



All'uscita dell'autostrada Losanna-Ginevra, a Gland, c'è questo cartello che guida alla Bonnier Inter. Non risulta però che sia una filiale svizzera (con i tempi che corrono visto mai?) dell'INTER di Fraizzoli...

E' tutta GULF la MIRAGE 2

Le nostre informazioni sui mutamenti alla John Wyer Automotive meritano qualche aggiornamento. Il rilevamento aziendale non è stato più, come si pensava, di un noto e ricco appassionato, ma direttamente e totalmente dalla Gulf. E' stata creata una GULF RESEARCH Company e la J.W.A. è ora scomparsa. Rimasto un capannone, dieci tecnici (tra cui il capomeccanico Cuoghi) e Horsman che dirige la baracca mentre Wyer è in « pensione Gulf ». Per quest'anno attività contenuta con la Gulf-Mirage 2, con motore Cosworth serie 11, che debutterà a Brands Hatch, piloti Bell e van Lennep. Ma è già deciso che non sarà alla Targa Florio, considerata troppo dura. Invece si a Monza. Tutti gli sforzi sportivi Gulf nel '72, finito l'accordo Porsche, sono comunque imperniati sul Gulf team McLaren, sia in F. 1 che nella Can-Am. L'operazione Stewart sulla Can-Am McLaren è stata possibile proprio grazie alla Gulf. Tempi duri '73 per la Elf con lo scozzese?

La PANTERA (anche con STEWART?) nell'EURO-GT

Il campionato europeo delle Gran Turismo cresce a vista d'occhio. Gli interessi competitivi si allargano e molte Case sono pervase dal sacro fuoco. Senza essere azzardanti profeti è facile intuire che certe ritirate dal finanziamento delle stesse squadre rally, come gli intestardimenti di grosse Case (specialmente straniere) a favore dei cosiddetti prototipi appunto nei rallies, tengano proprio d'occhio lo sviluppo di questo campionato F.I.A. che è nato per ridare un senso alle grandi corse di durata, sempre meno valide per i cosiddetti « mostri ». E la promessa di resa di Le Mans per le caratteristiche regolamentari della 24 Ore del '73 conferma le previsioni. Intanto già adesso le Case più qualificate stanno chiarendo le proprie intenzioni. Ed è da pensare che con le « giti » avremo sensazionali ritorni alle gare. Di Case sparite da tempo (vedi Jaguar, Aston Martin, magari Mercedes) come di quelle da poco, ad esempio la Porsche, che sta allestendo la sua big di cilindrata per clientela normale, derivata dalla 917. Anche la Ferrari sa quello che vuole e ha già omologato presso la CSI la Daytona alleggerita

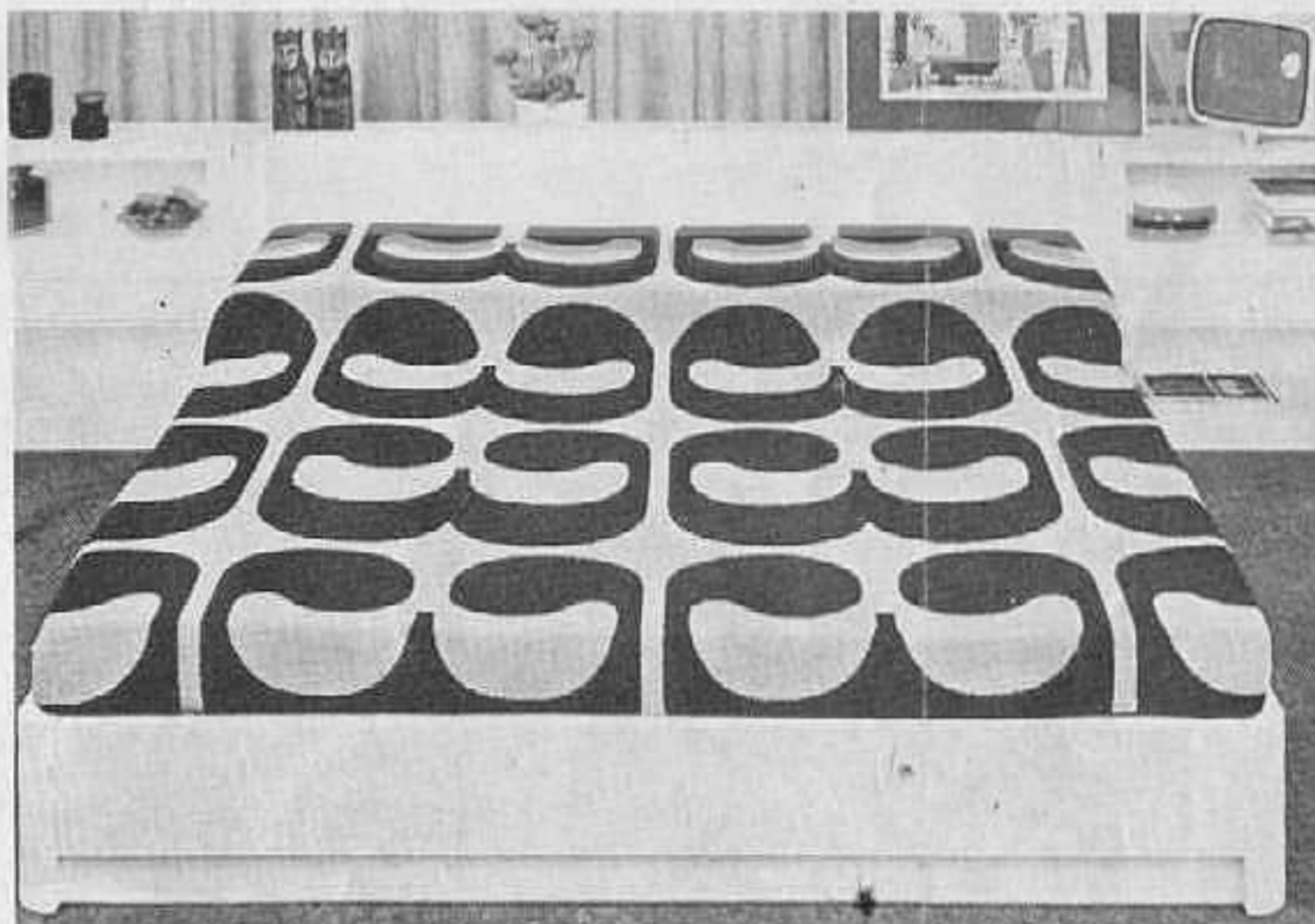
versione « Le Mans-Chinetti » mentre ne prepara una evoluzione. Ma c'è un'altra notizia più grossa, che riapre orizzonti di sfide clamorose, quelle che hanno esaltato gli anni 60, già nella dimensione contenuta Detroit-Maranello. Adesso la sfida può diventare, nella apparenza di derby modenese, Torino-Detroit. Infatti si appresta a omologare la PANTERA alleggerita e potenziata nel motore, anche De Tomaso. E non scordiamoci che questa macchina è Ford. I programmi sono precisi. Partecipare già quest'anno all'Euro GT e c'è chi giura che qualche corsa potrebbe farla anche Stewart. Non per nulla, quando è venuto a Bologna per la premiazione di AUTOSPRINT, Jackie ha passato una mattinata a Modena ritirando una fiammante Pantera, proprio di quelle seconda serie: cioè più leggera, con ruote e gomme diverse e motore Ford elaborato a 500 CV. E' il primo passo di Alessandro De Tomaso per tornare alle corse. E vedrete che il vulcanico argentino d'Italia ci farà scoprire altre novità presto!

Il dolce stil novo di YORKE

Le « sfumature » del ricevimento (di battesimo) Tecno-Martini: i conti Rossi chiamati « Martini » da Luciano Pederzani • Derek Bell che « marciava » Nanni Galli nelle foto accanto alla fiammante vettura F. 1 sulla pedana allestita nel Club International Martini • Sempre Bell che si era seduto nel « tavolo autorità » proprio vicino a David Yorke. • E David Yorke che ripeteva di non conoscere l'italiano però era pronto con le risposte ai quesiti « nel dolce stil novo », prima ancora che la impacciata (con i termini tecnici) traduttrice facesse il suo dovere! • Sfido che può rimangiarsi una certa sua dichiarazione (rinfacciatagli) che nelle squadre-auto le cose possono andar bene solo se tutti parlano la stessa lingua. • Spiritosa comunque la sua « parata: Non ci son problemi di lingua, Gianfranco (Pederzani) parla bene l'inglese! • Piuttosto, visto che prenderà casa a Bologna, a parte i timori per la sua elegante linea alle prese con zamponi e tortellini, speriamo che il dialetto locale non lo impari come fece Phil Hill col modenese: un giorno arrivò al box con la Ferrari fumante e, tutto sconsolato e senza alcun humour, lamentò: « Andem ben, sem a post! » E scese per ritirarsi...

Quanto fumano le auto!

Se non ci fossero le sigarette, che cosa farebbe lo sport? E' una domanda lecita. Per convincersene basta leggere nel budget ad esempio della Marlboro. Finanzia un derby AVIATORIO femminile in Louisiana, un torneo di BASEBALL in Australia, squadre di CALCIO in Francia, Nigeria e Svizzera, gare di GOLF in Francia, Spagna, Turchia, USA e Italia (Coppa d'oro), corse di CAVALI in Australia, Barbados, Belgio, Canada, Francia, Libano, Nigeria, Svizzera, USA; HOCHEY SUL GHIACCIO in Francia e Cecoslovacchia; il campionato francese di PATTINAGGIO sul ghiaccio; VELA in Australia e Francia, SCI in Francia e USA, TENNIS DA TAVOLO in Nigeria (non ancora in Cina), TENNIS in Italia, Spagna, Svizzera e USA; SURFING in Australia. E infine L'AUTOMOBILISMO: oltre la BRM e i suoi sei piloti da quest'anno, paga l'Alpine Rally in Australia, il campionato Nascar e Trall negli USA e altri piloti in Francia. E i medici dicono che il fumo fa male agli atleti...



L'Alfa prototipo 333 adesso arriva persino sul... vostro letto! E' una idea che propone una designer tedesca, con questa coperta originale realizzata per la Tessitura SIRTORI di Costamagna (Como)

Per colpa di Marzollo l'avv. Stochino ha tradito gli amici (non soltanto rallyisti) in questi ultimi due mesi. Ma è proprio tutta colpa di Marzollo o dal superallyista CSAI c'erano riserve su certe decisioni dei colleghi? Inutile chiederlo a lui. Se telefona un giornalista risponde solo: ci sarà un comunicato del dottor Saliti! E' l'aria di Firenze: ha fatto RIZZARE i capelli a tutti in CSAI; sapete bene, con certa nes...pole che corrono su certa STAMPA...

Mentre Fangio terrà a battesimo la sua pista di Balcarce con gare minori in Argentina, de Adamich e qualche altro pilota andranno negli USA in prova a Daytona in vista della 6 Ore di Bill France dei primi di febbraio.

Sarà Garcia Veiga l'argentino che correrà in coppia con Nino Vaccarella la 1000 KM di Buenos Aires. Le altre gare carte di Ninuzzo con l'Alfa 33 tt 3 sono Monza, la Targa, Nurburgring, Zeltweg e Le Mans. Ma forse farà anche Sebring.

Con le Turismo Alfa europee correranno i soliti: Hezemans, Picchi, Zecchi, Facetti (che non ne ha troppa voglia). In più c'è Vittorio Brambilla (che ha avuto anche un motore Montreal da veder di utilizzare in F. 2). E poi ci sarà di volta in volta qualche altro.

Per dare un partner a Vaccarella sulla quarta Alfa, oltre Picchi, sono in ballo vari piloti da assumere a cachet, corsa per corsa. Uno papabile è sempre Pescarolo.

Il carosello americano del « Drake »



Un amico dagli Stati Uniti giura di aver visto (quest'estate prima del decreto anticongiunturale e antimportazione di Nixon) Enzo Ferrari sui teleschermi USA che appariva al volante di una piccola vettura targata « TO » e assicurava i teleutenti americani « lo guido giornalmente una Fiat ». Ma che il « Drake » non ce l'abbia conata giusta e che il fifty-fifty non sia solo per Maranello e dintorni?

Treno + autobus la formula Pederzani

Un'idea per il dott. Sorrenti, animatore delle campagne di sicurezza stradale del Ministero dei Lavori Pubblici. Per i suoi caroselli tivvù « Sulle strade scegliete la vita » può scritturare tre protagonisti ben qualificati che, se c'è da scegliere tra auto e treno, specie per spostarsi in inverno, non hanno dubbi: i fratelli Pederzani (sì, proprio loro della Tecno, Martini-F. 1) e Maria Teresa de Filippis (l'ex signorina F. 1 degli anni 56-59). Paggi Maria Teresa, ormai madre severa e felice, ma Luciano e Gianfranco hanno stupito tutti al ricevimento di Pessione dei conti Rossi, arrivando in treno+autobus da Bologna!...

A Maranello è stato annullato il famoso ukase del « verboten » con i giornalisti. Prova ne sia che Mauro Forghieri, con molto fair play e cuore tenero natalizio ha risposto agli auguri del sottoscritto.

E quest'anno Gioacchino Vari chi lo vedrà più alle corse? Come nonno perfetto (dal giorno di Natale '71) dovrà star quieto in casa, magari a far giocare con le automobili il sospiratissimo nipotino Cristiano che la figlia Milvia e il marito Alfredo Della Longa gli hanno regalato. Ammesso che nonna Renata glielo faccia prendere in braccio!...

Agrodolci da corsa

I Premi ARANCIO e LIMONE '71 che il quotidiano sportivo torinese TUTTO-SPORT assegna ogni anno a personaggi dello sport (a seconda della simpatia o acidità), dopo un sondaggio tra un centinaio di giornalisti italiani, sono finiti quest'anno a Sandro MAZZOLA (dolce per 53) e Novella CALLIGARIS (l'aspra per 88). Nonostante in maggioranza votassero colleghi esperti di calcio, anche i voti a protagonisti-dacorsa sono stati diversi. Vale la pena di ricordare i « nostri » classificati: ARANCIO - 7 voti a AGOSTINI; 3 a Nanni GALLI; 2 a STEWART e DE ADAMICH; LIMONE - 14 voti a ICKX (avete sbagliato: io non l'ho votato!), 6 a FORGHIERI (sì, è vero, un voto è il mio), 3 ad AGOSTINI (un altro mio voto: per il quiz continuato che impone sulla sua vera voglia di diventare pilota), 2 a DE ADAMICH.

Marcellino



nelle pagine che seguono

La LEGIONE STRANIERA



L'ANCAI ringrazia STEWART



Le F. 1 '72 a colori

il pallottoliere delle rubriche

domenicaSPRINT

il giornale di mezzanotte

a pagina

- 2 Dove corriamo domenica?
- 3 LA ZANZARA
- 40 SCRIVETECI, rimarremo amici
- 42 Il giornale del CLUB
- 43 Mini-hobby automodelli
- 44 MOTORAMA Radio TV
- 46 INFORMATUTTO COMPRAVENDITA



Come suddiviso il MILIONE d' della CAN '72

WESTPORT - Anche nel '72 il campionato Can-Am avrà una dotazione di quasi un milione di dollari, nonostante che la Johnson Wax, che finora aveva finanziato in larga parte l'organizzazione, abbia deciso di ritirarsi.

Una riunione plenaria dei dieci piloti di queste gare ha permesso di stabilire la ripartizione delle gare ed anche la ripartizione delle somme in questione, che in totale sono di 750.000 dollari. I premi sono divisi dagli organizzatori, ai quali si aggiungono almeno 200.000 dollari di premi speciali messi a disposizione dalle marche collaterali all'automobile (gomme, carburanti, candele, ecc.). Ognuna delle dieci gare avrà almeno 75.000 dollari di premi, con

55.000 dollari suddivisi tra i primi venti classificati, e 100.000 dollari da dividere tra i primi dieci qualificati.

La somma di 50.000 dollari, inoltre, è accantonata per premi finali, da attribuire secondo il punteggio del campionato. Insomma 1 milione di dollari abbondante (cioè oltre 600 milioni di lire).

Come nel 1971 le gare saranno tre in Canada e sette negli Stati Uniti, col seguente calendario:

- 11 giugno - Mosport Park - Canada
- 25 giugno - Mont Tremblant - Canada
- 9 luglio - Road Atlanta - Georgia
- 23 luglio - Watkins Glen - New York
- 6 agosto - Mid Ohio - Ohio
- 27 agosto - Road America - Wisconsin
- 17 settembre - Donnybrooke - Minnesota
- 1 ottobre - Edmonton - Canada
- 15 ottobre - Laguna Seca - California
- 29 ottobre - Riverside - California

Anche nel 1972 la serie Can-Am è inclusa tra i campionati ufficiali della FIA.

Rinnovati programmi agonistici



I proventi agricoli non bastano a Silverstone per le opere di sicurezza

LONDRA - La direzione del circuito di Silverstone ha reso noti recentemente, durante una conferenza stampa, i progressi compiuti da quando ottenne il controllo del terreno su cui si trova la pista, ed ha anche dato un quadro generale dei suoi programmi futuri. Purtroppo entro il 1972 i progressi visibili saranno pochi e spaziali nel tempo, anche se l'insieme dovrebbe essere diverso quando il GP di Gran Bretagna farà ritorno a Silverstone nel 1973.

Uno dei motivi per l'apparente mancanza di passi avanti consiste nel fatto che a Silverstone si è agito rapidamente, per stare al programma richiesto dal comitato di sicurezza della CSI, più presto di quanto nessuno avesse previsto, e forse è un bene tenendo conto dell'agitazione attuale in fatto di sicurezza. I lavori hanno soprattutto riguardato la ricopertura dei terrapieni con legno, terrapieni che erano stati appunto condannati dalla CSI. Ora, in fondo al

legno di aggiunge una striscia Armcoc, che serve per respingere le vetture (dal punto di vista dei motociclisti è una soluzione molto saggia, perché una normale barriera Armcoc può essere fatale a un centauro che urta).

Si poteva forse sperare di più? Il circuito appartiene al British Racing Drivers' Club, al quale sono ammessi soltanto i piloti di primo piano, quindi si può dire che sia il circuito «senior» per eccellenza (inoltre, il regolamento del club e del circuito impone che qualsiasi utile ricavato venga speso per lo sport motoristico). Per questi motivi, si poteva forse sperare che fosse Silverstone a dare il «là» per altre misure di sicurezza invece non ci sono segni d'iniziativa del genere. Bisogna però dire che il novanta per cento dei terrapieni sarà più alto e ricoperto in legno, già per gli inizi della stagione, con una spesa, pare, di circa cinquanta milioni di lire, cifra modesta se si pensa al Paul Ricard, ma Silverstone non dispone di ricchi benefattori e può contare soltanto sulle corse (e qualche attività agricola) per ricavare utili.

Al momento non possiamo prevedere se CSI e GPDA faranno ulteriori richieste e, se accadrà, ci si chiede come verranno accolte.

I rappresentanti del circuito erano piuttosto riluttanti a discutere dell'argomento del giorno, il fuoco. In complesso si sono limitati a dire che le regole stabilite in modo uniforme non possono essere praticamente applicate ovunque, senza distinzioni. Le origini di Silverstone sono quelle di un aeroporto e l'insieme, indubbiamente poco bello, offre però vantaggi naturali, quali, per esempio, una torre all'incrocio delle vecchie piste (quindi più o meno a metà del circuito), che consente di tenere d'occhio praticamente tutto il percorso; inoltre alle gare più importanti una squadra anti-incendio, formata di ottimi specialisti è sempre pronta, ai piedi della torre, con attrezzature perfette. Aggiungiamo che partendo dalla torre si raggiungono molto rapidamente, in casi di emergenza, altri mezzi anti-incendio.

L'anno prossimo il pubblico che andrà a Silverstone troverà che una delle più grandi seccature è stata eliminata, cioè si sta costruendo una strada circolare all'esterno della pista, che dovrebbe ridurre notevolmente i noti ingorghi nel traffico. Il centro, attorno al parco macchine, continuerà a sembrare un accampamento di zingari, però nel 1973 dovrebbero finalmente apparire un centro tecnico e altri edifici permanenti. A lunga scadenza sono anche previsti abbellimenti del paesaggio, per ridurre un poco l'atmosfera veramente deprimente di questo circuito.

Dal punto di vista delle corse, nel 1972 il circuito sarà più attivo. Il 24. International Trophy del 22-23 aprile comprenderà otto gare che si svolgeranno nelle due giornate, per vetture di F. 1, F. 5000, F. 3, F. Ford turismo e veterane. La gara di F. 5000 si correrà il 22 e le dodici vetture più veloci saranno ammesse al trofeo di F. 1 il 23; questo dovrebbe eliminare la vecchia lamentela, secondo la quale le F. 5000 sono delle chicanes mobili mentre gareggiano le F. 1.

Come si è già detto, il 21 maggio si correrà una gara Interserie, il Martini International sarà di nuovo il round inglese del campionato marche due litri e la vecchia corsa dal passato glorioso, il Tourist Trophy, risorgerà, dopo l'interruzione di un anno, quale round del challenge turistico, il 23 settembre. Patrocinatore di questa gara sarà la Esso, il cui ritorno alle corse è benvenuto, anche se non è paragonabile ai vecchi tempi, quando la società era attivissima nelle gare di Gran Premio.

David Hodges

Più ricca anche l'Interserie (che esclude le vetture 2 litri)

PARIGI - Con la stagione agonistica 1972, l'INTERSERIE, questo challenge europeo che trae le sue mosse dal CAN-AM, entrerà nel suo terzo anno di vita e, come ha dichiarato Gerhard Harle, presidente dell'Interserie Association alla premiazione di Parigi, veramente con grosse ambizioni. Harle, infatti, come diretta conseguenza della nuova politica BMW, ha lasciato il suo posto di capo del reparto corse della casa tedesca e pertanto potrà occuparsi della sua «creatura» più intensamente, al fine di raggiungere quel traguardo che prevede scambi di gare, piloti e vetture con la più celebre corsa americana.

A Parigi non sono mancati i discorsi ineggiati all'avvenire della Interserie, ma non v'è stato il tempo di rilevare che le corse valide per il challenge sono ancora troppo poche. Evidentemente gli organizzatori non si sono ancora resi conto che considerato lo «stop» imposto dai regolamenti FIA alle ex vetture sport da 5 litri (escluse dal campionato mondiale marche e da qualsiasi altra competizione titolata che non sia, appunto, l'Interserie o il campionato europeo della montagna), il parco macchine sul quale potranno contare dovrebbe subire un notevole incremento poiché è impensabile che i proprietari di questi grossi mezzi vogliano demolirli, anche in considerazione del fatto che la Porsche ha ancora una grossa scorta di motori e metterà a disposizione dei «clienti» un suo particolare reparto assistenza.

Un altro fattore di notevole importanza per i concorrenti è, senza dubbio, quello che riguarda l'aumento del monte premi gara per gara. Infatti, fermi restando i premi di classifica dal 1. all'8., per i classificati dal 9. al 24. non si avrà più la retribuzione fissa di 1000 franchi svizzeri, ma si passerà dai 3.000 del 9. al 2.000 del 24. Inoltre, mentre

prima il regolamento proibiva tassativamente agli organizzatori di corrispondere premi di partenza o ingaggi, ora questa regola è stata notevolmente attenuata stante che sarà possibile avere in gara piloti «classificati» dietro corresponsione (sulla carta, poiché in realtà l'esborso arriverà a cifre più alte) di 1.500 franchi se pilota da Grand Prix, o 500 franchi se pilota di vettura sport.

La regola che concedeva ai costruttori la più ampia libertà resta in tatta, ovvero nessuna limitazione di peso, di misure, di maggiorazione ai motori. Verrà tuttavia instaurato un più severo regime di sorveglianza in fatto di sicurezza e in queste nuove regole sono compresi il tempo massimo per le qualificazioni (prima inesistente) fissato nel 115% dei tre migliori tempi di prova, l'obbligatorietà della partenza volante, la distanza massima di 200 Km. «per corsa» (eccezion fatta per la 500

KM di Imola e per le 200 miglia di Norimberga), l'esclusione delle vetture da 2 litri (cilindrata minima per l'ammissione 2.500 cc) e l'adozione di tutte le misure di sicurezza imposte dalla FIA.

In base a queste premesse, le gare Interserie 1972 dovrebbero diventare, dopo le competizioni di F. 1 e di F. 2, le corse europee più interessanti soprattutto perché non è da tutti vedere sulle piste vetture sino a 9000 cc. di cilindrata o, addirittura, vetture con compressore.

Nelle sue dichiarazioni finali Harle si è detto certo che l'avvenire della Interserie è assicurato e ciò in base alla constatazione di fatto che molte società industriali o commerciali hanno fatto e faranno delle vetture in gara i loro veicoli di propaganda pubblicitaria. Al termine della riunione è stato comunicato quello che dovrebbe essere il calendario 1972 (a meno di successive modifiche):

26 MARZO	OSTERREICH RING PREIS (Austria)
3 APRILE	300 KM. DEL NURBURGRING (Germania)
1 MAGGIO	COPPA INTERSERIE A IMOLA (Italia)
21 MAGGIO	INTERSERIE A SILVERSTONE (Gran Bretagna)
16 LUGLIO	SUDWEST POKAL A HOCKENHEIM (Germania)
23 LUGLIO	200 MIGLIA DI NORIMBERGA (Germania)
6 AGOSTO	GARA AL PAUL RICARD (Francia)
27 AGOSTO	INTERSERIE CUP A KEIMOLA (Finlandia)
17 SETTEMBRE	500 KM. DI IMOLA (Italia)
24 SETTEMBRE	RHEINLAND PREIS AL NURBURGRING (Germania)
1 OTTOBRE	300 KM. DI HOCKENHEIM (Germania)

Resta ancora da stabilire la data della gara Interserie all'autodromo di Jarama (Spagna).

Chi paga l'EURO - GT

PARIGI - Del nuovo Trofeo d'Europa per vetture Gran Turismo abbiamo dato, nel numero scorso, una prima affrettata notizia contenente, tuttavia, un importante dato di fatto: ancora prima di apparire sulla scena agonistica questo trofeo ha trovato uno sponsor. Abbiamo detto dei 30.000 dollari che la «Camel filters» elargirà agli organizzatori delle prove di campionato (e non sono pochi visto che il più anziano campionato turistico ne riceve dal suo sponsor soltanto 14.000), ma la cosa che fa più felici gli organizzatori è che potranno stipulare contratti nazionali supplementari con i locali rappresentanti della ditta sovvenzionatrice, con la possibilità, quindi, di introitare una somma che copra in partenza le spese organizzative.

Nella riunione di Parigi non si è parlato soltanto della parte «commerciale» del trofeo, ma gli intervenuti hanno cominciato a trattere quello che sarà, sotto l'egida CSI, il regolamento generale della competizione. È stato stabilito che per il primo anno verrà lasciata ampia libertà agli organizzatori circa il sistema di svolgimento della gara

per cui ciascuno di essi potrà disputare la prova assegnata in unica soluzione, oppure in due manches a somma di tempi o a somma di punteggi, oppure, infine, in due batterie e una finale. Il numero delle vetture ammesse sarà a discrezione degli organizzatori (e dei permessi delle autorità tutorie!), ma con i seguenti punti fermi: vetture ammesse quelle Gran Turismo dei gruppi 3 e 4; tre divisioni di classi (miste) ovvero fino a 1600 cc, oltre 1600 fino a 2000 e oltre 2000 cc; quattro clas-

sifiche, ovvero una per ciascuna classe per l'attribuzione dei premi in danaro e una generale, senza distinzione di gruppo o di classe, per la attribuzione dei punteggi del trofeo. Per quanto attiene alle corse in due manches, è stato inoltre stabilito che fra la prima e la seconda corsa le vetture saranno lasciate libere a condizione che non vi sia un intervallo di tempo superiore alle due ore.

Ed ecco il calendario delle prove del 1. Trofeo d'Europa vetture Gran Turismo:

3 aprile	- 300 Km del Nurburgring (Germania)
16 aprile	- Grand Prix de Paris a Montlhery (Francia)
2 giugno	- 300 Km di Imola (Italia)
2 luglio	- Coppa Bénélux (Belgio)
29 luglio	- Trofeo Nurburgring (Germania)
27 agosto	- Trofeo Gran Turismo (Svizzera)
10 settembre	- Coppa Intereuropa a Monza (Italia)
14/24 sett.	- Tour de France automobile (Francia)
11 novembre	- Circuito de l'Estoril (Portogallo)

* la gara organizzata dalla Svizzera si svolgerà a Hockenheim.

che cosa ci porterà?



INDY dei giganti

Un supercampionato quello USAC 1972: solo Granatelli ha problemi per scarsità di piloti (avrebbe voluto anche un italiano)

SPECIALE PER AUTOSPRINT

NEW YORK - Se il viaggio in Cina del Presidente Nixon è stato considerato un « top secret » fino all'annuncio ufficiale, la preparazione dei nuovi bolidi formula USAC per il 1972 è senz'altro dieci volte « high secret ».

Nessuno parla, nessuno si lascia andare in dichiarazioni sia pure generiche. I dollari soltanto, dati sotto mano a qualcuno « molto vicino ai progetti », fanno scoprire qualcosa sull'accanita guerra fredda che alla fine dei conti deve rimanere segreta se non si vorrà avere un modello « standard », copia l'uno dell'altro.

Sono in ballo, si calcola, quattro milioni di dollari, buttati sulla competizione dalle grosse « associazioni » di privati e ciò lascia appunto prevedere un duello a fondo senza la presenza delle grosse Case costruttrici le quali a lungo andare hanno alzato le braccia per non chiudere in deficit.

Al momento non è dato affermare con sicurezza chi, effettivamente, è il più forte. Indubbiamente, parlando di « accoppiamenti » di piloti sotto una bandiera, si deve dire che il trio Andretti, Unser, Leonard rappresenta la « super team » sia per esperienza e bravura, sia per lo sponsor che li assiste.

Lo scorso anno la Marlboro spese per organizzare corse circa mezzo milione di dollari. Quest'anno ha alzato le mani dando via libera alla « Viceroy » che ha investito oltre 750 mila dollari prendendo sotto la sua ala benefattrice i tre superpiloti che correranno a bordo dei bolidi di Parnelli Jones e Giorgio Bignotti.

Indianapolis ammette i rotativi

INDIANAPOLIS - Pur continuando a non concedere il diritto di correre alle macchine con motore a turbina, la USAC ha deciso di ammettere nel 1972, nelle gare del suo campionato e quindi anche a Indianapolis, i motori a combustione interna a ciclo rotativo.

La cilindrata massima ammessa per questi motori (tipo Wankel) è di 4200 cc. Il calcolo della cilindrata è uguale a quello ufficiale della CSI, vale a dire che il volume di una singola camera di compressione e scoppio è moltiplicato per due. E ovviamente moltiplicato per il numero dei rotori nel caso di motori a più rotori.

Non mancano, per questi ultimi, gli « sponsor » di grande spicco come la ITT, la compagnia dei telex, una delle più ricche degli Stati Uniti che sovvenzionerà le imprese del quattro volte trionfatore di Indy, A.J. Foyt; la Olsonite, compagnia che fabbrica valigie; la « Sprite » una ditta di acque gassate del sud; la STP, la compagnia di Andy Granatelli che in meno di cinque anni ha portato il suo capitale liquido a 100 milioni di dollari ed è una delle più attive negli Stati Uniti (e non in fallimento come scrisse tempo fa « Sport sud » di Napoli, allorché scrivendo di Granatelli pubblicò: « Un milionario italiano ridotto in miseria da Indy »). La lista è lunga, ricca, allucinante quasi. C'è chi giura che nel 1972, circa 12 compagnie america-

de Savage guiderà per la squadra, insieme a Johnny Rutherford. La Antares Engineering ha creato un disegno completamente nuovo, con innovazioni rivoluzionarie.

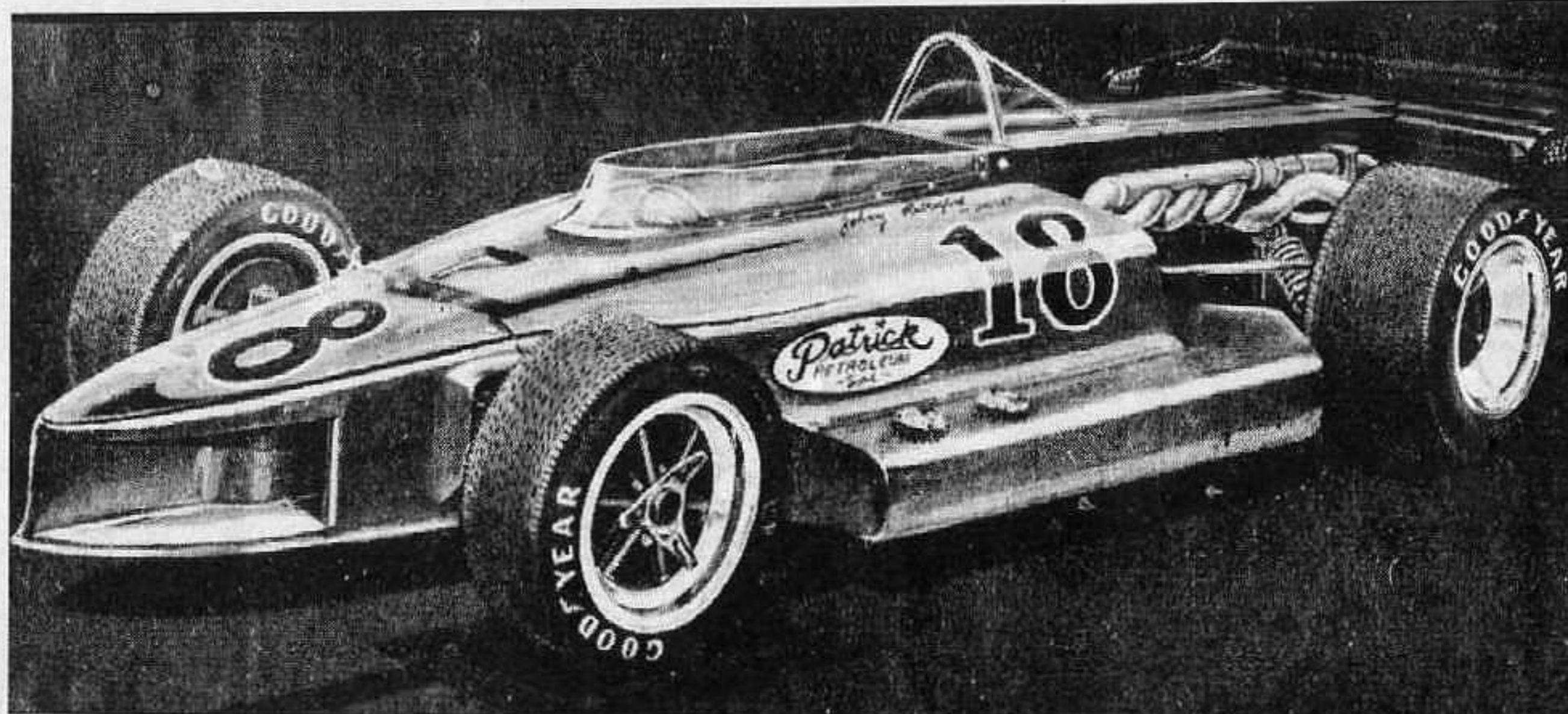
Il disegnatore è Don Gates, l'ex disegnatore della Chaparral 2J, che Jackie Stewart un anno fa pilotò sfortunatamente. E' noto che il modello Chaparral aveva, nella parte posteriore un motore da cuscino d'aria per spingere al suolo in migliore aderenza la vettura. Ma sputava sassi e terra verso gli avversari e venne vietato dalla CSI.

Il sistema erodinamico è totalmente nuovo. Gli americani lo chiamarono « vacuum cleener » (aspirapolvere).

L'alettone posteriore e il naso a cuneo offrono in questa macchina la massima aderenza al suolo. Il motore è un Offenhauser. Il bolide sarà lungo 4 metri e mezzo ed avrà un sistema di sospensioni rivoluzionario. Ma il progettista non vuole dire nulla.

Da Ontario, intanto, si apprende che per le prove di alcune macchine attualmente in costruzione, verranno usati servizi di sicurezza intorno alla pista e nessun fotografo sarà ammesso alle prove.

Le cinque macchine, le ultime tre verranno assegnate a Roger McCluskey Mel Kenyon, il pilota senza la mano sinistra, e Wally Dallenbach che per due anni ha guidato le vetture verdi della « Sprite », sarebbero state sottoposte a controlli elettronici di velocità e saranno dotate di apparecchi elettronici capaci di riversare al direttore sportivo nel box le relative velocità, eventuali guai della carburazione, pressione dell'olio ed altri dettagli impor-



Il disegno della Manta Antares che Rutherford piloterà nelle gare USAC. Il modello è davvero rivoluzionario

Si può proprio ripetere che il trio Andretti-Unser-Leonard è senza dubbio il gruppo più famoso che la storia automobilistica ricordi. Joe Leonard ha vinto quest'anno la Coppa USAC e 166 mila dollari, ha circa 40 anni ed è deciso a bissare oltre che tentare decisamente la grande carta di Indianapolis.

Andretti, tre volte campione americano, vincitore nel 1969 di Indy.

Al Unser, due volte campione, vincitore di Indy.

Un record non comune che pone i tre assi in prima fila, di fronte ad un plotone scatenato, deciso, poderoso, le cui possibilità non sono da prendersi alla leggera.

ne butteranno sul fuoco della tenzone 8 milioni di dollari. E ditemi se è poco.

Intanto, dicevo, nelle officine private si lavora incessantemente in vista delle prove sull'ovale di Ontario, in California, una delle tre grandi corse USAC, in considerazione del clima caldo in quella regione. Il tempo stringe. Qualcuno dice che tutto è pronto, altri affermano che usciranno in tempo utile.

Si è visto il disegno di una tra le più sofisticate macchine che le gare USAC vedranno nel 1972.

In Jackson, nel Michigan, Pat Patrick della Patrick Petroleum, sta preparando la « Manta » che il giovane Swe-

tanti, evitando in tal modo soste inutili ai box durante la gara. Il disegnatore del telaio è l'italo americano Mike Pocobello.

Dan Gurney dal canto suo sta perfezionando il suo bolide-cuneo bianco nero che provò nell'ultima tappa di Trenton con scarso successo. Il motore è Offenhauser, radiatori laterali come le vecchie STP di Andy Granatelli, il quale sta facendo costruire in tutta segretezza la sua MARCH-INDY. Ma Granatelli non ha molti piloti da scegliere. Sta disperatamente cercando di ingaggiare un europeo oltre Peterson e magari un italiano, ma avrebbe rinunciato a Galli o de Ada-

Una idea regolamentare da INDY STESSE GOMME per prove e corsa

INDIANAPOLIS - Per impedire che si estenda il malvezzo di utilizzare pneumatici specialissimi per ottenere i tempi di qualificazione, la USAC ha deciso che in tutte le gare di 500 miglia i quattro pneumatici utilizzati durante i giri di qualificazione debbano essere utilizzati per prendere la partenza della gara.

Le quattro ruote (gomme e cerchi) saranno immediatamente punzonate da commissari, appena dopo la qualificazione, e saranno poste sotto controllo. Saranno restituite ai concorrenti il giorno della corsa, che dovranno obbligatoriamente montarle prima del via.

Nel caso che una gomma o un cerchio fossero danneggiati durante le qualificazioni (foratura o urto dopo i giri lanciati) essi potranno essere sostituiti con altri identici, a discrezione dei commissari e di un tecnico per ognuna delle marche di pneumatici presenti, i quali formeranno una commissione.

L'idea, come si vede, è eccellente e tale da scoraggiare coloro che avevano trovato il modo di « fare i tempi » usando gomme con mescole molto speciali. Cosa che accade normalmente nelle nostre gare. Ed anche se nelle nostre gare i sistemi di qualificazione non sono quelli di Indianapolis, si potrebbe prendere in considerazione una idea del genere anche per le gare del campionato mondiale.

Si potrà obiettare che a Indianapolis si possono usare le gomme delle qualificazioni anche per la corsa perché se dovesse piovere non si corre. E' vero, ma da noi si potrebbe semplicemente stabilire che la regola non è valida se piove, perché quando piove (in prova o in gara) non si usano certo le gomme particolari che permettono i tempi eccezionali.

Il problema più grosso è rappresentato dai nostri sistemi di prova, con continui cambiamenti di gomme e dimensioni, difficili da controllare immediatamente, anche per la abituale lentezza dei cronometristi a fornire i tempi ufficiali.

Però l'idea è buona.

mich dati i diversi impegni presi dai due giovani piloti italiani con altri sponsor. Qualcuno ha commentato sarcasticamente: « Quando Granatelli aveva l'asso nella manica non aveva la carta d'accoppiamento, ora ha la carta, ma gli manca l'asso di cuori. »

Andretti è raggiante del nuovo accoppiamento e della vettura che Bignotti sta preparando con amore paterno. Con questo nuovo bolide l'asso di Nazareth nel 1972 vorrebbe compiere non uno ma diversi exploit.

Quest'anno, affermano i dirigenti della Federazione USAC, forse supereremo gli anni d'oro della storia automobilistica statunitense, poiché la lista dei concorrenti annovera nomi sensazionali che, messi dietro al volante di bolidi superlativi, compiranno le imprese più impensate.

Peter Revson, il trionfatore della edizione 1971 Can Am è soddisfatto: « Ad Indy, quest'anno andrò con una McLaren. Lo scorso anno, sfasciata la macchina in prova dovetti correre con un "ripiego". Mi è stato promesso che durante le 12 gare USAC avrò la migliore vettura altamente competitiva e capace di vincere. »

— E la Can Am? Stewart è venuto a darti noia al momento migliore?

« Ho già vinto la mia porzione di Can Am. Questa vittoria è il trampolino di lancio per la Formula uno e per le tre grosse competizioni USAC. Perché correrò soltanto le tre grosse: Indy, Ontario e Pocono. La Formula uno richiede troppo tempo per viaggiare ecc. E poi mi sottoporrei a troppi sforzi fisici. »

— Ora puoi rivelarci i re-

troscena della « inclusione » di Stewart nella McLaren. Chi fu ad avvicinare il campione del mondo?

« Nessuno. Stewart venne alla McLaren e chiese di poter correre per la casa inglese. Ora è dentro e non vale recriminare. Debbo però aggiungere che se Stewart non fosse stato sulla Lola, forse non avrei vinto la Can Am. La sua competizione mi ha permesso di sfondare. »

— Dunque nella USAC sarai solo?

« Hanno chiesto ad alcuni piloti di correre per la McLaren, ma tutti hanno rifiutato perché si tratta solo di tre gare. »

Revson è deciso e pronto. Vuole sfondare in Formula uno alla pari di Mark Donohue, ora pilota della Porsche Can Am, dopo un anno di competizioni a bordo della blu Ferrari-Sunoco.

Donohue è un altro giovane americano deciso al tutto per tutto e a bordo della Porsche potrebbe mettere il bastone tra le ruote ai grossi avversari. Si dice, poi, che la Porsche avrebbe inviato in USA tre altri modelli da « immettere » nella Can Am con piloti « indipendenti », e sempre sotto il controllo di Roger Penske, il fortunato costruttore che in pochi anni è assurto a gloria grazie alla presenza nella sua scuderia di macchine di primo piano.

Tra qualche settimana si tireranno le somme. I costruttori spingeranno amorevolmente sulla pista i nuovi gioielli, i piloti, prima titubanti poi spericolati si lanceranno a velocità spettacolari. Da quel momento la lotta per la conquista di oltre due milioni e mezzo di dollari in palio sarà aperta.

Lino Manocchia

Quello che bolle nell'ambiente RALLYSTICO
(tutti gli occhi sui programmi della RENAULT)

Da prototipo a GTS l'ALPINE motore 1800

ROMA - Si è parlato anche dello sport, durante la giornata inaugurale della nuova sede della Renault Italia, a Roma. Dapprima con qualche domanda che abbiamo posta al signor Dreyfus, presidente della Renault, poi direttamente con una conversazione con Jean Redelé, direttore e proprietario della Alpine, la fabbrica di macchine sportive che nei tre lustri di sua vita ha sempre utilizzato motori e cambi della Renault, diventandone una fabbrica scatellite pur se indipendente dal punto di vista amministrativo.

Alla domanda su quali saranno le attività sportive della Renault Italia, per la quale è stata confermata la esistenza di un « servizio competizioni », ha risposto il signor Jacques Wirtz, direttore generale uscente della filiale italiana (che si appresta a tornare a Parigi per un incarico importante nella direzione generale):

« Il servizio competizioni della Renault Italia non ha altro che la funzione di assistenza a chi intende partecipare alle competizioni con nostre

macchine, siano italiani o stranieri che vengono a correre in Italia. Non è prevista la partecipazione a gare con macchine e piloti direttamente iscritti dalla Renault Italia ».

A quella più generale sui programmi sportivi della Renault, il signor Dreyfus ha delegato a rispondere appunto Jean Redelé:

« Anche nel 1972 saremo presenti nei maggiori rallies, per il campionato marche e quello piloti, potenzieremo le gare delle monoposto della Formula Renault, e correremo in quelle della F. 3 nelle quali abbiamo dimostrato che i nostri telai ed i motori Renault sono competitivi al massimo livello. La Renault continuerà inoltre a patrocinare la Coppa Renault Gordini per macchine da turismo, che ha avuto tanto successo negli ultimi anni ».

Noi tuttavia non eravamo soddisfatti, e quindi siamo tornati alla carica più tardi, quando abbiamo visitato gli impianti della nuova sede della Renault Italia insieme con Jean Redelé. Così, camminando e conversando, siamo riusciti a puntualizzare meglio la situazione, chiarendo i programmi con maggiori particolari.

Ecco quindi quel che siamo in grado di annunciare:

RALLIES

La squadra del 1971 è stata confermata. I piloti saranno quindi Darniche, Andruet, Nicolas, con anche Andersson per il Rally di Montecarlo.

La cosa più importante riguarda le macchine. Le berlinette Alpine-Renault correranno coi motori da 1800 cc (che sono stati utilizzati quest'anno con macchine della categoria prototipo), come Gran Turismo speciali. Quindi anche nelle gare del campionato marche esse saranno in lizza con questi motori, oltre che con gli altri accorgimenti recenti (differenziale autobloccante, ecc.). Questo perché sulle berlinette della produzione normale verranno montati d'ora in avanti i motori Renault da 1604 cc, superiori cioè a 1600 cc il che permette la maggiorazione di cilindrata, secondo le regole del gruppo 4, nei limiti della classe.

Dice Redelé: « Anche nel 1971 abbiamo dimostrato che le nostre macchine sono nettamente competitive, vincendo molte grandi gare. L'ultima vittoria è stata quella del Criterium delle Cevennes, ottenuta contro la forte Simca CG prototipo di Fiorentino. Abbiamo ancora una volta potuto constatare che le doti delle nostre berlinette sono tali da poter bilanciare anche lo svantaggio di ci-

lindrata rispetto ad altri (la Simca CG ha un motore da 2200 cc, n.d.r.), e quindi possiamo affrontare anche il 1972 con una certa tranquillità. Non so, anche perché in Francia corrono molte voci disparate, se la Lancia sarà in lizza con la sua nuova Stratos, nel qual caso forse ci si presenteranno problemi nuovi. Per ora ci accontentiamo delle macchine che abbiamo ».

FORMULA 3

Le ultime corse del 1971 hanno messo in luce notevoli qualità delle monoposto dotate del motore Renault 16. E per il 1972 le prospettive sono buone.

« Abbiamo visto che si possono vincere le corse, anche in casa del nemico. A Brands Hatch Depailler aveva vinto, anche se è stato poi sanzionato per una irregolarità di guida. Il motore e la macchina quindi non sono in causa per quanto riguarda la sanzione. L'anno venturo avremo nuovi piloti, perché secondo le regole francesi i primi due del campionato non possono più correre nella categoria. Quindi al posto di Jabouille e Depailler ci saranno i primi due del campionato della Formula Renault, cioè Serpaggi e Leclère, che appunto seguendo le disposizioni della FFSA non potranno più correre nella loro categoria, considerata di promozione e quindi dovranno compiere un passo in avanti nella graduatoria dei valori ».

Questi due quindi saranno i piloti ufficiali della Alpine per le gare della F. 3, che la Alpine si appresta ad affrontare in modo deciso.

Per concludere, dunque, ecco che il programma della Alpine Renault si presenta lineare e coerente: i rallies internazionali, con l'obiettivo della riconquista del titolo ottenuto quest'anno; la Formula 3; con buone speranze di ottenere dei successi di rilievo; la Formula Renault, che dal 1972 diventerà internazionale e che quindi dovrebbe interessare anche l'Italia.

In Italia, tra l'altro, la Alpine ha qualche interesse particolare. Dato dal fatto che Jean Redelé che di piloti capisce molto ha un debole per Naddéo, che ha visto correre e che stima moltissimo. Tra l'altro, venendo a Roma, Redelé ha scoperto che Naddéo è... concessionario della Renault, il che faciliterebbe un eventuale passaggio del nostro pilota, almeno per qualche corsa, nelle file di chi guida le Alpine Renault F. 3.

f. l.



GIANNINI

SOCIETA' GIANNINI AUTOMOBILI S.p.A.

- FIAT-Giannini 500 TV: berlina 2 porte, motore 2 cilindri, alesaggio mm 67,4, corsa mm 70, 499,5 cc, potenza max HP 22 DIN, vel. oltre 105 kmh Lire 660.000
- FIAT-Giannini 590 GT: berlina 2 porte, motore 2 cilindri, alesaggio mm 73, corsa mm 70, 586 cc, potenza max HP 28 DIN, vel. oltre 120 kmh Lire 725.000
- FIAT-Giannini 650 NP: berlina 2 porte, motore 2 cilindri, alesaggio mm 77, corsa mm 70, 652 cc, potenza max HP 32 DIN, velocità oltre 130 kmh Lire 735.000
- FIAT-Giannini 128 NP: 2 porte, motore, 4 cilindri, due carburatori, alesaggio mm 80, corsa mm 55,5 potenza max HP 78 DIN, vel. oltre 170 kmh Lire 1.430.000

E LE FIAT-GIANNINI DA COMPETIZIONE:

- FIAT-Giannini 500 Montecarlo: potenza max HP 27 DIN, giri motore 6000 Lire 820.000
- FIAT-Giannini 590 Vallelunga: potenza max HP 35 DIN, giri motore 6000 Lire 820.000
- FIAT-Giannini 650 Modena: potenza max HP 42 DIN, giri motore 6000 Lire 820.000

UFFICI Via Tiburtina 97 - Tel. 49 50 302 - 00185 ROMA
STABILIMENTO Via Teano 12 - Tel. 29 52 56 - 00177 ROMA

che cosa ci porterà?



Una polemica (per ora inglese)
che minaccia le corse nel 1972

Che cosa c'è DIETRO le accuse ai circuiti

L'ALIBI della sicurezza

LONDRA - Nella settimana susseguente la riunione del 3 dicembre della GPDA, il mondo inglese delle corse è stato invaso da voci di liti e di rotture, che, riguardando le corse ad alto livello, hanno quindi ripercussioni internazionali.

Cominciamo comunque a un livello più umile. Ancora una volta i giornalisti dell'automobile erano in subbuglio, essendo riusciti a scoprire qualcosa di quanto era accaduto nella riunione GPDA, d'importanza vitale, soltanto con mezzi di fortuna e tortuosi, soprattutto per colpa dell'arrogante rifiuto, da parte di quell'ente, di degnarsi perfino di diramare dichiarazioni che potessero permettere alla stampa di fornire resoconti equilibrati a un gruppo di persone senz'altro molto importanti per lo sport motoristico: cioè gli appassionati che lo tengono in vita.

Come scrivemmo nell'ultimo numero, è pronto a scoppiare un conflitto aperto fra la GPDA e la Motor Circuits Developments, che, per lo meno al momento, significa il circuito di Brands Hatch e che a scadenza più lunga potrebbe ovviamente coinvolgere altri circuiti della MCD, quali quelli del Mallory Park e di Oulton Park. La GPDA sta cercando di trascinarci dentro la CSI, per « dare palla nera » in modo concreto a Brands Hatch per un anno, per quanto riguarda le gare internazionali (cioè influirebbe prima di tutto su BOAC Mille e sul G.P. di Gran Bretagna). Non si può fare a meno di sospettare che per la GPDA l'approvazione della CSI sia essenziale, dato che probabilmente la MCD è abbastanza forte per vedersela da sola con la GPDA, e si ha l'impressione che l'esito di una lotta del genere potrebbe anche essere una scissione nelle fila della GPDA.

Attendiamo la reazione dell'MCD con interesse, ma comunque una reazione generale fra i proprietari di circuito consiste nel chiedersi che cosa fanno i costruttori. Forse, si suggerisce, dovrebbero essere maggiormente pronti ad accettare, per esempio, le penalizzazioni di peso dei serbatoi sofisticati del carburante e delle tubature? Pare veramente incredibile che tutto il peso dell'attuale subbuglio debba ricadere sulle spalle dei circuiti.

E così la GPDA e alcuni proprietari di circuiti sono ai ferri corti, alcuni proprietari

di circuiti e alcuni costruttori sono ai ferri corti e fra tutta questa acredine s'inserisce l'AC di Gran Bretagna. Infatti ha annullato una gara che doveva svolgersi fra organizzatori e costruttori internazionali, a quanto pare perché al momento non sarebbe costruttiva. Signori, non vi sembra il momento, per gente del vostro livello, di cercare di essere costruttivi?

Trapela che l'elemento principale di discordia in tutta questa situazione sia — cercate un po' d'indovinare! — Louis Stanley. Il RAC reagisce alle sue accuse di negligenza, che devono essere dure da inghiottire se c'è della verità nelle voci secondo le quali Stanley ha rifiutato di permettere a esperti del RAC di ispezionare i rottami della vettura di Siffert.

Questo collima certamente con gli sforzi di Stanley, te-

ley potesse perdere il posto (e sospettiamo che il RAC abbia avuto il suo peso nel manovrare in questa direzione). Invece Stanley è sopravvissuto, un inesperto che parla per i professionisti, in posizione stranamente irregolare, essendo membro della direzione di un team, mentre occupa una posizione che dovrebbe andare a persona neutrale.

E passiamo ad altro. Certi aspetti delle proposte di Stanley rimangono sconcertanti. Per esempio, quelle attrezzature anti-incendio da 160 orari, di cui continua a parlare, non paiono avere molto senso, eppure i piloti non sono dei creduloni che accettano sottomossi tutto ciò che dice Stanley.

Stanley dichiara in tono autoritario che è necessaria una forza di sei mezzi anti-incendio da 160 orari. Perché sei, per qualsiasi e tutti i circuiti? Dov'è la magia dei 160 o 180 orari? Quanto tempo impiegherà un simile veicolo, con tre uomini e colmo di attrezzature, per accelerare fino a quella velocità? Tre quarti di un minuto, forse? Stanley, però, dice che devono trovarsi sulla scena dell'incidente al massimo in un terzo di tale tempo. Inoltre, devono andare in pista — ove ci sarebbero ancora altre vetture in corsa, per cui non potrebbero precipitarsi subito — potrebbero dovere affrontare curve (e dopo avere raggiunto quei magici 160 orari, non possiamo immaginare un mezzo anti-incendio carico superare curve a velocità da corsa) e poi rallentare e fermarsi, e le squadre entrare in azione. Per cui, a meno che un incidente non accada proprio davanti a uno di questi mezzi, è difficile vedere come possano soddisfare le esigenze.

Intanto speriamo che le voci del realismo possano avere il permesso di farsi udire, nell'attuale atmosfera. Naturalmente nessuno desidera incidenti, ma per gli « outsiders » non può non sembrare che molta gente coinvolta nelle corse sia decisa a provocare il massimo disordine. Stanley potrà anche « vincere » contro Brands Hatch, e, per parlare chiaro, fare apparire che la BRM ebbe l'incidente per colpa del circuito (non è vero, lo si sa, fu qualcosa nella vettura a rompersi e pare sempre più possibile che non sapremo mai che cos'era).

Non illudiamoci, però, Stanley al caso andrà a creare grane altrove...

David Hodges

Il contestatore dei super-men

In una lettera inviata al settimanale londinese « Motoring News », un lettore dice: « Le "prime donne" ricominciano, col loro tentativo di fare bocciare un altro circuito, o per lo meno di ridurne l'attività. Se non vogliono correre a Brands Hatch, o altrove, affar loro, ma quando tentano di dire che se non correranno loro non lo farà nessun altro, allora dico che è affar nostro e che proprio noi, gli spettatori, dobbiamo farlo capire alla GPDA. I grandi piloti, ammettiamolo, rappresentano soltanto una frazione dei conduttori che si guadagnano da vivere correndo e ormai dovrebbero capire che siamo stufi di loro, del loro capricci e di tutti i drammi che circondano gli "sprint" di mezz'ora scherzosamente definiti Grandi Premi ».

si a mettere in luce le sue teorie predilette all'inchiesta sull'incidente di Siffert, che, pare, hanno, entro certi limiti, impedito a chi svolgeva l'indagine di stabilire realmente che cosa accadde alla vettura. Certo, per quanto se ne può capire, Stanley ha fatto di tutto per distogliere l'attenzione da quel punto e dalla BRM, fatto che non offre certamente un'impressione di senso di responsabilità.

Eppure Stanley continua a essere il segretario della GPDA. Molti piloti sono rimasti male, di fronte alla sua presunzione nel lanciare le proprie idee, quale segretario della GPDA, prima della riunione del 3 dicembre. Una rottura pareva possibile, si sarebbe detto che forse Stan-



PETER WESTBURY

è il delegato GPDA nella commissione sicurezza della C.S.I.

da questa intervista fiume cerchiamo di trarre il succo della azione dei piloti per fare più sicure le gare.

— Dove è nato, lei Peter Westbury?
« A Londra e adesso abito in un villaggio che si chiama Hombury St. Mary. »

— Pilota una F. 2 iscritta privatamente?

« Sì. »

— Corre a volte anche con le sport?

« Sì, ho corso quattro o cinque volte per Filipinetti. Anche alla Targa, ove arrivai quinto con Parkes. »

— Che carica copre esattamente, nella GPDA, e come l'ha avuta?

« Cominciai a correre nel 1967 e credo che fosse nell'ottobre di quell'anno che mi fu chiesto, come ad altri piloti di F. 3 e ad alcuni di vetture sport, se volevo diventare socio della GPDA. Accettai ed ero il primo a cui l'avevano chiesto, forse perché da ormai otto anni mi occupavo di corse, ero più vecchio degli altri, ed ero ingegnere. »

— Che cosa implica, essere socio della GPDA?

« Sarà meglio che spieghi perché esistono i soci. Nella sua concezione originale la GPDA era esclusivamente riservata ai piloti di Gran Premio. Chiunque abbia corso in F. 1 ha diritto di appartenervi, ma non è obbligatorio... »

— Basta quindi avere corso anche in una sola gara di F. 1?

« Credo, ma in fondo non ne sono sicuro. La GPDA era a corto di quattrini, come tutti quelli che si occupano di corse importanti, quindi le quote dei soci erano utili per le finanze. Circa due anni fa Bonnier mi chiese se volevo accompagnarlo a ispezionare un circuito, questo perché avevo acquisito utili cognizioni sulla sicurezza e cose del genere. Tra parentesi, fu mia l'idea che gli organizzatori lascino ventiquattrore di tempo fra l'ultima sessione di prove e una corsa di F. 1. Facevo piccole proposte del genere. »

Le ispezioni ai circuiti

— Per quale motivo?

« Per dare ai meccanici ventiquattrore in cui preparare la vettura. Certi organizzatori non si rendono conto dei problemi che presenta una vettura da corsa. Molti sono tanto ingenui da credere che basti arrivare, salire in macchina, premere un bottone e partire, poi mettere la vettura sul furgone e andare alla gara successiva. Non sanno che il 97 per cento del lavoro viene svolto prima che si abbassi la bandiera. Andai dunque con Jo e stabilimmo le cose che si dovevano fare. Poiché lui era sempre più impegnato coi suoi affari, quasi prima di accorgermene mi trovai parte del comitato della GPDA con Bonnier presidente, Stewart, Rindt e Hill.

Per quanto ne so, Joeben non è ancora stato sostituito. »

— C'è una riunione per ogni corsa di Gran Premio?

« Sì, in genere dopo l'ultima sessione di prove. Dato che non corro in F. 1, io purtroppo vado raramente a queste riunioni, ma poiché in seno alla GPDA sono un poco una "stranezza", finisce che grazie alle mie cognizioni tecniche mi mandano in generale a ispezionare i circuiti. Il lato tecnico non è una necessità, però è indubbiamente un atout per fare queste ispezioni. Prendiamo un circuito tipico: l'ispezione viene in genere fatta da un socio della GPDA, da un membro della CSI e normalmente da un proprietario di circuito e dal "tecnico della pista", se così vogliamo chiamarlo. E' proprio a lui che mi è più facile parlare su problemi di strutture o sulle modifiche di spicco. Ci può essere per esempio il problema di piantare nel terreno un palo, per reggere un pezzo di guard-rail. Qualche tempo fa ero a Imola e avevamo esteso le fasce di emergenza sui due lati della pista, soprattutto circa un chilometro dopo la linea di partenza, e ci vorrà tutto l'inverno perché si consolidino, perché siano abbastanza sistemate per potere erigere un guard-rail. Loro invece, per soddisfare GPDA e CSI, volevano montarlo subito. Be' dovevano decidere se valeva la pena montarlo, sapendo che se qualcuno lo avesse urtato con forza lo avrebbe divelto perché il terreno non è ancora abbastanza solido, per cui ebbi una discussione con il tecnico per trovare il modo di accelerare, se possibile, il lavoro facendo consolidare il terreno. Ci vuole un pilota per ispezionare il circuito, perché spesso i proprietari non capiscono i problemi impliciti nella guida di una vettura da corsa. Forse le monoposto sono quelle che hanno più

esigenze; in monoposto si possono sfruttare quei centimetri di pista in più, di quanto si possa fare con una sport, con la quale in fondo non si vede dove si va. Con una sport non si vedono affatto i primi centimetri di pista che si hanno davanti. Bisogna ricordare dov'è la strada e girare attorno a una curva, quando si ritiene di esserci arrivati... "O la va o la spacca", alla lettera. Il pilota ne sa dunque di più su queste cose, ma può soltanto fare raccomandazioni ai proprietari; non abbiamo l'autorità d'imporre niente. L'unico modo per ottenere qualcosa consiste nel dire: "Se non lo farete, o non vi sarà rinnovata la licenza o sarete subito sospesi".»

La licenza chi la dà?

— Chi dà la licenza?
«La FIA o la CSI, confesso di non esserne sicuro (sic!). Comunque, la GPDA può protestare con la CSI e, al caso, va poi dal proprietario del circuito e gli dice

in Germania, ove hanno troppa esperienza, e neppure in Inghilterra, insomma in Europa accade di rado.»

Il buco per l'ombrello

— Sono sufficienti le esigenze minime per ogni circuito?
«Possono essere adeguate, nulla di più. Vi sono molte cose che io vorrei fare, ma si deve sempre arrivare a dei compromessi, fra ciò che sarebbe l'ideale e i costi, che sono il problema più grosso. Tornando alle postazioni dei commissari, in Sud America queste, per motivi che ignoro, sono dei blocchi di cemento e al centro c'è un buco ove, potendo infilare l'ombrello; ottima idea, ma se si urtano risultano maledettamente duri ed è sciocco costruirli proprio sul ciglio della pista. La bandiera gialla viene usata troppo spesso, soprattutto nel tratto che porta al box, al punto che i piloti finiscono per non farci molto caso. Non esiste motivo per cui una

rigata in rosso e giallo. Sarà cambiata perché significa condizioni anormali in pista e potrebbe voler dire qualsiasi cosa. Il sistema con i semafori porterà invece a una soluzione sensata. Cioè se un pilota sta per abbordare una curva c'è una chiazza d'olio — se qualcuno ha fatto un testa-coda in quel punto —, deve affrontarla più lentamente. Adesso la situazione viene segnalata con la bandiera gialla e con quella che indica olio in pista mentre l'avvertimento sarà più razionale quando verrà fatto con luci, che possono essere fisse o intermittenti, si tratterà di deciderlo.»

— La GPDA ha una posizione ufficiale, per quanto riguarda la sicurezza sui circuiti?
«Sì. Adesso per concedere la licenza a un circuito l'ispezione richiede la presenza anche di un rappresentante della GPDA. In genere faccio il rapporto sul posto e io ho svolto varie ispezioni da solo, senza che ci fosse un membro della CSI. Faccio comunque il rapporto, anche se c'è un rappresentante della CSI, soprattutto se

Al Nurburgring c'erano troppi punti ove si potevano avere problemi, e non parlo di errori di guida. Tutto sommato, penso che i piloti sono convinti di non potere commettere errori, però abbiamo tutti paura di trovare una chiazza d'olio, di avere un guasto alle sospensioni, che si stacchi un pezzo della carrozzeria, insomma di avere un incidente imprevisto. Al Nurburgring si correva sul filo del rasoio, non si trattava di avere coraggio.»

La possibilità di cavarsela

— Ickx definì i piloti «signorine», perché non volevano correre a Spa.
«Può farlo, dato che è belga.»
— Allora si tratta di campanilismo.
«No del tutto, ma in parte sì. Su questo punto ho opinioni decise. Giusto, Ickx deve pensare a sé e anche se non credo che in Belgio sarebbe stato danneggiato, la sua immagine non ci avrebbe

uccisi in rettili negli ultimi anni: Clark a Hockenheim, Rindt, anche Sifert, tutto sommato, era in rettilo. Rodriguez no, lo ammetto, McLaren sì, anche se in prova. Anderson morì in rettilo e, come McLaren, urlò una postazione di commissario, che allora erano affari immensi che non si potevano urtare senza ammazzarsi. Eppure resta impossibile convincere i proprietari di circuiti che in effetti sono più pericolosi i rettili delle curve. Abbordando una curva è probabile che si abbia la vettura più o meno sotto controllo, i freni funzionano, si sterza e al massimo si farà un piccolo testa-coda. In rettilo invece è il caso di preoccuparsi. Non sarei qui adesso, se non ci fosse stata la barriera Armco al Nurburgring quando ebbi l'incidente con la Lola di Filipinetti. Non c'è dubbio che la Armco sia una protezione, contro i grossi alberi del diametro di almeno trenta centimetri.»

— Fu una fortuna che nessuno rimanesse ferito ai boxes, a Imola.
«Non saprei. La vettura bruciò, non è vero? E questo mi ricorda

il RISCHIO ragionevole

che non avrà il permesso di organizzare la gara, se non farà questo o quello. E' successo una o due volte ed è spiacevole...»

— Come a Spa e al Nurburgring.

«No, quello fu diverso. Allora praticamente fu la GPDA a dire: "Non vogliamo correre là". Cioè sono stati i piloti a boicottare un dato circuito e non la CSI a vietare che venisse usato.»

— Se io volessi organizzare una gara, esistono regole secondo le quali dovrei provvedere un certo numero di commissari, un certo numero di mezzi anti-incendio?

«Certo. Se allude a una gara internazionale, ciò viene fatto per il tramite della CSI e la licenza per il circuito avrà la seguente clausola: "Questo circuito è accettabile per organizzare gare internazionali purché disponga di un numero di autoambulanze, mezzi anti-incendio e così via".»

Reazione a catena

— Allora ogni circuito ha sue esigenze particolari?

«Sì. Le postazioni dei commissari, per esempio, il punto ove stanno a sventolare le bandiere. Devono potersi sempre vedere l'un l'altro, per darsi comunicazioni visive. Guardi il caso dell'incidente di Salvati, a Porto Alegre. C'era una postazione di commissario molto vicina e da là sarebbero state sventolate le bandiere gialle, in vista dell'altra sul colle, da dove si sventolavano allo stesso modo le bandiere. Alla postazione in fondo al colle, alla curva a sinistra che porta al rettilo, avrebbero visto e sventolato a loro volta. In teoria, a questo punto il controllo centrale della corsa avrebbe segnalato d'interrompere. Invece può nascere una reazione a catena, che si sparge per tutto il circuito. Sono cose che accadono nelle gare indette dai clubs e nei paesi dove si corre poco. Non succede

postazione di commissario non sia arretrata di dieci metri dalla pista, purché sia nel posto giusto. Nei prossimi anni, e si comincerà coi circuiti più ricchi, certamente l'attuale sistema di segnalazioni con bandiere sarà sostituito da uno basato su luci a due colori, come al "Ricard". Il circuito d'Indianapolis fu da pioniere in questo, ma del resto un catino è il luogo ideale per raggiungere il massimo della sicurezza, sia per piloti che per il pubblico. Il vantaggio dei semafori è che le luci possono essere riflesse tutt'attorno al circuito, mentre i commissari stanno arretrati, cioè abbastanza lontani per la sicurezza loro e dei piloti. A Zolder, su quattordici postazioni, mi sentii costretto a farne spostare sei perché erano nel posto sbagliato. Erano in un punto ove sarebbero state investite, se una vettura fosse uscita di strada anche per errore del pilota, e non per incidente, o per guasto; altrettanto importante, i commissari devono trovarsi il più possibile vicini a quel punto, cioè dove è più probabile che si verifichi un incidente e quindi per l'osservanza di queste due regole dovetto fare cambiare le postazioni. Ci sono poi confusioni perché a volte i commissari indossano giubbe gialle, che si confondono con le bandiere e in Inghilterra si sono avuti guai; lo stesso dicasi per le giubbe rosse.»

— Allora secondo lei i commissari non dovrebbero indossare giubbe gialle?

«Appunto.»
— Di che colore dovrebbero essere, arancione?

«Perché non indossare una normale giacca sportiva? Marrone, o un colore del genere. L'arancione può venire confuso, fra rosso e giallo. In fondo il rosso non è male, perché esiste un solo caso in cui si sventola la bandiera rossa ed è sempre una sola persona a sventolarla, cioè sul traguardo. Quella che sparirà probabilmente è la bandiera per l'olio, quella

non siamo d'accordo su qualche punto, poi lo mando a Parigi da dove mi viene rispedito con la approvazione, oppure è mandato a Bonnier, che mi telefona poi per dirmi l'esito. Se è positivo, viene poi comunicato al proprietario del circuito. Si tratta soltanto di una raccomandazione e il fatto negativo è che se il circuito è riconosciuto legale non c'è motivo perché la licenza non resti valida per i dodici mesi. Naturalmente c'è la questione economica e se la GPDA disponesse di più fondi le cose sarebbero più facili.

Sul filo del rasoio

— Insomma, funziona ma non abbastanza.

«Funziona, ma lentamente. L'esempio classico è naturalmente quello del Nurburgring. La GPDA chiedeva soltanto che si rivedessero i punti più pericolosi. La cosa non fu presa sul serio e so che suscità molte polemiche, d'altro canto il circuito aveva due buoni anni di preavviso per fare certe cose e non le fece. Il Grand Prix passò dunque a Hockenheim, e, tra parentesi, lo stesso giorno io corsi al Nurburgring ebbi un guasto, urtai una parte di quella poca barriera Armco che c'era ed evitai così di finire in mezzo al pubblico. E qui ci si può chiedere come posso svolgere ispezioni e amare correre al vecchio Nurburgring! Comunque, i risultati ci furono, ma il circuito non è ancora proprio sicuro, e ha perso molto del suo carattere.»

— I piloti furono criticati per avere tanto insistito sulla sicurezza e certi giornalisti li hanno accusati di vigliaccheria. Lei lo trova giusto?

«No. Stiamo parlando dei piloti della GPDA, che sono fra i 150 migliori del mondo. Io ho spesso paura quando corro, ma non si può definirli paura pura e sem-

guadagnato se avesse anche lui voluto condannare il circuito di Spa. Io posso parlarne egualmente. Ci ho girato attorno, nulla di più. Tutti i piloti sono concordi nel dire che è una pista magnifica, però pericolosa. Se succede qualcosa alla vettura, non c'è speranza. Non credo che stampa, pubblico, direttori di squadra e così via possano pretendere sinceramente di dire a un pilota che si appresta a scendere in pista: "Spero che non succeda niente, perché in caso contrario morirà". Secondo me un pilota deve potere scendere in pista, dimostrarsi coraggioso, guidare in un dato modo, e avere il pensiero che se succederà qualcosa alla vettura, lui avrà comunque una possibilità di cavarsela. Chiediamo soltanto una ragionevole possibilità di cavarsela. A Spa e al Nurburgring c'erano molti punti ove non solo il pilota non poteva cavarsela, ma correva il rischio di coinvolgere anche degli spettatori. Tremo sempre, pensando che quasi certamente su qualche circuito capiterà che restino uccisi degli spettatori, forse su qualche circuito meno importante, e me ne vengano in mente due in Inghilterra dove potrebbe succedere. Quando Peterson uscì di pista con la March a Mallory Park, proprio davanti a me, lui non c'entrava, ma per poco non volò al di là di un terrapieno. In Inghilterra ci sono ancora i terrapieni e Peterson fu fortunato, o meglio lo fu il pubblico, dato che la vettura scivolò lungo la cima del terrapieno e non successe nulla. Poco dopo accadde la stessa cosa in una gara di Formula Ford e la vettura ricadde sull'altro lato, eppure nessuno provvede. Anche a Silverstone c'era un punto pericoloso, ma ora hanno cambiato tutto e le cose vanno bene. A Brands Hatch ci sono uno o due punti che mi piacciono poco, dove si potrebbe finire in mezzo alla folla. In fondo non è l'errore del pilota che fa paura. Basta pensare al passato, ai piloti

Chiti, dell'Alfa, cioè il nuovo serbatoio di sicurezza che ha proposto alla CSI come soluzione ai problemi degli incendi, con quei serbatoi tipo aviazione, che a me non sono mai piaciuti. Io, in fatto di corse, ho avuto soltanto la Brabham che fino al 1969 aveva serbatoi di alluminio, sia in F. 2 che in F. 3. Tante volte, mentre correvo, i serbatoi sono stati urtati, come accade in quelle gare e non ebbi mai una perdita di carburante.

Il serbatoio Alfa vale più peso

Ora Chiti presenta questo serbatoio a "cellule" di cui mi ha parlato Henry Treu, il segretario della FIA. L'Alfa ha fatto esplodere questi serbatoi con piccole cariche di esplosivo, per farli incendiare. Un serbatoio normale esplose, non con un grande fracasso, e la benzina scorre dappertutto. Fin'ora, provando con vari sistemi, non sono riusciti a fare incendiare uno di questi serbatoi "a strati". Il sistema per spegnere un incendio consiste nel fare in modo che non scoppi, e lo dico alla lettera, perché per ottenere il fuoco bisogna miscelare ossigeno e carburante e dopo dargli fuoco. E' impossibile fare incendiare benzina pura, deve essere miscelata con aria. Se esiste una situazione in cui potrebbe avvenire uno scoppio, la cosa migliore è di avere subito a portata di mano un estintore, dentro il serbatoio, che è il posto migliore. Esiste la faccenda dei trenta chilogrammi di peso in più, ma dico tutto questo per osservare che si direbbe un sistema che funziona. E' un'ottima idea e se è pratica si dovrà accettare il peso in più. Si dovrà poi fare un regolamento perché il serbatoio Alfa venga incorporato nelle vetture, cominciando con la F. 1, poi con la F. 2 poi con la F. 3. Probabilmente questo punto — a parti-

Logan B. Lessona



**il
RISCHIO
ragio-
nevole**

CONTINUAZ. DA PAGINA 13

La spesa di un viaggio avrebbe salvato GIOVANNINO

uno o due particolari dei telai — è l'unico in cui le vetture non siano migliorate nel corso degli anni. Il numero d'incendi spenti da estintori è quasi nullo.»

«Una cosa del genere avrebbe salvato la vita a Siffert e a Rodriguez?»

«Sì.»
«Oggi esiste un circuito ideale? L'unico che ci si avvicini, è quello d'Indianapolis.»

Ricorda che Hugenoltz ha detto che quando una vettura da corsa esce di controllo non succede niente, nessuno si ferisce, finché la macchina non entra in contatto con una cosa fissa. Ha anche detto che la cosa più importante per la vettura è di avere spazio sufficiente per la decelerazione, in modo che stia andando piano quando urta qualcosa. Perché dunque non possono esserci cinquanta metri di spazio sui due lati di una pista?

«In complesso Hugenoltz ha ragione, ma volendo fare un'analogia con le corride; quando viene il momento di uccidere il toro, il sistema classico consiste, per il torero, di portare il braccio oltre la corna dell'animale, tenendogli la testa bassa con la muleta, e se il toro non si comporta come previsto e alza la testa, il torero rimane ferito. Un altro modo per uccidere il toro, invece, consiste nel portarsi di fianco, piantare la spada e la bestia muore. Offre però scarsa soddisfazione. Nelle corse crede che ci sarebbe molto pubblico, se ci fossero 200 metri di vuoto tutt'attorno alla pista? Io non lo credo. Gli spettatori devono essere vicini alle vetture, e già così si vede poco. Lo spazio sarebbe infatti l'ideale per la sicurezza, ma bisogna essere pratici e ricordare che l'automobilismo è uno sport commerciale ed è questo aspetto che lo mantiene in vita. E allora il pubblico deve potere stare abbastanza vicino alla pista, col diritto però di essere protetto. Allo stesso modo i piloti possono pretendere di essere protetti dall'eventuale orrore di finire fra la folla. Io non correrei più, se dovessi avere un incidente del genere, però dubito che smetterei se mi rompiessi una gamba. Parlando di barriere di rete metallica, per fare rallentare le vetture, anziché la barriera Armco (leggi guard-rail), pongono un problema, perché rappresentano un dispositivo di sicurezza della durata di una sola volta. E come parlare di una scatola di fiammiferi: quando si sono consumati non ce n'è più. Con le Armco, invece, si continua e sono sempre in uso. Altro problema, con una vettura che non è più

sotto controllo: se entro un paio di metri circa, dopo che si è perso tale controllo e si è usciti di pista, si riesce a fare deviare la vettura in una traiettoria che non pregiudicherà la forza di gravità, allora bene. Mi spiego: se si esce di pista sbucando da una curva, esistono due possibilità. Primo, mettere l'Armco ad una distanza di entro un metro dal circuito, in modo che se la vettura non si rovescia finirà un poco lateralmente contro la barriera e le probabilità sono molte — l'ho visto succedere spesso — che dopo avere urtato l'Armco con una ruota posteriore il pilota riprendeva la corsa. Nessun danno neanche alla vettura. L'alternativa è di montare reti metalliche mettiamo dieci metri più indietro, ma se una vettura le urta le abbatte e allora che ne sarà del successivo pilota che vi finirà contro? Finirà contro qualche altra cosa, proprio davanti al pubblico, e così si torna sempre alla barriera Armco. In questo momento, poi, ritengo che, se usata nel punto giusto, e ciò comprende la distanza dal circuito, sia la soluzione migliore. I punti ovvii ove non si dovrebbero usare Armco sarebbero idealmente quelli come il luogo ove uscì Salvati.

Quello è un punto ove non

stata obliqua, Salvati l'avrebbe soltanto sfiorata, si sarebbero staccate le ruote e la vettura si sarebbe piano piano fermata.»

«Però in quella curva non potevano mettere rete metallica perché era proprio sulla strada del tunnel che dà accesso ai boxes.»

«E' colpa del tracciato, di progettazione errata. Non avrebbe dovuto essere così.»

«Ne parlavamo giorni fa, e molti piloti hanno detto che secondo loro se l'Armco fosse stata sistemata lì, nel modo giusto, probabilmente Salvati si sarebbe fratturato gambe e braccia, ma non sarebbe morto.»

«Ne sono certo. In quella curva c'erano due errori. Primo, l'Armco era troppo alta. Evidentemente dopo non ho potuto misurarla, ma i pali sui due lati del punto ove Salvati è finito sotto l'Arco erano stati divelti, quale più quale meno. Guardando i segni sui pali, nel punto ove cominciavano ad emergere dal terreno, (circa un paio di centimetri e mezzo sul primo e poco meno di una ventina sull'altro) anche allora lo spazio fra la parte inferiore del guard-rail e il terreno era di 17 centimetri, mentre noi raccomandiamo un massimo di 10. Ciò era aggravato dal problema consistente nel fatto che

ca disponibile.»

«Che cosa hanno usato a Interlagos?»

«La vecchia, anche là. Lo si è fatto notare e cercano di provvedere. Comunque, tornando a Salvati, se il guard-rail fosse stato montato in modo giusto e assicurato al terreno come di dovere, anziché su pali di legno che sono poi risultati friabili e secchi, secondo me Salvati se la sarebbe cavata con la frattura delle gambe.»

«Anche finendo contro il guard-rail a quella velocità?»

«Sì.»

«Andando sul circuito lei ha notato l'altezza della barriera?»

«Sì.»

«Mi sembra di avere sentito gente che ne parlava, prima della gara.»

«Sì e il giovedì, tre giorni prima della corsa, abbiamo chiesto che venisse abbassata.»

«Tutt'attorno al circuito?»

«Ove era necessario. Non è problema, basta un attrezzo che si deve comunque usare per montare la barriera.»

«I pali non erano in cemento?»

«No, però si sarebbe potuto fare ugualmente.»

«Voi però avete chiesto che venisse fatto e, se ci fosse stato l'attrezzo, avrebbero potuto farlo. Che cosa è dunque successo?»

«Evidentemente non l'hanno fatto e non sono riuscito a stabilire perché. Può essere fatto, avremmo lo stesso problema a Rouen quest'anno. C'erano due o tre chilometri di guard-rail troppo alto, ma in un solo giorno lo abbassano.»

«Lei dice che dovrebbero farlo, ma tutto finisce qui, per quanto la riguarda?»

«Be' sì: si torna al fatto che io posso solo fare una raccomandazione, supplicare, ma non ho l'autorità per ordinare che sia fatto. Oltre tutto non credo di volerla, in fondo, almeno finché corro, perché le cose diventerebbero difficili. Gli organizzatori possono essere molto comprensivi con me, e fare ciò che chiedo, oppure possono essere ostili e rendermi la vita difficile. Da un lato cerco di fare il pilota, dall'altro tento di costringere gli organizzatori a fare questo o quello, insomma è una posizione difficile. Gli organizzatori mi erano piuttosto ostili, perché ho chiesto d'interrompere la gara, a Interlagos, mentre sostituissero il guard-rail. Hanno detto che ci sarebbe voluta mezz'ora, ed è successo circa trenta minuti prima che cominciassero la gara di Formula Ford. Hanno detto "Oh be", sono soltanto delle FF, lasciamole correre, ma promettiamo di farlo prima che inizi la gara di F. 2". Non c'è stato niente da fare e siamo scesi al compromesso dicendo: speriamo che non succeda niente, c'è un gran buco nell'Armco, comunque vi preghiamo di farlo dopo, per noi". L'hanno fatto e come sa la corsa finì quasi al buio, ma era certo meglio così piuttosto che qualcuno finisse nel buco e restasse ghigliottinato, esattamente ciò che è successo a Salvati. Il guard-rail era inadeguato e basta così. Avrei voluto potere fare di più e, del resto, non c'era motivo perché a un qualsiasi momento, la stagione scorsa, quando non sapevo se sarei andato là per correre o soltanto come consulente della GPDA, (ora in retrospettiva sembra il senno di poi) non facessero la spesa di mandarmi a vedere i tre circuiti cosa che avrebbe richiesto tre giorni, ove avrei potuto indicare i punti più pericolosi. Con la spesa di quell'unico viaggio, si sarebbe potuto evitare quanto è successo, salvando probabilmente la vita a Salvati.»

il guard-rail usato era di un disegno che è risultato inadatto e pericoloso in Europa e, per quanto ne so, non è stato usato per parecchi anni. Ha la forma più o meno di una "W" ma inizio e fine, invece di essere ad angoli retti con i pali, oppure orizzontali in rapporto al terreno, sono girati tanto che sembra appunto una "W" con le punte piegate all'esterno, più o meno come i manubri di una bicicletta. Quando piegato sul fianco, resta una striscia di acciaio, di circa sei o sette centimetri, che non resiste all'urto; si piega all'indietro e all'insotto e crea un perfetto cuneo per sollevare il tutto in aria.»

«Perché hanno usato la vecchia Armco?»

«Probabilmente perché era l'uni-

Come risponde BRANDS HATCH alle accuse della G. P. D. A.

«Siamo in regola con la CSI»

LONDRA - John Webb ha parlato chiaro, per la questione «GPDA - Brands Hatch», e le conclusioni ovvie che si possono trarre dalle sue parole sono queste: le iscrizioni alle gare internazionali 1972 a Brands Hatch saranno carenti di «divi», oppure la GPDA farà marcia indietro nella sua proposta di boicottare la pista (che, tutto sommato, sembra soprattutto dettata da semplice spirito di vendetta). E' naturalmente possibile che la GPDA costringa la CSI ad agire, tanto più che Webb ha detto di riconoscere soltanto quell'ente, quale autorità assoluta in fatto di circuiti. D'altro canto, tenendo conto delle prove fornite da Webb, la CSI potrebbe anche fare la figura di essere poco leale, se dovesse cedere alle pressioni della GPDA. Webb ha infatti asserito che il circuito di Brands Hatch è diventato il più attivo del mondo (non sarebbe facile contraddirlo). Nel 1971 si valutò che fra vetture e moto in corsa, prove e tests si è coperto oltre mezzo milione di giri e che ci sono stati 12.000 concorrenti alla via nelle gare delle due formule. Nei ventidue anni di vita del circuito l'unico pilota a essere coinvolto in un incidente mortale è stato Siffert, l'unico precedente grave incidente con incendio (e con pilota di fama) è stato quello di de Adamich, quando provava una Ferrari, e si provvide con rapidità sufficiente. Inoltre qualsiasi richiesta della CSI per misure di sicurezza è stata soddisfatta e il programma triennale chiesto poco più di un anno fa è stato accelerato, in modo da essere concluso entro diciotto mesi (cioè in tempo per la Corsa dei Campioni del 1972), questo in risposta alla richiesta formulata dalla CSI poco prima della corsa del 24 ottobre.

Tenendo conto di questi due aspetti, è difficile immaginare come la CSI potrebbe appoggiare le proposte di boicottaggio senza fare la figura di essere uno strumento della GPDA. Se la GPDA insistesse sulle sue posizioni, ciò non porterebbe forse a una scissione nelle fila dei piloti? Sono ben noti gli atteggiamenti di conduttori come Ickx, che non è socio della GPDA, d'accordo, e di Surtees e se loro, e altri come loro, sono disposti a correre a Brands Hatch, altri membri della GPDA potrebbero permettersi il lusso di non mollare?

Ecco dunque la risposta di Brands Hatch a un mucchio di accuse campate in aria e adesso il parere delle due parti può essere valutato in prospettiva. Fra parentesi, per quanto riguarda il lavoro svolto per la sicurezza a Brands Hatch, dietro richiesta della CSI, lo stesso si applica anche ai principali circuiti della Motor Circuit Developments, cioè Mallory Park e Oulton Park.

Dai discorsi di Webb risulta anche che la MCD ha sistemato tutti i suoi patrocinii per il 1972, cosicché nella prossima stagione i montepremi per le gare sui circuiti del gruppo supereranno le 300.000 sterline (circa 450 milioni di lire). Per assistere alle corse il pubblico inglese dovrà spendere un poco di più, infatti il prezzo del biglietto d'ingresso per il G.P. d'Inghilterra è stato portato a circa lire 3000.

si può decisamente montare l'Armco, invece si può farlo in uscita di curva perché se si perde il controllo della vettura, appunto in uscita di curva, ciò può accadere per una qualunque delle ragioni che ho elencato, ma è però più probabile che sia per eccesso di esuberanza e perché si è girato attorno alla curva troppo velocemente. Si urta la barriera Armco lateralmente, a velocità bassa; probabilmente si procede ancora a poco meno di 200 orari, ma lateralmente sono invece meno di venti, cioè un'andatura lentissima. Il guaio di Salvati è stato che andava a poco meno di 200, filando dritto verso la barriera. Per chiarire il concetto espresso più sopra, lateralmente marciava invece a meno di venti orari. Se l'Arco fosse

Altre modifiche

regolamentari

a INDIANAPOLIS

Monoposto INDY con meno benzina

INDIANAPOLIS - Un certo numero di importanti innovazioni sarà contenuto nel regolamento del campionato USAC 1972, che verrà inviato tra non molto agli interessati. Come sempre le modifiche sono state praticamente dettate dagli organizzatori della 500 Miglia di Indianapolis, che determinano tutto quel che riguarda le corse per le monoposto USAC.

Abbiamo già parlato della innovazione riguardante i pneumatici, con l'obbligo di utilizzare per la partenza della corsa le stesse gomme usate per la qualificazione. Ora si apprende che in luogo dei tre rifornimenti obbligatori, dal 1972 per le corse di 500 miglia i rifornimenti dovranno essere almeno quattro.

Evidentemente ciò è stato fatto per indurre i partecipanti a trasportare meno carburante, misura utile ai fini della sicurezza. Per lo stesso scopo sarà anche obbligatorio che gli addetti ai rifornimenti indossino delle tute antifuoco uguali a quelle dei piloti.

Ed anche questa novità è positiva (e sarebbe auspicabile che analoga misura sia adottata anche per le corse europee).

L'altra novità concerne le cilindrata massime dei vari tipi di motori ammessi.

Restano escluse le macchine con motori a turbina, ma saranno ammesse quelle con motori rotativi (tipo Wankel), anche se non crediamo che questa soluzione possa essere competitiva e quindi utilizzata. Infatti la cilindrata massima di questi tipi di motore è stata fissata in 4200 cc secondo la formula di equivalenza già adottata dalla FIA (volume di una delle tre camere di combustione, moltiplicato 2, moltiplicato per il numero dei rotori). In sostanza la cilindrata effettiva totale sarà di 6300 cc, con la quale è prevedibile una potenza massima di circa 520-530 cavalli, almeno secondo i limiti raggiunti dagli ultimi esemplari di questo motore. E' possibile una ulteriore esasperazione, ma non tale da poter avvicinare gli 800 CV dei motori Ford e Offenhauser attuali.

Comunque registriamo la novità, facendo rilevare che essa possa essere stata influenzata da qualcuno... E ricordiamo come la giapponese Mazda abbia già messo in gara macchine con questo motore, e come la Mercedes abbia equipaggiato la seconda versione della sua C111 di un Wankel a 4 rotori da 4800 cc.

Per i motori classici a pistoncini le cilindrata ammesse nel 1972 saranno:

- motori di costruzione libera, sovralimentati, restano a 2650 cc;
- motori di costruzione libera, non sovralimentati, passano a 4500 cc (erano a 4200 cc);
- motori con monoblocchi provenienti dalla produzione di serie, con distribuzione ad aste e bilancieri:
 - non sovralimentati, 5820 cc;
 - sovralimentati, 3430 cc;
 - non sovralimentati, con bilancieri speciali, 5250 cc;
 - sovralimentati, con bilancieri speciali (tipo Gurney-Weslake o Pflimouth-Weslake) 2950 cc.

La nuova scala di valori ha l'evidente scopo di invogliare la presenza di motori che non siano il Ford 8 cilindri e l'Offenhauser 4 cilindri, con turbocompressore, che nel 1971 hanno monopolizzato la corsa. Tuttavia non crediamo che gli aumenti previsti possano riportare i motori indicati ai limiti di quelli con turbocompressore, che dovrebbero restare perciò i dominatori della 500 miglia.

Una PORSCHE nel «catino»

Per la 500 Miglia di Indianapolis 1972, almeno per i giorni dei tentativi di qualificazione, ci sarà una macchina azionata da un motore Porsche 917, come a suo tempo AUTOSPRINT antiopò.

La macchina è in costruzione in California, nella officina di Bruce Crower a Chula Vista, e appena pronta sarà collaudata da Lloyd Ruby, il quale tuttavia non è il pilota previsto per la gara.

Il motore 12 cilindri Porsche 917 utilizzato è da 4500 cc, nuova cilindrata prevista dal regolamento USAC 1972. Secondo Crower la potenza ricavata è «eccellente».

I. B. I.



Questa graziosa ragazza è Gillian Fortescue Thomas, la nuova «pilotta» della Ford, che si è già messa in luce con le Escort Mexico

Robin HERD pensa alla sicurezza

Pilota in «gabbia» nella nuova MARCH

Corre voce che fra non molto si vedrà una novità Grand Prix della March. Incorporerebbe molte delle caratteristiche che Robin Herd sogna da tempo, parecchie riguardanti la sicurezza. Non si tratta di un rifacimento della 701, della 711 e nemmeno della 721, ma di una nuovissima vettura, di progettazione inedita. Fra le misure di sicurezza dovrebbe esserci una gabbia tipo roll-bar tutt'attorno all'abitacolo, una soluzione di cui si parlò circa un anno fa, sempre in rapporto alla March. Pare improbabile che la vettura sarà subito competitiva perché, inevitabilmente supererà il limite di peso (si sospetta che la March sia stata una delle Case molto favorevoli all'aumento del peso minimo, durante le recenti discussioni, ma che per il momento abbia perso la battaglia). La nuova vettura sarà sottoposta a lunghe e meticolose prove e, se le prestazioni saranno per lo meno discrete, non sarà una sorpresa vederla in una delle prime gare inglesi non di campionato della prossima stagione.

La G.P.D.A. sceglie SYRETT come direttore esecutivo

GLAND - Per l'enorme sviluppo delle corse automobilistiche verificatosi in campo internazionale in questi ultimi anni, la GPDA (Associazione Piloti da Gran Premio) si è trovata di fronte ad un incremento di importanza e di responsabilità. Nella riunione tenutasi a Londra nello scorso dicembre fu deciso, alla luce dei correnti avvenimenti, che la GPDA avrebbe dovuto estendere la propria attività fino ad abbracciare tutte le categorie di corse e non soltanto quelle dei piloti da Gran Premio e delle corse valide per il campionato mondiale.

Ne è derivato da ciò che l'organizzazione della GPDA doveva passare ad una forma professionale con uno staff amministrativo permanente. Nick Syrett, il 38enne direttore esecutivo del British Racing and Sports Car Club, organizzatore di alcune del-

le più grandi corse internazionali fra le quali la Corsa dei Campioni del «Daily Mail» e la «BOAC 1000», Patrocinatore dell'avvento della F. 5000 in Europa, commissario sportivo alla 24 Ore di Daytona e alla 12 Ore di Sebring e, ultimamente, componente del Comitato Corse del R.A.C., ha accettato l'incarico di Direttore esecutivo della GPDA e inizierà le sue funzioni con effetto dal prossimo mese di aprile. Pertanto le future decisioni dell'associazione verranno prese da un Ufficio permanente di direzione e da un presidente che verrà eletto nella prossima riunione della GPDA del 22 febbraio 1972. (L'attuale Presidente è Joachim Bonnier). La GPDA che sino ad ora molto ha fatto in relazione alla sicurezza nelle competizioni, nella sua nuova struttura potrà così ottenere maggiori risultati.

«Devo badare ad ogni soldino -
dice TURNER - per il 1972»



Soltanto a STEWART soldi FORD anticipati

LONDRA - In dicembre Stuart Turner illustrò abbastanza ampiamente il programma sportivo 1972 della Ford. Nulla di eccezionale e più equilibrato degli scorsi anni, in quanto verrà prestata più attenzione ai livelli meno elevati dello sport. Turner ha ammesso che deve badare ad ogni soldino, aggiungendo però che in fondo i tempi delle grosse spese sportive, da parte dei costruttori, sono quasi finiti. Turner è uno dei «savi» del nostro sport e i suoi acuti commenti sono generalmente degni di attenzione.

Benché si sia parlato per ultima della F. 1, forse si sarebbero dovute invertire le precedenze. Leggermente al di fuori del diretto contesto Ford, la Cosworth ha rilasciato una dichiarazione sul DFV per il recente passato e per il futuro, e vale la pena riportarla per dissipare forse un poco della confusione sollevata dalle voci del 1971.

«Per gli inizi della stagione 1972 dei Grandi Premi, la Cosworth renderà disponibile il motore Ford DFV 1972. Sarà praticamente identico al più recente del 1971 e, come al solito, tutti i clienti otterranno gli stessi motori. In passato la Cosworth ha fatto in modo che tutti i motori costruiti, in qualsiasi anno, fossero il più possibili con uguali caratteristiche. Con la maggior competitività dei motori rivali, ciò diventa sempre più difficile e potrà forse essere necessario costruire un piccolo numero di motori più potenti che per forza di cose avranno vita più breve e quindi saranno di manutenzione costosa e difficile. Si spera che non sarà necessario offrire tali motori, ma dobbiamo riservarci il diritto di farlo e di metterli nelle mani di chiunque abbia più possibilità di usarli come si deve, questo se la concorrenza si dimostrerà troppo forte per i motori standard. Non è ancora stato deciso a chi sarebbero offerti gli eventuali motori speciali e, del resto, verrebbe stabilito soltanto poco prima della loro presentazione».

Ecco dunque, notizie da fonte diretta (per inciso, il meglio in fatto di HP visto in un DFV nel 1971 fu di 456, una volta, al dinamometro, ma, come ha osservato Duckworth, ogni dinamometro dice una cosa diversa).

Per quanto riguarda la Ford, la dichiarazione della Cosworth risolve chiaramente un possibile dilemma sulla destinazione dei motori nel 1972, perché significa che sarà possibile vedere vetture e piloti in azione prima che siano prese decisioni.

E' interessante notare che l'unico pilota che avrà un anticipo, nel 1972, sarà Stewart, dalla Ford tedesca. Agli altri i premi verranno dati basandosi sui risultati.

Mezzo ironico (o anche mezzo serio?) Turner ha detto che nel 1971 la cosa più triste per la Ford è stato il fatto che Ferrari non abbia vinto l'ultimo Grande Premio, perché «ciò significa che passerà l'inverno a costruire una buona vettura».

Ammettendo che rischiava di turbare i puristi, Turner ha detto di sperare che la corrente formula sia sostituita da un motore di F. 1 e derivato dalla serie. Prevede per esempio una versione di 360 HP del Capri tre litri V6, una erogazione di potenza possibile con turbocompressore (secondo lui, questa sarebbe forse una soluzione parziale al problema dell'inquinamento nell'automobilismo di tutti i giorni e si potrebbe quindi svilupparla per le corse).

Nel 1972 nessuno in F. 2 avrà l'appoggio della Ford (a parte, parlando di questa formula, Turner ha detto che è penoso vedere i pasticci che fanno alcuni preparatori con la

BDA!).

La Formula Ford viene lasciata stare. «Di tanto in tanto ci fanno pressioni per modificare i regolamenti, per stare al passo con altre categorie di una sola marca, ma non ha importanza, secondo me, che le Formula Ford siano più lente o più veloci delle vetture di altre formule, purché continuino a fornire gare combattute e siano un trampolino di lancio per gente come Schenken ed Emerson Fittipaldi».

Sul fronte delle vetture sport l'interesse della Ford sarà minimo. Pare che si sia coinvolta con la Weslake per il V12 quasi per caso, come risultato del lavoro sulla V6 in Germania.

Turner ritiene che la Capri potrebbe figurare bene a Le Mans e ha detto: «Mi piacerebbe l'idea di potere fare correre una GT70 alla Targa Florio, che è sempre una grande classica». A questo punto un buffone gli ha chiesto se pensava che la Ford potrebbe ottenere Vaccarella...

Per le turismo, la Ford inglese farà gareggiare vetture per la Ford olandese, danese e belga (e forse altre) mentre in aggiunta alle Capri nel campionato turismo ci sarà una Escort per Birrell e Bourgoignie; sarà messa a punto in Inghilterra e diretta in corsa da Neerpasch.

Per lo più gli altri argomenti «turismo» erano d'interesse locale, però Turner teme che le gare del gruppo I si risolveranno in una serie di processioni per ogni classe. Ha poi detto: «Penso che la questione dei pneumatici standard debba essere tenuta molto d'occhio, per motivi di sicurezza; alcuni dei nostri tests sono stati paurosi».

Fra le notizie varie, Timo Mäkinen gareggerà nel campionato finlandese su ghiaccio con la Capri usata nel 1971 da Birrell (sarà emozionante) mentre le Escort assistite dalla Casa parteciperanno ai rallycross sul continente. Turner prevede un buono sviluppo di questo settore, che porterà forse a un campionato europeo fra qualche anno. E' stato sincero, circa la classe europea di 1300 cc, dicendo: «Non possiamo battere le Alfa, per cui quest'anno non correremo».

Per quanto riguarda i rallies, Turner ha detto: «Anche se i costi in aumento ci obbligano a volgerci alle gare turismo (a volte un solo rally costa quanto un'intera stagione di corse) vorrei mettere a tacere le voci che ci dicono in procinto di abbandonare i rallies. Crediamo ancora fermamente negli utili pubblicitari e di sviluppo derivanti da queste corse. La F. 1 può anche portare sviluppi per i futuri cinque o dieci anni, ma i rallies si avvicinano maggiormente all'automobilista medio».

Per concludere questa piccola rassegna Ford, una delle «armi» più attraenti della Casa nel 1972 sarà Gillian Fortescue Thomas, che ha già corso con una Mexico nel 1971, manifestando notevole ardore. Nel 1972 le sue attività per i colori della Ford saranno intensificate.

d. h.

«Fumerà», anche la squadra TS FORD-ITALIA

Da qualche tempo (il nostro «ex») Carlo Micci, responsabile dei servizi sportivi della Ford Italiana, cerca altre iniziative nel campo agonistico che fossero complementari alle due — lancia-tissime — che la Ford ha preso nel nostro paese, cioè Campionato di Formula Ford e quello di Rallycross. Il progetto era quello di far correre alcune vetture nel Turismo Speciale, una categoria nella quale la Ford, con la Capri RS, ha vinto il Campionato Europeo con Dieter Glemser.

In un primo tempo, si pensava di acquistare una Capri (a Colonia) ed una Escort (a Boreham), ma in un secondo tempo la Capri è stata indisponibile in quanto il reparto corse di Neerpasch ne stava preparando solamente sei. Allora si è ripiegato (per modo di dire, viste le qualità della vettura), sulla Escort, costo in Italia 11 milioni, ed il progetto è perfezionato al 90 per cento. I dubbi derivano dal fatto che l'iniziativa è patrocinata, per una metà, da una casa di sigarette, e le perplessità derivano dalla difficoltà di una pubblicità del genere nel nostro paese dove, com'è noto, la pubblicità al fumo è vietata. Infatti, la vettura punterebbe decisamente al Campionato Italiano, con anche qualche prova dell'Europeo (4 Ore di Monza, Paul Ricard o altre gare nelle date disponibili).

Per quanto riguarda i piloti, Micci ha preso contatti con Naddeo e Francisci, e quest'ultimo appare il più probabile, poiché ha già definito il suo programma in F. 2 (ha acquistato una Brabham nuova e due motori) e quindi è in grado di impostare un programma anche per il Campionato Italiano Turismo. La vettura, come abbiamo detto, sarà preparata in Inghilterra, e disporrà di uno dei nuovi motori-bomba BDA di 1900 e 270 CV, e naturalmente sarà dotata di una notevolissima serie di rapporti e ricambi.

che cosa ci porterà?



Per l'ultima nata F.1 il nuovo anno c

YORKE

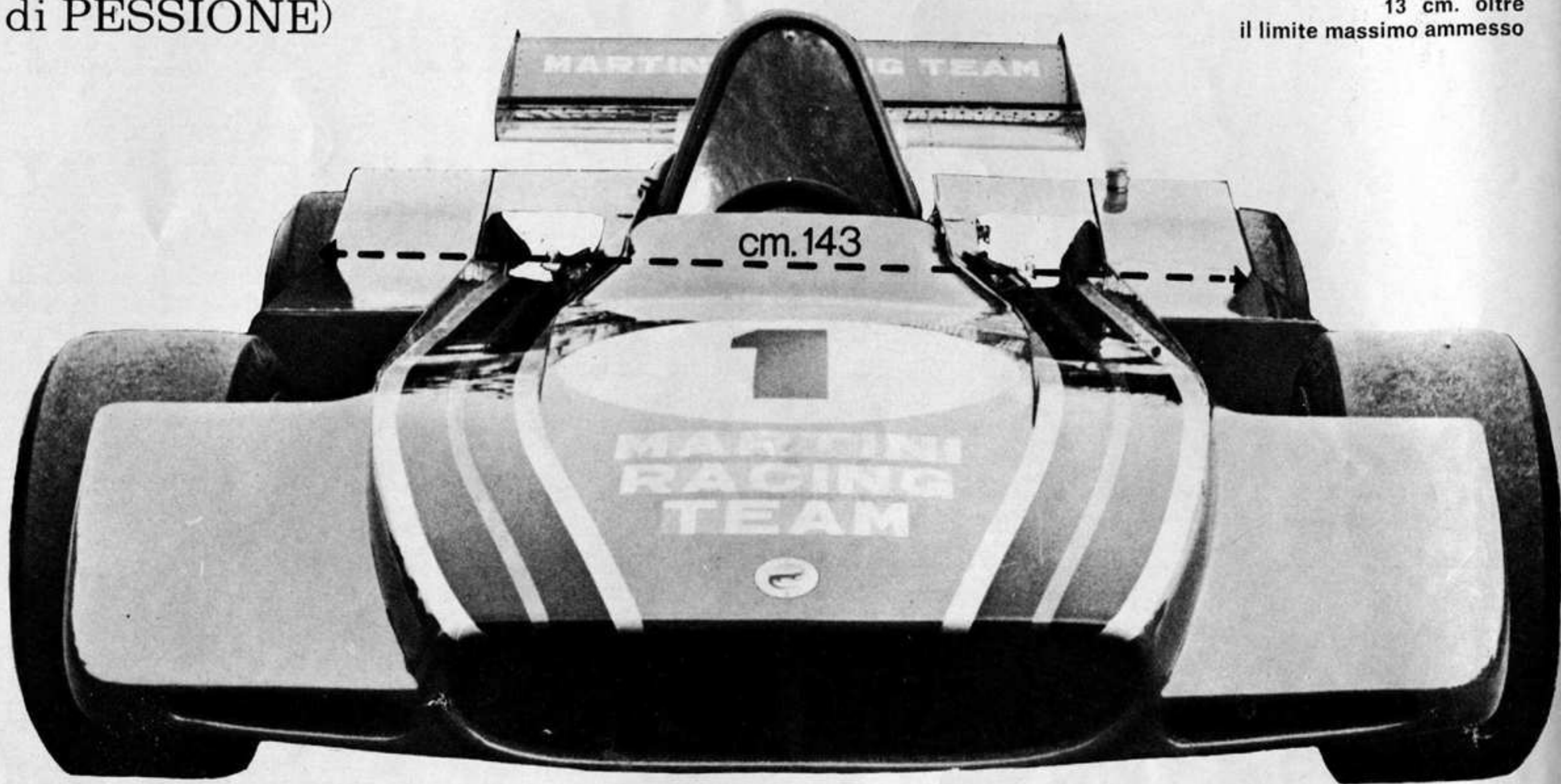
(già al battesimo di PESSIONE)

contrario
al debutto
argentino



Derek Bell (a destra) e David Yorke. Il manager inglese, non appena inizierà la stagione in Europa, prenderà casa a Bologna

Ecco indicati
i 143 cm. di larghezza
del corpo
della Tecno-Martini F. 1,
13 cm. oltre
il limite massimo ammesso



Deve stringere la «vita» la

DALL'INVIATO

CHIERI - Il conte Gregorio Rossi di Monteleone ha tenuto fede alla promessa fattaci giusto un anno fa, di rivolgere il suo interessamento ad una macchina italiana, non appena concluso l'accordo con la Porsche; e la Tecno ha trovato per la prima volta un grosso sostenitore in patria. Questi sono i due fatti salienti, che hanno trovato un punto di convergenza nella presentazione ufficiale della «F.1» bolognese e nell'annuncio dato alla stampa internazionale del nuovo accordo con la Martini Racing Team.

Ora il completamento è avvenuto, con una soluzione che interpreta veramente i voti di tutti; per di più, con un nuo-

vo importantissimo passo avanti, quello del difficilissimo tema della «Formula 1», con un motore italianissimo di costruzione originale, e con un valente pilota italiano, Nanni Galli, a cui è affiancato Derek Bell. Siamo andati, perciò, oltre ogni più rosea previsione e l'entusiasmo del conte Rossi è stato tale, che, nell'ammirare la nuovissima creazione della Tecno, ci ha detto: «E' veramente una bella macchina; ma è anche vicinissima alla Sport. E chissà che, se appena l'esperienza del '72 sarà positiva, non se ne possa fare anche una macchina per il Campionato Mondiale Marche 1973...»

Ovviamente, questo è quel che si dice correr troppo; per ora ci basti questa magnifica

realità. E se pensiamo a quel che significa oggi giorno allestire interamente una vettura di «F.1» c'è di che sbalordire del coraggio dei fratelli Pederzani, considerazioni economiche a parte.

Infatti, la Tecno ha scelto la strada più ardua: avrebbe potuto limitarsi alla sola realizzazione dell'autotelaio, forte delle preziose esperienze fatte in questi ultimi anni nelle «F.3» e «F.2» dove ha saputo proporre schemi oltremodo avanzati e soluzioni che sono state anche imitate da altri costruttori di gran nome; invece, ha preferito cimentarsi anche sul piano motoristico.

Oggi che vediamo, ad esempio, un dodici cilindri Ferrari superato, nonostante le sue

elevate potenze, da un V8 Ford-Cosworth. E' un impegno tremendo e lo sottolineiamo proprio perché nessuno abbia pretese eccessive.

Noi abbiamo moltissima stima e fiducia nelle capacità dei fratelli Pederzani, soprattutto nelle loro geniali intuizioni meccaniche; e proprio per questo non chiediamo loro più di un rodaggio nella «F.1» già stupiti della loro capacità di portare a completamento in pochi mesi questo ambizioso progetto.

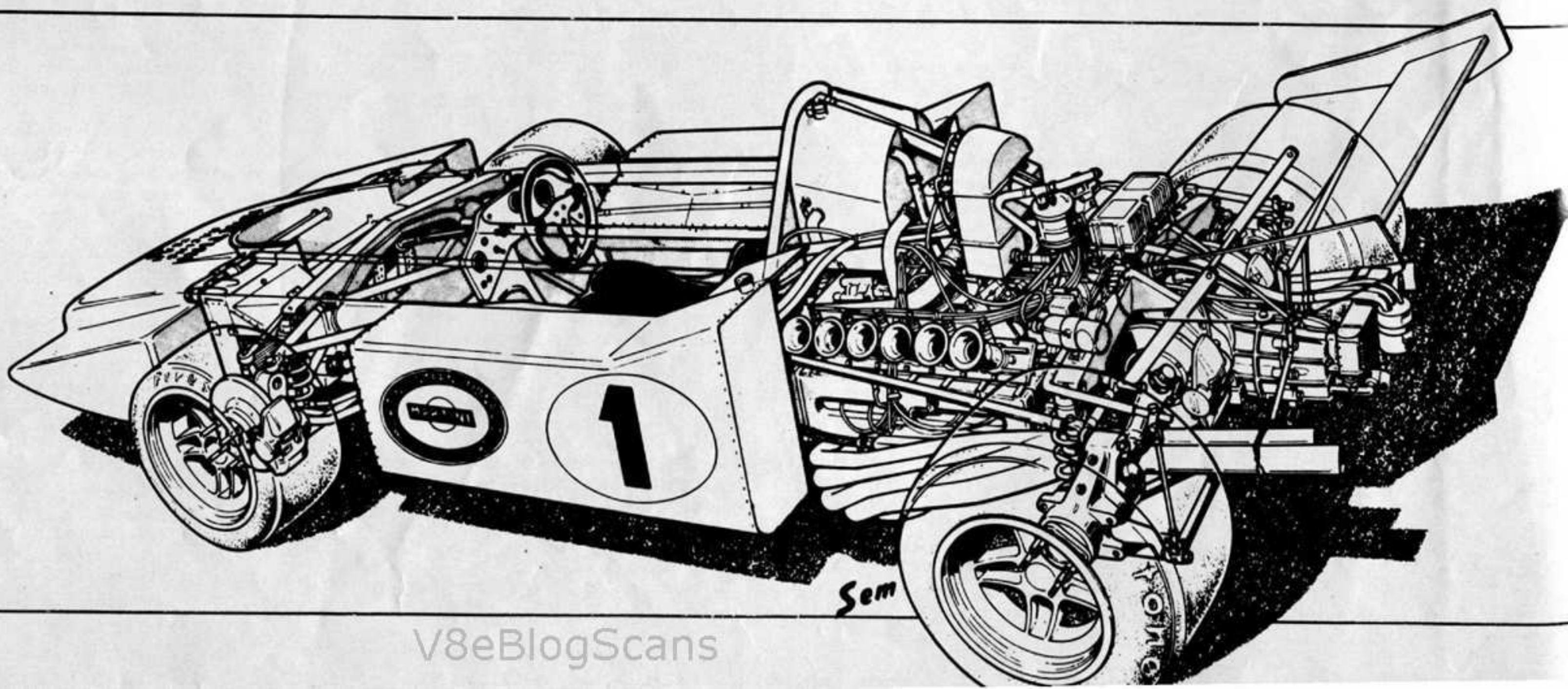
Infatti, la vettura che ci è stata presentata alla sede della Martini e Rossi mostra già soluzioni ricche di interesse, accanto ad altre più affrettate, destinate certo a completamento. E' un telaio che ripete tutti i pregi dell'originale

disegno della «F.2», per strutture, distribuzione dei pesi, con guida ugualmente avanzata e con motore di una certa lunghezza, per avantreno, eccetera. Naturalmente con tutte le evoluzioni richieste al passaggio a potenze tanto più ingenti.

Siamo d'accordo sul fatto che un buon telaio a traliccio in tubi equivalga e, sotto taluni aspetti superiori, l'efficienza di una monoscocca; mentre nel giudicare la limitata lunghezza del passo vanno prese in considerazione anche le carreggiate, più strette della media, oltre alla sensibile riduzione dei momenti polari. Poi, c'è voluta una guida più accurata della «sospensione posteriore, in funzione delle caratteristiche delle gomme, con un trapezio in-

L'identi-kit della PA 123-1

Marca: Tecno - Modello: PA 123/1 - Anno: 1972 - Gruppo: F. 1 - Numero cilindri: 12 contrapposti - Alesaggio: 81 mm. - Corsa: 48 mm. - Cilindrata: 2.968 cc. - Rapporto compressione: 1:11 - HP. Max. 11.000 R.p.m.: 440 - Distribuzione: Alberi cammes in testa (4) - Valvole: N. 4 per cilindro - Blocco cilindri e testate: Alluminio - Telaio: Tubolare - Impianto iniezione indiretta: Lucas - Candele: Motorcraft - Impianto elettrico: Magneti Marelli - Dinoplex 12v. - Frizione: Borg & Beck - Cambio di velocità: Hewland FG400 5 marce + R. M. - Differenziale: Autobloccante - Sospensioni: Indipendenti con molle elicoid. - Ammortizzatori: Idraulici regolabili - Freni: Disco, doppio circ. Girling-Lockeed - Sterzo: Cremagliera - Pneumatici: Firestone 13x10-13x16 - Carrozzeria: Fiberglass - Peso: kg. 580 - Passo: 2.270 mm - Carreggiata ant.: 1.440 mm. - Carreggiata post.: 1.434 mm.



Comincia con un «pasticcio»

Anzitutto prima di cominciare a correre, la Tecno Formula 1 deve essere in parte ridisegnata. Non è che le prime ed ancora incerte prove di assaggio abbiano già evidenziato peccati tali da dover rimettere in discussione la vettura, anzi. Il fatto è che la F.1 bolognese patrocinata dalla Martini è incappata in una di quelle «novità regolamentari» in cui la CSI è maestra. Infatti, essa sarebbe troppo larga di quanto consentano i regolamenti '72.

È successo questo. L'Annesso J (parliamo del testo in vigore fino a tutto il 1971), all'articolo 296/h, dice:

«FORMULA 1 e 2 - dietro alle ruote anteriori, la carrozzeria non può superare una larghezza massima di 110 cm. Tuttavia, l'eccezione prevista più avanti per i serbatoi laterali resta invariata.»

Andiamo ora a vedere cosa dice questa eccezione. Proseguendo nella lettura del paragrafo, si trova questa precisazione:

«PER TUTTE LE VETTURE DI FORMULA:... il montaggio di serbatoi laterali è consentito a condizione che in larghezza essi non superino il piano verticale passante per la linea mediana dei pneumatici.»

Questa norma riguardante il montaggio di serbatoi laterali, la



Il conte Gregorio Rossi di Montelera, qui a destra di Luciano Pederzani, ha voluto che la Tecno mantenesse il «nome in ditta» accanto a quello della Martini, poiché non è del parere che gli sponsor debbano completamente sostituirsi ai costruttori veri e propri

Una sorpresa del REGOLAMENTO (che non conosceva nemmeno la CSAI?)

to l'articolo si fondava praticamente su quella «eccezione».

Quando uscì il bollettino FIA cui si fa riferimento, cioè in ottobre, la Tecno si era giustamente preoccupata di chiarire questo punto, ma dalla CSAI era stata rassicurata del fatto che la famosa «eccezione» sarebbe rimasta in vigore. E così alla Tecno andarono avanti con il loro disegno a fiancate molto larghe e serbatoi distanti dal corpo centrale.

Ed invece, qualche giorno fa, il d.s. della Martini-Tecno, David Yorke, arrivando a Bologna con le bozze del nuovo regolamento 1972, si è accorto che della «eccezione» non si faceva più menzione, e che la larghezza massima di una monoposto di Formula 1 non doveva essere in nessun caso superiore ai 130 cm. Abbiamo detto "Formula 1" in quanto la possibilità di eccedere il minimo regolamentare con i serbatoi è mantenuta per le vetture di F.2 e F.3.

Purtroppo, però, nel frattempo La Tecno F.1 era già finita, e questo spiacevole contrattempo ha fra le altre cose provocato un certo imbarazzo alla CSAI, poiché l'ing. Baccigaluppi ha dichiarato che lui era a conoscenza delle restrizioni implicitamente contenute nella nuova norma, mentre invece l'ing. Noretto (che aveva risposto

TECNO-Martini

cui larghezza può superare quella di 110 cm relativa alla carrozzeria, è stata quella che in pratica ha permesso a questi tutti i costruttori di vetture di Formula 1, anche negli anni passati, di alloggiare nelle loro vetture la non indifferente quantità di carburante richiesta, e che aveva reso caratteristica la forma panciuta di certe macchine, come la stessa Tyrrell campione del mondo. Infatti, in questi casi, il limite di un metro e dieci era sempre abbondantemente superato, e ci si accontentava di non superare in larghezza i due piani passanti al centro delle ruote, possibilità ammessa dalla «eccezione» contenuta nel regolamento.

Ma i regolamenti si evolvono, a volte un po' troppo sovente ed a volte un poco misteriosamente, e sul bollettino FIA n. 52, fra le altre correzioni e modifiche all'An-

nesso J per il 1972, riprese sul bollettino CSAI n. 15, appare questa nuova norma, sotto il titolo «Misure di sicurezza aggiuntive applicabili alla Formula 1»:

8) Sarà permesso aumentare la larghezza totale della vettura fino a 130 cm, a condizione che i 10 cm in più per lato (rispetto ai 110 cm precedenti, n.d.r.) formino una struttura deformabile che non contenga né carburante, né tubazioni per il carburante, né fonti di energia elettrica, né cavi elettrici...»

Letta così, questa nuova norma poteva sembrare come sostitutiva dell'articolo 296/h nella sua prima parte, poiché si parla solo della nuova misura minima di larghezza della scocca. Infatti non è fatta specifica menzione della famosa precisazione riguardante la presenza di serbatoi laterali, e questo è molto grave poiché tut-

all'interrogativo della Tecno) non ne sapeva nulla, evidentemente.

Ora, poiché la F.1 Tecno-Martini supera di 13 cm i 130 massimi ammessi, bisognerà vedere se i 6,5 cm in eccesso per parte potranno venir assorbiti restringendo la «zona di sicurezza» fra i serbatoi e l'abitacolo.

Per quanto sembri che la faccenda sia risolvibile senza troppe modifiche, pare certo che la Tecno non andrà in Argentina per la prima gara mondiale, e probabilmente non sarà la sola marca ad avere dei fastidi da questa modifica-a-sorpresa, dato che sembra che anche la BRM abbia difficoltà a rientrare nella nuova misura massima richiesta. Nel frattempo, la Tecno, proseguirà naturalmente i suoi collaudi, e la squadra è già a Varelungo dove proverà fino a mercoledì 5 (con Nanni Galli, che parte perciò in ritardo per Baires).

feriore, un braccio superiore ed unico puntone di reazione, con centri di rullio relativamente bassi e favorevoli curve di variazioni di questo punto e del «camber» negli scuotimenti.

Anche in ciò affiorano le capacità e le intuizioni dei costruttori bolognesi e lo stesso Nanni Galli, dopo le prime prove ha dichiarato: «È una macchina completamente diversa dalle altre "F.1" che ho guidato, March e Mc Laren; questa è una Tecno». Indicando che i concetti dinamici e di cinematismo delle sospensioni che hanno fatto il successo delle formule minori sono qui riportati con la stessa vantaggiosa legge. E su questo punto ci attendiamo molto.

Sul motore, un po' delusi per le dimensioni d'interasse dei cilindri e d'ingombro longitudinale, ci riserviamo più attenti esami prossimamente, limitandoci ora a rilevare l'eccellente punto di partenza, in presenza del più basso valore del rapporto corsa/alesaggio oggi proposto, pari a 0,59. Inoltre, si ha qui un albero motore su sette supporti di banco, mentre variazioni sensibili si avranno prossimamente, con l'introduzione di un albero a quattro supporti.

La resa dichiarata è di 440 cavalli a 11.000 giri, con arrotondamento dei valori reali, di 438 CV a 11.800 giri; sono 147 cavalli/litro, eppure oggi si può arrischiare la non qualificazione su taluni circuiti

a questo livello, cosa che ha indotto Yorke a chiedere di rinviare il debutto al G.P. del Sud Africa in marzo.

La coppia dichiarata non è esatta nella forma, giacché il momento torcente si esprime in chilogrammetri; ma i 45 kg si riferiscono al banco prova che a 9000 giri darebbe 405 cavalli, pari a 32,2 chilogrammetri. Sono i livelli funzionali dei migliori motori delle «F.1» di due anni fa: non c'è male per il primo passo compiuto da un costruttore motorista esordiente! E l'apporto del Martini Racing Team è importantissimo anche per questa finalità, di dare allo sport italiano un altro promettente costruttore al vertice.

Enrico Benzing

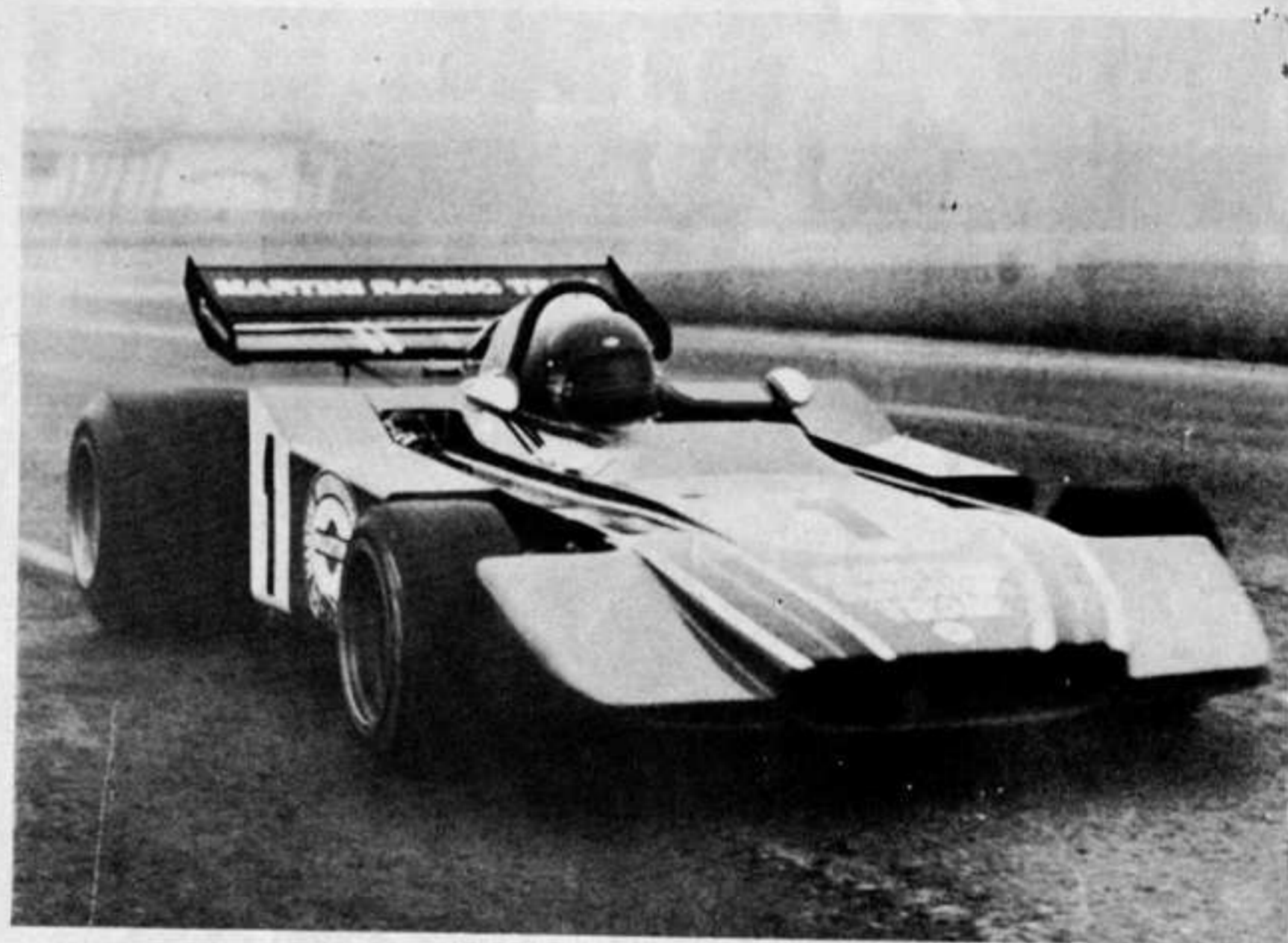
Le tre di WILLIAMS

La nuova
F.1 di
BAILEY

POLITOYS
ACE
ESCAROLO

MILANO - La POLITOYS Formula 1, di cui si è tanto parlato in questi ultimi mesi, è ormai una realtà. La monoposto a motore Ford progettata da Len Bailey e realizzata da Frank Williams con il patrocinio della nota casa di giocattoli italiana, farà infatti il suo debutto il 23 gennaio a Buenos Aires, nella prima gara valida per il Mondiale Piloti 1972. Williams in un primo tempo disporrà di una sola F.1 Politoys, sulla quale sarà HENRI PESCAROLO, ma a partire da marzo, cioè dalla seconda prova del mondiale, il Gran Premio del Sud Africa, vi sarà una macchina per il secondo pilota, il brasiliano CARLOS PACE, che in questi giorni ha sottoscritto con Frank Williams, che si è recato appositamente in Brasile, un contratto biennale.

In questo momento Pace è in forzato riposo, con un piede ingessato per uno «scontro» con Wilson Pittipaldi durante una partita di calcio. Nei programmi della Politoys-Williams ci sono anche le gare di Formula 2, ma se ne parlerà dopo che la Formula 1 (che fra pochissimi giorni verrà messa in pista per i primi collaudi) sarà completamente a punto.



Primi passi nella nebbia

MODENA - Nebbia fittissima, poi trasformatasi in una specie di sipario grigio, abbassatosi improvvisamente quasi per annunciare che lo spettacolo, il breve spettacolo della prova Tecno con Nanni Galli (nella fotografia) era terminato.

Troppo breve il tempo per dare a questa seduta il rilievo dovuto. Era un avvenimento, indubbiamente, e tutti lo abbiamo considerato tale, anche perché si era ansiosi di conoscere se la Tecno del Martini Racing Team sarà o no a Buenos Aires per il Gran Premio di Argentina del 23 gennaio. Ma domandarlo ai fratelli Gianfranco e Luciano Pederzani è cosa inutile.

«Lo sapete anche voi — ci dicono — quel che occorre per mettere a punto una macchina nuova. Intanto c'è questa attesa del bel tempo. Ma siamo più impazienti noi. Certo che soltanto guardando questa nebbia e considerando che ci occorrono delle ore di prove e le condizioni migliori per fare dei tempi si fa presto a dire che le decisioni che dovremmo prendere noi le possono prendere tutti. In officina il lavoro, praticamente, è già concluso per questo modello, ma ora si tratta di vedere la macchina nel suo comportamento in pista. Come andrà? Abbiamo avuto delle buone indicazioni nella nostra prima uscita sulla pista della Pirelli, ma ora c'è il resto da fare. Tenteremo di ritornare qui e poi andremo a Varelungo sperando di trovarvi il sole.»

Certo che i Pederzani debbono aver preso nota delle previsioni meteorologiche che indicano delle nevicite in arrivo. Ecco perché vogliono guadagnare tempo. In quanto a Nanni Galli: «Mi piacerebbe tanto iniziare subito in Argentina, entrare cioè nel clima del mondiale che sarà senz'altro arroventato, ma con macchine nuove non si può... aver fretta. Il necessario è che tutto proceda bene e mi pare che si sia veramente sulla strada buona.»

In quanto a Fiorenzo Fantuzzi, che col padre Medardo ha realizzato la carrozzeria studiata in collaborazione coi fratelli Pederzani, considera che la stessa soluzione dei serbatoi indipendenti e staccati dal vero corpo della carrozzeria possa preludere alla sistemazione dei serbatoi anticendio. Purtroppo, poi, i problemi regolamentari legati alla larghezza della nuova monoposto Tecno hanno impedito alla nuova equipe di debuttare a Buenos Aires.

m. m.

che cosa ci porterà?



La sorpresa dell'anno

SCHENKEN debutta in Sudafrica con SURTEES

SPECIALE PER AUTOSPRINT

LONDRA - Notizia sorpresa: Schenken ha firmato per Surtees, nei giorni precedenti il Natale. Si affiancherà dunque a Hailwood e de Adamich in F. 1, però Surtees lo lascia libero in F. 2 di gareggiare per il Team Rondel con il quale aveva impegni da tempo. Si era pensato che Schenken sarebbe andato alla Brabham, ma ha pensato che per la sua carriera le offerte di Surtees erano più concrete. Per ora Schenken non ha pilotato la Surtees e per via dei suoi impegni nelle sport è improbabile che lo faccia prima delle prove del G. P. d'Argentina. Per la F. 2 Surtees si varrà di Hailwood, di de Adamich e di un pilota di F. 3, per ora anonimo, gareggiando egli stesso in certe gare, come farà in F. 1, quando i suoi impegni glielo consentiranno.

Nel 1972 il team Surtees amplierà il suo programma sia costruttivo che corsaiolo. Due nuove F. 2 due litri verranno iscritte alle gare e ce ne sarà un numero limitato anche per una clientela selezionata. Nominato TS 10, il telaio sarà una completa monoscocca.

Per mantenere alto il livello della produzione, per ora verrà costruito un numero limitato di TS 10, per non aumentare il lavoro delle officine in questa epoca dell'anno, ma più avanti nel 1972 verrà aumentata la produzione, sia della F. 2 che della Formula B e di altre categorie.

Si svolgerà un vasto programma per la F. 2 in Europa e forse in Sud Africa e qualsiasi cliente avrà la garanzia di potere esser rifornito di parti di ricambio o delle modifiche che potrebbe intanto mettere a punto la Casa. Per il mercato americano verrà offerta una versione Formula B della TS 10.

Nel 1972 continuerà la produzione delle F. 500 e delle Formula A, per ora con una gamma di due modelli. Per soddisfare le richieste dei

clienti per vetture di Formula 1 è stato deciso di costruire una vettura che si adatti alle esigenze di chi vuole cimentarsi in questa formula o di chi vorrebbe avere una F. 5000 che incorpori tutti i più recenti progressi della F. 1. Questa vettura, la TS 11, può essere ordinata come F. 1 o come F. 5000; ha radiatori laterali, il largo muso della F. 1, freni Lockheed e sistema antincendio incorporato. Una novità piuttosto unica consiste nella possibilità di montare un motore Ford «Boss». Verranno prodotte dieci TS 11, di cui otto sono già state ordinate, e dovrebbero tutte essere pronte prima dell'inizio di marzo.

L'altra vettura che completerà la gamma 5000 sarà la TS 8A che incorpora tutte le modifiche minori sviluppate dal team nel 1971. La vettura è destinata soltanto alla F. 5000 o alla Formula A e non può essere usata con motore di F. 1.

Dopo la partenza dalla squadra di Tim Schenken, che ha firmato per Surtees, Brian Eccleston, il patron della Brabham (senza sponsor) ha ora il problema del pilota n. 2. Oltre l'argentino Carlos Reutemann, finanziato con il denaro dell'AC Argentina, pare che finirà per rimanere Graham Hill, che fra l'altro ha un buon contratto con la Esso che farebbe molto comodo alla squadra Brabham di Formula 1.

d. h.

MUNARI e C. già in prova a Montecarlo

TORINO - Destinazione Principato di Monaco, sono partiti da Torino i piloti della squadra ufficiale Lancia che il 21 prossimo prenderanno la partenza per il Rally internazionale di Montecarlo. Sandro Munari e C. cominceranno domani i loro allenamenti sul percorso comune e su quello della prova complementare per affrontare, debitamente preparati, le difficoltà del percorso e tutti gli agguerriti avversari che sbarreranno loro il passo.



Tutti ormai hanno tirato le loro somme e sono già nella fase delle speranze: quelle dei risultati 1972.

Io, invece, sto ancora assaporando le soddisfazioni avute e rimuginando sulle delusioni, e potrei scrivere a lungo dei fatti passati, fare delle critiche, parlare delle norme di sicurezza, dei problemi dei piloti italiani, degli aiuti dati ad uno piuttosto che all'altro, degli autodromi che a parole ci sono, ma a fatti diminuiscono paurosamente, dei titoli italiani assegnati «all'unanimità» e di quelli invece assegnati evidentemente senza «unanimità». Ma parlare del passato vorrebbe dire anche

gli auguri dall'abitacolo

ricordare cose tristissime, che almeno nei primi giorni di un anno nuovo bisogna essere capaci di dimenticare.

Siamo dunque nell'anno nuovo, e, come ho detto, nella fase delle speranze e dei sogni, e preferisco fare degli auguri spiritosi che spero non indispongano nessuno; auguri da prendere alla leggera perché tanto ognuno sogna con la propria testa, con gli interessi di ciascuno che si accavallano naturalmente con i sogni degli altri, e quindi la realtà darà ragione solo ad uno degli interessati, mentre per ora potenzialmente tutti sono sulla stessa pedana: quella del vincitore.

che cosa ci vorrebbe...

A tutto antepongo un augurio per MONZA AUTODROMO: che un virus arboreo extra-terrestre, di contagio pericolosissimo e fulminante solo per le piante, parta dagli alberi siti nelle zone delle sospirate varianti monzesi, in modo che la stessa Italia Nostra si veda costretta a concedere la creazione di una zona di vuoto arboreo intorno ai focolai per una estensione almeno equivalente all'area dell'autodromo stesso!

Contemporaneamente auguro per ITALIA NOSTRA che un piccolo artigiano imolese scopra un nuovo tipo di tubo di scarico per auto da corsa che aumenti il rendimento del motore del 200% almeno; tubo di scarico composto da molteplici sfiami e forellini, per cui il ruggito dei motori si trasformi in una via di mezzo tra il suono di flauti e quello di cornamuse, suoni che allieteranno durante le manifestazioni motoristiche di Imola tutti gli abitanti della zona, i quali per primi imporranno (spalleggiati da Italia Nostra) che Imola divenga autodromo permanente con un minimo di 52 gare annue.

Al Sindaco di VARANO MELEGARI un augurio invece molto semplice: spero che abbia acquistato almeno un biglietto della Lotteria di capodanno; bene, quel biglietto che lui ha nel portafoglio è quello vincente, quindi ogni problema finanziario di allungo del circuito è risolto senza passare dall'ACI ma solo per merito Rai-TV.

A VALLELUNGA un augurio complesso e chimico: che durante le gare 1972 le particolari condizioni ambientali, aria stagnante nell'autodromo più gas di scarico delle vetture da corsa, più terra delle collinette che recitano il tracciato, più acqua naturale e minerale venduta nel bar delle tribune creino un precipitato di oro e platino, che della cosa si risappia subito in tutta l'Italia centrale, per cui già alla gara d'apertura la febbre dell'oro si scateni in una corsa sfrenata di milioni di spettatori, che magari «se ne fregano» delle corse automobilistiche ma il biglietto d'ingresso lo pagano, e come!

All'ALFA ROMEO ed all'ing. CHITI auguro naturalmente di vincere il Mondiale Marche, per merito soprattutto di un equipaggio... tutto italiano.

Alla FERRARI invece di vincere il Campionato del mondo conduttori... con un pilota italiano, ed all'ing. FORGHIERI di ritrovarsi alla prima gara del mondiale F. 1 la Tyrrell di Stewart con la sospensione posteriore identica a quella del 312 B2.

Alla TECNICO auguro di scoprire che il Martini Dry mescolato alla benzina non la rende irregolare ma aumenta notevolmente le prestazioni del motore, con la possibilità in caso di vittoria di brindare a fine gara con la benzina rimasta nei serbatoi.

Alla FINA ITALIANA un augurio da interpretare nel suo giusto significato: di ritrovarsi, ad un certo punto della stagione di F. 1, sotto accusa per la benzina fornita alla Surtees del sottoscritto, per gli stessi motivi per cui si era trovata sotto accusa la Elf con Stewart: cioè perché la macchina era troppo veloce rispetto agli avversari.

Al COMMENDATOR PAGNOSSIN auguro di poter dimostrare quanto ha dichiarato in una intervista: che de Adamich può andare forte in F. 1 come è andato sui prototipi Alfa nel 1971.

Per la CSAI un po' di auguri: che alla prossima riunione delle commissioni sportive giornali e giornalisti «all'unanimità» le siano favorevoli, che a fine 1972 possa distribuire tutti i premi predisposti per la F. 1 senza ritrovarsi con qualche resto; che tutte le proposte che avanzerà a livello CSI nell'arco dell'anno vengano accettate «all'unanimità» dai membri; che la Formula Italia produca tanti buoni giovani promettenti piloti e che tanti Pagnossin e Martini si rivolgano ad essa per sapere chi e come di questi piloti finanziare per farli proseguire nella carriera.

All'ANCAI di ritrovarsi più soci di quanti siano in Italia i piloti titolari di licenza CSAI e di vedersi aumentare finalmente il contributo annuo di otto milioni da distribuire ai piloti italiani meritevoli.

Ed ora per finire tre auguri a tre dei principali protagonisti del nostro sport.

A NINNI VACCARELLA di rivincere naturalmente la Targa Florio.

A NANNI GALLI di andare sempre più forte di Derek Bell sulla Tecno ed inviare come cartoncino di auguri natalizi 1972 la foto della espressione di David Yorke che commenta il fatto; e poi vincere con l'Alfa 33 tutte le corse del Mondiale Marche cui parteciperà... in coppia con DE ADAMICH!

Ed al sottoscritto, per concludere, auguro di correre il più possibile in coppia con Nanni, e anche di poter dire della Surtees quello che dice di solito Stewart della Tyrrell; con una macchina così se non avessi vinto sarebbe stata solo colpa mia!

Andrea de Adamich

FantaIMOLA '72

A questo punto che si faccia l'autodromo di Imola non ci crediamo più. Prima di Natale, dopo il «varo» definitivo del mutuo ACI, i dirigenti dell'AC Bologna sono stati a Imola per un colloquio che doveva essere il definitivo con i «big» del Comune rosso imolese. Colloqui che erano cominciati, come vedete nella foto a sinistra (c'è al centro il nostro Luciano Conti vice presidente dell'AC Bo, e il direttore Varone che discutono col sindaco neo-neo Gualandri a sinistra) dopo la premiazione AUTOSPRINT. Ma praticamente è stato un ulteriore «impasso». Che altri problemi sono sorti. Primo fra tutti l'ESTI che non vuole cedere, anche se potrebbe esserci una certa legge a tagliare corto le discussioni.

Forse sarà stato per questo che, puntualissima, dopo il tete-a-tete comunale, è saltata fuori la benemerita ITALIA NOSTRA (sezione Bologna) con un comunicato violento che ha ripetuto il vibrato «no» alla «chiusura» dell'autodromo imolese, nel quadro ecologico della cosiddetta difesa del verde (probabilmente ville comprese). Un comunicato che è troppo puntuale per non dare esca a

supposizioni a quale parte consigliare da ascrivere. E ciò mentre il famoso ESTI, pensoso degli interessi della città di Imola, sta cercando — dopo aver assicurato coram populo che ai suoi dirigenti interessa solo realizzarlo una volta per sempre l'autodromo e non conservare poltrone alle quali appaiono però sempre più incollati — sta cercando mutui e finanziamenti da opporre all'ACI per togliere velleità al Comune.

I suoi esponenti dal canto loro non sanno come barcamenarsi, oppressi tra gli interessi turistici della città, quelli degli sportivi, quelli dei compagni soci della cooperativa che gestisce ancora l'autodromo, quelli ecologici, e altri che non vale sottolineare, tanto il mondo è paese.

I dirigenti dell'AC Bologna dal canto loro che fanno? Nemmeno un comunicato, quando pur ci sarebbe da rispondere — con argomenti meno impegnati ma certo più pratici — ai Nuovi Legionari della Crociata anti sport automobilistico, che pretendono con un aggettivo possessivo di aver monopolizzato il buonsenso dell'ITALIA, che non si difende con i facili luoghi comuni.



domenica SPRINT



Nel magnifico scenario del circuito di El Zonda, ai piedi delle montagne, Pereira Bueno, che qui vediamo seguire la Berta-Tornado di Di Palma, ha portato ad una sicura e facile vittoria la sua Porsche 908

In attesa della sfida all'europea conclusa la stagione '71

PAIRETTI
BMW by night
nella 12 ORE

BUENOS AIRES - Indubbiamente la «12 ORE» corsata all'Autodromo della capitale argentina è stata una bella gara. Anche se per dire la verità l'Autodromo, in pieno rifacimento per la Temporada, non era ancora in condizione di ospitare una competizione di «lungo corso» il cui sviluppo si è avuto praticamente di notte con tutti gli inconvenienti che può regalare un ambiente non ancora a posto.

Diremo subito che la corsa svoltasi sul circuito 15 di 6.121,70 metri è stata interessante per la partecipazione di molti piloti peruviani, cileni, paraguayani e uruguayani. La lotta si accendeva subito con Pairetti in testa a bordo di una BMW 2002 di proprietà del paraguayano Jaegli, col quale correva in coppia.

La corsa prendeva un nuovo aspetto quando Pairetti doveva rientrare ai box con l'alternatore che non funzionava e, non essendo pezzo di ricambio, i meccanici dovevano ingegnarsi per sostituirlo o ripararlo. Passava quindi in testa il 504 di Gomez-Cacho Lopez e in un secondo tempo il 404 di Martinez Boero-Perez. Ma il loro trionfo parziale durava poco tempo perché Pairetti riprendeva.

Finale tranquilla con Pairetti e Jaegli che tagliavano il traguardo vincendo la categoria e la classifica generale compiendo 245 giri alla media di 125,096. Secondi a 19 giri Lustic-Rosenfeld con Peugeot 504, terzi a 22 giri Perkins «El O'jano». Nella classe fino a 1300 lottava più dura e minor superiorità della vincente Austin Cooper di Prieto Band che compiva 235 giri alla media di 128,258 seguito a 234 giri ossia 40" dal Fiat 128 di Grossi-Macchi, e a due giri dal Renault di Colavino-Monguzzi.

Cinquantiquattro vetture avevano preso il via in totale e dopo le 12 ore di corsa ne arrivavano 24 di cui, fatto curioso, 12 in ogni classe.

12 ORE ARGENTINA, gara di velocità in circuito - Autodromo di Buenos Aires - Percorso n. 15

LE CLASSIFICHE

Vetture fino a 1300 cc.: 1. R.P'to-J. A. Band (A. Cooper) giri 285; 2. Grossi-Macchi (Fiat 128) 224; 3. Clavino-Monguzzi (Renault 1903) 223; 4. P. Lanz-P. Fernandez (A. Cooper) 222; 5. Papini-Crovetto (A. Cooper) 221; 6. Ansaldo-Senwich (Fiat 128) 217; 7. Calliano-Melli (Renault 1093) 213; 8. Ubeda-Catalano (Renault 1093) 211; 9. Mongui-Prak (Auto Union) 195; 10. Miguez-Roldan (Renault 1093) 177; 11. Carniel-Pegulo (Auto Union) 162; 12. Petrilo-Pardo (Renault 1093) 148; Media dei vincitori: 120,358 kmh.

Vetture fino a 2000 cc.: 1. Pairetti-Jaegli (BMW 2002) giri 245; 2. Lustic-Rosenfeld (Peugeot 504) 226; 3. Perkins «El O'jano» (Peugeot 504) 222; 4. A. Gomez-Lopez (Peugeot 504) 221; 5. Bilbao-Entaco (Peugeot 404) 214; 6. Gagliardi-Crespo (Peugeot 404) 214; 7. Carbone-Cillero (Peugeot 504) 210; 8. Yoly-Luchetti (Peugeot 504) 210; 9. Machi-Vessuri (Fiat 1500) 208; 10. Vazquez-Tuffano (Fiat 1600) 206; 11. Naiva-Gomez (Fiat 1500) 197; 12. G. Leone-Gecapi (Peugeot 504) 193; Media dei vincitori: 125,096 kmh.

COPELLO
si evita
una volata

PERGAMINO (Argentina) - Si ritorna alla classica corsa di Turismo Carretera su questo circuito semipermanente formato da un triangolo di circa 9 km., disgraziatamente, come sempre succede su questi circuiti cittadini, attraversato da una ferrovia e da relativi lentissimi treni merci. Questa volta non hanno causato danno, in fatto di ritardi ai concorrenti, ma le misure prese per evitare gli incontri treno-auto, per poco non sono andate in fumo, perché i ritardi nelle partenze della corsa, buttavano all'aria le coincidenze con le partenze dei treni. Molta gente presente, 10.000 persone a 1300 lire circa a testa, quindi anche successo di cassetta.

La lotta vedeva in testa alla partenza le quattro grandi di costruzione argentina e cioè Ford, Dodge, Torino e Chevrolet, mentre dietro venivano i Peugeot. Come sempre agguerrita la presentazione dei Torino nettamente superiori in numero a qualsiasi altra marca e di conseguenza più probabili vincitori.

Tre serie e una finale comprendeva questa giornata di TC e il trionfo andava rispettivamente alla Ford con la vittoria di Gradassi nella prima manche alla media di km 160,637, con il giro più veloce al Torino di Di Palma a 164,370. Poi altre vittorie alla Dodge di Bordeu alla media di 160,130, quindi già inferiore a quella di Gradassi. Infine vittoria, nella terza serie del «maestro» Copello, tornato alle corse dopo una lunga assenza alla media di 158,946.

La serie finale era una cosa a parte fra il «maestro» Copello con il suo Torino Tornado e Marito Garcia con Dodge. La lotta fra Copello e Garcia era veramente tesa, mentre dietro Di Palma, che otteneva il giro più veloce alla media di 164,209, non poteva sostenere lo stesso ritmo di corsa dato che quasi subito si staccava dal suo collega (si parlava a coppie) e doveva quindi correre solo, contro il tempo e la pista. Quando la corsa sembrava dovesse finire a denti stretti fra i due primi, Garcia rompeva il motore a 2 giri dalla fine, mentre secondo arrivava la Dodge di Loeffel.

Corsa a Pergamino (Argentina) - Gara per vetture Turismo de Carretera - 31 ottobre 1971

LE CLASSIFICHE

Prima serie
1. Héctor L. Gradassi (Ford) in 27'53"2, media 160,637; 2. Marincovich (Tornado) 28'07"8; 3. Loeffel (Dodge) 28'38"7; 4. Del Vitto (Tornado) 29'34"5.

Seconda serie
1. Juan M. Bordeu (Dodge) in 27'58"5, media 160,130; 2. Cupeiro (Chevrolet) 28'10"9; 3. Garcia (Chevrolet) 28'18"9.

Terza serie
1. Eduardo Copello (Tornado) in 28'11", media 158,946; 2. Veiga (Chevrolet) 28'19"6; 3. Mariani (Tornado) 28'35"6.

FINALE

1. Eduardo Copello (Tornado) 1.10'05, media 159,797; 2. Loeffel (Dodge) 1 ora 10'29"9; 3. Castañón (Peugeot) 1.10'43"5; 4. Di Palma (Tornado) 1 ora 10'52"; 5. Malnatti (Tornado) 1 ora 11'15"7; 6. Gradassi (Ford) 1.13'03"8. **Giro più veloce:** Di Palma, prima serie, 3'24", media 161,370.

Capovolto
DI PALMA
dal vento

BUENOS AIRES - Juan Manuel Bordeu ha voluto finire in bellezza la temporada 1971 di Turismo Carretera vincendo le due ultime gare con il suo Dodge che finalmente gli ha dato un buon numero di soddisfazioni. Vincitore sul circuito di Bragado alla media record di 214,326, si è portato pure a casa il primato sul giro a 219,109: medie alte se si considera che sono circuiti stradali, non perfettamente asfaltati e con schiene d'asfalto molte volte assai pronunciate. In questa corsa l'elenco degli iscritti era lungo come un treno tanto che sono passati al traguardo 74 concorrenti e non molto distanziati perché dal primo all'ultimo vi sono stati 27".

Anche a Zapala, Bordeu non ha voluto essere da meno ed ha ottenuto il secondo trionfo consecutivo vincendo la terza delle serie e la finale alla ottima media di km 168,315 orari lasciando però il giro più veloce al Ford di Gradassi a 173,692. Da notare come fatto straordinario ed eccezionale che la corsa ha dovuto anticiparsi alla mattina perché i venti fortissimi, che sono abituali nella zona, avevano fatto capovolgere in curva Di Palma, durante il percorso di prova.

E per quest'anno anche qui è finita, in attesa dei super bolidi in gennaio.

a.c.b.

CARRETERA TURISMO - Circuito di Bragado - Argentina.

LA CLASSIFICA

1. Juan M. Bordeu (Dodge) 2. 24'8"10 4giri; 2. Néstor Garcia Veiga (Chevrolet) 4 giri; 3. Cesar H. Malnatti (Torino) 4 giri; 4. Gaston Perkins (Torino) 4 giri; 5. Mauricio Garcia (Chevrolet) 4 giri; 6. Juan F. Luluaga (Dodge) 4 giri; 7. Hector Luis Gradassi (Ford) 4 giri; 8. Juan C. Grosso (Torino) 4 giri; 9. Norberto Villa (Torino) 4 giri; 10. Adrian Villegas (Torino) 4 giri; 11. José Manzano (Torino) 4 giri; Media del vincitore: 214,326 kmh.

CARRETERA TURISMO - Circuito di Zapala - Argentina.

LE CLASSIFICHE

1. Serie: 1. Luis Di Palma (Tornado) in 27'15"3; 2. Norberto Castanon (Peugeot) 28'2"7; 3. Valentin Coppa (Tornado) 28'4"7; 4. Carlos Marincovich (Tornado) 28'16"; 5. Francisco Espinosa (Tornado) 28'22"6.

2. Serie: 1. Hector L. Gradassi (Ford) 27'7"8; 2. N. Garcia Veiga (Chevrolet) 27'48"1; 3. Edoardo Copello (Tornado) 28'11"6; 4. José M. Faraoni (Tornado) 29'11"; 5. Hector Francia (Tornado) a 1 giro.

3. Serie: 1. Juan M. Bordeu (Dodge) 27'31"1; 2. Carlos W. Loeffel (Dodge) 28'10"8; 3. Juan C. Manzano (Tornado) 28'34"2; 4. Antonio Lizeviche (Tornado) 29'42"1; 5. R. Marincovich (Chevrolet) 30'38"9.

Finale: 1. Juan M. Bordeu (Dodge) 1.21'33"6; 2. N. Garcia Veiga (Chevrolet) 1.21'55"5; 3. Carlos Marincovich (Tornado) 1.22'59"2; 4. Héctor L. Gradassi (Ford) 1.23'43"5; 5. Valentin Coppa (Tornado) 1.34'9"8. Media del vincitore: 168,315 kmh.

Movimentato finale della Springbok: ha vinto una Lola 212 (K.O. la «Vega»)

Dal NATAL con... LOVE

SPECIALE PER AUTOSPRINT

NATAL - Drammatica ultima prova della serie Springbok, che ha concluso il campionato. John Love, sovrappaccando le condizioni della pista, molto scivolosa, e soprattutto le vetture più veloci, ha riportato una meritata vittoria. Pilotando la Lola T212 del Team Gunston, Love ha giocato alla «lepre e la tartaruga» con le vetture più rapide ed ha avuto la meglio, mentre i leaders davano segni d'incertezza. Nelle prime fasi la corsa è stata dominata dalla Chevron di Hine-Charlton, che aveva ottenuto la posizione al palo segnando un tempo inferiore di un decimo di secondo al record assoluto di F. 1, stabilito da Love e da Charlton in 1'4"7. Per questa corsa la vettura montava uno speciale motore di due litri in alluminio, un BDA costruito da Brian Hart, e corre voce che la Ford lo metterà in produzione nel prossimo futuro.

Dopo la prima delle tre ore, comunque, Hine ha sostato a lungo al box per freni surriscaldati ed è quindi ripartito attardato; ha proseguito, ma poi un ritorno di fiamma ha costretto la vettura all'abbandono, alle due ore di gara.

Questo ha dato una solida prima posizione al giovane promettente sudafricano Jody Scheckter, che pilotava, senza compagno, la Chevron B19 di Wynn. Anche lui ha poi perso tempo prezioso per la fermata del rifornimento poiché il sistema non funzionava bene e si è dovuto spingere la vettura verso un'altra apparecchiatura. Un'ulteriore fermata per cambiare una ruota posteriore e per montare pneumatici da pioggia è costata a Scheckter altra perdita di tempo. E ora, quindi, la gara aveva il suo terzo leader, Guy Edwards, che divideva la Lola Philips Autoradio con Jackie Pretorius, ma durante una sosta al box il muso della vettura è stato danneggiato dalla Chevron ufficiale di Hailwood, che arrivava a sua volta al box.

A questo punto ha preso il comando Love e non l'ha più mollato fino al termine, mentre il punto focale della gara diventava ora il duello per la seconda posizione. Dopo un paio di testa-coda di Pretorius, penalizzato inoltre di un giro perché

era stato spinto, Scheckter si è fatto avanti, lottando, staccato di pochi secondi, ed è riuscito a tagliare il traguardo con uno svantaggio di soli sette secondi e mezzo.

Il più potente avversario di Love per il titolo, Hailwood, non è mai veramente stato in lizza dopo che la veloce ma poco sicura Chevron Vega era stata eliminata da un guasto meccanico in prova. Hailwood l'aveva infatti sostituita con una Chevron ufficiale FVC, con Paddy Driver come compagno, ma una grave perdita di olio e altri guai minori hanno impedito ai due di spostarsi dalle retrovie. La miglior posizione di Hailwood, nelle prime fasi della gara, è stata il terzo posto dopo un duello con Scheckter, per conquistare la seconda posizione. Quarta assoluta anche se non si può dire che sia stata molto competitiva, la Chevron dei due sud-africani Abrahams e Verwey.

3 ORE DI PIETERMARITZBURG - Gara internazionale di velocità in circuito - 27 dicembre.

LA CLASSIFICA

1. Love (Lola) km. 443,8, 152 giri; 2. Edwards-Pretorius (Lola) 149 giri; 3. Scheckter (Chevron) 149 giri; 4. Abrahams-Verwey (Chevron) 143 giri; 5. Mass (Capri) 136 giri; 6. Holme-Conchie (Chevron) 135 giri; 7. Keizan-Verwey (Lola) 133 giri; 8. Clapham-Burford (Mazda) 133 giri; 9. Ortlepp-Taylor (Chevron) 131 giri; 10. Chatz (Alfa GTAM).

CLASSIFICA CAMPIONATO

1. Love p. 49; 2. Mass, 37; 3. Hailwood 36; 4. Scheckter 34; 5. Ortlepp-Taylor 33; 6. Edwards 32; 7. Marko 32.

CAMPIONATO COSTRUTTORI

1. Ford 56; 2. Mazda 47; 3. Toyota 37.

Quinto, e vincitore della categoria turismo, l'ottimo Jochen Mass, su Capri, che è stato un poco il «divo» delle sei corse della serie. Grazie ai suoi exploits solitari, dato che non aveva compagno, Mass ha ottenuto per la Ford il premio per costruttori, dovendo però lasciare l'indice di prestazione alla veloce Mazda di Clapham-Burford, dopo che la Mazda in miglior posizione era sparita per guasto. La gara di Pietermaritzburg ha fornito un appassionante finale al campionato Springbok più combattuto che si sia mai visto.

Jeff Hutchinson

La BAJA di Parnelli

LA PAZ - Parnelli Jones, o più brevemente «P. J.» com'è nominato, il pilota reso celebre dalle sue partecipazioni e vittorie alla 500 Miglia di Indianapolis, ha vinto da dominatore la «impossibile» corsa Baja 1000 che si sviluppa su un percorso di circa 1400 km da Ensenada a La Paz e che rifugge da qualsiasi strada asfaltata per coprire piste sabbiose o rocciose o sentieri attraverso folte boscaglie.

Partito da Ensenada nella bassa California, P. J. ha raggiunto La Paz esattamente 14 ore e 59 minuti dopo, battendo di oltre un'ora il record precedente e distaccando il suo più immediato inseguitore Bob Ferro di 17 minuti, tenendo tuttavia presente che questi ha gareggiato con una monoposto speciale mentre Parnelli Jones ha effettuato il percorso a bordo di una camionetta Ford Bronco.

Partecipare alla «Baja 1000» è diventato ora un hobby cosicché oltre

ai piloti a bordo di normali o speciali vetture a quattro ruote, si contano anche numerosi i corridori che effettuano il percorso in motocicletta. Del resto, nel 1968, il vincitore fu appunto un motociclista che su quelle «strade» riuscì a districarsi meglio degli antagonisti assisi al volante di più comodi mezzi meccanici. Il primo dei motociclisti si è comunque classificato quinto nella graduatoria generale.

BAJA 1000, corsa di velocità fuori strada, Ensenada-La Paz 1400 km.

CLASSIFICA GENERALE

1. Parnelli Jones (Ford Bronco) in ore 14,59' media 88 kmh.; 2. Ferro (Funco SS VW Buggy) 15,16'; 3. Evans-Mongeon (Ford Pickup) 16,21'; 4. Minor-Bayer (Ford Bronco) 16,37'; 5. Smith-Nilsson (moto Husqvarna 420) 16,51'.

BUENOS AIRES 9 gennaio

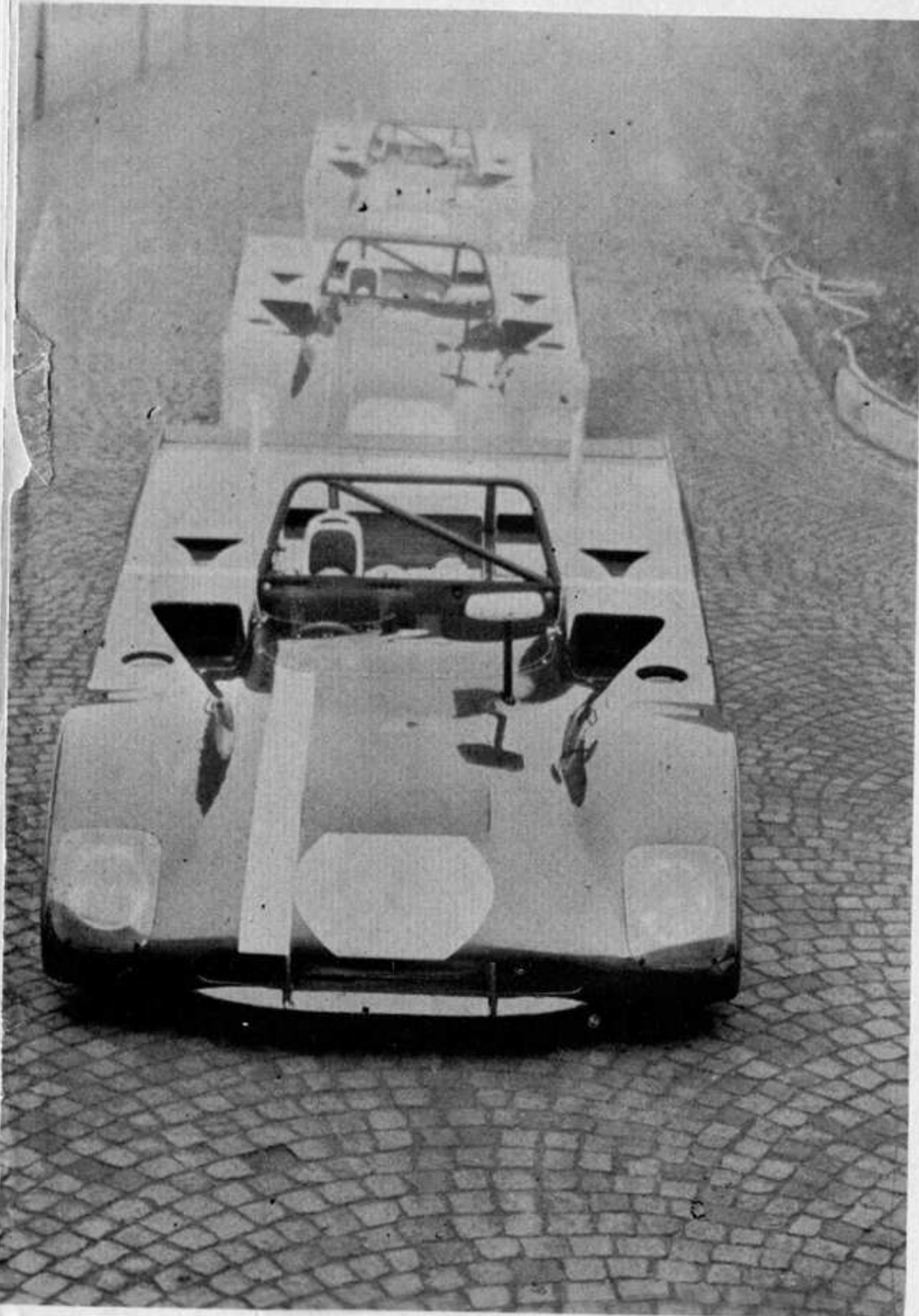
Per FERRARI è ALFA

BUENOS AIRES - Il 1972 non è neppure iniziato, che già il calendario sportivo «spara» una gara di importanza mondiale, la 1000 Km di Buenos Aires, prima delle undici prove del Campionato Mondiale Marche. Un inizio-choc, che avviene in un clima di acceso agonismo maturato nella sfida a livello 3 litri che iniziò già nella scorsa stagione fra Ferrari ed Alfa Romeo. Quest'anno per le 3000 è in palio il Campionato, e quindi la battaglia non sarà solo di prestigio.

L'attesa in Argentina è vivissima, specie fra la comunità italiana, che già vive con calore questa sfida «rossa» nel loro nuovo paese, anche se per molti 1000 Km di Buenos Aires significa ancora ricordare Ignazio Giunti. Per quanto riguarda gli argentini, a quanto sembra, le cose non si svolgono molto bene per Oreste Berta e per le sue aspirazioni mondiali. Infatti perduta una vettura incendiata e praticamente irricuperabile, ha nel suo primo pilota Di Palma il problema delle bruciature della mano che i medici considerano guaribili in 25 giorni salvo complicazioni. Questo significherebbe che in caso di suppurazione o altro problema, sarebbe quasi certa la eliminazione del pilota dalla corsa.

Poi si aggiunge il secondo problema con Bertolini, che il giorno dell'incendio della macchina ha dichiarato che non sarà secondo pilota di Berta e che si ritira già dalla corsa, lasciando stupefatti tutti e a piedi il progettista in fatto di piloti. Non si sa se Bertolini lo fa perché non ha fiducia nella macchina o se si sono creati problemi nell'interno della scuderia Berta, il fatto è che ad Alta Gracia si lavora febbrilmente per poter preparare la seconda vettura, ma allo stesso tempo la partecipazione dei piloti è indecisa per Di Palma, che pagherebbe così il fatto di essere andato in allenamento senza guanti, perché dice lui, avrebbe portato o due sinistre o due destre e quindi una mano non si poteva proteggere. Quindi ha pilotato a mani nude con il pasticcio che si crea adesso.

La sfida



Allineate nel cortile a Maranello, le tre Ferrari 3 litri Sport 1972 in attesa della partenza, che è avvenuta lunedì alla Malpensa

PARTITE in extremis le 312 PB

Mentre i piloti della squadra Alfa, Vaccarella, de Adamich e Facetti, accompagnati dall'ing. Chiti, partivano domenica da Linate (Galli partirà dopo le prove con la Tecno) lunedì mattina, 3 gennaio, dallo scalo di Milano-Malpensa sono partite le quattro Ferrari 312 PB ed una Alfa Romeo 33-3 con tutti i ricambi, alla volta di Buenos Aires dove, il 9 gennaio, avrà luogo la 1000 KM di Buenos Aires, prima prova del Mondiale Marche 1972. Le altre vetture Alfa sono state spedite via mare e sono già arrivate a destinazione.

Il trasporto, attuato con un aereo CL 44 maxi, è stato realizzato, in accordo con il Club YPF e la Motor Racing Organisation di Milano, dalla Kuehne e Nagel, un'organizzazione specializzata in trasporti internazionali. L'aereo con cui partiranno per l'Argentina le Ferrari e l'Alfa rimasta in Italia, proveniva da Londra dove aveva caricato le altre vetture fra cui Lola e Chevron.

Anche in occasione della gara mondiale di Formula 1 del 23 gennaio, la Kuehne e Nagel si occuperà della spedizione via aerea a Buenos Aires di buona parte delle monoposti di Formula 1, con partenza il 17 gennaio.

Il meccanico ex GULF 917 a Maranello

In coincidenza con la nuova annata sportiva, non solo le auto si sono rinnovate a Maranello ma anche gli uomini. Uno degli arrivi più interessanti (a differenza di quanto avete letto a pag. 3) è quello di Ermanno Cuoghi (nella foto a destra) modenese ma da molti anni «emigrato» di lusso, prima alla Cobra con Shelby poi con la Scirocco ed infine capomeccanico di John Wyer con le Gulf-Porsche e responsabile della macchina di Rodriguez. Anche alla Ferrari ora si seguirà il sistema di assegnare un piccolo team ad ogni vettura. Per quanto riguarda le Sport i tre capomeccanici saranno Bellentani, Amadessi e Cuoghi. Un sistema analogo si adotterà per le vetture F. 1. In Argentina, la spedizione sarà capitanata dall'ing. Caliri, mentre Peter Schetty curerà la direzione sportiva. Per quanto riguarda l'ing. Forghieri, sempre responsabile del settore tecnico, quest'anno sarà meno sovente alle corse. Andrà però in Argentina col responsabile delle Formula 1, cioè l'ing. Giorgio Ferrari. Tutta l'attività della Gestione Sportiva sarà coordinata dall'ing. Alessandro Colombo, il quale, nella sua veste ufficiale di «assistente alla presidenza», dipende direttamente dall'ing. Enzo Ferrari.



Trofeo GIUNTI al migliore degli italiani

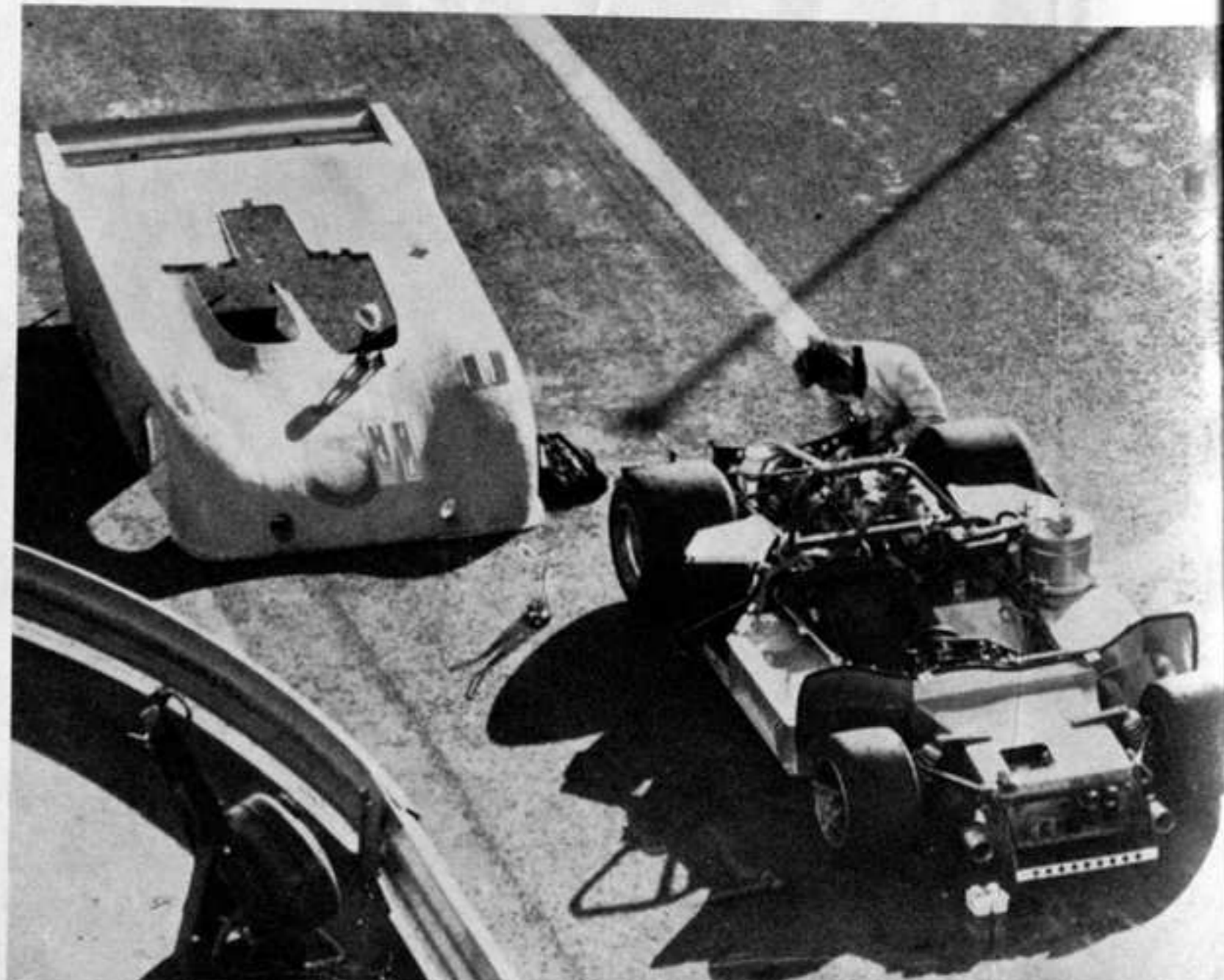
● Il Club YPF di Buenos Aires, organizzatore della Temporada, ha annunciato che il pilota italiano meglio classificato nella Mille Km riceverà il Trofeo Ignazio Giunti istituito in ricordo del conduttore scomparso. È stato anche annunciato l'arrivo a Buenos Aires per i primi di gennaio di Luigi Villorosi, che assisterà alla gara.

Il terzo incomodo LOLA velocissima al CASTELLET

LE CASTELLET - Prima di essere presentate ufficialmente a Ginevra, le nuove Lola T290 due litri e T280 tre litri hanno svolto le loro prime prove, che sono durate una decina di giorni, sul circuito Paul Ricard, in vista del possibile debutto nella 1000 KM argentina.

La T290 che sostituisce dunque la T212, campionessa di Europa dei prototipi due litri, ha molti punti in comune con la sorella maggiore: si

tratta di una semi-monoscocca, col motore di due litri posto in una culla. Si nota la posizione laterale posteriore dei due radiatori dell'acqua e anche la notevole lunghezza del distanziale fra motore e cambio. L'originalità, comunque, risiede nella carrozzeria il cui disegno, con la parte anteriore corta e un complesso molto avvolgente che termina posteriormente con alettone regolabile su tutta la larghezza della vettura, ri-



prima MONDIALE MARCHE

è l'ora zero del 1972

Intanto il Club YPF ha fatto conoscere l'ultimo elenco dei partecipanti con alcuni cambi:

AUTODELTA con le vetture 2, 4, 6, 8, Alfa Romeo 33-3 TT pilotate rispettivamente da Elford-Marko, de Adamich-Galli, Stommelen-Hezemans, Vaccarella-Garcia Veiga.

CONCORRENTE ALBERTI con Alfa Romeo 33-3 TT n. 10, piloti Alberti-Facetti.

ECURIE BONNIER con le vetture Lola T280 n. 12, 14 coi piloti Bonnier-Wisell e altri da designare. Tre vetture Lola T212 numero 16, 18, 20 coi piloti Moretti-Ruesch, Lauda-Craft e de Fierland-X.

SCUDERIA OSELLA ABARTH con vetture Abarth n. 22, 24, 26, pilotate da Merzario-Francisci, Quester-Soler Roig e due da designare.

FERRARI con tre Ferrari 312 PB numero 28, 30, 32 pilotate da Ickx-Andretti, Peterson-Schenken e Regazzoni-Redman.

CHEVRON RACING TEAM con le vetture 34 e 36 Chevron B19 pilotate da Hine-Bridges e Juncadella-Bosch.

CONCORRENTE TONDELLI con Chevron 19 n. 38 pilotata da Tondelli-X.

CONCORRENTE FERNANDEZ con Porsche 908/3 numero 40 con Fernandez-de Bragation.

SCUDERIA ESERALDA con Lola T212 numero 42 con Dumoing-X.

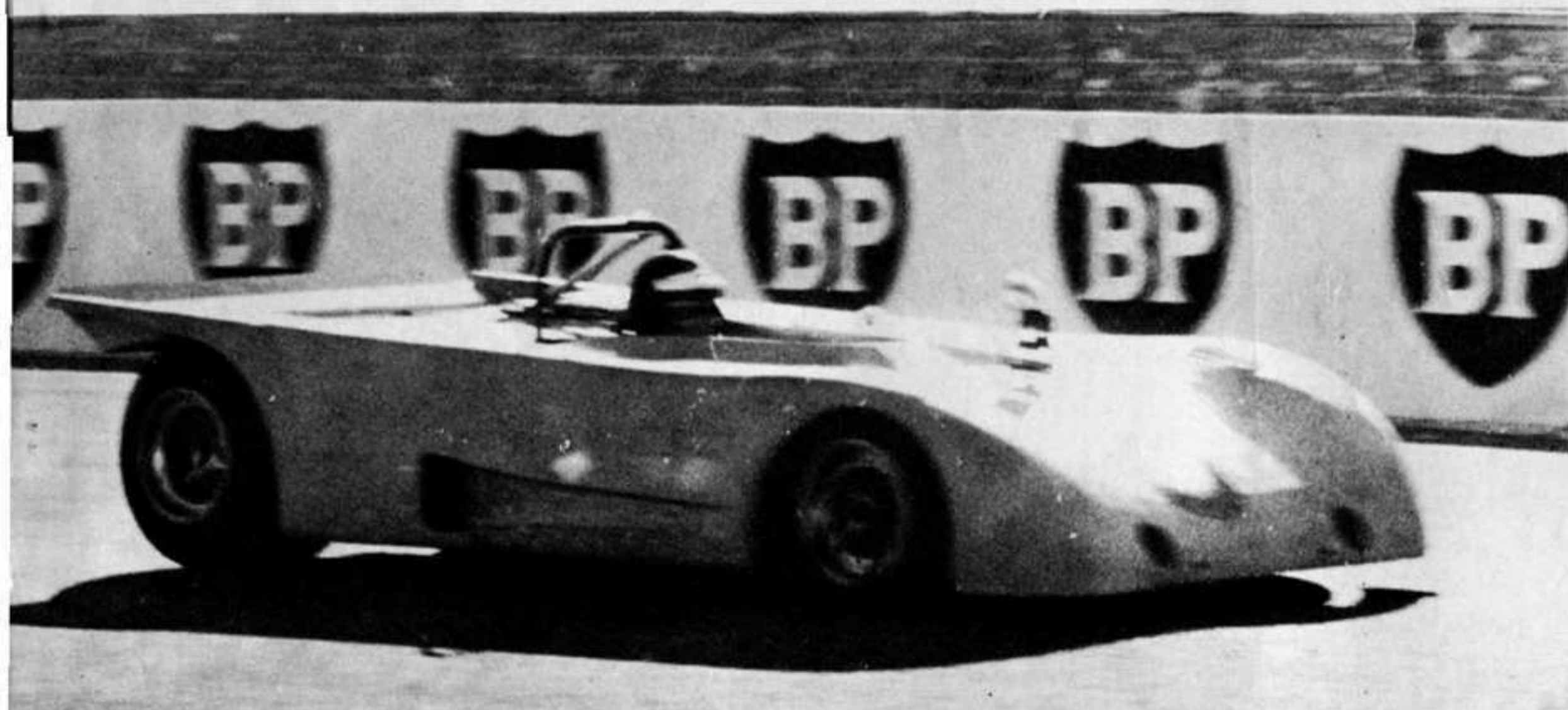
EQUIPE HOLLYWOOD con Porsche 908/3 numero 44 con Pereira Bueno-Duarte.

SCUDERIA GANCIA con Alfa Romeo 33-3 numero 46 con piloti da designare.

MOTOR RACING GRAND PRIX ORG. con AMS numero 48 e piloti Pace-Monguzzi ed infine **SCUDERIA BERTA** con Berta LR e i piloti Di Palma-Bertolini e due da designare.

Augusto C. Bonzi

rossa



La nuova Lola T280 tre litri ha fatto il suo debutto al Castellet insieme alla « sorella » 290 da 2000. La vediamo in velocità con alla guida Gardner, mentre a sinistra, si può notare come tutto il guscio della carrozzeria sia asportabile in un solo pezzo. Sarà il terzo incomodo fra Ferrari e Alfa

corda quello della Chevron B19. Questa carrozzeria è fatta in un solo blocco e bastano due meccanici per toglierla e « mettere a nudo » il telaio e le parti meccaniche.

Salvo per una presa d'aria aerodinamica, sul sistema di alimentazione del 4 cilindri, la T280 ha aspetto e struttura assolutamente uguali a quelli della T290, e ciò significa un aspetto eccezionalmente compatto per un prototipo di tre litri. E allo stesso modo molto leggera: 531 kg con il pieno di benzina (naturalmente dovrà essere

zavorrata fino a 650 kg). Benché per ora soltanto Bonnier sia designato per pilotare la Lola nel 1972, sono stati Bell e Gardner ad alternarsi alla guida delle due T290 e della T280, e ciò fa pensare che questi due conduttori completeranno il numero di piloti in squadra nella prossima stagione. La T290 è stata cronometrata sul circuito di metri 3300' in 1'16"4, migliorando così di un secondo e mezzo il record ufficiale sul giro, stabilito da Jabouille con una Lola T212 durante il Trofeo Paul Ricard per le due

litri. Quanto alla T280, ancora sottoposta a minuziosa messa a punto, ha girato in tempi nell'ordine di 1'16"; il migliore è stato di 1'15"7.

Jacques R. Jaubert

• Tony Desham, un ingegnere che si avvale anche del capo meccanico di Donald Campbell, vuole tentare il record di velocità su terra con il BLUEBIRD che poi finirà in un museo. Desham dice che il Bluebird non è mai stato sfruttato al massimo e che può raggiungere anche gli 800 orari. Per ottenere il bolide, Desham deve chiedere il consenso della fondazione Champbell e della vedova del primarista.



Le Alfa, invece, si erano imbarcate parecchi giorni fa a Genova. I piloti e l'ing. Chiti (a sinistra) hanno preso il volo domenica 2



15 giorni in ARGENTINA per la TEMPORADA

In collaborazione con le AEROLINEAS ARGENTINAS, AUTOSPRINT ha studiato questa interessantissima combinazione per seguire la Temporada Argentina di Sport e F. 1, e che vi proponiamo — sia pure in extremis — certi che interesserà molti appassionati. Si tratta di complessivi 14 giorni in Argentina, con un risparmio che può arrivare fino alle 147.000 lire se il gruppo di persone sarà superiore alle venti unità. Ma anche con un minimo di 4 persone, si risparmiano già 90.000 lire sul prezzo del biglietto normale di andata-ritorno, che è di 576.300 lire. Infatti, con un massimo di 486.500 lire, viene offerto non solo il volo di andata e ritorno, ma anche il soggiorno in un albergo di seconda categoria, prima colazione compresa.

Ed ecco il dettaglio del programma:

11 GENNAIO: raduno del gruppo, e partenza da Roma alle ore 21,30 con volo trascontinentale Aerolineas Argentinas n. 147.

12 GENNAIO: arrivo a Buenos Aires alle ore 9,00. Trasferimento all'albergo Impala e sistemazione in camere doppie con servizi.

DAL 13 AL 24 GENNAIO: prima colazione in albergo e tempo a disposizione, per seguire le gare all'autodromo municipale della città di Buenos Aires. Possibilità di effettuare escursioni e visite alla città e dintorni con assistenza di personale specializzato.

25 GENNAIO: prima colazione in albergo. Trasferimento all'aeroporto e partenza per Roma.

La QUOTA DI PARTECIPAZIONE è la seguente: per un minimo di 4 persone, lire 486.500; per un minimo di 20 persone: lire 429.500.

La quota comprende:

alloggio e prima colazione in stanze doppie con servizi; il trasporto aereo in classe economica, con aerei jets; 20 kg. di bagaglio in franchigia; bollo sul biglietto aereo; tassé e percentuali di servizio negli alberghi.

la quota non comprende:

i pasti; le tasse di imbarco negli aeroporti; i trasferimenti dagli alberghi agli aeroporti e viceversa.

Questi gli eventuali sovrapprezzi individuali: Camera singola in albergo di I categoria, L. 42.000; Sistemazione in albergo di I categoria, lire 43.000; Camera singola in albergo di I categoria, lire 97.000.

PER INFORMAZIONI ED ACCORDI, rivolgersi ai seguenti indirizzi: a MILANO, in via Albricci 9, telefono 898929 (sig. Ouattrocchi) - a ROMA, in via Veneto 81, (sig. Aquilanti o sig. Giorgi).



Ambizioso il team RONDEL

● I piani 1972 del RONDEL RACING TEAM, annunciati poco prima di Natale, sono più ambiziosi del previsto. Correranno quattro vetture per Schenken, Reutemann, Pescarolo e Wollek. Niente Hill, si noterà, anche se non molto tempo fa era stato più o meno detto che avrebbe di nuovo corso per la squadra, quale occasionale «pilota-ospite». Probabilmente un fattore di ciò (gli altri, quali saranno?) consiste nel fatto che la Motul è sempre più impegnata con il Rondel, e ciò significherebbe che le decalcomanie di un'altra società petrolifera non potrebbero apparire sulle Brabham.

● Le ottime prestazioni del piccolo CYD WILLIAMS nella Formula Atlantic, lo scorso anno, hanno indotto il suo concorrente, la Graham Eden Racing, a continuare a patrocinarlo non solo nell'Atlantic, ma anche in F. 2. Williams correrà in entrambe le categorie con una Chevron.

● Fra le proposte caldegiate in questa stagione morta ce n'è una per la formazione di un'associazione piloti, aperta a tutti i professionisti. Per quanto se ne può capire, la proposta parte dalla GPDA e si dovrebbe trattare di un'associazione a cui possano appartenere tutti i piloti professionisti, senza fare caso al loro « rango », cioè analoga a quella che esiste già nel mondo del golf.

ROUSSELOT con la GRD

● Il contratto di ROUSSELOT, per correre con una GRD ufficiale in F. 3, nel 1972, è stato confermato, e il patrocinio arriverà soprattutto dal Marocco (ove la famiglia di Rousselet ha degli affari). Il francese sarà in coppia con Mo Harness, che si occupa dello sviluppo della vettura, e un terzo pilota sarà Neil Ginn, uno scozzese, la cui vettura avrà l'appoggio della Casa, ma sarà finanziata « in famiglia ». Alla GRD si ritiene che Ginn abbia « doti per andare lontano », ma per ora ha fatto soltanto una stagione completa in Formula Ford, vincendo il campionato scozzese.



● La SKODA ha progettato una interessantissima vettura biposto con caratteristiche sportive contraddistinta dalla sigla « S 110 GT ». Non è esclusa una produzione anche se in piccola serie. Molti particolari inediti, oltre alla fanaleria, quale ad esempio il paraurti in poliuretano espanso che si estende lungo tutto il perimetro della carrozzeria. Il motore è il 1107 derivato dalla produzione di serie, con 70 CV DIN a 6.000 giri.

PETERSON rallyman

● Corre voce che RONNIE PETERSON potrebbe partecipare a qualche rally del campionato inglese, avendo Robin Herd come navigatore!

● Un altro campionato 1972 ormai finalizzato è il ROTHMANS DI F. 5000 che conterà su quindici prove con aumentato monte premi. A parte le gare inglesi, le altre si correranno a Nivelles, Salisburgo, Monza, Hockenheim e Dijon. Per l'impossibilità di trovare date adatte, le richieste per organizzare gare di campionato di F. 5000 a Barcellona, Clermont Ferrand, Montlhery e Vila Real sono state rifiutate per il 1972.

● Dopo due anni di tribolazioni, Alan McCall vedrà di nuovo in produzione la sua TUI, ad opera della Leda Cars. La vettura si chiamerà Leda-Tui e sarà utilizzabile in F. 3, Formula B e F. Atlantic (forse anche in F. V). Si ricorderà che la Tui era una vettura costruita da un ex meccanico di McLaren; gareggiò con Bert Hawthorne con buoni risultati in Formula B, dopo un frustrante tentativo in F. 3 nel 1970. Che significa Tui? E' un merlo neo-zelandese.

LEAR insiste con il vapore

● WILLIAM LEAR, il miliardario americano, ha presentato il motore a vapore messo a punto in cinque anni dalla sua squadra di centoventicinque scienziati a Reno, nel Nevada. Secondo Lear il motore risolve i problemi dell'inquinamento (della Lear Vapordyne, monoposto a vapore costruita nel 1968, Stewart disse « è buona per cuocere le uova »).

● E' rimasto ferito in un incidente automobilistico VIC WILSON, l'australiano che aveva in animo di battere il record assoluto di velocità su una pista salata del lago Eyre. Si è ferito partecipando a una dimostrazione di dragsters, con una macchina con motore da jet. Si è capovolto tre volte, ma se la caverà.

● Dopo l'indubbio successo del suo campionato di F. 3 1971, la SHELL ha confermato che ci sarà di nuovo nella prossima stagione. Per ora sono in programma tredici gare: a Brands Hatch (tre), a Mallory Park (tre), a Oulton Park (due), a Silverstone, Snetterton, Monaco, Zandvoort e Paul Ricard. Sono in corso trattative con altri circuiti, compreso il Nurburgring. Saranno pagati premi e viaggi (2500 sterline per corsa, pari a circa L. 3 milioni 750 mila) con altre 200 sterline (L. 300.000) per gara, che andranno a formare un fondo per la fine stagione, da dividere in proporzione coi punti ottenuti nel campionato.

● La SVIZZERA si è dimostrata un buon mercato per le GRD e negli ultimi giorni ne sono state vendute quattro a Zurigo. Faranno parte di un nuovo team svizzero, che disporrà di due vetture di F. 2 con motori Cosworth-BDA e di due F. 3. Per ora l'unico pilota di F. 2 nominato è Salomon, ma si spera che potranno gareggiare ogni tanto anche Dubler e Müller. Non si conoscono i nomi dei piloti di F. 3.

COOMBS cerca le macchine

● Si è avuta la conferma che JOHN COOMBS tornerà alla F. 2 come concorrente e sarà patrocinato dall'Elf. Le vetture, come si era detto saranno affidate a Cévert, Dépailler e Jabouille. Non si sa però ancora di che marca saranno.

● La rivista trimestrale inglese « New Driver » è stata acquistata dalla FONDAZIONE JIM CLARK, che spera entro il prossimo anno di aumentare la tiratura, ora di 20.000 copie. La rivista, fondata due anni fa, è destinata a chi vuole imparare a pilotare e si preoccupa per gli aspetti della sicurezza.

30 milioni di auto vendute nel 1971 (soltanto nel mondo libero)

DETROIT - Nel 1971 le vendite di autoveicoli nel mondo ad economia libera, hanno raggiunto la cifra record di quasi 30 milioni di unità; con un aumento del 10 per cento sui primati precedenti; quasi sicuramente si raggiungeranno i 31 milioni di veicoli venduti nel 1972. Queste cifre sono state comunicate da Mr. Henry Ford II, presidente della Ford Motor Company, nel suo tradizionale discorso di fine d'anno, nel quadro di un'ampia panoramica sull'andamento del mercato automobilistico negli Stati Uniti e all'estero.

Mentre le vetture vendute al di fuori degli Stati Uniti hanno raggiunto la cifra di 14 milioni, con un incremento del 6 per cento, le vendite interne hanno superato per la prima volta il tetto dei 10 milioni di vetture. A questo devono aggiungere gli oltre 2 milioni di autocarri assorbiti dal mercato interno e i 3 milioni e mezzo venduti all'estero. Per il prossimo anno Mr. Ford prevede un ulteriore incremento nelle vendite, tanto da potere raggiungere all'estero oltre 14 milioni e mezzo di unità di autoveicoli e 3.600.000 autocarri.

Dal canto suo la Ford ha venduto nel mondo circa 5 milioni di vetture e autocarri il che rappresenta un record assoluto, mentre prevede di superare largamente questa cifra nel 1972. Prima di concludere il suo discorso il presidente della Ford ha tenuto a sottolineare che nel 1971 la compagnia ha speso circa 645 milioni di dollari per i propri impianti nel mondo e prevede di spenderne 800 nell'anno prossimo. Tra i progetti più importanti da realizzare nel 1972, vi è la costruzione a Bordeaux, di una nuova fabbrica di trasmissioni automatiche.

● D'ora in poi in CILE le corse potranno svolgersi soltanto su autodromi e non su strade aperte. Lo ha deciso la sottosegreteria ai trasporti, avendo deciso che le strade cilene non si prestano a gare del genere. Il motivo del divieto proviene dall'ultima grande gara su strada cilena, il G.P. del Sud, che fu funestata da gravi incidenti.

● Nel 1972 correrà nelle gare per 850 anche la nuova monoposto del tecnico modenese GIULIANO GIULIANI. La vettura è costruita per potere anche ospitare un motore 1600 per la F. 3.



Niente slicks da passeggio

● Da studi della GOODYEAR risulta che un pneumatico liscio, rispetto ad uno nuovo, ha probabilità dieci volte superiori di sgonfiarsi e quarantatré di forarsi, mentre il pericolo di slittare sul bagnato è da dieci a venti volte maggiore.

● La CITROEN costruirà una fonderia a Charleville. Fabbricherà ghisa e metalli leggeri, dando inizialmente lavoro a cinquecento operai. La fonderia sarà pronta nel 1973.

● Oltre seicento vetture sono state controllate a TORINO, attraverso l'operazione sicurezza, e le prove hanno dimostrato che neppure un venti per cento delle macchine esaminate poteva essere giudicato perfettamente a punto.

● Nella prima quindicina di dicembre i veicoli iscritti al PRA sono stati 53.893, quindi rispetto allo stesso periodo del 1970 si è registrato un calo del 4,31%.

● La produzione petrolifera del VENEZUELA è scesa alla media giornaliera di 2.550.470 barili, con calo del 4,14% rispetto allo stesso periodo del 1970.

Uomini nuovi alla GM

● Il nuovo amministratore delegato della GENERAL MOTORS è Richard Gerstenberg, esperto in questioni finanziarie. E' stato eletto anche il vice-amministratore delegato, nella persona di Thomas Murphy, pure un « finanziario ». Roche è dunque andato via il primo gennaio, dopo quattro anni di carica, e ora toccherà a Gerstenberg bilanciare le esigenze sociali con quelle interne e riportare a buon livello i margini degli utili, che dal 10% del 1964 sono scesi sotto il 7%. Gerstenberg ha detto che per farlo cercherà, fra l'altro, di ridurre il fenomeno dell'assenteismo e di aumentare l'automazione negli stabilimenti.

● « Italia Nostra » ha chiesto al sindaco di MILANO di arrivare in futuro alla chiusura del centro storico della città al traffico, per intensificare la lotta contro l'inquinamento.

● Con i 308.499 veicoli venduti nello scorso mese di novembre la CHEVROLET si avvia a superare con sicurezza il traguardo dei 3 milioni per l'intero 1971.

E' questo un record nuovo nella storia dell'automobile, come numero di vetture prodotte e vendute nell'arco di un anno da una sola fabbrica. La Chevrolet è una delle Divisioni della General Motors Corporation.

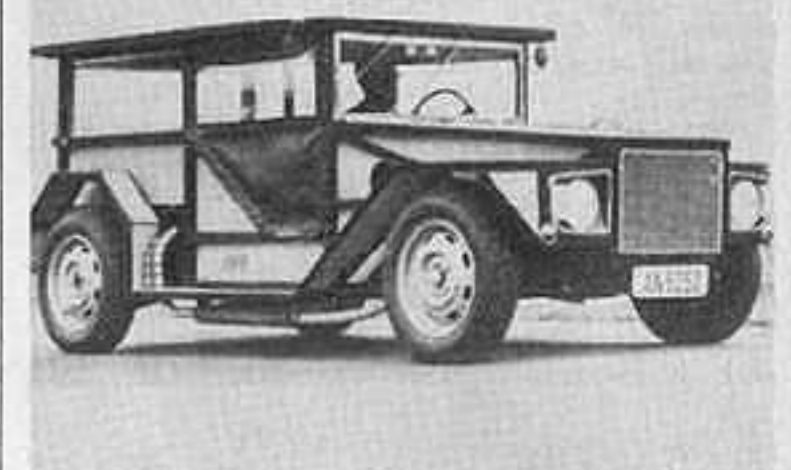
● Durante la riunione del Consiglio dei Ministri si è approvato il provvedimento per la proroga della riduzione dell'imposta di fabbricazione sugli olii combustibili. Pertanto il temuto aumento del prezzo della BENZINA, a partire da gennaio, pare venga ad annullarsi.

● Alla fine del 1971 la RETE AUTOSTRADALE belga aveva raggiunto i 600 chilometri, cioè poco meno di un terzo di quelli in programma per la fine degli anni settanta.

Rivoluzione svedese

● La VOLVO e la SAAB hanno intenzione di eliminare a poco a poco il vecchio sistema di produzione su linee di montaggio, per passare a quello più moderno di raggruppare i vari pezzi in un determinato posto, facendoli poi montare da gruppi semiautonomi di operai.

● La FIAT di Waterloo, Belgio, ha offerto alla municipalità uno spazio equipaggiato con sistemi moderni per permettere l'educazione stradale dei ragazzi della zona che frequentano gli ultimi due anni della scuola elementare. La pista, lunga m 320, presenta tutte le difficoltà della circolazione normale.



Un po' cara la VOLVO beach

● Il sig. Ole Sommer, ingegnere danese, ha costruito questa strana « beach-buggy » sulla meccanica della VOLVO 142. La sua fabbrica può produrre la vettura in serie di dieci. Costa, in Danimarca, circa 6.000 dollari (oltre 3 milioni di lire), ma due terzi del costo se ne vanno per tasse e diritti vari.

● E' cominciato a NAPOLI il processo per lo scandalo delle patenti, scoppiato quando si accertò che molta gente otteneva la patente senza dare l'esame.

● Nel 1971 l'industria automobilistica del BRASILE ha prodotto oltre 500 mila fra automobili, autocarri ed autobus. Entro il 1975 intende raggiungere una capacità annua di un milione di unità.

● Secondo dati ufficiali, gli ITALIANI preferiscono a tutte le automobili tedesche. Nello scorso ottobre, dopo le 92.199 automobili italiane, infatti, al secondo posto c'erano le vetture tedesche, seguite dalle francesi.

● E' stato nominato direttore commerciale e amministratore della Goodyear Italiana PETER BLACKFORD, in sostituzione di William Marks, ora Tyre Products Marketing manager alla Goodyear ad Akron.

● Si costruirà una nuova AUTOSTRADA fra Genova e la Valle Padana. La società autostrade dell'IRI ha appaltato i lavori del tronco Voltri-Alessandria.

● Dal 30 dicembre al 7 gennaio a ROMA si viaggia gratis sui mezzi pubblici. L'esperienza serve per calcolare quanti possono essere i cittadini che, non dovendo pagare il biglietto, rinunciano a usare l'automobile, preferendole l'autobus. Non si sa però a che cosa porterà l'esperienza.

● Fra non molto a PALERMO le carcasse di automobili abbandonate saranno buttate in mare. Si aspetta soltanto la consegna al comune di due grosse autogru che dovranno trasportare le macchine alle banchine.

● Il 10 gennaio si svolgerà alla Maison du Cygne a BRUXELLES un ricevimento per la stampa, in occasione del salone automobilistico, indetto dalla Society of Motor Manufacturers and Traders.

Lutto nell'AC Bologna per l'incidente a Giampiero Segafredo

In un tragico incidente stradale avvenuto alle ore 22 di domenica 2 gennaio sulla S.S. 47 Bassano-Padova, in località Curtarolo, ha perduto la vita il Grand'Uff. Giampiero Segafredo, bolognese, di 48 anni. Solo a bordo, è deceduto sul colpo.

Giampiero Segafredo, titolare della nota azienda importatrice e tostatrice « Caffè Segafredo » era una nota figura del mondo sportivo bolognese. Egli si era accostato all'automobilismo con l'entusiasmo più puro e la fede più profonda e aveva partecipato a parecchie edizioni della 1000 Miglia battagliando strenuamente contro i concittadini Armando Bevilacqua, Adriano Zerbini, Cacciari, Bianchi e Venezian. Ultimata, per le necessità dell'azienda, la parabola agonistica, Giampiero Segafredo non si era allontanato dal mondo dell'automobile ed era stato nominato, per la sua profonda competenza in materia, Commissario nazionale sportivo della CSAI, incarico che ricopriva tuttora. Segafredo era inoltre consigliere dell'Automobile Club Bologna, vice presidente della Commissione sportiva del sodalizio e partecipava attivamente a tutte le manifestazioni organizzate dall'ente bolognese. Aveva fondato il Circolo del Golf, distinguendosi anche in quella disciplina, così come in campo sciistico.

Con la sua scomparsa il mondo sportivo bolognese perde una delle sue più note e benemerite figure rappresentative. AUTOSPRINT si associa al dolore della famiglia e al lutto che colpisce il mondo dello sport.