



Anno 1 Numero 10

Novembre 2013



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



Il mito del mese: FORD GT 40

Sommario

- | | |
|----------------------------|---------|
| 2. Gara Gruppo C | n. 3 |
| 6. La Ford GT 40 | Il mito |
| 10. Mini Endurance | n. 1 |
| 13. Gara Gruppo C | n. 4 |
| 15. Statistiche | |
| 16. Calendario di dicembre | |

Irresponsabile unico, del tutto: Renzo

Prezzo: Regalato.



GRUPPO C

Gara 3 - 8 novembre 2014



Terza gara dell'affascinante Gruppo C. Un bel parco chiuso con un abbondante numero di Lancia C2 (chissà perché!) Ultima auto consegnata e quindi fuori dal "nero" è ovviamente la Lancia di Carlo. La sua messa a punto è sempre la più meticolosa.

Da segnalare anche il ritorno in pista del nostro pilota "giovane", è tornato Kamikazee, ossia Francesco, che ci è mancato parecchio.

Iniziano le qualifiche la Lancia di Carlo, veloce come sempre fa un ottimo tempo, ma implacabile Franco è nuovamente Pole Position.

Questa volta la foto non gliela metto, guardate gli altri numeri.

Tanto non è cambiato molto in una settimana. :-)

Si parte, le batterie sono pronte ed ecco il primo gruppo composto da:

Gian Pietro , Eddy, Angelo e Francesco

Classifica delle Qualifiche

pos.	pilota	macchina	tempo
1	Frank	Lancia LC2	11,484
2	Carlo	Lancia LC2	11,578
3	Spolve	Mazda 787	11,641
4	Mirco	Toyota	11,703
5	Dario	Porsche 956	11,812
6	Steve	Lancia LC2	11,875
7	Renzo	Lancia LC2	11,906
8	Mimmo	Lancia LC2	11,953
9	Gian Pietro	Jaguar	12,172
10	Eddy	Mazda 787	12,453
11	Angelo	Toyota	13,547
12	Francy	Porsche 962	14,344



Partenza della **prima manche**, la lotta è subito fra Gian Pietro e Eddy che si sportellano dall'inizio alla fine e finiscono tutti e due a 27 giri. Angelo, abituato alle macchine RC ha qualche difficoltà a tenere il ritmo dei primi due con le macchinine così piccole e finirà a 23 giri. Kamikazee ne fa di tutti i colori (era da molto che mancava dalla pista e aveva una gran voglia di correre) e ha causa di qualche dritto di troppo finisce a 19 giri.



Seconda manche all'interno due gare separate Eddy riesce a prendere un giro a Gian Pietro (coinvolto non colpevole in incidenti altrui) e finiranno a 55 e 54 giri. Francesco si è calmato dall'entusiasmo iniziale e questa volta ha impensierito Angelo standogli sempre alle calcagna e mantiene lo stesso distacco che aveva accumulato nella manche precedente (45 a 40 giri).

Terza manche Eddy riesce a prendere un altro giro a Gian Pietro finiranno 82 e 80 giri, la battaglia è sempre molto aperta. Angelo prende il ritmo anche con le macchinine piccole e fa una buona manche finendo con 69 giri. Chiude il gruppo Francy con 59 giri.

Manche finale Bella manche di Gian Pietro che recupera i due giri che aveva di svantaggio su Eddy e resta secondo solo per 34 settori finendo tutti due a 109 giri. Terzo angelo con 93 giri e quarto Francy con 77 giri.



Questa volta Kamikaze è innocente

Seconda batteria composta da Dario, Steve, Renzo e Mimmo.



Prima manche, Steve prende immediatamente la testa seguito da Dario e conduce per tutto il tempo della manche con un ottimo ritmo, finendo con 30 giri.

Dario in seconda posizione con un giro in meno (29). Terzo Renzo con 28 giri che riesce a prendere un paio di giri di vantaggio sul quarto, Mimmo che chiude con 26 giri.

Seconda manche Steve decisamente veloce e regolare e ripete la performance di 30 giri e riesce ancor di più a distanziare Dario. Adesso i giri di vantaggio sono 3 (60 e 57). Mimmo fa una buona manche e recupera lo svantaggio con Renzo che invece fa qualche errore di troppo e finiscono pari a 55 giri.



Terza Manche . Steve va come un metro-nomo altri 30 giri ed è a 90. Manche difficile per Dario che per problemi meccanici fa solo 22 giri e passa in ultima posizione (79 giri). Prende a questo punto la seconda posizione Mimmo (84 giri) che riesce a distanziare Renzo che diventa terzo con 83 giri.

Manche finale Steve finisce la gara sempre estremamente regolare anche in corsia gialla la sua prestazione è buona finirà con 119 giri in solitaria. Mimmo chiude in seconda posizione con 112 giri, Renzo in terza con 111 e Dario in quarta con 104.

Batteria finale composta da Frank, Carlo, Spolve e Ventogelido

Prima manche. Carlo parte subito velocissimo e con ben 31 giri finisce la manche in testa, seguito da Frank a un giro. A 29 giri si piazza Spolve con una buona manche regolare . Con qualche difficoltà a tenere il ritmo degli avversari, Ventogelido partito nella corsia gialla, chiude in quarta posizione con 27 giri.

Seconda manche. Frank recupera il terreno perduto su Carlo e finiscono alla pari con 61 giri dopo una manche veramente tirata all'ultima staccata. Dietro di loro Spolve, che sembra non soffrire minimamente della corsia gialla e si ripete con una buona performance. Concludendo a 58 giri, con Ventogelido che, soffiandogli sul collo, gli ha recuperato un giro, adesso è a 57.



Terza Manche Frank continua con la sua progressione e anche se in gialla, prende un altro giro a Carlo e finiranno 91 a 90.

Dietro c'è sempre Spolve che adesso fa la sua manche migliore (88giri), prendendo un po' di distanza da Mirco che con 85 giri non riesce più a soffiargli il suo ventogelido sul collo!

Manche finale Franco sempre più in solitaria finisce con 122 giri aggiudicandosi la manche e la gara.

Il resto è invariato, secondo Carlo con 119 giri, al terzo posto Spolve che completa la gara con 117 giri e quarto Mirco che chiude con 114 giri.



Classifica della Gara

pos.	pilota	macchina	Giri
1	Frank	Lancia LC2	122,28
2	Carlo	Lancia LC2	119,20
3	Steve	Lancia LC2	119,14
4	Spolve	Mazda 787	117,80
5	Mirco	Toyota	114,97
6	Mimmo	Lancia LC2	112,57
7	Renzo	Lancia LC2	111,38
8	Eddy	Mazda 787	109,61
9	Gian Pietro	Jaguar	109,27
10	Dario	Porsche 956	104,88
11	Angelo	Toyota	93,34
12	Francy	Porsche 962	77,95



Pole e gara, questo ragazzo stà prendendo decisamente una brutta piega, e intanto se la ride!
Scherzi a parte bravo Franco.



Nella foto qui di fianco, guardate cosa ha registrato la telecamera del circuito di sicurezza del club: un gruppo di malfattori che con trapano e martello stanno tentando di forzare la porta del club.

Le loro intenzioni sono evidenti tentano di entrare per rubare il tornantino Ventogelido per poi chiedere un cospicuo riscatto o venderlo al mercato nero dello slot.

Ma no, non sono ladri, ma volonterosi soci del club, che tentano di smontare la serratura della porta di ingresso bloccata da una chiave "limata" che ha bloccato tutto il meccanismo e che ha rischiato di lasciare tutti fuori in cortile e

di far saltare la gara in programma per la serata.
Non faccio ulteriori commenti sull'accaduto!!!

Fra le altre cose strane della serata va segnalato l'avvistamento di un altro personaggio, per la verità poco rassicurante, che si aggirava, sempre mezzo nascosto nella zona sottopassaggio, e per giunta anche evidentemente armato di un'arma altamente tecnologica.

Sono state fatte varie ipotesi sulla sua identità e anche sulla sua reale esistenza, ci sono dei sospetti che sia uno slottista alieno o semplicemente un frutto della fantasia.

Abbiamo dedotto che il personaggio della foto... non esiste!





Il Mito della Gt 40 in realtà non è la storia di un modello di auto da corsa, ma di una famiglia di auto da competizione sviluppata attorno all'idea iniziale.

La prima produzione inizia nel 1964, con 7 prototipi contrassegnati semplicemente dalla sigla Gt. Da lì e fino al 1970 si sviluppa la costruzione di 61 Gt 40 vere e proprie. Del 1965 è la variante spider X-1, in un solo esemplare e quella roadster dell'era Shelby, con 5 vetture in tutto.

Nel 1966 arriva la Mk II, frutto della genialità di Carroll Shelby, col motore portato a 7 litri e ne sono stati fatti 8 esemplari.



Le Mk III sono invece pensate per la produzione stradale e ne vengono realizzate 7 esemplari, ma è stata una versione di scarso successo. Modificata nel retrotreno per far entrare un portabagagli, ammorbidita per l'uso nel traffico cittadino e depotenziata.

Non era più lei!



Per Alan Mann sono state fatte 3 Gt Mk II alleggerite dipinte nei suoi personali colori rosso e oro, correva l'anno 1966



Il 1966 è anche la stagione in cui arriva l'evolutive generazione J, che con la Ford Gt40 ormai non ha più niente a che vedere e che attinge al know-how dell'industria aeronautica.

La J-Car sperimentale, in tre esemplari, viene portata nei test a Le Mans 1966 e dà vita alla Ford Mk IV (in 8 modelli).



Nel ruolo di sorelle naturali vanno considerate pure le 3 Mirage realizzate da John Wyer nel 1967, tanto che è possibile la loro riconversione in Gt 40.

In tutto una grande famiglia con non meno di 12 varianti e la costruzione di poco più di 100 telai schierati nelle competizioni internazionali, a partire dalla stagione 1964.



Fra storia e leggenda

Henry Ford II, il presidente della FORD, era da sempre fautore delle competizioni ma solo verso gli anni sessanta decise di entrare in diretta concorrenza con gli altri costruttori sui campi di gara. All'inizio appoggiò la scuderia di Shelby (quello delle Cobra), scontrandosi subito con una piccola (ma cattiva) Scuderia italiana, la Ferrari,



nelle gare statunitensi valevoli per il mondiale per vetture sport.

Resosi conto del tempo e dei costi necessari a raggiungere il livello della Ferrari, decise di acquistare la piccola casa italiana e farne il "reparto corse" della Ford, ma non ci fu accordo.

Intanto la piccola fabbrica italiana continua-

va a dominare i circuiti, specialmente quelli americani perché il bravo sig. Ferrari vendeva bene negli USA. Con la scusa di avere un'auto bella veloce e soprattutto vincente.



Venne così deciso di produrre una propria vettura, dando inizio all'appassionato duello Ford /

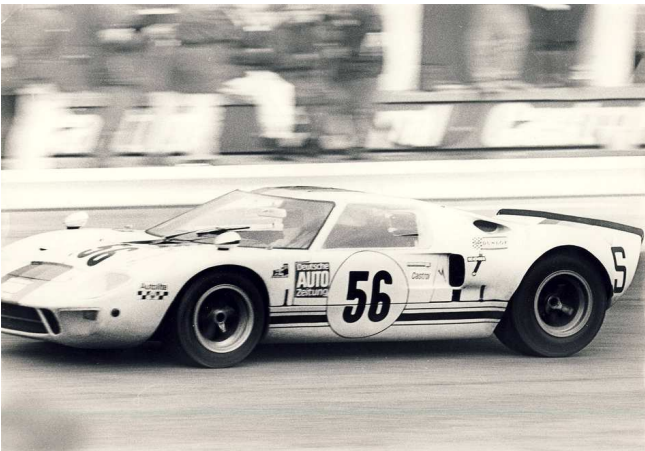
Ferrari che infuocò i circuiti per alcuni anni. Venne creata una piccola azienda in Inghilterra con sede a Slough.

Comincia la collaborazione con la Lola una piccola ma esperta fabbrica di auto da corsa.



Naturalmente venne subito coinvolto Carroll Shelby l'esperto pilota e progettista americano.

La Ford cominciò a lavorare a stretto contatto con la Lola e alla fine il risultato è la *GT 40*. L'acronimo "GT", per Gran Turismo e il numero "40" pari ai pollici di altezza della vettura 1,02 m., come richiesto dal regolamento.



Le prime uscite in pista furono abbastanza deludenti : Daytona , Nurburgring, Le Mans niente da fare la Ferrari era sempre impendibile. Si riprende in mano il progetto, praticamente vengono fatte migliaia di piccole modifiche, assetto, aerodinamica, telaio e poi viene inserito un motore da 7 litri che spingeva veramente e durava.

Nasce la versione MK II e questa volta alla 24 ore di Le Mans la tripletta all ' arrivo è della Ford GT 40.

Inizia un periodo d ' oro per questa vettura che dominerà per qualche anno i circuiti di tutto il mondo, fino a che un ' altra auto europea non si intromette di prepotenza , la Porsche (ma questa è un ' altra storia!)

Nel 1966,1967,1968 la Ford GT vince con facilità la 24 ore di Le Mans, gara simbolo degli sport prototipi e grande soddisfazione per l ' azienda americana che finalmente aveva sfondato. Ma nel 1969 vince a fatica e la spunta solo nella volata finale su una vettura europea che arriva seconda ... era la Porsche 908.



1^ MINI ENDURANCE

La prima mini endurance di 3 ore è stata disputata nella nuova pista del Palladio Slot. Hanno partecipato alla inaugurazione del nuovo circuito anche squadre esterne. Gi amici di Padova e gli amici di Rovigo.

In totale cinque squadre così composte :

LCDM	PD: Massimo Gioia, Carlo Carli, Luca Leoni	TOYOTA 88/C
Team Pelvis	RO: Tommaso Melioli, Lorenzo Cuomo, Guglielmo Betto	PORSCHE 962 IPSA
Palladio 1	VI: Mirco Parolin, Stefano Michelin, Franco Potoni	PORSCHE 962
Palladio 2	VI: Spolverato Manuel, Dario Berengan, Eddy Riva	LANCIA LC2 85
Palladio 3	VI: Paolo Rigoni, Mario Gasparotto, Lorenzo Sanavio	LANCIA LC2 85



Le Qualifiche

pos.	pilota	macchina	tempo
1	TEAM PELVIS	PORSCHE 962 IPSA	11,375
2	PALLADIO 1	PORSCHE 962	11,485
3	LCDM Padova	TOYOTA 88/C	11,500
4	PALLADIO 2	LANCIA LC2 85	11,562
5	PALLADIO 3	LANCIA LC2 85	11,906

Il Team Pelvis si è aggiudicato le qualifiche contendendosele con il Palladio 1, a e millesimi LCDM , a 40 centesimo il Palladio 2 e a qualche decimo il Palladio 3. Si prevede una bella gara.

Il Team Pelvis e il Palladio 1 hanno duellato per tutto il tempo della gara , il cronometro segnava tempi che raramente si vedono nelle normali gare interne.



L'endurance è una gara impegnativa a livello meccanico e a livello fisico. Qui infatti vediamo un rifornimento di carburante , al volo, per uno dei concorrenti (Tommaso) che dava chiari segni di sfinitimento da fame, infatti girava solo in 11,2!

Come dicevo l'affidabilità meccanica. Il Palladio 3, diciamo, non la squadra più veloce in pista, ha rischiato di non arrivare



Arriva bene

quasi bene

quasi, quasi

M.....!

ultima solo grazie l'affidabilità della sua Lancia LC2

Verso la fine della gara veramente pochi giri la

separavano dal Palladio 2, che invece aveva avuto molteplici problemi meccanici.



Va anche detto a favore del Palladio 1 che la loro Porsche ha dato fin dall'inizio degli inspiegabili cali di motore che li hanno spesso penalizzati nella parte veloce della pista. Nella foto infatti Ventogelido con una espressione fra il perplesso e contrariato osservando la sua auto nel rettilineo.

Ecco quattro delle cinque vetture dell'endurance, manca la Lancia el palladio 2 che entrerà nella manche successiva



Ecco i risultati finali. Una gara bella, combattuta che ha visto concorrenti di primordine con piloti che hanno impostato un ritmo veramente elevato alla competizione, girando con regolarità con tempi strepitosi, è stato abbassato più volte il record della pista

Classifica finale della Gara

pos.	pilota	macchina	Giri	Km
1	TEAM PELVIS	PORSCHE 962 IPSA	1214,58	54,66
2	LCDM Padova	TOYOTA 88/C	1208,58	54,39
3	PALLADIO 1	PORSCHE 962	1194,01	53,73
4	PALLADIO 2	LANCIA LC2 85	1118,06	50,31
5	PALLADIO 3	LANCIA LC2 85	1109,01	49,91



1° TEAM PELVIS



2° LCDM



3° PALLADIO 1



4° PALLADIO 2



5° PALLADIO 3



GRUPPO C

Gara 4 - 15 novembre 2014



Qualifiche

Pos.	Pilota	Tempo
1	Franco Potoni	11.267
2	Mirco Parolin	11.359
3	Manuel Spolverato	11.403
4	Stefano Michelin	11.456
5	Carlo Carli	11.631
6	Lorenzo Sanavio	11.751
7	Gian Pietro De Bernardini	11.928
8	Eros Grinfan	12.342
9	Paolo Rigoni	12.578
10	Angelo Zanivan	13.173

Questo gruppo C vanno sempre più forte! Sarà che è la quarta gara, sarà l'effetto Endurance della scorsa settimana, ma i tempi continuano a calare, dimostrando che c'è sempre un bel margine di progresso. I nomi in alto della classifica sono più o meno gli stessi, ovviamente, ma il progresso è abbastanza generale.

Questa volta una novità della presentazione delle manche, con questo nuovo riquadro potete vedere tutta la sequenza delle varie manche e le progressioni.

Un'altra novità nelle tabelle sarà l'inserimento della distanza percorsa in metri.

SEQUENZA GARA

Gruppo A	1^	2^	3^	4^
Frank	31	63	94	123
Steve	32	63	93	122
Carlo	31	62	93	122
Mirco	30	61	91	121
Spolve	30	59	88	116

Gruppo B	1^	2^	3^	4^
Renzo	28	56	85	113
Gian Pietro	29	57	86	112
Paolo	28	55	82	106
Eros	26	53	79	104
Angelo	22	47	71	92



CLASSIFICA FINALE

Pos.	Pilota	Giri	metri	Distacchi in metri dal		Macchina
				precedente	vincitore	
1	Frank	123,66	5.193,72	0,00	0,00	Lancia LC2/85
2	Carlo	122,50	5.145,00	48,72	48,72	Porsche 962 KH
3	Steve	122,00	5.124,00	21,00	69,72	Porsche 962C
4	Mirco	121,09	5.085,78	38,22	107,94	Toyota 88c
5	Spolve	116,82	4.906,44	179,34	287,28	Mazda 787
6	Renzo	113,40	4.762,80	143,64	430,92	Lancia LC2/85
7	Gian Pietro	112,84	4.739,28	23,52	454,44	Jaguar XJR9
8	Paolo	106,84	4.487,28	252,00	706,44	Lancia LC2/85
9	Eros	104,91	4.406,22	81,06	787,50	Porsche 962C
10	Angelo	92,09	3.867,78	538,44	1.325,94	Toyota 88c



Nell'immagine la Lancia di Franco, vincitore della gara durante un "Pit Stop", Si è bevuto una birra e ha fatto quattro chiacchiere con il suo "meccanico".

Una presenza sospetta, invece, dopo la curva che immette nel rettilineo sopraponte ha distratto parecchi piloti causando anche molti inspiegabili rallentamenti con grossi rischi di tamponamenti.

Dovremo chiedere al custode del circuito di fare un giro di controllo ogni tanto perché, specialmente quando ci sarà qualche gara in notturna, la "signorina" potrebbe causare troppe distrazioni.

Una bella visone del parco macchine partecipanti



AUTORAMA 14

STATISTICHE 2013-2014

Miglior tempo in prova

	Categoria	Tempo	Auto	Data	Pilota
1	Classic	11,437	Ferrari 312 PB	25/10/2013	Dario
2	Gruppo C	11,267	Lancia LC2	15/11/2013	Franco
3	GT Slot.it				
4	GT3 NSR				
5	GT Libero				

Miglior tempo in gara

	Categoria	Tempo	Auto	Data	Pilota
1	Classic	11,219	Ford GT 40	25/10/2013	Steve
2	Gruppo C	10,905	Lancia LC2	15/11/2013	Franco
3	GT Slot.it				
4	GT3 NSR				
5	GT Libero				

RECORD UFFICIALE DELLA PISTA

Gruppo C	10,905	Lancia LC2	15/11/2013	Franco
----------	--------	------------	------------	--------



CALENDARIO DI DICEMBRE

Data	N.	Categoria	Commissari
venerdì 6 dicembre 2013	5	Gruppo C	Spolve Renzo
venerdì 13 dicembre 2013	6	Gruppo C	Spolve Renzo
venerdì 20 dicembre 2013	7	Classic Ansi	Steve Mirco
venerdì 27 dicembre 2013	7	Gruppo C	Spolve Renzo

Nel prossimo numero il mito sarà

PORSCHE



Al prossimo numero



Renzo

