

BELTOISE e la BRM
«sbancano» il G. P.
(roulette) di Monaco

il giornale di mezzanotte
 per telefono e per telex

**AUTO
 SPRINT**

domenica **SPRINT**

DAL DIRETTORE

MONTECARLO - Il muro del 17 tra la Ferrari e il ritorno alla vittoria in F 1. Chi può sorridere scettico non dimentichi che la numerologia sta soppiantando abituali hobbies astrologici. E nel risultato del 30. Gran Premio di Monaco la cabala che delizia i napoletani trova questo numero ricorrente in tutta la sua simbologia deterrente, almeno per la superstizione all'italiana. 17 è il numero, anzitutto, della BRM vittoriosa, la biancorossa vettura che si fregia del nome di una casa di sigarette che aveva eletto questo Gran Premio sua passerella pubblicitaria e che ha infine ottenuto il clamoroso successo finale della vittoria assoluta. Ma 17 erano anche gli anni che dividevano la Ferrari dal suo ultimo successo quello nel 1955 di Maurice Trintignant con le F. 1 2500 di Maranello e 17 ancora i mesi trascorsi dalla tragedia di Giunti a Buenos Aires che costò a Beltoise quella polemica squalifica che qui a Montecarlo, sua prima vittoria in un Gran Premio mondiale, egli considera come il riscatto, anzi la sua rivincita umana.

E' venuto in sala stampa ancora tutto fradicio di pioggia Jean Pierre, scortato dalla biondissima moglie e sorella di Cevert, e il suo sguardo era spalvato, cercava i giornalisti italiani. E non ha voluto dire al collega Cevenini a chi dedicava la sua vittoria: «**Caso mai potrei dirle a chi non la dedico**» ha aggiunto il francese che mostrava anche di aver trovato la rivincita con i suoi connazionali che non avevano poi «pianto» per l'abbandono della Matra che aveva avuto il torto (per lui) di ingaggiare Amon.

Amarezza più cocente per i colori italiani è anche in questo nome che porta la nuova delusione Ferrari e diciamo delusione senza perifrasi perché se c'era un Gran Premio apparso nelle condizioni ideali di pronostico, dopo i risultati delle prove, era questo monegasco. «**Stiamo pregando che piova domani**» ci avevano confidato due dei folli gruppetti di tifosi italiani che non erano mancati all'appuntamento del Principato, portando — pur col maltempo di due giorni — il proprio contributo numerico alle 60 mila presenze che, con i prezzi raddoppiati, hanno fatto calcolare ben 260 milioni di incasso. Era la pioggia nella quale confidavano tutti, anche se madame Ickx nel giorno della motonautica 1000 Km monzese protestava: «**Mio marito non è un motonauta ma un pilota**» ma Jacky la sua fama di «**visconte dell'acqua**» se l'era guadagnata al Nurburgring sei anni fa in un memorabile Gran Premio di Germania. E l'aveva riconfermata più volte in seguito. La speranza degli appassionati era perciò tecnicamente giustificata. E perciò è stata peggiore la delusione.



Quasi al termine del primo giro del Gran Premio di Monaco, ecco come si sono presentati i primi fuori dalla chicane: Beltoise ha già un notevole margine sul secondo, che è Regazzoni. Il francese non sarà più ripreso

L'amaro en plein sul 17

Nelle condizioni migliori la Ferrari non è riuscita a trovare nel suo pilota la grinta di decisione mostrata dal francese ed anche se ha migliorato il risultato dell'anno scorso (Ickx fu terzo) è mancato il guizzo trionfale. A Montecarlo si è ripetuto Jarama. Ickx, che nei giorni delle prove ogni volta che scendeva dalla sua rapidissima monoposto rossa chiedeva che «**cosa ha fatto Stewart?**» è apparso imbambolato al via a tener d'occhio Fittipaldi che è diventato da Jarama il suo spauracchio. Nel varco centrale dell'allineamento due a due si è infilato Beltoise al quale invano ha cercato di fare ombra Regazzoni.

Ma lo svizzero, che l'acqua certo non gradisce per guidare col suo stile tipico, non poteva pretendere di tenere il passo e ha ceduto presto l'onore della rincorsa al collega che veniva convulsamente cronometrato dalle tribune e dalle finestre che fanno palco e platea intorno a questo incredibile circuito. Ma Ickx non ce l'ha fatta. Quindici secondi persi nel convulso avvio li ha addirittura moltiplicati per tre al conteggio finale, quando la sua amarezza di sconfitta l'ha pagata all'ultimo giro con una confidenza alla chicane. E per la Ferrari c'è un nuovo rinvio. Anche se il modo come sono stati superati i due Gran Pre-

mi che venivano considerati trappola per le caratteristiche del potente boxer modenese, fa sperare in meglio. Però la indecisione di Ickx nel Gran Premio che ha affrontato nelle migliori condizioni psicologiche, grazie anche all'ambiente di squadra, fa tornare i dubbi di sempre sulla possibilità di volgere a favore delle macchine rosse un mondiale che mai è stato così incerto con la suspense di quattro macchine e quattro piloti diversi al traguardo nel primo poker stagionale.

La complicata nemesi della sorte ha voluto che tra questi nomi di vincitori proprio a Montecarlo saltasse fuori quel-

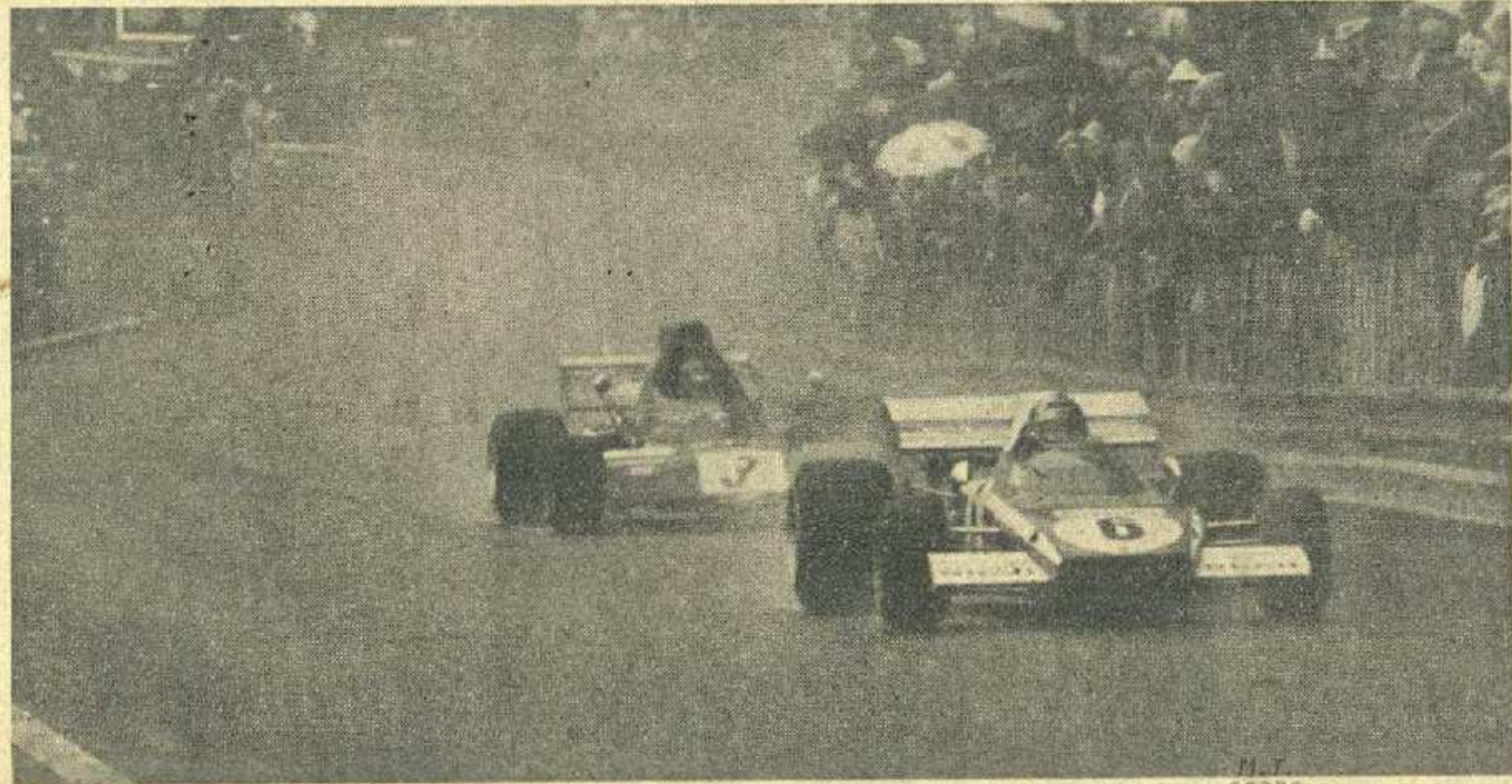
lo di Jean-Pierre Beltoise che suona incredibile beffa per gli appassionati italiani. Per tutti, meno forse il sorridente presidente della CSAI che sulla linea del traguardo, mentre Charles Deutsch (l'erede di Chiron) abbassava la bandiera a scacchi, offrirà l'ultima sconcertante immagine di questo Gran Premio mai tanto roulette come in questo '72, una roulette sotto la pioggia della quale la nota più positiva resta l'abilità dimostrata dai funamboli del rischio offertisi al via in 25 in una sfida che ha avuto più del motonautico che del automobilistico.

Marcello Sabbatin

FITTIPALDI passa in testa alla classifica Formula 1
Beltoise saprà non restare un vincitore «episodico»?

Un nuovo re della pioggia e un nuovo leader mondiale

Sotto, Ickx e Peterson, protagonisti alla specchio: Ickx ha ceduto il suo scettro di «re della pioggia», mentre lo svedese è nei guai con la March 721 X. Verso la fine, i due si sono anche tamponati



DALL'INVIATO

MONTECARLO - E' la prima volta che Jean Pierre Beltoise porta a termine un Gran Premio, in questa stagione, e vince. Tra l'altro questa è anche la sua prima vittoria in Formula Uno, e quindi l'avvenimento è per lui doppiamente importante. Diciamo subito, per sgombrare le possibili supposizioni, che questa vittoria se l'è meritata, per esser stato effettivamente il migliore. E' un grosso avvenimento per lui, come lo è per la BRM, ma obiettivamente bisogna anche aggiungere che sono state le circostanze che lo hanno determinato, sotto forma delle stesse condizioni ambientali che avevano determinato lo svolgersi della Mille Chilometri di Monza tre settimane or sono.

Alla fine c'è stata la sorpresa, che dobbiamo proprio considerare tale, di un Beltoise che ha saputo far meglio di un Ickx sotto la pioggia, meglio di Fittipaldi che sotto la pioggia aveva dimostrato di saper andare forte anche lui, meglio di Regazzoni che teneva quasi il passo di Ickx sulla pista bagnata, nelle prove del sabato. E' stata una grossa sorpresa per tutti, e forse per Beltoise stesso, il vederlo schizzare in testa fin dalla prima curva, avendo effettuato una partenza esemplare mentre i primi due dello schieramento facevano un poco patinare le ruote (Fittipaldi più di Ickx) ma lo è stata ancora di più nel vederlo progressivamente staccare tutti, mentre la gente si attendeva proprio il contrario, si aspettava cioè che la sua sfuriata finisse e che tutto rientrasse nell'ordine.

Il quale ordine fino alla vigilia, era dato dalla conoscenza della straordinaria qualità di Ickx a correre sul bagnato, dalla dimostrazione di Fittipaldi e Regazzoni, e dalla nota costanza di

Stewart e Hulme anche nelle condizioni peggiori. L'ordine stabilito, adesso parrebbe dover essere modificato. Perché il Beltoise ha compiuto una impresa che è certo la più bella della sua carriera, una impresa che non sappiamo se sia capace di ripetere ma che comunque adesso è roba da archiviare.

Vedremo in avvenire, se avremo ancora la sfortuna di vivere una giornata fredda e umida come questa, se l'impresa di Montecarlo è stata episodica oppure se dobbiamo scoprire un nuovo re della pioggia.

Intanto ripetiamo, non possiamo considerare le Ferrari sconfitte, come non le abbiamo potuto considerare a Madrid. Sappiamo che deve essere stata dura, per le decine di migliaia di italiani venuti nel Principato, tornare a casa senza il conforto della vittoria che sembrava a portata di mano. Sappiamo, che anche alla Ferrari stessa, senza confessarlo, contavano su questo Gran Premio, per ritrovare il gusto del successo nelle monoposto. Però davvero crediamo che non sia il caso di far la faccia triste, ma anzi di essere allegri.

Dicevamo di due uomini sopra tutti. Beltoise e naturalmente, Ickx. Poi Emerson Fittipaldi che ha tenuto fede alla sua guadagnata e meritata posizione di capofila del campionato, compiendo anche lui belle prodezze nonostante fosse più degli altri svantaggiato dalla cattiva visibilità. Sarà per la qualità della sua visiera, sarà per la forma aerodinamica della Lotus, il fatto è che Fittipaldi proprio non ci vedeva, e doveva addirittura alzare la visiera scoprendo gli occhi per trovare i riferimenti delle staccate e delle frenate. Lo abbiamo visto cercare di pulire la mascherina di plastica, con un panno, ma invano, e proprio è stato coraggiosissimo a continuare, senza perdere la posizione. Ad un certo punto era stato superato

da Stewart, proprio perché non gli era possibile resistere al ritorno del campione del mondo, ma ciò non cambia nulla alla sua prestazione eccellente, date le condizioni. E adesso, con i quattro punti guadagnati, è da solo in testa alla classifica del campionato del mondo.

Poi Stewart. Era partito abbastanza male, intruppato com'era nel gruppo, ed ha fatto fatica a districarsi, mantenendosi alle ruote Chris Amon. Più tardi, rinfancato e profittando della relativa schiarita delle posizioni, che permettevano di non avere tanta nebbia davanti agli occhi, Stewart ha voluto dimostrare di essere ancora bravissimo, e si è avvicinato a Regazzoni superandolo. Un primo testa-coda gli ha fatto perdere le posizioni tanto faticosamente conquistate, ha ancora attaccato riportandosi sotto. Nel finale, oltre ad una sbandata avvenuta al gasometro scivolando sulla grande striscia d'olio lasciata da Hailwood, aveva il motore che proprio non andava più, ma ha tenuto duro ed ha trovato un quarto posto che potrebbe essere veramente molto importante per lui, se è vero che con la macchina nuova che dovrebbe essere pronta tra poco egli avrà l'arma per rimettersi in primo piano.

E infine Chris Amon. Chi vuole ancora negare che Amon ha le qualità del grande pilota deve proprio ragionare per partito preso. Ha guidato esemplarmente, anche con tutte le remore che la nuova Matra presenta in fatto di tenuta di strada, ed era alle costole di Stewart apprestandosi a passarlo, quando ha cominciato a fermarsi per cambiare la visiera, perché proprio non ci vedeva. Ha ovviamente perduto un sacco di tempo, ma ha comunque ritrovato un suo posticino nella graduatoria del campionato del mondo, e crediamo che il suo morale adesso in rialzo, sia tale da dargli nuova carica per le gare future.

Dopo questi magnifici cinque, che oggi sono stati i veri protagonisti della gara, c'è da mettere naturalmente Clay Regazzoni, che è rimasto con gli altri fino al momento in cui ha compiuto l'unico errore alla gasometro inondata di olio, per la innaffiata lasciata da Hailwood. Nel giro precedente Regazzoni era stato già avvertito, come tutti, dallo scodinzolare della macchina che se ne andava da tutte le parti sulla miscela acqua-olio diventata saponosa. Non ne ha tenuto conto, oppure ha pensato che fosse passata, ed infilandosi all'interno non ha potuto più controllare la vettura che è andata dritta a sbattere proprio nel punto in cui due anni fa Brabham perse il Gran Premio all'ultimo passaggio. E' uscito dalla macchina scuro in volto, e se n'è andato di corsa. Fino ad allora aveva tenuto benissimo, ed era terzo dietro Ickx. Peccato, soprattutto per i punti che vanno ad altri.

La seconda sorpresa della giornata, dopo quella di Beltoise, ce l'ha data Brian Redman, che avendo preso il posto di Revson sulla McLaren è stato un esordiente di tutto rispetto, con una continuità attenta che lo ha portato non solo a fare una bella gara, ma anche a meritare, a mio avviso, la palma di più cavalleresco. Redman è stato soprattutto attentissimo a non dar fastidio agli altri, e per farlo ha volontariamente perduto terreno e tempo, ma davvero gli si deve riconoscere di essere stato uno dei migliori, tenuto conto delle circostanze.

Poi, quasi a seguire l'ordine di arrivo, ecco di Adamich. Forse il circuito non gli piace molto, ma di sicuro vi si è adattato molto bene, e anche se la sua macchina non aveva le caratteristiche delle migliori, sulla pioggia ha tenuto fede alla sua fama di uomo «umido», con una continuità che lo ha portato alla fine al settimo posto, una posizione che date le circostanze e le condizioni deve essere considerata molto alta.

Quella della visibilità è stata la caratteristica di questo Gran Premio. E' meglio dire questa della non visibilità, che in sostanza chi non aveva la fortuna di essere privo di gente davanti proprio non ci vedeva. Un Gran Premio così non lo vedevamo da un pezzo, e speriamo di non averne molti altri. Chi è stato accorto e fortunato non ha avuto guai: altri invece sono stati eliminati proprio dalle condizioni. Vi abbiamo detto di Regazzoni, ma dobbiamo dirvi anche di Pescarolo, che stava facendo una gara di molto rispetto e che è andato a sbattere contro il guard-rail prima del gasometro, con una strisciata di un centinaio di metri che lo ha fatto scendere di macchina, sotto i nostri occhi, molto pallido per l'emozione. O come le disavventure che sono toccate a Gethin, Schenken, Peterson. Ganley, urtando la macchina di Hailwood nella parte posteriore, gli ha rotto il serbatoio dell'olio, ed il lubrificante usciva a fiotti, un centinaio di metri prima del gasometro e un centinaio di metri dopo, rendendo la pista incredibilmente viscosa. E' stato un momento drammatico, che si è risolto male per Regazzoni e bene per gli altri. Anche questo ci auguriamo di non rivedere.

Il campionato del mondo si avvia a metà strada e finora ci sono stati quattro vincitori differenti su quattro gare. Per i tifosi della Ferrari, ed anche perché la meriterebbero, speriamo che alla prossima occasione, in Belgio, ci sia un quinto nuovo vincitore, da scegliere tra gli uomini della Ferrari.

Franco Lini

I conti in tasca alla F. 1

Questa è la nuova TABELLA premi-ingaggi imposta dall'Associazione Costruttori F. 1 agli organizzatori dei Gran Premi, in tutti i dettagli di suddivisione tra le varie squadre dell'ammontare complessivo della cifra, che è stata la reale origine delle diatribe di Montecarlo per le 25 macchine alla via. Calcolando 12 Grandi Premi F. 1 in una stagione si può calcolare che il monte premi (ingaggi compresi) è di 830 milioni, cioè a livello della ricchissima CAN-AM.

PREMI DI PARTENZA

A) Spese di viaggio per i primi 20 nelle prove a ciascuno FRF. 9300 = lire 1.450.000 circa. Totale FRF. 186.000 = lire 29.000.000 circa.
B) Spese di viaggio per le vetture piazzate al 21, 22, 23, posto nelle prove FRF. 5.000 = lire 780.000 ciascuna. Totale FRF. 15.000 = lire 2.340.000.
C) Per la vettura al 24 posto nelle prove FRF. 3.750 = lire 585.000 circa.
D) Per la vettura al 25 posto nelle prove FRF. 3.000 = lire 470.000 circa.
Totale premi partenza FRF. 207.750 = lire 32.500.000 circa.

PREMI AI COSTRUTTORI PRIMI CLASSIFICATI NEL MONDIALE 1972

TYRRELL, BRM, MARCH FRF. 1.600 = lire 250.000 circa. Totale FRF. 4.800 = lire 750.000 circa.

PREMI AI COSTRUTTORI

TYRRELL	FRF. 12.300
FERRARI	FRF. 7.200
BRM	FRF. 4.200
MARCH	FRF. 3.200
LOTUS	FRF. 1.500
MC LAREN	FRF. 800
BRABHAM	FRF. 400
MATRA	FRF. 400
SURTEES	FRF. 400
TECNO	FRF. 400
WILLIAMS	FRF. 400

TOTALE FRF. 31.200 = lire 4.860.000 circa

MIGLIOR TEMPO IN PROVA

Al primo FRF. 900 = lire 140.000 circa. Al secondo FRF. 700 = lire 110.000 c.a. Totale FRF. 1.600 = lire 250.000 circa.

PREMI DI CLASSIFICA PARZIALE

Primo	FRF. 4.800
Secondo	FRF. 3.600
III	FRF. 3.000
IV	FRF. 2.400
V	FRF. 1.800
VI	FRF. 1.400
VII	FRF. 1.200
VIII	FRF. 1.000
IX	FRF. 900
X	FRF. 800
XI	FRF. 700
XII	FRF. 600
XIII	FRF. 500
XIV	FRF. 400
XV	FRF. 300
XVI	FRF. 300
XVII	FRF. 300
XVIII	FRF. 300
XIX	FRF. 300
XX	FRF. 300

TOTALE FRF. 24.900 = lire 3.865.000 circa

Questa assegnazione di premi viene effettuata ad un quarto, a metà e a tre quarti della gara perciò: totale FRF. 24.900x3 = FRF. 74.700 = lire 11.600.000 circa.

PREMI DI CLASSIFICA FINALE

Al primo	FRF. 24.000
al secondo	FRF. 18.000
III	FRF. 15.000
IV	FRF. 12.000
V	FRF. 9.600
VI	FRF. 7.200
VII	FRF. 6.000
VIII	FRF. 4.800
IX	FRF. 3.600
X	FRF. 3.000
XI	FRF. 2.700
XII	FRF. 2.400
XIII	FRF. 2.200
XIV	FRF. 2.000
XV	FRF. 1.800
XVI	FRF. 1.700
XVII	FRF. 1.600
XVIII	FRF. 1.500
XIX	FRF. 1.400
XX	FRF. 1.200

Totale FRF. 121.700 = lire 19.000.000 circa

TOTALE GENERALE FRF. 440.550 = lire 69.000.000 circa.

NOTA: il Franco Svizzero è stato calcolato secondo il cambio medio equivalente a lire italiane 156 per 1 FRF.

L'altalena tecnica-chiave nel nuovo momento Formula 1



Ken TYRRELL

FERRARI TYRRELL allo specchio



Ing. COLOMBO

Linea rossa 13.000

DALL'INVIATO

MONTECARLO - Il fatto più sorprendente, nel confronto tra la Ferrari, la grande sconfitta della stagione '71, e la Tyrrell, la grande rivelazione della stagione scorsa, sta adesso nel diverso punto di partenza nella preparazione della corsa. L'abitudine di Stewart di ottenere ottime prestazioni fin dalla prima seduta di prove ufficiali ha avuto a Montecarlo una brusca interruzione ed è stata invece la Ferrari di Ickx a fare subito sfoggio di « performance » superiori.

Indubbiamente, da parte della nostra macchina, questo favorevole punto di partenza è dovuto a progressi d'insieme, piccoli uno per uno, ma apprezzabili globalmente, con il favore di migliorate caratteristiche funzionali dei pneumatici, soprattutto nella combinazione fra anteriore e posteriore. Quindi, una eccellente preparazione di base: « Le corse si vincono soprattutto a casa, andava ripetendo l'ing. Colombo; con il lavoro più intenso in officina ». Per questo, l'ing. Colombo afferma di non voler seguire corsa per corsa le macchine, lasciando ai suoi tecnici le responsabilità in pista e preferendo dedicare ogni sforzo alla preparazione. E' intervenuto in queste due occasioni, di Jarama e di Montecarlo, per un completamento di indagine ed anche per riportare il « clan » Ferrari ad una condizione « di calma e di armonia » (sono le sue parole) tanto necessarie.

Successivamente, interverrà solo in casi di autentica necessità, a favore d'una preparazione sempre più intensa in officina. Ed è proprio questa preparazione che ha consentito alle nostre macchine di brillare fin dal primo contatto con la pista monegasca. Piccoli ritocchi alle sospensioni e migliore adattamento ai caratteri delle gomme hanno accresciuto l'efficienza dell'autoleo ed i piloti dicono semplicemente che adesso possono spingersi più facilmente ai limiti. Basti dire che l'anno scorso, con la sospensione posteriore B2, non si faceva in pieno le curve dopo il « tunnel »; ed ora sì. In una parola, la macchina si guida meglio; queste le conclusioni di Ickx e Regazzoni. Il telaio Ferrari non è di disegno del più avanzati, anzi, per taluni aspetti è tra i più arretrati; eppure la sua efficienza d'insieme re-

sta delle migliori, proprio per la somma dei piccoli interventi. Il peso ha subito lievi riduzioni, di 15 chili o poco più, con un livello attuale di 560 kg che appare soddisfacente, essendo anche quasi tutte le altre macchine al disopra del peso minimo regolamentare.

Tuttavia, il passo avanti più cospicuo ci sembra dovuto al motore, assai migliorato nelle potenze di punta, nelle fasce di utilizzazione e nella affidabilità. Anche l'anno scorso si avevano punte di 480 cavalli; perciò l'ing. Bussi scuote un po' la testa nel fare i confronti. Ma la nostra convinzione è che allora le correzioni non erano esatte, mentre un miglioramento tangibile lo si ha nell'andamento di tutta la curva di potenza. Inoltre, l'ing. Bussi ha dimenticato che l'anno scorso le Ferrari non prendevano più di 12.200 giri e non considera che adesso gli stessi rapporti del '71 sono stati allungati ben due volte.

Certo, s'è affinata molto la costruzione e lo stesso montaggio, di questo che è il miglior dodici cilindri esistente, per resa e per concezione tecnica; si possono mantenere normalmente regimi di 12.800-13.000 giri; tuttavia le sue caratteristiche funzionali sono migliorate decisamente, per prontezza e per andamento delle accelerazioni. Ora veramente si possono attuare le stesse utilizzazioni, come nel '70, dei V8 Ford-Cosworth ad una gamma più alta di regi-

mi, con maggiori potenze e quindi con sforzi di trazione leggermente superiori alle ruote a parità di velocità. Del resto, il fatto che le temperature d'esercizio restino ora tanto più basse costituisce una riprova di questo perfezionamento.

Qui stanno i segreti del progresso Ferrari. E per la Tyrrell? Non parliamo di crisi di Stewart, perché i fatti lo negano. Il telaio è rimasto pressoché al livello dell'anno scorso ed i motori a quello di fine '71. Gli stessi tecnici, Ken Tyrrell e l'ing. Gardner, sollecitati da noi ad una spiegazione, hanno concordemente risposto: « Non abbiamo riscontrato un fattore o due fattori da incolpare tecnicamente in misura preponderante. Abbiamo scoperto quantità di piccoli fattori che hanno messo in difficoltà la nostra macchina. Dobbiamo lavorare un po' su tutto e soprattutto su sospensioni, freni, cambio, sterzo. E auguriamoci di poter risolvere tutto con la nuova macchina ».

Però, all'argomento gomme, Tyrrell e Gardner sviano il discorso e non vogliono entrare in particolari né esprimere un'opinione. E' indubbiamente una prova di alta serietà e maturità professionale: inutile scaricare tutte le colpe sui pneumatici, quando è indispensabile una stretta collaborazione ed una perfetta armonia con i costruttori di gomme. Meglio lavorare in silenzio, per superare il momento meno favorevole. Sono soprattutto le gomme anteriori a non offrire il miglior comportamento e ciò si ripercuote conseguentemente alle condizioni di lavoro a cui quelle posteriori sono sottoposte. La responsabilità della geometria dello sterzo e del cinematismo della sospensione anteriore è legata proprio a questo fatto e tutti gli obiettivi sono rivolti alla ricerca della migliore efficienza dell'avantreno, nel massimo sfruttamento delle caratteristiche funzionali dei pneumatici. Il motore, uno dei migliori Cosworth serie 12 (non esiste un 3 supporti; tutti sono stati tratti in inganno dal fatto che gli altri 2 supporti sono stati direttamente imbullonati nel basamento) è oggi al livello dei 469-474 cavalli, con curva utilizzabile da 7.000 a 10.800 giri.

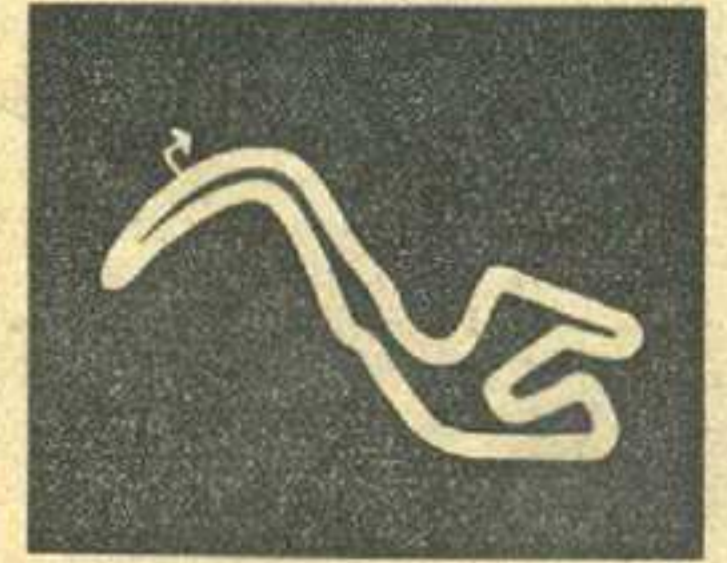
Un riscatto umano

MONTECARLO - Beltoise aveva appena finito la sua corsa vittoriosa, quando gli si è fatta incontro una giovane signora in lacrime. Era la madre di un ragazzo monegasco di 13 anni, colpito da un male inguaribile, che veniva a chiedere al campione francese un incontro con il figlio, suo grande ammiratore. Beltoise, nonostante la fatica della corsa, ha compiuto poco dopo circa due chilometri e mezzo a piedi per acccontentare l'infelice ragazzo. Un gesto questo, che serve a rivalutare la figura umana di un campione, nel giorno della sua vittoria, una vittoria che forse solo per polemica (ingustificabile) non ha voluto dedicare a Ignazio Giunti.



gara internazionale di velocità valida quale quarta prova del Campionato Mondiale Piloti 1972. Circuito di Monaco (Montecarlo) di 3.145 metri. 80 giri, pari ad una distanza di 251,6 km. Spettatori 60.000 circa; tempo coperto con pioggia continua, vento teso, temperatura fredda. 14 maggio 1972.

G.P. di MONACO



COSI' (IN 25) AL VIA

EMERSON FITTIPALDI (Lotus JPS 72) 1'21"4	JACKY ICKX (Ferrari 312 B2 M) 1'21"8
CLAY REGAZZONI (Ferrari 312 B2 M) 1'21"9	JEAN-PIERRE BELTOISE (BRM 160) 1'22"5
CHRIS AMON (Matra 1200) 1'22"6	PETER GETHIN (BRM 160) 1'22"6
DENIS HULME (McLaren M 19) 1'22"7	JACKIE STEWART (Tyrrell) 1'22"9
HENRY PESCAROLO (March 721) 1'22"9	BRIAN REDMAN (McLaren M 19) 1'23"1
MIKE HAILWOOD (Surtees TS9) 1'23"7	FRANCOIS CEVERT (Tyrrell) 1'23"7
TIM SCHENKEN (Surtees TS9) 1'23"9	DAVID WALKER (Lotus JPS 72) 1'24"0
RONNIE PETERSON (March 721 X) 1'24"1	REINE WISELL (BRM P 160) 1'24"4
ANDREA DE ADAMICH (Surtees TS 9) 1'24"7	HOWDEN GANLEY (BRM 160) 1'24"7
WILSON FITTIPALDI (Brabham BT 33) 1'25"2	NIKI LAUDA (March 721 X) 1'25"5
MIKE BEUTTLER (March 722) 1'26"5	CARLOS PACE (March 711) 1'26"5
ROLF STOMMELEN (Eifeland) 1'28"5	

COSI' (IN 18) AL TRAGUARDO

1. Jean-Pierre Beltoise (BRM) che compie gli 80 giri del percorso pari a km 251,6 in 2.26'54"7, media 102,754 kmh; 2. Ickx (Ferrari) in 2.27'32"9; 3. Emerson Fittipaldi (Lotus JPS) a 1 giro; 4. Stewart (Tyrrell) a 2 giri; 5. Redman (McLaren) a 3 giri; 6. Amon (Matra-Simca) a 3 giri; 7. de Adamich (Surtees) a 3 giri; 8. Marko (BRM) a 3 giri; 9. Wilson Fittipaldi (Brabham) 3 giri; 10. Stommelen (Eifeland) a 3 giri; 11. Peterson (March) a 4 giri; 12. Hill (Brabham) a 4 giri; 13. Beuttler (March) a 4 giri; 14. Walker (Lotus JPS) a 5 giri; 15. Hulme (McLaren) a 6 giri; 16. Lauda (March) a 6 giri; 17. Pace (March) a 8 giri; 18. Cevert (Tyrrell) a 10 giri.

IMBATTUTI I PRIMATI

Sul giro: il 9. di Beltoise in 1'40"0, media non comunicata. Primato imbattuto: Jackie Stewart (Tyrrell-Ford) in 1'22"2, media 137,737 (1971).

Sulla distanza: Beltoise alla media di 102,754 kmh. Primato imbattuto: Jackie Stewart (Tyrrell-Ford) in 1.52'21"3, media 134,359 kmh (1971).

I RITIRI	QUANDO	PERCHE'
Pescarolo	67. giro	uscita di strada gasometro
Regazzoni	61. giro	uscita di strada gasometro
Hailwood	48. giro	rottura serbatoio olio
Ganley	47. giro	rottura sospensione ant.
Schenken	32. giro	uscita di strada Mirabeau
Gethin	27. giro	uscita di strada chicane
Wisell	15. giro	blocco del cambio

LA NOSTRA PAGELLA DEI PROTAGONISTI

Beltoise, Ickx, E. Fittipaldi, Stewart, Amon, Regazzoni ●●●●● Redman, de Adamich, Peterson, Hulme, Pescarolo, Hailwood, Gethin ●●●● Wilson Fittipaldi, Pace, Cevert, Ganley, Schenken, Wisell ●●● Marko, Stommelen, Hill, Beuttler, Walker, Lauda ●●

LA CLASSIFICA MONDIALE

Emerson Fittipaldi punti 19; Ickx 16; Hulme 15; Stewart 12; Beltoise 9. Regazzoni 7; Revson 6; Andretti, de Adamich, Peterson 3; Schenken, Redman 2; Amon, Hill, Pace 1.

● La quinta prova del campionato mondiale piloti sarà il Gran Premio del Belgio, in programma a Nivelles il 4 giugno.

DALL'INVIATO

MONTECARLO - La pioggia ha completamente falsato lo svolgimento di questo 30. Gran Premio di Monaco e tutto è stato deciso praticamente alla partenza, con Beltoise che ha saputo infilarsi tra Ickx e Fittipaldi, per prendere subito il comando e non abbandonarlo più sino alla fine. Sono crollati tutti i valori tecnici in gioco ed è stato un livellamento impressionante di caratteristiche di motori, telai e pneumatici, visto che gli equipaggiamenti di pioggia di tutti i maggiori contendenti si erano mostrati equivalenti. Ma se Beltoise, corridore sempre tra i più tenaci a Montecarlo, s'è conquistato il successo con una partenza incredibile, per tutti gli altri è stato difficilissimo mutare le posizioni iniziali, dovendosi ogni variazione al solo svolgimento della corsa. S'attendeva una reazione più forte da parte di Ickx, che nelle stesse condizioni di pioggia il giorno prima era stato il più rapido di tutti, nondimeno il suo attacco è stato ostacolato al momento decisivo.

Ed ecco i particolari della corsa: al segnale della partenza, (le 25 macchine son giunte al consueto rettilineo delle tribune, dopo uno schieramento nella nuova zona dei boxes), per quanto scattante l'avvio di Ickx e Fittipaldi, la manovra di Beltoise è stata irresistibile. Il francese è riuscito ad infilarsi tra i due prima che reagisse Regazzoni e già sulla salita Beltoise ha potuto prendere risolutamente il comando. Alla conclusione del primo giro, il pilota della BRM era inseguito da Regazzoni, Fittipaldi e Ickx; più staccati Amon, Stewart, Bethin, Hulme, Ganley, Hailwood, Cevert, Wisell, Stommelen, Peterson, de Adamich e gli altri. Subito Beltoise ha inanellato una serie di giri con tempi veramente bassi, per le condizioni: 1'42"1 al 3. giro, 1'41"6 al 5. e 1'41"1 al 7., prima di concludere con quell'1'40" netti del nono passaggio, che resterà il miglior giro della giornata.

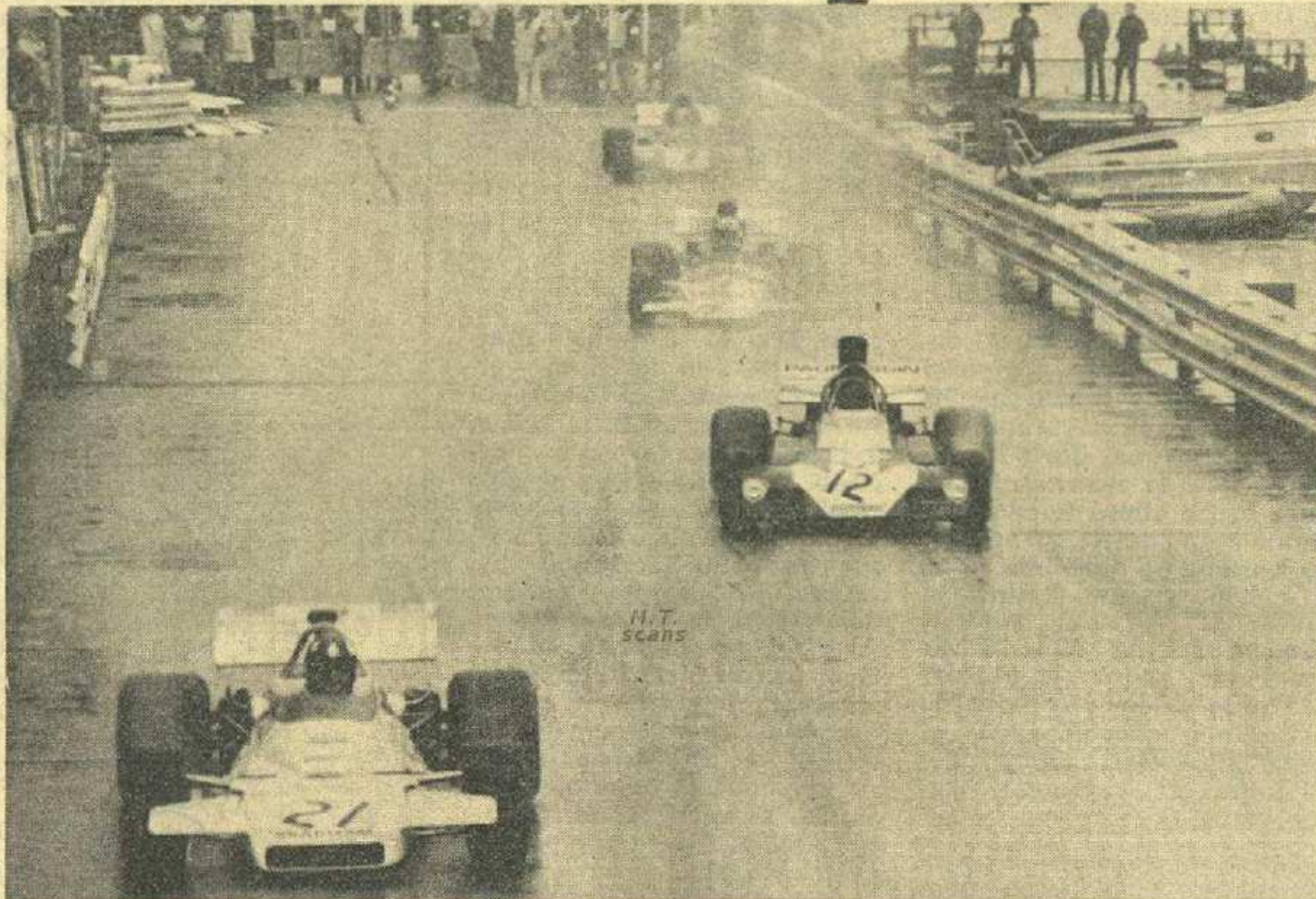
Dopo il fortunoso inizio di Beltoise, Ickx ha potuto riprendersi bene al 5. passaggio, scavalcando Fittipaldi e Regazzoni e portandosi a 12" dal primo. Dietro, sempre Amon, che precede Stewart, Gethin, Hulme, Hailwood, Redman, Walker, Wisell, Cevert, Schenken e Pescarolo. Manca Hulme, in seguito ad una sbandata. E' il momento di Ickx: il pilota della Ferrari accelera giro per giro e riesce a scendere a 9"4 del leader al 9. giro, fino a 7"5 al 15. giro, quando i primi hanno incontrato il forte gruppo dei concorrenti da doppiare. In questo frangente, Ickx è stato forzatamente attardato, mentre incidenti e soste ai box si avevano per Walker, Wilson Fittipaldi e Wisell. Anche Amon al 16. giro incappava in una disavventura e veniva di colpo superato da Stewart, Gethin, e Hailwood.

Così, al 18. passaggio, Ickx si è trovato di colpo a 16" dal primo, mentre si aveva una schermaglia tra Stewart e Gethin, ancora un inseguimento da parte del pilota belga, che s'è fatto notevolmente sotto a Beltoise: 10" al 22. giro e 8"7 al 24. Ma ancora una volta una serie di doppiaggi ha impedito al pilota della Ferrari di portare a conclusione il suo inseguimento e il successivo distanziamento è stato inevitabile, anche al 27. giro, quando Ickx era tornato a 7"8. Qui scompare Gethin, in seguito ad una uscita alla « chicane », sicché dietro a Regazzoni, Stewart e Fittipaldi, tutti gli altri sono doppiati, da Amon a Hailwood, Schenken, Cevert e Pescarolo. Mentre de Adamich guadagna posizioni.

Il distacco tra i primi due sale a 24" al 28. giro e si manterrà su questa entità per molti giri.

Dalle emozioni per gli (inutili) attacchi a BELTOISE alla collana di «slittate» sull'asfalto viscido per la pioggia

4 volte ICKX ha fatto sperare



Raggruppati all'uscita dalla chicane all'inizio di gara, prima della curva del tabaccaio, la Brabham di Wilson Fittipaldi, la Surtees di de Adamich, la BRM 180 di Ganley e la March 721 X di Niki Lauda

Montecarlo come JARAMA per ICXK

MOMENTO-CHIAVE

La sconfitta dopo dieci metri

MONTECARLO - A dire il vero, il momento determinante della corsa è stato esattamente alla partenza, anche se bisogna riconoscere che di lì ai successivi ottanta giri del Gran Premio, Jacky Ickx sorpreso inaspettatamente da Beltoise, ha avuto tutta la possibilità di inseguire e di tentare il tutto per tutto nel capovolgimento della situazione. E dire che la partenza sembrava più che ottima per il pilota della Ferrari, scattato benissimo all'abbassarsi della bandierina, un attimo prima di Fittipaldi, che stava a fianco di lui in prima fila. Ma l'impressione è stata fulminea: mentre questo scatto avveniva, già dalla seconda fila Beltoise, d'un soffio più pronto, si costruiva il suo successo, con una manovra irresistibile.

Infatti, il pilota francese, pronto e con un lievissimo anticipo, è riuscito ad infilarsi tra le due macchine della prima fila proprio all'imbocco della prima curva, a San Devote.

E' stato un guizzo tale da lasciare del tutto sorpresi non soltanto Ickx e Fittipaldi, evidentemente impegnati a guardarsi a vicenda, ma anche Regazzoni, il quale dalla seconda fila era anche lui nella posizione migliore per rintuzzare questo attacco a fondo. Ma Beltoise, passato rischiosamente a pochi centimetri tra la Ferrari e la Lotus, s'è assicurato con questa veemente determinazione la sua vittoria. Ed è stato tutto così tremendamente sorprendente, che lo stesso Ickx ha ceduto in questo momento cruciale anche a Fittipaldi e tutti e due i piloti si sono lasciati superare al primo giro anche da Regazzoni.

Questo, non c'è dubbio, è stato l'episodio decisivo, ma poi altri se ne sono avuti, perché dal primo all'ultimo giro, Ickx ha avuto tante occasioni di riprendere il tempo perduto, con almeno quattro inseguimenti avvincenti. Ma ogni volta, proprio quando tutto lasciava intendere un buon

completamento, le difficoltà e gli imprevisti, con i doppiaggi e con i numerosi difficilissimi sorpassi, erano tali, da mandare sistematicamente in fumo ogni sforzo. Forse è stato il primo di questi inseguimenti ad avere un ruolo decisivo, giacché in soli 5 giri il campione belga è ripiombato alla caccia del pilota della BRM e da 12"5 è riuscito a scendere fino a 7"5 al 15. giro, quando poco sarebbe bastato per continuare la progressione e dare un altro volto alla corsa, mettendo sotto pressione Beltoise.

Invece, proprio al 15. giro sono stati anche tutti gli altri progressivi avvicinamenti di Ickx a quel Beltoise, che s'è rivelato più forte di lui proprio sul terreno che il belga ha sempre prediletto, il terreno fortemente bagnato.

Come bloccati sul più bello sono stati anche tutti gli altri progressivi avvicinamenti di Ickx a quel Beltoise, che s'è rivelato più forte di lui proprio sul terreno che il belga ha sempre prediletto, il terreno fortemente bagnato.

Anzi, al 43. passaggio viene addirittura raggiunto da Stewart, che lo minaccia ad un sol secondo, dopo aver avuto ragione dieci giri prima. Se non che proprio nel momento in cui il sorpasso sembrava possibile, anche il campione del mondo si girava e tornava nuovamente in quarta posizione, nettamente dietro a Regazzoni, ultimo a giri pieni. Schenken usciva a Mirabeau ed anche Ganley compiva un testacoda. E si giunge al 50. giro, con Beltoise che conserva 22"5 su Ickx e 39"2 su Regazzoni, presato a 3" da Stewart: Fittipaldi tiene testa ad Amon, dinanzi al brillante Redman. A Hailwood, che s'è arrestato brevemente per cambiare la visiera, a Marko ed al bravissimo de Adamich, che è salito fino al 10. posto, nella morsa di Stommelen, Wilson Fittipaldi e Peterson.

Altri grossi mutamenti da questo momento: Ganley, che s'era appena girato, è andato a tamponare Hailwood poco prima dell'ingresso, alla curva del gasometro, entrambi sono stati così eliminati, ma la Surtees di Hailwood ha lasciato molto olio nell'urto. Proprio allora, al 52. giro, sopraggiungeva Regazzoni, il quale non ha potuto evitare le larghe chiazze ed è finito contro il guard-rail. Così, si riducevano a tre gli uomini non doppiati. E dopo che Cevert doveva fermarsi lungamente al box per l'acqua penetrata nello spinterogeno, anche a Stewart si verificava un guaio analogo.

L'ultimo assalto, Ickx l'ha portato a Beltoise in questa fase, dai 30" di ritardo del 58. giro, ha saputo scendere a 16"9 al 60. giro, 10"9 al 62. quando di colpo s'è avuto un altro allungo di 16" e 22" nei giri successivi. E Stewart doppiato al 67. giro, Redman sale al 8. posto, in seguito ad un nuovo ritardo di Amon, mentre la scomparsa di Hailwood e l'incidente di Pescarolo alla curva del gasometro, hanno favorito l'avanzata di de Adamich, il quale ha saputo piegare Marko, sempre premuto da Stommelen.

Ormai la corsa è decisa sotto ogni profilo e i piccoli progressi che ancora Ickx può compiere non possono più portare ad alcun mutamento. Eppure, il passaggio a 18" dai precedenti 22" al 69. passaggio ha lasciato qualche speranza, con il distacco di 17" al 70. giro, e 15" al 72. Ormai, tuttavia, era impossibile insistere, date le condizioni, e tornando a 16" al 73. passaggio il campione belga ha mollato definitivamente accontentandosi di un pur onorevole, secondo posto, perdendo circa due secondi al giro. Stewart lamentava un continuo calo di resa a causa dello spinterogeno bagnato e perdeva anche la terza posizione a favore di Fittipaldi. Alle spalle, nessun altro mutamento; Redman poteva concludere con un eccellente quinto posto, dinanzi allo sfortunato Amon e de Adamich era settimo, conservando la sua prevalenza su Marko, mentre Stommelen perdeva terreno e Peterson, sempre nelle retrovie, aumentava il suo ritardo.

Enrico Benzing

• Terza consecutiva presenza nello staff tecnico Ferrari alle corse, anche dell'ing. Bussi, il responsabile motori. Bisogna dire che, a parte l'avaria di Andretti a Jarama, identificata nella sua causa non dipendente da errori ferraristi, ma da un certo materiale di un delicatissimo organo del propulsore, i dodici boxer modenesi ora vanno molto bene. Non a caso nelle prove monegasche hanno mostrato anche potenze significative in basso (leggi 7-8000 giri). «E poi vale anche dare una occhiata agli altri», conclude l'ingegnere triestino, che poi non è quel nemico dei giornalisti che si diceva (anche se — stringi stringi — non ti dice poi molto).



Jean-Pierre Beltoise, felicissimo con la corona d'alloro, accanto alla ieratica principessa Grace. I reali di Monaco non hanno neppure questa volta mancato all'appuntamento con il loro G. Premio

L'intervista più amara per gli italiani che sperano

BELTOISE non ci dedica la vittoria

MONTECARLO - Poteva essere l'occasione buona per Beltoise, vincitore del 30. G.P. di Monaco, di parzialmente riabilitarsi agli occhi degli sportivi italiani che ancora lo ricordano come il principale responsabile della tragedia in cui perse la vita Ignazio Giunti, quando gli ho chiesto «A chi dedichi questa vittoria» non gli costava nulla dire «A Giunti», invece il francese ha pensato lungamente, poi ridendo ha detto: «Non so, forse ti potrei dire a chi non la dedico» e se ne è andato. Beltoise è venuto in sala stampa, per asciugarsi un po' dell'acqua che lo aveva inzuppato in due ore di corsa e per vedere la registrazione del G.P. che la TV doveva ritrasmettere a circuito chiuso per lui.

«Quale migliore occasione di chiedergli un suo parere non ci poteva essere e così è nata questa intervista con Beltoise. Contento di aver vinto?»

«Certo, che domande! E' dal G.P. del Sud Africa che mi aspettavo una vittoria che per varie ragioni mi è sempre sfuggita. Oggi finalmente ce l'ho fatta a vincere il mio primo Gran Premio».

Com'è andata al via, quando dalla seconda fila dopo poche centinaia di metri eri già in testa e non l'hai più lasciata fino alla fine? «(ridendo) Li ho infilati come polli. Ero oggi molto concentrato perché sapevo che era di importanza vitale essere in testa, perché con l'acqua che c'era, se indietro non avevi visibilità, la corsa era persa. Ickx e Fittipaldi si controllavano a vicenda di sottocchio; io sono partito in un modo come mai mi era successo, li ho subito persi e loro quando mi hanno visto, hanno capito che il pericolo era io e sono partiti di scatto facendo pattinare le ruote e rimanendo praticamente fermi, tant'è che dietro a me si è trovato subito Regazzoni che era anche lui in seconda fila».

Hai mai avuto paura di perdere la corsa?

«Sì, quando ad un certo momento avevo cinque macchine davanti a me che dovevo superare e non è stato facile, perché si entrava nel buio e ho faticato parecchio perdendo tempo prezioso. Ad un certo momento Ickx che aveva 30" di distacco si è portato a 8-9" quando mi è stato segnalato ciò dai box, ho allora accelerato, distaccando progressivamente il belga, che non riusciva ad andare più forte di me».

Com'è andata oggi la macchina? «Favolosa, ne ero già convinto an-

che al via, perché avevo la potenza necessaria, ed in più ero molto leggero. Siamo riusciti ad ottenere negli ultimi motori che la coppia sia 7500 giri, ma io preferirei averla ancora più in basso a 5000 giri se fosse possibile. Ma non va male anche così, oggi al traguardo mr. Stanley mi ha detto: non male, non male ragazzo, mi hai fatto stare in pena per due ore. Ma alla fine ce l'hai fatta, credo che ti abbiano dato anche una buona macchina no? Sono molto contento della mia nuova squadra, e sono contento anche di aver dato questa soddisfazione a mr. Stanley».

Come erano le condizioni della pista?

«Orribili, poi verso la fine quando c'era l'olio alla curva del gasometro, non sapevi se riuscivi a farcela a passare senza fare un testa-coda o meno, è stata una vera roulette. Ad un certo punto quando si è messo a piovere ancora più forte, ho pensato, chissà se sospendono la corsa, poi ho detto, certamente quelli della Ferrari si opporranno ad una eventuale decisione del genere, e mi sono ancora di più concentrato per cercare di andare forte restando in pista. Si parlava tanto che erano pericolose 25 vetture in pista a Montecarlo, ma abbiamo fatto vedere che avevamo ragione noi piloti, pur in condizioni della pista eccezionalmente pericolose non è successo nulla di grave».

Hai visto tutte quelle segnalazioni che ti faceva il tuo patron Stanley lungo la pista?

«(ridendo) Sì, sì, l'ho visto, quando segnalavano che c'era olio in pista, Stanley è venuto in mezzo alla pista a farmi segni e a raccomandarsi di andare piano, sembrava che implorasse per favore, che non gli buttassi via questa soddisfazione, per cercare di guadagnare pochi centesimi».

Quali saranno i tuoi prossimi impegni?

«Fra quindici giorni sarò in Belgio a Nivelles, poi tutte le gare di F.1 e verrò a correre anche a Roma nel G.P. Repubblica del 18 giugno e Vallelunga».

E se ne va, verso l'Hotel de Paris dove è stato chiamato da un personaggio che si vuole congratulare con lui, in principio si diceva che fosse il primo ministro francese, poi si è scoperto che era il suo ex patron della Matra, Lagardere.

Giancarlo Cevenini

MONDIALE PILOTI F. 1 (dopo 4 prove)

	G.P. ARGENTINA	G.P. SUD AFRICA	G.P. DI SPAGNA	G.P. DI MONACO	TOTALE
E. FITTIPALDI	—	6	9	4	19
ICKX	4	—	6	6	16
HULME	6	9	—	—	15
STEWART	9	—	—	3	12
BELTOISE	—	—	—	9	9
REGAZZONI	3	—	4	—	7
REVSON	—	4	2	—	6
ANDRETTI	—	3	—	—	3
DE ADAMICH	—	—	3	—	3
PETERSON	1	2	—	—	3
SCHENKEN	2	—	—	—	2
REDMAN	—	—	—	2	2
AMON	—	—	—	1	1
HILL	—	1	—	—	1
PACE	—	—	1	—	1

Ferrari in testa alla Coppa Costruttori

FERRARI	4	3	6	6	19
MCLAREN	6	9	2	2	19
LOTUS JPS	—	6	9	4	19
TYRRELL	9	—	—	3	12
BRM	—	—	—	9	9
SURTEES	2	—	3	—	5
MARCH	1	2	1	—	4
BRABHAM	—	1	—	—	1
MATRA	—	—	—	—	1



Scene di Montecarlo. Finite le prove, le formula 1 contendono il poco spazio a biciclette e camioncini, ritornando ai propri garages

L'altalena della speranza

In questa tabella, i distacchi nei vari giri della corsa di Beltoise rispetto ai suoi immediati inseguitori:

2 Regazzoni a 3"5 - Ickx a 7"
3 Regazzoni a 5"3 - Ickx a 9"
4 Regazzoni a 5"6 - Ickx a 9"2
7 Ickx a 13" - Regazzoni a 16"
19 Ickx a 15"4 - Regazzoni a 30"4
20 Ickx a 12"9 - Regazzoni a 30"
21 Ickx a 12" - Regazzoni a 33"
22 Ickx a 10" - Regazzoni a 31"
26 Ickx a 13" - Regazzoni a 32"3
27 Ickx a 7"8 - Regazzoni a 34"3
29 Ickx a 19" - Regazzoni a 37"8
31 Ickx a 23" - Regazzoni a 42"
34 Ickx a 16"5 - Regazzoni a 34"3
35 Ickx a 23"3 - Regazzoni a 34"5
36 Ickx a 24"4 - Regazzoni a 32"5
37 Ickx a 25"2 - Regazzoni a 32"2
45 Ickx a 18"9 - Regazzoni a 33"9
47 Ickx a 19" - Regazzoni a 34"
50 Ickx a 22"5 - Regazzoni a 39"2
51 Ickx a 20"8 - Regazzoni a 36"9
58 Ickx a 16"9 - —
60 Ickx a 10"9 - —
67 Ickx a 22" - —
69 Ickx a 18" - —
70 Ickx a 17" - —
72 Ickx a 15" - —
73 Ickx a 16" - —

BENVENUTI ha trovato il suo Monzon

MONTECARLO - Ai margini del Gran Premio, si è svolta una «garetta» riservata a vetture Renault 17 TS con alla guida personalità dello spettacolo e dello sport (non automobilistico). Poco prima della gara delle formula 1, quindi già con acqua battente, sette 17 TS estratte a sorte si sono date battaglia su cinque giri di pista. Il nostro Nino Benvenuti si è comportato abbastanza bene, giungendo a neppure 2" dal vincitore, Marchand.

TROFEO MOET-CHANDON - Riservato a vetture Renault 17 TS - Monaco, 14 maggio 1972.

LA CLASSIFICA

1. Guy Marchand in 11'41"9, media kmh 82,440; 2. Nino Benvenuti 11'43"2; 3. Jean-Claude Killy 11'51"; 4. George Descrieres 12'08"9; 5. Moustache 12'10"5; 6. Philippe Clay 12'17"5; 7. Pierre Vassiliu 12'51"8.
Giro più veloce: Killy in 2"11".

Cambiati così i piazzamenti durante la gara

20. GIRO

- | | |
|--------------------|----------|
| 1. BELTOISE | 36'10"1 |
| media 104,350 kmh. | |
| 2. ICKX | 36'22"8 |
| 3. REGAZZONI | 36'40"6 |
| 4. STEWART | 37'03"9 |
| 5. GETHIN | 37'05"9 |
| 6. E. FITTIPALDI | 37'11"1 |
| 7. HAILWOOD | 37'41"1 |
| 8. AMON | 37'41"9 |
| 9. CEVERT | 38'14"4 |
| 10. SCHENKEN | a 1 giro |
| 11. PESCAROLO | a 1 giro |
| 12. DE ADAMICH | a 1 giro |
| 13. MARKO | a 1 giro |
| 14. REDMAN | a 1 giro |
| 15. HULME | a 1 giro |
| 16. W. FITTIPALDI | a 1 giro |
| 17. STOMMELEN | a 1 giro |
| 18. PETERSON | a 1 giro |
| 19. HILL | a 1 giro |
| 20. BEUTTLER | a 1 giro |
| 21. PACE | a 1 giro |
| 22. GANLEY | a 1 giro |
| 23. WALKER | a 2 giri |
| 24. LAUDA | a 2 giri |
| 25. WISELL | a 4 giri |

50. GIRO

- | | |
|--------------------|-----------|
| 1. BELTOISE | 1.32'46"3 |
| media kmh. 101,699 | |
| 2. ICKX | 1.33'08"8 |
| 3. REGAZZONI | 1.33'25"5 |
| 4. STEWART | 1.33'28"4 |
| 5. E. FITTIPALDI | a 1 giro |
| 6. AMON | |
| 7. REDMAN | |
| 8. HAILWOOD | |
| 9. MARKO | |
| 10. DE ADAMICH | |
| 11. STOMMELEN | |
| 12. W. FITTIPALDI | |
| 13. PETERSON | |
| 14. HILL | |
| 15. HULME | |
| 16. GANLEY | |
| 17. BEUTTLER | |
| 18. PESCAROLO | |
| 19. PACE | |
| 20. WALKER | |
| 21. LAUDA | |
| 22. CEVERT | |

60. GIRO

- | | |
|--------------------|-----------|
| 1. BELTOISE | 1.51'33"3 |
| media kmh. 101,491 | |
| 2. ICKX | 1.51'50"2 |
| 3. STEWART | 1.52'47"2 |
| 4. E FITTIPALDI | a 1 giro |
| 5. REDMAN | |
| 6. AMON | |
| 7. DE ADAMICH | |
| 8. MARKO | |
| 9. STOMMELEN | |
| 10. W. FITTIPALDI | |
| 11. PETERSON | |
| 12. HILL | |
| 13. BEUTTLER | |
| 14. PESCAROLO | |
| 15. HULME | |
| 16. PACE | |
| 17. WALKER | |
| 18. LAUDA | |
| 19. CEVERT | |

70. GIRO

- | | |
|--------------------|-----------|
| 1. BELTOISE | 2.09'23"4 |
| media kmh. 102,086 | |
| 2. ICKX | |
| 3. E. FITTIPALDI | |
| 4. STEWART | |
| 5. REDMAN | |
| 6. AMON | |
| 7. DE ADAMICH | |
| 8. MARKO | |
| 9. W. FITTIPALDI | |
| 10. STOMMELEN | |

● Cambiati davvero i tempi. Nelle sere dopo le prove, alle undici i meccanici Ferrari erano tutti a nanna o a bere un'ultima birra al bar del loro albergo, mentre quelli efficientissimi Tyrrell, lavoravano ancora sodo. Mai successo nel passato!

● ICKX «mago». Prima delle prove del venerdì ha dichiarato: «Dieci piloti scenderanno sotto il mio 1'23"3 della prima giornata di allenamenti.» E dieci sono stati (compreso lui).

La TECNICA F. 1 continua a mettere l'accento sul problema dei PNEUMATICI che hanno cambiato faccia al «MONDIALE»: dal riscatto FIRESTONE sul «misto» alle incognite per l'alta velocità

La macedonia delle gomme

MONTECARLO - Non ricerchiamo grosse innovazioni tecniche nelle vetture presentate a Montecarlo, essendo avvenuto il progressivo rinnovamento dall'inizio della stagione, da Buenos Aires a Kyalami e Jarama; rivediamo, piuttosto, le soluzioni più fresche e interessanti, alla luce degli adattamenti su questo circuito. Con un problema di pneumatici sempre struggente e sempre determinante delle prestazioni. A cominciare dal mutamento dei valori tra Firestone e Goodyear, impegnate in una spasmodica corsa al progresso, che ha portato la prima marca a guadagnare le posizioni perdute lo scorso anno, con una somma di conquiste veramente rimarchevoli, e la seconda a trovarsi al disotto di qualche linea, nonostante i perfezionamenti, con un piccolo capovolgimento della situazione. Infatti, dove la Goodyear s'era rivelata nettamente superiore un anno fa, era proprio nella fascia delle prestazioni su circuiti lenti e medio-veloci. Ora, l'avanzata della Firestone trova proprio su questo terreno dei tracciati a conformazione più mista (Jarama e Montecarlo possono essere accostati) le migliori caratteristiche funzionali; anche se, con tutta probabilità, tutto va concentrato questa volta soltanto sul ruolo della gomma anteriore, che pure influenza parecchio il lavoro di quella posteriore e tutto l'assetto della vettura.

Indubbiamente, oggi è molto difficile seguire l'evoluzione di queste gomme, anche numericamente, per la ricchezza di tipi, spesso con semplici sfumature nella differenziazione delle caratteristiche. Per la Firestone, tutto si concentra sulle mescole, B32 e B34, per gomme posteriori di 13 pollici (le 15 pollici, con mescola eguale, sono usate soltanto da Hallwood, Gethin, Wisell e Marko), e sulla sola variante per le dimensioni dei copertoni anteriori, con battistrada di 8,6 o di 9 pollici. E sono le stesse gomme sviluppate ed impiegate nelle ultime prove del Sudafrica e della Spagna, l'una con mescola leggermente più dura e l'altra con impatto più soffice, con conseguenti differenze nelle caratteristiche isteretiche. Era inevitabile tentare, su un circuito come

questo, di trarre il maggior profitto dalle B34; buone prestazioni in prova, ma assoluta insicurezza alla distanza, anche nella soluzione tentata dalla Ferrari, di combinare la mescola B34 sulle ruote anteriori con la B32 sulle posteriori. L'unica variante, che conferma il ruolo rimarchevole della gomma anteriore, è data dalle preferenze del battistrada più stretto in talune macchine, quali la Lotus di Fittipaldi e la B.R.M. di Beltoise, con ottime risultanze.

Da parte della Goodyear, le ultime avanzate ricerche, hanno portato ad un tipo di gomma (generalizzate le dimensioni di 9,0-20,0-13 anteriore e 13,0-24,0-13 posteriore) con caratteristiche assai ravvicinate in tre diverse tipificazioni, con mescole quasi perfettamente uguali e minima alterazione degli ingredienti chimici che reagiscono nelle diverse condizioni di ogni circuito, e con qualche diversità per le caratteristiche di trazione. Sono scomparse, così, le sigle, tipo G28 o G31, che facilitavano la classificazione anche giornalmente, e si seguono numerazioni più complesse, come 2052056 o 2052083, di cui si trattengono soltanto le ultime due cifre, 56 o 83, a dimostrazione della stessa impostazione delle caratteristiche generali di costruzioni, con lievi discostamenti. Le combinazioni tentate dai concorrenti che le adottano sono state moltissime, in sede di prove ufficiali, facendo rasentare l'esaurimento nervoso al giornalista metodico che ha voluto seguirne gli sviluppi. E abbiamo visto per le Tyrrell di Stewart e Cevert le combinazioni, fra anteriore e posteriore, di 51-56, 52-56, 57-56 e 82-83, come pure per la Matra di Amon, oltre a 36-37 soprattutto sulle Brabham. E' apparso evidente che i tipi 82 e 83 hanno la mescola più soffice, viste le condizioni del battistrada dopo pochi giri di prova; e se Stewart le ha preferite, ciò rientra anche un po' nel suo pulito stile di guida, che non può ripeterne i vantaggi anche per tutti gli altri piloti. Ovviamente il sopraggiungere della pioggia ha messo bruscamente in disparte tutto questo impegno per i pneumatici.

MACCHINA per MACCHINA: il tanto che c'è di nuovo

Ma guardiamo più da vicino i dettagli più interessanti delle macchine più rappresentative:



FERRARI Il fatto più importante risiede nelle caratteristiche funzionali del suo motore; oggi che al banco da altissime rese, fra 480 e 490 cavalli a 12.500-13.000 giri, come dire 160-163 cavalli-litro abbondanti, si è potuto operare un adattamento alle condizioni di Montecarlo. Con l'uso di scarichi più corti e variazioni di condotti d'alimentazione e di fasatura lievissime, s'è sacrificata una decina di cavalli in cima alla curva di potenza, scendendo a valori medi di 470 CV a 12.800 giri, per migliorare al massimo l'andamento intermedio della curva, con le migliori utilizzazioni. Il nuovo profilo alare mostra superiore efficienza, soprattutto in presenza di forti angoli di incidenza. Resta inconcepibile la posizione del serbatoio dell'olio, oggi che c'è una esasperazione di concetti nella distribuzione dei pesi e nella baricentrazione della vettura.



TYRRELL Di questa monoposto è stata definitivamente scartata la versione con passo più corto e piccoli miglioramenti di dettaglio sono stati apportati al conosciuto modello '71. L'attesa è per la versione '72 di questa vettura, che dovrebbe proporre soluzioni d'un certo interesse. La nuova macchina, che si spera di ultimare in tempo per Nivelles, annuncia innovazioni sostanziali: una scocca più bassa e molto squadrata, una forte carenatura di tutta la parte posteriore ed un nuovo frontale, bassissimo e molto aerodinamico. Mentre la sospensione posteriore rimarrà quasi invariata, un disegno del tutto nuovo è previsto per la sospensione anteriore.



LOTUS Senza innovazioni sostanziali, i progressi sono dati dall'affinamento del disegno, specie per le sospensioni, che favoriscono uno sfruttamento migliore delle caratteristiche di tenuta laterale dei pneumatici attuali. Ciò soprattutto per l'avantreno, mentre i frutti di questo perfezionamento si fanno sentire in misura ingente nella frenata: ora, infatti, la Lotus 72 ha una frenatura ed un assetto in questa fase davvero inarrivabile.



BRM L'esame della nuova P180 rivela un disegno assai avanzato per la scocca, specialmente nella parte anteriore; e si dimostra che si possono eliminare tutte le masse a sbalzo anche senza troppe rivoluzioni, conservando quella posizione dell'ordine del 60 per cento del passo per il baricentro, tanto influente per la trazione. I radiatori dell'acqua a poppa, accanto al cambio, devono assicurare un raffreddamento pari a quelli posti lateralmente, specie con buona intubazione e sfruttamento delle zone di pressione e depressione aerodinamica.



MARCH Lo schema proposto dalla nuova 721 X è rimarchevole ed impressionante la limitata lunghezza della scocca e la concentrazione centrale dei pesi. Per la geometria delle sospensioni, la lezione Lotus è stata ben appresa e, a parte la variabilità di passo di comando del gruppo molla-ammortizzatore, l'obiettivo della riduzione dei bracci a terra, con forte penetrazione del montante nel cerchio-ruota, è ben raggiunto, mentre per avere triangoli

delle sospensioni molto corti nella parte superiore, si sono attuati triangoli inferiori di lunghezza quasi esagerata. Quel che non si capisce è la ripetizione dell'errore già commesso dalla Ferrari degli ammortizzatori posteriori: vedremo come verrà risolto, per raggiungere quella funzionalità che ancora non ha.

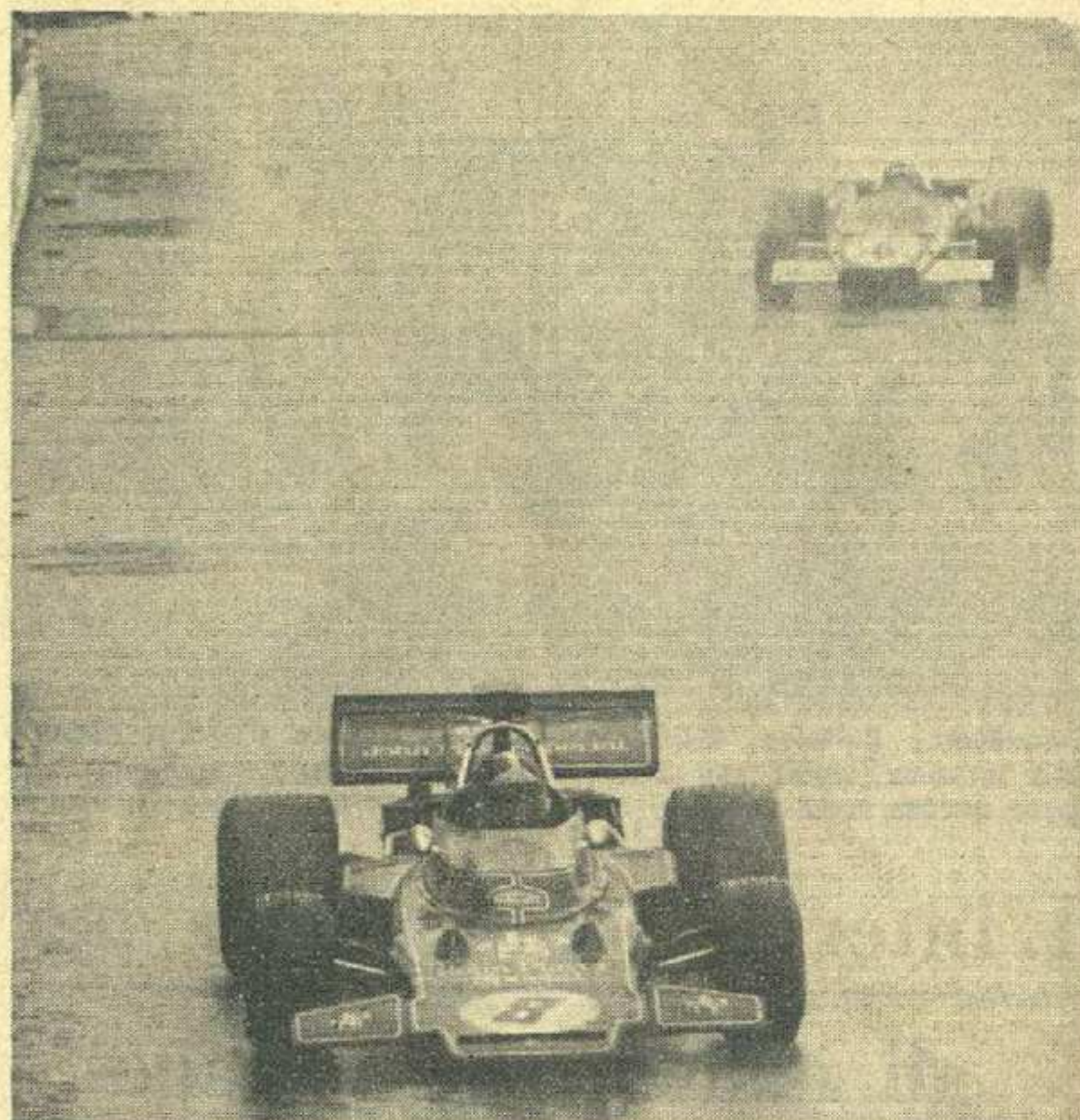


MATRA Gli ultimi ritocchi apportati alla Matra hanno consentito un sensibile alleggerimento: si parla di ben 50 chili, per giungere ora per la prima volta vicinissimi al limite minimo regolamentare. L'alleggerimento è stato operato nel motore, nel cambio, nella scocca e in tutto l'avantreno. Il motore, che è stato portato a circa 480 cavalli a 12.000 giri, ha subito uno speciale adattamento per Montecarlo, con limitazione a 10.500 giri e potenze di punta dell'ordine di 460 cavalli, allo scopo di accrescere al massimo le curve di potenza e coppia ai più bassi regimi di rotazione.

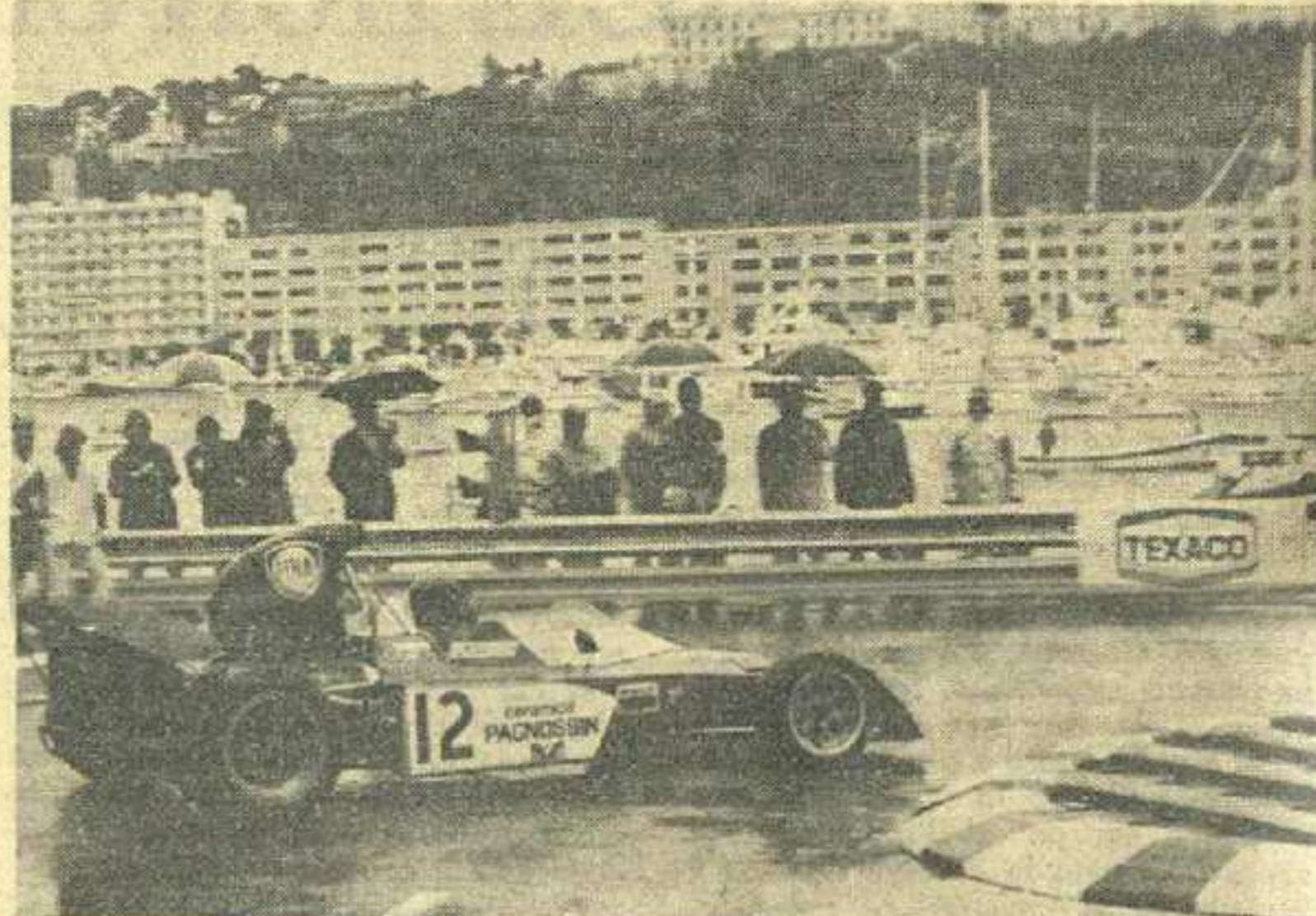
Nondimeno, le utilizzazioni migliori erano fatte dai motori Ferrari e dai migliori Cosworth, tanto da usare quattro anziché cinque marce. Per la nostra macchina si usava la prima soltanto per la partenza e si affrontava in seconda la «chicane» e la curva del gasometano, mentre Stewart aveva del tutto escluso l'uso della quinta.



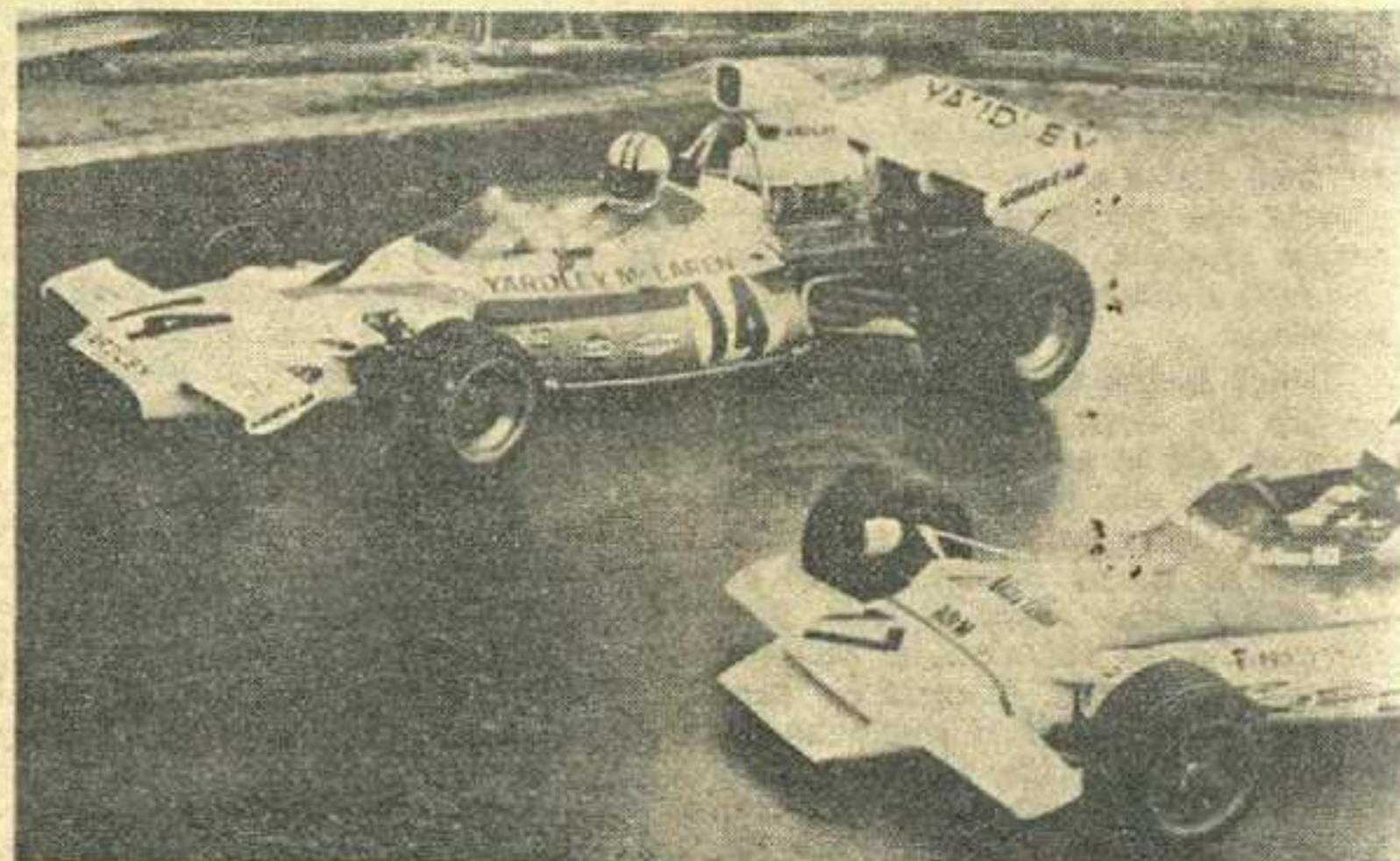
BRABHAM Il ritorno al disegno più tradizionale della nuova B37 avviene con un passaggio anche ad una nuova sospensione anteriore, in cui il lungo puntone riporta anche a geometrie più vecchie e abbandonate. Da sottolineare in queste macchine, come nella Matra posteriormente, l'impiego di dischi dei freni fortemente alleggeriti da forature, secondo quanto introdotto dalla Porsche nelle Sport.



All'inizio, Fittipaldi aveva resistito all'incalzare di Ickx, ma ben presto il pilota della Ferrari lo ha superato. Ora, nella classifica mondiale, il belga è a soli tre punti dal brasiliano, a quota 16



Ottima la gara di de Adamich, giunto settimo. Lo vediamo alla nuova chicane, di cui si notano in primo piano gli «scivoli» in legno



Sopra, ecco la BRM del vincitore Beltoise accingersi a doppiare la McLaren di Denis Hulme. Sotto, siamo in corsa, e ben due vetture hanno «sbagliato» la chicane. Ora attendono per rientrare in gara



Tutti i tempi
delle prove

L'identi-kit delle 25 monoposto

N. DI PILOTA GARA	MACCHINA, TIPO, ANNO DI COSTR.	GIOVEDÌ ASCIUTTO	VENERDÌ ASCIUTTO	SABATO BAGNATO
8	E. FITTIPALDI JPS Lotus 727 (72)	1'24"4	1'21"4	1'46"8
6	ICKX Ferrari 312 B (72)	1'23"3	1'21"6	1'45"3
7	REGAZZONI Ferrari 312 B (72)	1'23"8	1'21"9	1'45"9
17	BELTOISE BRM P 160 (71)	1'24"4	1'22"5	1'48"7
16	AMON Matra MS 120 C n. 6 (72)	1'24"3	1'22"6	1'48"5
18	GETHIN BRM P 160 (71)	1'25"2	1'22"6	1'57"4
14	HULME McLaren M 19 C 1 (72)	1'23"5	1'22"7	—
1	STEWART Tyrrell 004 (71)	1'23"7	1'22"9	1'48"8
22	PESCAROLO March 721 (72)	1'25"5	1'22"9	1'55"9
15	REDMAN McLaren M 19 A 2 (71)	1'25"1	1'23"1	1'49"4
11	HAILWOOD Surtees TS 9B (72)	1'26"2	1'23"7	1'47"6
2	CEVERT Tyrrell 002 (71)	1'39"0	1'23"8	1'48"0
10	SCHENKEN Surtees TS 9B (71)	1'28"1	1'23"9	1'49"5
9	WALKER JPS Lotus 725 (70)	1'24"9	1'24"0	1'50"5
3	PETERSON March 721 X (72)	1'25"4	1'24"1	1'53"2
28	WISSELL BRM P 160 (71)	1'29"6	1'24"4	1'50"7
26	MARKO BRM P 153 (71)	1'27"5	1'24"6	—
20	HILL Brabham BT 37 1 (72)	—	1'24"7	1'53"3
12	DE ADAMICH Surtees TS 9 B (72)	1'27"4	1'24"7	2'00"2
19	GANLEY BRM P 180 (72)	1'28"1	1'24"7	1'50"5
21	W. FITTIPALDI Brabham BT 33 3 (72)	1'26"2	1'25"2	—
4	LAUDA March 721 X (72)	1'29"1	1'25"6	1'58"2
5	BELTLER March 721 G (72)	1'34"0	1'26"5	1'57"8
23	PACE March 711 (71)	1'28"3	1'26"6	1'55"8
27	STOMMELEN Eiffelland (72)	—	1'29"5	1'51"6

Prove non più un problema

MONACO - Prima giornata di prove dedicata, come sempre, alla messa a punto delle macchine in funzione del percorso. E stavolta c'è stata l'aggiunta della esperienza da fare per quanto concerne la nuova disposizione dei boxes e la nuova traiettoria della chicane, spostata più vicino alla curva del tabaccaio per effetto della nuova posizione dei boxes.

Nonostante queste preoccupazioni si è visto che pian piano i tempi sul giro diventavano vicini a quelli degli altri Gran Premi di Monaco, come poi si è potuto constatare nella giornata successiva. Il tempo della prima giornata è stato bello con temperature dolci se non caldo, il che ha permesso di collaudare i tipi di pneumatici adatti alla pista asciutta e calda. E si è visto come le Firestone fossero buone, dato che Ickx ha ottenuto il miglior tempo. Tuttavia le indicazioni erano approssimative, poiché i tempi non sono stati eccezionali, in ultima analisi. In questa prima giornata non hanno provato Stommelen, che non era ancora arrivato, e non ha potuto provare Hill il cui motore ha preso fuoco tre volte, con bella regolarità, ad ogni tentativo di messa in moto. Come abbiamo detto i tempi sono stati soltanto indicativi, e lo si è visto durante la seconda giornata.

Il tempo del venerdì mattina è stato differente, perché il cielo si era coperto e le temperature erano diminuite. Condizioni ideali, perciò, per delle prestazioni di rilievo, anche perché la pista era stata accuratamente lavata. I tempi sul giro sono andati progressivamente diminuendo e fin poco prima della fine era Ickx ad avere il nastro azzurro, con 1'21"6, ma poco prima che fosse abbassata la bandiera a scacchi Emerson Fittipaldi faceva scintille ed otteneva 1'21"4 media kmh 139,090 che restava il miglior tempo assoluto e quindi dava al brasiliano la posizione di testa alla partenza con di fianco Ickx. Regazzoni era anche lui sotto il minuto e ventidue secondi, e dietro questi tre anche se con margine netto di svantaggio era Beltoise con Amon e Gethin serratissimi. Ad eccezione del

formidabile Fittipaldi gli altri avevano motori a 12 cilindri, che evidentemente avevano trovato nelle curve di utilizzazione adeguate la possibilità di esprimersi.

Molto in ombra, invece, Stewart, nonostante che si sia dato molto da fare con due macchine differenti. Tempi da considerare eccezionali per Pescarolo, che con la March-Politoys vecchia non era certo preventivabile tra i primi. Buono l'adattamento di Redman, che alla McLaren ha sostituito Revson impegnato a Indianapolis. Non molto brillante per contro de Adamich, cui il circuito deve riuscire un poco ostico.

Alle prove della seconda giornata ha preso parte anche Stommelen, con la macchina Eiffelland, ma senza poter far molto, come a Madrid.

La sessione finale è stata aversata dal maltempo, ma è servita molto per poter provare con le gomme da pioggia, e quindi essere pronti nel caso che il tempo fosse stato cattivo il giorno della corsa. Con la pioggia la gerarchia stabilita il giorno prima è risultata un poco modificata, anche se non nelle prime posizioni. Infatti il più veloce (c'era da dubitarne?) è stato Ickx, con Regazzoni dietro e subito dopo Fittipaldi. Però alle loro spalle sono stati Hailwood e Cevert e poi ancora Amon e Beltoise, che ha fatto meglio di Stewart. Evidentemente anche con la pioggia le gomme Firestone si sono dimostrate migliori delle Goodyear. Parecchie frenate tardive hanno portato molta gente a utilizzare la scappatoia dopo la chicane, senza conseguenze. Stommelen invece è andato a sbattere un poco rudemente contro un guard-rail danneggiando la macchina.

Nelle tre giornate di prove non è accaduto niente di speciale, salvo una grossa emozione per Carlos Pace che nella prima giornata, nella discesa dopo il tunnel, ha sentito una gomma sgonfiarsi di colpo, riuscendo tuttavia a mantenere la macchina ondeggiante in pista senza urtare le protezioni laterali.

f. l.



La roulette dei 25 al via

MONACO - Alla partenza sono state ammesse 25 macchine, in seguito alla richiesta perentoria presentata dalla associazione dei costruttori F. 1 e di cui abbiamo parlato la settimana scorsa. Come si era detto la decisione è stata presa mercoledì scorso, con discussioni verbali che sono risultate abbastanza movimentate e che si sono svolte in un clima non propriamente idilliaco, tra l'altro con ambientazione che non si può dire rispettasse il buon stile visto che l'ineffabile Mr. Ferguson ha trascinato il presidente dell'AC Monaco, Michel Boeri, dietro un camion nella zona dei box.

Alla fine l'AC Monaco ha soltanto ripetuto quel che aveva detto in precedenza, vale a dire che per gli organizzatori monegaschi il problema era importante soltanto ai fini della sicurezza ed a quelli della regolarità anche formale della prova. Infatti il regolamento ufficialmente approvato dalla CSI indicava chiaramente come le macchine ammesse fossero 20 e certo l'AC Monaco non poteva ignorare questo particolare.

Dopodiché è stato fatto intervenire un rappresentante della CSI, per l'occasione il signor Blanchet della FFSA, che a nome della CSI ha autorizzato l'allargamento a 25 del numero dei partenti. L'associazione F. 1 ha così ottenuto il suo scopo, con una certa fedeltà alla sua linea di condotta molto disinvolta, con azioni dell'ultimo momento, e l'AC Monaco si è liberato anche di questa altra fastidiosa vicenda, corollario finale a tutte le meschinerie delle ultime settimane alle quali anche la CSI, tramite il suo presidente Metternich ha dato il suo contributo di... confusione. Perché mentre a Modena qualche giorno prima ha definito « foul » (alla lettera « folle ») far partire 26 macchine insieme, in sede di sua conferenza stampa all'Hotel de Paris di Montecarlo ha avallato la giustificazione addotta dai costruttori: cioè che il Presidente della Sottocommissione interregionale di Sicurezza, il tedesco Schmidt, aveva già dichiarato agibile a 25 vetture il circuito-toboga!



A Modena, durante la settimana, i Pederzani e Galli cullavano speranze monegasche, quando i radiatori sembravano sufficienti

Per Tecno buone Nivelles?

MONTECARLO - La Tecno purtroppo ancora una volta non ha debuttato. E dire che le notizie del positivo collaudo dei primi giorni della settimana (precisamente di martedì) facevano ben sperare e qualcuno nel Principato si era già lanciato a pronosticarle la corsa del debutto.

Nelle prove di Modena di martedì la macchina, adesso con i radiatori dell'acqua che sono ritornati davanti mentre quelli dell'olio restano incorporati nell'alettone posteriore, si era comportata piuttosto bene e gli stessi Pederzani apparivano soddisfatti. Alla vettura mancava comunque un collaudo alla distanza, ma i costruttori bolognesi che volevano presenziare a tutti i costi alla corsa monegasca si riproponevano di effettuarlo proprio sulle strade del Principato.

Con questo obiettivo si è lavorato sodo anche nelle notti di martedì e mercoledì (e a Montecarlo ci si è illusi quindi di vederli) ma giovedì (destinato all'ultimo collaudo prima di partire) l'autodromo non era agibile. Non potendo provare prima di muoversi, considerati i problemi di riscaldamento lamentati nelle prove precedenti, non si è compiuto il grande salto rinviando tutto al prossimo appuntamento nel Gran Premio di Nivelles in Belgio.



Nella salita dopo la curva di St. Devote, Hulme e Regazzoni sono appaiati. Per entrambi, un Gran Premio sfortunato. Specialmente per Regazzoni, che senza un « dritto » al gasometro poteva giungere 3.

Accettate a scatola chiusa le modifiche tecniche annunciate dai costruttori F.1

I «calabrache» della C.S.I.

DALL'INVIATO

MONACO - Gli aspetti tecnici delle innovazioni che la CSI intende apportare alle macchine da corsa pura, cioè le monoposto F.1 e le sport (prototipo), vi sono raccontate a parte. Il testo del documento letto dal presidente della CSI era stato messo a punto durante la riunione di Tokyo, tra i membri della CSI tecnici e non tecnici. Aveva una sua logica tecnica ed una sua logica sportiva, e nella sua stesura si avvertiva la decisione della CSI di tener fede ad una linea che avremmo definito nuova, quella di una coerenza e continuità di opinioni. In altri termini dal documento traspariva, nei termini utilizzati in diplomazia, cioè quelli che hanno un certo stile, la decisione di non lasciarsi più sopraffare dalle interferenze, che essendo spesso contraddittorie provocavano in sostanza dei ritardi e delle incompletezze.

tutto bene, anzi benissimo. sappiamo che a Tokyo i membri della CSI hanno soprattutto voluto porre l'accento proprio sulla necessità di non lasciarsi più «ricattare» in continuità per porre fine ad uno stato di scavalco del potere di autorità massima da parte di encircolate.

attraverso collegamenti telefonici, i membri della CSI sono stati invitati a mantenere le posizioni decise in Giappone, cioè a «tener duro» quando verosimilmente si sarebbero presentate le obiezioni (alle decisioni prese) da parte soprattutto dei costruttori.

per inciso continuiamo anche ad utilizzare il vocabolo costruttori, per designare quelli che sono a capo delle squadre che corrono in F.1, ma ci pare che sarebbe ora di chiarire anche questo equivoco. Perché se si può parlare di costruttori nei riguardi di Ferrari, BRM, Matra e adesso anche Tecno, la dizione ci sembra molto impropria per gli altri. Ferribili aveva definiti gli «assemblatori», con un certo senso di apprezzativo; ma adesso pare che lui li abbia riconosciuti come i suoi pari, visto che è entrato a spiegare nella associazione retta da Andrew Ferguson.

benissimo: dopo Tokyo si poteva pensare perciò che (giuste o sbagliate) le idee fossero chiare e che le decisioni prese sarebbero state portate avanti senza tentennamenti. E per questo abbiamo atteso con curiosità la conferenza stampa che il principe Paul Metternich avrebbe tenuto alle di quelle della sera. Senonché immediatamente prima è stato annunciato che i costruttori avrebbero la loro tenuto una conferenza stampa, un'ora e mezza dopo quella del presidente della CSI. Lo abbiamo fatto con tutta evidenza quella di opporre agli argomenti della CSI gli argomenti dei «costruttori», creando perciò uno stato di confusione e di malintesi che avrebbe certo avuto come conseguenza

la divisione, se non altro, dell'opinione pubblica. Una manovra abbastanza trasparente, anche se non elegante. E abbastanza abile, come noi dobbiamo certo ricordare ricordando come Ferrari sia stato in campo italiano uno specialista della materia, attendendo spesso che la CSAI avesse effettuato i suoi convegni per poter parlare a sua volta. Una manovra che è abile in quanto permette di avere quella ultima parola che spesso influenza l'opinione; ma che non cambia la sostanza delle cose.

Comunque sia la CSI deve essere stata impressionata dalla annunciata decisione della associazione costruttori, ed il risultato è stato che prima della sua conferenza stampa il principe Metternich ha avuto un incontro coi rappresentanti della «Formula One Association». Noi lo abbiamo saputo dopo, proprio alla fine della lettura del documento stilato a Tokyo.

E' avvenuto, infatti, che finito di leggere il testo, il principe Metternich ed il suo segretario signor Treu hanno aggiunto qualcosa che non era nel testo scritto che era stato distribuito.

E quel qualcosa lo si compendia in: « tutto questo che vi abbiamo detto vale fino a un certo punto. Infatti i costruttori ci hanno portato elementi nuovi, che provocheranno probabilmente delle modifiche nelle decisioni che sono contenute nel testo ora letto ».

Ovvio che questa dichiarazione abbia provocato parecchia sorpresa. Sia in chi aveva semplicemente ascoltato la esposizione, sia soprattutto in chi era al corrente della linea di condotta fermamente decisa a Tokyo, e che veniva così sconsigliata.

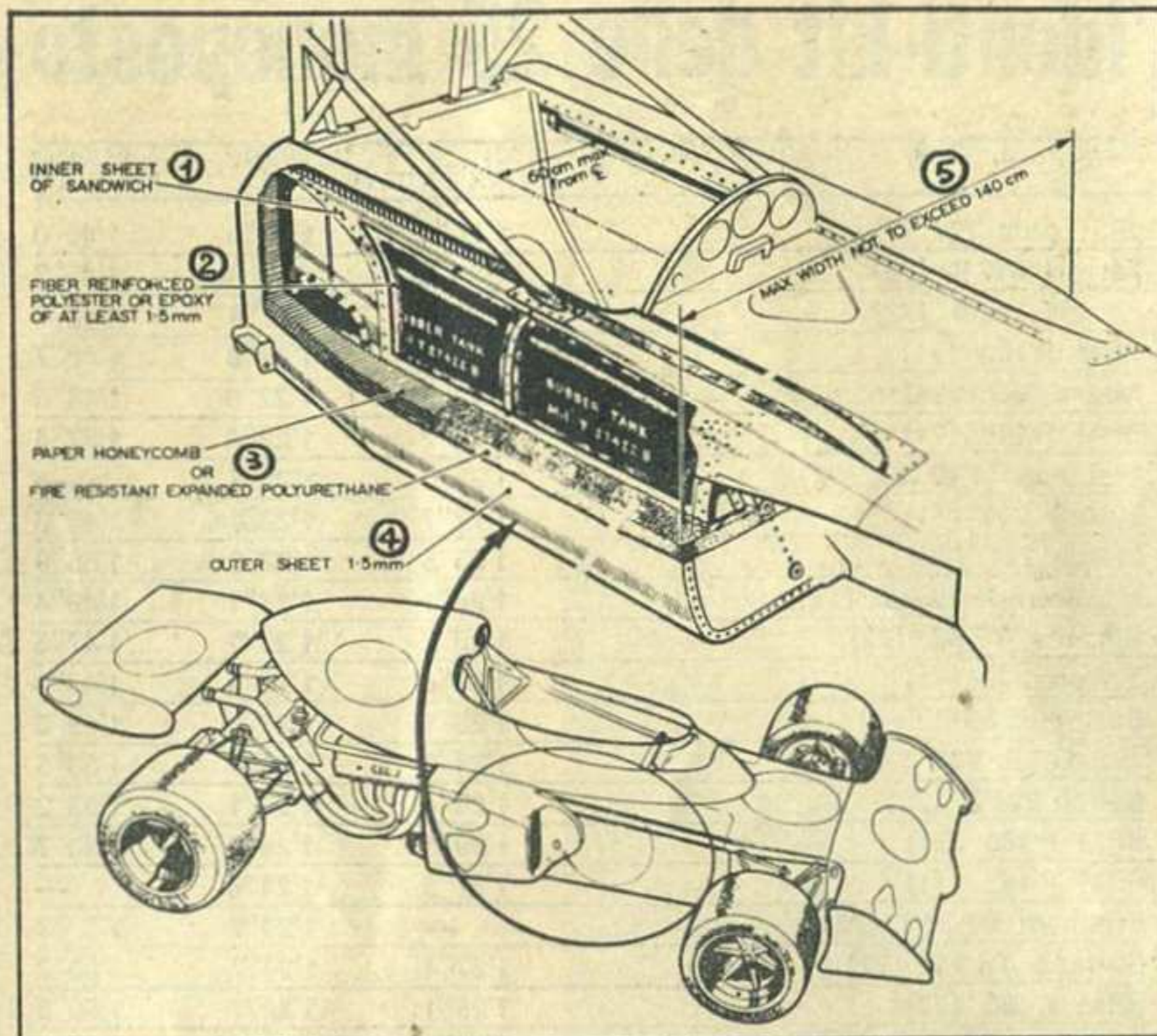
Quel che è ancor più sorprendente, tuttavia, è che, visto che nessuno fiata, abbiamo rivolto al presidente della CSI una precisa domanda: « può dirci quali sono questi fatti nuovi, portati dai costruttori, che debbono essere tanto importanti da modificare una decisione presa? ».

La risposta è stata stupefacente: « non li conosciamo ancora! ».

Avete letto bene: la CSI decide di modificare cose che essa stessa ha deciso, in base (è augurabile) ad un attento e ponderato esame della situazione, senza sapere esattamente perché!

Ci è parso di sognare, davvero; e sinceramente non troviamo i termini per definire una linea di condotta di questo genere. La si potrebbe chiamare abdicazione, la si potrebbe definire come una « calata di pantaloni ». Fate come volete, ma la sostanza è che anche la CSI ha soggiaciuto ad un ricatto, ad una minaccia che viene da un organismo che non ha nessuna veste ufficiale e che in ogni caso dovrebbe essere di autorità inferiore a quella della CSI. E' il governo che cede alle pressioni ricattatorie di una corrente, che è pur sempre di minoranza.

f. l.



E' una MARCH la monoposto tipo?

Quella che vedete a sinistra è una monoposto ideale. Assomiglia ad una March, è vero, ma solo perché la CSI non sapeva come mettere su carta le sue proposte e così le ha fatte disegnare dal progettista della Casa di Bicester, offerto da Mosley. Nei riferimenti, in 1 la parete interna del rivestimento; in 2 il rinforzo in fibra poliestere di almeno 1,5 mm; in 3 la struttura a nido d'ape oppure in poliuretano espanso; in 4 il rivestimento esterno di 1,5 mm; in 5 la misura massima di larghezza totale, non superiore a 140 cm

Dopo la «bocciatura» praticamente già annunciata dalla CSI

Gli alogenati gassosi impongono un nuovo esame del serbatoio-ALFA

MONTECARLO - Da un punto di vista squisitamente tecnico, la conferenza-stampa tenuta a Montecarlo dal presidente della CSI, principe Metternich, ci lascia in un grave imbarazzo. Infatti, non si può sottacere che un numero minimo di concorrenti su un determinato percorso non influisca sulla sicurezza, quella sicurezza che ha sempre favorito gli interventi più tempestivi e più drastici. Non è neppure il caso di rammentare il caso degli alettoni di tre anni fa. E' invece, il momento di rammentare che c'è uno studio ed una proposta italiani, con tanto di formula applicativa, per ogni tipo di macchine ed ogni caratteristica di circuito, che sta ancora in anticamera alla CSI. Basterebbe l'applicazione di questa formula matematica per dare una soluzione razionale ad un problema gravissimo, che non può essere lasciato in balia degli interessi economici o della trattativa privata tra organizzatore e concorrente.

Lo stesso presidente Metternich ha precisato che la CSI dal 1968 (quindi prima del suo avvento e soltanto per merito dell'allora rappresentante italiano, ing. Bacciagaluppi) ha cominciato ad occuparsi attivamente di sicurezza, per macchine e circuiti; e tutti ne conosciamo le misure. Ma proprio, perché restano molti problemi gravi ancora da risolvere, le continue dilazioni e taluni compromessi si fanno preoccupanti.

Ora tutto si concentra sui serbatoi, per la sicurezza, con riflessi anche sull'andamento delle corse, data la ventilata limitazione di capacità. Sta bene la struttura laterale deformabile di 100 mm e di 10 mm in altri punti, lo spessore delle lamiere esterne, l'aumento di spessore anche dello stesso serbatoio, dall'FT3 di 1,5 mm al nuovo Uniroyal US 975 di 4 mm. Ma basteranno queste caratteristiche di resistenza, quando il problema continua a non avere una soluzione globale? E perché non procedere parallelamente anche con gli studi del serbatoio Autodelta, anche se la Casa milanese ha essa stessa ritardato i test al 5 maggio scorso? Specie dopo l'esito favorevole

delle prove a cui è stato sottoposto da parte dell'istituto francese per la prevenzione degli incendi, prove tanto severe, da rasentare l'assurdo. Un problema di peso? Ebbene, si sappia allora che gli stessi prodotti alogeni che combattono chimicamente il fuoco possono ora essere proposti in forma gassosa, limitando al massimo questo aggravio.

Ovviamente, il passaggio a serbatoi in tessuto gommato da 1,5 a 4 mm è una chiara denuncia dell'inefficienza della limitazione precedente, pur tanto decantata per la sicurezza, alla luce di tests e di capitoli americani militari, i quali partono da presupposti di impiego bellico aeronautico completamente diversi dal nostro uso automobilistico. Ma finché si fanno esatte supposizioni per l'energia cinetica e ci si accontenta di vari livelli (l'attuale prevede una caduta da 19,5 metri con 360 chili di liquido), non si fa che rincorrere il problema. Con aggravio di peso che, senza avvedercene, può divenire perfino superiore di quello dovuto al trasporto di alogenati, liquidi o gassosi.

I costruttori di «F.1» non vogliono la limitazione a 160 litri dei serbatoi, né le soste per rifornimenti. Vogliono corse della durata di circa due ore senza sosta e si dicono pronti a sottoporre alla CSI nuovi elementi convincenti. Questi elementi ancora non si conoscono e ancora la CSI li attende; ma nell'attesa si preferisce rinviare ogni decisione.

L'impressione è che i costruttori non abbiano validi argomenti da contrapporre, se non l'adattamento dei serbatoi al limite di durata prescelto, perfino con una distinzione fra macchine con motore a otto e a dodici cilindri, per due livelli di consumo.

Così, ora il potere sportivo viene continuamente minato, dinanzi a tanta incapacità; e sono le decisioni dei costruttori di «F.1» a prevalere. Gli stessi costruttori che finora non hanno saputo fare nulla di positivo per la sicurezza. Anzi...

e. b.

• Pare che Nanni Galli avesse covato una seria speranza di avere, in mancanza della Tecno, la Ferrari F.1 libera di Andretti (il muletto con il quale ha fatto pochi giri Ickx). Ma diciamo che la «grana» dei 25 parimenti può aver giocato negativamente per lui...

• I massimi esponenti della CSI avrebbero confidato in giro che Ferrari ha ragione nella sua indiscrezione che la Targa Florio del '72 non avrà riconoscimento come prova del mondiale Marche. Almeno finché esso vedrà in lizza le sport. Diventerà gara di durata per turismo e GT.

• Il Presidente designato dell'ACI avv. Carpi de Resmini, è stato atteso invano l'altra settimana a Maranello. Pare che non voglia esporsi a una visita così ufficiale finché il nuovo Governo non l'avrà nominato ufficialmente (a proposito: e se i socialisti non andassero al Governo?).

L'ALFA tutta per il «12» e niente Turismo nel '73

Da qualche giorno pare tornato un po' di sereno nel clan Alfa Romeo. Forse perché ha ruggito, e bene a quanto ci risulta, finalmente il 12 cilindri boxer, che il dott. Luraghi tiene tanto ad offrire all'ing. Chiti come arma del riscatto. Qualcuno che può saperlo dice che sono stati già letti oltre 450 cavalli. E senza grossi problemi al banco. Comunque dall'Autodelta si esclude che il debutto possa venir possibile per il 25 giugno a Zeltweg, nella 1000 KM austriaca. I tempi sono più lunghi, anche perché stanno realizzando un nuovo telaio. Si dice che possa essere addirittura quasi totalmente al titanio (anche Valentini, il progettista della Momo 2000, sta studiando qualcosa del genere, anzi in titanio integrale, ma c'è stato uno stop).

Fatto sta che questa ritrovata fiducia nel clan Alfa si concretizza, oltre nella partecipazione alla Targa Florio, anche nel ritorno continuato alle altre gare mondiali: cioè Nurburgring, Le Mans (almeno lo si afferma), Zeltweg e Watkins Glen. Il debutto del 12 cilindri potrebbe piuttosto concretarsi per la 500 KM di Imola a settembre. E' una previsione che in Autodelta mostrano di non respingere.

A proposito della Targa Florio c'è da precisare che l'ing. Chiti non dà ancora per sicurissime le coppie finora annunciate agli organizzatori sulle quattro 33t3 che si batteranno contro l'unica Ferrari di Merzario-Munari. Cioè: Elford-Van Lennep, Vaccarella-Stommelen, de Adamich-Hezemans e Galli-Marko. Una coppia Elford-Vaccarella sarebbe considerata meno preoccupante per eventuali «sfide» in famiglia.

Per tornare al dodici cilindri, c'è da credere che la sua maturazione tecnica possa condizionare decisamente tutti i futuri programmi sportivi dell'Alfa. La evoluzione dei regolamenti del Turismo e la disponibilità tutta particolare di materiale tecnico adeguato, dovrebbe indurre l'Alfa Romeo a rinunciare l'anno prossimo a disporre di una squadra ufficiale nell'Europa, mentre la competitività della Montreal non viene al momento considerata possibile nell'Euro GT che prende sempre più piede. Per questo, a parte l'attività dei clienti, è intuibile che tutti gli sforzi saranno puntati sulle vetture sport per le gare di durata. Anche se nel giro Alfa c'è già chi comincia a parlare di una minore costosità attuale tra la F. 1 e il campionato Marche. E' comunque da immaginare che tutto dipenderà da questo super motore del riscatto. Se con esso i tecnici Alfa riusciranno a ritrovare la strada dei fastigi passati, tutto può accadere. Anche che questi propulsori possano scendere in campo in particolari formazioni agonistiche per dar battaglia indiretta alla Ferrari (Fiat). Con la «fame» di motori tre litri che c'è, tutto è possibile e augurabile. Prendi per esempio uno Stewart...

REUTEMANN in barca senza gesso

● Un sorridentissimo REUTEMANN si è rivisto a Montecarlo. (Tornerà a correre — dice — a Nivelles). Si è tolto il gesso per l'occasione e ha ricominciato a camminare. Ha fatto da spettatore al Gran Premio nella barca noleggiata da Mr. Eccleston, il nuovo patron della Brabham che è stato notato nella assoluta indifferenza di reciproco comportamento quando si trovano vis a vis con Ron Tauranac, ora del team Politoys. Sembra che non si conoscano!

● Il circo F. 1 diventa sempre più circo. Adesso le squadre non possono rifugiarsi più in garage riservati singoli. Tutti insieme nel mucchio. Anche a Montecarlo. Sono state sistemate le macchine insieme nel grande marking sotterraneo presso il «beach». Uno accanto all'altro. Vietato severamente accendere i motori. Per non morire asfissati dall'ossido di carbonio.

● Naturalmente il primo posto, vicino alla più aerea uscita l'aveva la Tyrrell. Con nuova irritazione di Ragazzoni che già il giovedì aveva protestato duro con Schetty per la sistemazione dei boxes: «Ecco, al solito, Stewart ha sempre il primo, il migliore, e noi siamo relegati in mezzo, come sardine». Protesta, in fondo, solo d'orgoglio, perché — prove a parte — chi si ferma durante la corsa nel Grand Prix salotto... è perduto!

● Tutti con la barca, meno la Ferrari. Barca per la Yardley McLaren, barca per la BRM Marlboro che ha fatto show con un ricco rinfresco, occasione ottima per presentare una comodissima «Guida» alle corse mondiali F. 1, zeppa di dati e di consigli, anche dove mangiare nelle varie città sedi dei Gran Premi. Tradotta in quattro lingue verrà presto lanciata anche in Italia. Il prezzo si aggira sulle 1500 lire. Molte foto a colori e le tavole disegnate di monoposto F. 1 dovute alla felice penna del nostro Burher.

● Qualcuno giura che ha visto Vittorio Brambilla piangere dopo le prove della F. 3. Il primo giorno ha fatto due giri e ha rotto il cambio. Il secondo giorno, dopo aver lavorato tutta la notte, nel suggestivo camping-rimessa dei «terziformulisti», al secondo giro di nuovo «stop». Vittorio pensava al motore. Invece era il cambio. Per la fretta era stato rimontato a rovescio.



Prima o poi doveva capitare!... Non si dice sempre più che quello F. 1 è ormai un circo? E nei circhi le «belve» si chiudono in gabbia!... Per la cronaca: questa è l'uscita che immette dai boxes nella chicane, regolata da un semaforo che per l'occasione è stato azionato dal pilota (a spasso) Vic Elford, indicato dalla GPDA. Bella carriera la sua: da postino a vigile!...

● Anche a Montecarlo c'era l'ing. Sandro Colombo nei boxes Ferrari: «Ma non crediate che mi vedrete sempre. E' necessario stare a casa — dice — C'è molto da fare per far quadrare i programmi agonistici e seguire le macchine come è necessario. Vedo che alle corse i miei collaboratori possono fare senza di me. Le cose rigano bene. Qualche altra volta andrò, ma non sempre. Se le macchine si mettono bene a posto a casa, la metà dei problemi è risolta». Nouvelle vague davvero. E' inutile ripetere gli errori del passato!

● Walker si lamenta (quando Chapman non lo sente). «Mi fanno solo correre con la F. 1. Mai una volta che riesco a fare una prova di gomme, tanto per prendere più confidenza nella macchina!...»

● Visto Cevert la notte del mercoledì provare la strettoia della chicane in piena notte con una Renault 17 (quella che in Italia per scaramanzia è stata ribattezzata 177 visto che non ne veniva prenotata una!). A suo fianco c'era Ken Tyrrell, bisogna dire non proprio tranquillissimo...

● Pare che i tre piloti che si sono più opposti alle 25 macchine al via a Montecarlo, in sede GPDA, sono stati Stewart, Hulme e Amon. Ma altri li hanno zittiti: «Bella forza! Voi avete il muletto per qualificarvi in ogni evenienza!...» I più accaniti invece nel portare avanti l'Operazione Costruttori F. 1 sarebbero stati Surtees e Peter Schetty della Ferrari (forse nel ricordo dell'esclusione di Andretti '71?) Invece Williams, nonostante quel che si potesse credere, era per 20 macchine al massimo.



Forse prova mondiale il G.P. ROMA del 18 giugno

Presenza in forze, anche a Montecarlo, degli organizzatori del Gran Premio Roma del 18 giugno prossimo. Pare che, grazie alla visita modenese del Principe di Metternich, presidente della CSI, si sia aperto uno spiraglio importante per la programmata corsa del ritorno romano alle tradizioni della F. 1. La gara ha come è noto ottenuto la data del G.P. d'Olanda, cancellato per le questioni di sicurezza. Il mondiale piloti verrebbe ridotto di una unità-gara, in questo modo. Così Roma (come aveva sperato di fare l'AC Bologna ma la CSAI rispose picche due mesi fa) ha avanzato richiesta alla CSI di rimpiazzare la prova del G.P. d'Olanda. Per «causa di forza maggiore» ci sarebbe un secondo G.P. F. 1 in Italia quest'anno. Le opposizioni non sono poche, ma le eccezioni alla regola per un «si» sussistono. Perché, ad esempio, l'Argentina ha avuto la sua gara mondiale F. 1 anche senza ospitare con un anno di anticipo una corsa F. 1, come finora si usa (vedi Brasile ecc.). Ma la grande incertezza del mondiale e il fatto che Varelunga ha ospitato come l'autodromo di Buenos Aires già gare F. 2 e per di più titolate europee, lasciano imprevedibili le speranze. La risposta potrebbe arrivare prestissimo. E così Ferrari tra l'altro avrebbe modo di superare quel suo rifiuto di partecipazione alla corsa romana, che aveva già annunciato frettolosamente qualche settimana or sono.

I fantasmi di MONTECARLO

● Nel pomeriggio di sabato, vigilia del Gran Premio, mentre le F. 3 finivano le gare di batteria, c'era chi nella nuova lussuosa sala stampa (Renault) del G.P. Montecarlo assicurava: la Tecno è arrivata, lo ha annunciato la radio (monegasca). Ma in realtà già dal mercoledì era arrivato un telegramma di rinuncia dai fratelli Pederzani, che pur continuavano le prove modenesi con Galli, completate da dichiarazioni promettenti. Ma per essere sicuri della rinuncia è bastato prima incontrare il conte Gregorio Rossi della Martini, buio in viso come il cielo di Montecarlo e che aveva perduto la sua proverbiale espansività sorridente. E poi si è visto anche Bell con una fiammante Daytona Ferrari: «L'ho ritirata ieri a Modena. La Tecno migliore, ma ancora hanno problemi di riscaldamento.» Arrivederci a Nivelles, Derek? Il biondo pilota inglese ha preferito stringersi sconsolatamente nelle spalle.

● Presente l'ing. Rogano a Montecarlo. E visto osservare con una punta di invidia le efficientissime Formule Renault francesi che hanno dato vita

al prologo del Gran Premio. Ma guai ad azzardare domande sulla Formula Italia! Ormai la chiamano Formula Fantasma. E se le macchine non sono pronte per fine maggio, significa che la stagione è da considerare persa. Gli scioperi all'Abarth c'entrano nel ritardo, ma anche certe difficoltà di messa a punto. Qualcuno dice che la miniposto tricolore è ancora troppo difficile per darla a tutti. Ma il giudizio, per carità, non è dovuto al segretario della CSAI dr. Saliti che, preso coraggio a Tokyo, si è esibito al suo ritorno in un test segretissimo di collaudo a Varelunga (col bagnato!) sulla macchina CSAI. Sia durante la prova che dopo il giovane burocrate è apparso molto «abbottonato»!... (No, amici del fotoshop, una foto non c'è. Peccato davvero!...)

● Fa un curioso effetto la BRM tutta carenata P. 180 che Ganley cerca faticosamente di portare alla giusta preparazione. Fa effetto soprattutto per quel «buco» nel quale è incuneato il volante. Quando ci sono le mani del pilota, fa strano vederle sbucare fuori da quel taglio. Sembrano agire da sole.

● Surtees sta preparando una macchina nuova «Più piccola, più aerodinamica e con altre modifiche» spiega — La farò correre a Monza». Si chiamerà TS 14. Anche Williams con un sorriso ti lascia interdetto: «Sì, diciamo che la nuova Politoys correrà a Monza!» Ma c'è da pensare che un bis Martini-Tecno non può ripetersi. Per interesse di sponsor.

Un campione di stock-car a LE MANS (su DAYTONA)

Incontri a Montecarlo. Ci sono sempre tutti. Anche Liz Taylor, dicono, in una delle tante barche alla fonda nel porticciolo che pullula di bandiere panamensi. Non in barca, ma spettatore immancabile c'è Luigi Chinetti, ancora spiaciuto di non essere riuscito a far saltar fuori da Maranello la Can-Am 7 litri che avrebbe dato volentieri a Merzario per l'Intereserie imolese.

«Quest'anno compio i quarant'anni di Le Mans — dice compiaciuto — Nel 1932 vinsi la 24 Ore e per festeggiare ho deciso: porterò 4 GT, che dovranno tornare a essere le vere macchine delle gare di durata. Sempre che la CSI si convinca di renderle più sicure permettendo che scendano di peso, altrimenti creano problemi grossi, specie in gomme e freni. E sono fattori di pericolo. Porto 4 Daytona Ferrari a Le Mans.»

— Nemmeno il prototipo 312 «ancien» tre litri, allora. E i piloti? «No, il prototipo del '69 resta in America. Piloti per le Mans? Ho una sorpresa. Porterò il più noto specialista di Stock Car: Bobby Allison. E naturalmente Sam Posey. Per gli altri, vedrò in seguito.»

— E quel sette litri, a Imola per la 500 KM non potremmo vederlo?

«Beh, mi piacerebbe. Mi lasci pensare. Ma è in settembre, no? Allora è impossibile. Ci sono delle gare Can-Am. Però l'anno prossimo ho intenzione di far correre qualche mia macchina alle gare italiane che sono nel calendario internazionale. Meritano un interesse. E poi tutti sanno come io la penso: le macchine da corsa sono costruite per correre. Non per restare in garage.»

FERRARI non va a LE MANS

● Agitatissimi personaggi della 24 Ore di Le Mans, giravano a Montecarlo. La voce di cui si facevano preoccupati ripetitori, riguardava la presenza italiana a Le Mans. A Montecarlo si è parlato senza perifrasi della rinuncia che ormai sarebbe decisa della Ferrari, specie dopo le prove di durata torinese non risultate positive per la tenuta motori. I giornalisti francesi, naturalmente commentavano: «Hanno paura della Matra, che vincerà senza meno.» Piuttosto il forfait Ferrari avrebbe fatto cambiare idea all'Alfa Romeo.

● Sembra che il d.s. della Ferrari Peter Schetty sia stato tra coloro che più si è battuto per una non partecipazione alla Targa Florio. (A proposito, per seguire l'unica 312 P in gara, egli ha chiesto la collaborazione di Cesare Fiorio il d.s. Lancia ormai con impegni marketing).

● Stommelen si consolava delle amarezze che gli causa la sua March chiamata Eiffelland, scarrozzando per Montecarlo con una vistosa e fiammante Alfa Montreal. Chissà perché gli altri piloti Alfa dispongono solo di una giti?...

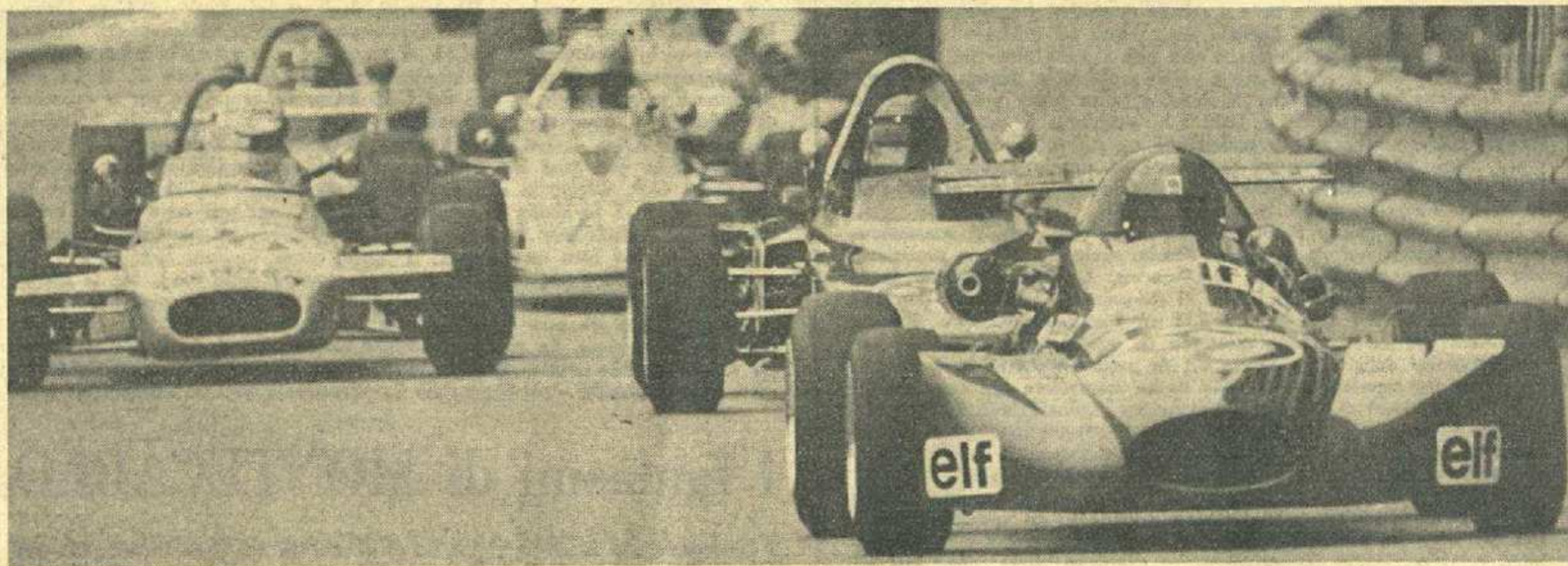
Marcellino

Dominano
le ALPINE F. 3
sul bagnato (ma
gli inglesi
accusano il «buco 21»)

Finisce quasi a pugni la vittoria di DEPAILLER



Patrick Depailler, con la sua Alpine-Renault, ha sbaragliato il lotto della Formula 3. Eccolo a destra nella sua batteria



Così (in 20) nella FINALE F. 3

R. WILLIAMSON (GRD)	P. DEPAILLER (Alpine)
C. FRANCISCI (Lotus 69)	A. SUTCLIFFE (GRD)
J. COULON (Martini)	T. PALM (Brabham BT 35)
P. PICA (Brabham BT 35)	M. LECLERE (Alpine)
F. ROUSSELOT (GRD)	L. GUITTENY (Alpine)
T. TRIMMER (John Player)	A. McCULLY (Brabham BT 38)
C. ETHUIN (Narval)	C. VANDERVELL (Ensign)
B. EVANS (March 723)	S. THOMPSON (Dastle F 372)
M. MOHR (Brabham BT 35)	G. BIANCHI (Brabham BT 35)
J. MASS (March 723)	D. PURLEY (Ensign)

14. GRAND PRIX «MONACO F. 3», gara internazionale di velocità in circuito - Montecarlo, 13 maggio 1972

LE CLASSIFICHE

1. Batteria: 1. Patrick Depailler (Alpine) 25'08"3, media 120,111 kmh; 2. Sutcliffe (GRD) 25'15"9; 3. Palm (Brabham) 25'18"3; 4. Leclere (Alpine) 25'28"9; 5. Guitteny (Alpine) 35'40"7; 6. McCully (Brabham) 25'44"5; 7. Vandervell (Ensign) 25'46"5; 8. Thomson (Dastle) 25'51"1; 9. Bianchi (Brabham) 26'32"6; 10. Purley (Ensign) a 1 giro; 11. Walker (Ensign) a 1 giro; 12. Serpaggi (Alpine) a 1 giro; 13. Svensson (Brabham) a 2 giri; 14. Bond (Ehrlich) a 3 giri; 15. Opel (Ensign) a 7 giri; 16. Albera (Martini) a 9 giri; 17. Maskell (Lotus) a 15 giri.

Giro più veloce: il 10. di Purley (Ensign) in 1'32"7, media 122,135 kmh.

2. Batteria: 1. Roger Williamson (GRD) 25'05"3, media 120,342 kmh; 2. Francischi (Lotus) 25'09"4; 3. Coulon (Martini) 25'10"6; 4. Pica (Brabham) 25'13"2; 5. Rousselot (GRD) 25'22"2; 6. Trimmer (John Player) 25'22"7; 7. Ethuin (Narval) 25'23"3; 8. Evans (March) 25'29"4; 9. Mohr (Brabham) 25'30"8; 10. Mass (March) 25'38"3; 11. Rabbione (Martini) 25'43"7; 12. McInerney (March) 25'48"2; 13. Jones (Brabham) 25'49"8; 14. Giorgio (Tecno) 25'52"1; 15. Lombardi (Lotus) 25'55"7; 16. Compain (March) a 2 giri; 17. Dohlem (Martini) a 11 giri; 18. Pesenti-Rossi (Brabham) a 11 giri; 19. Brise (Brabham) a 14 giri.

Giro più veloce: il 10. di Ethuin (Narval) in 1'32"9, media 121,872 kmh.

Finale: 1. Patrick Depailler (Alpine) 46'11", media 98,061 kmh; 2. Trimmer (John Player) 46'12"9; 3. Vandervell (Ensign) 46'14"3; 4. Sutcliffe (GRD) 46'30"7; 5. McCully (Brabham) 46'49"9; 6. Leclere (Alpine) 46'58"9; 7. Mass (March) 47'04"3; 8. Coulon (Martini) 47'19"2; 9. Palm (Brabham) 47'28"9; 10. Rousselot (GRD) 47'46"1; 11. Guitteny (Alpine) 48'04"7; 12. Thompson (Dastle) a 1 giro; 13. Mohr (Brabham) a 1 giro; 14. Evans (March) a 1 giro; 15. Bianchi (Brabham) a 1 giro; 16. Francischi (Lotus) a 1 giro; 17. Purley (Ensign) a 12 giri; 18. Williamson (GRD) a 13 giri; 19. Pica (Brabham) a 21 giri; 20. Ethuin (Narval) a 23 giri.

Giro più veloce: Vandervell (Ensign) 1'48"7, media 104,159 kmh.

MONTECARLO - Era già sera avanzata quando nel clan inglese è scoppiata l'ira mal repressa degli inglesi che non riuscivano a capacitarsi della sconfitta subita dal loro superpotente Holbay o dal Ford della Novamotor nei confronti di aste e bilanciari della Renault.

Già durante le prove gli inglesi si erano mostrati diffidenti e al termine della corsa hanno chiesto che si misurasse la tenuta del cassoncino Renault. Sentendosi rispondere che mancavano in loco gli strumenti idonei, si sono offerti di prestare un loro vacuometro. A questo punto nasceva una violenta lite tra le opposte fazioni che per poco non è sfociata in un grande match pugilistico ispirato, forse, ai transalpini dalla presenza di Nino Benvenuti. Fortunatamente le polveri si sono spente in breve, grazie anche alla pioggia che continuava a cadere con insistenza, lasciando però poco convinti gli inglesi di questa che sostengono essere una vittoria poco chiara.

La pioggia ha fatto da protagonista anche in gara, quando per la finale, si è riversata a catinelle sulle piccole monoposto.

Al termine dei 24 giri infatti erano in molti a chiedersi se il pur ottimo Depailler sarebbe uscito altrettanto facilmente vincitore su un tracciato asciutto. Dove forse in un confronto asciutto tra il suo Alpine Renault e i potenti Ford Holbay sarebbe stato più chiarificatore.

PRIMA BATTERIA

ALBERA braccio rotto

MONTECARLO - Solo diciannove vetture si presentano al via: assente la Lotus di Keel, incidentata la sera prima e decisamente irreparabile. In prima fila l'Alpine ufficiale di Patrick Depailler, una vettura nuovo modello, con retrotreno modificato per i freni ora vicini al cambio: le è a fianco la GRD di Sutcliffe, mentre stanno in seconda fila l'Alpine di Leclere e la Brabham BT 35 dello svedese Torssen Palm. La partenza, dopo il giro di ricognizione (durante il quale Maskell si ferma al box per un rapido controllo) viene data con le vetture ferme. Scatta bene Depailler, seguito subito da Sutcliffe e da Palm e in questo ordine transitano davanti al box: ma già alla variante iniziano i previsti numeri.

E' Russell Wood che mette di traverso la sua March nera e entra in collisione con il sopravveniente Maskell: le due macchine sono subito fuori uso senza il musetto la Lotus di Maskell e con la parte sinistra incidentata (entrambe le sospensioni) la nuova March di Wood. Nello stesso punto, il giro seguente sbatte anche Hunt che mette fuori uso la March azzurra prestatagli dalla scuderia La Vie Claire. Il trio Depailler, Sutcliffe e Palm fa subito il vuoto; dietro di loro un gruppetto di altre tre macchine comprendenti la Martini di Albera, la Ensign di Opel e la Alpine di Leclere. Al secondo giro entra al box Bev Bond: perderà per la sua sosta circa tre giri, e riprenderà per giungere quattordicesimo. Nei giri seguenti Sutcliffe sembra avvicinarsi al battistrada, ma il francese controlla perfettamente la situazione e non si lascia sorprendere. Alle loro spalle costante la battaglia fra gli altri tre, mentre per la sesta posizione lottano l'altra Alpine di Serpaggi, impegnata

in staccate allo spasimo alla chicane e l'Ensign del bravo Purley, che sta effettuando un'ottima rimonta. All'ottavo passaggio Depailler mantiene sul secondo un vantaggio di circa 4"; Sutcliffe precede ancora Palm mentre non transita in quarta posizione il francese Albera.

Il pilota della Martini è entrato in questo giro in contatto, alla curva che immette sul lungomare, col suo diretto avversario Riki von Opel: ed è proprio il primo pilota a subire le maggiori conseguenze, distruggendo completamente la vettura e fratturandosi un braccio. Meno danneggiata la Ensign di Opel, che qualche giro dopo transita davanti al box, anche se con le ruote che vanno ognuna per una direzione diversa. Le posizioni dei diretti inseguitori cambiano quindi da questo giro: quarto passa Purley davanti alle due Alpine di Serpaggi e di Leclere, poi vengono Svensson, Vandervell e Guitteny. E mentre i primi tre procedono indisturbati Purley effettua una bella rimonta che in capo a pochi giri lo porterà vicino allo svedese Palm. I due dell'Alpine invece di proseguire di conserva, lottano disperatamente fino all'ottavo giro, quando Serpaggi entra al box accusando noie allo sterzo: riparte subito dopo, ma ormai la posizione è perduta, come pure la possibilità di entrare in finale.

Ormai sembrerebbe tutto concluso, ma all'ultimo giro il solito colpo di scena: non passa Purley, definitivamente fermo al Beau Rivage col motore completamente senz'acqua (erano già diversi giri che per la perdita del tappo il suo Holbay seminava acqua sul percorso). Nonostante la fermata sarà classificato 10. guadagnandosi un meritato posto in finale. Degna di essere ricordata la bella prova fornita dall'unico italiano in questa batteria, il non più giovane Bianchi (43 anni) che con una corsa al risparmio porta intatta la Brabham BT 35 della scuderia Italia al nono posto: sarà il primo italiano qualificato per la finale.

Ad ogni modo nulla vogliamo togliere al bravo francese: pilota di casa e perfettamente a suo agio sulla nuova Alpine, come le precedenti completamente carenata. Depailler è stato perfetto, dalla partenza all'arrivo: è riuscito a prendere subito il comando e anche sotto il forcing finale di Tony Trimmer non ha perso la calma, non si è scomposto un attimo e ha conservato quei due secondi che bastavano per laurearlo campione. Un'ottima corsa anche per il sopracitato Trimmer, al volante della John Player (la piccola Lotus) che partito abbastanza lento è riuscito sul finale quasi ad insidiare il primo posto.

Le tre GRD che si presentavano con chiare ambizioni di vittoria, hanno dimostrato in ogni caso il loro valore: e ci sarebbe piaciuto vederle sull'asciutto queste tre macchine, affidate tra l'altro a piloti di prim'ordine. Williamson era di questi indubbiamente il più forte: reduce da numerose gare in Inghilterra, capolista del Campionato Shell e con esperienze di F. 2 non si è però trovato a suo agio sul bagnato. Partito male ha recuperato fino al terzo posto, dietro all'altra GRD di Sutcliffe ed ha resistito per metà gara: poi non è riuscito a fermare la GRD al termine della discesa, finendo contro il guard-rail di Mirabeau con le sospensioni fuori uso.

E veniamo agli italiani, per alcuni dei quali nutrivamo segrete speranze anche in una vittoria della gara. E le cose si erano

SECONDA BATTERIA

La rimonta di FRANCISCI

La seconda batteria invece vede ben cinque italiani con Francischi in seconda fila, poi Pica, la Lombardi, Carlo Giorgio e Alessandro Pesenti Rossi: questi ultimi due chiudono lo schieramento. Anche qui saranno in 19 a partire, dal momento che Matthews rompe il giunto all'uscita del differenziale durante la ricognizione. All'abbassarsi della bandiera è Coulon il più lesto, ma già gli è in coda Williamson, l'attuale capolista del campionato Shell inglese che al secondo giro prende l'iniziativa e passa a condurre. Si ferma subito al box l'italiano Pesenti: rottura del cavo dell'acceleratore, un'avaria veramente sciocca, che lo mette subito fuori gara, anche se dopo molti giri la Brabham riprenderà la pista. Gli altri italiani si comportano in maniera egregia: Claudio Francischi tiene la quarta posizione, davanti a Pica: più attaccati Carlo Giorgio, che partiva in fondo allo schieramento e Lella Lombardi particolarmente emozionata al suo debutto su questo circuito monstre.

Al terzo giro ancora spettacolo alla variante: questa volta è quell'irruento di Mass che cerca di infilare in staccata due macchine alla volta. La manovra non gli riesce e con le ruote bloccate va in testa-coda, mentre le monoposto lo sfiorano a sinistra e a destra: sbatterà leggermente il musetto, ma riprenderà con più accanimento di prima. Allo stesso giro è fermo al Mirabeau Tony Brise, con un manico rotto del radiatore rotto.

Al quarto passaggio Williamson se

ne va di forza: alle sue spalle sempre Coulon e Dohlem, poi Francischi, Pica, Rousselot, Ethuin e Tony Trimmer. Ed è al sesto giro che uno del gruppetto di testa lascia i compagni: questi è Dohlem che arriva lungo a St. Devote sbattendo contro il guard-rail, mettendo fuori uso la sua Martini. Anche Jones arriva lungo alla variante, ma il provvidenziale out lo salva e può riprendere senza danni. Al settimo giro le posizioni sono dunque le seguenti: in testa Williamson con 5" su Coulon, poi Francischi, Pica, Rousselot, Trimmer, Evans, Mohr, McInerney, Rabbione, Giorgio, la Lombardi e Mass. Le posizioni non subiscono cambiamenti di sorta fino all'11. passaggio, quando Francischi si porta in seconda posizione alle spese di Coulon: anche Mass riguadagna posizioni anche se con staccate ed entrate non del tutto ortodosse. La chicane a questo punto miete altre vittime: è la volta di Ethuin, che a furia di ritardare la staccata finisce col non farcela e va diritto nella provvidenziale scappatoia, dalla quale peraltro ripartirà senza danni.

A questo punto Francischi prende l'iniziativa e si mette decisamente in caccia del battistrada: riesce a guadagnare quasi un secondo al giro, ma non riuscirà nell'intento e perderà l'esiguo margine nel doppiare un ritardatario. Pino Pica invece mantiene la quarta posizione: non ce la fanno invece a risalire Giorgio e la Lombardi, pure impegnandosi a fondo. Ma troppo è ormai il margine da recuperare e non resta ai due italiani che disputare una onesta battaglia. Vanno così in finale Williamson, dominatore di questa manche, il nostro Claudio Francischi autore di un ottimo recupero, poi ancora Coulon, Pica costante e sicuro, Rousselot e Trimmer che hanno lottato per tutta la gara, poi Ethuin, Evans, Mohr e Jochen Mass.

