimenti e sembrò deciso a smettere di correre.

Ci vollero tutta la pazienza e l'abilità diplomatica di Colin Chapman per convincerlo a continuare. La scarsa competitività delle Lotus-Climax non impedì comunque a Jim Clark di mettersi ripetutamente in luce in quel 1960 e poi ancora nel campionato mondiale successivo.



La vita, in ogni caso, continuò e con essa la carriera di Jim: nel 1962, a Spa-Francorchamps, Clark vinse il primo dei suoi 25 Gran Premi, lanciandosi verso conquiste memorabili.

Nel 1963, con la nuova Lotus 25 dal telaio monoscocca e con la posizione di guida allungata, Jim Clark vinse sette Gran Premi su dieci, laureandosi campione del mondo. Da allora divenne "the flying Scottish", lo "scozzese volante" e il suo casco color blu scuro con la visiera bianca divenne celebre nel mondo.



Nel 1964 vinse tre dei quattro Gran Premi che portò a termine senza rotture meccaniche, troppo frequenti sulla sua Lotus. La rivincita venne nel 1965, con sei vittorie in dieci Gran Premi e una nuova corona iridata. Il cambio di formula, con l'avvento dei motori di 3000 cc, trovò impreparata la Lotus, che permise a Clark di vincere solo negli Stati Uniti con un motore BRM dopo infruttuosi tentativi con il Climax. In Olanda debuttò la nuova Lotus 49 con un motore otto cilindri Ford-Cosworth, e Clark vinse subito la gara, insieme ad altri tre Gran Premi quell'anno.



Lo “scozzese volante” compì però l’impresa più bella senza vincere, a Monza nel settembre del 1967.



Clark era in testa alla corsa, quando un pneumatico posteriore si affloscia. Jim tornò ai box per il cambio e al tredicesimo giro, inizia una eccezionale rimonta che lo portò ad annullare il distacco di un minuto e mezzo che lo separava dai primi, tornando al comando tra la folla entusiasta. Poi, in un colpo scena finale, rimase senza carburante, esaurito in un inseguimento che si credeva impossibile, lasciando così via libera a Surtees e a

Brabham che lo precedettero sul traguardo. Non vinse, ma la sua corsa entrò di diritto nella leggenda.

Ebbe onori e glorie, fu nominato baronetto e si poté permettere l’aereo personale, ma rimase sempre un uomo semplice e, soprattutto, un grande appassionato di automobili e di corse.

Era fidanzato con una modella, Sally Stokes, che avrebbe voluto sposare una volta terminata la sua carriera di pilota.

Dopo aver vinto il primo Gran Premio del 1968 a Kyalami in Sudafrica, Jim Clark corse con la Lotus in Australia e Nuova Zelanda. Di ritorno in Europa, partecipò alla corsa di Formula 2 a Barcellona prima di recarsi, la settimana seguente, all’appuntamento fatale di Hockenheim.

La sua Lotus 48, lanciata ad oltre 240 orari, sbandò sul lungo rettilineo che porta alla curva Ost, zigzagando vistosamente e terminando la sua corsa tra gli alberi, oltre il guard-rail.

Jim Clark morì sul colpo. Nessuno seppe mai spiegare con esattezza le cause dell’incidente, attribuito con maggiore probabilità al cedimento di un pneumatico.

Quello che tutti pensano è che a sbagliare non fu sicuramente lui, il grande Jim Clark.



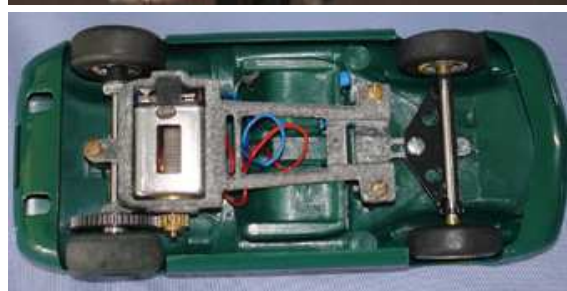
L’intera carriera in Formula 1 di Clark è stata con la Lotus di Colin Chapman, per la quale ha corso dal 1960 al 1968.

I primi grandi successi arrivarono nel 1963 quando la *Lotus 25* con Clark alla guida vinse sette gare delle dieci in calendario, vincendo il primo Campionato del Mondo della scuderia inglese.

Avrebbe vinto ancora nel 1965, anno in cui per la prima volta portò una vettura a motore posteriore a vincere la 500 Miglia di Indianapolis.



Il ricordo di Jim Clark nello slot



Venduta dalla Cox come Jim Clark Box

GRUPPO 5 INTERCLUB

VICENZA

Domenica 21 aprile si è svolta la gara del trofeo itinerante con la tappa al nostro club. Come sempre una gara di buon livello tecnico con gli amici degli altri club, 29 i partecipanti. Montati i motori e le gomme dell'organizzazione si è prontamente passati alle qualifiche.



Francy, l'unico pilota del PRS che può permettersi un meccanico privato



Eddy impegnatissimo a preparare il suo Beta



Steve che lavora di precisione sulla sua vettura

Riporto per brevità solo le qualifiche della squadra Palladio Racing e il primo classificato

Classifica delle qualifiche

Non c'è grande divario fra i nostri piloti e gli ospiti, infatti nell'arco di circa tre decimi ci sono una ventina di piloti. Quindi si preannuncia una gara decisamente aperta e con molti aspiranti alla vittoria. Ovviamente i più forti si sono subito distinti fin dalle qualifiche. Franco e Dario infatti si sono fatti valere nella pista di casa

Pos	Pilota	Macchina	Tempo
1°	Limi	Capri	9,215
9°	Franco	Capri	9,374
11°	Dario	Capri	9,391
14°	Ludo	Capri	9,484
15°	Steve	Capri	9,512
16°	Mirco	Capri	9,522
20°	Renzo	Capri	9,597
21°	Spolve	Beta	9,619
24°	Eddy	Beta	9,896
27°	Sabina	Beta	10,220
29°	Francy	Capri	10,472



Come dicevo prima gara come sempre di alto livello e con ospiti decisamente agguerriti . Nel parco chiuso si vede una folta presenza di Capri e qualche Beta, chissà perché?



CLASSIFICA FINALE

1	Limi	Capri	150,39	16	Colombo	Capri	141,91
2	Berengan	Capri	149,27	17	Cazzola	Capri	140,54
3	Appennini A.	Capri	148,50	18	Parolin	Capri	140,47
4	Sala	Capri	147,92	19	Spolverato	Beta	139,54
5	Milio	Capri	146,70	20	Riva	Beta	138,65
6	Pilotto	Capri	146,30	21	Santucci	Capri	138,36
7	Leone	Capri	146,21	22	Stefanin	Capri	137,13
8	Potoni	Capri	145,66	23	Razzano	Capri	137,10
9	Agostini	Capri	143,66	24	Pigoli	Capri	134,65
10	Brenna	Capri	143,34	25	Rigoni	Beta	133,75
11	Arnaboldi	Capri	142,94	26	Appennini M.	Capri	133,70
12	Albertini	Capri	142,42	27	Sanavio	Capri	133,56
13	Michelin	Capri	142,36	28	Agnoli	Beta	121,46
14	Perego	Capri	142,31	29	Toniolo	Capri	120,44
15	Rosti	Capri	142,22				



Lo squadrone del Palladio, manca nella foto di gruppo solo Francy perché il suo “meccanico” se lo è portato a casa, ma prontamente e doverosamente inserito con fotomontaggio.

Questa è l'immagine del podio con il nostro Dario che si è piazzato al secondo posto con una gara ineccepibile lasciando al vincitore solo un giro.



BRAVO DARIO!



GRUPPO C



Martedì 30 aprile si è corso l'ultima gara di gruppo C, questa volta il parterre non è molto affollato abbiamo quindi deciso di fare due batterie incomplete una da tre e una da quattro. Mi spiace per chi non c'era, ma è stata una bellissima gara!

Allora via montiamo le gomme fornite, una breve controllata e iniziamo le qualifiche

Classifica delle Qualifiche

pos.	pilota	macchina	tempo
1	Mirco	Toyota L88C	10,121
2	Ludo	Jaguar XJ9R	10,222
3	Franco	Mazda 787 B	10,255
4	Renzo	Lancia LC 2	10,716
5	Eddy		10,900
6	Steve	Mazda 787 B	10,903
7	Paolo	Lancia LC 2	11,152



Ventogelido autore della pole position

PRIMA BATTERIA

Prima manche: manche molto combattuta fra Steve e Paolo che finiscono in parità a 21 giri, vede invece Eddy che non riesce a tenere il passo dei primi due e si attarda, molto contrariato, di quattro giri per problemi vari.

Seconda manche decisamente più equilibrata i tre piloti completano insieme 21 giri, le posizioni restano quindi invariate.

Terza manche buona manche per Steve che prende un vantaggio su Paolo di due giri e incrementa il vantaggio su Eddy di ben sei giri, invariate invece le posizioni fra Paolo e Eddy che girano sugli stessi tempi.

Quarta manche, Paolo recupera i due giri su Steve e sono di nuovo in parità Eddy sempre in terza posizione

Quinta manche Paolo prende decisamente la testa prendendo un altro giro a Steve, anche Eddy è in recupero, ma i giri persi in precedenza lo penalizzano e resta sempre in terza posizione.

Manche finale Paolo decisamente in testa finisce con quasi due giri di vantaggio su Steve che è secondo, Eddy ancora recupera, ma il distacco precedente lo stabilizza al terzo posto.

SECONDA BATTERIA

Prima manche, Vento gelido autore della pole position parte molto deciso completa 23 giri piazzandosi in prima posizione, Franco e Ludo lo seguono con 22 giri, in ultima posizione Renzo con 21 giri, tutto regolare secondo le aspettative iniziali.

Seconda manche Ludo accelera e raggiunge Mirco e finiscono appaiati, Franco Mirco e Renzo girano sugli stessi tempi e le loro posizioni restano quindi invariate.

Terza manche, le posizioni cambiano, Ludo prende la testa del gruppo e finisce a 68 giri seguito da Mirco che ne completa 67, buona manche per Renzo che raggiunge e supera Franco completando 66 giri Franco con 65 giri in quarta posizione.

Quarta manche la manche di Renzo raggiunge Ludo in prima posizione, (penso sia la prima volta che sono in testa n.d.r.) con 89 giri, seguono appaiati Mirco e Franco con 87 giri.

Quinta manche, Franco si scatena si porta in prima posizione con 111 giri lo seguono Ludo e Renzo con 110 e Vento gelido con 109 giri è in quarta posizione.

Manche finale, Mirco decisamente all'attacco recupera posizioni e si piazza al secondo posto ad un giro da Franco che vince la manche e la gara, Ludo in terza posizione, Renzo in gialla non riesce a tenere il ritmo che hanno gli altri e deve accontentarsi della quarta a posizione.

CLASSIFICA FINALE

POS	PILOTA	AUTO	GIRI
1	Franco	Mazda 787B	134,79
2	Mirco	Toyota L88C	133,20
3	Ludo	Jaguar XJ9R	131,88
4	Renzo	Lancia LC2	130,90
5	Paolo	Lancia LC2	127,61
6	Steve	Mazda 787B	125,90
7	Eddy		120,19



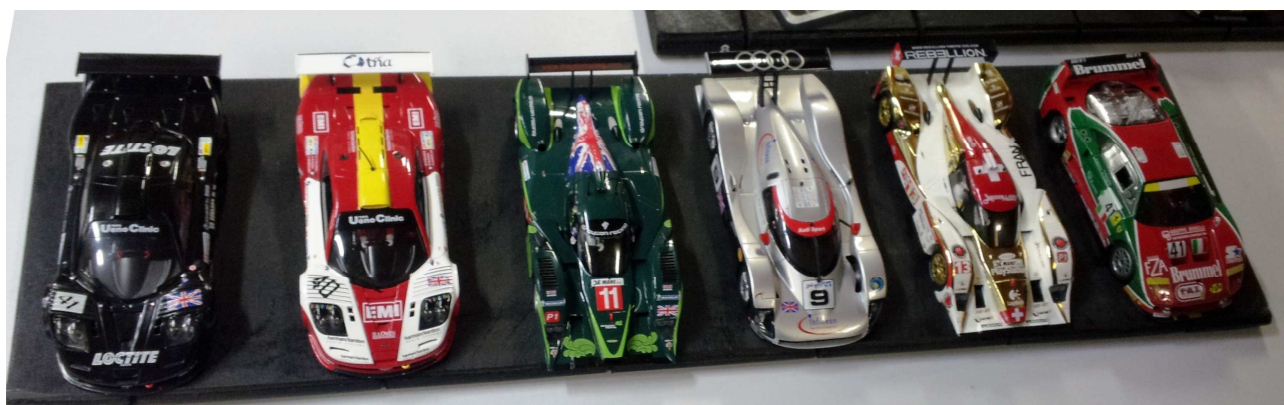


Parte la nuova categoria GT Slot.it, un parco macchine ben diversificato con dei modelli come sempre bellissimi e anche performanti, sarà sicuramente un campionato agguerrito e divertente. Anche questo con gomme fornite per dare il massimo equilibrio in pista a tutti i concorrenti. Già nelle qualifiche si capisce che è una categoria veloce e che ci sarà lotta in pista.

QUALIFICHE

pos	pilota	macchina	tempo
1	Franco	Lola LMP	9,163
2	Ludo	Porsche 911	9,538
3	Dario	Audi R10	9,841
4	Spolve	McLaren F1 GTR	9,924
5	Mirco	Ferrari F40	9,940
6	Steve	Ferrari F40	10,251
7	Renzo	Lola LMP	10,324
8	Fabio	McLaren F1 GTR	10,366
9	Carlo	Audi R10	10,451
10	Paolo	McLaren F1 GTR	10,576
11	Eddy	Nissan R 390	10,722
12	Giovanni	Ferrari F40	**

Il parco chiuso



1^ BATTERIA:

Paolo Carlo Fabio Renzo Steve



La composizione della batteria con i nomi dei piloti. Tutti pronti per il via.

Prima manche: abbastanza equilibrata, Steve con la sua Ferrari azzurra prende la testa del gruppo, ma non riesce ad allontanarsi di troppo, finirà a 21 giri ma con il resto del gruppo a 20.

Seconda manche, Steve incrementa il suo vantaggio su tutti e terminerà a 45 giri lo seguono Fabio e Carlo rispettivamente a 42 e 41 giri, Paolo e Renzo viaggiano alla pari e finiscono entrambi a 40 giri.

Terza manche in testa sempre Steve che ha trovato, come sempre, un ritmo estremamente regolare e non commette errori e finisce a 67 giri. Buona manche per Renzo che recupera un paio di giri e adesso in seconda posizione ci sono Renzo, Fabio e Carlo tutti e tre a pari giri 62.

Quarta manche inutile ripetere chi è in testa è ancora Steve con 88 giri, adesso però al secondo posto c'è Carlo da solo con 84 giri ed è riuscito a staccare il terzetto Renzo Paolo e Fabio che sono tutti a 83 giri.

Quinta manche Steve sempre più solo a 111 giri conduce il gruppo, Fabio Carlo e Paolo si contendono la seconda posizione 105 giri e in coda Renzo con 103 giri.

Manche finale Steve, giustamente, con una bella e regolare gara finisce in testa con 134 giri, nel gruppetto di inseguitori si piazza Fabio al secondo posto con 127 giri. Dalle retrovie risale Renzo con una buona manche recupera due posizioni e si piazza terzo con 126 giri, quarto Carlo nello stesso giro di Paolo 125, ma con qualche metro di pista di vantaggio.

2^ BATTERIA

Giovanni Franco Ludo Dario Spolve Ventogelido



Prima manche, Franco parte subito deciso e finisce in testa con 24 giri, lo segue Ludo con 22 giri, Spolve e Dario sono in terza posizione con 21 giri, Mirco in quinta posizione con 19 giri, chiude il gruppo Giovanni con 17 giri.

Seconda manche, il ritmo di Franco è decisamente elevato e consolida la sua prima posizione finirà a 48 giri, purtroppo questa manche vede il ritiro di Ludo che era in seconda posizione lasciando il suo posto a Dario che finisce con 44 giri segue Spolve con 42 giri e Ventogelido in recupero a 41 giri chiude il gruppo Giovanni con 37 giri.



AUTORAMA 13

Terza manche, Franco è una macchina da guerra, fa regolarmente 24 giri a manche e finisce con 72 giri al comando del gruppo. Lo segue Dario con 67 giri, in terza posizione sempre Spolve con 64 giri, in quarta Mirco con 61 e in quinta Giovanni con 56 giri.

Quarta manche le posizioni restano invariate, una manche tranquilla.

Quinta manche, Franco gestisce in sicurezza il suo vantaggio e si accende la lotta per la seconda posizione fra Dario e Spolve che finiranno pari a 111 giri, seguono ormai fuori dai giochi Mirco e Giovanni.

Manche finale, scontata la vittoria di Franco che finisce a 141 giri. Per la seconda posizione la spunta Spolve con 134 giri, in terza Dario con 133 giri, quarto Mirco 125 giri, quinto Giovanni con 113 giri e sesto Ludo con 22 giri (causa ritiro).

Classifica finale della gara

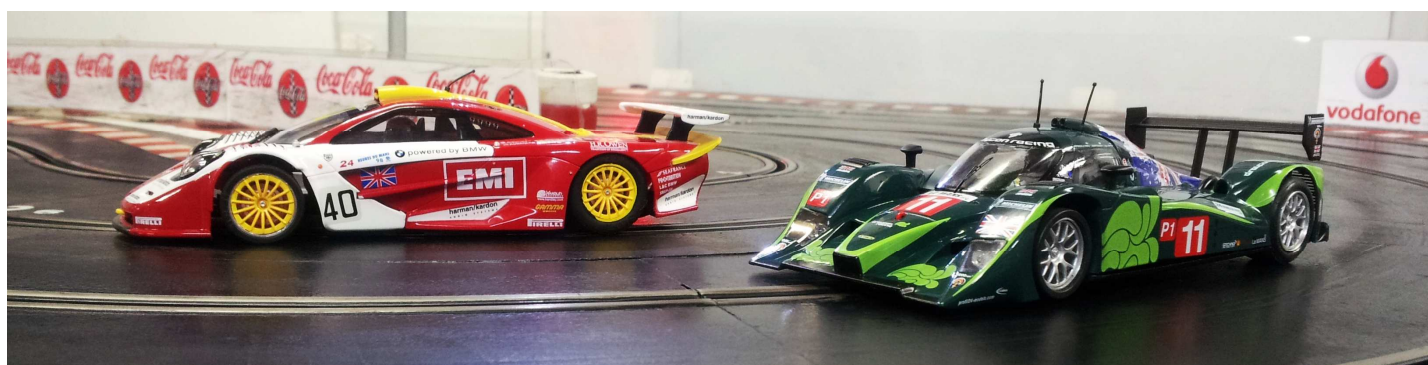
Pos	Pilota	Macchina	Giri
1	Franco	Lola LMP	141,80
2	Spolve	McLaren F1 GTR	134,83
3	Steve	Ferrari F40	134,10
4	Dario	Audi R 10	133,48
5	Fabio	McLaren F1 GTR	127,46
6	Renzo	Lola LMP	126,90
7	Carlo	Audi R 10	125,79
8	Mirco	Ferrari F40	125,60
9	Paolo	McLaren F1 GTR	125,16
10	Giovanni	Ferrari F40	113,00
11	Ludo	Porsche 911	22,00



Franco pole position nelle qualifiche e dominatore della gara



La bella Lola LMP di Franco





GT - LMP

Gara 2

10 maggio 2013



Di questa gara, causa l'assenza del servizio redazionale e stampa si comunicano solo i risultati.

QUALIFICHE GARA

Pos	Pilota	Macchina	Tempo
1	Franco	Lola LMP	9,318
2	Steve	Ferrari F40	9,571
3	Ludo	Porsche 911	9,711
4	Mirco	Audi R10	9,806
5	Spolve	McLaren F1	9,807
6	Fabio	McLaren F1	9,808
7	Dario	Audi R10	9,847
8	Eddy	Ferrari F40	10,226
9	Paolo	McLaren F1	10,360
10	Piero	Ferrari F40	10,380
11	Giovanni	Audi R 18	10,677
12	Carlo	McLaren F1	10,678

RISULTATI GARA

Pos	Pilota	Macchina	Giri
1	Franco	Lola LMP	146,60
2	Steve	Ferrari F40	139,74
3	Mirco	Audi R10	138,25
4	Ludo	Porsche 911	135,20
5	Eddy	Ferrari F40	132,20
6	Dario	Audi R10	132,19
7	Paolo	McLaren F1	132,18
8	Piero	Ferrari F40	119,29
9	Giovanni	Audi R 18	116,39
10	Spolve	McLaren F1	0
11	Fabio	McLaren F1	0
12	Carlo	McLaren F1	0





Come sempre dopo le operazioni di cambio gomme con quelle fornite iniziano le qualifiche per formare le batterie di gara. Il numero dei piloti presenti permetterà la formazione di due batterie una da 5 piloti e una con quattro.

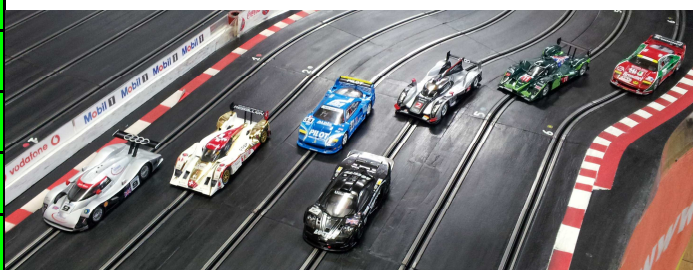
Ecco la tabella delle qualifiche

Pos	Pilota	Macchina	Tempo
1	Franco	Lola	9,485
2	Spolve	McLaren F1	9,551
3	Piero	Ferrari F40	9,859
4	Renzo	Lola	9,865
5	Steve	Ferrari F40	10,122
6	Dario	Audi R8	10,224
7	Carlo	Audi R8	10,341
8	Mirco	Audi R18	10,465
9	Giovanni	Audi R18	12,335

La pole position è per Franco, (questa volta la foto non la metto perché è andato più piano dell'altra volta! Andate a vedere a pag.14), ma va segnalata una ottima prestazione di Spolve, e una altrettanto buona di Dario e Renzo che riescono ad inserirsi nella batteria più veloce.

Per Steve è normale essere in questa batteria!

Nell'altra batteria si inseriscono quindi Piero, Carlo, Ventogelido (questa volta brezza tiepida!) e Giovanni.



Nella foto dei partenti manca l'auto di Giovanni che ancora ha problemi di assetto e con il contributo di Franco sta cercando di renderla un po' più guidabile.

Prima manche, Vento gelido parte deciso e solo Carlo riesce a tenere il suo passo e finisce con 22 giri segue Piero a 21 giri e quindi Giovanni con 17 giri che ha dovuto rinunciare a correre con la sua Audi R18, bellissima, ma ancora con problemi di assetto e opta per correre con la sua ben collaudata e velocissima McLaren F1.



Seconda manche, Mirco aumenta il suo ritmo, resta solo al comando e finisce con 45 giri, distanziando di un giro Carlo che finisce con 44 giri. Le altre posizioni invariate con Piero terzo a 41 giri e Giovani quarto con 33 giri.

Terza manche, tutti migliorano le loro prestazioni quindi la situazione resta invariata. Solo Mirco riesce a guadagnare un altro giro sugli inseguitori. Vento gelido sta correndo pensando ai giri che faranno i concorrenti della manche successiva...

Quarta manche, copia della precedente, Mirco in solitaria guadagna, giro su giro, terreno sui suoi diretti inseguitori, le altre posizioni sono stabili.

Quinta manche, copia della precedente, ma con Giovani che come sempre nella seconda metà della gara prende un buon ritmo, recupera posizioni su Piero.

Manche finale, Vento gelido si aggiudica la manche in solitaria con 135,31 giri, adesso deve solo aspettare l'altra manche dove sicuramente conquisterà una buona posizione, al secondo posto Carlo con 129,90 giri, terzo Piero con 116,12 giri e quarto Giovanni con 114,48 giri.



2^ batteria

Prima manche, dopo pochi giri, la prima sorpresa, Franco l'autore della pole position è costretto al ritiro solo dopo 7 giri. Lo scatenato Spolve, che gira veramente velocissimo, prende la testa e finisce con 24 giri, lo segue Renzo con 22 giri, al terzo Steve che come dice lui "sto girando di conserva" con 20 giri. Quinto posto Dario con 19 giri.

Seconda manche, Spolve gira veramente bene e accumula un grosso vantaggio, dà quattro



giri al secondo, Renzo che finisce con 44 giri, al terzo posto Steve, che ha finito di stare in conserva e comincia a inseguire Renzo. Quarto sempre Dario.

Terza manche, manche regolare, nessun cambiamento di posizioni, solo Spolve aumenta ancora il suo vantaggio sul gruppo di inseguitori.

Quarta manche le posizioni non cambiano, ma si accende un duello serratissimo fra Steve e Renzo che praticamente girano insieme per tutta la durata della manche sorpassandosi a vicenda in continuazione, senza mai riuscire a distanziarsi l'uno dall'altro.

Quinta manche, posizioni ormai definite , ma di emozionante c'è il costante duello, estremamente gentleman, bisogna dirlo, fra Steve e Renzo, che ormai sono due manche che girano insieme esattamente sugli stessi tempi e che vanno guadagnando terreno perfino su Spolve che può permettersi il lusso di controllare la situazione visto il grosso vantaggio accumulato. Dario resta in quarta posizione, ha accumulato qualche giro di ritardo che adesso, anche aumentando il suo ritmo, sarebbe difficile da recuperare.

Manche finale, come previsto Spolve chiude la gara in prima posizione con ben 141,71 aggiudicandosi manche e gara. Dietro di lui la bagarre fra Renzo e Steve continua, (in assoluto è una delle gare più divertenti che ho mai disputato n.d.r.) , pensate, sono più di tre manche che girano appaiati. Secondo Renzo con 133,47 giri, terzo Steve con 132, 62 giri e quarto Dario che è costretto al ritiro al giro 100.

CLASSIFICA FINALE GARA 3

Pos	Pilota	Macchina	Giri
1	Spolve	McLaren F1	141,71
2	Mirco	Audi R18	135,32
3	Renzo	Lola LMP	133,47
4	Steve	Ferrari F40	132,62
5	Carlo	Audi R8	129,90
6	Piero	Ferrari F40	116,12
7	Giovanni	McLaren F1	114,48
8	Dario	Audi R8	100
9	Franco	Lola LMP	7



Spolve il vincitore!

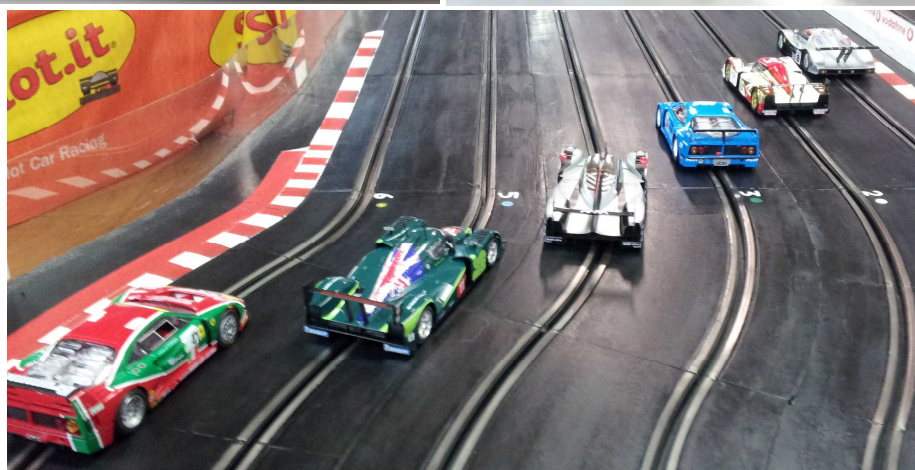


FOTO RICORDO



Le macchine



I gentleman

Nel prossimo numero saranno inserite le ultime gare di maggio, quelle di giugno

Calendario del mese di giugno 2013

Sabato 1 giugno 2013		Mini Endurance Slot Club Padova		
Martedì 4 giugno 2013		Prove Libere		
Venerdì 7 giugno 2013	5	Gt Slot.it	Anti orario	Spolve Dario
Resto del mese		Prove libere — Lavori vari		

IL MITO NEL PROSSIMO NUMERO:

La Ford Mustang



Alla prossima...



Renzo



AURORA 20