

Due vedute del nuovo motore Porsche 550, che danno una chiara idea dell'originalità della sua concezione. Si notino i due carburatori doppio corpo e, per la presenza della doppia accensione, i due ruttori-distributori calettati all'estremità dell'albero a camme superiore.

Il suo motore abbraccia sempre la formula del « flat-four » raffreddato ad aria con circolazione forzata e regolazione automatica del flusso d'aria. Innovazione di una certa importanza è la sistemazione del motore davanti all'assale posteriore, a differenza dei modelli precedenti che, com'è noto, avevano il motore alloggiato nello sbalzo posteriore. Cambiamento, questo, più che comprensibile in quanto si viene ad avere una migliore centratura del veicolo, nonché la possibilità di ottenere un migliore raccordo di coda, senza contare che in questo genere di vetture sportive scompare la necessità di un secondo sedile posteriore. Il motore è, se non andiamo errati, il più « piatto » di tutti i motori attualmente in costruzione avendo un alesaggio di 85 ed una corsa di 66 mm., quindi un rapporto A/C di ben 1,28. Cilindrata totale di 1498 cc.

La distribuzione è a valvole in testa, inclinate fra loro (non più come i modelli precedenti con valvole parte verticali e parte inclinate), quindi la forma della camera di scoppio è molto simile all'emisferica: quattro alberi a camme in testa azionati da alberi; valvole con raffreddamento attivato dalla presenza di sodio nel loro corpo.

I cilindri, secondo una formula cara alla Porsche, sono d'alluminio con pareti interne rivestite di cromo; raffreddamento ad aria con doppio ventilatore e convogliatori in lamiera. Due carburatori doppio corpo alimentano ottimamente i quattro cilindri, e proba-

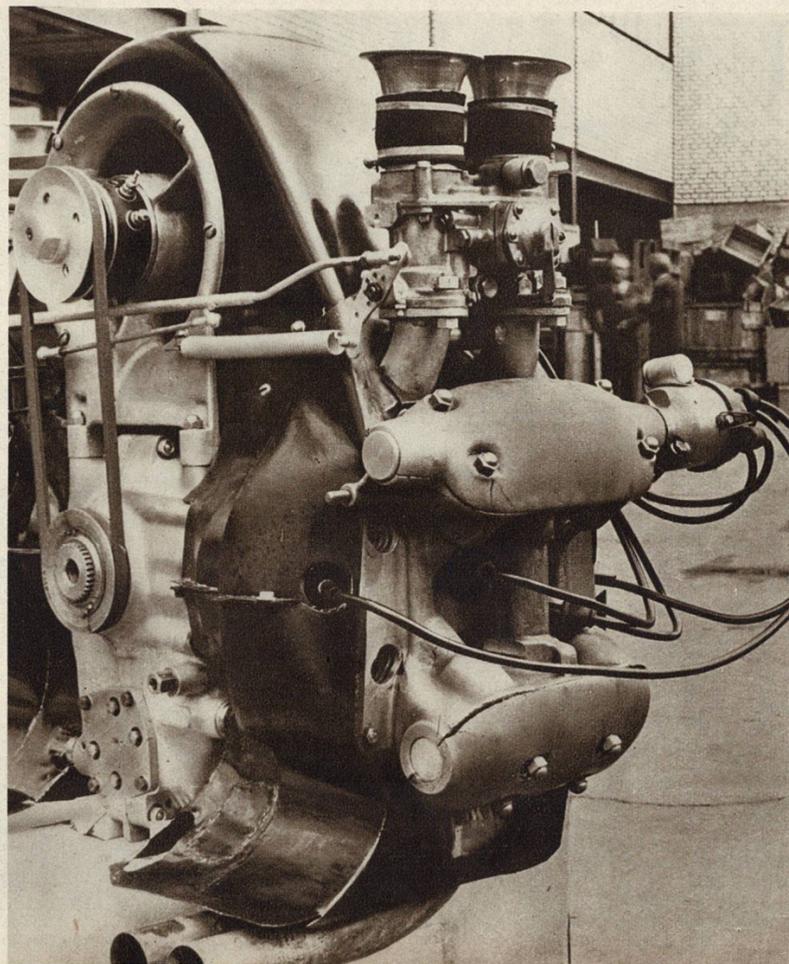
bilmente esiste un condotto trasversale equilibratore delle pressioni d'alimentazione. Doppia accensione. Con tutti questi particolari costruttivi modernissimi era da attendersi una notevole potenza, ed infatti, a 7000 giri e con carburante 80 N.O., la potenza ascende a 110 CV!

La trasmissione comprende una frizione monodisco a secco, ed un cambio a quattro rapporti totalmente sincronizzati: i famosi sincronizzatori Porsche, del resto già presenti nella Cisitalia Grand Prix, basati, anziché su conici, su sottili (sono spessi 8 mm.) dischi di acciaio al cromo molibdeno.

Questa nuova Porsche è carrozzata magnificamente in tipo cabriolet due posti, con linee veramente armoniose ed ottimamente raccordate. E' costruita in lega leggera ed ha nella parte anteriore il serbatoio carburante (70 litri) e il radiatore olio, che nei modelli precedenti era presso la ventola, sotto i convogliatori. Gomme (5.00 x 16) montate su ruote a dischi forati e dotate d'attacco centrale a vite a galletto.

La Porsche 550, pesante appena 600 Kg., è in grado di sviluppare una velocità massima di 225 Km. orari.

Ing. GIANCENZO MADARO



## I piloti delle nuove leve (o quasi) nel giudizio di un loro collega

*Gino Valenzano, uno dei migliori piloti rivelatisi in questo dopoguerra, ha voluto scrivere il suo giudizio sui più promettenti nuovi corridori maggiormente affermatosi nelle recenti competizioni ed il parere di un competente, come è appunto Valenzano, su campioni che gli sono stati spesso avversari, è molto interessante. Lasciamo l'intera responsabilità delle valutazioni all'amico Gino il quale è troppo buon giudice per non conoscere a fondo l'argomento di cui si occupa.*

La partecipazione ufficiale di alcune fabbriche d'automobili alle competizioni motoristiche riservate alle vetture della categoria Sport, ha portato come risultato primo un incremento di prestazioni delle vetture di questa categoria, tale da uguagliare le potenze raggiunte dai bolidi della formula corsa.

Ma mezzi diventati così potenti, naturalmente richiedono piloti all'altezza; assorbiti quasi tutti gli Assi dalla loro attività nelle competizioni riservate alle vetture propriamente da corsa, le Case che volevano ufficialmente correre nella categoria Sport, si son viste costrette, per formare le loro squadre, a curare ed allenare sui loro potenti mezzi, quegli elementi che più sembravano in possesso delle doti necessarie. E il risultato di questa nuova attività si può chiaramente osservare oggi, che siamo alla fine della stagione automobilistica 1953: mentre solo alla fine dell'anno passato molta incertezza regnava nelle file delle nuove promesse e vedevamo le nostre Case ricorrere sempre più all'opera dei piloti stranieri, oggi noi possiamo contare su una decina almeno di giovani che hanno avuto modo di dimostrare di avere tutte le carte in regola per poter sperare, in un prossimo domani, di far parte della ristretta cerchia degli autentici Assi.

Questi giovani han nome: Maglioli, Castellotti, Mantovani, Musso, Giletti, Piodi, Palmieri, Carini, Musitelli, Casella, Paolo e Giannino Marzotto.

Umberto Maglioli, sino all'anno passato era noto solamente come il secondo pilota di Bracco, uno di quei secondi piloti però destinati a non toccare mai in corsa il volante. La sua ascesa è cominciata dalla Mille Miglia nel 1952, che l'ha visto prendere la partenza su una Aurelia Turismo, affidatagli, si può dire casualmente, all'ultimo momento; talmente all'ultimo momento che il suo nome non figurava neppure nel numero degli iscritti dove il suo numero di gara portava scritto una X su *Alfa Romeo*; questo fatto ha generato non pochi equivoci, perchè tutte le classifiche parziali di categoria della corsa han sempre portato ai primi posti i nomi dei piloti alla guida delle vetture *Alfa Romeo*, fra cui pure la misteriosa X. Immaginate quindi la meraviglia e lo stupore quando si vide giungere prima una *Aurelia*: la X di Maglioli! Ma la gara che più lo doveva mettere in vista è stata la Carrera Messicana, del 1952, dove il pilota biellese è riuscito a cogliere un inaspettato e brillante quarto posto assoluto grazie ad una indovinata tattica di gara ed una assoluta padronanza dei propri nervi dote questa ben rara a trovarsi in un giovane.

Quest'anno Maglioli, dopo un inizio un po' incerto, causa due paurose uscite di strada nelle prime due corse, incidenti questi che anzichè demoralizzarlo gli sono serviti quale ultima esperienza, coglieva un magnifico successo alla Targa Florio, ottenendolo con quelle già dimostrate doti di padronanza di se stesso e intelligente tattica di gara che proprio in quella corsa han fatto difetto a piloti ben più esperti di lui.

A metà stagione Maglioli era già smanioso di misurarsi pure sulle vetture propriamente da corsa, vetture che la *Lancia*, per cui correva, non poteva fornirgli. Per questo motivo egli non lasciò l'occasione che gli si era offerta di

passare alla Scuderia Ferrari, malgrado alcune critiche che lo accusavano di voler troppo presto bruciare le tappe della sua carriera. Nella scuderia Ferrari brillantissima è stata la sua prova alla guida di una *Ferrari* 4500 cc. alla 12 Ore di Pescara, che gli ha meritato finalmente di correre a Monza il Gran Premio, riservato alle Grand Prix, dove egli, pur assolvendo ottimamente il compito affidatogli, purtuttavia non ha avuto modo di dimostrare le sue attuali possibilità su vetture da corsa. Nelle corse su strada invece la sua strabiliante prova alla Carrera Messicana da pochi giorni finita, ha esaurientemente e decisamente confermato che Umberto Maglioli ha superato la cosiddetta posizione di promessa dell'automobilismo e può essere considerato attualmente, malgrado la sua giovane età, un autentico asso.

Eugenio Castellotti è un altro giovane che ha avuto subito la possibilità di iniziare a farsi le ossa su vetture potenti. I suoi inizi sono stati subito buoni, ma alcune uscite di strada unite a una discontinuità di rendimento dovuta forse a debolezza fisica, lasciavano un po' perplessi sulle sue reali possibilità di diventare un campione.

Ma il giovane pilota non si scoraggiava e le competizioni di quest'anno lo vedevano in gara molto migliorato specialmente per quanto riguardava la sicurezza di guida; si affermava vittorioso in alcune corse in salita e alla 10 Ore di Messina, che gli meritavano la fiducia di essere chiamato a far parte della Scuderia *Lancia* quale sostituto di alcuni piloti infortunatisi. Benchè su vettura *Lancia* non sia riuscito a cogliere prima della Carrera Messicana, affermazioni di rilievo, tuttavia i tempi segnati nelle prove e l'ottima condotta in corsa han dimostrato chiaramente le sue possibilità di riuscita.

Egli doveva migliorare ancora un po' nello stile di guida che era un po' forzato e troppo irruente, ed eccedeva inoltre nello spremere eccessivamente il mezzo affidatogli; la prova fornita alla Carrera sta a testimoniare che egli deve aver superato e vinto questi suoi difetti, cosicchè oggi tanto lui che Maglioli possono essere considerati i due elementi più interessanti che ci ha fornito l'automobilismo italiano dopo la guerra.

Interessantissimi sono stati i risultati ottenuti dai tre giovani piloti della nuova *Maserati* due litri Sport: Giletti, Musso e Mantovani.

Al principio della stagione era Musso che si dimostrava il più veloce del trio, ma la sua irruenza non contenuta, la sua foga di strafare finivano con l'annullare i brillanti risultati che avrebbe potuto ottenere: infatti alla Mille Miglia non solo nettamente in testa nella sua categoria, ma ottimamente piazzato nella classifica assoluta, finiva fuori strada senza ragione verso la fine della corsa; e così pure alla Targa Florio dove poteva arrivare alla fine solo grazie agli sforzi volenterosi di robuste braccia che letteralmente hanno riportato la vettura sulla strada da una riva profonda parecchi metri. Abbiamo cominciato a vederlo migliorato al Giro dell'Umbria e al Circuito di Avellino, e ancora di più ci ha convinti a Monza dove a bordo di una velocissima *Maserati* formula 2 ha ottimamente girato con uno stile più contenuto ed una impostazione più corretta. Penso che ha buone probabilità di migliorare ancora, ma deve forzarsi ad avere più padronanza di se stesso; alla recente Coppa d'Oro sul Circuito di Siracusa, Musso ha svolto un'ottima corsa tale da confermare le più rosee previsioni, ma da più testimonianze sembra abbia commesso senza volerlo, con la sua eccessiva irruenza, una manovra che poteva risultare fatale ad altri concorrenti.

Giletti ha fatto esattamente il contrario di Musso: ha iniziato la stagione cercando principalmente di migliorare la sua impostazione di guida e di controllare la sua innata irruenza, causa di innumerevoli incidenti e fisici e mec-

canici negli anni addietro; e così facendo otteneva questi probanti risultati: nei primissimi finché fu in gara nel Giro di Sicilia, primo di categoria nella Mille Miglia e secondo assoluto nella Targa Florio. Ma già in quest'ultima gara incominciava a dar segni... di impazienza e farsi riprendere dalla smania di strafare, tanto che come l'amico Musso alla Targa Florio, anch'egli poteva portare a fine la corsa solo grazie a un... poderoso aiuto esterno che lo rimetteva in strada. E in Sardegna, nella Cagliari-Sassari-Cagliari, subiva un pauroso incidente rimanendo imprigionato sotto la vettura capovolta; se la cavava fortunatamente senza conseguenze, ma questo doveva negativamente influire nelle corse successive, che sono state quasi tutte incolore e sfocate. In ripresa e più rinfrancato ci è sembrato al recente Gran Premio di Modena; peccato solo che la rottura di una biella l'abbia messo troppo presto fuori gara. Io credo che molto salutare sarà per il giovane promettente pilota bielless il riposo invernale, dove avrà modo di ritemperare le forze dello spirito.

Come impostazione il migliore dei tre, a mio avviso, per il momento mi sembra che sia proprio colui che si è messo meno in vista per risultati: Sergio Mantovani. Già in possesso, malgrado la giovane età di uno stile sobrio, e di una naturale facilità e scioltezza di guida, che lo aiuta a essere redditizio senza arrischiare e logorare il mezzo, egli si è imposto come uno dei giovani più promettenti nel campo automobilistico. E la sua prova nel Gran Premio di Monza è stata una chiara dimostrazione: pure in possesso di un mezzo notevolmente superiore a quelli usati fino allora, egli ha girato in tempi buoni (2'08" sul giro) con una naturalezza e spigliatezza veramente rimarchevoli. Egli dovrebbe ora cercare di rafforzare il suo fisico con appropriata ginnastica e allenamento per poter essere certo di presentarsi alle corse del prossimo anno con tutte le carte in regola per affermarsi decisamente.

Roberto Piodi è stata la rivelazione nuova di quest'anno; messo nella squadra Turismo della Lancia che contava elementi già affermati e noti, egli al Giro di Sicilia si dimostrava il migliore; promosso nel Gran Turismo arrivava terzo assoluto al Giro di Toscana, secondo assoluto al Giro dell'Umbria, e per poco, solo a causa di una bucatina non coglieva il massimo alloro al Giro delle Calabrie. Egli più di tutto ha dimostrato di possedere una grande qualità: la volontà di riuscire! La sua impostazione di guida non era delle più ortodosse: guidava troppo di forza e la sua azione non era facile e spigliata; ma la sua volontà di imparare, lo portava a migliorare di corsa in corsa. Al Giro di Sicilia ha avuto modo di percorrere parecchia strada con Bonetto; al giro della Toscana, sotto una pioggia torrenziale non si scollava dalla coda di Biondetti il quale purtuttavia correva a casa sua; al Giro dell'Umbria, faticosamente raggiunto dal sottoscritto, non si lasciava più staccare e attaccato a pochi centimetri percorreva la parte più difficile e veloce della corsa. Egli si è servito di questi contatti con piloti più anziani di lui, per fare confronti con se stesso e studiarsi bene a fondo; osservando dove perdeva terreno e notando i suoi difetti e i suoi punti deboli aveva modo nel confronto di studiarne immediatamente le cause e di cercare di porvi rimedio. Grazie alla sua volontà e coraggio e serietà potrà avere possibilità di affermarsi pure su vetture più impegnative.

Palmieri è un giovane che fu vittima di un coraggio senza limiti, che gli ha procurato non pochi dispiaceri e una diffidenza da parte delle case ad affidargli delle vetture. Egli in verità voleva di primo acchito bruciare le tappe ed affermarsi subito nelle massime cilindrate; se, per esempio, un asso entrava in quella curva a quella determinata velocità, non c'era alcun motivo, pensava, che egli dovesse entrarci più adagio. E' facile immaginare dove l'hanno portato questi ragionamenti...

Ora è tutto un altro e chi lo crede ancora lo sconsigliato di prima ha torto. Ha compreso quali sono le sue attuali possibilità, e sa trattenerne di andare oltre. Nell'ultimo scorcio di stagione ha fatto parte della Scuderia Lancia nella squadra Gran Turismo dove ha colto una brillante affermazione nel Giro della Calabria; se non sarà ripreso dalla sua primitiva irruenza, chiamiamola pure incoscienza, egli potrà cimentarsi un giorno ancora su vetture di grossa cilindrata e stavolta con la sicurezza e la padronanza che prima non aveva.

Carini è ancora giovane di anni ma già esperto per una

abbastanza lunga carriera. Quest'anno ha brillato nella categoria Turismo, ma passato ufficialmente alla squadra Ferrari non ha avuto modo su vetture più impegnative di dimostrare quali sono le sue reali possibilità.

Paolo Marzotto in possesso già di una notevole esperienza e di successi di rilievo, come corridore ha un solo difetto: quello di chiamarsi... Marzotto! Voglio dire che egli può ora considerarsi, malgrado la giovanissima età, non più una promessa, ma una vera e bella realtà dello sport automobilistico italiano. Ma per quanto tempo? Un'altra brillante carriera lo attende: quella del lavoro, tradizione di Casa Marzotto! E può darsi che questa carriera lo strappi totalmente prima o dopo al nostro sport come è stato e totalmente per il fratello Vittorio. Paolo quest'anno ha brillato pure in circuito: vedi 5° assoluto a Le Mans, 1° assoluto al Circuito di Senigallia; ma la sua specialità resta sempre la corsa su strada dove veramente è molto duro da battere per qualsiasi asso.

Giannino Marzotto ha al suo attivo due magnifiche gemme: le vittorie assolute alla Mille Miglia 1949 e 1953. Ma la sua attività automobilistica, dati gli impegni di cui accennammo per il fratello Paolo, è purtroppo molto scarsa e saltuaria.

Il bergamasco Musitelli non ha per ora vinto corse di rilievo; dopo avere sostato a lungo nelle piccole cilindrate, dove per altro risultava spesso vincitore, si è presentato quest'anno alla guida di una veloce Ferrari Sport 2000 cc.; in principio non sembrava facilmente assuefarsi alla nuova vettura, poi in questo ultimo scorcio di stagione riusciva a farsi notare specialmente per la sua impostazione di guida, elegante e misurata, che gli meritava il primo posto di categoria alla recente Inter-Europa.

Questi giovani piloti nominati qui sopra sono quelli che hanno avuto modo di dimostrare ottime qualità di guida, tali da farli considerare autentiche promesse dello sport automobilistico. Ma ci sono pure altri giovani, che hanno potuto meno mettersi in luce o perché privi di vetture impegnative, o per scarsa attività, ma che ugualmente hanno colto qualche lusinghiero successo dimostrando buone attitudini di guida.

Fra questi ultimi ci piace ricordare il giovanissimo Gianni di Genova, campione italiano categoria 1100 Turismo e i suoi degni rivali Guido Mancini e Fiaccadori; il forte alfista Luglio pure di Genova, che alterna a gare incolore altre molto brillanti; Fornasari, Della Favera e Avorio, tutti e tre dell'Alfa Romeo che si sono specialmente distinti nelle corse alpine come la Coppa delle Dolomiti e Stella Alpina; Musso Giuseppe, che passato dalle 750 Sport all'Aurelia Turismo, si è decisamente imposto a tutti gli altri concorrenti della categoria 2000; Colucci, vincitore di categoria della 12 Ore di Pescara di quest'anno.

Un particolare accenno meritano Giulio Cabianca, Piero Valenzano e Maria Teresa De Filippis. Il primo passato quest'anno ufficialmente nella squadra Ferrari, su vetture di grossa cilindrata ha purtroppo deluso, ed è stato costretto a ritornare alla fida Osca per poter brillare come l'anno passato.

Piero Valenzano ha svolto attività molto ridotta, ma nelle poche corse cui ha partecipato (vedi Bolzano-Mendola 2. assoluto, Aosta - Gran S. Bernardo 4. assoluto e Stella Alpina 3. assoluto) malgrado non avesse mai percorso prima nemmeno una volta le strade su cui si svolgeva la corsa, si è fatto notare per lo stile misurato, piacente e sicuro che gli ha permesso d'imporsi in queste gare a piloti più esperti di lui.

Maria Teresa De Filippis ha corso quest'anno su una veloce Osca nella categoria 1100 Sport, dove si è decisamente affermata tra i migliori. Risultato veramente notevole questo, poichè è notorio che nel campo delle competizioni automobilistiche il sesso femminile abbia avuto ben poche rappresentanti capaci di lottare ad armi pari con gli uomini.

Voglio finire questo mio scritto con lo scusarmi delle eventuali dimenticanze, e degli eventuali giudizi che posso avere anche errati: quanto ho scritto è frutto o di impressioni avute in confronti diretti o dallo studio attento di tutti i risultati; ma: errare « humanum est » e quindi posso benissimo avere sbagliato. In questo caso mi auguro di avere imbroccato giusto nei giudizi favorevoli e di essermi sbagliato nelle poche critiche che mi sono permesso di fare.

GINO VALENZANO

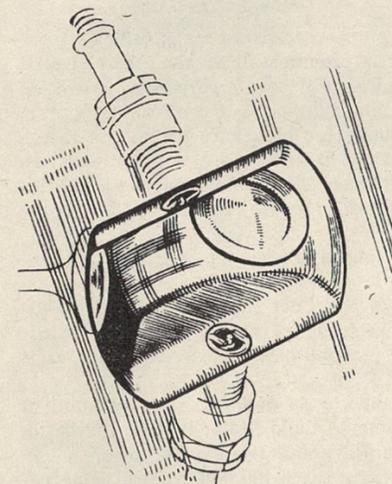
## NOTE DI TECNICA

# LA DOPPIA ACCENSIONE

Sin dal 1951, la cronaca sportiva ha portato a conoscenza del gran pubblico l'introduzione, fatta dalla Ferrari, per i suoi 4500 cmc. ad alimentazione aspirata, della doppia accensione; e se tale perfezionamento non rappresenta nulla di nuovo per i tecnici è certo che per i profani oltre ad essere sconosciuto può dar adito a delle strane quanto inconsulte ipotesi.

Ragione per cui, dato che la maggior parte delle attuali vetture da corsa F. 2 montano tale apparecchiatura e poiché la recentissima versione della Lancia Aurelia Gran Turismo 3000 cc., apparsa nella non meno recente Mille Miglia, montava la duplice accensione, crediamo opportuno illustrare tale argomento veramente interessante e d'attualità.

Per doppia accensione, in un motore a scoppio, s'intende che la camera di scoppio sia munita di due candele, normalmente in posizione diametralmente opposte fra loro, a funzionamento contemporaneo; naturalmente nell'apparecchiatura d'accensione si avranno due spinterogeni o magneti d'accensione che dovranno avere un funzionamento rigorosamente sincronizzato fra loro.



La camera di scoppio della nuova Maserati 2 litri F-2: si vedono chiaramente le due candele di accensione affiancate alla base della medesima. E' pure osservabile come ogni candela presenti due elettrodi di massa. (schizzo ripreso da « The Motor »)

Ne si deve pensare che questa duplice accensione sia un fatto nuovo nella tecnica motoristica; infatti la colossale Bugatti Royale (che risale al periodo 1927-1933) e montava un motore ad 8 cilindri di 125 x 130 mm. di 12750 cmc., aveva la doppia accensione: non solo ma da parecchi anni non pochi motori avio montano questa apparecchiatura.

Il fatto poi che tale particolarità sia adottata quasi esclusivamente da motori da corsa o d'aviazione è spiegato dai seguenti motivi: mentre per i primi sono ormai arcinote le gravose condizioni di funzionamento (elevato regime di giri ed alte compressioni) necessarie per l'ottenimento delle elevate potenze specifiche, per i secondi ricorderemo, oltre ai motivi già esposti poc'anzi seppur in minore misura, gli elevati valori delle loro cilindrate unitarie, fattori questi che come meglio vedremo poi, si oppongono ad una esatta combustione nella camera di scoppio.

Ma veniamo a delle precisazioni: i motivi che spingono all'adozione della doppia accensione sono due: motivi essenzialmente termodinamici e motivi pratici costruttivi.

Per motivi essenzialmente termodinamici si vuol intendere un andamento più che regolare della combustione fattore essenziale ai fini di un buon funzionamento del motore.

E più precisamente, quando nella camera di scoppio la

miscela aria-combustibile risulta compressa la candela determina la scintilla che genera la esplosione della miscela gassosa; orbene praticamente però prima che avvenga questa combustione totale della miscela passa un certo tempo, seppur piccolo. Questo ritardo è dovuto al fatto che la scintilla della candela determina un primo focolaio che impiega un tempuscolo prima di innescare l'esplosione in tutta la massa della miscela.

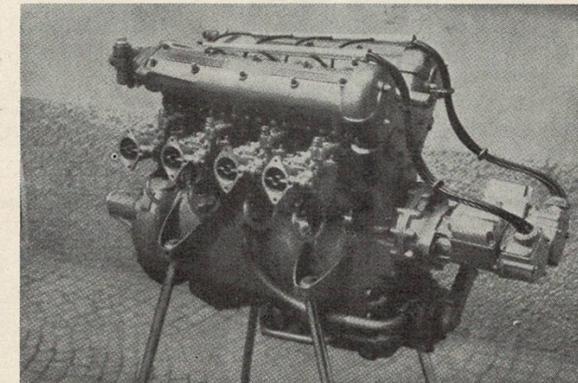
Anzi diremo di più, è appunto questo ritardo all'accensione totale che rende necessario l'anticipo all'accensione nei motori a scoppio. (1)

Risulta perciò evidente come, ai fini di una buona combustione, specialmente nel caso di alte cilindrate unitarie, elevati rapporti di compressione e forti numeri di giri (fattori questi che sempre si oppongono alla velocità di propagazione della fiamma) sia più efficace la presenza di due can-

(1) A proposito d'anticipo d'accensione aggiungiamo che in un motore a scoppio l'esatta determinazione del valore dell'anticipo dipende essenzialmente da quelle operazioni pratiche di « messa a punto » che tanta importanza rivestono nella realizzazione di un motore endotermico. Vogliamo però ricordare come esistano formule che permettono, con una certa prima approssimazione, di determinare questo anticipo: fra queste prendiamo la formula proposta dal Dornig (Prof. M. Dornig: Trattato Generale delle Macchine Termiche ed Idrauliche, vol. III Motori a combustione interna: p. 137. Libreria Editrice Politecnica - Cesare Tamburini - Milano IX ed. 1947) che vale appunto:

$$\alpha = m \frac{6 n d}{v}$$

dove con  $\alpha$  si simboleggiano l'anticipo angolare all'accensione;  $n$  il regime di rotazione del motore;  $d$  il diametro del cilindro;  $v$  la velocità di propagazione della fiamma (mediamente 15 m/sec); mentre con  $m$  si viene ad indicare un coefficiente variabile a scodo della maggiore o minore efficacia dell'apparato d'accensione. Essendo il campo di variabilità di  $m$  compreso fra 0,5 e 0,2 e tenendo presente che con la doppia accensione vengono ad aversi velocità di propagazione della fiamma (inversamente proporzionali al valore  $\alpha$ ) ancora maggiori ne deriva che complessivamente si dovrà, passando in uno stesso motore alla semplice alla doppia accensione, apportare un certo posticipo all'accensione per l'esatto sfruttamento della forza derivante dall'esplosione.



Il motore Ferrari F. 2 su cavalletto; sulla sua parte anteriore sono chiaramente visibili i due magneti, tra di loro sincronizzati, per l'ottenimento della doppia accensione.