

DOVE corriamo domenica?



Per l'ITALIA:
CHALLOILS
via Radicofani 35
00138 ROMA
tel. 84 00 643

l'additivo del meccanico

LE GARE SOPPRESSE La 84 Ore del Nurburgring (15-18 agosto), il Rally 999 minuti (6-7 maggio), la S. Benedetto del Tronto (2 luglio).

QUESTE DATE CAMBIANO ● Rally 1000 Km Adriatico (30 aprile-1 maggio): rinv. data da destinare ● Rally dei Tulipani (24-29 aprile): rinv. data da destinare ● **Autogiro Asparagi - Trofeo Simca**: rinv. data da destinare ● **G.P. Arturo Mercanti** (Monza F. 3, 7 maggio) rinv. data da destinare ● **Coppa Primavera** a Salerno (9 aprile) rinv. data da destinare ● **Rally dei Mille Laghi** (in programma per il 18-20 agosto) è stato anticipato al 4-6 agosto. La **Coppa Gallenga** (in programma per il 7 maggio) è stata rinv. data da desti-

nare. La **Coppa d'oro Savona** (7 maggio) rinv. data da destinare. La **Coppa d'oro Alessandria** (7 maggio) rinv. data da destinare. La gara a **Vallelunga** (11 maggio) è rinv. data da destinare. La **Coppa Città di Volterra** (11 maggio) è rinv. data da destinare. La **Coppa Canaletti** (21 maggio) è rinv. data da destinare. La **Coppa della Collina** (velocità in salita, 4 giugno), la **Coppa AC Salerno** (velocità in salita, 4 giugno) rinv. data da destinare. La **Gara a Vallelunga** (velocità in circuito, 11 giugno), rinv. data da destinare. L' **Agordo-Frassené** è rinv. data da destinare dal 25-6 al 20-8. Il **Giro Valli Pordenonesi** è rinv. data da destinare. Il **Giro del Gran Sasso** (11 giugno) è stato rinv. data da destinare. La **Val Camonica** è rinv. data da destinare al 20 agosto. La **S. Stefano-Gambarie** al 9 luglio, la **Coppa Teramo** a data da destinare. La gara di **Hockenheim** (2 luglio, campionato marche 2 litri) è rinv. data da destinare al 16 luglio.

GIUGNO

Le corse chiave dal 29-6 al 7 luglio in Italia e all'estero

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
29	G.P. Lotteria	AC Milano	Circuito di Monza km 5,75		●●● F. 2, grup. 4 e 5 Formula Italia	Velocità in circuito	Quester (March) 1.03'15"70, media 218,141. Nuovo record: Hart (Brabham) 1'33", media 222,580
29	Garessio S. Bernardo	Az. Aut. Garessio	Part. Garessio Arr. S. Bernardo km 6,2	Part. ore 14	●●●	Velocità in salita	Ortner (Abarth) 3'36", me- dia 103,033, nuovo record
30-2/7	Rally Vitava	Cecoslovacchia			●●● Camp. int. piloti	Rally	Zid-Jaroslav (Skoda)

LUGLIO

1-2	Rally Alpi Orientali	AC Udine	Part. Piazza Libertà Udine. Arr. idem	Part. ore 22 (1.) Arr. ore 15,30 (2.)	●●●	Rally	Barbasio-Sodano (Fulvia)
1-2	Trofeo Filipinetti	Scud. S. Marino	Part. Dogana Arr. idem km 238	Part. ore 9 (1.) Arr. ore 14 (2.)	●● Camp. S. Marino e romagnolo	Rally	Giampaolo (Fulvia)
2	G.P. di Francia	Francia	Circuito di Clermont Ferrand km 8,055		●●● Camp. mond. piloti F. 1	Velocità in circuito	(1971 Ricard) Stewart (Tyrrell) 1.46'41"68, media 179,700. Giro più ve- loce: Stewart, 1'54"09
2	Coppe Benelux (Nivelles)	Belgio	Circuito di Nivelles km 3,724		●●● Camp. europ. GT	Velocità in circuito	
2	Trento Bondone	AC Trento	Part. Montevideo Arr. Vason km 17,300	Part. ore 11	●●● Camp. europ. montagna	Velocità in salita	Facetti (Chevron) 11'13"23, media 92,513, nuovo record
2	Trapani Monte Erice	AC Trapani	Part. Val d'Erice Arr. idem - km. 6,670	Part. ore 9	●	Velocità in salita	Amphicar (Abarth) 4'04"2, media 98,329, nuovo record
2	Maiella al Mare	AC Chieti	Part. Francavilla Mare Arr. idem km 120	Part. ore 12,30	●	Regolarità	Canè (Lancia)
2	Autocross	Scud. Spezzina	Pista Bottagna		●	Autocross	
2	Corsa all'Avus	Germania	Circuito dell'Avus		●●● F. 3	Velocità in circuito	Bulow (Brabham) 44'29"2
2	Pocono 500	Stati Uniti			●●● USAC	Velocità in circuito	Donohue (McLaren) 3.36'23" media 223,15
2	Corsa a Charade	Francia	Circuito di Charade		●●● F. 3	Velocità in circuito	
2	Rally Tenerife	Spagna			●	Rally	
2	Autocross Aue Ring	Germania			●	Autocross	
2	Corsa di Vuillafans	Francia			●	Velocità in salita	
2	Firecracker 400	Stati Uniti			●●● Stock cars	Velocità in circuito	Isaac (Dodge)
6	Trofeo Cadetti	SIAS Monza	Circuito di Monza km 2,405	Part. ore 21	●	Velocità in circuito	
7-9	Rally Egeo	Turchia			●	Rally	

LEGENDA: ●●● = internazionale; ●● = nazionale a part. str.; ● = naz.; □ = «chiusa»



GRAZIE a chi ci ringrazia per ELFORD

Martedì 27 giugno, nel «Residence O. P.» di Castelmaggiore, nel corso della premiazione della FIAT 127 eletta «AUTOMOBILISSIMA '72» nel referendum AUTOSPRINT-GIOV' 70, il pilota VIC ELFORD riceverà il Casco di Bronzo speciale per il generoso comportamento a LE MANS.

Vi scrivo colpito da ammirazione e compiacimento nell'apprendere del riconoscimento che verrà assegnato al pilota dell'Alfa Romeo, Vic Elford, che ha compiuto, nell'ultima 24 Ore di Le Mans, un gesto che dovrà essere ricordato a lungo, per coraggio e generosità.

Con questo atto verso il pilota inglese, confermate di essere un giornale fatto non soltanto con il cervello ma anche con il cuore.

Matteo Piano - Venaria (Torino)

Caro Autosprint, ho appreso con gioia, dal n. 25 del giornale, la riconoscenza che voi avete avuto nei confronti del coraggioso Vic Elford, e mi ha reso particolarmente felice.

Questo suo gesto coraggioso ed esemplare credo abbia commosso moltissime persone che come me vivono il mondo dell'automobilismo, con le sue glorie ed i suoi giorni più tristi, quindi sono felicissimo di vedere come sia stato da voi apprezzato il gesto del generoso Elford.

Mario Martinotti - Marano Po (Parma)

Bravi! avete fatto benissimo a dedicare un casco di bronzo a Vic Elford, che con il suo gesto alla 24 Ore di Le Mans ha mostrato la sua alta sportività, perché un pilota deve essere soprattutto un uomo.

In qualsiasi corsa non è necessario solo vincere, ma anche mostrare coraggio e generosità d'animo.

Gerosolimo Arpino - Sulmona (Aquila)

Gli organizzatori del G.P. d'Inghilterra hanno aperto le corse agli allibratori

Scommettiamo che ci... guastano?

Batti e ribatti, anche le scommesse ce l'hanno fatta a coinvolgere dopo i cavalli viventi, anche i cavalli meccanici. L'operazione prende il via naturalmente in Inghilterra. In occasione di due delle maggiori gare automobilistiche britanniche del 1972, ci sarà possibilità di scommettere sia nell'autodromo che fuori. Si tratta del «JOHN PLAYER BRITISH GRAND PRIX», che è anche il Grand Prix d'Europa 1972, indetto per il 15 luglio, e del «ROTHMANS 50.000» del 28 agosto. Ambedue le gare si svolgeranno a Brands Hatch.

Le scommesse facevano parte delle corse degli anni '30. Dalla seconda guerra mondiale in poi, non si era più data la possibilità di scommettere sulle competizioni automobilistiche. Per chiare ragioni moralesportive. Con le scommesse, lo dimostrano i «drogaggi» dei cavalli, si sa dove si comincia non dove si può finire ma si può temere.

L'esperimento (deprecabile) inglese prevede che non solo si potranno fare scommesse sui risultati del Gran Premio e del Rothmans 50.000, ma anche sulle altre gare disputate in tali occasioni, come pure sulle corse di allenamento. Si offriranno poste anche sul numero di concorrenti giunti al traguardo e sui tempi dei giri più veloci.

Ci saranno le seguenti categorie di scommesse:

1 Risultati finali del Grand Prix. Corsa principale della giornata precedente a quella del Grand Prix. Altre gare disputate nella giornata del Grand Prix.

● Al saccante «foraturista» del bollettino settimanale ACI dedico una «special-puntura» nelle prossime pagine. A proposito invece del «colpo a vuoto» che attribuisce, per quello che il nostro definisce «il colpo a vuoto» dell'inesistente ALFA 12 V da 15 mila giri al minuto... perché non domanda prima all'ing. Chiti? Magari il direttore generale dell'Autodelta non gli dirà dell'idea arrivata da un paesino toscano (guarda caso), anche perché si tratta di una terra che la stessa Ferrari pare non volle prendere in considerazione. Basterà comunque, per accontentarlo, che l'ing. Chiti ripeta ciò che ha detto al sottoscritto al telefono, dopo la pubblicazione dell'articolo che ha suscitato evidentemente il dispetto di colui che pur ha dato in partenza un nome simbolico (in giornalismo) alla propria rubrica: foratura non vuol dire forse «buco»? (E allora di che s'arrabbia se non riesce a sfornare una informazione prima di un qualsiasi «piccolo Napoleone»?)

● A proposito, sempre il «foraturista», perché poi non si informa bene sui veri artefici dei progetti in casa Ferrari? In particolare delle macchine Vincenti?

● Ah, ah! Questa è buona (forse per dare un alibi ai giudici CSAI?) Lo scrive sempre l'«elettico» foraturista: «...lungo il percorso della Targa alcuni comandos di volenterosi meccanici avevano predisposto con collettori e bidoni il rifornimento...» Capito? Era colpa di abusivi quell'intervento sulla 33t3 di Galli. Che la mano destra non sappia mai quello che fa la sinistra!...

● Il rag. Pesci, l'ex proprietario dell'Autodromo di Vallelunga tiene a ricordare che di GP F. 1 sul mini-autodromo romano se ne era già svolto un altro undici anni fa, il 4 novembre 1961. Fu la famosa sfida Bandini-Baghetti.

Le prime QUOTE per BRANDS HATCH

EMERSON FITTIPALDI, in testa nel campionato mondiale piloti è favorito a 2-1 per il Grand Prix d'Inghilterra nelle prime quote degli allibratori.

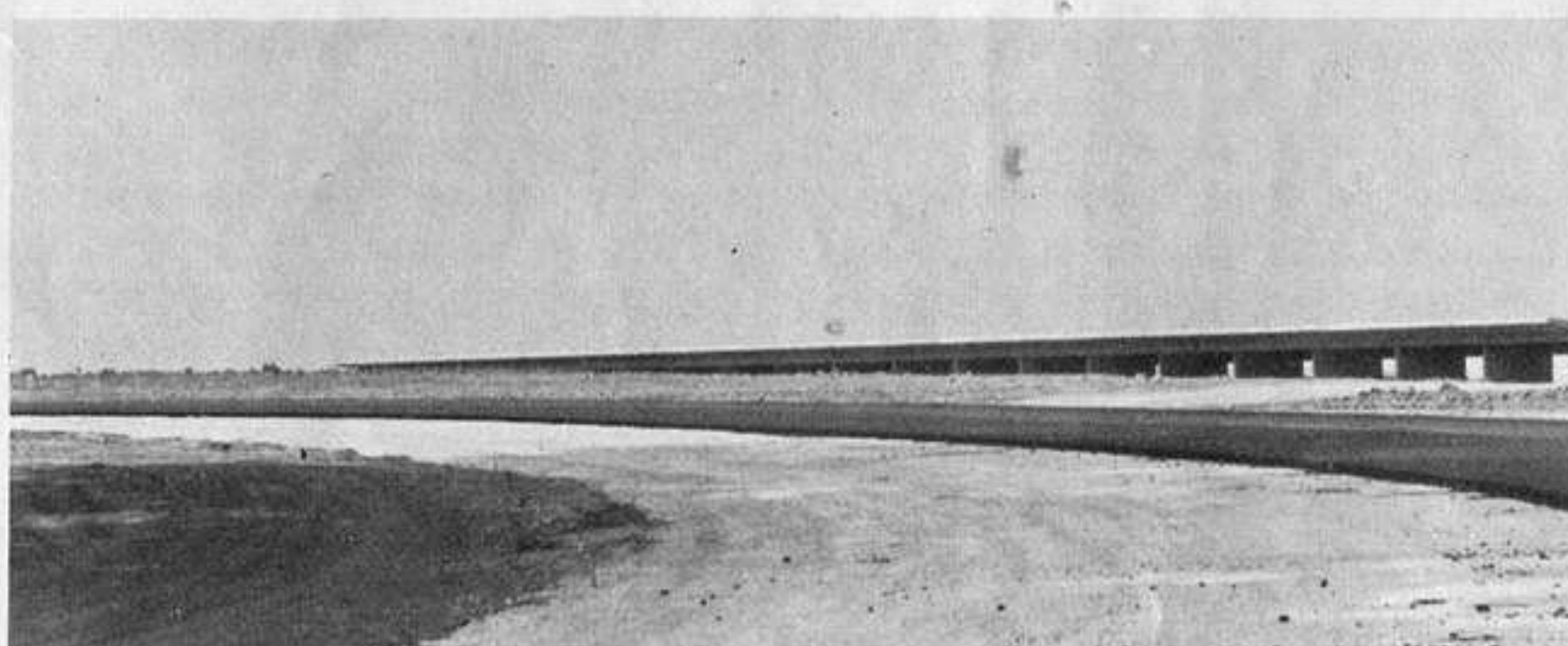
JACKIE STEWART viene dato 4-1.

JACKY ICKX 5-1 e DENIS HULME 7-1.

Dopo il suo trionfo di Le Mans, la posta di GRAHAM HILL è stata abbassata da 20-1 a 14-1.

RONNIE PETERSON viene offerto a 25-1.

● Questa notizia speriamo non la leggano i nostri burocrati. Sapete che in Svizzera di triangoli rossi di avvertimento ne sono stati resi obbligatori per legge DUE sulle automobili? Uno deve essere all'interno della vettura e uno nel bagagliaio (per il timore che in caso di incidenti non sia accessibile uno dei due). Ma con questo criterio se ne possono imporre a volontà!



MISANO pronto tra 15 giorni

Tra quindici giorni sarà pronto l'autodromo di Misano. La prospettiva è meno lontana dalla realtà di quanto si pensi. Infatti è ormai agli sgoccioli l'asfaltatura del circuito di km 3,470, mentre sono già completati i box per 22 macchine. L'impianto è particolarmente interessante per alcune soluzioni del progettista ing. Cavazzuti. In particolare per il «camminamento» lungo il quale gli spettatori potranno girare per l'intero circuito. L'Automobile Club di Bologna, mentre sta portando avanti i lavori di completamento sicurezza, richiesti dalla Commissione di Vigilanza, non esclude che — se fosse necessario — il Trofeo d'Europa F. 2 del 23 luglio potrebbe essere organizzato sul nascente impianto adriatico.

La pista sarà da circa 175 km all'ora di media.

● RAIMONDO DE SANCTIS, figlio minore di «sor» Momentaneamente — la sua attività agonistica con le piccole cilindrate. Infatti, è in Inghilterra a perfezionare la sua conoscenza della lingua. Sapere bene l'inglese gli servirà per il suo nuovo lavoro: vendere gioielli da Gianni Bulgari, ex-pilota e sempre appassionato sportivo.

● Anche MASSIMO CICCOZZI è alle corde. Il giovanissimo pilota romano,

visto che per il momento non riesce a disporre di una macchina per correre, ha deciso di... correre all'altare. Si sposterà con Gabriella Toro il 29 luglio prossimo a Roma.

● Alessandro De Tomaso è diventato albergatore. L'indomabile costruttore italo-argentino ha acquistato a Modena la maggioranza del raffinato Hotel Canalgrande con l'annesso ristorante «Secchia Rapita». Sapete chi è il general manager? Il maestro Ugolini.

2 Numero ufficiale delle vetture giunte al traguardo del Grand Prix.

3 Giro più veloce di ogni corsa di allenamento.

4 Giro più veloce di ogni corsa.

Nel commentare questa innovazione, che potrà venire ampliata nel 1973, l'amministratore delegato del circuito di Brands Hatch, John Webb, ha detto: «Ci auguriamo che la possibilità di scommettere faccia aumentare l'interesse degli spettatori, dando alle corse automobilistiche una nuova dimensione». Ma naturalmente non dice i pericoli dei trabocchetti possibili. E' evidente quello che può accadere se c'entrano in mezzo organizzazioni senza scrupoli. Provate ad immaginare un po', quale incidenza potranno avere, eventuali difetti meccanici o valutazioni di scorrettezze agonistiche! E' un terreno minato questo nel quale gli inglesi di B. HATCH vogliono spingere lo sport automobilistico. Il rischio è che gli si toglierà l'ultima e unica validità: quella umana.

Chi scrive, lo fa con cognizione di causa, ricordando — oltre certi episodi nelle piste di genere americane per midgets — anche le cause del fallimento di un tentativo del genere negli anni Cinquanta nell'allora autodromo di Vallelunga. Mai come in altre occasioni, vincevano piloti imprevedibili che non figuravano nemmeno tra i veri outsiders!

Comunque adesso vedremo se i dirigenti CSI, anche per questa iniziativa faranno come gli struzzi!...

● Piccola indagine sportiva fra gli operai, i tecnici e i collaudatori durante la visita agli stabilimenti dell'Alfasud a Pomigliano d'Arco. Tema: le preferenze in fatto di sportauto. I risultati sono sorprendenti: il 90% degli interpellati risultano tutti ferraristi sfegatati. Non fanno il tifo per l'Alfa Romeo. Abbiamo chiesto loro il perché di questo e la maggioranza ha risposto: «Noi siamo Alfasud e le Alfa Romeo che corrono contro la Ferrari nei prototipi non hanno nulla a che fare con noi». Inoltre — aggiungono — le soddisfazioni che ci ha dato la Ferrari in tanti anni che corre non ce le ha mai date nessuno!?

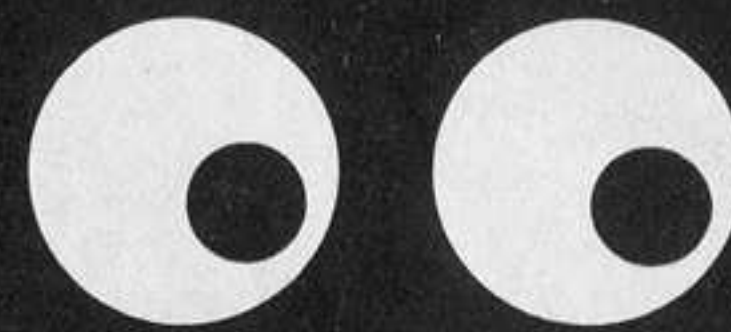
Molti interrogati hanno anche detto che per loro lo sport automobilistico si identifica nelle gare di monoposto di F. 1 e che a loro non interessano le gare sport! Dottor Luraghi, che ne pensa?

● Ha suscitato molta «curiosità» all'Autodromo di Vallelunga quel maestro commissario ai box che colloquiava con tutti e dava ordini (dispositivi) adoperando non la parola ma... un fischietto! Pare sia proposto adesso al Comune di Roma per dirigere il traffico a Piazza Venezia nelle ore di punta.

● Dal canto suo un commissario CSAI voleva nel G.P. Repubblica «fare rapporto» a Fittipaldi perché nelle prove il brasiliano è partito dai box «a spinta»! Ma come leggono i regolamenti?

● Riflessione (e domanda-quiz da... 10 mila lire!) Se fosse stato un pilota italiano a «distruggere» tante Ferrari (i calcoli dicono 18) come ha fatto Regazzoni, quale sarebbe stato, secondo voi, il giudizio dell'ing. Ferrari?

Marcellino



LEGGETE SUBITO

nelle pagine che seguono

Nel mezzo del cammin...

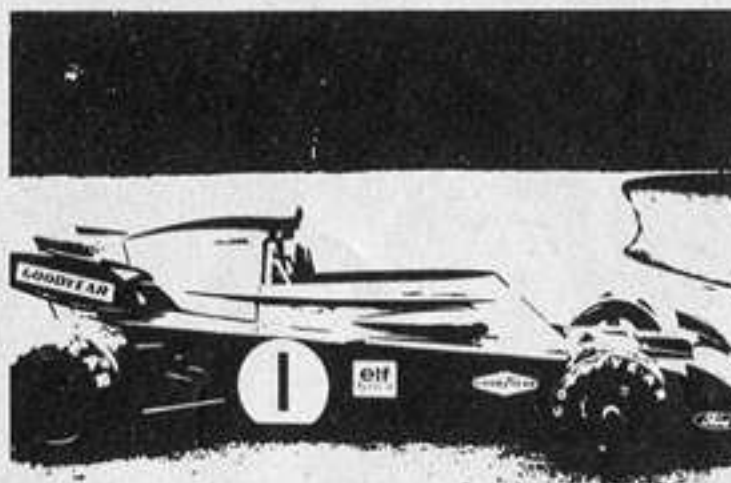


Foto-choc in Formula FORD



DOLOMITE col buco (rally)

il pallottoliere delle rubriche

domenicaSPRINT

il giornale di
mezzanotte

a pagina

- 2 Dove corriamo domenica?
- 3 LA ZANZARA
- 44 GIORNALE SCUDERIE
- 45 KARTING
- 46 MOTORAMA TUTTESPRINT
- 48 SCRIVETECI rimarremo amici
- 50 INFORMATUTTO
- 51 COMPRAVENDITA





FITTIPALDI
p. 28

JPS - LOTUS 72 Telaio monoscocca, sospensioni con molla a barra di torsione, motore Ford-Cosworth DFV, cambio Hewland, pneumatici Firestone. Passo 2450, carreggiata anteriore 1450, posteriore 1450, peso 550 kg. Freni anteriori e posteriori interni, masse non sospese leggere



HULME
p. 19

McLAREN - YARDLEY M 19 Telaio monoscocca, sospensioni entrobordo anteriori, motore Ford-Cosworth DFV, cambio Hewland, pneumatici Goodyear. Passo 2540, carreggiata anteriore e posteriore 1600, peso 558 kg. Nella foto, Denis Hulme in azione

ci ritroviamo in una selva oscura

Siamo pressapoco a metà strada, col campionato mondiale piloti, e si può cominciare a tirar somme. Pressapoco a metà strada, dicevamo, e non possiamo dire altro, perché dove sia la metà non è possibile dirlo, adesso, mancandocene gli elementi. Una situazione un poco ingarbugliata, derivante dai regolamenti e dalle situazioni che si sono create negli ultimi mesi, non permette infatti di stabilire quali siano le gare che appartengono alla prima metà del campionato e quali quelle della seconda. Per cui non è possibile nemmeno fare conteggi, almeno in linea teorica. In pratica si può giungere lo stesso a fare il punto della situazione numerica, tuttavia.

Il regolamento del campionato mondiale dice infatti che il torneo sarà diviso in due parti uguali, e che nel caso di numero dispari di gare organizzate la prima parte abbia la gara in più che è il resto della divisione per due. Il regolamento dice anche che ai fini del conteggio finale verrà tenuto conto dei risultati ottenuti da ciascun pilota in ognuna delle due parti del campionato, sommando i

punteggi di tutte le prove meno una. In altri termini, e per essere chiari, se la prima parte del campionato comporta sette prove, si sommano i sei migliori risultati; se ne ha sei si sommano i cinque migliori risultati. Ciò vale ovviamente anche per la seconda serie.

Quando finisce la prima serie?

Poiché finora nessun pilota ha ottenuto punteggi in tutte le gare svoltesi, la faccenda è semplificata, per cui alla fine della prima parte del campionato basterà fare una semplice addizione.

Quel che è complicato è il determinare quale sarà la gara finale della prima serie. Secondo il calendario originariamente stilato dalla CSI il campionato mondiale 1972 doveva comportare quindici prove. Per cui la prima parte avrebbe avuto otto gare e la seconda parte sette gare. E' avvenuto però che successivamente due gare sono state annullate: il G.P. del West (USA) ed il G.P. d'Olanda, entrambe incluse nella parte iniziale. Cosicché adesso, teo-

ricamente, le gare sono rimaste tredici, per cui la prima parte dovrebbe comportarne sette e la seconda sei. Vale a dire che in base a quanto è già avvenuto la prima parte dovrebbe avere i Grandi Premi di Argentina, Sud Africa, Spagna, Monaco, Belgio, Francia e Gran Bretagna. La seconda parte dovrebbe avere le gare di Germania, Austria, Italia, Canada, Stati Uniti e Messico.

Parrebbe chiaro e semplice, ma non lo è. Perché la effettuazione del Gran Premio del Messico è sempre molto dubbia, anzi le voci dicono che la gara non si farà, e quindi (dopo che quella canadese è stata «recuperata» da Mosport dopo la rinuncia del Mont Tremblant) in questo caso le gare diverrebbero dodici, e quindi le due serie sarebbero composte ciascuna di sei gare. Di conseguenza se il G.P. del Messico non si farà l'ultima prova della prima serie diverrebbe il G.P. di Francia di domenica prossima, mentre il G.P. di Gran Bretagna (G.P. d'Europa) diventerebbe la prima prova della seconda serie. Vedete che la cosa è abbastanza complicata, perché è eviden-

te che lo spostamento della gara inglese dall'una all'altra parte del campionato potrebbe comportare delle variazioni di punteggio. In pratica non avverrà, appunto perché nessuno ha ottenuto punti in tutte le prove della prima serie finora disputate, ma resta il fatto che non sarà possibile effettuare la somma della prima parte fino a che... il campionato non sia finito, fino a che cioè non si sappia per certo se il Messico entrerà nel conteggio oppure no.

Fatte queste considerazioni di ordine amministrativo, delle quali purtroppo bisogna tener conto, vediamo invece gli altri aspetti del campionato mondiale 1972, quelli che sono più interessanti e vivi e che possono aiutarci ad avere idee abbastanza chiare sulla effettiva consistenza di speranze e di aspirazioni. E' infatti chiaro che arrivati a questo punto, e alla vigilia di una gara importante come il Gran Premio di Francia, tutti hanno già abbastanza bene in mente una propria collocazione nel quadro del campionato. Qualcuno con mire più o meno concrete volte ai primi posti della graduatoria, altri con l'ambizione di affer-

marsi nel ristretto cerchio dei migliori, altri infine con la consapevolezza di non poter essere che dei comprimari.

CLERMONT non cambia

Parliamo innanzi tutto della corsa in sé.

Si disputerà sul circuito di Clermont Ferrand tal quale lo conosciamo da sempre, e non sul tracciato accorciato che sembrava dovesse essere la condizione obbligata perché questo circuito fosse accettato dalla GPDA. Ritenuto pericoloso, secondo la attuale moda che vuole ad ogni costo condizioni di gara sempre più americaneggianti, Clermont Ferrand aveva avuto una serie di critiche, culminate nel progetto di accorciamento a poco più di 5 chilometri mediante una «brettella» da costruire attraverso la montagna, in modo da eliminare la parte sinuosa in discesa che pur non essendo più pericolosa del resto è abbastanza impressionante perché oltre il terrapieno esterno si può intravedere in basso, molto in basso, la città di Clermont Ferrand, a qual-



ICKX
p. 16

FERRARI 312 B-2 '72 Telaio a traliccio con pannelli chiodati, sospensioni entrobordo anteriori, motore Ferrari, cambio Ferrari, pneumatici Firestone. Passo 2426, carreggiata ant. 1523, post. 1580. Regazzoni a Zeltweg ha fatto 1'36"2 (record di Siffert, BRM, in 1'38"47)

TORNA la F.1

col G. P.
FRANCIA
a Clermont
Ferrand



Nel mezzo del cammin del campionato

ma la diritta via chi l'ha smarrita?)

che chilometro. Sinceramente questa parte tutta a curve e controcurve è difficile, ma relativamente lenta e chi sbaglia traiettoria può al massimo rischiare di restare invischiato nel terriccio, senza altro. La discesa verso Adenau, al Nurburgring, è molto più veloce e può avere conseguenze molto più gravi, in caso di errore; ma visivamente non è altrettanto impressionante. Un fatto psicologico, quindi, più che un pericolo concreto; ma è bastato perché Clermont Ferrand sia stato oggetto di accesa contestazione.

La svolta iridata?

Comunque agli organizzatori sono mancati i soldi per la costruzione della «bretella» prevista, e quindi la corsa si farà sul percorso tradizionale.

Ricorderemo, a proposito di questo circuito, che John Surtees ebbe a dirci nel lontano 1956, quando venne per la prima volta a provare le MV per una gara del campionato mondiale motociclistico, che questo circuito era «me-

raviglioso, un piccolo Nurburgring molto in meglio». Il circuito è rimasto tale e quale, è stato migliorato con le opere di protezione richieste, ma adesso è contestato lo stesso...

Essendo un percorso molto impegnativo, che lascia alla abilità del pilota molte possibilità di rivalsa sulla prestazione in assoluto della macchina, è uno di quelli che più ci piacciono, e più piacciono a quei piloti che correndo vogliono anche divertirsi e non soltanto assolvere un contratto di lavoro remunerato. Un percorso che a parità di macchina permette a chi ha più abilità e birra di esprimersi, cioè di avvantaggiarsi sugli altri.

Il discorso sul circuito che ospiterà il prossimo Gran Premio di Francia, ultima o penultima delle prove della prima serie del campionato, questo discorso era necessario per inquadrare in una prospettiva decentemente logica le previsioni che si possono fare su questa gara, che a nostro avviso avrà importanza pressoché determinante sul futuro del torneo.

Infatti dopo le cinque prove finora disputate la situa-

zione è abbastanza chiarita, almeno nella selezione all'ingrosso, quella che separa coloro che possono ancora aspirare al titolo da quelli che non possono più avere ambizioni di questo genere. E nel gruppetto dei primi, di coloro che possono ancora puntare al traguardo massimo, sono rimasti praticamente in pochi.

La grossa novità, lo sapete, è data dall'Emerson Fittipaldi, che ritirato in Argentina e secondo in Sud Africa, gare nelle quali è stato insieme con Peterson in una e Hailwood nell'altra, il protagonista maggiore, ha vinto in Spagna senza possibilità di scuse per nessuno, ed ha vinto altrettanto bene a Nivelles, classificandosi terzo a Monaco soltanto perché (ne siamo testimoni oculari avendo scambiato con lui, durante la corsa, un muto colloquio molto chiaro) la mancanza di esperienza gli ha fatto compiere l'errore di alzare la visiera del casco un attimo, per vederci meglio, quanto è bastato perché la variazione di temperatura interna facesse poi appannare la maschera trasparente. Adesso è una novità che sco-

prono tutti, ma se andate a rileggere quello che abbiamo scritto qualche mese fa, e soprattutto le nostre cronache argentine e sudafricane, vedrete che non è una novità per noi e per voi.

I vantaggi per FITTIPALDI

Date le qualità dell'uomo, che ci sembra ormai maturo e che comunque non può che migliorare, date le qualità della sua macchina, che meriterebbero un lungo discorso a parte, egli è davvero l'uomo di punta, senza dubbi. Adesso, col primo posto, ha anche i vantaggi che Ford e Cosworth riservano di solito al meglio classificato, quelli cioè di una attentissima ed oculata preparazione del motore, fatta in funzione del mantenimento della posizione (se possibile) che serva ai fini che la Ford si propone spendendo i quattrini che spende per far fare i motori che portano il suo nome.

Fittipaldi è l'alfiere della nuova ondata, di quelli che avendo tutto da guadagnare non stanno tanto a far calcoli e combattono a fondo, per

farsi il posticino nella sfera della gloria; una ondata che è abbastanza nutrita, coi Cevert, Peterson, Hailwood, Reutemann, gente che se appena appena ha una macchina come si deve non si lascia impressionare dai grossi nomi.

Poi ci sono i soliti: Stewart che ritorna dopo la parentesi belga, Ickx e Regazzoni, Amon, Hulme. A parte citiamo Carlos Pace, che crediamo capace di cose splendide, visto quel che ha saputo fare con la macchina vecchietta che aveva finora, e che adesso dovrebbe poter fare ancora meglio.

Di tutta questa bella manna si può dire che, mezzo permettendo, ognuno è capace di vincere, e vedete che sono in parecchi. Tuttavia non si può prescindere dal mezzo, e quindi se volete avere idee un pochino più chiare aspettate un poco, e parleremo anche delle macchine.

Per quanto riguarda i valori individuali, e per quello che sappiamo di ognuno, dovremmo dire che a Clermont

Franco Lini

CONTINUA A PAGINA 6





nel mezzo del cammin

F1

● Brian REDMAN sarà anche al G.P. di Francia pilota n. 2 della McLAREN. Egli sostituisce l'americano REVSON. A Brands Hatch, nel G.P. inglese, le McLaren saranno tre, con HULME, REVSON e REDMAN.

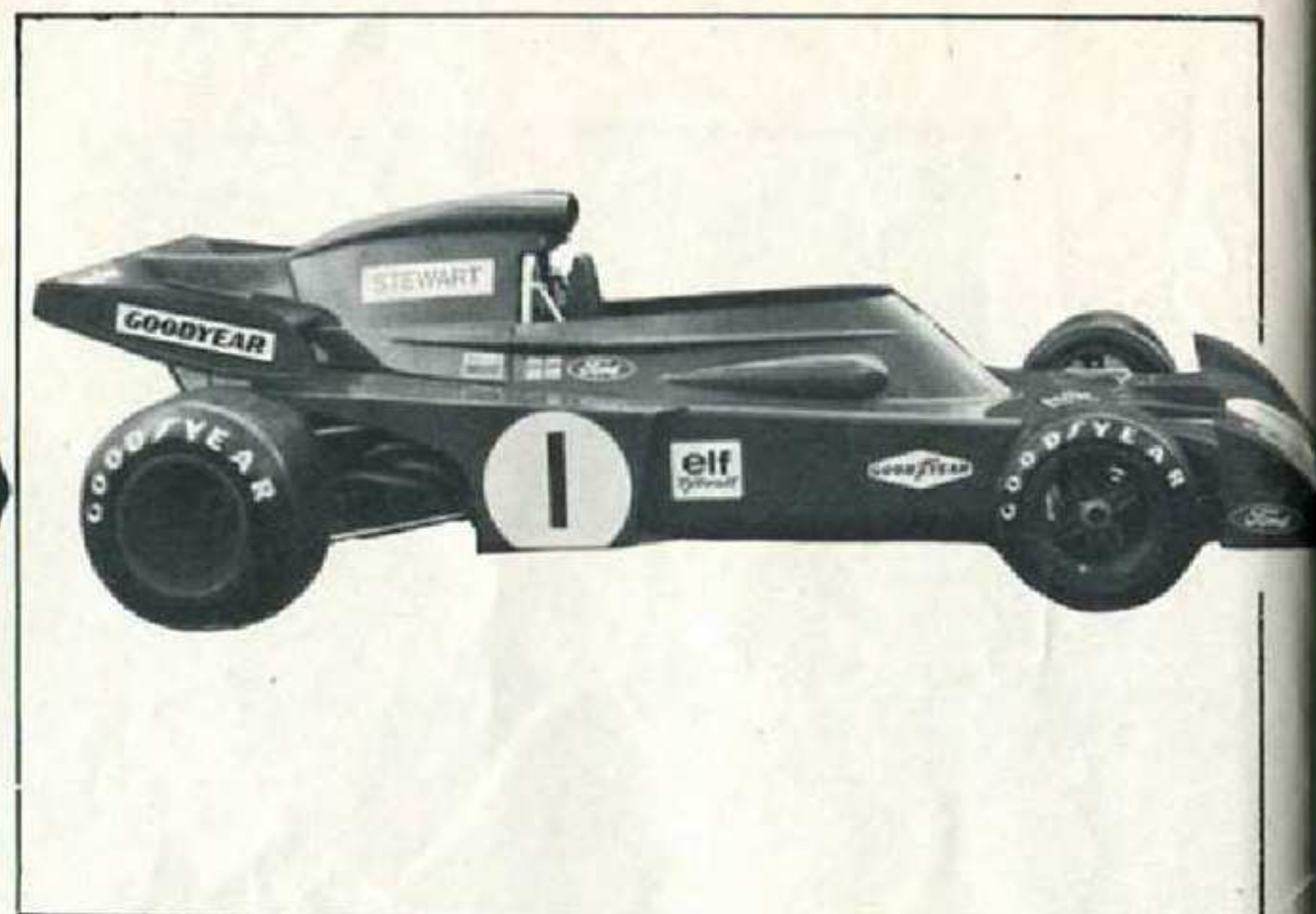
● Altro debutto di una nuova monoposto F. 1: la CONNEW, dell'omonimo ex-meccanico (25enne) di SURTEES. A Clermont Ferrand dovrebbe guidarla il francese MIGAULT, in Inghilterra ALLEN.



Le macchine

che cambiano

TYRRELL - FORD Telaio monoscocca, sospensioni tradizionali, motore Ford-Cosworth DFV, cambio Hewland, pneumatici Goodyear. Stewart (qui alla guida), ora sta meglio



Questa è la nuova TYRRELL 005, che debutterà il 2 luglio al G. P. di Francia. Anteriormente, ha i freni al centro ed una diversa baricentrazione ed aerodinamica. Passo 2390, carreggiata ant. 1600, post. da 1600 a 1650, meccanica invariata, peso non comunicato

CONTINUAZ. DA PAGINA 5

Ferrand (vi abbiamo premesso che è un circuito tutto da guidare) i migliori saranno in ogni caso Ickx, Amon, Beltoise, Stewart ovviamente (se starà bene e soprattutto se la nuova macchina andrà bene), Hailwood e... Fittipaldi. E quasi quasi vi diciamo che li abbiamo messi in ordine di preferenza!

Tre macchine inedite

Il tutto, naturalmente, condizionato dalla efficienza delle macchine. Che in questa corsa si presentano in modo

abbastanza differente da quello che abbiamo visto in Belgio. C'è chi è in progresso e c'è chi è rimasto fermo sulle posizioni note, se non addirittura è andato indietro nelle prestazioni globali. Innanzi tutto occorre dire che vi saranno tre macchine nuove. La Tyrrell di cui vi abbiamo parlato due settimane fa e che finalmente esordisce (doveva essere a Montecarlo...), cosa che può aver accelerato il ristabilimento di Stewart, che ha accusato i guai della sua ulcera proprio dopo una serie di «magre» che egli imputa all'invecchiamento della sua macchina. Da quel che abbiamo visto la nuova Tyrrell parrebbe senza dubbio

migliore della precedente, però finora è mancato il confronto diretto, a dire se le nuove soluzioni comportano un adattamento veloce oppure se la messa a punto richiederà molto tempo. E' la più grossa incognita della gara, e anche del futuro del campionato, perché è evidente che se questa nuova Tyrrell va subito bene bisognerà che tutti tornino a fare i conti col campione in carica.

La Politoys, anch'essa finalmente in pista, a sostituire la March adattata che finora è servita a Pescarolo e Pace. Se questa macchina andrà bene subito ci sono molte probabilità che Carlos Pace sia la grossa sorpresa della

corsa, visto quel che ha saputo fare a Nivelles e quello che gli abbiamo visto fare in precedenza. Ed anche Pescarolo, appena avrà la macchina a posto, potrà risalire nella scala dei valori, anche se potenzialmente Pace gli sarà superiore.

Infine la Matra, che a Clermont Ferrand porterà un nuovo telaio, che non è molto differente da quello conosciuto (120 C) e che conserverà le stesse sospensioni, ma che oltre ad una migliore distribuzione dei pesi (arretramento dei serbatoi, ecc.) sarà notevolmente alleggerito. Poiché il motore, nelle ultime gare, si è dimostrato buono, e poiché Amon è

sempre un pilota di primo piano, ecco che le sue probabilità di far una corsa eccellente sono parecchie.

Cosa cambiano le rivali

Ci sono poi le macchine che non hanno grosse novità (anche se quasi tutte saranno state migliorate nei particolari) e sono la maggior parte. Delle Ferrari non abbiamo molto da dire: il grosso problema della tenuta di strada è sempre assillante, e le sperimentazioni di queste ultime settimane avevano proprio lo scopo di risolverlo, almeno in modo accetta-



BRM - MARLBORO P 180 Telaio monoscocca, sospensioni tradizionali, motore V 12 BRM, cambio BRM, pneumatici Firestone. Passo 2540, carreggiata anteriore 1473, posteriore 1498, peso 550 kg circa



BRABHAM - FORD BT 37 Telaio monoscocca, sospensioni tradizionali, motore Ford-Cosworth DFV, cambio Hewland, pneumatici Goodyear. Passo 2413, carreggiata 1615. Nella foto, W. Fittipaldi con la BT 33

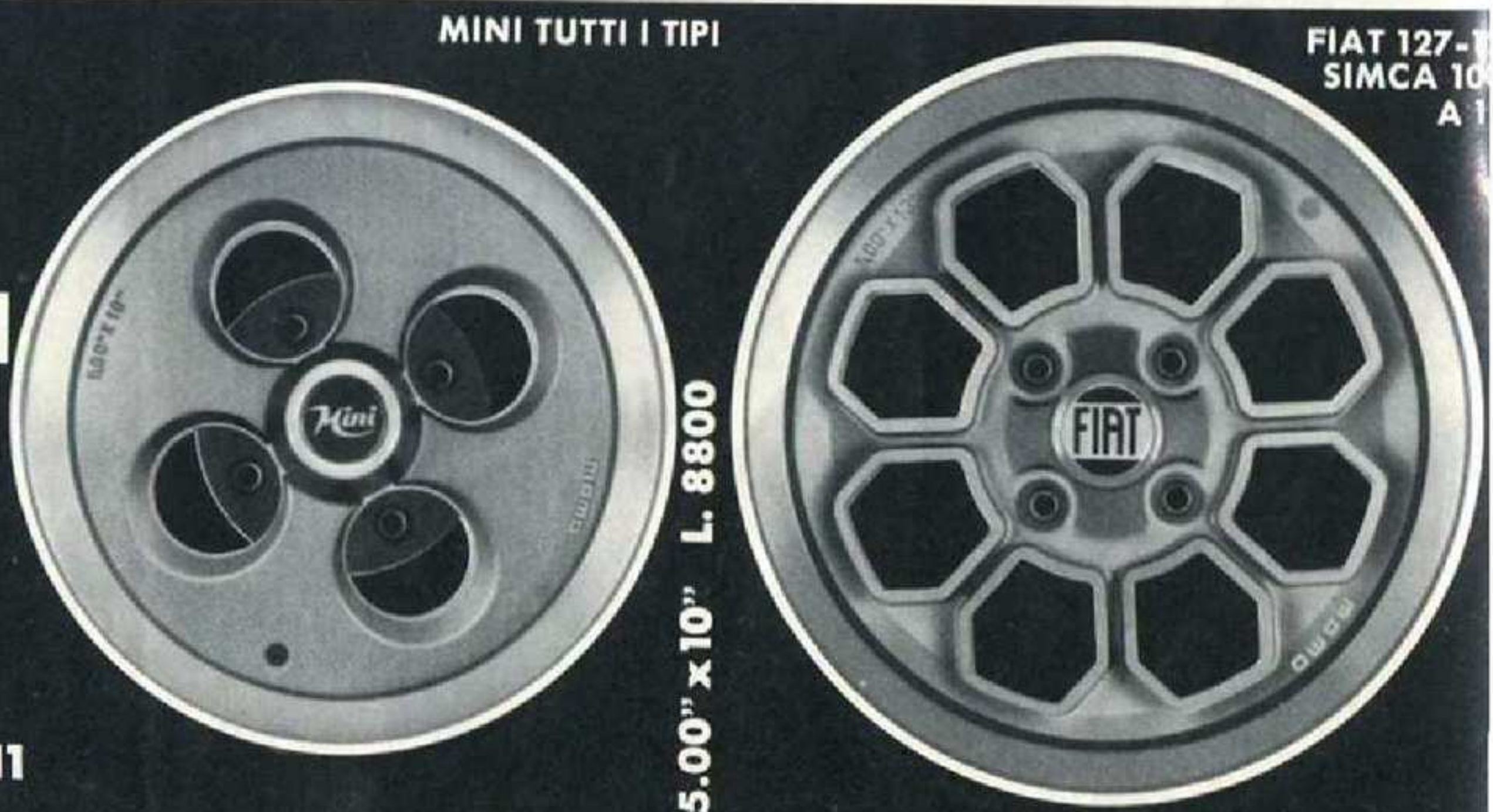


SURTEES - FORD TS 9 Telaio monoscocca, sospensioni tradizionali, motore Ford-Cosworth DFV, cambio Hewland, pneumatici Firestone. Nella foto, la Surtees pilotata

le ruote pressofuse in lega leggera di alluminio

MOMO

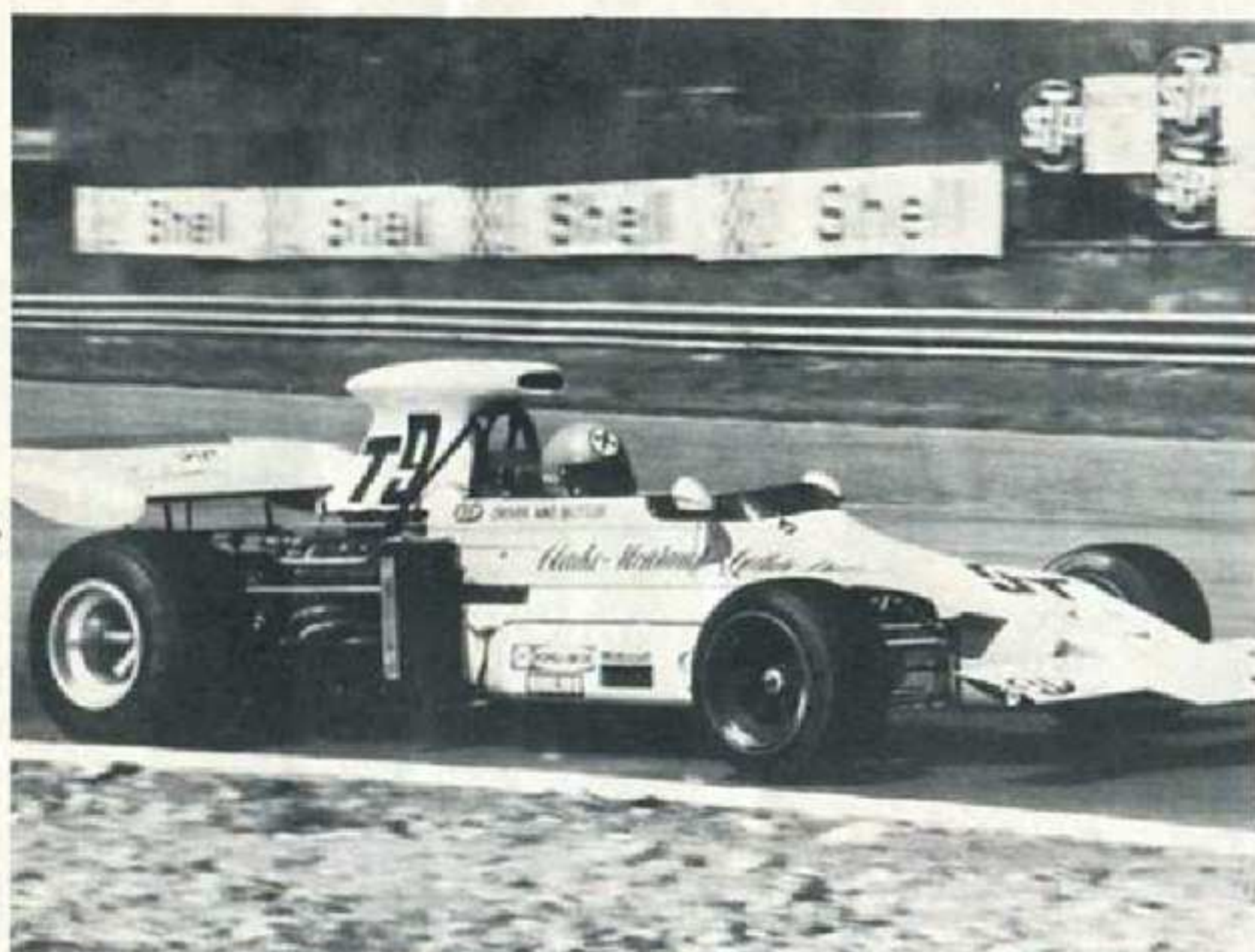
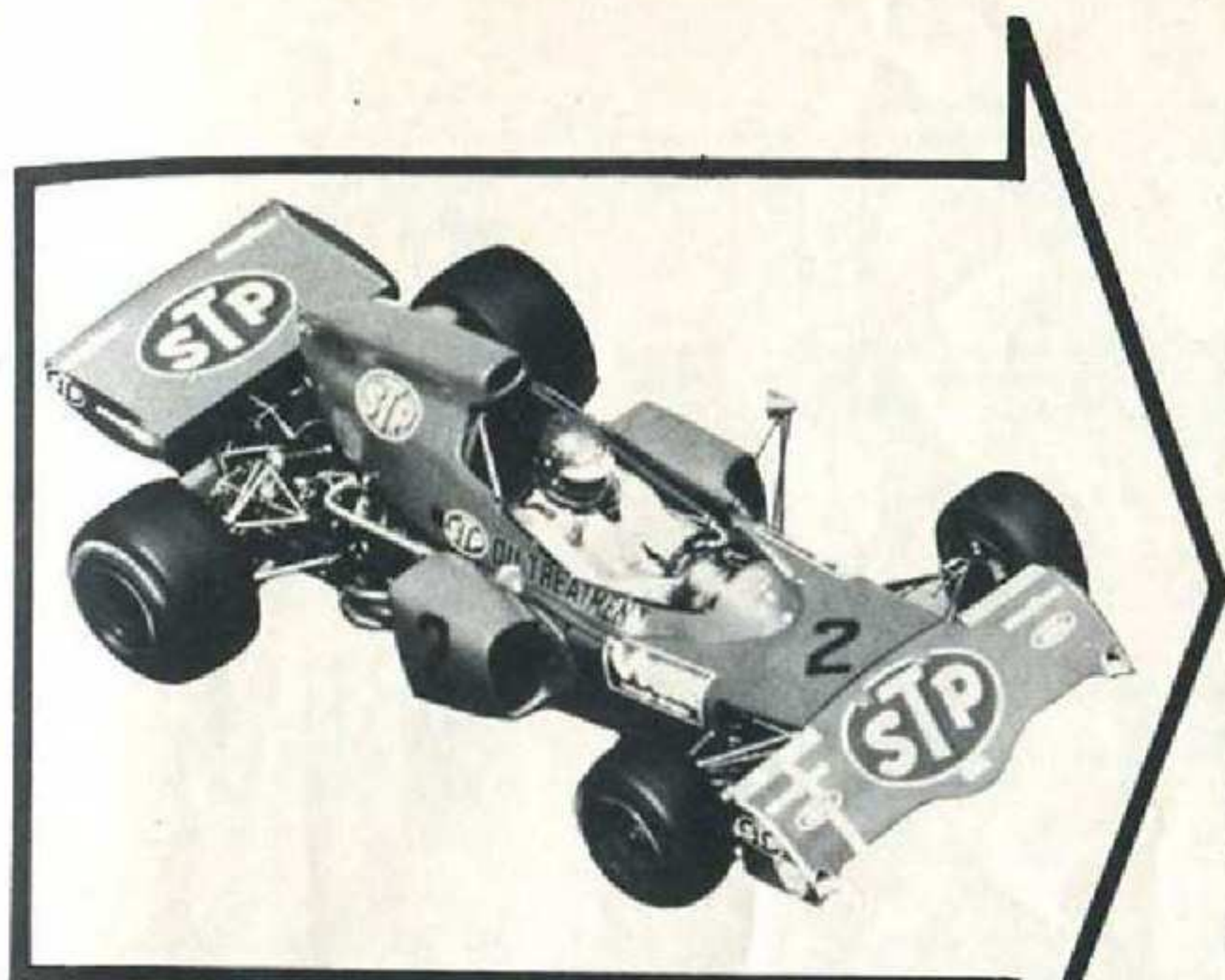
per informazioni
MOMO - 20129 MILANO - VIA CIRO MENOTTI 11



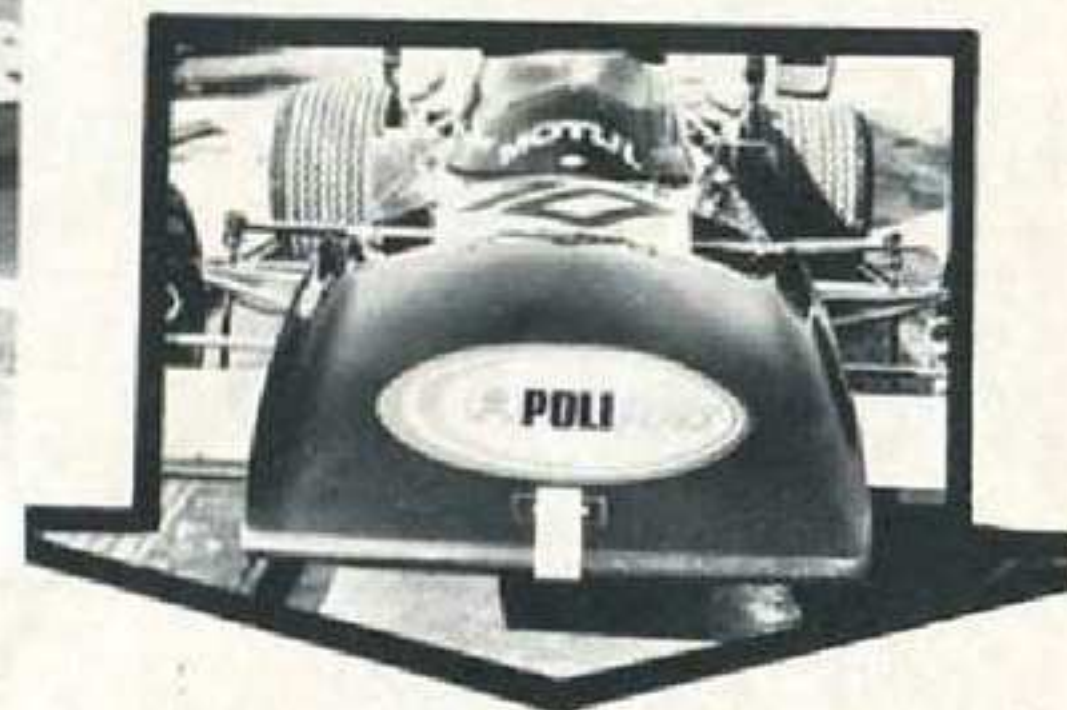
MINI TUTTI I TIPI

FIAT 127 - SIMCA 1000 A 1

5.00" x 10" L. 8800



POLITOYS Dopo avere utilizzato delle March 721 nella sua scuderia, per Pescarolo e Pace, Frank Williams, con il progetto di Len Bailey, farà debuttare in Francia una Formula 1 tutta sua



Questo è Niki Lauda alla guida della March 721-2 di Beuttler, un telaio monoscocca della Formula 2 con motore e cambio della Formula 1. A questa sarà ispirata la 721 G, che forse esordirà a Clermont-Ferrand

MARCH - STP - FORD Nella foto, la 721 X prima versione, con sospensioni posteriori a molle orizzontali. Telaio monoscocca, motore Ford-Cosworth, cambio Alfa

bile, in attesa di qualcosa di più radicalmente valido. Fino a che punto le eventuali innovazioni possano aver migliorato la conducibilità delle 312 B 2 (e mezzo) non sappiamo, per cui la possibilità di successo o almeno di buona figura, per Ickx e Regazzoni, non è valutabile. Certo che il belga, su questo percorso, ha sempre dimostrato di andar forte...

La March, con una ammirevole dimostrazione di intelligenza da parte del suo progettista Robin Herd, è stata modificata in modo deciso dopo la comparsa con le soluzioni 1972. Dapprima è stata eliminata la sospensione posteriore ad ammortiz-

zatori inclinati interni, quella che ricalcava gli schemi della Ferrari 312 B 2 prima maniera (o della Bugatti di Gioacchino Colombo del 1955), poi adesso ha rinunciato anche al cambio Alfa Romeo, che se pur offriva la possibilità di spostare i pesi all'interno degli assi delle ruote aveva lo svantaggio di essere «lento» nella manovra, facendo perdere parecchie decine di secondi, annullando cioè i vantaggi che offriva. Pare comunque che alla March non siano tanto ben serviti dalla Cosworth, per cui Peterson forse non potrà avere quello che meriterebbe.

Le BRM, nonostante la fol-

lia di voler allineare tante macchine ad ogni corsa, sono in miglioramento continuo, e anche per loro il problema degli assali è importantissimo. Beltoise ha vinto a Montecarlo, ma è stata una gara eccezionale, e la vittoria è da ascrivere per la maggior parte al pilota, non alla macchina; chi lo ha visto al lavoro, e lo ha osservato bene, sa che quello che ha rischiato il francese in quel giorno per lui memorabile è stato molto di più di quel che hanno fatto gli altri. In Belgio invece non solo Beltoise ma anche gli altri della BRM sono andati piuttosto male, e

CONTINUA A PAGINA 8



Questa è la Politoys-Williams FX 3, una delle nuove monoposto che esordiranno a Clermont-Ferrand. Telaio monoscocca, sospensioni tradizionali, motore Cosworth, cambio Hewland, gomme Goodyear



Telaio monoscocca, sospensioni anteriori a molle interne, motore Cosworth, cambio 2540, carreggiata 1480, peso 550 kg circa. A Damich, che ha 3 punti in campionato

EIFELLAND - FORD E' basata su un telaio March 721, quindi telaio monoscocca, sospensioni anteriori interne, motore Cosworth, cambio Hewland, passo 2440, carreggiate 1520, peso 550. I pneumatici sono della Goodyear

MATRA - SIMCA MS 120 c Telaio monoscocca, sospensioni tradizionali, motore Matra, cambio Hewland, passo 2500, carreggiata 1640, Goodyear. A Clermont-Ferrand dovrebbe esordire una F. 1 di 560 kg



CHRYSLER
SIMCA
OPEL
BMW
FORD
FIAT

5.50" x 13" L. 14900
6.00" x 13" L. 15500



VW
PORSCHE
VW

5.50" x 15" L. 19500



ALFA ROMEO

6.00" x 14" L. 17800
6.50" x 14" L. 18500



nel mezzo del cammin

CONTINUAZ. DA PAGINA 7

non per colpa loro (anche se Beltoise ci è sembrato l'unico di una certa classe della squadra). Beltoise ha dimestichezza col circuito, e poi giuoca in casa (fattore che però ha due facce)...

Tre anni non li dimostra

Restano le macchine che apparentemente non cambiano, quelle che sembrano immutabili, anche se in realtà subiscono anche loro le cure di ringiovanimento che tutti usano, ma che però sono sempre in primo piano.

Innanzi tutto la Lotus, quella 72 che fu disegnata da Maurice Phillippe, adesso in California ad occuparsi delle macchine per Andretti Al Unser e Leonard, e che presentata nel 1970 ha permesso a Rindt di vincere a Hockenheim battendo regolarmente Ickx nonostante che dal punto di vista motore le Ferrari avessero un certo vantaggio. Fu un fatto sintomatico, e non mancammo di segnalarlo, anche se per amor di tesi qualcuno volle confutare le nostre osservazioni asserendo che si era trattato di un colpo di fortuna o di una mancanza di combattività (ritornello spesso usato) da parte del pilota arrivato secondo. In aerodinamica, nelle sue sospensioni a flessibilità variabile (usa barre di torsione), la distribuzione dei pesi, hanno fatto di questa macchina l'esempio di come non sia vero che è necessario cambiare continuamente, ma basti fare qualcosa di valido effettivo perché resista nel tempo. Dopo quasi tre anni di vita, avendo cambiato soltanto qualche particolare, questa macchina permette a Fittipaldi di fare quello che vuole. Beh, giovanotti, come la mettiamo?

Le McLaren, anche loro, non si concedono molte fantasie, come non se le concedono i suoi piloti, ma lavorando su una base solida i loro tecnici hanno continuato a perfezionarle e le ritroviamo sempre nelle prime posizioni, il che non può essere casuale. Hulme, musone, taciturno, senza fantasia, quello che volete, è sempre in prima fila; e Revson lo imita.

Restano Surtees e Brabham. Surtees le sue macchine le fa con una certa filosofia, che è quella del sicuro e del concreto in funzione del risultato. Che siano buone lo dimostrano i risultati ottenuti da Hailwood, uomo che in determinate circostanze non è inferiore a chicchessia, e de Adamich che con questa macchina ha finora trovato le più belle soddisfazioni della sua carriera. Magari Hailwood va a corrente alternata, magari qualche cir-

L'albo d'oro di CLERMONT F. 1

Quello di quest'anno è il quarto Gran Premio di Francia che si disputa a Clermont-Ferrand. In Francia, infatti, avviene una intelligente rotazione delle sedi del Gran Premio di Formula 1, come del resto accade in Gran Bretagna. Oltre alla pista dell'Auvergne, sono stati utilizzati recentemente i circuiti di Rouen, il Bugatti a Le Mans, il Castellet.

Il 27 giugno 1965 si svolse il primo Gran Premio di Francia a Clermont-Ferrand, che vide questa classifica:

1. Clark (Lotus); 2. Stewart (BRM); 3. Surtees (Ferrari); 4. Hulme (Brabham); 5. Hill (BRM). Il giro più veloce fu segnato da Clark in 3'18"9, media 145,791 kmh.

Il secondo Gran Premio in questa sede avvenne nel 1969, il 6 luglio, e fu dominato dalle Matra:

1. Stewart (Matra); 2. Beltoise (Matra); 3. Ickx (Brabham); 4. McLaren (McLaren); 5. Elford (McLaren). Il giro più veloce fu di Stewart, in 3'02"7, media 158,719 kmh.

Terza edizione il 5 luglio 1970. Il Gran Premio fu organizzato a Clermont-Ferrand dopo la rinuncia di Albi. Questa la classifica:

1. Rindt (Lotus); 2. Amon (March); 3. Brabham (Brabham); 4. Hulme (McLaren); 5. Pescarolo (Matra). Giro più veloce di Brabham, in 3'00"75, media 160,431 kmh.

La situazione (dopo 5 corse) del MONDIALE-PILOTI

	ARGENTINA	SUD AFRICA	SPAGNA	MONACO	BELGIO	TOTALE
Emerson FITTIPALDI (Lotus-Ford-JPS)	—	6	9	4	9	28
Denis HULME (McLaren-Yardley-Ford)	6	9	—	—	4	19
Jacky ICKX (Ferrari 312 B2)	4	—	6	6	—	16
Jackie STEWART (Tyrrell-Ford)	9	—	—	3	—	12
Jean-Pierre BELTOISE (BRM-Marlboro)	—	—	—	9	—	9
Clay REGAZZONI (Ferrari 312 B2)	3	—	4	—	—	7
Francois CEVERT (Tyrrell-Ford)	—	—	—	—	6	6
Peter REVSON (McLaren-Yardley-Ford)	—	4	2	—	—	6
Mario ANDRETTI (Ferrari 312 B2)	—	3	—	—	—	3
Andrea DE ADAMICH (Surtees-Ford)	—	—	3	—	—	3
Mike HAILWOOD (Surtees-Ford)	—	—	—	—	3	3
Ronnie PETERSON (March-STP-Ford)	1	2	—	—	—	3
Carlos PACE (March-Politoys-Ford)	—	—	1	—	2	3
Tim SCHENKEN (Surtees-Ford)	2	—	—	—	—	2
Brian REDMAN (McLaren-Yardley-Ford)	—	—	—	2	—	2
Chris AMON (Matra-Simca)	—	—	—	1	1	2
Graham HILL (Brabham-Ford)	—	1	—	—	—	1

Il programma

VENERDI' 30 GIUGNO
Prove ufficiali (1 sessione): Formula 1: dalle 14 alle 16 - Formula 3: dalle 16,45 alle 17,45 - Formula Renault: dalle 18,30 alle 19,15.

SABATO 1 LUGLIO
Prove ufficiali (2 sessione): Formula 1: dalle 14 alle 15 - Formula Renault: dalle 15,25 alle 16,05 - Formula 3: dalle 16,35 alle 17,15 - Formula 1: dalle 17,45 alle 18,45 - Renault 12-Gordini: dalle 19,10 alle 19,50.

DOMENICA 2 LUGLIO
Corse: Renault 12-Gordini: ore 9 (9 gi-

ri) - Formula Renault: 10,45 (9 giri) - Formula 3: 12,45 (10 giri) - Formula 1: 15 (38 giri, 306,090 km).

Alcuni prezzi

in Franchi Francesi (1 Franco, 120 Lire)

	ven.	sab.	dom.
tribune numerate	20	20	100
tribune coperte	10	15	70
tribune	10	15	50
prato	10	15	20
parcheggio	5	10	15



IL CIRCUITO COM'E'

Costruito nel 1958, in uno scenario veramente imponente nelle montagne dell'Auvergne, il circuito di Clermont-Ferrand è un tipico circuito stradale, con molte curve e variazioni altimetriche rilevanti, tale da mettere a dura prova sia i piloti che le macchine. Anche il pubblico è in condizioni ideali, sia di visibilità che di sicurezza. In occasione del Gran Premio di Francia la pista è stata molto migliorata, con la posa in opera di 15 km di guard-rail ai due lati del percorso. Inoltre è stato soppresso il piccolo ponte prima delle tribune ed in quel punto è stata ricavata una via di fuga. Infine, è stata costruita una nuova tribuna coperta per 1000 posti, comprendente un locale per la Croce Rossa, servizi telefonici, di ristoro ed igienici.

... E DOV'E'

Clermont-Ferrand è la capitale dell'Auvergne, una regione montagnosa comprendente il Massif Central, dominato dal Mont Dore, di 1886 metri. Dall'Italia, la stra-



SCHEDINA DELLA PISTA

lunghezza	m. 8.055
numero delle curve	51
di raggio inferiore a 100 metri	24
da 100 a 300 metri	26
oltre i 300 metri	1
raggio minimo	m. 15
raggio massimo	m. 343
rettifilo più lungo	m. 587
dislivello	m. 179
altitudine media	m. 800

da più consigliabile è quella che da Torino va al Moncenisio; quindi Chambéry, Lione, Feurs, Clermont-Ferrand.

Venendo lungo la Costa Azzurra, si arriva fino ad Avignone, quindi si prosegue per la R.N. 7 fino a Montélimar, quindi a sinistra per Aubenas, Le Puy, Clermont-Ferrand.

Il circuito è a sud-ovest della città, e si snoda attorno al Puy de Charade, ad un'altezza media di 800 metri sul livello del mare.

Rientra Stewart (ma con quale TYRRELL?)

Dopo un intenso periodo di cura e di riposo - l'unica uscita l'ha fatta per non mancare ai funerali di Bonnier - Jackie Stewart pare tornato in forma per riprendere il ruolo che gli spetta nella Formula 1. Infatti, lo scozzese sarà certamente a Clermont-Ferrand, per il Gran Premio di Francia, dove avrà a disposizione la nuova Tyrrell 005. Dopo le prove, vedrà se guidarla o preferire ancora la vettura già collaudata nel qual caso la nuova andrebbe a Cevert. In ogni modo, è confermato il debutto di Depailler con la terza Tyrrell presente. Subito dopo, sempre che non risenta di postumi del suo disturbo, Stewart volerà negli USA per la seconda gara Can-Am, che disputerà con la McLaren M 20.

cuito non gli piace, ma se ha la vena giusta e si trova nel suo elemento anche la Surtees è macchina da prevenire in testa. Per le Brabham il discorso è differente, perché le troppe variazioni di direzione della squadra, negli ultimi tempi, hanno provocato qualche scompiglio. Però ha quel Reutemann che vuole farsi strada a tutti i costi e ne ha le qualità, e quindi anche la Brabham è da considerare tra le possibili in prima linea.

La TECNO in crescendo

Discorso a parte, naturalmente, per la Tecno, ultima della serie almeno sul piano cronologico. I Pederzani hanno fatto un buon motore, non vi è dubbio, e adesso debbono fare anche l'automobile. Le idee e soprattutto la volontà non mancano: occorre loro il tempo. Non aspettiamoci grandi cose, ma seguiamoli con attenzione e simpatia, in questi primi mesi. A Vallelunga è già andata meglio che a Nivelles; a Clermont Ferrand dovrebbe andare ancora meglio. Quello della Tecno è tuttavia un argomento da trattare più col cuore che col ragionamento adesso. E auguriamoci che lo facciano tutti.

Insomma, per finire, siamo a metà del campionato mondiale, e seppure la situazione appaia delineata non ci sentiamo di affermare che le cose sono già decise. A parte le faccende dei regolamenti, crediamo si sia proprio in una situazione abbastanza oscura, che le prossime gare debbono chiarire. Da Clermont Ferrand attendiamo una chiarificazione, e pensiamo che sia la gara adatta a farlo al meglio.



Mentre i rivali cambiano...

CHAPMAN è convinto che la sua LOTUS è «buona» fino al '74

Aria di rinnovamento dunque, per le macchine di F. 1. Tutti guardano lontano e stanno affilando le armi per il futuro. Prima della 24 Ore è stata presentata a Le Mans la nuova Tyrrell con la quale il Campione del mondo Stewart tenterà di contenere l'arrembaggio di «Fittipaldi - Cha - Cha Cha», che dispone di una vettura, la Lotus 72, vecchia di 4 anni ma ancora oggi la più valida del lotto come telaio e come aerodinamica. Chapman è convinto che la sua 72 ora JPS sarà ancora per due anni la vettura da battere, la macchina dovuta alla felice mano di Maurice Philippe è quella che detta ancora legge nel duro mondo della F. 1, dove l'aspirazione è al massimo.

Il giorno di Nivelles in sala stampa dopo la corsa con il raggiante Fittipaldi al fianco, Chapman a chi gli chiedeva qual era il segreto del successo della sua vettura, disse: «E' ancora presto per svelare i segreti della mia creatura, la 72 è ancora oggi la macchina da battere, e io non vado

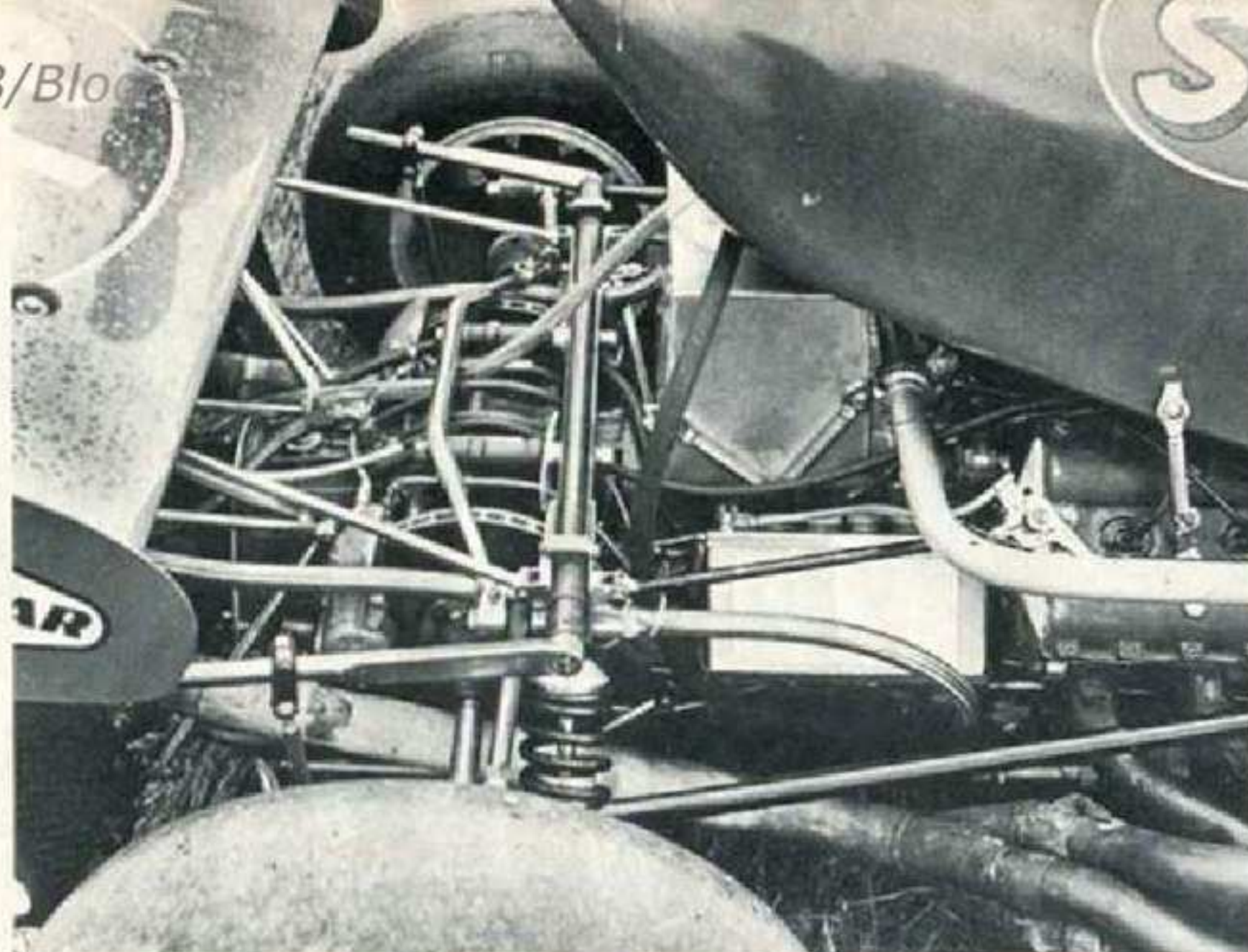
a regalare idee agli avvesari.»

Anche Surtees sta lavorando ad una nuova vettura che dovrebbe debuttare al G.P. d'Italia a Monza in settembre. John ha detto: «Le attuali monoposto hanno raggiunto ormai uno standard di prestazioni molto livellato, perché tutti disponiamo di motori uguali, escluso Matra, Ferrari, Tecno e BRM. Chi come noi vuole cercare di tirar fuori qualcosa di più da una F. 1 deve per forza rivolgersi all'aerodinamica, ed è quello che noi stiamo studiando nelle nostre officine, la nuova TS sarà molto aerodinamica e profilata, si da non prestare che la minima resistenza all'aria nei circuiti molto veloci come Monza.»

Ferrari sta lavorando (a parte le sospensioni antipatinamento che vedremo in Francia), alla nuova B3, che oltre a dover risolvere i problemi di telaio denunciati dalla B2 anche a Nivelles, cercherà di

Giancarlo Cevenini

CONTINUA A PAGINA 10



E' questo il nuovo retrotreno a molli orizzontali, che non è bastato a migliorare la March 721X. Ecco come, a partire dalla gara di Oulton Park, Robin Herd ha modificato la sua Formula 1, ritornando al classico. C'è anche una grossa flangia fra motore (molto avanzato) e cambio, che è tornato ad essere lo Hewland. Il quale, comunque, avrebbe potuto essere adottato anche mantenendo le sospensioni orizzontali



SPECIALE

Il «foraturista» de L'AUTOMOBILE, il noto bollettino che viene inviato in tre copie per ogni socio ACI (tanto la carta non costa...) non riesce nemmeno ad arrossire per le inesattezze che scrive e non documenta. Poiché però al sottoscritto i documenti non mancano, ecco la modifica che il nostro (si fa per dire) definisce ancora «eventuale» a proposito della sospensione orizzontale posteriore abbandonata anche dalla March. Va bene che nemmeno i chiarimenti tecnici che il suo collega ing. Scudati potrà elargire gli permetteranno di capire molto, comunque è un precetto cristiano dar... da bere agli assetati.

Per non farsi scappare PETERSON l'autocritica di HERD con la «721G»

LONDRA - Le squadre STP-March hanno iniziato l'anno fiduciose, stato d'animo che sembrava avere ottime giustificazioni: a metà stagione, invece, la situazione è molto ingarbugliata. Quale sarebbe la via d'uscita? La 721X è stata «temporaneamente accantonata», e fra le righe si può leggere che è un modo diplomatico per dire che si è rinunciato, dato che nella fase è implicito che la vettura ha bisogno di ulteriori lavori di sviluppo e di tempo, che Robin Herd non ha, a questo punto della stagione. A sua volta questo dovrebbe essere abbinato a un'altra ammissione, cioè che non esiste modo perché la 721 in sé e per sé possa diventare competitiva. Alla March è quindi in atto un programma

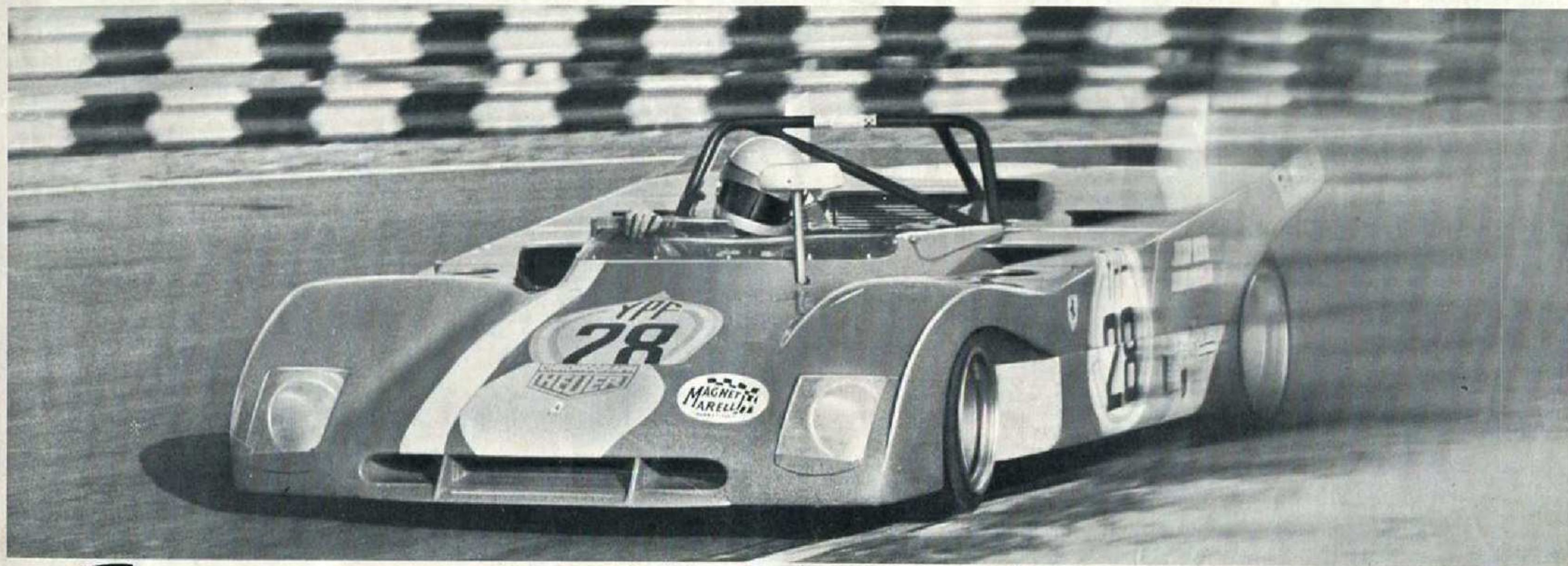
di emergenza, per completare due 721G (la 721G è la vettura leggera, derivata dalla F. 2, che fu pilotata da Beuttler).

Si prevede che Peterson resterà col team per il resto della stagione. Più che logico, nonostante le voci che corrono, infatti l'avvocato Max Mosley gli ha fatto un contratto inscindibile fino a novembre. Del resto, quale squadra accetterebbe, a metà stagione, il peso di costi legali impliciti in una rottura di contratto? Naturalmente tanto Herd che Mosley si rendono conto della necessità di fornire a Peterson una vettura competitiva, se vogliono conservarlo in squadra dopo novembre, quando Chapman o altri (forse una squadra a sud delle Alpi?)

andranno a bussare alla sua porta... a meno che non l'abbiano già fatto (come da noi scritto la scorsa settimana).

Lo sforzo della March F. 2 dipende, come accade per molte altre squadre, dalla situazione dei motori, mentre, dopo tutte le voci e controvoce, il team di F. 3 per il momento sarebbe formato soltanto di Jochen Mass. Giustamente, la STP-March nutre la massima fiducia in Mass e in questo momento ha troppe altre cose importanti a cui pensare, per perdere tempo a trovare un pilota da affiancare a Jochen.

d. h.



ferrari vince

I tecnici della Magneti Marelli che hanno realizzato le apparecchiature elettriche ed elettroniche delle auto da corsa o dei jet supersonici realizzano le apparecchiature d'accensione per i motori delle vostre auto ed esperimentano le apparecchiature elettroniche delle auto di domani.

**MAGNETI
MARELLI**

MAGNETI MARELLI
LA RAGIONE PER NON CAMBIARE



CONTINUAZ. DA PAGINA 9

adottare delle forme aerodinamiche diverse più penetranti, come già abbiamo fatto vedere ai lettori con i disegni di qualche settimana fa.

Prima di Monza — dove dovrebbe debuttare oltre alla Surtees anche la nuova Ferrari — il G.P. di Francia a Clermont Ferrand ci farà vedere due macchine nuove, una, la Politoys, è già stata ampiamente illustrata da « Autosprint », mentre l'altra è una novità di cui fino ad ora non si era avuto sentore alcuno, la nuova Matra. Amon domenica sera dopo il G.P. del Belgio, non si lasciava sfuggire nulla contro la sfortuna che lo aveva perseguitato (tanto per cambiare) e non voleva assolutamente parlare della gara che era terminata poche ore prima, ma ad un certo momento si lasciò sfuggire questa frase: « E' l'ultima volta che porto in gara questa macchina, speriamo che la sfortuna se ne vada con lei. »

Ora le interpretazioni erano due: o Amon lasciava la Matra, oppure la Matra aveva una nuova macchina pronta. La tesi valida era la seconda, ce ne ha parlato lo stesso pilota neozelandese, con qualche titubanza, ma ormai che si era lasciato sfuggire qualcosa è andato fino in fondo.

«L'attuale macchina è troppo pesante — mi ha detto Amon — siamo a circa 580 kg di peso, la nuova non passerà i 560 kg. Debutteremo a Clermont Ferrand con una nuova vettura perché la Matra ci tiene a essere in Francia quando viene presentato qualcosa di nuovo. Il telaio sarà a monoscocca, non molto diverso dall'attuale F.1, ma la macchina sarà molto più aerodinamica. Le sospensioni sono quasi uguali alle attuali, solo qualche leggera modifica per rendere la vettura più leggera all'avantreno, e con una carreggiata posteriore leggermente più larga per avere più aderenza. Sarà abbassato anche il baricentro, lavorando molto sul posteriore, e vi sarà un grande alettone che terrà praticamente inchiodata la macchina al terreno. Abbiamo fatto delle prove aerodinamiche nel tunnel del vento che hanno dato risultati eccezionali. Il motore sarà sempre il solito, che abbiamo usato fino ad ora, con delle modifiche, ma non sostanziali. Disponiamo attualmente di due motori, uno con 470 CV a 11000 giri, e l'altro con 485 a 12000 giri, io li ho provati tutti e due e preferisco il primo, ma vedremo nelle prove che faremo prima del Gran Premio.»

g. c.



«Punito» GALLI per il... 3° posto di Roma!

ROMA - Il Comitato organizzatore del G.P. Repubblica Italiana di F. 1 a Vallelunga, ha diramato un comunicato nel quale « ringrazia lo sportivissimo pubblico intervenuto domenica 18 giugno ad assistere alla gara. Ringrazia le autorità, le forze dell'ordine, gli Enti, gli ufficiali di gara, i cronometristi e quanti hanno validamente collaborato alla manifestazione. Ringrazia la stampa che, con ampia evidenza, ha voluto trattare del G.P. ed assicura di avere apprezzato i commenti e le critiche e che farà tesoro dei suggerimenti espressi.

Il Comitato organizzatore, analizzato quanto in proposito è stato detto, si trova nella non desiderata necessità — per quanto riguarda la mancata partecipazione della Ferrari — di precisare che mai essa ebbe a comunicare la presenza alla gara delle vetture e dei piloti della Squadra stessa, mentre nulla ha trascurato per ottenerla.

Fino all'ultimo momento tutti i tentativi sono stati esperiti affinché agli sportivi non venisse meno una tanto attesa partecipazione. Il rammarico degli appassionati dello sport automobilistico, espresso anche a mezzo di striscioni,

ritiene dovrebbe essere inteso come manifestazione di protesta per l'assenza delle suddette vetture che onorano su altri circuiti lo sport italiano.

L'AC Roma — nonostante le delusioni le amarezze e i gravi sacrifici di ogni genere che ha dovuto recentemente sopportare — nel desiderio di promuovere e incoraggiare l'attività sportiva automobilistica, rende noto che ha inoltrato alla CSAI formale richiesta di assegnazione di prova valevole per il campionato del mondo F. 1, per il secondo G.P. Repubblica Italiana da iscriversi nel calendario sportivo internazionale alla data del 2 giugno 1973. Dichiaro inoltre di essere pronto ad assumersi l'organizzazione, anche nell'anno in corso, di una gara iridata di F. 1 che — pur già iscritta in calendario — altri organizzatori non potessero far effettuare.

L'Automobile Club Roma conferma infine che, a norma del regolamento sportivo internazionale, ha inoltrato alla CSAI un esposto, motivato da inadempimento contrattuale, avverso i concorrenti che, regolarmente ingaggiati, non hanno partecipato al G.P. Repubblica Italiana il 18 giugno corrente mese, senza comunicare le cause della loro assenza.»

In settembre a ROMA il G.P. d'ITALIA?

I dirigenti dell'Automobile Club Roma hanno dato la più coerente risposta « sportiva » ai problemi che essi hanno avuto per far tornare a Roma le monoposto F. 1. Il comunicato che sopra leggete, è stato originato da alcune note apparse sulla stampa romana (a proposito della mancata partecipazione della Ferrari al G.P. F. 1 del 18 giugno) con una spregiudicatezza alla quale finora soltanto certi uomini politici ci avevano abituati. In particolare il cronista automobilistico del quotidiano sportivo di Roma si è esibito in una (perlomeno sconcertante) marcia indietro.

Dopo aver brillato nelle settimane precedenti la corsa, soprattutto con la giusta considerazione di « non capire perché la Ferrari avrebbe corso comunque a Vallelunga (qualiasi fossero i suoi problemi tecnici) se la gara fosse stata prova di campionato mondiale, disertandola invece in mancanza di questo riconoscimento », il nostro collega ha trasformato le sue

critiche in accuse agli organizzatori concittadini.

Ferrari aveva indirizzato al « Corriere dello Sport » una lettera nella quale addebitava al giornale romano la responsabilità delle notizie, sulla possibilità di partecipazione della squadra modenese, poi risultata negativa. Il collega romano ha sostenuto che quei titoli erano solo frutto delle informazioni degli organizzatori.

Per quanto ci riguarda possiamo testimoniare esattamente il contrario. E' vero che gli organizzatori speravano sempre che Ferrari si presentasse a Vallelunga, anche perché egli li aveva informati di alcune prove in corso « sulla base delle quali sperava di decidere per il sì », ma è anche vero che mai era stata data questa certezza ai giornali. D'altronde è anche poco generoso nei confronti degli sportivi adesso affermare che hanno fatto male a criticare Ferrari e a esibire striscioni contestativi.

Sappiamo che l'ing. Ferrari c'è ri-

masto molto male di quel « vergogna » e « venditore di fumo » e minaccia persino di passare ad azioni legali nei confronti degli organizzatori, che egli pare consideri perlomeno ispiratori della contestazione, almeno dopo alcune considerazioni apparse su certi giornali a proposito di questa possibilità.

In parole povere oggi nello sport, esprimendo il proprio disappunto per un « tradimento alla passione », si rischia di più di quanto non rischino i contestatori politici per certi cartelli ben più violenti, dedicati magari al più grande capo di Stato estero.

A parte l'incredibilità di questa prospettiva, bisogna pur dire che, se non si accettano certe critiche, anche estranee, non bisogna nemmeno suscitare. In fondo Enzo Ferrari, rinunciando al G.P. Roma, sapeva bene quello cui andava incontro. Per quanto ci riguarda possiamo sostenerlo a chiare lettere, perché già da due mesi avevamo criticato la sua decisione fin

troppo frettolosa di rinuncia. Tanto frettolosa da indurre a pensare che dietro ci possa essere anche qualche ragione specialissima. Come per esempio la simpatia di Ferrari per Monza. E Vallelunga comincia a diventare uno scomodo concorrente (in attesa che divenga agibile Imola)!

A Milano fanno finta di scherzare, ma in realtà sanno bene che il prossimo G.P. d'Italia rischia di non effettuarsi. I dirigenti dell'A.C. Milano hanno dichiarato, nei giorni scorsi, di non essere al corrente di nessun « pronunciamento » contro Monza dei piloti F. 1. Ma il fatto è che la GPDA crede davvero di trovare pronte per settembre le varianti. Perciò non è stata mandata ancora nessuna lettera ultimativa. Ma adesso ci sarà, potete esserne certi! Come accadde al Nurburgring due anni fa, a Monza stavolta il G.P. d'Italia sarà contestato dai piloti. Senza varianti non correranno!

Bene ha fatto perciò l'Automobile Club Roma a proporre già, come si

legge nel comunicato, la candidatura per eventuale sostituzione della corsa. Se a Monza non si correrà, Roma è pronta. E stavolta non ci potranno essere negazioni della CSI perché non si tratta di recuperare una prova mondiale, ma di far svolgere il G.P. d'Italia in Italia!

Tanto più significativo è questo comportamento degli organizzatori romani, culminato nella richiesta di iscrizione anche per il '73 di una gara F. 1 iridata per il 2 giugno, in quanto dopo l'esperienza delle otto macchine al via e della diserzione Ferrari, chiunque forse si sarebbe scoraggiato. Ma a vantaggio degli organizzatori c'è stato il sostegno del pubblico. Per la prima volta Vallelunga, nonostante tutto, ha potuto vantare un incasso (di circa 30 milioni) che ha permesso di dare un saldo attivo (con il finanziamento Marlboro e Shell) ad una manifestazione organizzata dall'A.C. Roma.

m. s.



Dal Belgio a HOCKENHEIM F.2

BONNIER era il più cauto nel doppiare i «lenti»

LONDRA - Di tanto in tanto, capita una gara che si preferirebbe dimenticare. Per me, una è stata il G.P. DEL BELGIO. Nel team Surtees di F. 1 in generale iniziamo le prove con un motore relativamente stanco, un muletto, e soltanto nell'ultima sessione passiamo al meglio, per segnare buoni tempi, conservando poi il motore per la gara. Purtroppo un problema relativo al rifornimento delle parti di ricambio, in fase di ricostruzione, ha significato che il mio motore buono non è mai arrivato a Nivelles.

Ero veramente soddisfatto del comportamento della mia vettura, su quel circuito, ma la mancanza di potenza si è vista nei tempi che ho segnato: dato che il muletto palesava un carattere decisamente da mulo, abbiamo deciso di montare il motore di riserva della vettura di de Adamich, per la terza sessione di prove e per la gara, per vedere se andava meglio. Anche quello presentava però un paio di problemi minori, per cui non ho potuto partecipare all'ultima sessione.

Per fortuna, prima della gara c'era una sessione «di riscaldamento», della durata di venti minuti, anche se non valeva per i tempi dello schieramento; abbiamo potuto così individuare un guaio alla frizione, che il mio meccanico ha rapidamente risolto. Quanto alla potenza, il motore di Andrea andava meglio del mio «mulo», però era pur sempre un altro mulo, sotto di molte centinaia di giri/min. sul rettilifilo.

Partito da un notevole ventunesimo posto nello schieramento, sono poi riuscito a risalire al diciassettesimo al primo giro, passando al sedicesimo quando ho superato la BRM di Helmut Marko. D'altro canto a Nivelles si supera soprattutto restando nella scia, sul rettilifilo, e io non disponevo della potenza necessaria per impressionare nessuno, anche se ho fatto qualche tentativo, contro la vettura che mi precedeva, la Brabham di Graham Hill. Avevo coperto soltanto otto giri, quando il povero, vecchio mulo si è messo a fumare e alla decima tornata ho rinunciato, prima che succedesse qualcosa di veramente costoso alle «interiora» della macchina. Ecco la descrizione del mio G.P. in Belgio.

Il week-end successivo sarei dovuto andare a LE MANS, con la Ferrari, ma una decisione presa all'ultimo momento in alto loco ci ha fatto rinunciare alla corsa. Tanto Peterson che io eravamo veramente molto delusi, sapendo che le quattro Ferrari iscritte sarebbero state le più veloci in gara, oltre al fatto che in questa stagione né Ronnie né io abbiamo lamentato un solo guasto meccanico (il nostro unico ritiro era stato dovuto all'incidente di Ronnie a Spa, altrimenti i piazzamenti sono sempre stati primo, o secondo o terzo). Ritenevamo dunque di disporre delle migliori vetture, nel miglior team, ma evidentemente Ferrari ha riflettuto, prima di prendere la decisione, e del resto ha già il titolo mondiale in tasca. E' stato comunque bello, vedere Graham Hill condividere la vettura vincente. Ormai si può dire che abbia vinto tutto ciò che valeva la pena vincere, due volte il campionato del mondo, cinque volte il G.P. di Monaco, Indianapolis, e adesso la 24 Ore, successo che ha naturalmente fatto aumentare la grande popolarità di cui gode in Inghilterra. Leggendo la stampa inglese, il lunedì mattina, si sarebbe detto che Graham avesse vinto la gara da solo (anche se i giornali citavano le parole con cui lui ricordava ai giornalisti che Pescarolo aveva condiviso le fatiche) d'altra parte, leggendo i giornali francesi, veniva fatto di pensare che fosse stato «Pesca» a partecipare alla corsa da solo!

La defezione della Ferrari a Le Mans significava che potevo infilare nel mio programma la gara di FORMULA 2, a HOCKENHEIM, per i colori del Rondel Racing Team, la mia seconda «uscita» dell'anno in F. 2. Da quando sono state aggiunte le chicane sul lungo rettilifilo, il circuito di Hockenheim è molto più adatto alle F. 2. Non si è più costretti a correre con pneumatici stretti e senza alettoni, per spremere ogni frazione di velocità in più sul rettilifilo. Tutti i piloti che montavano Goodyear

pregavano perché il tempo fosse asciutto, questo perché uno sciopero alla fabbrica significava che nessuno di noi aveva a disposizione pneumatici da bagnato. Infatti per le prove il tempo è stato buono e nella prima sessione Ronnie, con la March, ed io abbiamo segnato in questo ordine i tempi migliori.

Nella seconda sessione le cose mi andavano bene e stavo percorrendo un giro a fortissima velocità, quando, frenando per una curva abbordata in seconda, la vettura ha rallentato, le ruote si sono bloccate e sono uscito di pista. Per fortuna in quel punto c'era molto spazio, per cui la vettura non ha subito seri danni. Si era rotta la flangia di un mozzo posteriore, lo stesso guaio che aveva causato il grave incidente di Reutemann e il nostro ritiro dalla gara del lunedì di Pasqua a Thruxton, anche se da allora quelle parti erano state rafforzate.

Ron Dennis ha subito sostituito le flange sulle altre due vetture del Rondel, quelle di Reutemann e di Wollek, e i due sono scesi in pista per l'ultima sessione di prove, mentre io non ho potuto farlo perché si stava rimettendo in sesto la mia vettura; per questo l'ultima sessione mi ha relegato al sesto posto, in fatto di tempi. Intanto Dennis si era precipitato all'aeroporto di Francoforte, con tutte le flange che avevamo, per fare un test sull'apposita macchina della Lufthansa, scoprendo così che anche una di Wollek si stava rompendo!

Le nostre speranze che il tempo restasse asciutto sono svanite la domenica mattina, che ci ha accolti con una pioggerella regolare, degna di Londra, che ha inzuppato la pista, non molando per tutta la giornata.

La gara si disputava in due manche, accorciate a 15 giri ognuna per via delle condizioni atmosferiche e perché la visibilità era pessima. Sembrava di essere di nuovo a Monaco, salvo che, le velocità essendo superiori, i fanalini di coda imposti dalla FIA non erano abbastanza forti e si vedevano soltanto nei settori più lenti. Sui rettilifili veloci poteva capitare di arrivare alle spalle di un ritardatario senza sapere dove fosse, in mezzo agli spruzzi. Uno o due piloti tedeschi procedevano faticosamente, e un poco patetici, in mezzo alla pioggia, andando a tre cilindri e sperando ugualmente di concludere qualcosa, sicché era facile arrivarci addosso a tavolletta, come credo, appunto, che abbia fatto una vettura. Adesso quasi tutti ammettono che la faccenda dei fanalini è una buona cosa, però dovrebbero essere più forti. Penso anche che si dovrebbe sventolare la bandiera nera a una vettura che procede lentamente e ostacola gli altri.

Nella prima manche sono partito quinto, ma date le condizioni del tempo la vettura era poco maneggevole per cui sono piano piano retrocesso al decimo posto. Nell'intervallo fra le due manche ho riflettuto seriamente, facendo poi allentare la sospensione e modificare alcuni particolari, tanto che nella seconda manche sono andato molto meglio. Dal decimo posto nello schieramento sono in qualche modo riuscito, già alla prima curva, a portarmi al quarto posto dietro a Fittipaldi, Jaussaud e Ronnie e così sono rimasto per tutta la gara, anche se negli ultimi giri ho faticato non poco per tenere a bada Perrot. Per somma dei tempi, il decimo e il quarto posto mi hanno fatto ottenere il sesto assoluto e il secondo nella gara Goodyear!

Quando mancava circa un'ora alla prima manche qualcuno mi ha detto che era morto Bonnier, ma in quel momento non volevo sentirne parlare, tanto ero scosso. Ai suoi tempi io era stato un pilota da Grand Prix molto competitivo e adesso se la prendeva più comoda, gareggiando nelle corse sport forse perché si tratta di un tipo di gara più tranquillo. Ogni volta che, in questa stagione, mi è capitato di essermi dietro, appunto in una gara sport, dimostrava sempre molto buon senso nel doppiare vetture più lente, come era del resto logico, dopo ventiquattro anni di esperienza sui circuiti. Se un incidente simile capitasse a certi piloti non ne proverei meraviglia, ma per me è incredibile che sia successo a Jo.

Tim Schenken

la
elma

per
la perfezione del
motore
in qualsiasi situazione
di traffico consiglia:

l'a.e.e. il
superpotenteconomizzatore

accensione elettronica ad alta
efficienza ottimale

3 modelli di accensioni per
qualsiasi esigenza

**montata all'origine
su FIAT**

innumerevoli sono i tipi
di accensioni
elettroniche sul mercato, quante
hanno la garanzia del
montaggio all'origine?

è un prodotto **elma** s.p.a.
divisione elettronica
stab. str. Orbassano - Piossasco 120
10040 Rivalta (TO)
tel. 900.31.83 - 900.34.00 - 900.25.77

le accensioni sono garantite
da qualunque difetto di fabbricazione
per un anno

una vasta rete di distribuzione
in tutta Italia
e' a Vs/ disposizione per
informazioni e prove



SPECIALE PER AUTOSPRINT

LONDRA - In Inghilterra la popolarità della Formula Ford prosegue indomita, e sono all'ordine del giorno schieramenti completi per le manche di qualificazione. La competitività di quasi tutte queste gare continua a essere serratissima e il valore di questa categoria minore non cala. Soprattutto per questo motivo, la tentazione di nobilitarla è stata vinta. Appunto perché è tanto competitiva, mentre i suoi esuberanti piloti non hanno ancora acquisito la finezza che porta l'esperienza in monoposto, la Formula Ford è spesso cornice di incidenti da capelli dritti.

La nostra sequenza fotografica si riferisce al circuito di Silverstone all'inizio del secondo giro della finale di Formula Ford, dopo l'International Trophy. Già alla prima tornata i due leaders della prima fase uscirono di scena per collisione e passò avanti il giovane IAN SCHECKTER (fratello di Jody) con la Merlyn numero 25. Passò però largo, nella veloce curva davanti ai boxes, finì sull'erba e incappò in un tremendo testa-coda, sul rettilineo del boxes. Il gruppo che lo seguiva lo evitò, ma intanto ne sbucava un secondo dalla curva, con più vetture affiancate, che si trovò davanti la Merlyn ferma. Sirett (foto 2) finì sull'erba, urtò la barriera Armco e (foto 3) volò in aria, attraversando in questo modo la pista, con le altre vetture sotto. Lungo il «viaggio» si tirò dietro (foto 4) la Royale di Dawson e la Elden di Grob. Si può vedere il casco di Sirett sotto la ruota che vola. Appena i rottami si posarono sulla pista (foto 5 e 6) Dawson fuggì e così pure Grob. Il rottame fumante è la Jamun di Sirett (foto 7). Un commissario ordina che venga portata una barella, poiché Sirett è ancora dentro la vettura, ridotto in pessime condizioni. L'incidente pareva grave, dato che a Sirett era sfuggito di testa il casco, prima che la vettura rotolasse per l'ultima volta su se stesso, invece il pilota riportò soltanto la frattura di una caviglia!

Forse il fatto che la Formula Ford fornisca molte emozioni al pubblico è d'importanza secondaria, ciò che conta è che a queste gare, quasi sempre «contorno» di quelle più importanti, assistono noti talenti (per esempio, un certo commerciante in legname, K. Tyrrell, osservava molto attentamente la corsa di Formula Ford durante il Ford Sport Day a Brands Hatch). Inoltre questo tipo di gara fornisce ai piloti l'esperienza di competizioni combattutissime, ruota a ruota, quali saranno quelle della F. 3, passo successivo per i conduttori di questa formula.

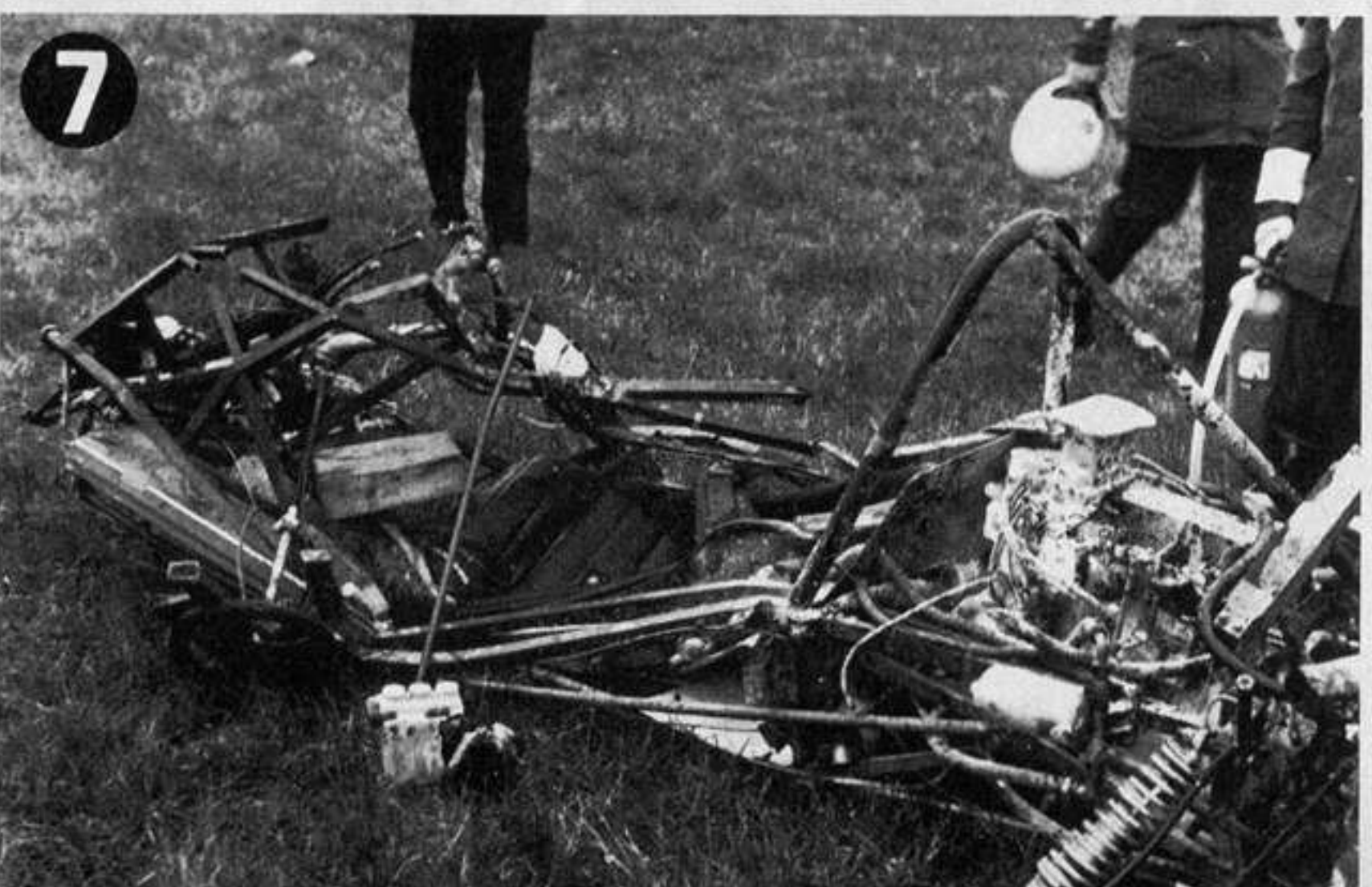
Paragonabile in questo alla Formula V, la FF ha l'inesimabile vantaggio di essere veramente internazionale, mentre si può dire che in Francia e in Italia le formule puramente nazionali sono carenti, sotto questo aspetto. In Europa si è sentito parlare di Jody Scheckter per la prima volta, a proposito della sua attività in FF nel Sud Africa e non bisogna dimenticare quanti sud americani sono andati in Inghilterra, proprio per imparare l'arte della monoposto per il tramite appunto della FF. Da quando è apparsa questa formula, nel mondo sono state costruite oltre 2500 vetture di FF e non si contano i piloti che hanno iniziato la carriera in monoposto su queste vetture, primi fra tutti i due Fittipaldi, Schenken e Dave Walker. Sotto questo aspetto, la formula è senz'altro servita al suo scopo. Tony Brise, uno dei più promettenti piloti di FF in Inghilterra, nella scorsa stagione (oltre al fatto che è stato lui a mettere in luce la poco nota Elden) quest'anno è passato alla F. 3.

Brise ha annotato un resoconto particolareggiato della sua stagione 1971. Iniziò con un programma più ambizioso e professionale del consueto e prese il via in ben 39 corse. Ha calcolato che l'attività in Formula Ford gli è costata, grosso modo, quaranta sterline per gara, tenendo conto di costi, premi e così via. La spesa più notevole è stata quella per venti treni di Firestone, che l'anno scorso erano i pneumatici indispensabili, in Inghilterra, per ottenere successi. Benché siano nominalmente pneumatici da strada, per stare al regolamento, hanno un ritmo di consumo uguale a quelle dei pneumatici da corsa e questo era in contrasto con il concetto di una formula economica. Ci furono infatti ricorrenti discussioni in merito e, quest'anno la Firestone ha accettato di mettere i pneumatici a disposizione a prezzi ragionevoli. Per tornare a Brise, attirò l'attenzione di Bernie Ecclestone e infatti quest'anno gareggiò con una BT38, in mezzo ai migliori della F. 3. Un altro laureato della FF che sta facendo strada.

Chi ha probabilità di mettersi in luce quest'anno? Bisogna tenere a mente Ian Scheckter, Tim Brise (fratello più giovane di Tony) Robert Arrott, Derek Lawrence, Ian Taylor, Mike Taylor, David Loring e Donald MacLeod. Alcuni potranno sparire di scena, altri farsi avanti prima che la stagione sia conclusa, tanto più che il mondo della FF è piuttosto movimentato.

David Hodges

La F. FORD inglese sulla strada della F. 3?



Con i capelli dritti!

**Nona vittoria
nel mondiale Marche
della FERRARI**

domenica SPRINT

Le ambizioni di MIRAGE e LOLA con la prodezza in prova, subito rientrate nella 1000 KM. austriaca che ha visto tornare alla vittoria ICKX (con REDMAN)

Dal primo giro



così in 4

DALL'INVIATO

ZELTWEG - Finalmente, tutte le Ferrari partite nell'ordine al traguardo finale d'una prova del campionato mondiale! E dire che questa volta le macchine erano quattro anziché tre e, dopo una intera stagione di vittorie, con la sola esclusione della spiacevole assenza alla «24 Ore» di Le Mans, questo successo pieno ha tutto il sapore d'una dimostrazione conclusiva di potenza, per questa che più che mai dobbiamo continuare a chiamare la «grande» Ferrari 1972.

Il ritorno al successo di Jacky Ickx, questa volta accoppiato a Brian Redman, una coppia fortissima, dopo il malaugurato infortunio di Regazzoni, il lusinghiero debutto di Marko e di Pace e le ottime prove di Schenken-Peterson e Merzario-Munari, divengono perfino motivi mar-



Jacky Ickx e Brian Redman hanno conquistato per la Ferrari la decima prova del Mondiale Marche, al circuito dell'Osterreichring

ginali, dinanzi a questo primo successo pieno e schiacciante, di tutte le quattro macchine in lizza ai primi quattro posti nelle classifica finale d'una «1.000 Chilometri» di Zeltweg riuscita particolarmente vivace e appassionante.

Specie considerando che, se le prime due macchine, tolto l'inconveniente minore d'una sostituzione di gomme in più del previsto, hanno filato velocissime e sicure, senza il minimo intoppo, qualche inconveniente, sempre leggero, ha rallentato un po' la corsa delle altre due vetture. Tanto che senza questi ultimi intoppi, la dimostrazione di forza sarebbe stata eccezionalmente grande.

Certo, un risultato così ridondante deve appagare anche i più esigenti ed è con estrema soddisfazione che la nostra marca esce da questa fatica, che potrebbe essere an-

che l'ultima di questo trionfale campionato mondiale Marche, se si rinuncerà alla prova di Watkins Glen. Si temeva un forte attacco della Mirage-Ford, dopo la superba prova del Nurburgring, e questa è la ragione principale dello «spiegamento di forze», con quattro vetture in campo per la prima volta; oltre, s'intende, alla opportunità di avere un equipaggio tutto italiano, con un Merzario in cima ai valori, dopo i successi della Targa e del Nurburgring, e con un Munari ormai maturo per una corsa anche su una pista veloce come questa di Zeltweg. Poi, l'aggiunta di Marko, pilota del valore che sappiamo, la si deve all'indisponibilità di Regazzoni, che si è fratturato un polso prima

Enrico Benzing

CONTINUA A PAGINA 20



gara internazionale di velocità e durata valevole come decima prova del Campionato mondiale Marche 1972 - Circuito di Zeltweg (Austria) di m. 5911 - 25 giugno 1972

1000 KM. AUSTRIA



COSI' (IN 21) AL VIA

BELL-VAN LENNEP-ADAMOWICZ (Gulf Mirage) 1'40"60	LARROUSSE-ELFORD (Lola T 280) 1'41"32	ICKX-REDMAN (Ferrari 312/P) 1'41"67
SCHENKEN-PETERSON (Ferrari 312 P) 1'42"02	MARCO-PACE (Ferrari 312 P) 1'42"18	
MERZARIO-MUNARI (Ferrari 312 P) 1'42"65	BUENO-CATAPANI (Porsche 908) 1'50"68	MOSER-NICODEMI (Lola T 290) 1'52"02
GAYDON-GRAY (Chevron B 19) 1'52"22	LAFOSSE-DE FIERLANT (Lola T 290) 1'53"24	
SWIETLICK-SALLES (Lola Ford) 1'54"21	FREY-ETTMULLER (Chevron B 19) 1'55"02	STUPPACHER-RIEDER (Abarth Oselja) 1'55"04
STOMMELEN-HEZEMANS (Chevron B 21) 1'55"07	DUPONT-BLANCPAIN (Chevron B 19) 1'55"24	
TWAINES-MCINERNEY (Chevron B 21) 1'55"57	STECKKOENIG-WALDEGAARD (Porsche 911) 2'01"41	JANDA-SCHULTZE (De Tomaso) 2'02"49
ECKBERT-LARSSON (Porsche 911) 2'05"10		

COSI' (IN 13) ALL'ARRIVO

1. FERRARI 312 P (Ickx-Redman) 170 giri in 4.58'46"28 alla media di 201,920 kmh (nuovo primato); 2. FERRARI 312 P (Marko-Pace) a 1 giro; 3. FERRARI 312 P (Peterson-Schenken) a 4 giri; 4. FERRARI 312 P (Merzario-Munari) a 6 giri; 5. CHEVRON B. 21-BMW (Stommelen-Hezemans) a 6 giri; 6. CHEVRON B. 21 (Juncadella-Bridges) a 12 giri; 7. LOLA T. 290 (Swietlick-Salles) a 16 giri; 8. CHEVRON B. 21 (Twaines-McInerney) a 17 giri; 10. PORSCHE 911 S gr. 5 sperimentale (Steckkoenig-Waldegaard) a 28 giri; 10. CHEVRON B. 19 (Dupont-Blancpain) a 29 giri; 12. DE TOMASO PANTERA (Janda-Schwering) a 38 giri; 12. PORSCHE 911 S (Fitzpatrick-Kremer) a 43 giri. Giro più veloce: il 38. di Jacky Ickx (Ferrari 312 P) in 1'41"88 alla media di 208,830 kmh.

I PRIMATI

Sul giro: imbattuto quello precedente appartenente a Pedro Rodriguez (Porsche 917) in 1'39"35 alla media di 214,009 kmh (1971). Sulla distanza: Ickx-Redman (Ferrari 312 P) 170 giri in ore 4.58'46"28 alla media di 201,920 kmh. (Il record precedente apparteneva a Rodriguez-Attwood (Porsche 917) in ore 5.04'26"1 alla media di 198,060) (1971).

I VINCITORI DI CATEGORIA (E CLASSE)

Sport gr. 5 - classe 3.000: ICKX-REDMAN (Ferrari 312 P)
Sport gr. 5 - classe 2.000: STOMMELEN-HEZEMANS (Chevron B. 21)
Gran Turismo Speciale gr. 4: JANDA-SCHWERING (De Tomaso Pantera)

CLASSIFICA MONDIALE (dopo 10 prove)	CIRCUITI										TOTALE
	1000 KM BUENOS AIRES	6 ORE DAYTONA	12 ORE SEBRING	1000 KM BRANDS HATCH	1000 KM MONZA	1000 KM SPA	56 TARGA FLORIO	1000 KM NURBURGRING	24 ORE LE MANS	1000 KM OSTERREICHING	
FERRARI	20	20	20	20	20	20	20	20	8	20	188
ALFA ROMEO	12	12	12	12	15	3	8	2	12	1	85
PORSCHE	6	4	8	2	15	3	8	2	12	1	61
LOLA	4	6	6	4	8	10	6	—	4	—	48
CHEVRON	8	—	—	3	12	—	8	—	8	—	39
MATRA	—	—	—	—	—	—	—	20	—	—	20
MIRAGE	—	—	—	—	10	—	10	—	—	—	20
CHEVROLET	—	3	10	—	—	—	—	—	—	—	13
DE TOMASO	—	—	—	—	8	4	—	—	—	—	12
TONDELLI	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	6
ABARTH	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	4
DUCKHAM'S	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1

CONTINUAZ. DA PAGINA 19

delle prove ufficiali, giocando al pallone.

Eccessivo questo timore per la Mirage? Niente affatto, viste le intenzioni dei concorrenti inglesi, che hanno iniziato la preparazione assai per tempo e sono giunti all'Osterreichring con due macchine, una d'allenamento e una per la corsa, aggiungendo Adamowicz di riserva a Bell e Van Lennep, e che soprattutto otteneva i migliori tempi nelle pur movimentate e incomplete prove ufficiali. Inoltre, c'era lo spauracchio della Lola, assai migliorata nella sua affidabilità, che al classico Larrousse poteva affiancare Elford, data l'assenza dell'Alfa Romeo.

che è stata messa k.o. dopo 37 giri, per la rottura della scatola transistorizzata dell'accensione.

I veri timori, tuttavia, venivano dai tempi in prova segnati dalle due macchine con motore a otto cilindri. Soprattutto la Mirage preoccupava, essendo riuscita a girare in 1'40"6, grazie all'impiego di gomme a mescola più tenera (B33), proprio nel momento in cui le Ferrari non riuscivano neppure a segnare i tempi dello scorso anno, a causa d'un forte sottosterzo, che ha richiesto una lunga messa a punto, ed in seguito alla eccessiva limitazione dei regimi, con lunghissimi rapporti di trasmissione. Il tutto reso più difficile dalla pioggia nella prima giornata ed in parte

se e la dimostrazione non doveva che scaturire in corsa. Anzi, durante gli allenamenti qualche apprensione era nata e la soluzione attuata dall'ing. Caliri poteva esporsi a qualche critica. Giacché è importante vincere, ma è altrettanto significativo dimostrare le maggiori prestazioni assolute nelle prove ufficiali.

Alla fine, però, tutto ha dato ragione all'ing. Caliri, perfino la scelta dei rapporti ed il limitato uso delle gomme B33 a mescola più tenera, che avrebbero allontanato la preparazione per la corsa, con assoluta necessità di usare le B31, che anzi hanno rivelato consumi superiori al previsto.

Insomma, l'ing. Caliri ancora una volta ha visto giuste e s'è comportato nel modo più saggio, avendo per unico ob-



E' appena scattata la 1000 km d'Austria, decima prova del Mondiale '72, e la Ferrari di Ickx è ancora alla stessa altezza della Mirage di Bell, che sta «chiudendo» la Lola di Larrousse

La BMW di STOMMELEN ha te

Indubbiamente, le due macchine con motore Ford-Cosworth potevano essere fronteggiate anche con lo spiegamento consueto, visti i valori tecnici in gioco. Nondimeno, in queste circostanze non è mai sconsigliabile eccedere. Tutt'al più c'è di che rammaricarsi della mancanza di altri contendenti: la Matra aveva promesso la sua partecipazione, dopo la vittoriosa gara francese, mentre l'Alfa Romeo, non avendo più nulla da dire con le sue otto cilindri, è per la prima volta giustificata, in attesa delle nuove dodici cilindri.

K.O. gli avversari

Poi, la corsa ha dato ragione ancora una volta e anzi-tempo alle Ferrari: eliminata dopo soli quattro giri la Lola di Larrousse, per il bloccaggio del pedale dell'acceleratore (lo stesso guaio che ne ha compromessa la partenza) e successivamente per avarie all'impianto d'accensione, e battuta fin dall'inizio la Mirage,



Stommelen ed Hezemans hanno guidato magnificamente una Sport Chevron B21 dotata di un motore 2 litri. Eccoli a colloquio con un tecnico della casa bavarese, molto interessato alla cosa

della seconda seduta di prove ufficiali.

Soltanto quando la preparazione ha potuto ultimarsi e quando sono stati accorciati un poco i rapporti alla sola vettura di Ickx-Redman, la Ferrari ha potuto tornare al suo livello di preminenza. Ma ormai le prove erano conclu-

biettivo il successo alla distanza dei mille chilometri, senza rincorrere inutili chimere. E di tutto questo dobbiamo dargli merito, essendo proprio la chiave del pieno successo in questa come nelle altre corse.

Infatti, il lieve accorciamento dei rapporti alla vet-

Nelle prove F.1 REGAZZONI sotto al record di SIFFERT

ZELTWEG - L'apertura dell'Osterreichring è avvenuta con un certo anticipo e fin dai primi giorni della settimana l'occasione è stata sfruttata da numerosi concorrenti della «F. 1», per dedicarsi alla messa a punto delle vetture, in vista del G.P. d'Austria di agosto. La stessa Ferrari ha provato la monoposto con sospensione posteriore modificata, la stessa macchina che avrebbe potuto essere collaudata proficuamente a Vallelunga nei giorni precedenti e poi essere spedita a Zeltweg, dove sarebbe giunta ugualmente in tempo per questa seduta di prove. La macchina ha dato buoni risultati e Regazzoni l'ha portata a tempi sul giro di 1'36"2, contro il primato ufficiale in prova dell'anno scorso, del povero Siffert (BRM) di 1'37"44.

Lunghe prove sono state compiute anche dalla Lotus 72 di Fittipaldi, il quale ha concluso con un miglior tempo di 1'36"6, mentre tempi via via più alti venivano fatti registrare dalle BRM di Gethin e di Marko, sul piede di 1'39", dalla Surtees di de Adamich, con 1'41" e dalla Tecno di Galli e di Bell, con tempi dell'ordine di 1'43". Anzi va precisato che Bell ha girato per un giorno intero fino a toccare 1'43"2. Galli, in 4 giri alla fine, è arrivato a 1'43".

In questa occasione, s'è fatta anche una prova comparativa delle Ferrari Sport e «F. 1», dotando la prima di un motore da 12.000 giri, che ha permesso velocità massime di circa 10 kmh più elevate. Una anticipazione alle soluzioni tecniche 1973.

batteria, la quarta posizione si deve alla rottura e conseguente sostituzione pochi minuti prima della corsa del distributore d'accensione. Perciò si spiegano anche le limitate prestazioni dello stesso Merzario, che poteva riuscire tanto più rapido.

Infatti, il motore era molto calato già nei primi giri e questa macchina ha dovuto correre sempre alle spalle. E' stato già molto che la bravura dei piloti ha permesso di non farsi superare dalla sorprendente due litri Chevron con motore B.M.W. di Stommelen-Hezemans, che è stata veramente la rivelazione della corsa, con un ritmo veramente impressionante. C'è stato un momento nel finale che la due litri anglo-tedesca stava approfittando delle traversie

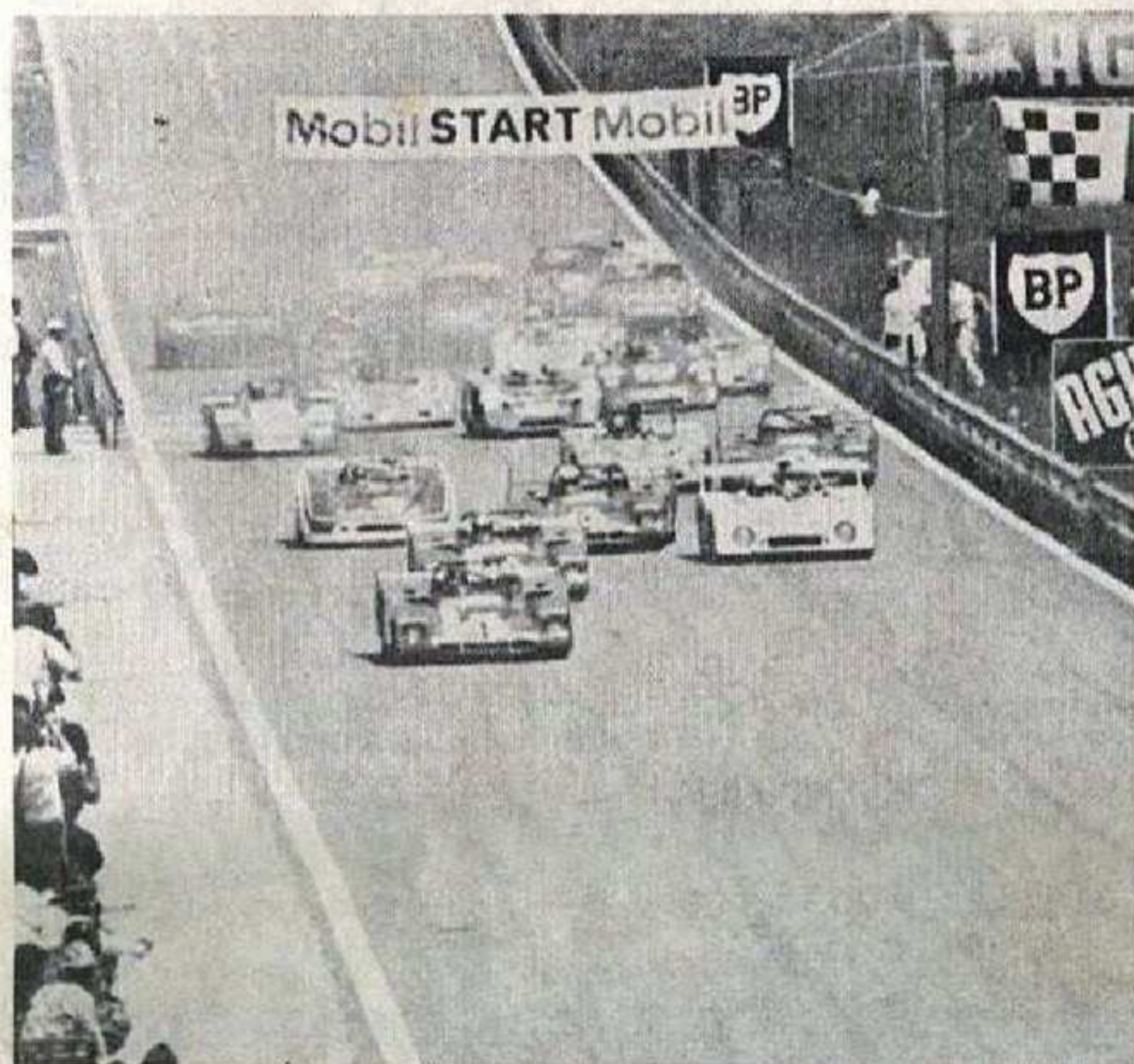
L'altalena dei 170 giri

ICKX «schiaccia» e BELL deve inseguire

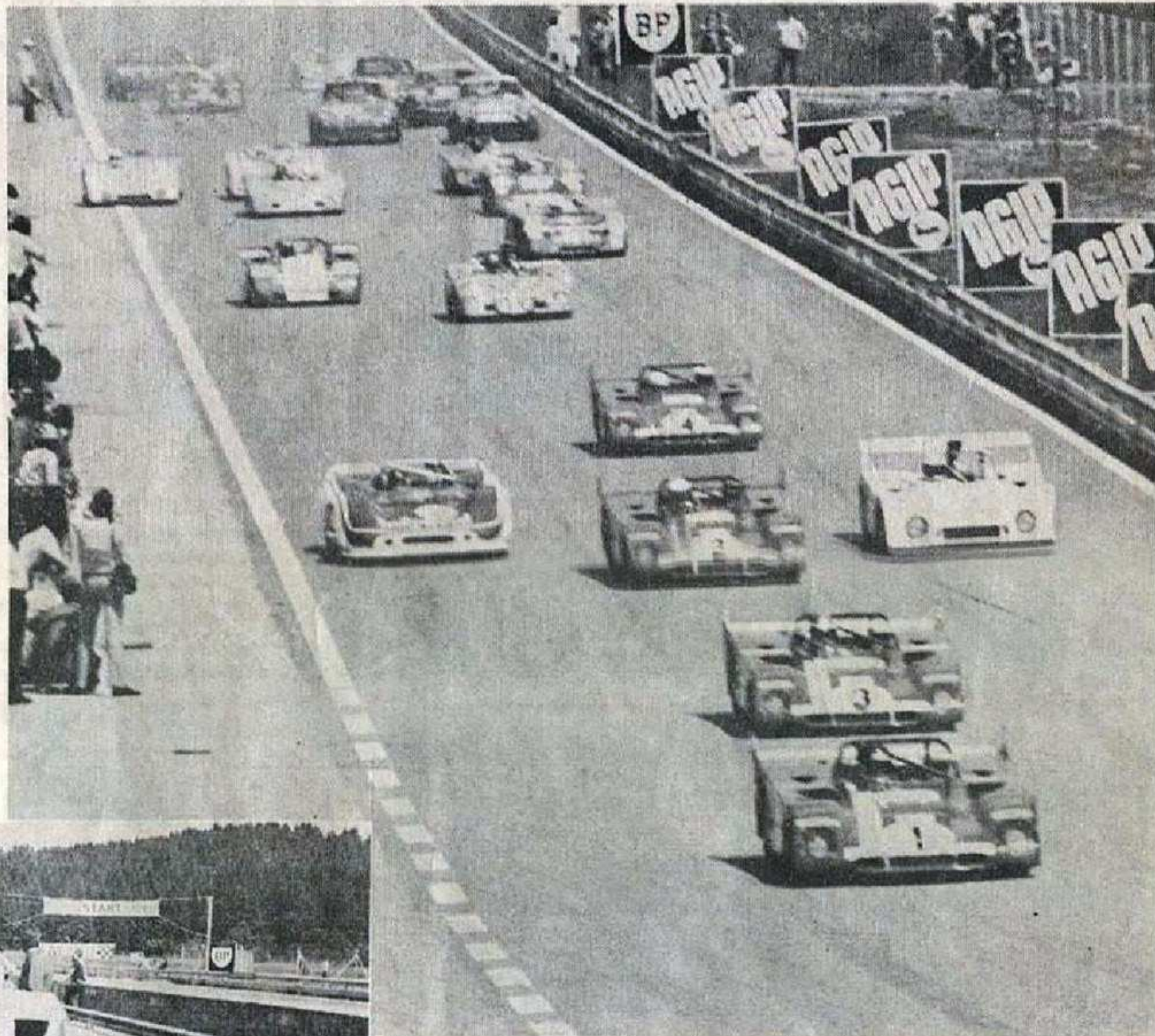
ZELTWEG - La «1000 Chilometri» di Zeltweg, su 170 giri dell'Osterreichring, non ha visto per la prima volta le 312-P Ferrari allinearsi nelle primissime posizioni e vicino alle più rapide Mirage e Lola di Bell e Elford: soltanto la macchina di Ickx è schierata in prima fila. In seconda sono le due Ferrari di Schenken e Marko e in terza la quarta 312-P di Merzario. In tutto partono 24 macchine, avendo potuto qualificarsi in mat-

celeratore, che si blocca ripetutamente, perdendo due giri. Frattanto, con un giro in 1'43"2, Ickx stacca di 3"9 Marko e Schenken, mentre Merzario, con il motore non perfetto (prima della partenza gli è stato cambiato il distributore d'alimentazione), perde terreno e viene raggiunto da Bell al 9. giro, con 12"1 di ritardo dal primo.

Fortissimo l'inseguimento di Larrousse, mentre Stommelen si insedia al sesto posto, dinanzi a Bue-



Sopra e a destra, irresistibile la progressione delle tre Ferrari. Poi c'è Merzario (a proposito: l'Alfa lo corteggia, con la GTA per ora)



tato il colpo

tura di Ickx-Redman ha dato la certezza di partire subito al comando, rintuzzando d'acchito gli attacchi delle Mirage e Lola, mentre per le altre vetture restava la certezza di procedere con buoni margini di tenuta. Poi, tutto è stato inutile, perché entrambe le vetture con motore Cosworth sono state superate da tutt'e quattro le 312 modenesi fin dal primo giro, senza costituire mai una seria minaccia. La macchina poteva raggiungere e superare gli 11.000 giri e il tempo di Ickx di 1'41"88 dopo meno di quaranta giri rappresenta la più bella dimostrazione d'efficienza, con i serbatoi ancora carichi e con gomme tutt'altro che speciali.

MUNARI matura

Questi sono i valori tecnici e agonistici più salienti di questa prova e di questo nono trionfo mondiale della Ferrari. L'inconveniente alla frizione della vettura di Schenken-Peterson non è stato per



Derek Bell ha impressionato in prova, con un motore e gomme giusto per gare di tempo, poi in gara non ha mai dato fastidio alle Ferrari 312 P (Attualfoto)

nulla grave. Tant'è vero che la macchina ha potuto terminare in terza posizione, a quattro giri, mentre per Merzario-Munari, più che la limitata esperienza del secondo pilota, pur dimostratosi perfettamente all'altezza e maturo perimenti maggiori, e più che alla necessità di cambiare la

delle due Ferrari colpite dai citati guai, ma è stato relativamente facile all'esperienza di Schenken-Peterson e alla bravura di Merzario evitare la piccola onta ed assicurare alle nostre macchine quel successo globale che dall'inizio della stagione attendevamo.

e. b.

tinata anche Juncadella, Hild e Maurer. Al momento dello schieramento manca la Lola-Abarth di Moser-Nicodemi, che ha bruciato la frizione nei giri preliminari e che avrebbe dovuto partire in terza fila.

Al segnale del «via» alle 13,10, Ickx è il più pronto, assieme a Bell, mentre Larrousse ha un attimo di esitazione, a causa del bloccaggio del pedale dell'acceleratore. Così, alla conclusione del primo passaggio, compiuto in 1'50", Ickx si trova nella scia soltanto le altre tre Ferrari: Marko, Schenken e Merzario nell'ordine, precedendo la Mirage di Bell e la Lola di Larrousse. Alle spalle, Bueno, Stommelen, Stuppacher, Gaydon, Lafosse, Swietlick, Frey, Juncadella e staccato Steckkonig.

Dopo tre giri, le quattro Ferrari danno 7" alle otto cilindri rivali, ma al quarto passaggio non resta all'inseguimento che la macchina di Bell, giacché Larrousse si deve arrestare per far controllare l'ac-

celatore, che si blocca ripetutamente, perdendo due giri. Frattanto, con un giro in 1'43"2, Ickx stacca di 3"9 Marko e Schenken, mentre Merzario, con il motore non perfetto (prima della partenza gli è stato cambiato il distributore d'alimentazione), perde terreno e viene raggiunto da Bell al 9. giro, con 12"1 di ritardo dal primo.

Fortissimo l'inseguimento di Larrousse, mentre Stommelen si insedia al sesto posto, dinanzi a Bue-

no e a Lafosse. Il pilota della Lola, ripartito in 18. posizione, balza alle spalle delle due litri in pochi giri e supera Swietlick e Lafosse al 19. giro, per passare ottavo al 20., dietro a Stommelen e a Pereira.

benz.

CONTINUA A PAGINA 22



e fu subito
il distacco...

CONTINUAZ. DA PAGINA 21

xes al 38. giro, con gravi noie d'accensione: i meccanici cambiano la scatola dei transistori e la macchina potrà ripartire solo dopo 4 giri, quanto basta per vedere tutt'e quattro le Ferrari in testa, dopo aver doppiato tutti, anche la velocissima due litri Chevron-BMW di Stommelen.

Ma è soltanto dopo i primi rifornimenti che si delinea meglio la corsa: si ferma Ickx al 40., con un pieno in 18"7 ed è primo Mar-

prio come è avvenuto alla Mirage.

Dopo soli 45 giri di corsa, la Ferrari aveva partita vinta ed i due avversari più temibili scomparivano, nonostante i tentativi di ripresa della Lola ed il ritorno in corsa della Mirage. Incidente di Pereira, che urta alla chicane, senza danni. Al 50. giro, Ickx Redman hanno un vantaggio di 26"4 su Marko-Pace e 42"4 su Schenken-Peterson, mentre Merzario-Munari, a un giro, hanno ripreso il sopravvento sulla Chevron-BMW di Stommelen-Hezemans. Twaites si pone

al 69. giro, a Merzario-Munari al 71. e a Marko-Pace al 75., dopo aver approfittato di sei giri al comando. Dopo questo imprevisto, tutto si ristabilisce, con Ickx-Redman che guadagnano ancora sensibilmente, passando da 17"6 di vantaggio su Schenken-Peterson all'80. giro e con 30"2 su Marko-Pace, a tempi rispettivamente di 29"8 e 43"4 al 90. giro e di 36"8 e 51"3 al 100. passaggio.

La media generale è di 203,070 kmh. Un piccolo guaio alla Ferrari al 105. giro: la macchina di Schenken-Peterson si ferma con la frizione che slitta e la riparazione parziale dell'inconveniente, quanto basta per terminare la corsa, richiede quasi tre minuti, più una sosta successiva dopo cinque giri. Così, questa macchina perde un giro abbondante da Ickx-Redman e Marko-Pace, divisi da 57", Merzario-Munari sono quarti a due giri, con un margine su Stommelen-Hezemans di due giri; seguono a sei giri Juncadella-Bridges, a 10 Twaites-Molnery, Lafosse-De Fierlant e Swietlick-Salles a 11 giri, Dupont-Blancpain a 13 e Bell-Van Lenep a 16. Steckkonig-Waldegard sono dodicesimi, mentre prima della gran turismo e la Pantera De Tomaso di Janda-Schulze.

Un finale tranquillo? Con le quattro Ferrari nell'ordine? Non proprio, giacché la frizione della macchina di Peterson-Schenken fa perdere terreno e preoccupa molto. Dopo 120 giri ha due giri dai primi, avendo perso ancora 1"50" in una sosta e 1"33" in una successiva un giro soltanto dopo, per una nuova regolazione del comando della frizione. I cambi di gomme ed i rifornimenti al 125. e 127. giro fanno arretrare anche la macchina di Marko-Pace, che passa a due giri da quella di testa, mentre Schenken-Peterson scivolano dietro a Merzario-Munari, entrambi gli equipaggi con 4 giri di ritardo, pressati da Stommelen-Hezemans. Janda fora una gomma e Dupont perde lo scarico al 127. giro. La Mirage viene ritirata, aggiungendosi a problemi di gomme, anche noie di telaio, con peggiorata stabilità.

Il ritardo ed i rifornimenti fanno salire Stommelen-Hezemans al quarto posto dopo 140 giri, finché le posizioni non si ristabiliscono, dovendo far benzina anche la sorprendente due litri con motore

alla caccia di Juncadella e Maurers compie una paurosa uscita alla curva dopo il rettilineo principale, cavandosela con sole contusioni.

Cominciano, quindi, alcune noie alle gomme: Peterson è il primo a fermarsi per un cambio imprevisto al 64., con una sosta di 1"20". Ickx-Redman conducono con 41"6 su Marko-Pace e 1"16" su Schenken-Peterson. Poi, la stessa fermata si richiede anche a Ickx-Redman

BMW. Come non bastasse, ecco che Merzario-Munari, con il loro ultimo rifornimento del 136. giro si trovano ancora la minaccia di Stommelen-Hezemans, perdendo la quarta posizione in seguito ad una ultima fermata al 153. giro, per necessità di sostituire la batteria. Con Merzario al volante, è bastato un piccolo inseguimento, per riacciuffare la Chevron-BMW e tornare al quarto posto, a breve distanza da Schenken-Peterson, a cui tornava a slittare la frizione.

Finalmente staccata la macchina di Stommelen-Hezemans, le due Ferrari colpite da guai e ritardi hanno potuto concludere ottimamente, con la conquista delle posizioni d'onore, alle spalle delle altre due macchine meno colpite, quelle di Ickx-Redman e Marko-Pace, che hanno vinto da lontano, divise da un giro l'una dall'altra.

● Il consiglio municipale di Le Mans ha voluto dare un riconoscimento a CHINETTI, per la sua fedeltà alla 24 Ore, e l'ha nominato cittadino onorario come accadde in passato per un appassionato della «classica» Briggs Cunningham, e per Wilbur Wright, che nel 1903, proprio alle Hunaudières, riuscì per la prima volta a sollevare da terra la sua macchina volante.

Quando si decidono
a verificare l'ala?

La MIRAGE è fuori regolamento

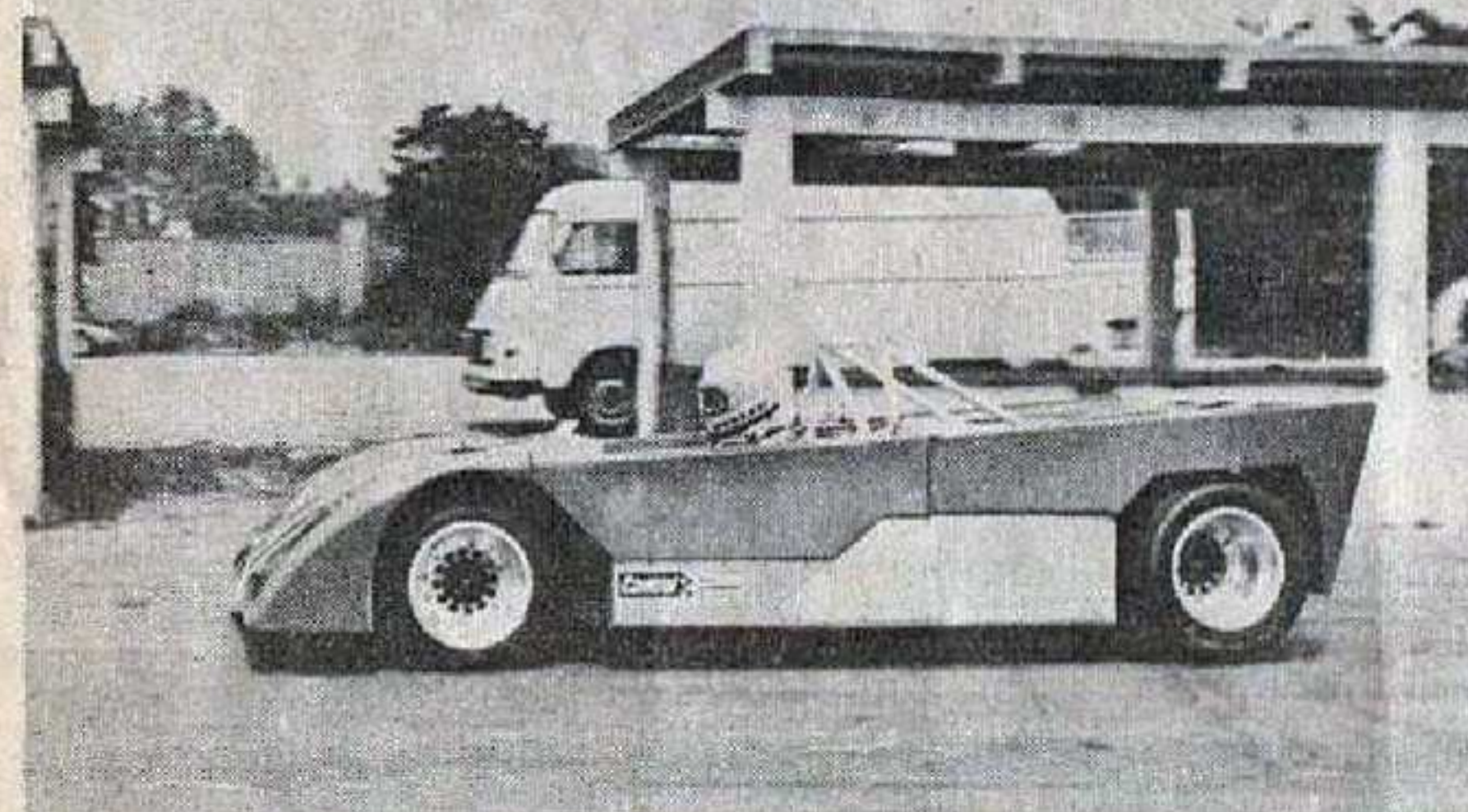
DALL'INVIATO

ZELTWEIG - I motivi tecnici di questa prova sono quelli ormai consueti delle ultime «1000 Chilometri», senza alcuna innovazione di qualche significato. L'ideale sarebbe stato poter avere in lizza la Matra, che pure aveva promesso di interessarsi anche alle gare di mille chilometri, dopo l'impegnativa e vittorio-



A sinistra, già al primo passaggio Ickx e Marko hanno fatto il vuoto. Dietro di loro, Schenken e Merzario. Sopra, Bell con la Gulf-Mirage

La MOMO già marcia!



MODENA - La Momo, la interessantissima vettura Sport progettata dall'ing. Valentini, e della quale abbiamo dato a suo tempo tutti i particolari, comincia a muovere i suoi passi in pista. Dopo una uscita a Monza, Giampiero Moretti è stato a Modena, per proseguire il collaudo della sua macchina che al momento è molto soddisfacente, anche se le molte novità in essa compendiate, specie nelle sospensioni, necessitano di un lungo lavoro. Attualmente, la Momo è dotata di un motore Abarth 2000 che funge da «muletto», ma Moretti sembra che attenda anche un Cosworth 3 litri. Una delle curiosità di questa vettura, oltre agli elementi elastici delle sospensioni in elastomeri, gli ammortizzatori sostituiti da circuiti idraulici con valvoline, i portamozi con cuscinetti anulari di grande diametro, consiste nel volante, che è facilmente staccabile dal suo piantone, quasi verticale, mediante un pulsante che è al centro del volante stesso. Nel frattempo, Giampiero Moretti ha costituito una squadra, la «Momo Racing Team», che si occuperà di far correre gli esemplari di Momo già preventivati. Il secondo dei quali sarà destinato a Corrado Manfredini. I collaudi sono stati interrotti dalla rottura di una guarnizione di uno dei polmoncini idraulici della sospensione posteriore (m.m.)

ko. Il quale restituirà il comando due giri dopo, con la sua sosta, mentre l'avanzata di Stommelen, che si rifornirà soltanto al 47. giro, toglie il quarto posto a Merzario, dietro al quale procede la Lola di Larrousse. Al 45. giro, la macchina non passa e tutti credono che, nell'imminenza del rifornimento, sia restata senza benzina. Invece, il francese era bloccato a metà percorso da noie d'accensione, pro-

Lezione MATRA: non colpa dei piloti i ritiri di LE MANS

PARIGI - La Matra, affinché non venga data un'interpretazione errata, dal punto di vista tecnico, alle difficoltà delle due vetture che si sono ritirate a Le Mans, ci tiene a precisare che il ritiro della vettura di Beltoise-Amon è stato causato da guasto a un cuscinetto di biella, che ha portato alla rottura di una vite e alla perforazione del carter, con olio sparso sugli scarichi, che ha provocato un principio d'incendio. In nessun momento può essere portata in causa la responsabilità del pilota, si aggiunge. Quanto alla vettura di Jabouille-Hobbs, i due guasti sono stati addebitati un poco frettolosamente a panne di carburante. In effetti è vero, ma solo in quanto tale panne è stata una conseguenza, non la causa.

Vibrazioni anormali, attorno al sedile del passeggero, hanno provocato l'apertura del rubinetto della riserva. I problemi di consumo, creati dal succedersi di tempo bello e brutto, non erano stati calcolati bene, ma questo non ha influito sul comportamento della vettura, dato che la riserva permette di coprire un poco più di un giro. Jabouille si è fermato, perché quando ha voluto aprire il rubinetto l'ha trovato già aperto. Ha potuto riprendere la corsa, mentre il ritiro è stato dovuto a un guasto che ha bloccato il cambio.

Queste le spiegazioni della Matra, che conclude ripetendo che in nessuno dei casi può essere posta in gioco la responsabilità dei piloti.

Non fischia a nessuno l'orecchio?...

sa «24 Ore» di Le Mans, per dare una dimensione più completa alla contesa tecnica, dopo che la Ferrari ha evitato la prova più lunga e che lo stesso confronto con le otto cilindri è tuttora teso, per merito di Lola e Mirage. Certo, anche la rinuncia dell'Alfa Romeo è spiacevole; ma è anche la più scusabile in questo momento, in cui dall'otto cilindri non c'è più nulla da spremere (avrebbe dovuto essere completamente ri-



John Wyr a colloquio con Merzario: è un periodo che tutti vogliono Arturo, che però la Ferrari non si lascia scappare

disegnato) e la macchina non solo è battuta sulla carta dalle più frazionate, ma è raggiunta dalla stessa V8 di punta, che è la Mirage-Ford, per completezza, dati i limiti di tenuta della Lola, con lo stesso motore Ford-Cosworth. Inoltre, nelle officine dell'Autodelta procede a ritmo serrato la preparazione del nuovissimo 12 cilindri «piatto», che già ha dato ottime rese iniziali, dell'ordine dei 460 cavalli, per cui si comprende la necessità di rivolgere ogni sforzo e ogni attenzione alle nuove armi.

Dunque, un confronto di remmo convenzionale, tra le Ferrari, questa volta quattro, pur senza la minima modifica o innovazione da Francorchamps e dal Nurburgring, contro le citate vetture spinte dal V8 Ford-Cosworth. Delle nostre macchine, è interessante rilevare come le previste velocità, di punta, dell'ordine di 238-294 kmh., giusto una decina di kmh. in più della stessa Ferrari di «F. 1», non siano state sviluppate, per eccessivo allungamento dei

rapporti e stabilizzazione dei regimi, con 280-284 kmh.

Nulla da segnalare per la Lola-Ford, ad eccezione della aggiunta d'una presa d'aria dinamica all'aspirazione, visto che oggi una deroga dei sempre più elastici regolamenti la consentono sopra il «roll-bar». La Mirage, che l'aveva sperimentata al Nurburgring, ha potuto perfezionare il disegno, con una forma più aerodinamica. Ma della macchina inglese resta ancora un forte dubbio sull'altezza del profilo alare posteriore: con gli angoli di incidenza usati e con una corda di circa 40 cm. si giunge ad altezze da terra superiori ad un metro, per cui gli 80 cm. regolamentari dalla parte più bassa sospesa al basso dell'ala dovrebbe essere superati. E non si comprende come i commissari non si decidano a fare un rilievo preciso: attendono forse un reclamo?

Ancora della Mirage, la cui parte frontale è stata accentuata con un sottile profilo inferiore e con leggere alette verticali sporgenti dallo spi-



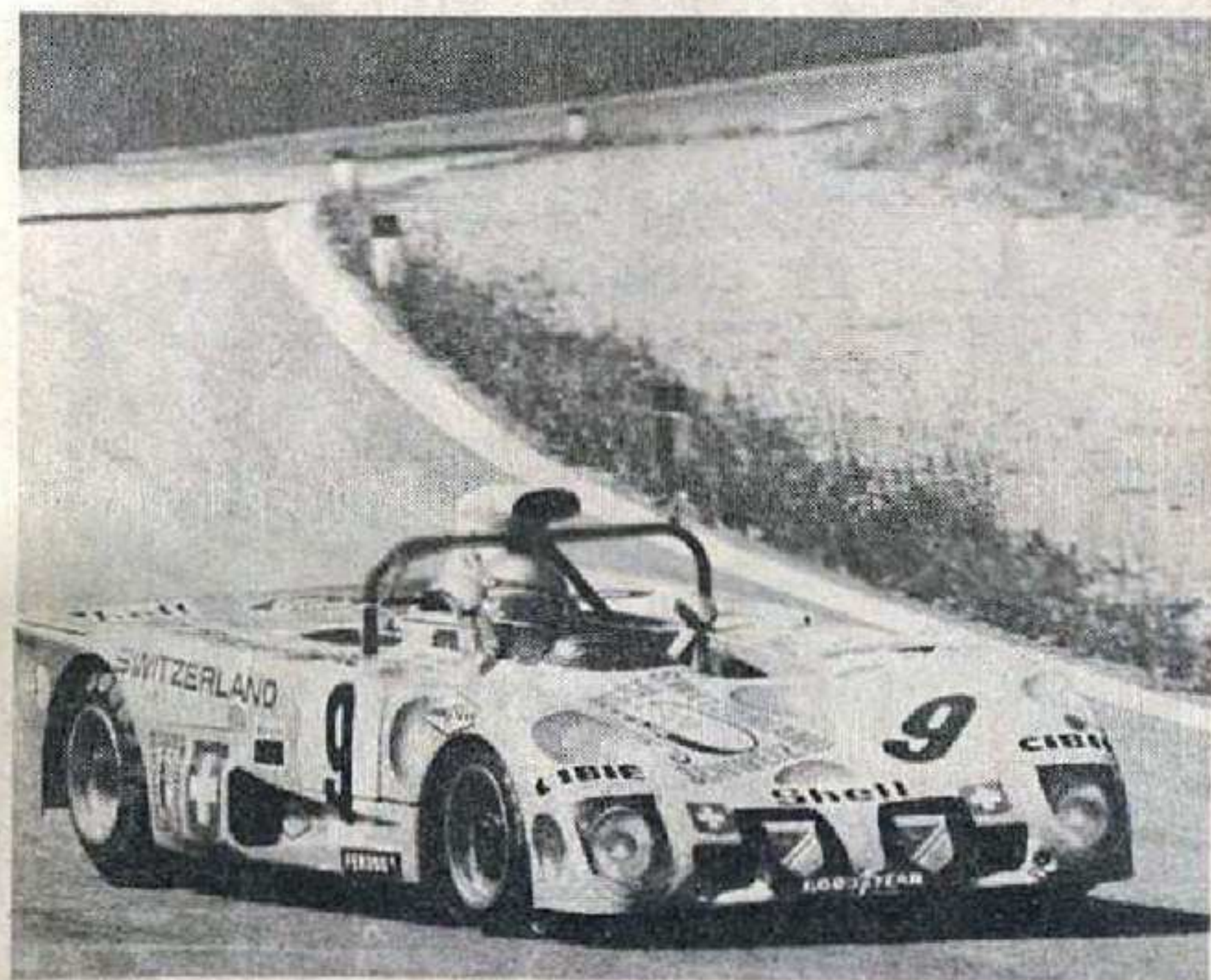
Il neo-acquisto Ferrari, Helmut Marko, a colloquio con il direttore sportivo Peter Schetty

golo dei parafanghi, va segnalata la sempre migliore completezza di esecuzione.

Infine, una macchina d'un certo rilievo è stata presentata dalla Porsche, pur essendo iscritta da Strahle, ma seguita dall'ing. Falk e da tecnici e meccanici di Stoccarda e condotta dal pilota ufficiale Waldegaard e da quel Gunther Steckkonig, che è un tecnico del reparto esperienze. Esteriormente, la macchina è una 911, con profilatura anteriore leggermente più accentuata e con un ampio «spoiler» posteriore. La macchina corre nel Gruppo 5, tra le Sport fino

a tre litri; ma i tecnici di Stoccarda giurano trattarsi d'un due litri e mezzo; è il conosciuto sei cilindri «boxer», con alimentazione ad iniezione Bosch. Molti sostengono che la cilindrata sia più prossima ai tre litri e che la macchina altro non sia che un prototipo sperimentale del modello di 2.700-2.800 cmc. che dovrà essere presentato prossimamente: magari con tanto di «spoiler» posteriore. Non dimeno, per stare ai vantaggi del Gruppo 5, questa vettura, che è pur sempre una GT, nonostante l'exasperazione, s'è presentata con un serbatoio di 120 litri.

benz.



A sinistra, subito fuori dalla lotta la Lola di Larrousse-Elford. Sopra, Regazzoni un po' avvilito segue le prove con Munari. Lo svizzero, prima di rompersi il polso giocando a football, aveva avuto un incidente in allenamento uscendo di strada nella curva in discesa a destra dopo il rettilineo più lungo

30 cm. d'acqua a POCONO dubbia la «500» per «AGNES»

POCONO (Pennsylvania) - L'uragano «Agnes» che ha colpito con violenza inaudita gli Stati di New York e della Pennsylvania, ha lasciato sul circuito ovale di Pocono circa 30 centimetri d'acqua, impedendo così le prove della «500 Miglia» USAC che avrebbero dovuto svolgersi nelle giornate di sabato e domenica.

Nel famoso grande magazzino «Bloomingdale» di New York abbiamo incontrato per caso il pilota Peter Revson, di ritorno come noi da Pocono, il quale ci ha detto: «Sono tornato a New York perché a Pocono è impossibile provare. E' un vero finimondo temo che se la pioggia non vessa neppure giovedì prossimo potranno avere luogo le prove di qualificazione».

Anche se non ha ancora la fama di Indianapolis, la pista ovale di Pocono in Pennsylvania, inaugurata tre anni fa, è ormai entrata nel numero ristretto delle grandi organizzazioni americane ponendosi sullo stesso piano di Indianapolis per quanto riguarda il valore tecnico e sportivo delle sue corse, con oltretutto un punto di vantaggio che è dato dalla migliore qualità delle installazioni e anche dalla migliore visibilità offerta agli spettatori. Situa ad est dello stato della Pennsylvania, vicino a quelli di New York e di New Jersey, la pista di Pocono è stata costruita in una zona montagnosa che è un centro ideale di

vacanze estive e invernali per la grande concentrazione umana dei due centri limitrofi. La vicinanza con questi ha dato immediato successo alle gare organizzate sulla velocissima pista di Pocono, che così è diventata in poco tempo la sede di manifestazioni molto interessanti.

La principale gara in programma di Pocono è la 500 Miglia USAC, che, tempo permettendo, si dovrebbe correre domenica 2 luglio e che in sintesi deve essere considerata come la rivincita della 500 Miglia di Indianapolis, praticamente con gli stessi uomini e le stesse macchine e che, indipendentemente dal fatto che è valida per il campionato USAC, ha un valore molto alto per il fatto di essere parte di uno challenge particolare, quello detto delle «Tre Corone», cioè delle tre gare di 500 miglia: Ontario, Indianapolis e Pocono.

Rivincita di Indianapolis, abbiamo detto, e basti pensare a come si è svolta la gara di maggio per capire come siano molti quelli che hanno motivo di non considerarsi soddisfatti del risultato della corsa milionaria. Ci saranno le Parnelli di Andretti, Al Unser e Leonard, che nel frattempo sono state perfezionate per poter sfruttare in pieno le caratteristiche aerodinamiche ideate da Philippe; poi le formidabili Eagle di Gurney, ancora con Bobby Unser e Grant e infine le McLaren ufficiali di Revson e John-

cock, tutte contro la McLaren Sunoco di Donohue, che con l'aureola della vittoria di Indianapolis è il punto di mira. Vedremo se stavolta Bobby Unser avrà capito la lezione e non si getterà a capofitto fin dai primi giri, se sarà cioè capace di dosare meglio la sua azione in modo di non far fuori il motore subito; in questo caso l'Eagle sembra proprio la favorita e Gurney meriterebbe questa soddisfazione. Tra quelli che hanno molti motivi di essere arrabbiati dopo Indianapolis c'è Revson, che si era dovuto ritirare dopo pochi giri, quando era ormai quasi in testa; e naturalmente ci sono Andretti e Al Unser, che a Indianapolis erano alle prese con la tenuta di strada delle loro McLaren.

Prima che «Agnes» sopraggiungesse, Mario Andretti, provando i pneumatici Firestone, ha girato alla media di 294,509 kmh, mentre Bobby Unser sulla Eagle di Gurney ha fermato il tachimetro sui 300,946 kmh, oltre 27 chilometri in più del record ufficiale detenuto da Mark Donohue che vinse la prima edizione nel 1971.

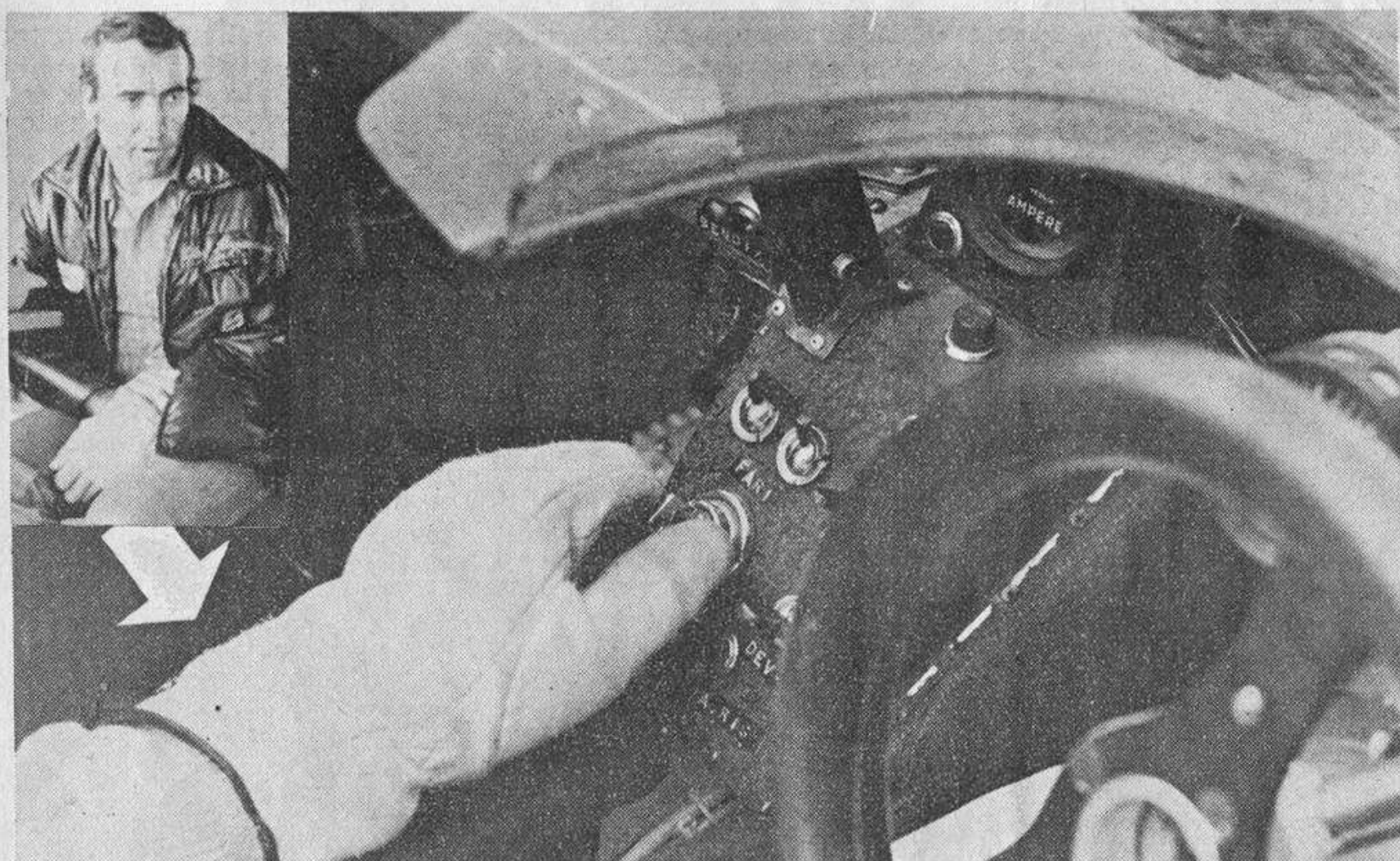
Gli organizzatori, visto che i bollettini meteorologici preannunciano acquazzoni intermittenti sino a martedì prossimo, hanno espresso apprensione e il timore che continuando di questo passo la gara del 2 luglio debba essere rinviata a data da destinarsi.

Franco Lini

I migliori tempi nelle due giornate di prove

		VENERDI'	SABATO
Bell-van Lennep-Adamowicz	Gulf Mirage	2'00"44	1'40"60
Elford-Larrousse	Lola T 280	2'01"02	1'41"32
Ickx-Redman	Ferrari 312 P	2'07"38	1'41"67
Peterson-Schenken	Ferrari 312 P	1'57"17	1'42"02
Marko-Pace	Ferrari 312 P	1'53"83	1'42"18
Merzario-Munari	Ferrari 312 P	1'56"57	1'42"65
Bueno-Catapani	Porsche 908	2'12"63	1'50"68
Moser-Nicodemi	Lola T 290	2'12"13	1'52"02
Gaydon-Gray	Chevron B 19	2'30"15	1'52"22
Lafosse-de Fierlant	Lola T 290	2'12"27	1'53"24
Swietlick-Salles	Lola	2'34"54	1'54"21
Frey-Ettmuller	Chevron B 19	2'32"83	1'55"02
Stuppacher-Rieder	Abarth Osella	2'10"48	1'55"04
Stommelen-Hezemans	Chevron B 21	—	1'55"07
Dupont-Blancpain	Chevron B 19	2'16"07	1'55"24
Twaites-McInerney	Chevron B 21	2'13"71	1'56"57
Steckkonig-Waldegaard	Porsche 911	2'14"53	2'01"41
Schultze-Janda-Schwerigen	De Tomaso	2'53"09	2'02"49
Fitzpatrick-Kremer	Porsche 911	2'15"82	2'03"13
Barth-Nolte	Porsche 911	2'20"56	2'04"46
Eckberg-Larsson	Porsche 911	2'18"31	2'05"10

In neretto il pilota che ha realizzato il tempo venerdì: per primo quello detentore del miglior tempo del sabato.



ZELTWEG - Le prove della «1000 Chilometri» hanno avuto un «nate-fatto», che ha portato a vari mutamenti: l'incidente calcistico di Regazzoni. Infatti, l'Osterreichring è stato aperto fin dall'inizio della settimana, per collaudo anche di vetture «Formula 1», oltre alle Sport (Ferrari e Mirage); ebbene, conclusa questa parte di prove private, giovedì, nel primo pomeriggio, si sono avuti momenti di deconcentrazione per piloti e meccanici, che si sono messi a giocare al pallone. E Regazzoni, in una scivolata a terra apparentemente innocua, s'è fratturato il polso sinistro. Sulle prime sembrava una semplice distorsione, ma la radiografia del venerdì mattina ha messo chiaramente in luce la frattura, che ha richiesto una gessatura ed una diagnosi di tre settimane per il pilota ticinese, che potrebbe vedersi così compromesso (si parlava già di sostituzione con Nanni Galli) perlomeno il prossimo G.P. di Francia alla Charade.

L'indisponibilità di Regazzoni, che già era uscito incolume da un incidente del giorno prima alla Bosch-Kurve, ha rivoluzionato la squadra, già rinnovata dall'impiego delle quattro vetture: Redman affiancato a Ickx e rapido ingaggio di Marko, accoppiato al debuttante Carlos Pace, che avrebbe dovuto correre con l'inglese. Invariate le coppie Peterson-Schenken e Merzario-Munari. Poi, l'assenza dell'Alfa Romeo ha giovato anche alla Lola, giacché Elford è stato affiancato a Larrousse, mentre la squadra della Mirage è stata rinforzata dall'americano Adamowicz.

Malauguratamente, però, il primo giorno di prove ufficiali è stato guastato dalla pioggia: Ickx non ha nemmeno voluto provare, tanto più che la sua macchina doveva essere completamente smontata, per ricevere un altro motore, dopo l'incidente di Regazzoni. E pochissimi hanno potuto scendere al disotto dei due minuti sul giro, quando i primati parlano di 1'39"35 a 214,009 km. orari per la Porsche 917 dell'anno scorso del compianto Rodriguez, mentre in prova la Ferrari ottenne 1'40"10 con Regazzoni pari a 212 km orari di media.

Il più rapido riusciva Marko, per la prima volta alla guida della 312 Ferrari; ma il suo tempo di 1'53"83 lo si deve alle condizioni particolarmente favorevoli degli ultimi minuti di prove, quando la pista si stava asciugando. Poco prima infatti, il bravissimo Mer-

La pioggia e i rapporti mortificano le 312 P

DALL'INVIATO

zario, nuovo di questa pista, otteneva 1'56"57, contro 1'57"17 di Peterson, 1'57"11 di Schenken e 1'57"8 di Pace.

Tutti gli altri sono restati al disopra dei due minuti, con maggiore sfavore per Munari (2'14"4), il quale aveva girato, con bella sicurezza, proprio quando la pioggia era più intensa, press'a poco come Redman, che otteneva 2'07"38. Ma la Mirage restava a 2'00"44 con Van Lennep e la Lola a 2'01"02 con Elford. Buoni i tempi delle due litri, con 2'10"48 dell'Abarth di Stuppacher, 2'12"13 della Lola-Abarth di Nico-demi, per merito di Moser, e 2'12"27 della Lola di De Fierlant. L'interessante Porsche di Steckkonig otteneva 2'14"53.

Quindi, anche la seconda giornata di prove è stata disturbata dalla pioggia; ma soltanto nella seconda parte della seduta, consentendo nelle prime due ore una preparazione, se non buona, almeno discreta, con la possibilità di ottimi spunti velocistici e tempi interessanti per le vetture di primo piano. Solo che la messa a punto delle Ferrari riusciva assai laboriosa: un forte sottosterzo, specie alla curva di ritorno, era difficile da eliminare e veniva ridotto con interventi sulle barre e con l'eliminazione dei piccoli «spoiler» sui parafranghi anteriori, con un compromesso finale accettabile, che avrebbe potuto riuscire migliore con più tempo a disposizione. Come non bastasse, anche i rapporti di trasmissione riuscivano troppo lunghi e nessuno poteva superare i 10.500

10-600 giri in quinta, quindi 400 500 giri al disotto dei limiti tollerabili. Perciò le macchine modenesi non hanno potuto fare sfoggio delle loro superiori velocità di punta; ma alla fine delle prove, soltanto alla vettura di Ickx-Redman sono state accorciate di 300 giri la terza, la quarta e la quinta. Ciò spiega come mai nessuno dei ferraristi sia riuscito a segnare i migliori tempi, senza nemmeno ripetere i limiti dello scorso anno.

Anche la prova con gomme a mescola più tenera, le B33 in luogo delle B31 scelte per la corsa, non ha potuto dare gli effetti sperati, sempre per limitatezza del tempo a disposizione. E il miglior risultato andava alla Mirage di Bell, con 1'40"60, al volante della quale sono apparsi assai veloci anche van Lennep e l'americano Adamowicz; mentre pure la Lola di Larrousse ed Elford, per merito dell'inglese, segnava il secondo miglior tempo in 1'41"32, contro 1'41"67 del più rapido delle Ferrari, Jacky Ickx, contro 1'42"02 di Peterson, 1'42"18 di Marko e 1'42"65 di Merzario, il quale ha dovuto limitarsi a pochi giri, per consentire un maggiore allenamento a Munari.

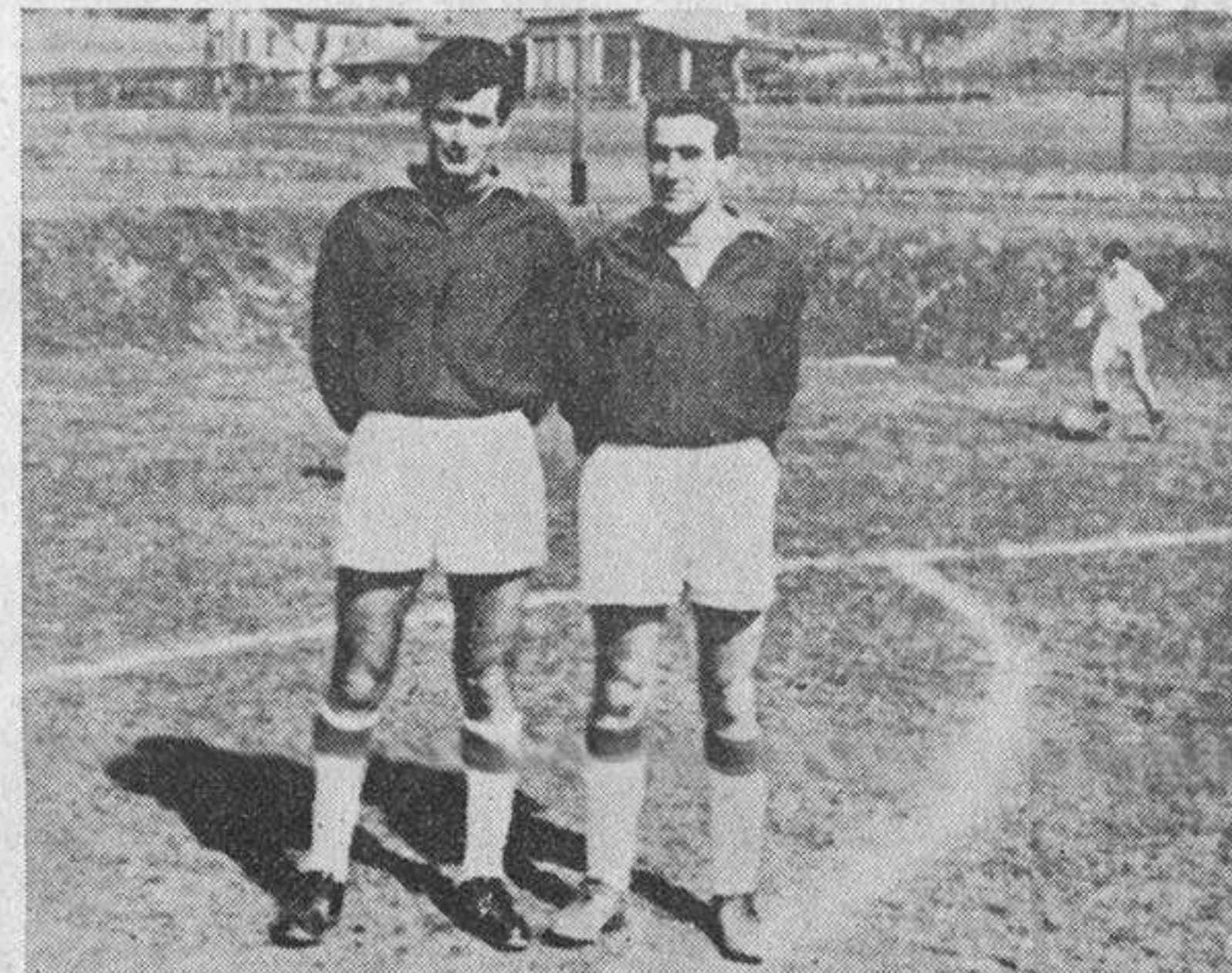
Il campo limitato dei concorrenti lasciava alla vecchia Porsche 908 di Bueno un tempo di 1'50"68, alle spalle della quale si portavano le due litri meglio dotate. E qui la più alta prestazione la dobbiamo alla Lola con motore Abarth guidata da Moser, con 1'52"02, dinanzi alla Chevron di Gaydon, con 1'52"22, alle Lola di Lafosse e di Swietlick, rispettivamente con 1'53"24 e 1'54"21, lasciando a 1'55"02 e 1'55"04 la Chevron di Frey e l'Abarth di Stuppacher.

All'ultimo momento, una Chevron con motore BMW due litri è stata affidata a due piloti di rilievo, Stommelen e Hezemans, i quali, pur con limitatissima preparazione, hanno girato in 1'55"07, con lievissimi margini sulle restanti due litri. Infine, per quanti sforzi avessero fatto, non sono riusciti a scendere sotto i due minuti Steckkonig e Waldegaard, con la Porsche 911 sperimentale di due litri e mezzo, tanto rapida sotto la pioggia! E delle Gran Turismo, soltanto la Pantera De Tomaso di Janda e Schulze e tre Porsche 911 hanno potuto qualificarsi, non essendo state ammesse cinque vetture, tra cui tre Sport di due litri.

e. b.

SORPRESE ed INCIDENTI rendono meno «scontate» le prove della 1000 KM Austria

ecco il polso «fragile» del calciatore REGAZZONI



Quando CLAY era (quasi) un... PELE'

Forse il calcio elvetico, con il passaggio di Clay Regazzoni alle corse automobilistiche, ha perduto un campione in potenza, così come la Ferrari lo ha perduto per le corse di Zeltweg in seguito alla frattura di un polso riportata dal pilota di Lugano in una partitella disputata fra un turno di prova e l'altro, in un campetto nei pressi dell'Osterreichring: un «ritorno di fiamma» che ha impedito a Clay di partecipare alla «grande parata» Ferrari nella penultima prova del mondiale marche. E che Clay fosse un «vero» calciatore ne sono la prova queste fotografie che una curiosa coincidenza ci ha offerto nell'ultimo volume della collana piloti, edito dalla LEA su testi di Tommaso Tommasi, dedicato appunto a Clay Regazzoni. Il volume, appena uscito, diventa di insolita attualità. Esso come sempre fa il ritratto dell'uomo e dello sportivo, in una ricca sequenza di fotografie. («CLAY REGAZZONI» - 128 pagine, 156 foto in b.n.; mini-manifesto a colori - L. 1500).



Nelle foto, in alto, Clay Regazzoni con un compagno di squadra quando militava nelle file del Noranco F.C.; qui sopra: la stessa squadra nella completa formazione con Clay, primo da sinistra nella fila dei giocatori accosciati



Nanni Galli: oohh!!

Con tante scuse al «DRAKE»



cronaca di un approdo

NANNI GALLI prova a FIORANO per il GP FRANCIA

Il curioso incidente calcistico capitato a Regazzoni in Austria ha creato subito il problema per la sostituzione del pilota svizzero. Domenica a Clermont Ferrand c'è il G.P. di FRANCIA F. 1 e la squadra del «cavallino» doveva già fare a meno di Mario Andretti, impegnato nella 500 Miglia americana di Pocono (ciclone permettendo). Già venerdì mattina scorsa, appena conosciuta la serietà del guaio al polso di Regazzoni si è affacciata la candidatura di Nanni Galli. Era della stessa mattina la conferma della notizia che il pratese veniva «messo a piedi» dal d.s. David Yorke per il G.P. di Francia.

no fatto perdere due anni buoni in F. 1.

Così aveva preferito l'Alfa (con tutte le «grane» che poi ha avuto per le gelosie suscitate a causa dei contatti con Ferrari) e la Tecnodella-speranza. E tutti sanno come si era sacrificato per questa F. 1, anche se al primo atto dell'Operazione Martini si erano già prospettati i pericoli di una alternativa col protettissimo Bell. Ma Galli, accettando a scatola chiusa il contratto diretto con i Pederzani (nel budget-paga della Martini, a parte i Pederzani, figurano solo Yorke e Bell), spera di essere comunque tutelato, come purtroppo si è visto,

avrebbe deciso lui, all'arrivo post Zeltweg di Regazzoni a Modena. L'intenzione è di far completare le radiografie austriache da una visita del prof. Gui del «Rizzoli» di Bologna. Probabilmente più per conoscere quanto tempo ci vorrà per riavere «Rega» col polso in piena efficienza (c'è chi ha parlato persino di 2 mesi) che per convincersi della possibilità di un recupero, magari subito in Francia, con un bracciale di cuoio come fece Stewart due anni fa.

D'altro canto bisogna tener presente che, già un mese e più fa, quando la Tecno rinunciò a Montecarlo, la candidatura di Galli sulla Ferrari F. 1 (assente ormai Andretti) si era profilata di nuovo. Avrebbe potuto essere realtà forse a Nivelles in Belgio, se la Tecno non avesse poi deciso il debutto.

Sei anni dopo dunque (cioè dal 1966, quando col «Casco d'Oro» Galli ebbe l'occasione DINO alla quale rinunciò per fretteolosità) il pilota idolo dei toscani sembra finalmente riuscito ad approdare a Maranello. Sappiamo che è sempre stato il suo sogno. Purtroppo ci arriva dopo nuove delusioni (umane) che non si dovrebbero mai imporre a quei delicati meccanismi psicologici che sono i piloti. Ma la spontanea e improvvisa sortita dell'ing. Ferrari, conoscendo anche quanto gli costa forse di giustificabili preoccupazioni, è fatta anche per ridare serenità a questo ragazzo che davvero non avrebbe meritato il trattamento ricevuto dal Racing Team Martini-(Yorke-Pederzani). Ma tant'è se lo sono cercati!

La sorte ha voluto che per Galli un «appiedamento» si sia risolto in una... promozione.

Mentre andiamo in macchina la possibilità che Galli sostituisca Regazzoni in Francia è al 90%. Nella giornata di lunedì egli dovrebbe essere già a Fiorano per il suo primo contatto con la 312 B2 per la gara. E' ovvio pensare che, essendo ormai «libero» dall'impegno Alfa per i prototipi e alla luce del «trattamento Martini», per Galli le prospettive '73 sono anzitutto legabili alla entità dei programmi Ferrari.

Resta una considerazione. Con questa «sortita» la Ferrari si candida anche alla classifica CSAI che a fine stagione conteggerà i milioni di premi sia ai costruttori — che corrono in F. 1 — che ai concorrenti che utilizzano piloti italiani. Possibilità, quest'ultima, alla quale (con la decisione Bell) hanno rinunciato adesso i fratelli Pederzani.

m. s.

Caro ingegner Ferrari,

Le chiedo scusa. No, non salti sulla sedia, per carità! Sentivo di avere il dovere di farlo. Non mi riferisco comunque alle vicende romane. Per quelle, ero e resto del mio punto di vista. E Lei sa che non mi sono scoperto di questa idea solo nei giorni della (sua) Grande Rinuncia. Ma da due mesi, da quando cioè Ella — appena conosciuta la notizia della corsa F. 1 di Vallelunga per il 18 giugno — si affrettò ad annunciare che non avrebbe partecipato! La mia critica era ed è quella di tutti i veri appassionati: cioè che alle corse in Italia, da Imola a Roma, sia che Lei sia stato unico depositario della società con il marchio «cavallino», sia che come ora debba dividerla con la Fiat, ha riservato un trattamento (di partecipazione) non sempre generoso.

Le dicevo: non voglio scriverLe di questo. La ragione per cui Le chiedo scusa delle mie critiche giornalistiche, per le quali so che Lei a volte si amareggia, è un'altra. Le chiedo scusa per le occasioni in cui l'ho fatta oggetto di accuse per il suo «ostracismo» (maturato soprattutto negli ultimi anni) ai piloti italiani. Perlomeno dovrei cambiare lo spunto di questa mia critica (e non perché ora sembra deciso a dare il via all'Operazione Nanni Galli in F. 1 Ferrari). Dovrei solo motivarla perché Lei si è trovato a diventare l'ispiratore di un comportamento del quale, chi può e appena può, anche tra coloro che si sono sempre «divertiti» nel leggere miei articoli accusatori nei suoi confronti, non ha mancato di far tesoro.

Sta accadendo proprio questo. Anzi si sta ripetendo con esasperante monotonia. Ché tanti costruttori o dirigenti del nostro sport, i quali sono i primi a esibirsi in sorrisetti compiaciuti o a pronunciare parole di critica (in camera caritatis, naturalmente) contro di lei, sono poi anche i più solleciti ad imitarla.

Lei avrà già capito la ragione di questa lettera aperta: la più recente amara vicenda del pilota pratese. Dopo il «salasso» con l'Alfa Romeo, anche questa adesso! Con l'Alfa Galli ha dovuto prendersi persino le colpe di una sconfitta (in Targa) per il troppo tempo perso in un testa-coda che era invece un... rifornimento abusivo di benzina. Con la Tecno, dopo aver sciupato mesi (e rinunciato quest'inverno a una possibilità lasciata da Lei, se non m'inganno) per la messa a punto di questa ambiziosa vettura conterranea, ecco il «grazie»! Galli in Francia il 2 luglio, ha dovuto far posto a un inglese. Quel tal Derek Bell che Lei conosce bene per qualità che nessuno può credere migliori di quelle di Nanni Galli, ammenoché tutte queste umiliazioni continuate non abbiano finito di avvilire la «carica» agonistica del ragazzo toscano.

Che cosa dire dopo quanto avvenuto? Anche Lei spesso, e ho avuto modo di ripeterlo a chiare lettere non solo su questa rivista, non ha lesinato trattamenti poco simpatici ai piloti che hanno il torto di avere un passaporto verde. Però, est modus in rebus!... In fondo, Lei è Ferrari! Lei si è guadagnato in cinquant'anni il diritto anche di fare il bello e cattivo tempo nel nostro sport. Si può anche pensare che — vero o no — dietro a certi suoi comportamenti vi siano state ragioni che la gente non può sempre conoscere. Lei ha comunque il pregio dell'originalità. E' invece la minestra riscaldata, l'imitazione facile che infastidisce; l'operare come Lei, dopo magari essere stati tra i suoi critici accaniti!

E' lei che ha «inventato» la partecipazione con una sola macchina alle gare «per mantenere il contatto tecnico». Ed, opla, appena hanno potuto, altri l'hanno imitata. (Chi legge Alfa... ha ragione!).

E' lei, che, sul più bello dell'attesa altrui, se c'era da rinunciare a una corsa preventivata perché gli avversari vincevano troppo, oppure se c'era da cambiare programmi all'improvviso, lo ha sempre fatto se considerava opportuna la cosa. E non ha avuto forse recentissimi imitatori?

E che dire dei piloti italiani nel purgatorio dell'attesa della preferenza agli stranieri; e del non programmare i contatti dei guidatori con cognome nazionale, accettandone invece di ferrei per gli stranieri? E' stato puntualmente imitato in questo (mi permetta) «malvezzo» sportivo.

Non è stato forse Lei a inventare due anni fa la «staffetta» dei piloti su una sola macchina? Lo fece con Regazzoni e Giunti in F. 1. Adesso ecco il Racing Team Martini che, dopo aver conclamato in dicembre la sua decisione di finanziare un giovane costruttore F. 1 per una monoposto e un pilota tutto italiano, attua ora la stessa trovata (sia pure giustificandosi che è una decisione del suo d.s. inglese David Yorke) per far posto a un pilota di nome inglese!

Com'è monotona la vita! Ma, vivaddio, come è preferibile l'originalità anche discutibile, alla squallida mancanza di fantasia.

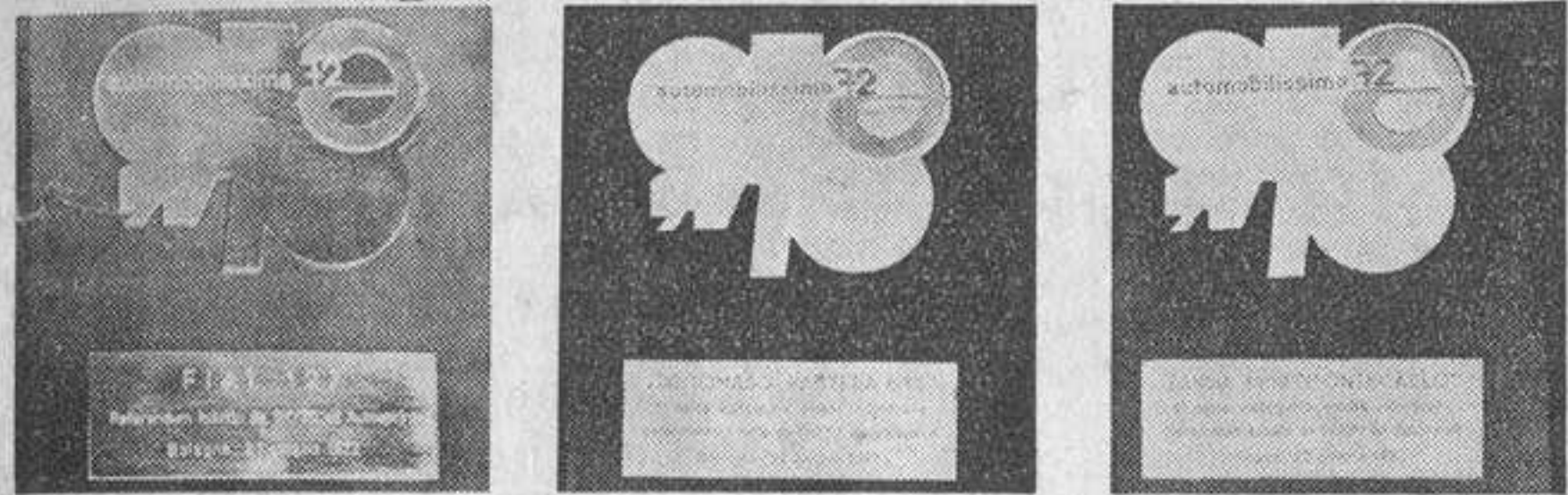
Perciò Le chiedo scusa, ingegner Ferrari. Questo non significa che eviterò di riproporre le mie critiche nel futuro, se le considererò giuste dal mio punto di vista. Ma saranno sempre critiche di stima sportiva. Quelle che gli imitatori delle sue scelte non avranno mai il diritto di pretendere.

Con la simpatia di sempre.

Marcello Sabbatin

P.S. - Farà piacere a tutti gli sportivi la sua decisione di accettare la richiesta di Galli per sostituire l'infortunato Clay. Ma a proposito: come mai, appena c'è stato da trovare un sostituto a Regazzoni in Austria il suo «diplomatico svizzero» dirigente della Squadra ha subito pensato a uno straniero (Marko sul prototipo e Redman sulla F. 1)?

Le nostre premiazioni «127» ed Elford



Un fiore e un casco

Con questo «Fiore d'Oro», AUTOSPRINT e GIO' '70, la Fiera dei giovani, premiano martedì 27 giugno alle ore 20,30 nell'Oro Pilla Residence di Castelmaggiore, la FIAT 127, risultata vincitrice del referendum per l'elezione di AUTOMOBILISSIMA '72. Con la 127 saranno premiate la «Lancia 1300 Montecarlo» e la De Tomaso Pantera GTS, classificate al primo posto nelle categorie «media cilindrata» e «super cilindrata». Alle due «vallette» di AUTOMOBILISSIMA '72 andrà il «Fiore d'argento».

In questa occasione AUTOSPRINT premierà con un Casco di bronzo speciale, il pilota Vic Elford per il suo gesto di generosa sportività, dimostrata in occasione dell'incidente alla 24 Ore di Le Mans, quando il pilota inglese si fermò per soccorrere un collega creduto prigioniero nella sua auto in fiamme.

Con un «così è se ti pare» — mentre i Pederzani perlomeno mostravano un pizzico di imbarazzo — la Tecno F. 1 passava a Derek Bell per la gara francese.

Galli si è messo così in contatto con l'ing. Ferrari per riaprire un discorso che, ora si può meglio precisare, era aperto dallo scorso inverno. Allora non andò in porto per un complesso di motivi. Ferrari aveva prospettato una soluzione «a cachet» per le corse prototipo dopo Sebring, con prospettive successive, di F. 1. Ma Nanni era rimasto «scottato», da situazioni passate che in un modo o nell'altro gli han-

non è avvenuto.

Venerdì 23 scorso, dunque, Galli era già candidato alla Ferrari. Magari avrebbe potuto salire sul prototipo stesso, era rientrato da Zeltweg dopo le prove F. 1 concluse il martedì, ma il dirigente sportivo del team Ferrari Peter Schetty aveva d'altronde deciso, a suo criterio, subito per lo straniero di turno: Helmut Marko.

Enzo Ferrari, comunque, alla luce anche della nuova situazione Tecno, informò i suoi in Austria di non mandare avanti altre trattative per la F. 1 in sostituzione di Regazzoni (Schetty aveva già contattato Redman!). Il «Drake»