

RICOMINCIATE
con le polemiche
le corse in Europa

il giornale di mezzanotte
per telefono e per telex

**AUTO
SPRINT**

domenica **SPRINT**

ULTIMATUM
alla CSAI
per la F. 3

Aumentano
le gare
soppresse

GAOS **S**empre Internazionale

In Inghilterra contestano la
BANDIERA GIALLA unica

LONDRA - Parliamo delle bandiere. Le postazioni dei commissari di B. Hatch per la «prima» F. 3 disponevano di bandiere rosse e gialle per segnalare chiazze d'olio e di bandiere bianche, nonostante i regolamenti 1972. Se i piloti, i concorrenti e i commissari ai quali abbiamo parlato sono un equo campionario, per il 99,9% hanno dichiarato che le nuove regole della CSI «sono assolutamente prive di senso». In Inghilterra i pareri sono unanimi: è una follia eliminare la bandiera che segnala olio e i piloti inglesi sono abituati a commissari competenti.

Superare con bandiera gialla è ancora proibito e questo ha indotto un anziano commissario del RAC a dire che non se sa ridere o piangere, di fronte all'incompetenza di certe decisioni della CSI. Ha aggiunto che il nuovo regolamento, relativo alla bandiera gialla, potrebbe condurre a una situazione di stasi nella corsa per vari giri. «Che cosa succede,» ha detto «se una vettura lascia una scia d'olio tutt'attorno al circuito? A ogni postazione deve essere sventolata una bandiera gialla e, quindi, nessun pilota può superare».

Quanto ai regolamenti riguardanti la bandiera rossa, con parole in codice che devono andare e venire, fanno pensare a un'operetta, e questo non dovrebbe essere lo scopo che vuole ottenere la CSI, trattandosi di una cosa importante quanto il trasmettere informazioni su un possibile, o probabile, pericolo per i piloti. Pare che per uniformare gli organizzatori inglesi applicheranno i nuovi regolamenti anche alle gare minori, ma che lo faranno tutt'altro che sicuri di agire nell'interesse dei piloti e delle corse.



Ecco una monoposto con radiatore laterale. Valentino Musetti, con la Royale, fa segno a Purley

Non piace ai piloti Brands Hatch tutta guardrails

LONDRA - La stagione inglese di corse ha avuto una buona spinta a Brands Hatch, con la prima gara dell'anno che abbia avuto un certo significato. Molta gente era andata a vedere come si presentavano le squadre ufficiali di F. 3, l'aspetto del circuito dopo i lavori svolti, quanto sarà «professionale» la Formula Atlantic del 1972, quali bandiere usavano i commissari e che cosa lasciano sperare le corse inglesi del gruppo 1 turismo, in realtà e non sulla carta.

Le iscrizioni erano ottime per tutte le gare e le corse sono state soddisfacenti, tutto considerato. Tutto considerato perché durante le prove del mattino nevicava e durante la gara il tempo ha fatto del suo meglio per emulare le condizioni atmosferiche del G.P. del Canada dello scorso anno, con raffiche di pioggia gelata, nubi bassissime (o meglio nebbia). Non si sa bene come, tutto si è però svolto secondo il programma e, nella maggioranza, i testa-coda sono stati privi di conseguenze.

Per quanto riguarda la sicurezza, ora i terrapieni sono rivestiti di legno

e i guardrails, in quantità notevole, brillano attorno tutto il circuito. Questo non ha del tutto soddisfatto i piloti, perché le barriere sono spuntate in punti ove, in passato, i conduttori avrebbero avuto la possibilità di «riprendersi» sull'erba. Gli effetti della nuova sistemazione si sono visti quando due piloti di Formula Ford hanno urtato la barriera, scendendo dopo la forcella, ove l'anno scorso le loro vetture non sarebbero state danneggiate, e i due conduttori avrebbero probabilmente potuto continuare la gara. D'altro canto gli ordini erano quelli e la barriera c'è... pazienza se danneggia inutilmente le vetture...

Non pare quasi possibile che il circuito possa essere pronto per la Corsa dei Campioni, invaso com'è dal fango e dai detriti lasciati in giro dagli imprenditori, però ci è stato garantito che sarà invece pronto. Si può consolarsi pensando che lo stato in cui si trova il circuito non è peggiore di quello che hanno creato i lavori per la sicurezza a Mallory Park e a Oulton Park. Tanto per darne un e-

sempio, a Mallory Park mentre i lavori erano in corso sono stati rotti tubi di cui s'ignorava l'esistenza, e adesso l'acqua invade il circuito appena piove, mentre a Oulton Park c'era qua e là del cemento armato, residuo di un accampamento militare, e pare che il circuito sembri un campo di battaglia.

Per tornare alle gare, fra le squadre di F. 3 ha attirato maggiore attenzione quella della GRD e tutti i componenti il Team erano piuttosto nervosi, per questa prima dimostrazione concreta. Dopo erano felici. In prova il più veloce è stato Sutcliffe, che ha poi fatto una magnifica partenza, allargando sempre più il suo vantaggio, precedendo, con la GRD, il secondo arrivato di 5"6. Rousselot cominciava soltanto a farsi la mano sulla GRD, che aveva pilotato soltanto per quaranta giri di prova a Snetterton. Non aveva mai corso sul circuito corto di Brands Hatch e non ha molta esperienza su pista bagnata: infatti si è piazzato soltanto decimo davanti a Gin, sull'altra GRD ufficiale.

James Hunt, da poco confermato quale numero uno del team STP-March di F. 3, era stranamente calmo (per lui). E' partito dalla seconda fila, non ha mai sferrato battaglia ai leaders, ha avuto la meglio in un duello poco cruento con Purley e si è piazzato quarto. Tra parentesi, Purley pilotava una Ensign 1972, la LN2, la cui coda ricorda quella delle Alpine 1971.

Damien Nagee ha inseguito Sutcliffe con foga, con la Palliser ufficiale (che, come diciamo in altra parte del giornale, si chiamerà probabilmente Winshurst, dal nome del suo nuovo proprietario) e si è allontanato bene dalla Royale quasi ufficiale di Ansley.

Valentino Musetti ha fatto un debutto in F. 3 piuttosto duro, con la sua nuova Royale che aveva pilotato per la prima volta in prova, partendo poi dalla quarta fila. Ostacolato dalla pessima visibilità, ha fatto una gara piuttosto lenta, piazzandosi tredicesimo, ma nessuno si aspetta nulla più da parte sua.

Sei marche diverse, ai primi sei

posti, quindi non è un cattivo inizio per la stagione di F. 3.

Quest'anno la Formula Atlantic ha preso parte del suo aspetto dilettantistico e sono numerose le vetture nuove: March, GRD, Lyncar e altre, quasi tutte con motori BDA (in fondo, alcuni dei piloti che vogliono tentare in F. 2 avrebbero forse dovuto dedicare una stagione a questa formula, anziché sfiancare le loro vetture nei tentativi per qualificarsi nelle gare appunto di F. 2). Al via c'erano diciassette vetture, ma la prima posizione non era occupata perché, dopo avere segnato il miglior tempo in prova, Ray Allen aveva urtato con la sua Royale.

La gara è stata condotta dal principio alla fine da Clive Santo, al volante di una Palliser con motore Hart; seguiva Wardle su ART (una Lotus 69 completamente rifatta, operazione che in fondo è l'unica cosa saggia da fare con le Lotus 69). Molto calmo Cyd Williams, che dopo un testa-coda è arrivato all'ottavo posto.

David Hodges



Prima F. 3 a Brands Hatch. Sutcliffe avviato a portare la GRD alla sua prima vittoria



Purley pilotava la Ensign 1972 siglata LNS, con la quale si è piazzato quarto

E' cominciata a sorpresa la stagione con PETERSON e REUTEMANN in difficoltà

MORGAN fa scordare chi era due anni fa

SPECIALE PER AUTOSPRINT

MALLORY PARK - Il risultato di questa prima prova europea di F.2 ha un po' dell'incredibile, con la vittoria di un esordiente che, per giunta, disponeva di una Brabham dello scorso anno, costruita per la Formula Atlantic, e di un motore BDA 1860 cc preparato da Wood, il quale non è se non un buon elaboratore di motori per vetture da turismo. Ma tutte le cose hanno la loro ragione e le ragioni per Morgan sono state quella di avere un telaio collaudato, un motore nuovo ma di cilindrata contenuta e quindi sicuro, e le «vecchie» Firestone B24 che non hanno presentato gli inconvenienti di sfaldamento delle più mordibe B26 che la Casa aveva destinato ai favoriti.

Insomma, è il caso di dire che ha avuto ragione chi ha corso con più cose collaudate degli altri. E questo senza nulla togliere a David Morgan che ha guidato in modo egregio, facendo dimenticare di essere lo stesso pilota che due anni fa aveva avuto una pesante squalifica per guida pericolosa.

Non è il caso di parlare di un nuovo astro, ma certo il modo con cui ha amministrato la corsa, senza incorrere negli errori che pure hanno fatto piloti come Peterson e Wolleck, è una dimostrazione di maturità e capacità non comuni. Di questo successo hanno fatto le spese Lauda, Reutemann, Hailwood e il pilota della McLaren, Scheckter che, anche se esordiente, dispone di tutto l'appoggio di una squadra ufficiale. Soprattutto Reutemann si è visto sfuggire una vittoria sicura per colpa delle gomme che per la miscela troppo tenera si sono sfaldate facendogli perdere la prima posizione e un buon mezzo minuto nel corso della prima manche.

Nella seconda, l'argentino è stato sempre in testa ma il forte ritardo accumulato nella prima frazione e la rottura della quarta marcia non gli hanno permesso di andare oltre il terzo posto assoluto. Meglio di lui ha fatto Lauda, che, avvantaggiato dai Goodyear (dimostratisi più resistenti nell'usura alla distanza) è giunto due volte secondo finendo ad appena 3" dal vincitore nella somma dei tempi.

Come le nuove Brabham e March, anche le esordienti McLaren e Surtees sono uscite battute: Scheckter è stato un po' in difficoltà per la tenuta di strada della McLaren e si è anche girato, ma il suo quarto posto conferma che le doti di questa nuova generazione

della Formula Ford sono notevoli. Bastava vederlo nella «esse» veloce sotto i box dove controllava con estrema precisione la lunga derapata della macchina. Per la Surtees di Hailwood i guai sono venuti soprattutto da un motore fiacco, cui non è bastata l'esuberanza del pilota per risultare competitiva.

Chi ha deluso completamente l'attesa è stato Peterson, non tanto perché guidasse in modo diverso dal solito, quanto per due incidenti meccanici e un'uscita di strada nel corso di una platonica rimon-

ta che hanno fatto vedere molto poco. Malgrado ciò, Peterson ha segnato il miglior tempo sul giro con 43" netti, che equivalgono a quasi 182 kmh di media. Questo record è di soli due decimi di secondo inferiore a quello che lui stesso e Pescarolo avevano segnato lo scorso anno con i motori 1600. Si ha quindi la conferma che la F.2/2000 deve ancora progredire e che la moda di fare macchine nuove tutti gli anni non può dar sempre i risultati sperati fin dall'inizio.

Come Morgan, anche Wilson Fittipaldi stava facendo una splendida gara con la sua macchina dello scorso anno; purtroppo per lui una biella del suo Cosworth 1970 nuovo nuovo si è rotta proprio verso la fine togliendolo dall'alta classifica. Questo guaio non lo ha troppo affittito perché nel corso di questa stagione all'attività di F.2 affiancherà anche quella di F.1 su una terza Brabham ufficiale dai colori brasiliani, a partire dalla gara di Interlagos.

Dei motori si può dire che il Cosworth 1930 e il R.E.S. della stessa cilindrata hanno superato positivamente la prova così come il Wood di Morgan, naturalmente; malgrado ciò le rotture sono state parecchie e spesso gravi. C'è anche molto da fare per i costruttori dei propulsori, anche perché le consegne sono in grave ritardo, ma le indicazioni di oggi dicono che l'aumento di cilindrata dei BDA è possibile senza troppi rischi, tanto che hanno fatto proporzionalmente più di 1800 di quanto non abbiano fatto quelli di oltre 1900.

L'atteso confronto tra Firestone e Goodyear, per quanto riguarda le gomme, ha confermato che anche per la F.2 si verificherà ciò che accade in F.1: entrambe le marche hanno portato coperture con miscela morbida, ma la Firestone ha accusato consumi molto alti e irregolari che sono stati, tra l'altro, la causa della mancata vittoria di Reutemann. L'argentino, per ovviare all'inconveniente, nella seconda manche è partito con le Firestone davanti e le Goodyear dietro. Alla Firestone è rimasta comunque la soddisfazione della vittoria grazie alle coperture dello scorso anno, montate dal «conservatore» Morgan.

Tutto quello che è successo a Mallory deve essere comunque preso come una prova generale per la prossima gara di Thruxton, dove i pleto e dove si avrà anche l'esordio degli italiani che qui sono mancati.

Gabriela Noris

CORSA AL MALLORY PARK - Gara internazionale di velocità in circuito valida quale prima prova del Trofeo d'Europa di Formula 2 - 12 marzo 1972.

LE CLASSIFICHE

1. manche: 1. Morgan (Brabham BT 35) che compie i 50 giri del percorso pari a km 108,500 in 37'18" alla media di 174,74 kmh; 2. Lauda (March 722) 37'22"2; 3. Reutemann (Brabham BT 38) 37'31"1; 4. Scheckter (McLaren M 21) 37'38"8; 5. Perrot (March 722) 37'59"8; 6. Hailwood (Surtees TS 10) a 1 giro; 7. Purley (March 722) a 1 giro; 8. Gethin (Chevron B 20) a 1 giro; 9. Jabouille (March 722) a 1 giro; 10. Fittipaldi (March 712) a 1 giro; 11. Scott (Brabham BT 36) a 1 giro; 12. Wolleck (Brabham BT 38) a 1 giro.

2. manche: 1. Reutemann (Brabham BT 38) 37'11"1, media 175,29 kmh; 2. Lauda (March 722) 37'13"8; 3. Morgan (Brabham BT 35) 37'14"8; 4. Scheckter (McLaren M 21) 37'36"2; 5. Hailwood (Surtees TS 10) 37'43"1; 6. Scott (Brabham BT 36) 37'52"4; 7. Perrot (March 722) a 1 giro; 8. Purley (March 722) a 1 giro; 9. Lungert (March 722) a 3 giri; 10. Gethin (Chevron B 20) a 8 giri.

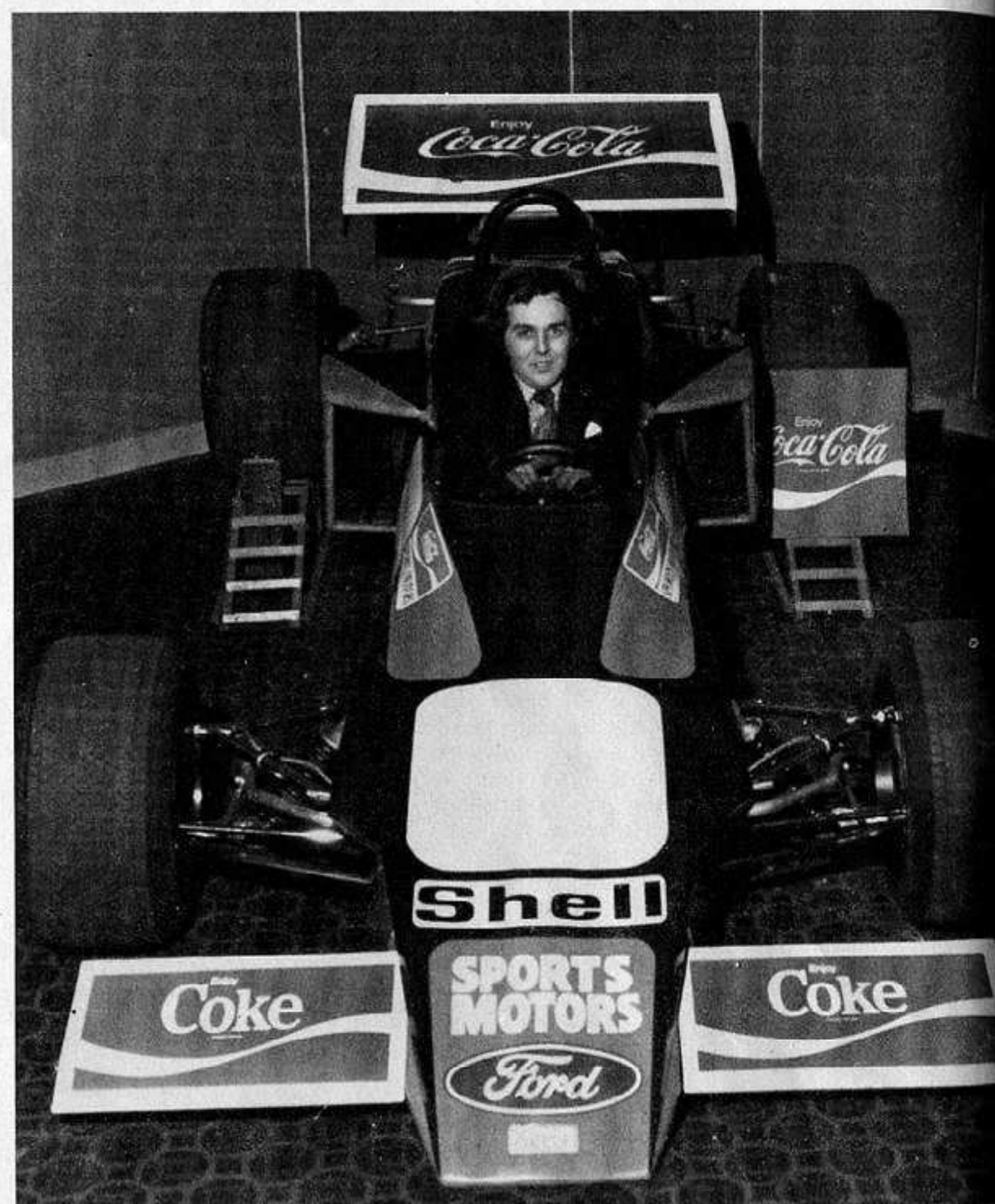
Finale (per somma dei tempi): 1. Morgan (Brabham BT 35) che compie i 100 giri del percorso pari a km 217 in 1 ora 14'32"8, media kmh 174,87; 2. Lauda (March 722) 1.14'36"1; 3. Reutemann (Brabham BT 38) 1.14'42"1; 4. Scheckter (McLaren M 21) 1.15'15"1; 5. Hailwood (Surtees TS 10) a 1 giro; 6. Perrot (March 722) a 1 giro; 7. Scott (Brabham BT 36) a 1 giro; 8. Purley (March 722) a 2 giri; 9. Fittipaldi (March 712) a 9 giri; 10. Gethin (Chevron B 20) a 9 giri.

Giro più veloce: Peterson in 43" media kmh 181,89.

BARCELLONA F. 2 e altre 3 gare non si disputeranno

E' definitivamente tramontata la possibilità di far svolgere la seconda prova mondiale negli Stati Uniti. La gara iscritta nel calendario internazionale per il 9 APRILE è stata annullata perché i tre organizzatori che si erano successivamente offerti (Ontario, Riverside e Road Atlanta) non hanno potuto risolvere gli ingenti problemi finanziari connessi ad una prova del mondiale piloti.

E con il Gran Premio statunitense, altre prove sono state annullate. Cioè: il GRAN PREMIO DI BARCELLONA di F.2 da effettuarsi a Montjuich, prova del campionato europeo in programma per il 23 APRILE, la corsa di HAMELINNA (Finlandia) per il campionato Europeo Marche vetture 2 LITRI e il GRAN PREMIO DI BUDAPEST-NEPLIGET, prova «europea» del campionato VETTURE TURISMO in programma per il PRIMO MAGGIO.



Una «Coca» per Gerry

LONDRA - La Coca Cola aumenta il proprio interesse nelle corse e patrocina Gerry Birrell in F.2, e con la Ford Escort con la quale parteciperà al campionato europeo turismo. Si tratta della Coca Cola inglese, ma le consorelle di altri paesi saranno interessate a loro volta ed è stato annunciato che, quando Gerry correrà in Italia, sarà la Coca Cola italiana a patrocinarlo.

La vettura di F.2, la cui manutenzione è affidata alla Sports Motors, è una March 722, cioè il prototipo 722-1 ricostruito dopo il programma di prove (svolte soprattutto da Birrell). Questo ha indotto qualche cinico a osservare che, per lo meno, quella sarà una March che va bene, come accade sempre per qualsiasi tipo nuovo. Gerry ha detto che la vettura «è molto veloce» e s'intuisce il sollievo che prova, a salutare per sempre la Lotus 69 con cui gli toccò lottare lo scorso anno. Di tanto in tanto, quando i suoi impegni con la Ford lo imporranno, lo sostituirà sulla 722 Brian Hart. «Dopo tutto» dice Birrell «devo restare in buoni rapporti con chi mi fornisce il motore». Gerry Birrell, scozzese, è un pilota intelligente. L'anno scorso stava per provare una F.1 di Surtees, poi sembrava che quest'anno non riuscisse a trovare una guida in monoposto, fatto che gli dispiaceva perché vuole a tutti i costi evitare di essere considerato un asso della turismo e nulla più.

Così (in venti) al VIA!

RONNIE PETERSON (March 722) 43"4	DAVID MORGAN (Brabham BT 35) 43"6	CARLOS REUTEMANN (Brabham BT 36) 43"8
WILSON FITTIPALDI (March 712) 43"8	NIKI LAUDA (March 722) 44"0	
J. P. JABOUILLE (March 722) 44"1	JODY SCHECKTER (McLaren M 21) 44"2	RICHARD SCOTT (Brabham BT 36) 44"5
PETER WESTBURY (Brabham BT 36) 44"5	BOB WOLLECK (Brabham BT 38) 44"6	
BEUTTLER (non partito) (March 722) 44"7	PETER GETHIN (Chevron B 20) 44"7	MIKE HAILWOOD (Surtees TS 10) 45"0
XAVIER PERROT (March 722) 45"1	DAVID PURLEY (March 722) 45"4	
BRETT LUNGER (March 722) 45"6	HIROSHI KAZATO (March 722) 45"8	CYD WILLIAMS (Chevron B 16) 45"9
TOM BELSO (Brabham BT 35) 46"3	DICK PARKER (Brabham BT 29) 47"6	
riserva JOHN WINGFIELD (Brabham BT 36) 49"2		

FRANCISCI non ha trovato la BRABHAM

Dei trentasei iscritti si presentano solo in ventiquattro perché Wilkies rompe l'unico motore della sua March scaldandolo da fermo! Colpa del motore, non sua: il problema difficile per tutti è la disponibilità di motori perché c'è chi non li ha da consegnare, come Cosworth, o chi li ha ma si rompono. Anche le macchine scarseggiano: la Brabham ha consegnato solo tre delle nuove 38 e molti, Francischi incluso, che erano venuti convinti di correre dovranno aspettare la gara di Thruxton per l'esordio. Il recente sciopero che ha fermato l'elettricità ha contribuito a complicare le cose, tanto che anche la Firestone è stata inattiva per molto tempo e questa è una delle ragioni per cui non si parla delle famose gomme strette per la F.3.

Come lo scorso anno i più rapidi nel consegnare le macchine sono stati quelli della March che hanno potuto schierare, oltre alle due 722 STP di Peterson e Lauda, anche quelle dei clienti Beuttler, Kazato, Perrot, Lungger, Purley, Wilkies e Jabouille, che è l'unico presente per la squadra Elf Coombs. D'incanto le vecchie 712 dello scorso anno, vecchie per modo di dire, sono sparite dalla circolazione e solo Wilson Fittipaldi si è presentato con la fedele 712, in attesa della consegna della sua nuova Brabham, in modo di non perdere l'opportunità di guadagnare punti per il campionato. Delle tre Brabham BT 38 esistenti sono presenti solo le due azzurre, gialle e rosse del Motul Rondel per Reutemann e Wolleck, mentre quella di Coombs destinata a Cevert è assente per mancanza di motore. In compenso, sono numerose le Brabham dello scorso anno del tipo 36, 35 e 29 usate in attesa della consegna delle nuove: Scott, Westbury e Wingfield che hanno le 36 Formula 2, mentre Morgan e Benso la 35 e Parker la 29 di Formula B adattate. Completano il quadro la GRD 272 di Ikuzawa, la Ensign di Burton, la Chevron B 20 di Scheckter, la GRD 272 di Ikuzawa, Le Ensign di Burton, la Chevron B 20 di Gethin e la B 18 di Cyd Williams.

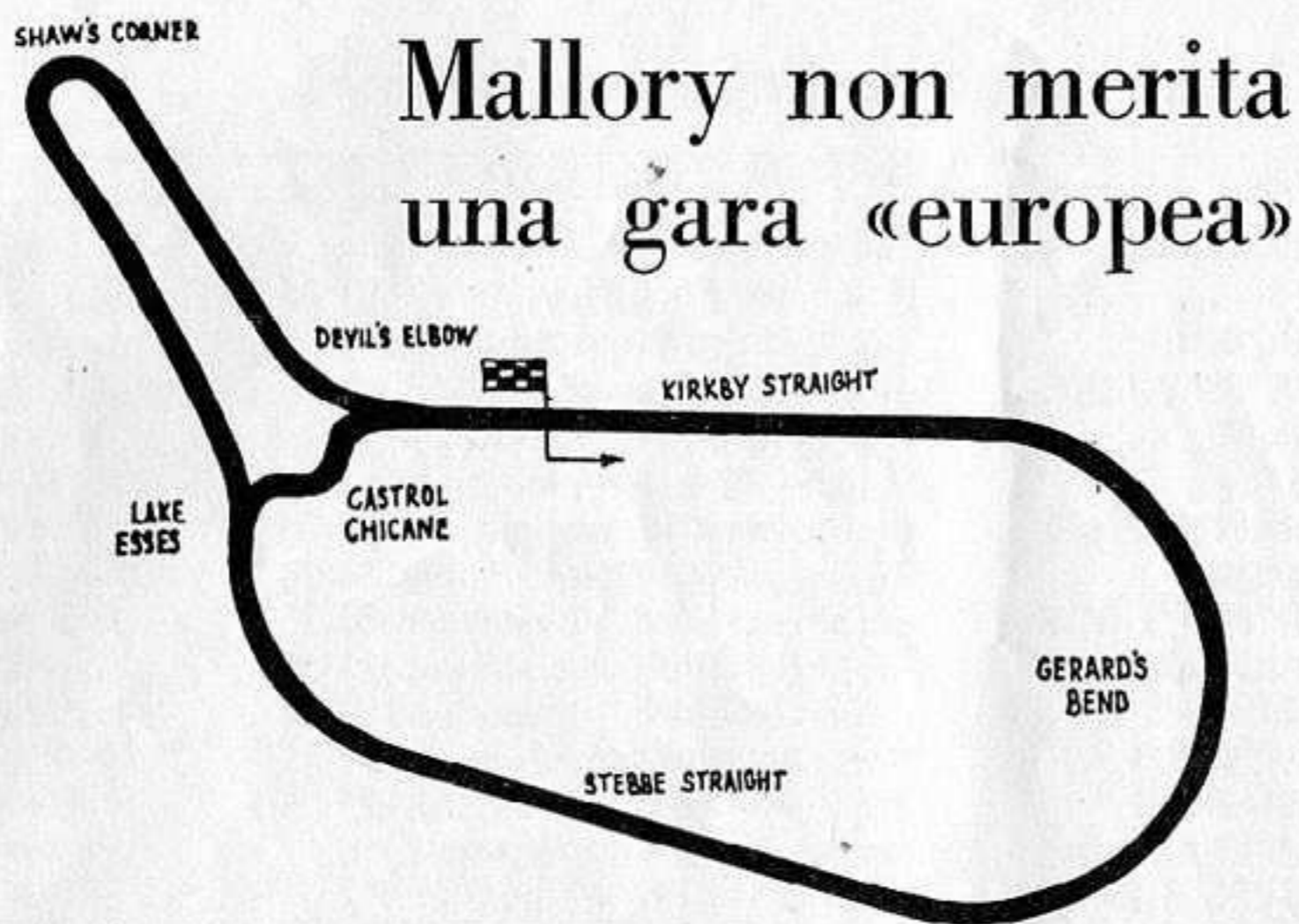
Anche neve ma le prove poco «calde»

Le prove hanno luogo il solo sabato, in due turni distinti riservati ai numeri pari e a quelli dispari; c'è un freddo spaventoso ed a tratti nevica. In queste condizioni i motori, che già di per sé hanno problemi non indifferenti, non ne vogliono sapere di andare in moto. Dopo una strage di batterie e traini prolungati, si mettono insieme le macchine per il primo turno: Peterson parte subito di gran carriera con uno dei super-Cosworth 1930 (BDF) che lo stesso costruttore ha messo a disposizione a lui, a Reutemann e Scheckter in questa occasione. Ma dopo soli otto giri il motore si rompe e viene sostituito da una R.E.S. 1900 cc col quale Ronnie segna il miglior tempo della giornata nel turno pomeridiano.

Si tratta di 43"4 che resta però di due decimi superiore al record da lui stesso detenuto dallo scorso anno, a causa delle cattive condizioni del tempo di oggi. Verso la fine del turno anche questo motore comincia a fumare, ma non si tratta di rottura, le nuove March infatti hanno il recupero dell'olio difettoso e nella notte i meccanici provvedono alla modifica.

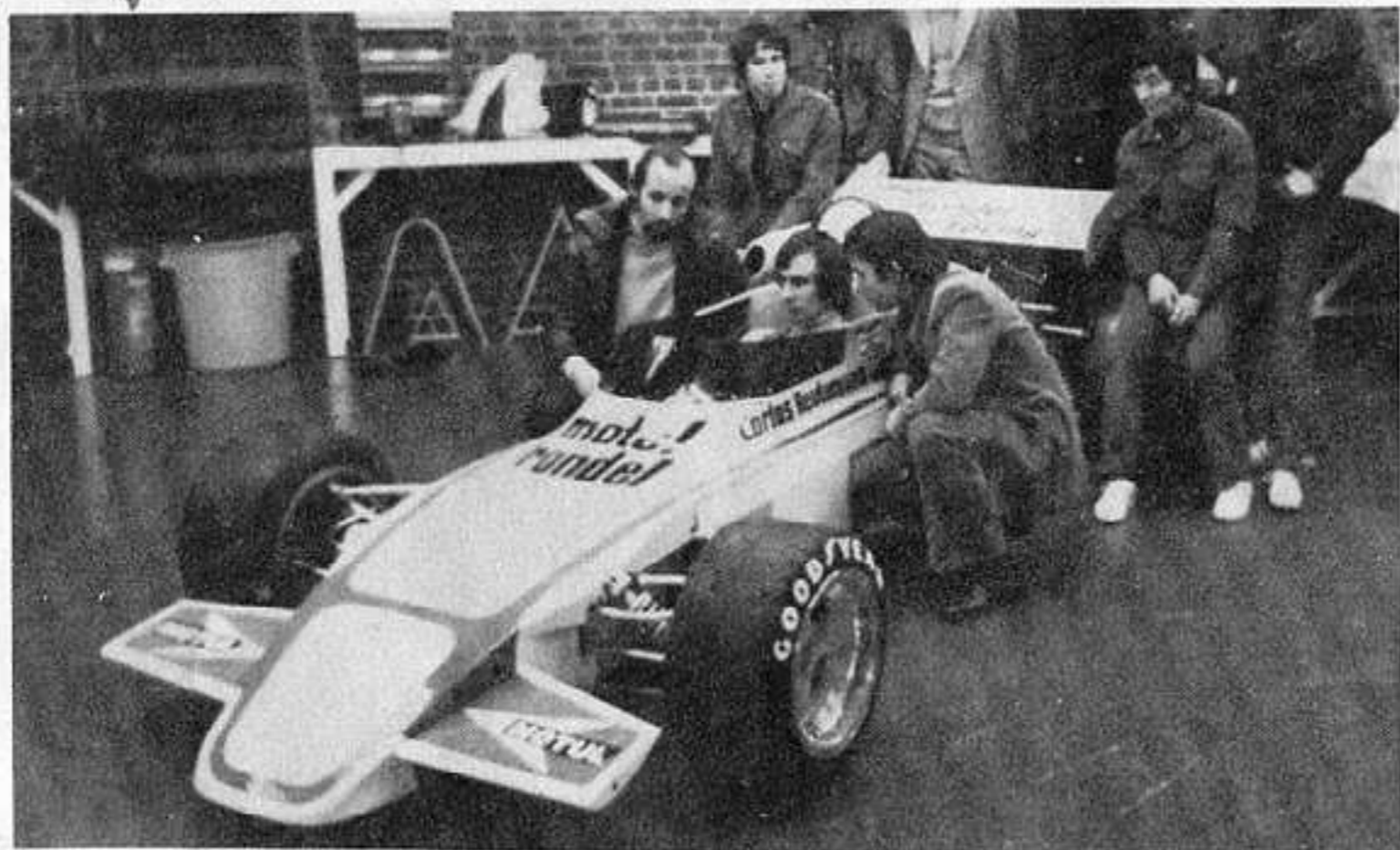
La vera sorpresa delle prove viene per dal turno destinato ai numeri pari dove David Morgan, diventato abbastanza noto anche da noi per essere stato punito col ritiro della licenza per le scorrettezze in F.3, segna un bellissimo 43"6 e si piazza al secondo posto assoluto con la sua Brabham BT 35 adattata alla F.2 e dotata di un Ford BDA 1860 allestito da David Wood. Sotto i 44" anche Fittipaldi e Reutemann, entrambi con 43"8 ed entrambi col Cosworth, anche se il primo col 1790 e il secondo col «super» 1930.

Una prima avvisaglia della futura guerra delle gomme si ha allo scadere del turno quando sulla Brabham di Reutemann si cambiano in fretta le Firestone con le Goodyear nella speranza di avvicinarsi a Peterson che corre per contratto con queste ultime.



Mallory non merita una gara «europea»

MALLORY PARK - Come lo scorso anno il piccolo circuito vicino a Leicester inaugura la stagione europea di F.2: questa volta però la prova è valida anche per il campionato d'Europa e per il Trofeo J.P.S. basato sulle cinque gare inglesi della formula. Il Mallory è lungo appena due chilometri e 70 metri che si distribuiscono tra un lungo tratto veloce e uno stretto tornante. Tutto sommato non è una pista che meriti gare qualificate come prova europea, anche perché dal punto di vista della sicurezza ci sarebbe un lungo discorso da fare con quella barriera a poche decine di centimetri dall'asfalto e il lago in mezzo, dove si sono già avuti bagni poco divertenti.



Una RADIO come sponsor

Anche se la Brabham porta accanto all'abitacolo il nome di Reutemann, dentro c'è Tim Schenken, che assieme all'argentino, a Pescara ed a Bob Wolleck sarà il pilota ufficiale per il Team Rondel per la stagione F.2 che è appena iniziata. Creato lo scorso anno dall'ex meccanico di Brabham, Ron Denis e da un altro esperto meccanico, Neal Trundle, il team Rondel ha stretto un accordo finanziario con la fabbrica francese di lubrificanti Motul e con l'emittente inglese Radio Lussemburgo. Utilizzerà le nuove Brabham BT 38, ed avrà nella sua squadra di meccanici anche il giapponese Yositsu Itoh, che era il meccanico personale di Ikuzawa.

Il tempo a disposizione non è però sufficiente e il confronto viene rimandato. Seguono Niki Lauda con la seconda STP March, Jabouille con la Elf-March, Scheckter con la McLaren iscritta dalla Casa, Scott e Westbury con la BT 36 Brabham e Wolleck con la seconda Motul Rondel Brabham.

Le prove non sono state troppo movimentate perché il rischio di non qualificarsi era minimo e si temeva per i motori: Hallwood è stato tra i più tenaci ed ha girato molto con la Surtees spinta da una R.E.S. 1800 cc, piuttosto povera di cavalli tanto che il suo tempo è rimasto il 13. assoluto. In questa tenace ricerca del tempo Hallwood ha avuto anche una disavventura durante il sorpasso di Wolleck: i due sono finiti fuori strada ma le macchine sono state rimesse a posto in poco tempo. Problemi anche a Gethin, la cui Chevron ha avuto guai di motore per tutto il giorno. Sono rimasti esclusi Burton con la nuova Ensign, Wingfield e Ikuzawa che, venuto a mancare il motore di Amon, che non voleva saperne di andare, ha corso con un FVA 1600 dello scorso anno, ammesso eccezionalmente dal regolamento di questa gara per venire incontro ai piloti, senza però riuscire a segnare tempi competitivi.

In definitiva un quadro ricco di nomi ma di difficile valutazione sia per le condizioni ambientali polari, sia perché i motori scarseggiano, sia perché le macchine hanno ancora bisogno di messa a punto. Sia la Brabham che la Surtees, ad esempio, sono completamente nuove e praticamente non collaudate prima. A Thruxton, il lunedì di Pasqua, vi sarà dunque il vero esordio completo della stagione.

REUTEMANN si arrende per le gomme

MALLORY PARK - Dopo tutto il freddo e il maltempo delle prove, un bel sole e la pista perfettamente asciutta accolgono i venti concorrenti che si schierano per la prima manche di 50 giri pari a km 108.500. La defezione di Beuttler, rimasto senza motore per la rottura dell'unico che aveva, permette a Wingfield, prima riserva, di schierarsi. In prima fila tra Peterson e Reutemann c'è il sorprendente David Morgan, mentre Fittipaldi e Lauda sono alle loro spalle. Più lento a partire è Peterson, ma Reutemann lo passa già nel corso del primo giro e si insedia al comando, dove resta indisturbato anche perché lo svedese deve fermarsi sul percorso a reinserire il tubo della benzina del sistema di iniezione, che gli si era slittato.

Peterson è così fuori gioco dopo soli tre giri e Reutemann distacca nettamente Scheckter, che è velocissimo con la McLaren, Morgan, Fittipaldi, Lauda e Hallwood. Scheckter al 12. giro compie un testa-coda perdendo alcune posizioni, e così Reutemann consolida ancor di più il suo distacco. E' Morgan ora ad inseguirlo seguito da Lauda, che ha avuto ragione di Fittipaldi e di Hallwood e Gethin che non ha ancora cominciato ad avere guai di motore.

Si e' no ad un terzo di gara le gomme cominciano a falsare l'andamento della manche: le macchine di-

venono sempre più difficili da tenere in strada, soprattutto quelle con le Firestone, e Reutemann perde sensibilmente terreno nei confronti di Morgan che ha il vantaggio di usare la B 24 dello scorso anno. Al 34. giro Morgan supera Reutemann e poco dopo anche Lauda passa l'argentino che nei sedici giri rimanenti arriva ad accumulare il pesante ritardo di 13" dal vincitore.

Dietro, la lotta è molto accesa con Scheckter che rimonta le posizioni perdute nel testa-coda, sino ad arrivare quarto, mentre Hallwood e Fittipaldi accusano più degli altri i guai delle gomme e perdono posizioni. Possono così farsi strada Perrot e Purley, mentre Jabouille risale bene dopo essere rimasto fermo sulla linea di partenza e avviato a spinta dai suoi meccanici. Sono invece attardati Scott e Wolleck, vittime entrambi di un testa-coda quando erano nel gruppo degli inseguitori. Si sono fermati Westbury e Kazato mentre Peterson, ripartito dopo aver riattaccato il tubo della benzina, è dovuto tornare al box per il bloccaggio del sistema di iniezione.

2. SERIE

La curva '71 tradisce ancora RONNIE

Nella seconda manche si schierano diciotto macchine con Morgan alla corda affiancato da Lauda e Reutemann, che per ovviare all'inconveniente accusato nella prima manche, montava Firestone sui cerchi anteriori e Goodyear su quelli posteriori. Considerando che sarà lui a vincere la manche, può dire che tra Firestone e Goodyear, dopo questa prima gara, ci sia stato un pareggio. Peterson, che non aveva niente da guadagnare, si schiera ugualmente sull'ultima linea e parte in maniera terrificante attraversando per intero la pista e uscendo nel prato per percorrervi ben cento metri prima di rientrare sull'asfalto.

Reutemann va subito in testa e si stacca progressivamente, ma nettamente, da Lauda e Morgan. Alle loro spalle restano per molti giri Hallwood, Fittipaldi, Jabouille e Wolleck. Peterson spariva quasi subito, in modo violento tra l'altro, perché dopo aver guadagnato qualche posizione, finiva fuori strada nello stesso curvone in cui distrusse la 712 nuova fiammante lo scorso anno. E' stato un anniversario in tono minore perché questa volta ha tirato via solo una ruota posteriore. Poco dopo lo imita Wolleck con danni inferiori che comunque lo costringono al ritiro.

In testa la posizione è fluida, con Reutemann che guadagna sempre più, ma per lui il recupero di 13" appare difficile, e Lauda che ha distaccato Morgan di quel tanto per cui si può cominciare a pensare che la corsa finisca nelle sue mani. Dietro, Fittipaldi ingaggia un bel duello con Hallwood che è seguito come un'ombra da Jabouille il cui motore poco dopo cederà per la rottura della guarnizione della testa. Fittipaldi riesce anche a staccare l'avversario e ad avvicinarsi a Scheckter che è buon quarto. Ma al 37. giro anche il motore del brasiliano cede di schianto. Avvantaggiati dai ritiri guadagnano posizioni Scott, Perrot e Purley.

Come nella prima manche le gomme, in questa seconda sono i cambi di velocità ad intralciare la marcia dei primi: Reutemann resta senza la quarta, marcia fondamentale per questo circuito fatto di curve veloci, e Lauda senza terza. Così i distacchi fra i primi tre si riducono rapidamente e, anche se le posizioni non mutano, Morgan riacquista quel margine di sicurezza che gli consente di aggiudicarsi un prestigioso successo per somma dei tempi.

g. n.

Scuderia ITALIA «magnifici 11»

MILANO - Sono undici i piloti che la Scuderia Italia metterà in campo per la partecipazione alle gare di campionato italiano e alle prove internazionali di F.3. La forte squadra milanese si avvarrà delle prestazioni di piloti molto conosciuti, altri con una certa anzianità di servizio e altri addirittura debuttanti sulle monoposto della terza formula.

Gli effettivi sono: Vittorio BRAMBILLA (Birel-Alfa), Pino PICA (Brabham-Novamotor), Giuseppe BIANCHI (Brabham-Novamotor), Nando SPREAFICO (GRD-Alfa), Gianni GIUDICI (Brabham-Novamotor), Adelmo BIGNAMI (Brabham-Novamotor), Mauro GHISLIERI (Lola-Flat Repetto), P. G. PROVOLO (Brabham-Ford), Willy GEISS (Brabham-Novamotor), Heinz LANGE (March-Novamotor), Federico FADINI (Tecno-Novamotor).

OLIVER «picchia» ISAAC 1o

ROCKINGAM N.C. - E' mancato il guastafeste A. J. Foyt, impegnato nel collaudo del suo nuovo bolide tipo Indy, e Bobby Isaac che era partito in terza posizione, ha conquistato la «500 miglia di Rockingam» battendo di un giro il tre volte campione della NASCAR Richard Petty. Questi, partito in prima posizione dopo che Bobby Allison era stato retrocesso in ultima fila per avere usato nelle prove delle gomme non regolamentari, perdendo così il «palo», ha dovuto contenere il suo impeto e inchinarsi alla giornata di grazia del suo avversario. Richard Petty che si è imposto quattro volte su questo ovale lungo appena m 1882,92, al termine della corsa ha detto: «E' pur vero che in questa stagione ho vinto due corse su quattro, ma non posso dire di essere fortunato».

La vigilia era stata caratterizzata da molte buone prestazioni nelle prove ufficiali; la migliore era tuttavia quella di Bobby Allison che faceva registrare una media di 221,107 kmh seguito da Buddy Baker e da Bobby Isaac che aveva girato alla media di 216,887 kmh. Allison, tuttavia, doveva cedere il suo posto per la faccenda delle gomme. Sempre alla vigilia si era svolta una originale gara fra i meccanici: ogni squadra composta da quattro uomini doveva rifornire di 60 litri di carburante una vettura e cambiare due delle quattro gomme. Ha vinto l'equipaggio di Bobby Allison che ha impiegato 20"6 (il record resta dei fratelli Wood: 18" per 4 gomme e rifornimento).

La giornata calda ma ventosa, ha richiamato la folla record di 42.500 spettatori e lo spettacolo non è certo mancato. Al segnale del via scatta in testa Bobby Isaac seguito come un'ombra da Petty. Allison in meno di un giro rimonta dodici posizioni, mentre Jackie Oliver, partito decimo, urta il muretto e soltanto miracolosamente non lo scavalca. Ad ogni modo la vettura è seriamente danneggiata e il pilota non può proseguire. Buddy Baker che alla partenza aveva alle spalle il padre Buck di 53 anni, anch'egli campione delle stock-car nel 1964, non ha potuto farsi luce per colpa delle gomme.

La media è stata molto bassa, soprattutto per l'incidente iniziale e per la copiosa perdita di olio da parte di molte vetture, la qual cosa ha costretto il direttore di gara a usare più volte la bandiera gialla. I premi in palio ammontavano a 103.150 dollari, pari a 60 milioni 550 mila lire, sborsati per la metà dagli organizzatori e per metà dai costruttori delle vetture. A Bobby Isaac sono andate L. 8.805.000.

Adriano Mannocheia

500 MIGLIA DI ROCKINGAM - Quarta prova NASCAR per stock-car - Circuito di Rockingam - 12 marzo 1972

CLASSIFICA

1. Bobby ISAAC (Dodge) che compie i 492 giri alla media di 183, 118 kmh; 2. Richard Petty (Chevrolet) a 1 giro; 3. Jim Vandiver (Dodge) a 12 giri; 4. Leroy Yarborough (Dodge) a 15 giri; 5. Dave Marcus (Plymouth) a 15 giri.

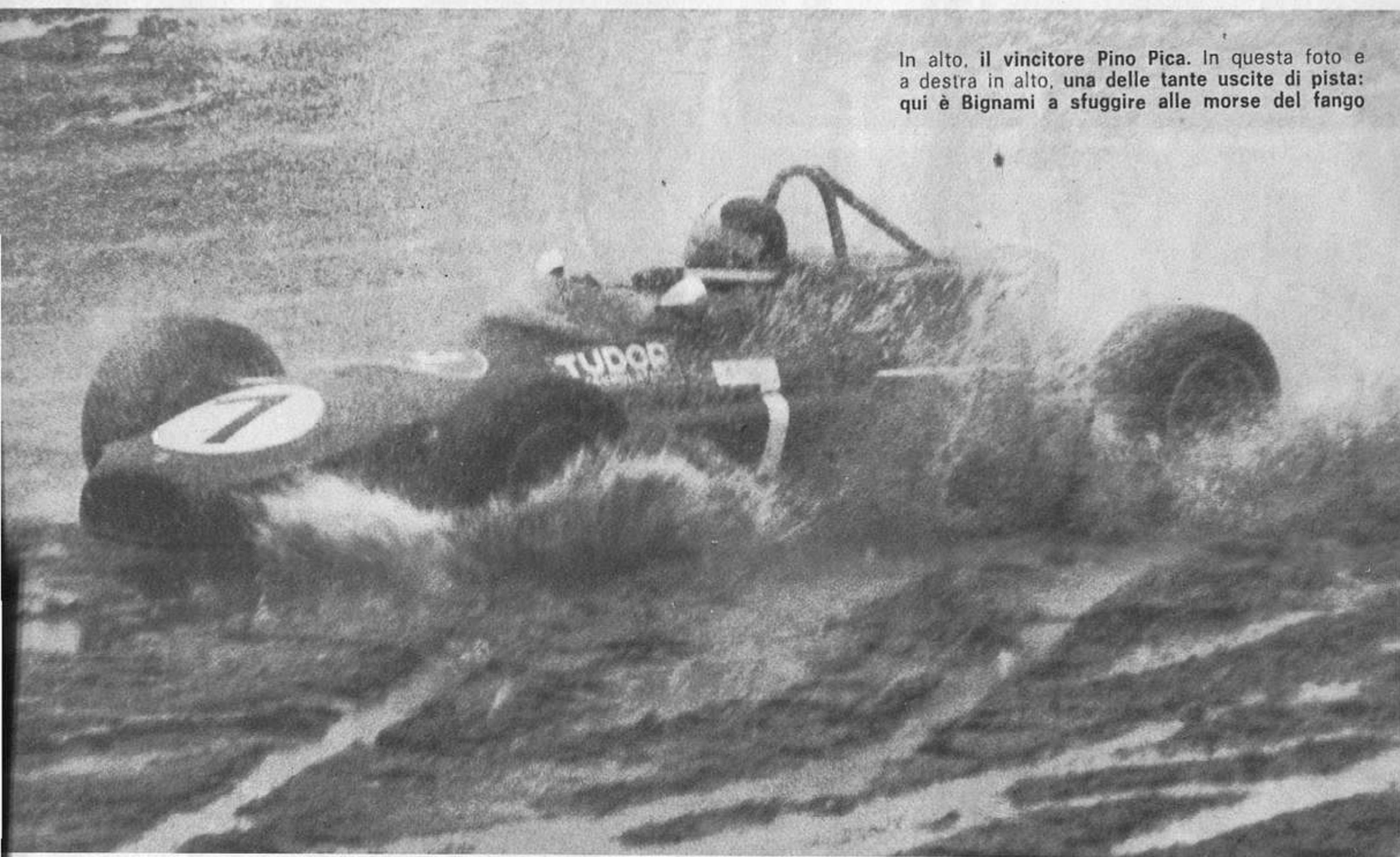


L'amaro «VIGO- REL- LI»

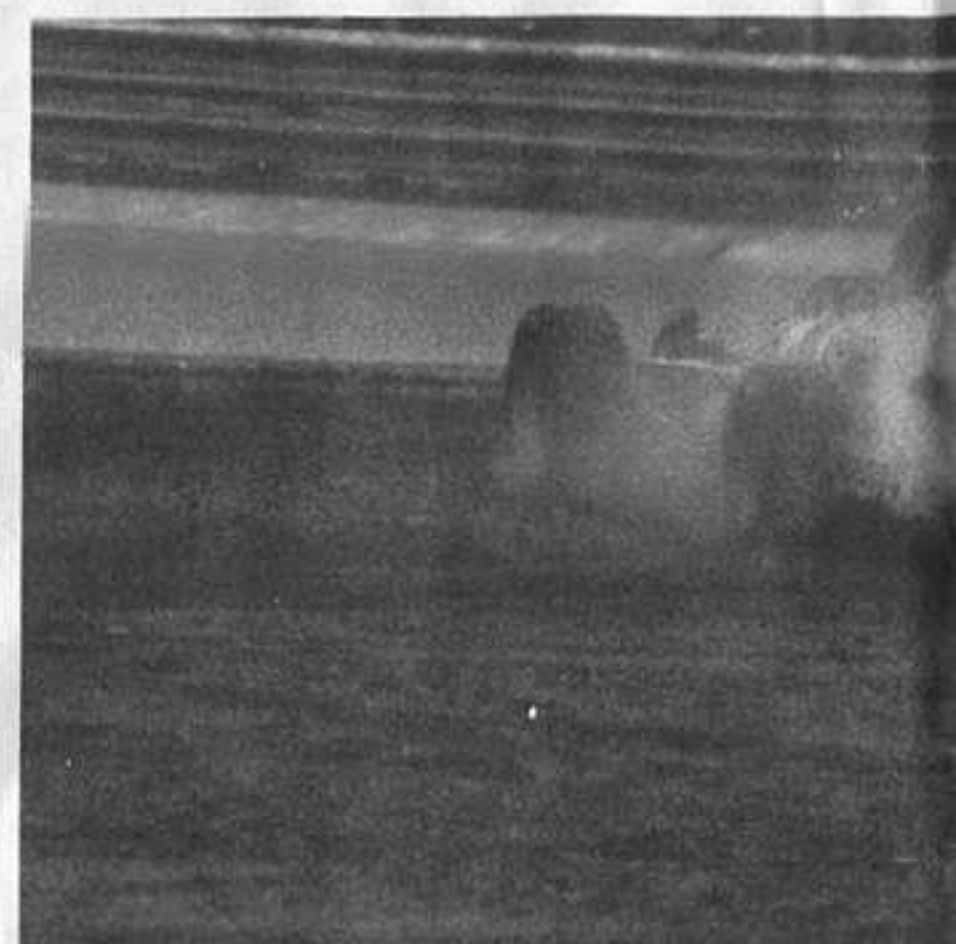
Si sono qualificati con questi tempi

pilota	vettura, motore, preparazione	tempo
FONTANESI	Tecno - Ford Novamotor	55"5
PICA	Brabham - Ford Novamotor BT 35	55"8
BODINI	Tecno - Ford Novamotor	55"9
V. BRAMBILLA	Birel - Alfa Wainer	56"0
DUBLER	Branca - Ford Novamotor	56"2
MASS	March - Ford Novamotor 723	56"3
BATTISTELLO	Brabham - Alfa Wainer	56"3
MOHR	Brabham - Ford Novamotor BT 35	56"4
PESENTI ROSSI	Brabham - Ford Novamotor BT 35	56"5
BIGNAMI	Brabham - Ford Novamotor BT 35	56"6
GIUDICI	Brabham - Ford Novamotor BT 28	56"7
MINOZZI	Gozzoli - Ford Novamotor	57"0
BIANCHI	Brabham - Ford Novamotor BT 35	57"1
SPREAFICO	Tecno - Ford Novamotor	57"2
« GIMAX »	Brabham - Alfa Wainer	57"3

TRA BRAMBILLA e FONTANESI



In alto, il vincitore Pino Pica. In questa foto e a destra in alto, una delle tante uscite di pista: qui è Bignami a sfuggire alle morse del fango



Così (quasi in... 17) al via della FINALE

V. BRAMBILLA (Birel-Alfa)	L. FONTANESI (Tecno-Ford)
A. BIGNAMI (Brabham-Ford)	P. PICA (Brabham-Ford)
F. SPREAFICO (Tecno-Ford)	F. LINK (Lotus-Renault)
A. PESENTI ROSSI (Brabham-Ford)	« GIMAX » (Brabham-Alfa)
H. LANGE (March-Ford)	R. RAMANZINI (Brabham-Ford)
J. DUBLER (Branca-Ford)	
C. DONEDA (Lotus-Ford)	W. GEISS (Brabham-Ford)
G. BIANCHI (Brabham-Ford)	L. BATTISTELLO (Brabham-Alfa)
L. LOMBARDI (Lotus-Ford)	

MONZA - « Guarda, questa è una corsa da dimenticare », sono le prime parole di Roberto Binetti, presidente della scuderia Italia, che dovrebbe essere il primo a gioire del risultato globale fornito dal suo nuovo team (primo, secondo e quarto posto) e noi questa affermazione l'abbiamo capita. Il Vigorelli di quest'anno ci ha offerto spunti amari, dovuti a tutta una serie di circostanze concomitanti che hanno offuscato la bella prestazione di Pino Pica, brillante e incontestato vincitore su questo tracciato delle grandi piogge.

Innanzi tutto la situazione tesa fra organizzatori, CSAI e piloti, situazione che purtroppo vede poche possibilità d'intesa tra le parti. Abbiamo già avuto modo di chiarire come la pensiamo a riguardo: senza addentrarci in disquisizioni sulla necessità di maggiore potenza, abbiamo più volte scritto che la CSAI è stata portata alle decisioni ora contestate trascinate per i capelli non da una pazzia richiesta di uno sconsiderato qualsiasi, ma da una ben precisa petizione che tra l'altro portava la firma di molti di coloro che oggi erano in pista al Vigorelli, insomma quella che (in mancanza di controparte) si poteva presumere fosse la maggioranza dei piloti italiani della categoria. Questi piloti ben sapevano a cosa sarebbero andati incontro: sapevano che la CSI avrebbe anche potuto non accettare le loro richieste: eppure hanno insistito per avere questa sospirata potenza in più.

A questo punto viene spontaneo pensare un attimo al loro comportamento: con la loro smania di correre, che ognuno ben s'intende giustifica con i più svariati motivi e necessità, hanno portato la loro categoria (che dovrebbero invece tutelare con comportamenti coerenti al loro modo di pensare) a uno stadio di così scarso affidamento, tale da non giustificare neanche un minimo di credibilità nei loro confronti, per tutte le azioni future che essi vorranno intraprendere. E tutto ciò, naturalmente, a scapito di loro stessi.

Tra l'altro, a guastare la manifestazione che avrebbe potuto riscontrare un discreto successo, ci si è messo anche il tempo: ben sappiamo in quale crisi si trovassero i piloti per reperire le gomme richieste dal regolamento internazionale, ma nonostante tutto, si era riusciti a superare questa «impasse» con pneumatici slicks di varie provenienze. Con il diluvio imminente, la crisi si è appesantita: dove trovare gomme di quella misura adatte al bagnato? Si sono viste macchine partire con le soluzioni più ibride, dalle slicks ai pneumatici da vetture turismo.

Per finire, l'episodio che ha condizionato tutta la corsa, l'incidente che ha coinvolto al primo giro i due protagonisti delle batterie, e indubbiamente coloro che si sarebbero disputati la vittoria finale. Abbiamo visto la scena sul monitor della tribuna stampa, certamente non la migliore posizione per rendersi perfettamente conto di come stiano le cose, ma indubbiamente con la possibilità di seguire la scena nella sua completezza. I due sono arrivati appaiati alla staccata, indubbiamente molto «lunghi» e come al solito nessuno dei due ha voluto rinunciare e entrare per secondo. Tra l'altro, col terreno così bagnato, non è possibile seguire diverse traiettorie: la strada è una sola e passarci in due alla volta è impossibile.

Come si può ben immaginare il risultato non poteva essere che uno: le due macchine, una appoggiata all'altra, hanno compiuto la loro escursione sulla sabbia, pregiudicando, con questa uscita fuori programma tutte le possibilità di vittoria finale. Questo naturalmente ha falsato i valori in campo: con questo nulla vogliamo togliere a Pino Pica, che resta il dominatore della gara ma è altrettanto certo che se i due fossero rimasti in corsa probabilmente la prova avrebbe assunto una ben diversa fisionomia.

Leopoldo Canetoli

MONZA ROSS

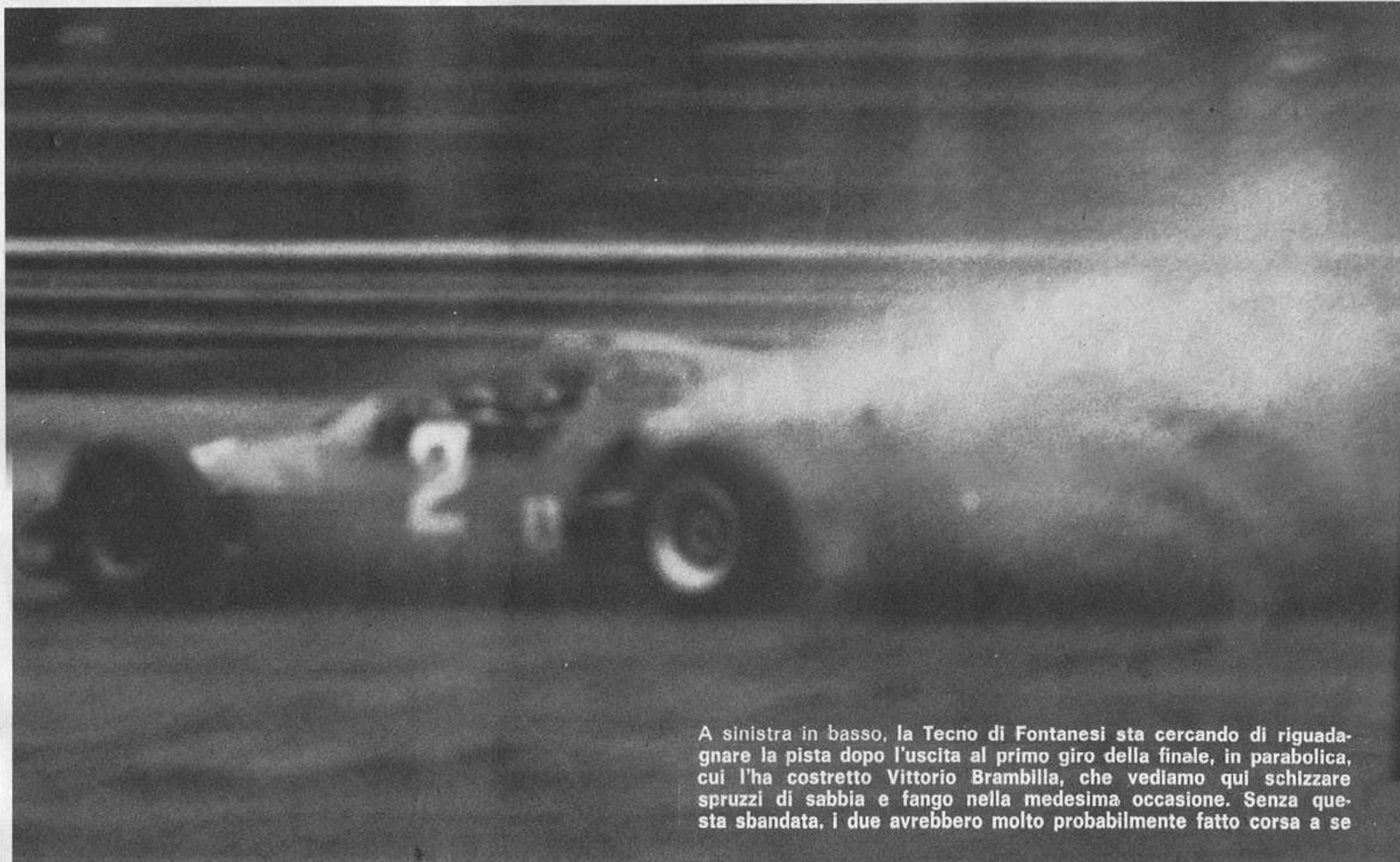
Si sono qualificati con questi tempi

GEISS	Brabham - Ford Novamotor BT 35	57"3
LANGE	March - Ford Novamotor 713	57"5
RAMANZINI	Brabham - Ford Holbay BT 35	57"7
GRASSI	Tecno - Ford Novamotor	57"7
DONEDA	Lotus - Ford Delta	57"7
VONLANTHEN	GRD - Ford Novamotor	58"0
ZUCCHI	Brabham - Ford Holbay BT 35	58"1
LOMBARDI	Lotus - Ford Novamotor	58"1
LINK	Lotus - Renault Albert	58"3
DEFFLAND	March - Ford Novamotor 713	58"6
PROVOLO	Brabham - Ford Holbay BT 35	59"2
WITTI	Lotus - Renault Albert	59"3
RIESEN	Brabham - Ford Holbay BT 35	59"2
GUIDETTI	Tecno - Ford Novamotor	1'00"7
HURST	March - Ford Rowland 713	1'01"1
LO VOI	Brabham - Ford Novamotor BT 28	1'01"5
PLASS	Chevron - Alfa Wainer B 17	1'01"5

È PICA CHE GODE...



Ed ecco l'arrivo vittorioso di Pino Pica, con la Brabham della Scuderia Italia, che in finale ha ottenuto anche il giro più veloce



A sinistra in basso, la Tecno di Fontanesi sta cercando di riguadagnare la pista dopo l'uscita al primo giro della finale, in parabolica, cui l'ha costretto Vittorio Brambilla, che vediamo qui schizzare spruzzi di sabbia e fango nella medesima occasione. Senza questa sbandata, i due avrebbero molto probabilmente fatto corsa a se

L'ALTALENA

MASS - miracolo in batteria

MONZA - Dalla mattinata cade su Monza con una continuità incredibile una piovgerella fine, che ha ridotto la pista a un vero pantano. La crisi delle gomme impazza: i piloti offrono qualsiasi somma per coperture da acqua, pur di non scendere in pista con le gomme da asciutto a battistrada liscio. Nonostante tutto, sono ben due le monoposto che affrontano la loro batteria con gomme lisce, lo svizzero Riesen e l'inglese Rolf. Naturalmente si fermeranno dopo pochi metri.

In prima fila Pica con la Brabham e Brambilla con la Birel carenata (motore Alfa Romeo), poi i due tedeschi Mass e Mohr seguiti da Bignami e Minozzi, autore di un buon tempo in prova. In tutto sedici macchine, di cui nove Brabham, due March, due Tecno, una Birel, una Gozzoli e una Lotus; solo due i motori Alfa Romeo, un Renault e il resto Ford.

Brambilla azzecca una buona partenza e si pone subito in testa: conserverà questa posizione fino alla fine della batteria, mai impensierito da nessun altro. Al secondo posto si piazza indisturbato Jochen Mass, attaccato a lungo dal debuttante Bignami: il tedesco farà miracoli con la nuova March e sarà fermato a tre giri dalla fine da un guasto banale alla

leva del cambio. Secondo giungerà quindi Bignami, seguito dalla Brabham sorella di Pico Pica, anch'esso sempre saldamente al quarto posto sin dai primi giri. Fra i ritirati Manfred Mohr, che deve abbandonare per la rottura del filo del gas della sua Brabham (ex-Mass): Provolo si rifiuta addirittura di proseguire per mancanza di visibilità, mentre a Zucchi si ferma il motore completamente pieno d'acqua.

FONTANESI sicuro

La batteria seguente non trova tempo migliore: non parte la bellissima GRD dello svizzero Vonlanthen, sostituito dal connazionale Ludescher, anche lui con gomme completamente lisce.

Pesenti Rossi non aveva trovato niente di meglio di quattro Kleber-Colombes che sarebbero state benissimo su una spider elegante. Al via, Fontanesi in prima fila non si fa sorprendere e si pone indisturbato al comando, seguito da Bodini con una vettura analoga. Non si schiera Giudici, che parte in fondo allo schieramento per essersi girato in parabolica nel giro di ricognizione. Seguono le due Tecno in testa la Branca di Dubler e la Brabham di Pesenti fino al settimo giro, quando Dubler, in difficoltà per le gomme non proprio da « bagnato », perde alcune posizioni. Fontanesi intanto se ne va indisturbato, mentre Bodini cede lentamente, con il motore che « ratta ». Si fermava a cinque giri dalla fine per una avaria al condensatore.

In parabolica il « contatto »

Ancora acqua per la finale. Non si schiera Luigino Grassi, che non ha fatto a tempo a sostituire i tubicini del liquido dei freni, misteriosamente tagliati. Lo sostituisce Lella Lombardi, mentre Pesenti sfoggia le nuove Dunlop da acqua acquistate sul posto da Manfred Mohr. Tutti hanno finalmente gomme « quasi » adatte. A un minuto dal via colpo di scena: il motore di Brambilla accusa strani « malori » e attorno alla macchina si affacciano in quattro o cinque. Maffezzoli controlla il cronometro: sarebbe infatti gravissimo se non si riuscisse a riparare il guaio entro il minuto e il povero Brambilla sarebbe costretto a rinunciare alla prima fila.

Ma per sua fortuna i secondi sulla linea del traguardo sono per il monzese particolarmente « lunghi » e così si parte per questa finale. Scatta molto bene dalla seconda fila Bignami, ma in testa è saldamente Fontanesi, seguito da Brambilla. Si giunge così alla parabolica, dove avviene il contatto Fontanesi-Brambilla: i due transiteranno quindi in testa, seguiti dal compagno Bignami che fino al tredicesimo passaggio conserverà la posizione, per poi cederla allo scatenato Brambilla.

Fontanesi dal quarto passaggio si trova in terza posizione, ma cede leggermente fino a farsi superare al decimo giro da Brambilla: riprenderà la terza posizione in seguito a un testa-coda del suo avversario alla parabolica, ma la perderà di nuovo. Sapremo al termine che il modenese ha

guidato con la visiera sporca di fango per tutta la gara, senza riuscire a vedere bene le distanze e i riferimenti per le frenate. Anche Dubler è in difficoltà con la visiera, che a un certo punto gli si stacca costringendolo ad entrare al box: terminerà a due giri. Pica nel frattempo prosegue indisturbato: tra l'altro la sua progressione gli permette di accumulare un vantaggio sempre crescente, misurabile in circa mezzo secondo al giro. Allo scoccare del 31 giri avrà accumulato ben 23 secondi su Brambilla. Risultato positivo per la scuderia Italia: un primo, un secondo e un quarto posto per Bignami, Fiorelli e compagni, alla fine giustamente soddisfatti delle loro nuove vetture e soprattutto dei propri piloti.

I. c.

La borsa nera dei ricambi

● La mancanza di gomme della misura prescritta ha messo in difficoltà non pochi piloti: ognuno era riuscito a reperire gomme di vari tipi, in genere vecchie coperture con mescole stranissime. Gli unici che avevano gomme nuove erano quelli della scuderia Italia (che le avevano trovate in Inghilterra) e i due tedeschi Mass e Mohr, che sfoggiavano le nuove Dunlop appositamente create per la F. 3. Ma c'è stato qualcuno che ha iniziato subito un lucroso commercio: e sono stati in diversi i piloti che, pur di correre, hanno acquistato i pneumatici a prezzi aumentati!

ROGANO s'inchina alla CSI?

Per il noto disaccordo sul diametro della strozzatura dei motori della F. 3, i rapporti tra la nostra CSAI e la CSI sono piuttosto tesi. A Monza c'era Treu, che è venuto in Italia — pare — per porre la CSAI di fronte all'alternativa: o « rientrare nei ranghi », o battezzare con un altro nome la « nostra » Formula 3. Secondo un portavoce (francese) del segretario della CSI, sembra che l'ing. Rogano sia addirittura già stato a Parigi per offrire la « resa » della CSAI sull'argomento. Sta di fatto che per martedì si attende una circolare della CSI che « diffida tutti gli organizzatori dal mettere in programma gare di Formula 3 con caratteristiche diverse da quelle internazionali, e tanto meno dall'usare il termine F. 3 ». Sembra che gli organizzatori della scuderia Meneghina abbiano presentato il regolamento della loro corsa di F. 3 prescrivendo la strozzatura da 21,5, come da norme internazionali.

NOÈ non si ritira ma rinuncia alla LOTUS

MONZA - Fra le persone « a spasso » attorno ai box di Monza un capellone conosciuto: Fabrizio Noè, del quale avevamo sentito in giro notizie di tutti i generi. Qualcosa era in effetti successo: la scorsa settimana, durante alcune prove sul tracciato stradale, Noè era uscito di strada, sbattendo forte la sua Lotus e in seguito a questo incidente, in un attimo di stizza, aveva venduto telaio e motori, con la ferma convinzione di appendere il casco al fatidico chiodo. Automaticamente gli chiediamo: « Ma allora, è proprio vero? »

« In effetti, l'incidente l'ho avuto: provando un nuovo tipo di musetto, privo del solito alettone posteriore, la macchina mi è partita col dietro e non c'è stato niente da fare. Contro il guard-rail ho lasciato due ruote con annesso sospensioni e parte del musetto: ho avuto un attimo di sconfitto e in due giorni ho venduto il telaio a Togna e i due motori a Pesenti e Guidetti. Ho veramente pensato di chiudere con le corse, mi sarebbe piaciuto fare il manager per qualche scuderia, tanto per rimanere nell'ambiente. In questi giorni ho avuto modo di pensarci sopra. Tra l'altro rintanava il vantaggiosissimo accordo con la Fag-Mobilquattro e poi, insomma, non me la sarei mai sentita di ritirarmi proprio ora, che sta venendo il mio momento ».

« Riprenderò a correre, prestissimo, ma non più con la Lotus. Sai è una macchina bellissima, ma molto pericolosa. Tra l'altro appena tocchi da qualche parte le ruote volano via, e in quest'anno ne ho perse tre. Ritorno alla Tecno, telaio che mi si confà molto meglio e correrò forse al Nurburgring: per il motore ho ricevuto offerte vantaggiose dalla Delta e da Repetto, il cui 128 sta andando molto bene. Per il resto i programmi rimangono immutati: avrò il F. 2 e il prototipo, per ora solo il due litri Chevron assieme a Dupont, ma chissà che non si trovi addirittura un tremila! »

Premi in più anti-rinunce

● Con una circolare aggiuntiva il comitato organizzatore, a modifica dell'art. 27 del regolamento particolare, ha comunicato di aver aumentato i premi previsti con una vettura Mini Minor al vincitore assoluto e una Fiat 500 al primo degli italiani (premi non cumulabili). Tutto questo ha avuto immediatamente l'effetto sperato dagli organizzatori: i piloti che erano in forse, se partecipare o meno, si sono subito decisi a correre questo dolce rischio. Così Pica, brillante vincitore si è portato a casa circa un milione e mezzo di premi: premi per circa la metà di questa somma sono andati al secondo classificato, il monzese Brambilla.

Roll-bar irregolari sulle BRABHAM

● Grossa « bomba » in sede verifiche: i solerti commissari tecnici fanno notare a tutti i possessori di vetture Brabham che esiste un articolo del codice internazionale (il 253 « misure di sicurezza - lettera O ») che prescrive precise norme in materia di roll-bar. Se questi archi di sicurezza non corrispondono al disegno pubblicato, devono almeno essere garantiti da un certificato che ne attesti la solidità e l'efficacia. Naturalmente questo certificato nessuno lo possedeva e i commissari si stringevano nelle spalle: almeno il 60% delle vetture non erano in regola. Con molta intelligenza, i commissari sportivi riuniti hanno rimandato l'applicazione tassativa di questa norma, limitandosi a diffidare gli irregolari a ripresentarsi un'altra volta in sede verifiche senza i famigerati « calcoli » che garantissero la solidità del pezzo.



Finale, primo giro. in variante (foto sopra), entra per primo Fontanesi, seguito dalla carenatissima Birel-Alfa di Brambilla, da Bignami e da Pica. Sotto, ecco il primo giro in parabolica: Brambilla e Fontanesi si ostacolano, e Pica non sarà più ripreso (Attualfoto)



Pino Pica, vincitore assoluto del Trofeo Vigorelli, con la Brabham BT35 mossa dal Ford-Novamotor, iscritta dalla Scuderia Italia, che ha piazzato anche al secondo posto Brambilla ed al quarto Bignami



FONTANESI succhiaruote in prova

MONZA - Quasi tutte le vetture verificate prendono parte alla prima sessione di prove del pomeriggio: fra i primi a partire Brambilla con la sua Birel arancione completamente carenata, poi Manfred Mohr, Mass e via via tutti gli altri. Alcuni di questi avevano già girato durante la mattinata e nel giorno precedente, ma in queste prove libere, sempre con asfalto bagnato, non si erano ottenuti tempi di rilievo. Il più veloce era stato Bodini, a cui veniva accreditato ufficialmente un tempo di 1'00"2, poi Brambilla; bene anche la Lola con motore Fiat 128, che sul bagnato pareva riuscisse a non perdere la ruota delle altre vetture. In mattinata anche Mohr aveva provato, come pure Mass, che aveva « spianato » la sua March 723, ritirata da pochi giorni: ma il tedesco, che tra l'altro montava coperture slicks, si trovava subito in difficoltà a mantenere la macchina in traiettoria nella variante.

Per la prima sessione ufficiale, finalmente pista quasi asciutta: Brambilla dopo qualche giro si ferma ai box per cambiare le gomme e i tempi cominciano a saltar fuori. Il più veloce è subito Fontanesi che spicca diverse volte un 56"5 fino a giungere a un 56" netto: fra i più vicini al modenese della Tecno diversi stranieri, Dubler al volante della Branca che vide il successo nell'ultima prova della passata stagione con al volante Giovannino Salvati, poi Brambilla, Mass e la serie delle Brabham BT35 della scuderia Italia, con in testa Pica, Bignami e l'esordiente Giudici, che ha avuto a disposizione un BT28 della scorsa stagione. Bodini non ottiene un gran tempo a causa delle gomme da pioggia e dell'alettoncino che si affretterà a togliere per la sessione successiva. Tutti infatti aboliranno tale appendice che porta via circa 100-150 giri in fondo ai rettilinei: possono sembrare pochi, ma invece su un tracciato come quello della pista Junior di Monza sono determinanti.

Fra le novità per noi italiani la più interessante appare certamente la presenza dei due motori Renault approntati dallo specialista austriaco Albert per le due Lotus 69 di Link e Wittl. Poi, per la prima volta in Italia, la monoposto GRD, la monoscocca inglese di cui tanto si parla (di vetture analoghe dovrebbero disporre tra breve anche gli italiani Spreafico e Bertoni) e poi la March 723 di Jochen Mass, bianca e priva degli alettoncini anteriori, carezza che il tedesco sottolineerà più volte.

Incertezze per il tempo prima della seconda sessione: pareva scendere un nuovo diluvio, ma poi la serata si è messa al meglio, anzi la pista si è asciugata sempre più e i piloti hanno potuto abbassare i loro tempi. Di nuovo tutti in pista, anche se suddivisi in due mandate, dal momento che erano troppi: per primo Fontanesi, che scendeva subito e cercava disperatamente qualcuno che lo tirasse. Appetava per questo Brambilla e nonostante la carenatura sfuggente della Birel del monzese riusciva a trarne vantaggio stabilendo ancora il miglior tempo in 55"5. Ottimo anche il tempo di Pica, al volante della gialla BT35 della scuderia Italia, di soli tre decimi superiore a quello di Fontanesi: poi veniva Alceste Bodini, che privo dell'alettone e del musetto tipo F.2 spiccava un tempo inferiore di un decimo di secondo rispetto a quello di Vittorio Brambilla, primo concorrente con motore Alfa Romeo. Seguivano poi Mass, Dubler e Mohr, poi Battistello, autore di un ottimo tempo di qualificazione.

● JOHN BURTON ha annunciato i suoi programmi per la F. 2, con la quale debuta in monoposto. La vettura sarà la Ensign LN2 ufficiale, in parte patrocinata dalla società di cui Burton è proprietario (costruzione di strutture in acciaio). Si tratta di una semi monoscocca con radiatore laterale, la cui linea ricorda quella della F. 3 dello scorso anno. I motori saranno BDA 1800 messi a punto da Alan Smith. Oltre alla F. 2, naturalmente Burton parteciperà anche quest'anno alle gare sport.

● Due nuove monoposto PUMA dovrebbero apparire fra circa un mese: la HM22 Formula Atlantic (pilotata da Alan Rollinson) e la HM23 di F. 3 con la quale correrà Bob Evans.



Lo svizzero Vonlanthen non ha avuto voglia di rischiare la sua im-macolata GRD nel «patinoire» monzese, e dopo le qualificazioni ha preferito fare da spettatore. Spreafico, iscritto con una vettura identica, ha corso con una Tecno

22. GRAN PREMIO E.B.F. VIGORELLI - Gara internazionale in circuito per vetture della F. 3 - Monza, circuito Junior, 12 marzo 1972.

LE CLASSIFICHE

1. batteria: 1. Vittorio Brambilla (Birel-Alfa) 20 giri in 22'21"7, media 129,059 kmh; 2. Bignami (Brabham-Ford BT 35) 22'43"1; 3. Pica (Brabham-Ford B8 35) 22'54"9; 4. Spreafico (Tecno-Ford) 23'09"7; 5. Link (Lotus-Renault) 23'27"6; 6. «Gimax» (Brabham-Alfa) a 1 giro; 7. Ramanzini (Brabham-Ford BT 35) a 1 giro; 8. Grassi (Tecno-Ford) a 1 giro; 9. Mass (March-Ford 723) a 4 giri; 10. Lo Voi (Brabham-Ford BT 28) a 5 giri; 11. Mohr (Brabham-Ford BT 35) a 12 giri; 12. Zucchi (Brabham-Ford BT 35) a 13 giri; 13. Riesen (Brabham-Ford BT 35) a 18 giri.

Giro più veloce: il 16. di Bignami in 1'05"6, media 131,981 kmh.

2. batteria: 1. Luigi Fontanesi (Tecno-Ford) 20 giri in 22'29"2, media 128,342 kmh; 2. Pesenti Rossi (Brabham-Ford BT 35) 3'39"1; 3. Lange (March-Ford 713) a 1 giro; 4. Dubler (Branca-Ford) a 1 giro; 5. Doneda (Lotus-Ford) a 1 giro; 6. Geiss (Brabham-Ford BT 35) a 1 giro; 7. Bianchi (Brabham-Ford BT 35) a 1 giro; 8. Battistello (Brabham-Alfa) a 1 giro; 9. Lombardi (Lotus-Ford) a 2 giri; 10. Witt (Lotus-Renault) a 2 giri; 11. Giudici (Brabham-Ford BT 28) a 4 giri; 12. Deffland (March-Ford 713) a 4 giri; 13. Bodini (Tecno-Ford) a 5 giri; 14. Plass (Chevron-Alfa B17) a 17 giri.

Giro più veloce: il 13. ed il 18. di Fontanesi, in 1'06"4, media 130,391 kmh.

Finale: 1. Pino Pica (Brabham-Ford BT 35), 31 giri in 33'55"3, media 131,871 kmh; 2. Brambilla (Birel-Alfa) 34'14"4; 3. Fontanesi (Tecno-Ford); 4. Bignami (Brabham-Ford BT 35) 34'43"2; 5. Pesenti Rossi (Brabham-Ford BT 35) a 1 giro; 6. «Gimax» (Brabham-Alfa) a 1 giro; 7. Doneda (Lotus-Ford) a 2 giri; 8. Dubler (Branca-Ford) a 2 giri; 9. Lombardi (Lotus-Ford) a 2 giri; 10. Ramanzini (Brabham-Ford BT 35) a 2 giri; 11. Battistello (Brabham-Alfa) a 4 giri; 12. Link (Lotus-Renault) a 6 giri; 13. Geiss (Brabham-Ford BT 35) a 8 giri; 14. Bianchi (Brabham-Ford BT 35) a 17 giri.

Giro più veloce: il 22. di Pica in 1'04"2, media 134,859 kmh.

CAMPIONATO CHEVRON DI F. FORD - Gara nazionale di velocità in circuito per vetture della Formula Ford - Monza, circuito Junior, 12 marzo 1972.

LE CLASSIFICHE

1. batteria: 1. Lorenzo Sassi (Lotus-Delta) 15 giri in 17'50"8, media 121,283; 2. Vairani (Matta) 17'51"9; 3. Minardi (BWA-Delta) 17'59"3; 4. Vargiu (Bellasi) 18'03"3; 5. Previ (Tecno) 18'04"1; 6. Stalfieri (Tecno) 18'17"7; 7. Sterzel (BWA) 18'31"4; 8. Castiglioni (BWA) 18'33"1; 9. Mutti (Tecno) a 1 giro; 10. Boscotrecase (Quasar) a 1 giro; 11. Avigni (De Sanctis) a 1 giro.

Giro più veloce: il 4. di Sassi in 1'09"4, media 124,755 kmh.

2. batteria: 1. Gaudenzio Mantova

(BWA) 15 giri in 17'55"7, media 120,741 kmh; 2. Manzoni (Tecno) 17'59"5; 3. Piscopo (Tecno) 18'15"7; 4. Monguzzi (Pirola) 18'24"3; 5. Rosei (Pirola) 18'27"6; 6. Scardino (Gozzoli) 18'45"5; 7. Gallini (Tecno) 18'45"5; 8. Trevisani (BWA) 18'53"5; 9. Logoluso (De Sanctis) a 2 giri; 10. Bossoni (Tecno) a 3 giri; 11. Magni (Bellasi) a 7 giri; 12. Revello (Gozzoli) a 8 giri.

Giro più veloce: il 7. di Piscopo in 1'09"4, media 124,755 kmh.

Finale: 1. Antonio Stalfieri (Tecno) 20 giri in 24'43"1, media 116,537 kmh; 2. Mantova (BWA) 24'45"4; 3. Gallini (Tecno) 24'51"1; 4. Previ (Tecno) 25'13"5; 5. Sassi (Lotus) 25'14"3; 6. Sterzel (BWA) 25'29"9; 7. Vargiu (Bellasi) 25'50"7; 8. Manzoni (Tecno) a 1 giro; 9. Vairani (Matta) a 2 giri; 10. Logoluso (De Sanctis) a 2 giri; 11. Mutti (Tecno) a 2 giri; 12. Monguzzi (Pirola) a 3 giri; 13. Piscopo (Tecno); 14. Rosei (Pirola) a 11 giri.

Giro più veloce: il 17. di Gallini ed il 18. di Vairani in 1'11"6, media 120,921 kmh.

8. PREMIO RONDANINI - Gara nazionale di velocità in circuito per vetture delle F. 850 - Monza, pista Junior, 12 marzo 1972.

LE CLASSIFICHE

1. batteria: 1. Giorgio Francia (Dagrada) 18 giri in 21'42"6, media 119,640 kmh; 2. Zorzi (Monteverdi) 21'49"3; 3. Predaroli (De Sanctis) 22'24"3; 4. Caporelli (Fide) 22'47"3; 5. Fossati (BWA) a 1 giro; 6. «Lucas» (BWA) a 1 giro; 7. Zago (BWA) a 1 giro; 8. Giglio (Giglio) a 2 giri; 9. Guanziròlli (BWA) a 2 giri; 10. Begnini (AMS) a 2 giri; 11. Rampinini (BWA) a 2 giri; 12. Baliva (Tecno) a 4 giri; 13. Flammini (Lucky) a 6 giri.

Giro più veloce: il 7. di Flammini in 1'10"2, media 123,333.

2. batteria: 1. Orazio Ragaiolo (Biraghi) 18 giri in 22'03"3, media 117,795 kmh; 2. Daccò (BWA) 22'14"3; 3. Tommasini (Lucky) 22'19"1; 4. Fidotti (De Sanctis) 22'46"6; 5. Vigezzi (Barelli) 22'47"6; 6. Capponi (De Sanctis) a 1 giro; 7. Taroni (Biraghi) a 1 giro; 8. Lattuada (De Sanctis) a 2 giri; 9. Brambilla (Foglietti) a 2 giri; 10. Del Giovane (Del Giovane) a 3 giri; 11. Benusiglio (Ciceri) a 7 giri; 12. Avati (Maco) a 10 giri; 13. Paschetto (AMS) a 11 giri.

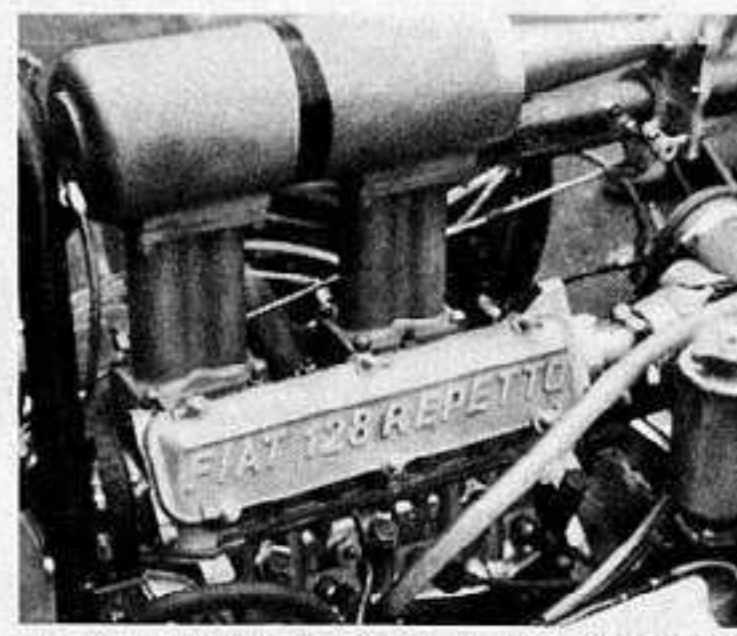
Giro più veloce: il 13. di Ragaiolo in 1'10"5, media 122,808 kmh.

Finale: 1. Giorgio Francia (Dagrada) 20 giri in 23'51"1, media 121,006 kmh; 2. Ragaiolo (Biraghi) 23'52"7; 3. Zorzi (Monteverdi) 24'04"5; 4. Daccò (BWA) 24'41"1; 5. Tommasini (Lucky) 24'42"7; 6. Fidotti (De Sanctis) 25'04"7; 7. Fossati (BWA) a 1 giro; 8. Capponi (De Sanctis) a 1 giro; 9. Caporelli (Fide) a 1 giro; 10. Brambilla (Foglietti) a 1 giro; 11. Zago (BWA) a 1 giro; 12. Vigezzi (Barelli) a 1 giro; 13. Giglio (Giglio) a 1 giro; 14. Guanziròlli (BWA) a 2 giri; 15. Lattuada (De Sanctis) a 2 giri; 16. «Lucas» a 4 giri; 17. Predaroli (De Sanctis) a 8 giri; 18. Begnini (AMS) a 20 giri.

Giro più veloce: il 20. di Ragaiolo in 1'10"1, media 123,509 kmh.

MONZA - In concomitanza con la corsa internazionale di F. 3 veniva disputato anche l'8. Premio Rondanini, gara d'apertura di questo campionato italiano di F. 850. Ben 35 vetture avevano provato, alternandosi con le monoposto maggiori e da questo lotto era subito emerso Orazio Ragaiolo, giovane proveniente dalla F. Monza che quest'anno disponeva della monoposto Biraghi con la quale la Lella Lombardi aveva conquistato un titolo italiano due anni fa. La macchina è ancora indubbiamente competitiva, grazie soprattutto a un brillantissimo motore che il bravo Biraghi continua a mantenere aggiornato, migliorandolo sempre più. Assieme a Ragaiolo (che tra l'altro sbiellava durante le prove) in primo piano il romano Flammini, sulla Lucky: anche Flammini si dimostrava a suo agio e si guadagnava la «pole position» nella prima batteria.

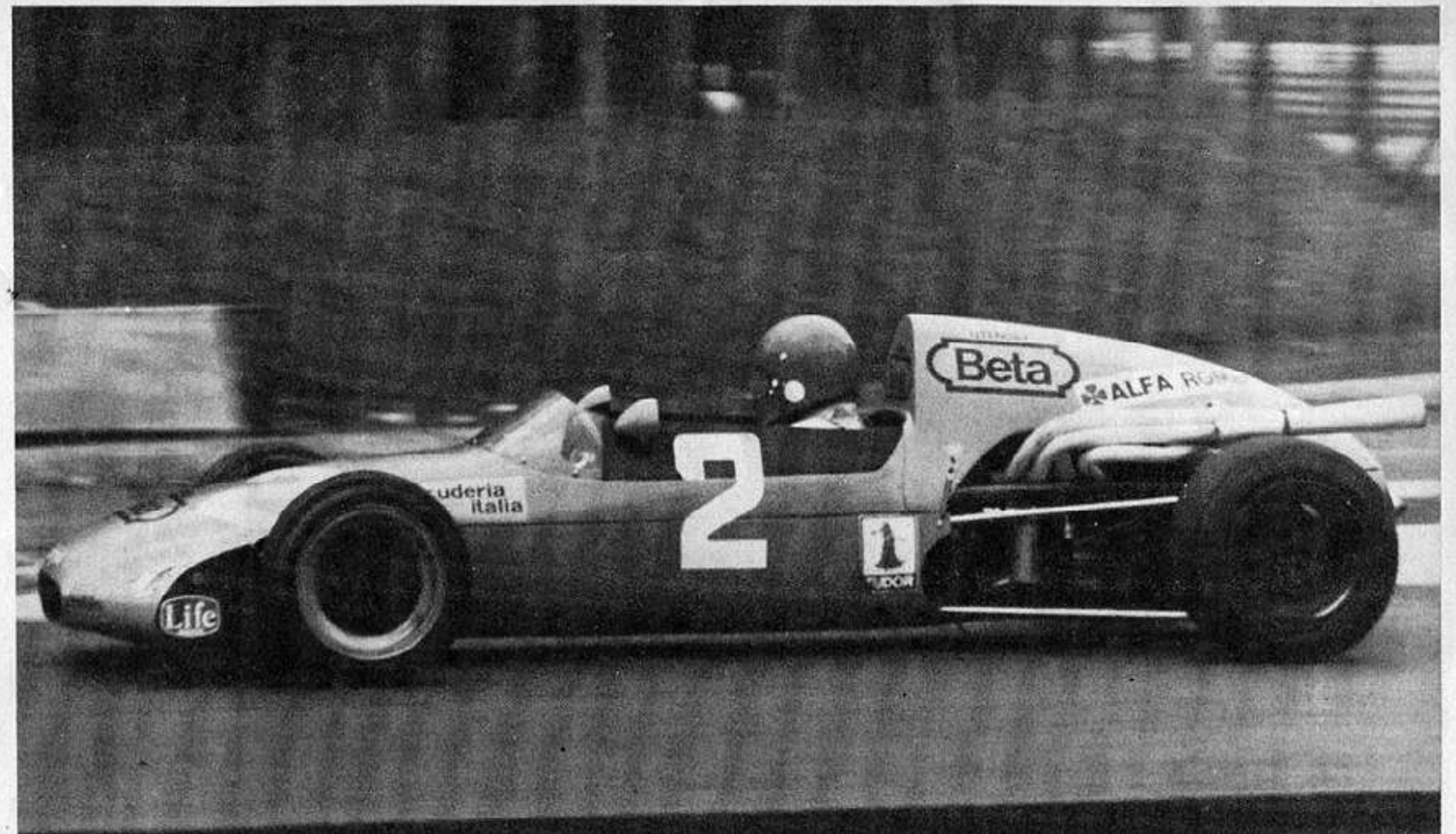
In questa non prendeva il via Crugnola, che si era scottato in prova con l'acqua bollente uscita da un manicotto: partono così diciassette vetture, per la defezione di Fassi. Al via scatta Guanziròlli, che sciupa subito tutto con un testa-coda: va in testa Flammini, che



Incoraggiante il debutto in gara del Fiat 128 prepatato da Repetto. Il suo pilota, Ghisleri, non si è presentato — misteriosamente — alle prove generali

Combattuta 850

RAGAIOLO movimenta il successo di FRANCIA



La «sopercarenata» Birel di Brambilla ha dato un'ottima impressione di stabilità. Il monzese è stato l'unico con il motore Alfa ad inserirsi fra i moltissimi Ford, tutti con potenze quasi omogenee

Sorpresa anche la F. Ford (tra DELTA e ALLONI l'outsider)

STALFIERI quasi non ci crede

MONZA - Sono già due anni che in Italia si disputa il campionato Chevron di F. Ford, e da due anni queste monoposto all'inglese riscuotono in casa nostra un successo sempre crescente. Sull'onda di queste affermazioni la Ford ha organizzato anche quest'anno il campionato, che per la prima volta è stato «italianizzato» con la messa in palio di un trofeo CSAI. La gara d'apertura si è disputata a Monza, articolata su due batterie e una finale: circa una trentina di vetture hanno disputato le prove e tra loro è subito emerso Gaudenzio Mantova al volante della BWA con motore Alloni.

Era abbastanza scontata la sua prestazione: Mantova infatti rimane il miglior «fordista» della scorsa stagione, dal momento che tutti coloro che lo precedevano nella classifica finale della scorsa stagione sono tutti passati alla F. 3. Molto atteso il duello tra Mantova e il giovane Sassi, portacolori della Delta, il team milanese che aveva sollevato nella scorsa stagione tanto interesse per i risultati sempre positivi (anche se contestati) dei suoi portacolori, Pescia e Colombo. Sassi, infatti, non è inferiore all'attesa e spicca subito il secondo tempo in prova: bene anche Bartaccini e Gallini, quest'ultimo in possesso di un altro motore Delta (in complesso erano 10 le monoposto col motore milanese).

Per la prima batteria tredici macchine in pista: non si schiera Franzoso, mentre Bertaccini, arrivato in ritardo, deve accontentarsi di partire in fondo allo schieramento. Vargiu dalla quarta fila ha uno scatto bruciante, ma al termine del primo giro passa al comando Vairani, seguito da Sassi e quindi da Vargiu. Le posizioni rimangono immutate per quattro giri, poi Sassi rompe gli indugi e passa decisamente al comando. Da questo momento in poi

accumula un buon vantaggio, seguito da Francia, Zorzi e Predaroli. Le posizioni rimarranno le stesse fino al 12. giro, quando Flammini per la rottura del cambio esce di pista alla parabolica, lasciando via libera a Francia, autore di una corsa molto regolare.

Al via della seconda batteria scatta bene Daccò, mentre il favorito Ragaiolo si gira subito in variante. La batteria vivrà sull'inseguimento di quest'ultimo, che al tredicesimo giro passa in testa relegando Daccò in seconda posizione.

Alla partenza della finale scatta ancora Daccò, ma al primo giro è in testa Zorzi davanti a Francia, Ragaiolo e Daccò stesso. Le posizioni rimangono immutate per sette giri, quando Zorzi si intraversa lasciando passare Francia e Ragaiolo, che nel frattempo aveva trovato il suo limite in un'ennesimo «prillone» in variante. Da questo momento in poi Francia proseguirà fino al termine della gara e il suo motore questa volta reggerà fino alla fine (in prova la sera prima il motore aveva ceduto). Secondo terminerà Ragaiolo e a completare il successo del bravo Biraghi giungerà Zorzi, davanti a Daccò e Tommasini.

la prima posizione rimarrà in suo possesso: lo seguiranno Vairani, Minardi e Vargiu.

La seconda batteria vede quattordici partenti, dopo il forfait di Prossliner: non riesce a partire Magni, mentre scattano Mantova e Monguzzi. E' Mantova infatti a condurre al termine del primo passaggio, mentre Gallini che era in prima fila transita in ritardo. Mantova continua la sua marcia indisturbato mentre si mettono al suo inseguimento Piscopo, Monguzzi e Rosei. Ed è proprio Piscopo che riesce al quinto giro a prendere il comando, per poi lasciarlo immediatamente dopo un testa-coda in variante. La batteria non riserverà più sorprese, con Mantova davanti a Manconi, Piscopo e Monguzzi.

Al termine delle due elettrizzanti batterie di F. 3 ha luogo la finale della F. Ford: per questa finale partono tutti, diciotto concorrenti, anche se accusano difficoltà Previ e Minardi. Al primo passaggio in testa Mantova, ma già dal secondo giro è Vairani che fa l'andatura. Al terzo nuovamente Mantova, al quarto di nuovo Vairani, che però questa volta mantiene la posizione fino a metà gara. A questo punto emerge Manzoni, che si era fatto sotto molto bene, e passa al comando, posizione che manterrà fino a due giri dalla fine, quando, per una rottura improvvisa del motore, abbandonerà improvvisamente. Rimane in testa Stalfieri, che stava compiendo una gara molto regolare, e non si aspettava certo di andare a vincere questa prima gara di F. Ford.

Novità tecnica veramente interessante da questa gara l'utilizzazione delle gomme Firestone Torino, gomme che consentono miglioramenti, a detta di diversi piloti, di quasi mezzo secondo al giro.

L'ALFA migliora in FLORIDA ma non basta ancora per la 312 P

Sempre due secondi per ANDRETTI

SEBRING - Sono iniziate le prove preliminari delle squadre di vetture Sport in vista della terza prova del Campionato Mondiale Marche, in programma sulla pista della Florida sabato 25 marzo. Le uniche squadre per ora a scendere in campo sono le due rivali di questo campionato '72, Ferrari ed Alfa, mentre le Lola per ora non si sono viste. Inutile dire che l'attesa anche per queste due prove di assaggio è notevole, in quanto ci si aspetta che l'Autodelta trovi la maniera di rimediare alla differenza di prestazioni che fino ad ora l'ha divisa dalla rivale 312 P.

Come annunciato, a Sebring l'Alfa schiererà al via tutte le sue 33tt3 equipaggiate da pneumatici Goodyear. In queste prime prove, sono state montate anche le solite Firestone, ma i tempi sono stati peggiori.

In ogni caso, i primi cronometraggi ufficiosi indicano nuovamente in Andretti e nella Ferrari il binomio da battere. L'italo-americano ha ottenuto un ottimo 2'29"7, che è già migliore dei records della pista, quello ufficioso in prova della 512 M di Donohue (2'31"6) e quello ufficiale in gara di Siffert con la 917 in 2'32"4. In una graduatoria ideale

lo seguono l'Alfa di Stommelen, con le Goodyear, in 2'32"1 e la Ferrari di Redman in 2'32"8. Viene poi Revson (Alfa-Goodyear) in 2'32"9 quindi Elford e Marko, che hanno girato poco e che hanno ottenuto entrambi 2'37"6. Anche i tempi delle Alfa, che a Sebring erano assistite dall'ing. Severi, sono indicativi se confrontati con il miglior risultato ottenuto da una 33-3 nella 12 ore del 1971, il 2'34"9 di Stommelen.

Delle due Alfa, una era quella usata a Daytona da ElfordMarko, l'altra era nuova, con passo più lungo e radiatori montati più in basso, che non hanno dato problemi di surriscaldamento. Le molte prove con Firestone e Goodyear sono state laboriose, in quanto queste ultime erano per cerchi da 13" mentre le Firestone erano da 15", quindi ogni volta si doveva cambiare la regolazione delle sospensioni.

Per quanto riguarda Andretti, ha ormai deciso di fare anche le prove europee del Mondiale, a cominciare da Brands Hatch. Ling. Caliri era molto soddisfatto del lavoro di adattamento delle 312 P svolto a Sebring.

Logan B. Lessona

Per 650 metri
TONDELLI
sempre record
a FLERON

FLERON (Belgio) - L'allungamento del percorso della salita di Fleron, di circa 650 metri, permetterà ad Eris Tondelli di rimanere negli albi d'oro della corsa con il record di 1'08" stabilito lo scorso anno. In questa edizione, il pilota torinese non ce l'ha fatta, sopraffatto con la sua Tondelli-Chevron-Ford BT 16 dalla strapotenza dell'Abarth 3 litri di Fernand Neri, il campione belga delle salite. Tondelli cercherà di rifarsi domenica prossima, alla salita di Condroz, cui prenderà parte ancora con la sua nuova Sport di 1600. La gara si è svolta regolarmente, davanti a 30.000 persone fra cui moltissimi italiani, con tempo bello ma temperatura polare, abbondantemente sotto lo zero.

SALITA DI FLERON - Gara internazionale di velocità in salita - Fleron, Belgio, 12 marzo 1972.

CLASSIFICA GENERALE

1. Fernand Neri (Abarth 3000 sport) 1'24"88; 2. Tondelli (Tondelli BT 16) 1'27"87; 3. Plak (Lotus F. 2) 1'31"52; 4. Delbar (Porsche 908) 1'31"77; 5. Van Der Schrick (Porsche 908) 1'35"25; 6. Bohnhorst (Porsche 910) 1'38"35; 7. Colin (Abarth 2000) 1'38"42; 8. Brailard (Pygmée F. 2) 1'41"; 9. Lavaux (Alpine 1680 prot.) 1'44"53; 10. Haxhe (Lola-Daf-Cosworth 1600) 1'45"53.

● La DATSUN ha vinto tre campionati nazionali a Road Atlanta. Sul Circuito della Georgia si sono affermati i suoi piloti John Morton nella classe C alla guida di una Datsun 240-Z, Bob Sharp nella classe B con una Datsun 510 sedan e Bob McQueen nella classe D con una 2000 sport.

Primi tests della PARNELLI a ONTARIO

La Ferrari «copia» gli alettoni a «V»

SPECIALE PER AUTOSPRINT

ONTARIO (California) - In vista del debutto ufficiale in corsa che avverrà a Indianapolis la nuovissima formula USAC di Parnelli Jones e Maurice Phillippe ha mosso i suoi primi passi sotto il sole californiano, nella pista di Ontario, alla presenza di sei o sette giornalisti. Con una serie di velocissime «passate», il bianco bolide dall'aspetto inconsueto che avete visto fotografato in anteprima sul numero scorso di AUTOSPRINT ha provato per quasi tutta la settimana il proprio assetto e soprattutto le gomme. Per i pneumatici, Ontario è un banco di prova micidiale. C'è chi giura che gli ingegneri che hanno calcolato l'inclinazione ed il profilo dei curvoni sopraelevati hanno fatto degli errori di calcolo. Una cosa è certa: se una vettura supera le prove di consumo e tenuta ad Ontario, allora le sue gomme andranno bene dappertutto.

Successivamente a queste prove, la Parnelli verrà collaudata in piena velocità da Andretti sulla pista di Pocomo, che al suo secondo anno di vita è già una delle piste più veloci in senso assoluto.

«I tests in piena velocità sono molto importanti», ci ha detto Phillippe «e con una vettura progettata teoricamente per raggiungere 320 kmh sul giro in uno di questi 'ovali', le innovazioni aerodinamiche dovevano per forza di cose essere fondamentali. Sono certo che fra non molto le soluzioni degli alettoni a V da me adottate sulla Parnelli faranno proseliti un po' dovunque. Anzi, ho già avuto richieste di informazioni da parte di una Casa europea.» (La Ferrari, forse?).

— Quanto costa la nuova vettura? —, abbiamo chiesto a Parnelli Jones.

«Questo primo esemplare è

costato circa 250 mila dollari (150 milioni di lire), ma se ne costruiremo sei o sette il prezzo potrà calare fino a circa 125 mila.»

Vista da vicino, questa nuova vettura patrocinata dalla Casa di sigarette Viceroy è davvero inconsueta. Negli alettoni posteriori sono incorporati i radiatori dell'olio, mentre il serbatoio principale dell'acqua è di fianco all'abitacolo. Interessante pure la soluzione adottata per la sospensione anteriore, che è sostenuta ad un telaio che con soli quattro bulloni può essere smontato dalla scocca, e quindi essere facilmente e rapidamente sostituita in blocco. Il motore, com'è noto, è un 4 cilindri Offenhauser sovralimentato che eroga circa 900 CV a 9000 giri al minuto.

Ma le novità USAC non si fermano qui. Per la prima gara del campionato, la 150 Miglia di Phoenix di sabato prossimo, è atteso il debutto della Eagle che Dan Gurney ha costruito nell'inverno, e con la quale Bobby Unser ha già battuto il record della pista, e della «Atlanta Car», che verrà pilotata dal veterano Lloyd Ruby. Queste vetture, insieme alle attesissime McLaren di Donohue, Revson e Bettenhausen saranno le «anti-Parnelli».

Lino Manocchia

● La CHEQUERED FLAG, un tempo nota per la Formula Junior e la F. 3, torna in pista dopo un'assenza di quattro anni, con la Royale F. 3 che sarà affidata a Ian Ashley (il quale corse per la scuderia, sempre in F. 3, nel 1968).

● Un quotidiano inglese, pubblicando una fotografia di JACKIE STEWART che indossa abiti tipo western, della ditta americana a cui fa pubblicità, osserva che il campione del mondo dovrebbe abbandonare le corse per concentrarsi sui film western. «John Wayne, fai largo», conclude la didascalia.

BELTOISE ABARTH 2000 al «RICARD»

TORINO - Una telefonata tanto straordinaria quanto inattesa ha sconvolto la quiete operativa dell'officina di Enzo Osella. Dall'altra parte del filo, da quella della telefonata in partenza, stava nientemeno che il direttore dell'autodromo Paul Ricard. Non conosciamo esattamente il testo della telefonata, ma il succo del discorso si era una richiesta di una Abarth 2000 con la quale fare corse il 9 aprile prossimo, per la prima prova dell'Euromar che 2 litri, Jean-Pierre Beltoise. Ma, precisava la voce autorevole, deve essere una vettura come quella che usa Merzario!

Purtroppo la richiesta non potrà essere esaudita visto che l'Osella Racing Team si presenterà a quel primo importante appuntamento con tre vetture che dovrebbero avere alla guida Arturo Merzario, e forse Quester e Francisci. A meno che da Maranello un certo veto venga confermato...

F. ITALIA abolita prima corsa

ROMA - La prima gara nazionale della monoposto CSAI, la Formula Italia, è stata, per motivi organizzativi, rinviata a data da destinarsi. Così un laconico comunicato dell'Automobile Club di Roma che annulla, almeno per ora, la riunione del 26 marzo a Vallelunga dove, con le esordienti tanto attese, avrebbero dovuto scendere in pista le formule 850, le turismo gruppo 2 e le gran turismo gruppo 4.

● Per la prima volta la 24 ORE DI LE MANS sarà trasmessa in diretta, per intero, via satellite, in ben otto paesi: Stati Uniti, Canada, Messico, Giappone, Australia, Brasile, Venezuela e Argentina. E' un'iniziativa di una decina di stazioni televisive nordamericane di lingua spagnola.

● Si è svolto al centro PIRELLI a Milano un dibattito su «I rallies: avventura sportiva e progresso tecnico dell'automobile». E' seguita la proiezione di un documentario sul Rally di Montecarlo 1972.

● Nel team delle SURTEES TS 11 di F. 5000 si aggiunge a van Lennep Ray Allen. Anche se si presumeva che questo team sarebbe stato semi ufficiale, ora pare che una Surtees al cento per cento ufficiale correrà più avanti in F. 5000, anche se non in tutte le prove, e più che altro sperimentalmente. Potrebbe essere invitato a pilotarla de Adamich e Surtees dice che è possibile, anche se nulla è ancora stato definito.

La TECNO F. 1 (sponsor Castrol) a Roma col «4»

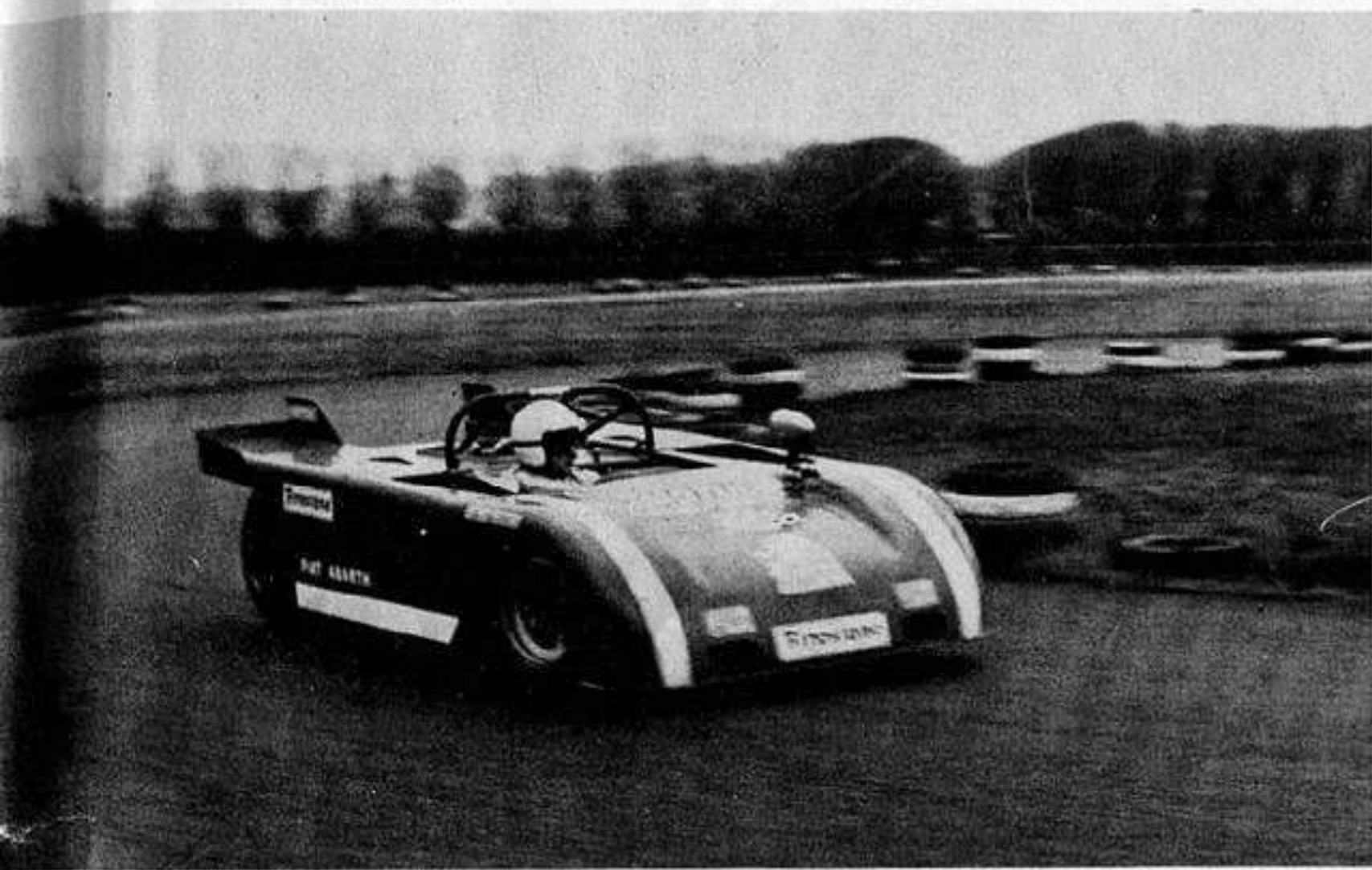
La TECNO-PEDERZANI ha un nuovo sponsor. Si tratta della nota casa di lubrificanti Castrol, che entra per la prima volta direttamente nel mondo della Formula 1. Si tratta di un atto di fiducia della Castrol verso il lavoro che svolgono i Pederzani, e certamente essa porterà tutto il contributo della sua esperienza alla soluzione dei problemi di lubrificazione dei 12 cilindri bolognese. Le decals Castrol fanno la loro apparizione sugli spoiler Tecno nelle prove di Roma in corso da lunedì. A Vallelunga stavolta Nanni Galli avrà a disposizione due motori 12 boxer: a 7 e a 4 supporti.



Il momento della firma del contratto fra Souza Cruz e Equipe Hollywood. Da sinistra Louis de Bolle direttore della scuderia, il presidente E.J. Rigby, Louis Pereira Bueno e Anisio Campos che con Alex Dias Ribeiro formano il trio dei piloti

«Sigari» brasiliani in corsa

RIO DE JANEIRO - Soddisfatta dei risultati conseguiti e dimostrando di apprezzare i piloti nazionali, la società produttrice dei sigari e delle sigarette Souza Cruz ha rinnovato il suo contratto di abbinamento pubblicitario con la Scuderia Hollywood impegnandosi con una somma di 46 milioni di lire. Con questo finanziamento Souza Cruz e Hollywood parteciperanno alle gare del campionato brasiliano vetture sport, a quello di Formula Ford e a quello delle vetture turismo. Non parteciperanno invece alle prove di campionato sud-americano e mondiale in quanto bisognerebbe stanziare una somma almeno doppia. I piloti ufficiali della scuderia saranno Luiz Pereira Bueno, Anisio Campos e Alex Dias Ribeiro che parteciperà alle gare di Formula Ford.



Lualdi alla «Cerrina» torna all'ABARTH

TORINO - La Cerrina si sgranchisce. In attesa della soluzione del conflitto di competenze che ne travaglia questo inizio di stagione (la prima gara è stata già rimandata due volte), la minipista dell'aeroporto Cerrina ha assaggiato nuovamente il «morso» delle gomme da competizione. Si è trattato di un assaggio coi fiocchi, dato che a provare c'è andata un'Abarth-Osella 2 litri (per la precisione, quella che aveva Merzario alla 1000 Km di Buenos Aires), condotta da Edoardo Lualdi Gabardi, il quale per la stagione '72 è tornato alla guida di vetture Abarth.

Inutile dire che la vettura era la meno adatta al tortuoso percorso, che non permette che l'uso delle due prime marce ed un attimo di terza con i rapporti consueti del 2 litri. In più, la giornata era piovosa, e questo giustifica la prudenza del gentleman bustocco. Enzo Osella, comunque, sostiene che Cerrina è adattissima alla messa a punto degli assetti. Quindi, visto che a Torino non c'è di meglio, è molto probabile che ci tornerà presto.

La CSI cambia molto per il '73

«GOMME» strette in F.2 Due divisioni turismo

La CSI lavora e la CSAI comunica (anche se con il solito sistema che non permette a tutte le pubblicazioni di partire con lo stesso piede. E' la nouvelle vague post-fiorentina. Adesso siamo addirittura all'opposto: ad AUTOSPRINT non si invia nemmeno il comunicato. E' il primo ORDINE Carpi de' Resmini e i dirigenti CSAI — per salvarsi il posto a novembre — eseguono?).

Nella riunione di Bruxelles della Commissione Sportiva internazionale, sono state adottate alcune importanti decisioni destinate a mutare certi aspetti delle corse automobilistiche.

Ecco le deliberazioni della CSI:

FORMULA 1 - Parallelamente agli esperimenti sul serbatoio di sicurezza Autodelta, è stata posta allo studio la possibilità di adozione di uno speciale serbatoio particolarmente resistente. Per le stesse ragioni di sicurezza, dal 1973 i serbatoi delle monoposto F. 1 dovranno avere una capacità massima di 160 litri, mentre potrà essere adottato il rifornimento durante la gara. Verrà studiato in seguito il sistema per tali rifornimenti, oppure se non converrà suddividere la competizione in più manches.

FORMULA 2 - A partire dal 1973 sarà introdotta una limitazione nella larghezza dei pneumatici. Le nuove misure saranno comunicate in seguito.

CAMPIONATO D'EUROPA TURISMO - Dal primo gennaio 1973 le vetture partecipanti a tale campionato verranno ripartite in due sole divisioni: fino a 2000 e oltre 2000 cc.

CAMPIONATO DEL MONDO DEI RALLIES - Dal prossimo anno l'attuale Trofeo internazionale marche rallies assumerà la denominazione di campionato mondiale.

LIMITI DI QUALIFICAZIONE - Sempre dal 1973 i limiti di qualificazione avranno valore per tutte le gare, anche per quelle non di campionato, e potranno, a discrezione dei singoli organizzatori, divenire sempre più restrittive.

Queste, e altre cose di ordinaria amministrazione, le deliberazioni della CSI. Dalle quali si desume il trionfo delle «idee» anti-Alfa (con la nuova ripartizione delle vetture turismo) e la volontà di accontentare un po' tutti i costruttori di F. 1 con il consiglio di studiare l'adozione del nuovo serbatoio. Che non è altro che l'Uniroyal di derivazione aeronautica, una specie di sacco dello spessore di 5 mm circa che, dicono, non si rompe neppure precipitando da tremila metri. Non è un serbatoio che esclude quello Alfa. Anzi potrebbe essere doppio il vantaggio, unificandoli. L'involucro Uniroyal con le «serpentine» brevetto Autodelta.

ANDRUET e DARNICHE non faticano troppo
anche se c'erano le CAPRI e il «PROTOPEL»

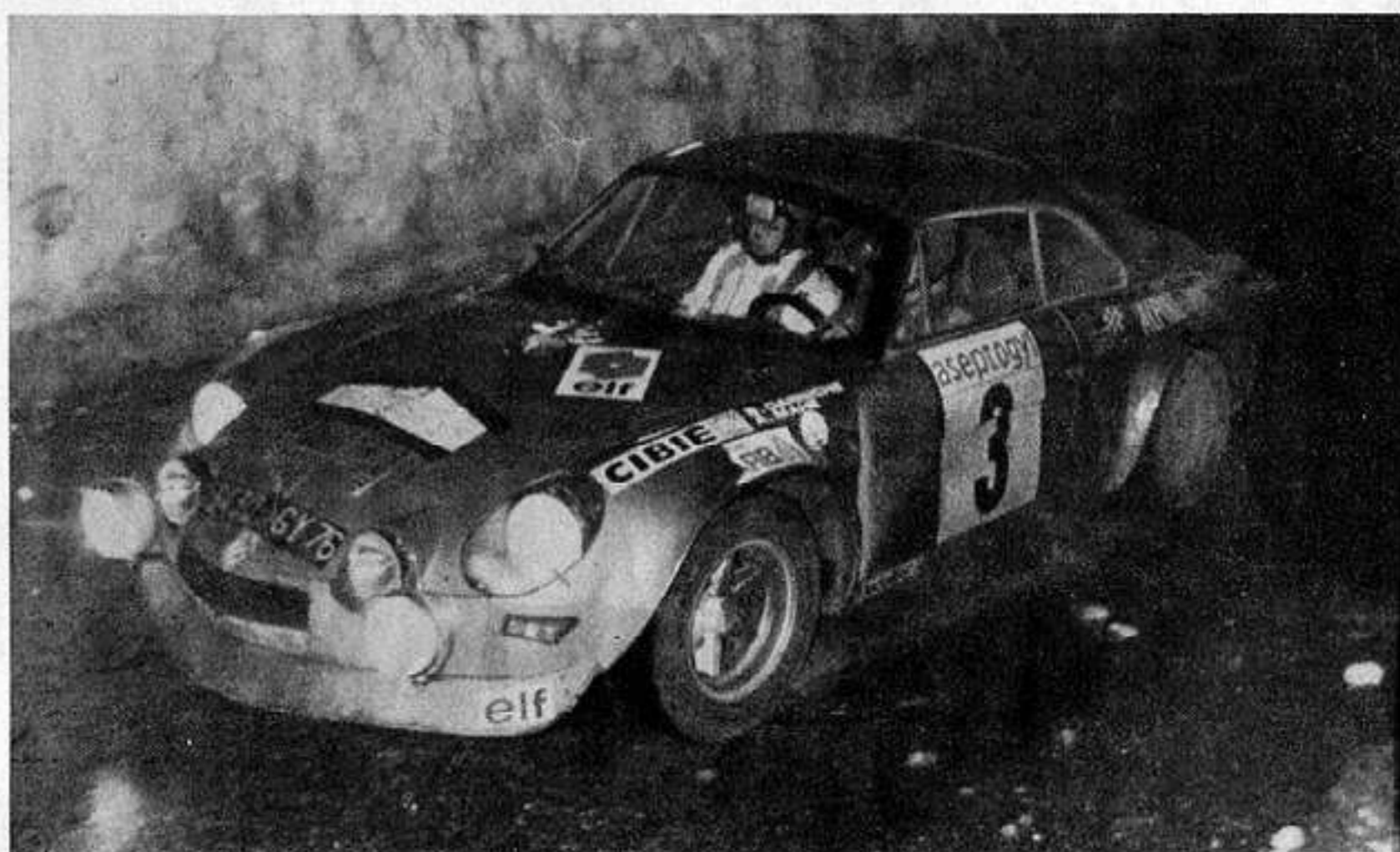
SOLITUDE ALPINE

(ma che LARROUSSE con l'Alfa!)

SPECIALE PER AUTOSPRINT

SOLITUDE - Una corsa solitaria dell'Alpine-Renault, errori ripetuti degli organizzatori: non è stato certamente un grande rally. Ed è soprattutto più spiacevole in quanto gli organizzatori dell'ADAC e dell'ASAC del Rodano disponevano di una data idealmente scelta e di un itinerario molto interessante, malgrado tagli talvolta discutibili. L'edizione 1972 ha giustificato la reputazione sportiva del rally, ma ha anche confermato mancanze croniche nell'organizzazione, ancora più imperdonabili visto che si trattava di una prova valida per il campionato europeo dei conduttori.

Avendo Bernard Fiorentino dichiarato «forfait» qualche ora prima della partenza non essendo ancora pronto il motore del suo prototipo Simca (almeno questa è la ragione ufficiale) le due Alpine-Renault dotate di motore da 1800 cc non incontravano alcuna opposizione: Andruet e Darniche si aggiudicavano così le undici prove speciali cronometrate. Le Ford Capri 3 litri preparate da Neerpasch erano state in effetti consegnate in ritardo a Chasseuil e Piot e la regolazione delle sospensioni in modo da adeguarle al percorso risultavano errate e non rispondenti a quanto richiedeva il terreno di gara. Piot, inoltre, ha accusato pro-



Dopo la vittoria al «Neige et Glace», Bernard Darniche si è portato in testa al Campionato Europeo Rallies piloti con il secondo posto alla «Lion-Charbonnières», al volante della Alpine 1800 gruppo 5

blemi di motore (cattivo funzionamento dell'iniezione) e Chasseuil ha abbandonato al termine della prima tappa per rottura della frizione. La sola Porsche 911.S da 2 litri e mezzo competitiva, pilotata da Haldi, non è riuscita a superare il circuito di Hockenheim essendosi rotto un filo del circuito elettrico.

Quanto al prototipo Opel GT, la sua prima uscita è stata incoraggiante, ma resta ancora molto lavoro da compiere prima che la vettura possa competere con le Alpine-Renault: 150 cavalli per 800 chilogrammi di peso non è un rapporto certo eccezionale. Jean Ragnotti che aveva duramente impattato contro un ostacolo a St. Nazaire,

Ma il vero exploit di questo rally bisogna metterlo all'attivo di Gerard Larrousse e del coupé Alfa Romeo gruppo 1 che, del resto, aveva avuto modo di mostrare le sue possibilità a Montecarlo prima dell'abbandono di Chasseuil. Larrousse favorito senza dubbio dalle condizioni atmosferiche particolarmente cattive, si è mantenuto sempre fra i primi sei realizzando, inoltre, il secondo tempo nella prova di St. Jean-en-Royans. La sua vettura da turismo di serie figura al terzo posto davanti la Ford Capri gruppo 2 di Piot.

Una bella prova è stata anche realizzata da Marie-Claude Beaumont con una Opel Ascona il cui motore «cross flow» sembra avere raggiunto un buon grado di efficacia. Da notare che questo motore è preparato dalla General Motors. La Beaumont si è aggiudicata, ben inteso, la Coppa delle dame, mentre Christine Beckers figura al dodicesimo posto. Per finire con le Opel, bisogna dire che il tedesco Miersch ha sorpreso molti osservatori classificandosi quinto al volante dell'Opel Ascona preparata da lui stesso.

Una pioggia incessante, la neve in quota, una nebbia spessa sulle quattro prove cronometrate della seconda tappa, hanno fatto sì che i ritiri raggiungessero circa il 50 per cento delle vetture iscritte; soltanto 107 macchine hanno raggiunto Charbonnières. Oltre a Chasseuil, Jean-Marie Jacquemin, in terza posizione, ha rotto la scatola del cambio della sua Alpine, Pignard ha fatto esplodere il motore lasciando a Sabine (Porsche 911S) la vittoria nel gruppo 3. Maublanc e Jacques Henry sono usciti di strada.

Il «doppio» dell'Alpine-Renault rispetta la logica, ma è in ogni modo un peccato che sia stato conquistato senza lotta.

J. R. Jaubert

Vincitori di Categoria

Gruppi 4 e 5: Andruet-Petit (Alpine).
Gruppo 3: Sabine-Huret (Porsche 911S).
Gruppo 2: Piot-Vial (Ford Capri 3000).
Gruppo 1: Larrousse-Dreyfus (Alfa Romeo 2000).

Classifica del Campionato Rallies Piloti:

Darniche-Mahe (Alpine) punti 35; **Kinnune-Aho** (Porsche), **Pinto-Macaluso** (Fiat), **Andruet-Petit** (Alpine) punti 20; **Makinen-Salonen** (Ford), **Warmbold-Mehene** (BMW), **Nicolas-Todt** (Alpine) punti 15; **Rainio-Nieman** (Opel), **Juncosa-Monaco** (Seat), **Fiorentino-Gelin** (Simca CG), **Larrousse-Dreyfus** (Alfa Romeo) punti 12.

incurva in una grave penalizzazione all'arrivo della prima tappa davanti al Casinò di Charbonnières, a causa del disordine che regnava sulla strada, e malgrado il suo ottimo comportamento scendeva dal 7. al 10. posto. Da notare che Darniche e Larrousse incorrevano nello stesso incidente senza tuttavia che la loro classifica avesse a soffrirne.

Darniche ammetteva di non essere al meglio della forma, mentre Andruet perfettamente «in linea», metteva in mostra tutte le qualità che hanno fatto di lui un campione: ha infatti guadagnato più di tre minuti a Darniche nel corso delle undici prove speciali.

25. RALLY LYON-CHARBONNIERES - STUTTGART - SOLITUDE - Prova del Campionato Europeo Rallies Piloti - 9-11 Marzo 1972.

CLASSIFICA GENERALE

- J. C. Andruet-Madamoiselle Petit (Alpine) 2.45'07";
- Darniche-Mahe (Alpine) 2.51'25";
- Larrousse-Dreyfus (Alfa Romeo Coupé) 2.59'13";
- Piot-Vial (Ford Capri 2900) 3.00'38";
- Miersch-Loewenhardt (Opel Ascona 1970) 3.05'10";
- Beaumont-M. Mille Pignard (Opel Ascona 1980) 3.08'09";
- Sabine-Huret (Porsche 911 S) 3. e 11'15";
- Gruensteidl-Hopf (BMW 2002 TI) 3.12'24";
- Behret-Pitz (Porsche 911 S) 3.13'45";
- Ragnotti-Jaubert (Opel GT) 3.14'05";
- Fritzing-Schons (Ford Capri) 3.14'06";
- M. M. Beckers-Caron (Alpine) 3. e 15'27";
- Dehnel-Carle (Porsche 911 S) 3.15'29";
- Zweibaumer-Gronau (BMW 1600) 3.15'57";
- Klonz-Schuh (Porsche 911 SE) 3.16'10";
- Gunther-Petersen (Opel Kadett LS) 3.16'23";
- Lagniez-Hervieu (Alfa Romeo) 3.17'03";
- Hanrioud-De Bois-sieu (Opel Ascona) 3.18'15";
- Heumann-Fuchs (BMW 2002 TI) 3. e 18'19";
- Hoehing-Wattendorf (BMW 2002 TI) 3.19'26";
- Roland-Peyroux (Alpine) 3.21'07";
- Vetter-Zink (Porsche 911 S) 3.22'15";
- Schuster-Druba (Porsche 911 S) 3.22'47";
- Court-Payan Espitalier (Opel Kadett) 3.23'58";
- Ernsch-Schmidt (Alfa Romeo G.S.) 3.26'26";
- Labauve-Maurin (Porsche 911 S) 3.27'14";
- Riener-Elser (BMW 2002 TI) 3. e 27'35";
- Loew-Ilbig (Opel Ascona) 3.28'24";
- Kurik-Giesser (BMW 1600 TI) 3.28'26";
- Hohl-Hoffmann (Ford Capri G.T.) 3.28'56";
- Guenther-Graf (NSU TT S.) 3.29'19";
- Freisler-Eirlert (Peugeot 504) 3.29'33";
- Gaupp-Fuchs (Opel Kadett LS) 3. e 30'04";
- Grapel-Karl (VW Porsche) 3.30'04";
- Oehm-Saeckl (Opel Ascona) 3.31'37";
- Gellert-Kennpenich (Opel Kadett Rally) 3.22'07";
- Wessels-Menge (Alfa Romeo Giulia) 3. e 32'21";
- Selzer-Schwethelm (Ford Escort G.T.) 3.33'29";
- Poppe-Pentzer (Mercedes 250) 3.33'52";
- Gottlieb-Wittig (Opel Ascona) 3.34'12".

● Il pilota tedesco JOCHEN MASS da Colonia, correrà nell'attuale stagione alla guida di due vetture March: la 722 con la quale Ronie Peterson ha vinto il Campionato Europeo di F. 2 e la nuovissima 723 finanziata dal giornale «AUTO ZEITUNG» che egli uscirà in tutte le competizioni europee di F. 3.

Così gli sterrati delle prove speciali hanno maltrattato i concorrenti. Nella foto Larsoli a ruote all'aria. Nonostante l'incidente terminerà la corsa 10.0 assoluto

Per fortuna che era un mini-rally quello di ROMAGNA!...

L'ALPINE di TONY sbalordisce



Tutta colpa del parroco - Bernacca?

SPECIALE PER AUTOSPRINT

CESENA - E' stata una faticaccia per tutti partecipare a questo primo «Trofeo Life», il giro romagnolo minirallystico valido quale seconda prova del campionato dei rallies nazionali. La pioggia caduta in continuazione aveva trasformato i tanto decantati «sterrati» romagnoli definiti da «racing» in vere e proprie fiumane in cui si sono dovuti più o meno barcamenare i quasi duecento partenti, praticamente tutti i migliori specialisti delle sprint in attività.

Ha vinto «Tony» con l'Alpine, una vettura definita inadatta agli sterrati più duri ma che si è pur rivelata nettamente migliore di tutte, tanto è vero che Polese a lungo al comando della classifica — prima di incorrere in uno stupido anticipo di dieci minuti esatti — ne era anch'egli alla guida.

Già nella prima prova, comunque, due dei più seri antagonisti della vettura francese sparivano subito: Pittoni, con la Porsche del Lloyd, si impantanava e non trovava nessuno disposto ad aiutarlo a venirne fuori; Pelganta, con la Lancia, sbatteva accumulando un forte ritardo sia nella prova che al C.O. successivo. Quest'ultimo continuava però la gara terminandola ottenendo anche ottimi exploit nelle prove speciali. Proprio in conseguenza a questa uscita di strada subiva un lieve ritardo anche Sansone terminato secondo a fine gara, ma che probabilmente non ce l'avrebbe fatta comunque.

Terzo è finito Fasan e quarto Bacchelli protagonista di una gara molto accorta col compito di terminare assolutamente la corsa con la sua

Porsche per ordini di scuderia; Verini, quinto, si è fatto valere con lo spider. Fiat «molto ufficiale» che aveva a mano e per lungo tempo è stato considerato come il probabile vincitore.

Le vere sorprese sono state comunque Stagnani ottimo nono nonostante il cambio a pezzi e Bray, tredicesimo con l'Opel Kadett, che ha usufruito come navigatore di Russo, il popolarissimo secondo di Paganelli.

Molto seguita, particolarmente dai concorrenti, la corsa di Cané che debuttava in questa specialità alla guida di un'Opel Ascona talmente nuova e talmente di strettissima serie che più di un avversario gli ha chiesto di che vettura si trattasse. L'ex re del «bip» se l'è cavata molto bene impressionando per la sua guida «disinvoltamente di traverso» ed il suo secondo posto di classe, alle spalle del più esperto Brai, deve averlo convinto definitivamente sulla sua scelta per la nuova specialità.

Moltissime le uscite di strada favorite dal fondo insidioso è dalla troppa foga dei partecipanti, la passionaccia dei romagnoli spettatori ha permesso comunque a molti di riprendere la gara (meno che al sottoscritto) senza accumulare troppo ritardo.

Carlo Cavicchi

● Gran tifo per l'idolo locale, Alberto Zannoni, alla guida di una Abarth 850. Il suo passaggio era salutato dall'incanto a base di urla degli infreddoliti romagnoli. Almeno le corde vocali, oltre che i motori, potevano scaldarsi. Zannoni alla fine ha conquistato un rispettabilissimo trentottesimo posto assoluto. E i romagnoli sono stati soddisfatti.

● Con il numero 185 è partito Jader Zoffoli a bordo di una Fiat 500, iscritta al gruppo 2. Beh! Che dire? Ci voleva! E poi ci sembra abbia fatto la sua figura. Con le dovute proporzioni naturalmente.

Le 9 prove speciali

A - Sorrivoli-Monteleone, km 3,600, tempo imposto 4'20": 1. Polese (Alpine) 4'28"; 2. Innocente 4'30"; 3. «Tony» 4'31"; 3. Verini 4'31"; 5. Fasan 4'32".

B - Strada di Montepetra, km 5,100, tempo imposto 6'02": 1. Polese (Alpine) 6'19"; 2. «Tony» 6'20"; 3. ex-aequo Fasan, Bacchelli e Sansone 6'26".

C - Rio Rose-Casalboni, km. 1,700, tempo imposto 2'03": 1. Pelganta (Lancia HF 1600) 2'19"; 2. Polese 2'20"; 3. Sansone 2'21"; 4. ex-aequo Ardizola, Cavriani, «Giampietro» 2'24".

D - Strada di Montecodruzzo, km 1,600, tempo imposta 2'00": 1. Polese (Alpine) 2'05"; 2. Verini 2'08"; 3. Fasan 2'08"; 4. Bacchelli 2'10"; 5. ex-aequo Sansone e «Tony» 2'12".

A/2: 1. ex-aequo Polese (Alpine), Sansone e Pelganta 4'46"; 4. «Tony» 4'47"; 5. Zandonà 4'50".

B/2: 1. «Tony» (Alpine) 6'25"; 2. Polese 6'33"; 3. Sansone 6'35"; 4. Bacchelli 6'38"; 5. Cavriani 6'42".

C/2: 1. Sansone (Lancia HF 1600) 2'25"; 2. «Tony» 2'26"; 3. Bacchelli 2'29"; 4. ex-aequo Cavriani e Polese 2'30".

D/2: 1. ex-aequo Bacchelli (Porsche) e «Tony» 2'15"; 3. ex-aequo Cabianca e Fasan 2'16"; 5. Sansone 2'17".

A/3: 1. ex-aequo Sansone (Lancia) e «Tony» 4'54"; 3. Polese 4'55"; 4. Fasan 4'58"; 5. Bacchelli 5'02".

La Polizia vieta la finale del Trofeo Airone

PALERMO - L'ultima e decisiva prova del Trofeo Airone-Molykote, in programma come di consueto al campo di Tommaso Natale, non ha avuto luogo per un improvviso quanto inaspettato intervento della polizia che ne ha vietato lo svolgimento. Alla base del provvedimento, probabilmente, alcuni innocui capotamenti avvenuti nel corso delle prove precedenti e che avranno fatto temere chissà cosa alle autorità tutorie. Pertanto, a causa di questa forzata astensione, la scuderia Airone organizzatrice del ciclo di esercitazioni a cronometro ha deciso di non assegnare il Trofeo. La premiazione comunque avverrà ugualmente, e si premieranno i singoli vincitori delle varie prove sin qui disputate.

CESENA - Tra il pubblico infreddolito e bagnato fino all'osso, che assisteva alla seconda prova speciale, sulla strada di Montepetra, c'era qualcuno che attribuiva il maltempo nientemeno che al parroco di Montepetra che pare abbia osteggiato fino all'ultimo lo svolgimento della prova rea di disargli la «sua» strada. Il parroco ha usato tutte le sue armi con gli uomini ma invano. Si è allora avvalso della Divina Provvidenza invocando da essa tanta pioggia e tanta nebbia sperando in tal modo di scoraggiare gli organizzatori. Questa la versione data da alcuni spettatori. Vera o no, sta di fatto che la prova ha avuto svolgimento. Il dubbio su machiavello del buon parroco rimane. Un pilota infatti, durante le prove, nei giorni scorsi, se lo è visto improvvisamente davanti, gesticolante, dopo una delle più pericolose curve «meno». Il parroco non benediceva in quella occasione, tanto è vero che poi, in gara, quel pilota (A 112 - gruppo 2) ha capottato.

● I soliti maligni hanno voluto confondere la numerosa troupe di meccanici della scuderia «Sacco Corse», in altrettanti infermieri del vicino Ospedale di Mercato Saraceno, quando prestavano assistenza al termine della seconda prova speciale. Perché? Solo per i candidi camici che indossavano.

● I piloti veneti erano i più attesi al termine delle prove. Ad aspettarli c'erano i famigliari tutti intenti a segnare i tempi e i passaggi di coloro che precedevano e seguivano il proprio ragazzo. La diligenza dei commissari, confronto alla loro, era roba da ridere.

● Grande successo degli equipaggi «misti». La «seconda» veniva accolta dalla folla romagnola con grande entusiasmo. Particolarmente notata una deliziosa biondina. Quando è passata sulla terza prova, c'è stato chi, scuotendo la testa, ha preso la sua decisione: «Am met a fer i rally» (Mi metto a fare i rally).

a. r.

● Su 188 concorrenti, ben 32 sono partiti alla guida di altrettante Lancia HF 1600. I successi di Munari indubbiamente contribuiscono all'aumento delle presenze Lancia. Il secondo posto di Leo Sansone nella classifica assoluta, nobilita la truppa Lancia in quel di Romagna.

1. TROFEO LIFE - Seconda prova del Trofeo dei rallies nazionali - Cesena, 12 marzo 1972.

CLASSIFICA FINALE

1. «Tony» (Alpine R 1600) p. 34,6; 2. Sansone (Lancia HF 1600) 38,6; 3. Fasan (Alpine R 1600) 41,6; 4. Bacchelli (Porsche 911 S) 43; 5. Verini (Fiat 124 spider) 46,4; 6. Cavriani (Alpine R 1600) 49,2; 7. «Giampietro» (Porsche 911 S) 49,4; 8. Bulfoni (Lancia HF 1600) 57,6; 9. Stagnani (Lancia HF 1600) 59,4; 10. Larsoli (Lancia HF 1600) 64,6; 11. Giuglianello (Lancia HF 1600) 65,6; 11. Barboni (Lancia HF 1600) 67,6; 13. Cardelli (Porsche 911 S) 67,6; 14. Bray (Opel Kadett) 68,6; 15. Giammarini (Gordini R 1300) 69,4; 16. Haupt (Lancia HF 1600) 70; 17. Biasuzzi (Lancia HF 1300) 70,2; 18. Ardizola (Lancia HF 1600) 70,6; 19. Albarello (Lancia HF 1600) 73,4; 21. Effe Ci (Gordini R 12) p. 75,6; 22. Perazzo (Fiat 124 spider) 1600) 71,6; 20. Vicari (Gordini R 12 p. 75,8; 23. Baron (Gordini 1300) 75,8; 24. «Gigi» (Lancia HF 1600) 78,2; 25. Pezzino (Gordini R 12 1600) 78,8; 26. Garaffa (Lancia HF 1600) 79; 27. Casarotto (Lancia HF 1600) 79,8; 28. «Popo» (Porsche 914/6) 80,8; 29. Mancini (Fiat 128 Coupé) 81,2; 30. Baucè (Gordini R 12) p. 81,6; 31. Ponti (Lancia HF 1600) 82,4; 32. Balestra (Lancia HF 1600) 85,4; 33. Cané (Opel Ascona 1600) 85,8; 34. Spreafico (Alpine R 1600) 85,8; 35. Recordati (Lancia HF 1600) 86; 36. Tabaton (Lancia HF 1600) 87,8; 37. Ferri (Lancia HF 1600) 88,4; 38. Zannoni (Abarth 850) 88,4; 39. Lagostina (Lancia HF 1600) 89; 40. Dal Prà (Lancia HF 1600) 90,2; 40. Monaco (Gordini R 12/1600) 90,6; 42. Tosi (Lancia HF 1300) 93; 43. Vago (Fiat 128 coupé); 44. «Nestore» (Gordini R 12) 95; 45. Busa (Lancia HF 1600) 97; 46. Fadina (Lancia HF 1600) 97,6; 47. Mirri (Fiat 124 spider) 98,8; 48. Isoardi (Alpine R 1600) 99; 49. Bartoletti (Fiat 128 R) 100; 50. Cavazzoni (Fiat 128 R) 102,6.



La Lancia HF 1600 di Pelganta (sopra) rimessa in corsa dalle sportive braccia dei robusti romagnoli. In più di un'occasione l'intervento degli spettatori è stato decisivo. Sotto: per Cerni Riziero e la sua Fiat 124, l'insidia era sul ponte. Questa volta però l'uscita non c'è stata grazie alle spalline di ferro. Ad ammaccarsi è stata la vettura



Le uscite di strada sono state pericolose anche per i concorrenti che sopraggiungevano. Sopra: la Fiat 128 di Bertocci finita nel fosso, intralcia la corsa di Corradini. Sotto: lo stesso Corradini non vuol essere da meno e all'uscita di una curva sbanda, pattina, sembra fermarsi, ma finirà inevitabilmente contro la montagna



TACCUINO SICILIANO (7 giorni dopo)

MUNARI ha vinto con lo sterzo rotto

CEFALU' - Quando Munari è arrivato al traguardo, vittorioso, al termine del faticoso Rally di Sicilia, non pochi hanno commentato questa nuova vittoria del « drago », dicendo che si era trattato, per lui, di una passeggiata controllata. Nessuno infatti si era accorto che Munari aveva la scatola dello sterzo rotta, fin dall'inizio dell'ultima prova speciale. In verità Sandro si era ben guardato dal far rilevare questa noia, soprattutto perché la « muta » delle Fiat che incalzavano dietro, capitanate da Smania, avrebbe potuto tentare un attacco estremo. Munari ha così iniziato con grande tranquillità l'ultima prova, si è preso, ma senza drammi una penalizzazione all'ultimo controllo, dirigendosi immediatamente al traguardo, desideroso, a quel punto di arrivare in fondo al più presto. Grazie alla vite senza fine l'impresa gli è riuscita e bisogna dire che non è stata delle più semplici, viste le condizioni della sua vettura.

Ma il Rally di Sicilia ha riservato momenti difficili per tanti concorrenti e gli episodi da raccontare sono tanti.

Simpatia personale per l'equipaggio palermitano Milella - « Argia » che ha corso con una Fulvia HF. Milella che fa nella vita l'assicuratore, durante la prima prova è finito, sono parole sue « in un immenso puttoso grus-su » (per i neofiti un grosso buco). Ha ceduto il montante posteriore che sostiene il parabrezza e il medesimo è volato via. Per evitare le turbolenze d'aria che si formavano nell'abitacolo, il coraggioso equipaggio ha levato anche quello posteriore continuando imperterrito (ma con il riscaldamento acceso).

Durante una prova speciale, assiderati anzi « ibernati », hanno incontrato, ancora non si sanno spiegare come sia stato possibile, Bisulli con la Fiat 124 Spider che andava in direzione contraria al senso di gara, si sono scontrati e hanno perduto tutta la fanaleria anteriore. Imperterriti, hanno continuato con temperatura sotto zero, tutti coperti, anzi fasciati da tutto ciò che riuscivano a trovare. Avvicinandosi la sera essendo senza fari, attraversando un paese hanno visto un negozio di ricambi auto ovviamente chiuso. Hanno cercato il proprietario, si sono fatti

aprire ed hanno acquistato due fari antinebbia. Sempre più assiderati, se li sono fatti montare al primo posto di assistenza trovato, dove per bere un cognac non riuscendo ad aprire la bocca per il gran freddo accumulato se la sono fatta aprire con le mani dai meccanici. Hanno continuato così per tutto il rally e all'arrivo sul lungo mare Cristoforo Colombo hanno ricevuto un'ovazione più grande di quella toccata a Munari.

g. c.

● Il giorno prima dell'inizio del Rally si è messo a nevicare sul percorso Nocci-Madonna dell'Alta e durante la notte una frana ha portato via un pezzo di strada. Il sindaco di Castellana, informato del fatto, è andato dal parroco e ha fatto suonare le campane a martello. Tutti gli uomini validi si sono presentati sul piazzale della chiesa, il sindaco ha esposto il problema, e subito 60 uomini si sono precipitati ad aggiustare la strada. Hanno lavorato tutta la notte ma è stato inutile, la prova è stata annullata. I volenterosi avevano persino proposto di mettere dei lastroni di ferro dove la strada era precipitata a valle, si è interpellato perfino un ingegnere ma non c'è stato nulla da fare.

BARBERA battezza alla « MULINACCIA » la « 127 » vittoriosa

FIRENZE - Il « 7. Raduno Automobilistico della Mulinaccia », gara di regolarità pura alla quale hanno preso parte 52 concorrenti, fra i quali anche il campione della specialità Giorgio Pavanello, non ha avuto certo il bel tempo dalla sua. La corsa, organizzata dall'Associazione sportiva Alfa Cuore, è stata avversata dal maltempo che ha reso particolarmente difficili, per la pioggia battente e il fango, le due prove speciali su strada sterrata. Nonostante questo, 47 concorrenti sono giunti al termine e Edoardo Barbera ha battuto tutti, precedendo nella classifica generale Roberto Nannei, Piercarlo Borghesio, Bronzin, Baglioni e Pavanello.

Alla gara hanno partecipato pure due soci del « Club AUTOSPRINT » di Prato, Stefano Panerai (Lancia Fulvia) tredicesimo assoluto e Roberto Signorini che ha avuto la soddisfazione di realizzare il miglior tempo nelle due prove speciali.

Il 999 MINUTI «salta» per le elezioni

La consultazione elettorale che si svolgerà il 7-8 maggio prossimo, ha ovviamente messo in crisi quegli organizzatori che avevano messo in calendario le loro gare in questa data. Il primo a subirne le conseguenze è stato il RALLY DEI 999 MINUTI, che dopo essere stato iscritto al calendario CSAI (pubblicato sul bollettino di gennaio '72) per il 13-14 maggio, era definitivamente approdato alla data 6-7 dello stesso mese. Ora, gli organizzatori novaresi e del Jolly Club dovranno trovare un'altra data adatta. Nulla invece si sa ancora sulla sorte delle altre gare previste per domenica 7, fra cui la gara per vetture di formula a Monza e la coppa Gallenga a Vallelunga.

● Il 18 e 19 marzo, organizzato dall'Automobile Club di Verona, si svolgerà il « 1. Rally nazionale delle Due Valli » prova valida per il Trofeo dei rallyes nazionali e per il Campionato triveneto. Lungo il percorso di 262 km circa, sono dislocati 14 controlli orari e dieci prove speciali, la A e F Grezzana-Righi di km 3,400 da percorrersi in 4-10"; B e G, Manfredi-Bivio Ca' Bertolini km 2,100 tempo 2'32"; C e H, Fumane-Ca' del Prete km 1,800 tempo 2'10"; D e I, Lughezzano-Boscochiesanuova km 6,200, tempo 7'27"; E e L, Veneta Marmipraole km 2,900 tempo 3'30".

1. RADUNO AUTOMOBILISTICO DELLA MULINACCIA - Gara di regolarità pura - 5 marzo 1972.

CLASSIFICA

1. Edoardo Barbera (Fiat 127) pen. 9,89;
2. Nannei (Escort) 10,99;
3. Borghesio (Fulvia) 11,65;
4. Bronzin (Alfa GT) 12,60;
5. Baglioni (Fulvia HF) 15,12;
6. Pavanello (Fulvia HF) 15,48;
7. Luigina Imerito (Fulvia HF) 16,20;
8. Piaggio (Giulia) 17,16;
9. Gambi (A. 112) 17,77;
10. Pellegrini (Fiat 127) 21,15;
11. Faldini (Simca rally) 26,16;
12. Benedetti (A. 112) 30,71;
13. Panerai (Fulvia) 36,97;
14. Galeazzi (Fiat 127) 38,64;
15. Li Gobbi (Fulvia HF) 46,95.

CORRIERE CORSE

MANIFESTAZIONE

CLASSIFICA

SINTESI DELLA CORSA

Era ugualmente un'Alpine

FRANCIA - Rally du Maine - Rally

1. Roussely-Meunier (Alpine).

Grande favorito era Nusbaumer, su Alpine e all'arrivo l'Alpine c'era, però quella pilotata da Roussely, recente vincitore del Rally di Primavera.

Bis in Spagna

SPAGNA - Rally Basco Navarrese - Rally

1. Doncel (Porsche).

Dopo avere vinto, la settimana prima, un rally nei dintorni di Barcellona, Doncel non ha faticato ad aggiudicarsi anche questo, disputato nel nord della Spagna. Tempo asciutto all'inizio, poi diluvio che ha agevolato le vetture meno potenti.

Senza un filo di neve

SVIZZERA - Rally delle Nevi - Rally

1. Haldi-Mischler (Porsche).

Ottima organizzazione e ottima scelta del percorso, nell'unico rally svizzero degno di questo nome. Primo successo della stagione per Haldi, che ora però è stato minacciato dalla Porsche di Chenevières, uscita poi di strada.