

**Ipoteca iridata
di FITTIPALDI
nel G. P. BELGIO**

il giornale di mezzanotte
per telefono e per telex

**AUTO
SPORT
NT**

domenica SPRINT

DALL'INVIATO

NIVELLES - C'è poco da dire: Emerson Fittipaldi è decisamente la nuova stella dell'automobilismo, davvero senza possibilità di dubbio, e la sua vittoria nel G.P. del Belgio è stata meritatissima. Meno meritata è stata la sconfitta totale delle Ferrari, che hanno avuto veramente sfortuna nelle vicende che le hanno eliminate, ma in ogni caso contro la Lotus e contro Fittipaldi non ci sarebbe stato niente da fare.

Irresistibile davvero: la partenza «a razzo» di Regazzoni e di Ickx che sono riusciti ad essere in prima linea all'inizio della corsa non è ba-

IL MOTORE non basta alle **FERRARI**

se n'è andato e non c'è stato più niente da fare».

Non abbiamo fatto fatica a credergli, perché lo avevamo ben visto coi nostri occhi, nella parte mista del percorso, come le macchine si comportavano e quindi come potevano permettere ai piloti di agire.

La Lotus è davvero eccezionale nella docilità di azione e quindi permette traiettorie pulite e veloci, senza emozioni. La Matra e le Mc Laren hanno pressapoco le stesse caratteristiche, mentre le Ferrari obbligano ancora i piloti a «remate» che non possono che essere controproducenti ai fini della prestazione complessiva. Così, u-



Sul podio assieme a François Cevert, secondo, e a Denis Hulme, terzo, Emerson Fittipaldi è per la seconda volta quest'anno vincitore di un Gran Premio iridata. Nelle cinque corse finora disputate, è questa la prima «doppietta» realizzata da un pilota, che proietta il brasiliano al primo posto della graduatoria provvisoria del campionato

stata ad alimentare le speranze di chi attendeva una vittoria italiana. Regazzoni, in testa per qualche giro, ha fatto sperare nel miracolo tanto atteso, ma si vedeva benissimo che non gli era possibile staccare il brasiliano e si vedeva anche che nemmeno Ickx poteva far altro che seguire le ruote della nera Lotus senza poter tentare di sopravanzarla ed eventualmente favorire una fuga del compagno di squadra.

Regazzoni, che la gente ha potuto vedere nel box subito dopo essere ritornato dal tornante, dove aveva lasciato la sua macchina, ha dipinto in poche parole la situazione: «Sono riuscito a tenerlo dietro di motore, nel rettilineo, ma poi lui è riuscito a passare rischiando una staccata che gli è stata possibile solo perché la sua macchina è estremamente stabile, e così

Anche ICKX e AMON accusano l'ulcera come JACKIE

**STEWART
ci prepara
all'annuncio
del suo
RITIRO?**

NIVELLES - Emerson Fittipaldi è in un periodo di forma tale da essere divenuto, per i suoi avversari, un vero e proprio « caso ». L'ultimo esempio di questo è stato forse dato — oltre che dalla sua vittoria a Nivelles, naturalmente — dall'inatteso «forfait» di Jackie STEWART, ufficialmente a casa a riposo per un'ulcera gastrica. Sarà anche vero, ma la cosa ci sorprende ugualmente poiché pochi giorni fa eravamo con lui ad Indianapolis e lo scozzese non aveva proprio l'aria di uno che sta male. Questa storia delle malattie (di origine nervosa, tipo ulcere appunto) sta diventando una specie di malattia professionale dei piloti (Ickx l'accusava prima del Jarama, Amon si presentò a Montecarlo nelle stesse condizioni, ora Stewart): non vorremmo che fosse Emerson a provocarle, sia pure non direttamente... A parte ciò, l'assenza di Stewart ha mutilato la corsa, e non sono stati pochi quelli che hanno apertamente dichiarato che lo scozzese non intende più rischiare se non ha molte possibilità di successo, non volendo continuare una carriera che gli ha ormai dato abbastanza. A Nivelles c'era un inglese che affermava che Stewart annuncerà il suo ritiro alla fine della stagione, e che quindi, per quel resto di attività che gli resta da svolgere, vuole avere la certezza di guidare dei mezzi altamente competitivi, cioè che l'attuale Tyrrell non si può dire che sia.

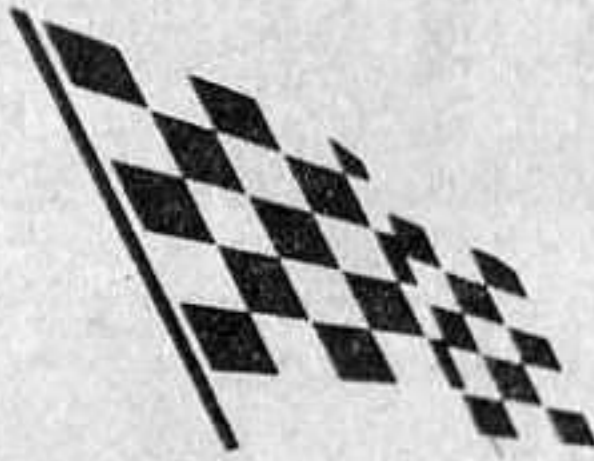
na volta liberatosi di Regazzoni, Fittipaldi se n'è andato e si è staccato sempre di più. Il risultato lo vedete nella classifica finale e in quella del campionato mondiale, nel quale Fittipaldi adesso è in testa con margine nettissimo.

Questa corsa ha avuto una grande importanza ai fini del campionato e ve ne accorgete alla fine della stagione. Non tanto per i punti di vantaggio che adesso Fittipaldi ha su tutti, ma proprio per il fatto che il Gran Premio a Nivelles ha confermato che è la Lotus la macchina da battere e che adesso come adesso pare molto difficile batterla, con quel pilota che ha. Gli altri stanno preparando macchine nuove e le vedremo presto. La Tyrrell per Stewart e Cevert sarà presentata giovedì venturo a Le Mans

Franco Lini

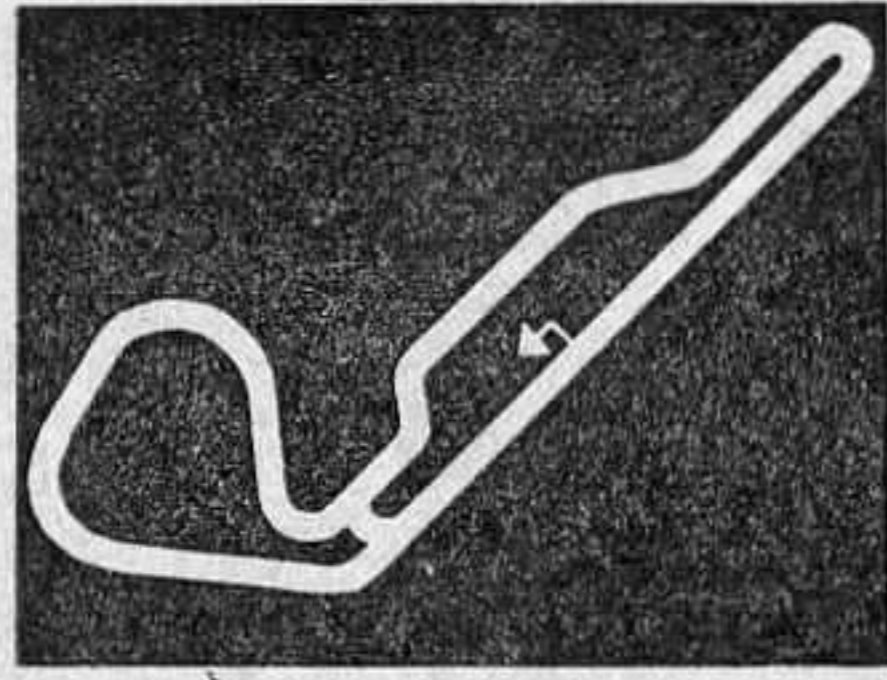
f. l. **CONTINUA A PAGINA 22**





gara internazionale di velocità valida quale quinta prova del Campionato Mondiale Piloti 1972. Circuito di Nivelles (Belgio) di 3.724 metri. 85 giri pari ad una distanza di 316,540 km. Spettatori 50.000 circa; tempo coperto a tratti, pista asciutta. 4 giugno 1972.

G.P. del BELGIO



COSI' (IN 25) AL VIA

DENIS HULME (McLaren-Yardley) 1'11"80	CLAY REGAZZONI (Ferrari 312 B2) 1'11"58	EMERSON FITTIPALDI (Lotus-JPS 72) 1'11"43
FRANÇOIS CEVERT (Tyrrell-Ford) 1'11"93	JACKY ICKX (Ferrari 312 B2) 1'11"84	
MIKE HAILWOOD (Surtees-Ford TS9) 1'12"35	PETER REVSON (McLaren-Yardley) 1'12"19	J.P. BELTOISE (BRM-Marlboro) 1'12"12
ANDREA DE ADAMICH (Surtees-Ford TS9) 1'12"54	CARLOS REUTEMANN (Brabham-Ford BT37) 1'12"59	
CHRIS AMON (Matra-Simca MS 120) 1'12"80	DAVID WALKER (Lotus-JPS 72) 1'12"76	CARLOS PACE (March-Politoys) 1'12"64
HOWDEN GANLEY (BRM-Marlboro) 1'13"01	RONNIE PETERSON (March-STP 72/ X) 1'13"00	
WILSON FITTIPALDI (Brabham-Ford BT33) 1'13"20	PETER GETHIN (BRM-Marlboro) 1'13"19	GRAHAM HILL (Brabham-Ford BT37) 1'13"14
ROLF STOMMELN (March-Eiffelnd) 1'13"43	HENRI PESCAROLO (March-Politoys) 1'13"40	
HELMUT MARKO (BRM-Marlboro) 1'14"10	MIKE BEUTTLER (March-Ford) 1'13"70	TIM SCHENKEN (Surtees-Ford TS9) 1'13"60
MIKI LAUDA (March-STP 721 X) 1'16"50	NANNI GALLI (Tecno-Martini) 1'14"60	

COSI' (IN 14) ALL'ARRIVO

1. Emerson Fittipaldi (Lotus-JPS), che compie gli 85 giri del percorso, pari a km 316,540, in 1.44'06"7, alla media di kmh 182,423; 2. Cevert (Tyrrell-Ford) in 1.44'33"3; 3. Hulme (McLaren-Yardley) in 1.45'04"8; 4. Hailwood (Surtees-Ford) in 1.45'18"7; 5. Pace (March-Politoys) a 1 giro; 6. Amon (Matra-Simca) a 1 giro; 7. Revson (McLaren-Yardley) a 2 giri; 8. Ganley (BRM-Marlboro) a 2 giri; 9. Peterson (March-STP) a 2 giri; 10. Marko (BRM-Marlboro) a 2 giri; 11. Stommelen (March-Eiffelnd) a 2 giri; 12. Lauda (March-STP) a 3 giri; 13. Reutemann (Brabham-Ford) a 4 giri; 14. Walker (Lotus-JPS) a 6 giri.

I NUOVI PRIMATI

Sul giro: Chris Amon (Matra-Simca) in 1'12"12, media kmh 185,684. Sulla distanza: Emerson Fittipaldi (Lotus-JPS) media kmh 182,423. I records per la Formula 1 sono nuovi, non essendovi tempi precedenti. Il preesistente record assoluto apparteneva alla Leda-Chevrolet F. 5000 di Graham McRae, in 1'17", media kmh 174,109.

I RITIRI	QUANDO	PERCHE'
Regazzoni	57. giro	urto con Galli e rottura sospen.
Galli	57. giro	urto con Regazzoni
Ickx	55. giro	rottura comando acceleratore
Beltoise	15. giro	perdita d'acqua
de Adamich	53. giro	rottura motore
W. Fittipaldi	28. giro	avarìa al cambio
Gethin		noie al sistema di alimentazione
Hill		rottura di una sospensione
Pescarolo		rottura motore
Beuttler		rottura motore
Schenken	11. giro	rottura motore

LA NOSTRA PAGELLA DEI PROTAGONISTI

Fittipaldi, Pace, Amon ●●●●● - Cevert, Hulme, Hailwood, Revson, Regazzoni, Ickx ●●●●● - Beltoise, Reutemann, de Adamich, Ganley, Wilson Fittipaldi, Hill, Galli ●●●●● - Peterson, Walker, Gethin, Stommelen, Pescarolo, Marko, Schenken ●● - Beuttler, Lauda ●

La sesta prova del campionato mondiale piloti sarà il Gran Premio di Francia, in programma il 2 luglio a Clermont-Ferrand.

CONTINUAZ. DA PAGINA 21

e correrà al Gran Premio di Francia il 2 luglio e della Ferrari B3 si sta parlando da parecchio, quindi è possibile che vi siano delle avversarie degne di rilievo nelle prossime corse, per la Lotus, ma intanto Fittipaldi va avanti.

Quello che è sorprendente è che in sostanza questa macchina è la stessa che aveva Rindt quando ha vinto il G.P. di Germania a Hockenheim e quindi non si può dire che sia una novità. In altri termini dobbiamo riconoscere che con questa macchina alla Lotus hanno azzeccato un modello molto longevo e dobbiamo darne credito a quel Maurice Phillippe che in questi ultimi tempi abbiamo spesso citato, parlando delle Parnelli che ha preparato per le corse americane. Con questo vogliamo dire che quan-

I fatti reali sono quelli che sono: la Lotus è stata forte e le Ferrari sono state in battaglia con la Tyrrell e con la Matra grazie alle qualità dei piloti, perché davvero faceva loro difetto la tenuta di strada mentre avevano un certo margine di vantaggio nel motore che ha permesso sui rettilinei di non far passare gli altri.

In questa corsa, insieme con le prodezze di Fittipaldi, abbiamo visto due altri piloti davvero formidabili. Uno è

partenza naturalmente poco favorevole ma che con la sua March vecchissima ha saputo non soltanto staccarsi dal secondo gruppone, ma andare in caccia di quelli che erano nel plotoncino di testa. Dobbiamo dire che questo brasiliano ha tutte le qualità per diventare anche lui un «grande» come Fittipaldi. Proprio pare che la «epoca carioca» stia arrivando.

C'è però da dire anche di altri, e cominciamo da de Adamich che in questa gara

Show delle TYRRELL '72 a LE MANS

LONDRA - La Tyrrell nuova appare, non appare. Ora si dice che verrà presentata prima della 24 Ore di Le Mans, proprio il giovedì per rispetto verso la Elf. Le farà fare alcuni giri dimostrativi Cevert. Viene ripetuto anche che il debutto avverrà al GP di Francia sempre che Stewart sia guarito.

A Tyrrell piacerebbe portarla a Vallelunga (una buona pista per provare) d'altro canto ha già deciso di non fare correre le sue vetture in gare non di campionato per quest'anno. Tyrrell trova assurdo che si sia speso tanto a Oulton Park per i guardrails, mentre in realtà sarebbe necessario rifare il fondo della pista. «In certi punti» ha detto «è un tale disastro che nelle zone di frenaggio le vetture decollano.» Ora è anche preoccupato, temendo che al circuito di Mosoort non si rivesta il fondo per quest'anno.



Il via al Gran Premio del Belgio, il quinto della serie quest'anno, è stato perfetto. Al centro, vediamo a sopravanzare Fittipaldi, dietro al quale si inserirà bene Ickx dalla seconda fila. Alla

do le idee di base sono buone i risultati sono buoni e non temporanei.

Comunque abbiamo rimpianto l'assenza di Stewart perché, data la sua fama, egli avrebbe potuto essere una pietra di paragone valida per stabilire se davvero lo scarto tra la Lotus e le altre è tanto grande oppure se il Fittipaldi è davvero diventato molto più bravo di tutti. Con la Tyrrell giunta seconda con Cevert (e che ha staccato anche lei le Ferrari) la presenza di Stewart, che è certo superiore a Cevert, sarebbe stata una base di paragone ragionata migliore di quella che adesso ci lasciano le sole supposizioni. Ma Stewart non c'era, e quindi questi sono discorsi teorici.

quell Chris Amon che da tempo seguiamo e che con la Matra un poco arrabattata, ormai pronta ad essere messa in cantina, anche se con un motore notevole, ha fatto cose bellissime riuscendo a recuperare la posizione che aveva sulla linea di partenza passando ad uno ad uno gli avversari. Finché si è trovato a coda di Regazzoni, e vi assicuriamo che lo spettacolo che i due hanno dato per parecchi giri meritava di essere visto, con il ticinese attento a non lasciare spiragli perché il neozelandese potesse passare.

Il più impressionante, comunque, date le circostanze e data la macchina di cui disponeva, è stato Carlos Pace, che aveva una posizione di

non ha potuto fare quello che aveva fatto nelle due precedenti, e non per colpa sua. In partenza, Revson ha effettuato la prima frenata con troppa precipitazione, e così è andato in collisione con la Surtees dell'italiano. Il risultato è stato che entrambi hanno dovuto fermarsi per cambiare gomme sgonfie, una anteriore per de Adamich e una posteriore per Revson. Poi de Adamich ha ripreso, per fermarsi poco dopo a cambiare anche l'altra gomma anteriore, che si era sgonfiata per i fatti suoi, e così ha perso ogni speranza; tuttavia ha ripreso bene e marciava su un bel ritmo, ma a metà corsa gli si è rotto il motore e così la sua gara è finita presto.

V8eBlogScan

Revson, dal canto suo, non ha potuto far altro che inseguire con decisione dopo aver perduto un giro per la sostituzione della gomma posteriore sinistra. E lo ha fatto molto bene e con notevole grinta, tanto che alla fine lo troviamo in posizione molto buona. Probabilmente poteva fare altrettanto bene che Hulme, se non di più, ma si vede che dopo le vicende di Indianapolis anche nella F.1 questo è per lui un momento di scalogna.

Reutemann tornava alla F.1 dopo la parentesi determinata dalla frattura al piede e vi è tornato abbastanza bene avendo la Brabham ultimo tipo come Hill. E' sempre stato davanti a Ganley con la BRM ma poi ha dovuto rallentare e infine si è dovuto fermare per la rottura della sospensione posteriore destra dovuta all'ammortizzatore.

la Tecno che di telai ha esperienza, anche se in F.1 le cose sono diverse dalla F.2. Ovviamente, Nanni Galli non poteva esser molto su di morale nella consapevolezza di avere soltanto da far da balia alla macchina nuova, ma ha fatto della sua gara un collaudo come si deve, tenendo duro anche quando ad un certo punto veniva a mancare l'alimentazione perché si disincantavano le pompe, almeno crediamo che sia così.

Per i due della Ferrari, che abbiamo apparentemente un poco trascurato, ecco che c'è da dire: entrambi si sono battuti a fondo e certo non si sono risparmiati le emozioni nelle uscite di curva con la macchina che agiva bizzarramente. Fin che ha potuto, Regazzoni è stato in testa e poiché la cosa non accadeva da moto tempo è già un bel fatto. Poi ha dovuto cedere,

Dal guizzo (inutile) di CLAY alla (solita) beffa per AMON

SPECIALE PER AUTOSPRINT

NIVELLES - Quinto Gran Premio mondiale della stagione, sui 3.724 metri del nuovissimo impianto di Nivelles-Baulers, una quarantina di chilometri a sud di Bruxelles. Due i motivi principali: l'assenza di Stewart, malato d'ulcera, e la presenza della Tecno-Martini di Nanni Galli.

Il via viene dato alle ore 15, in perfetto orario, e magnifico scatto di Regazzoni che al termine del primo giro precede Fittipaldi, Ickx, Cévert, Amon, Hulme e gli altri sgranati. De Adamich, che dalla quarta fila era partito molto bene, si toccava con Revson, ed entrambi perdono tempo al box per cambiare delle ruote. Al box anche Reutemann con il comando del cambio in avaria.

giro dopo è al box de Adamich per cambiare un'altra ruota, mentre ancora Ganley sosta per l'alimentazione. Al 23. passaggio prima doccia fredda per i nostri colori: Ickx, che era terzo, si deve fermare per una avaria al comando dell'acceleratore, che gli costerà ben otto giri. Riprenderà, ormai fuori corsa, ma dovrà poi ritirarsi definitivamente al 55. passaggio con il gas inceppato.

Si ritira intanto Wilson Fittipaldi, con la terza Brabham, per la rottura del cambio, proprio mentre suo fratello Emerson, al 30. giro, evita con freddezza un testa-coda per essere entrato troppo velocemente nel tornante prima del traguardo. Regazzoni mantiene come può il secondo posto, anche se continua a perdere terreno ed anche se Cévert lo incalza ora da

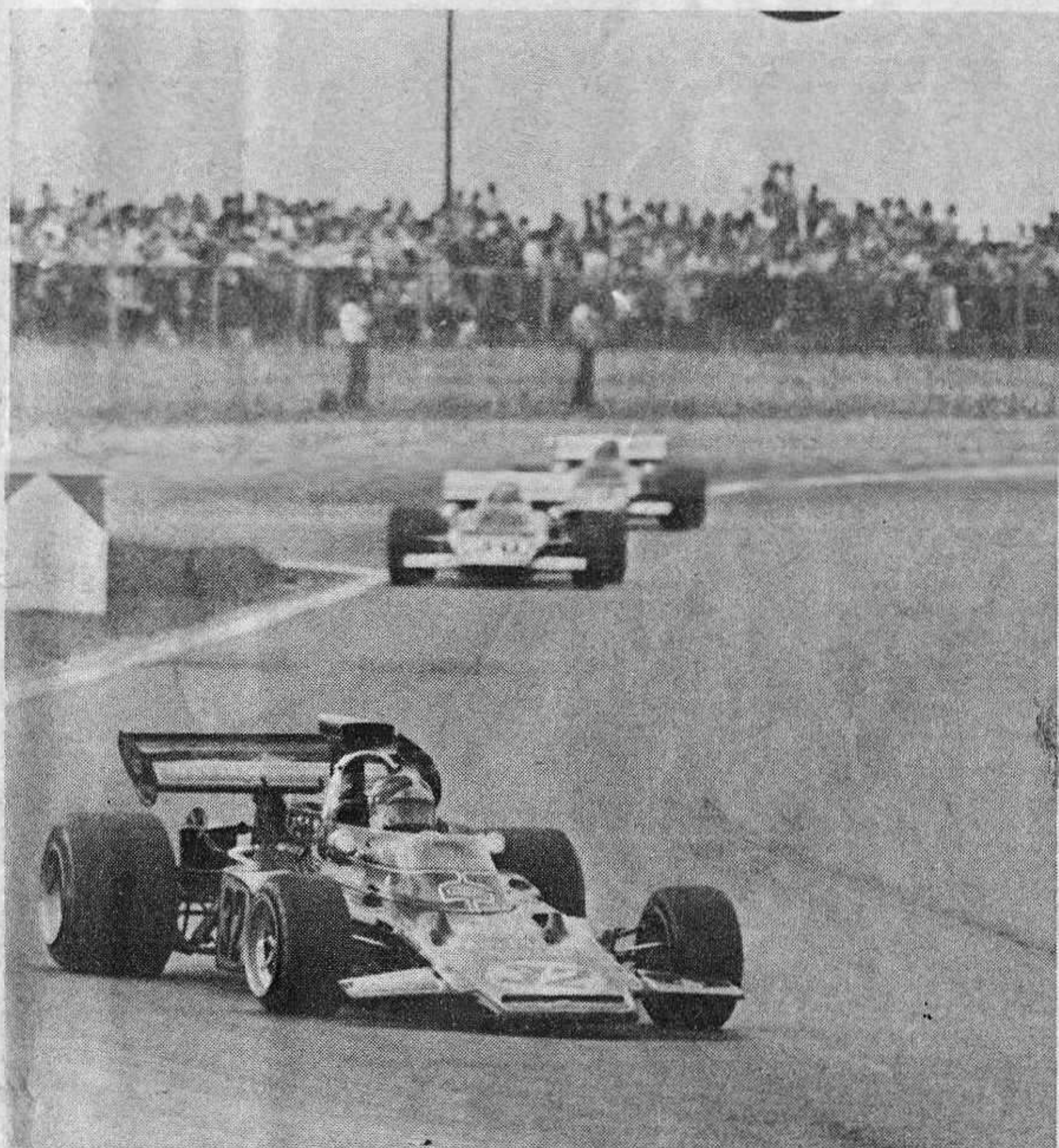
cimo, e si avvia a guadagnare altre posizioni. Viene da pensare, vedendo come va, a cosa avrebbe fatto se non avesse dovuto fermarsi subito.

Si è appena definitivamente fermato Ickx, che la Ferrari perde anche il suo secondo pilota: infatti, Regazzoni si tocca con Galli, ed entrambi sono costretti al ritiro, come leggerete a parte. Ora, dunque, Amon è nuovamente ad un meritato terzo posto, seguito da Hulme e dal sempre regolarissimo Hailwood che ha nella scia Pace e Ganley, a stretto contatto fra loro, poi più staccati Hill e Revson. Una vera beffa per Amon è in agguato ad otto giri dalla fine, quando la Matri del neozelandese deve sostare al box per un rabbocco di benzina, perdendo così tre posizioni.

Campionato mondiale Piloti F. 1

	G.P. ARGENTINA	G.P. SUD AFRICA	G.P. DI SPAGNA	G.P. DI MONACO	G.P. DEL BELGIO	TOTALE
E. FITTIPALDI	—	6	9	4	9	28
HULME	6	9	—	—	4	19
ICKX	4	—	6	6	—	16
STEWART	9	—	—	3	—	12
BELTOISE	—	—	—	9	—	9
REGAZZONI	3	—	4	—	—	7
CEVERT	—	—	—	—	6	6
REVSON	—	4	2	—	—	6
ANDRETTI	—	3	—	—	—	3
DE ADAMICH	—	—	3	—	—	3
HAILWOOD	—	—	—	—	3	3
PETERSON	1	2	—	—	—	3
PACE	—	—	1	—	2	3
AMON	—	—	—	1	1	2
SCHENKEN	2	—	—	—	—	2
REDMAN	—	—	—	2	—	2
HILL	—	1	—	—	—	1

A destra, Fittipaldi se n'è già andato, ed ora lo spazio fra la sua JPS e le due Ferrari è notevole



Regazzoni, che alla prima curva riuscirà a sfiorare la McLaren-Yard. y di Hulme

L'unica cosa di interesse nella vicenda è stato l'esordio della Tecno che non ha avuto il conforto della conclusione della corsa ma che in sostanza deve essere considerato positivo perché la macchina in pista c'è stata, anche se con molta difficoltà per il pilota che ha avuto da fare a mantenere traiettorie decenti nelle curve veloci. Il motore tuttavia ha dimostrato di essere molto a punto perché nelle accelerazioni e nelle velocità massime in rettilineo teneva testa ai migliori.

Adesso si tratta di mettere a punto la macchina e quindi di fare dell'insieme un mezzo competitivo, cosa che non crediamo sia difficilissima per

e infine c'è stata la disgraziata circostanza di trovarsi nel posto sbagliato proprio mentre Galli era in testa-coda.

Per Ickx, l'allentamento di un bulloncino dell'acceleratore è stato causa di una prima fermata perché il motore non rispondeva che a metà, e poi quando era stata fatta la riparazione, è accaduto che l'acceleratore si è bloccato, e lui ha dovuto fare acrobazie emozionanti per non andare a sbattere contro un terrapieno.

Una giornata da dimenticare, anche se sarà difficile, perché nella graduatoria del campionato adesso Fittipaldi è lontano, e da guardare con una lente.

f. l.

Regazzoni tiene testa a Fittipaldi per otto giri, poi il brasiliano finisce per passarlo nella staccata prima del rettilineo principale e se ne va, indisturbato, a vincere la corsa. Regazzoni è ora secondo, seguito da Ickx, Cévert, Hulme ed Amon. Le due Ferrari sono assieme, ma contro Fittipaldi e la sua Lotus non vi è nulla da fare, ed il distacco anzi aumenta. All'undicesimo giro, Schenken si ritira con il motore rotto, seguito da Beltoise che al 15. giro ha fatto un testa-coda ostruendo parzialmente il radiatore, rompendo poi il motore per surriscaldamento. Gethin ha problemi con l'iniezione e sosta al 12. giro, mentre nuovamente al box è Reutemann per via del comando del cambio.

Al ventesimo giro, Fittipaldi è saldamente al comando seguito da Regazzoni, Ickx, Cévert, Amon, Hulme, Hailwood, Pace (che sta facendo una corsa eccellente), Ganley e Wilson Fittipaldi, questi ultimi in un gruppetto staccato di circa 30" dai primi. Un

molto vicino, e finirà poi per passarlo. Una gara molto bella ed anche combattiva la sta facendo Amon, che lotta a lungo con Hailwood prima e poi con Hulme. Intanto, la Tecno-Martini di Galli naviga nelle ultime posizioni, ma trattandosi del debutto non bisogna guardare troppo per il sottile.

A metà gara, ormai nulla da fare contro la Lotus-John Player Special di Emerson Fittipaldi, il più vicino dei suoi avversari è Cévert, che ha ormai 15" di distacco dal battistrada e si è leggermente staccato dai suoi avversari, che sono Regazzoni, Amon, Hulme, Hailwood (ottima anche la sua gara). Subito dopo, con una grinta che non gli facevamo, Amon attacca Regazzoni e lo passa, diventando così terzo, ma solo per un giro, poiché Regazzoni reagisce e lo ripassa in un curvone veloce.

Nel frattempo, da segnalare la bellissima rimonta di Peter Revson, che dall'ultimo posto in cui era stato relegato dai guai in partenza è ora de-

Si sono intanto ritirati Pescarolo, con il motore in disordine, Hill con una sospensione rotta e Gethin, per le continue noie all'impianto di alimentazione, mentre Peterson è nono e Stommelen, con la sua «roulotte» (così chiama il tedesco la sua F. 1), è decimo, staccato di due giri, in lotta con la BRM di Marko.

Una soddisfazione per Amon l'annuncio del suo giro più veloce, subito prima di sostare per far mettere benzina, in 1'12"12. Fino a quel momento il tempo era di Fittipaldi, con 1'12"9. Gli ultimi giri non hanno più nulla da dire, e la gara si conclude con Chapman che butta in aria, secondo la sua abitudine, il suo cappelluccio di velluto a coste. Dopo l'arrivo, scene da apoteosi per Emerson e Pace, che vengono portati in trionfo dagli appassionati brasiliani presenti, con tanto di gonfaloni verdi con la scritta «ordine e progresso», le bandiere nazionali brasiliane.

g. c.

AFFITTATO un bar per festeggiare la TECNO

NIVELLES - Negli intervalli delle prove, gli altoparlanti del nuovo circuito di Nivelles spandono musicchette caratteristiche per allietare gli spettatori. Visto il gran numero di italiani presenti, molte sono le canzoni di casa nostra che vengono trasmesse, solo che siamo rimasti un po' indietro con i tempi. Infatti la più moderna è: «La campagnola».

● Finalmente, la Tecno-Martini è apparsa su un autodromo per una gara ufficiale, presenti anche gli «sponsor» conti Rossi. La casa produttrice di vermouth ha affittato un bar sopra i box per far ristorare gli amici e la stampa, e per l'occasione sono state distribuite anche delle bellissime giacche a vento rosse con i colori della Martini International a tutta l'equipe della Tecno ufficiale e ai meccanici. (Non l'aveva il public relation Tecno, Cremonini).

● Regazzoni ha letto sull'«Equipe» che la Ferrari non andava a Le Mans perché «Aveva paura della Matra». Lo svizzero si è molto arrabbiato: non abbiamo capito però se era perché non andava alla corsa francese oppure se era per quello che aveva scritto il giornale francese.

● Venerdì, prima giornata di prove, ingresso gratis. Grande moltitudine ai box ne hanno approfittato alcuni fidanzatini (non tipo Peynet) per sbacciucchiarsi dentro i box sotto gli occhi di tutti.

● Di Amon non si sa più cosa dire: giovedì nelle prove libere ha rotto un motore; venerdì dopo 40 minuti ne ha rotto un altro, e alla fine delle prove di sabato era tanto indietro con i tempi che l'ex pilota della Ferrari parlava addirittura di non partire.

● Alla Goodyear hanno un piccolo compressore per gonfiare le gomme che porta scritto sopra, lettere cubitali: March F-1. Non si riesce a capire se è quella con sospensioni «alla Forghieri» e cambio Alfa oppure l'ultima che ha ripudiato gli ammortizzatori verticali...

● Che l'automobilismo sia il secondo sport in Brasile dopo il calcio lo si sapeva, e di questa grande popolarità del nostro sport ne hanno dato conferma una turba di tifosi di Fittipaldi che hanno fatto il tifo per lui sopra al suo box, con grandi bandiere e tamburi. Uno striscione diceva «Fittipaldi, sei la nostra pantera nera» con evidente allusione alla vettura nera che il pilota guida in corsa. Finite le prove di venerdì, grande calca intorno a Fittipaldi per sentire le sue impressioni: «Non è difficile andar forte con una macchina come la Lotus — ha detto — perché è una vettura perfetta. Sarà molto difficile scendere dal tempo fatto oggi, perché l'ho fatto al limite». Infatti, in giorno dopo è sceso di due decimi.

● Nella prima sessione di prove di sabato, alla vettura di Regazzoni (che poi otterrà il secondo miglior tempo dietro a Fittipaldi) i meccanici hanno dovuto cambiare un terminale del tubo di scarico che si era crepato. Il tempo ottenuto dallo svizzero è stato fatto con delle gomme che la Firestone aveva sconsigliato perché pneumatici dell'altr'anno, Regazzoni e Schetty hanno deciso di provare lo stesso perché l'altr'anno le gomme andavano bene. Anche quest'anno... non sono andate male, hanno un solo difetto: durano tre giri.

g. c.



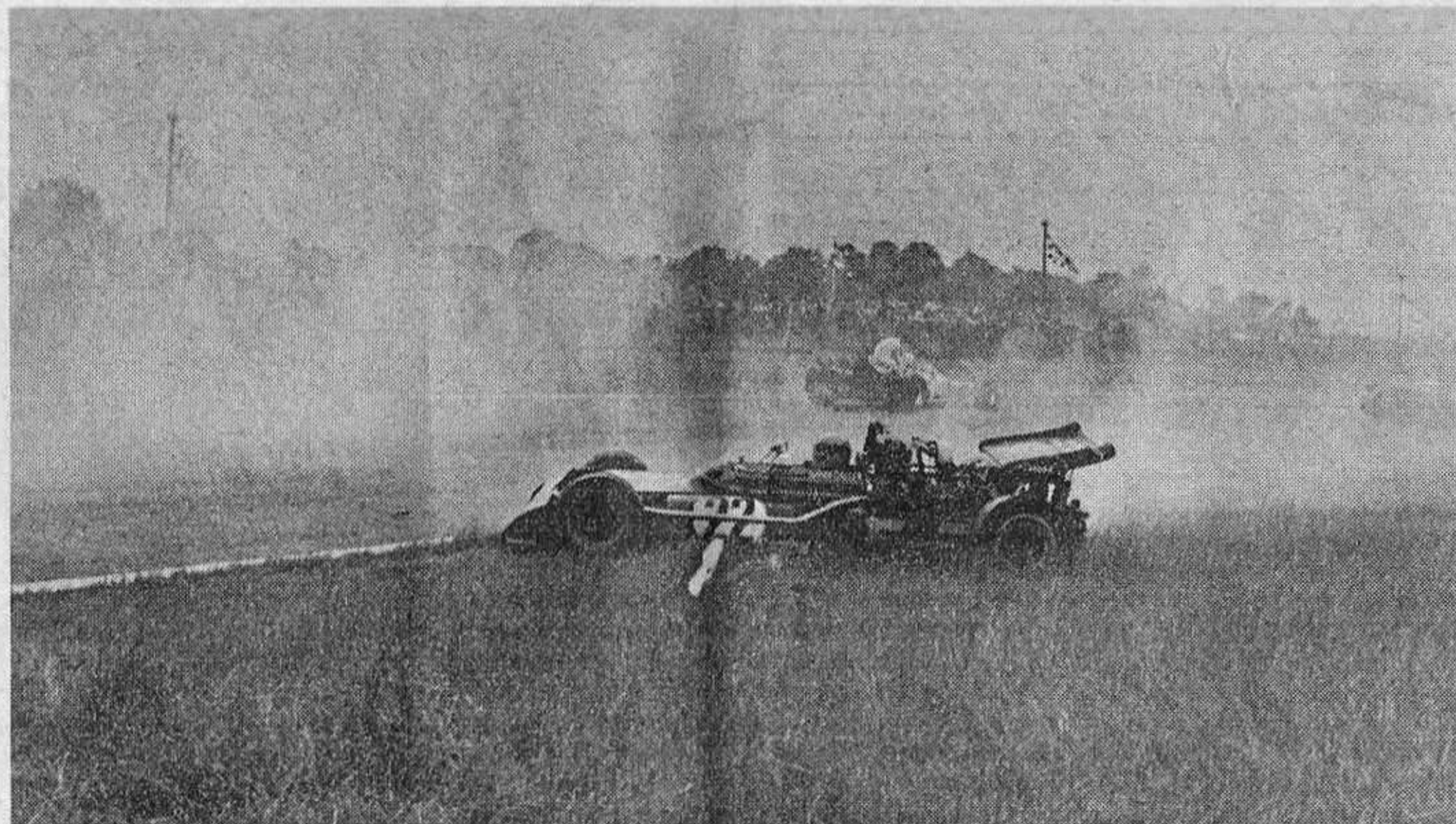
A freni inchiodati, la Tecno-Martini di Galli sta per essere urtata dalla sopraggiungente 312 di Regazzoni

Ecco l'URTO del



Ecco, all'uscita della stretta cu

Non ho visto NANNI osta



Galli è fermo nel prato, con la sospensione posteriore destra rotta, mentre al largo gira Hulme



La Ferrari di Regazzoni ha invece se

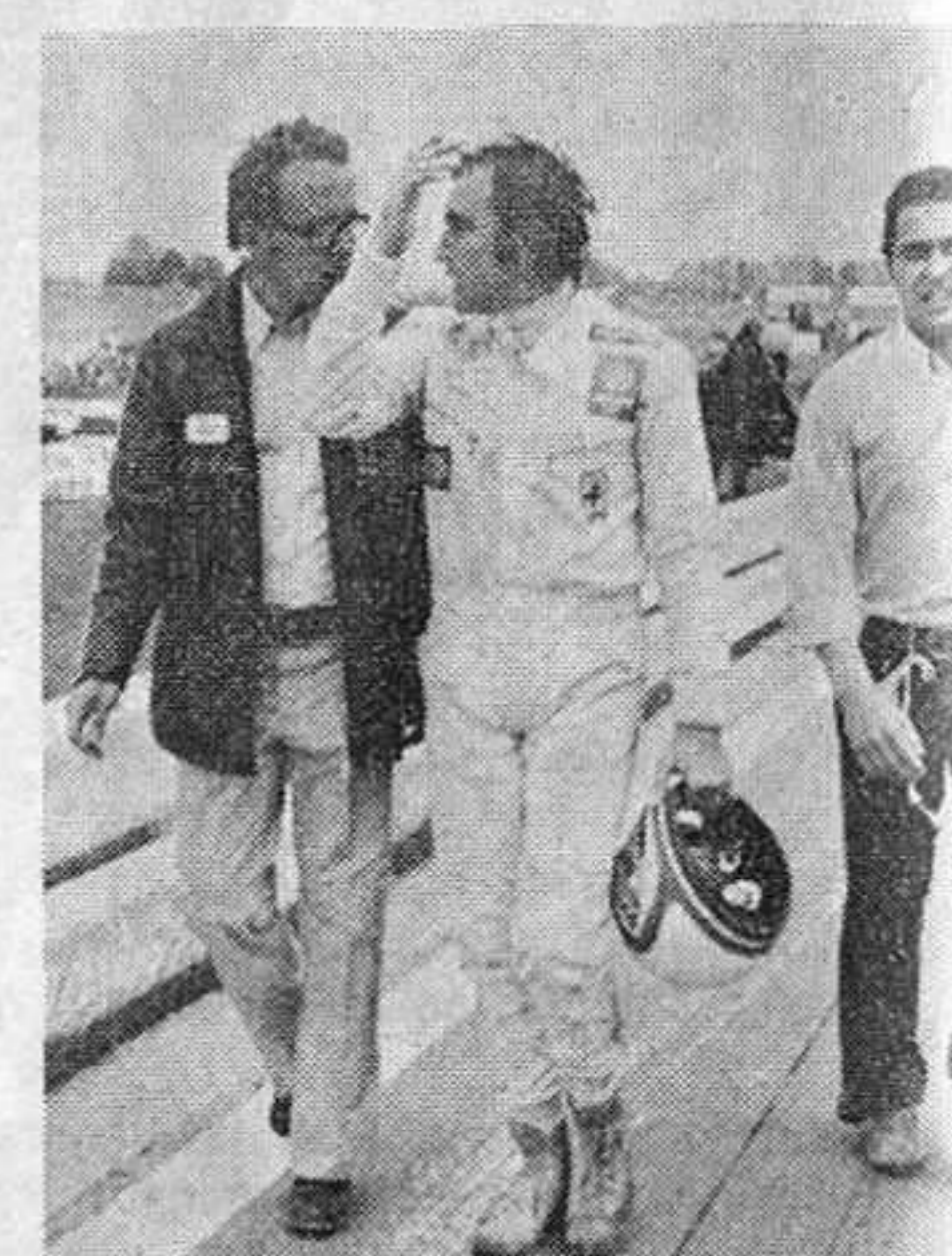
NIVELLES - Siamo a due terzi di corsa, le Ferrari partite molto bene, arrancano ora dietro la Lotus di Fittipaldi e alla Tyrrell di Cevert. Ickx, partito con molte ambizioni, correndo a pochi passi da casa sua, è stato irrimediabilmente attardato da noie all'acceleratore. Regazzoni, dopo aver fatto otto giri in testa, ha ceduto lo scettro alla Lotus e poi anche la seconda posizione a Cevert. Mancano ventotto giri alla fine, la Tecno è stata ormai doppiata per due volte. Nanni si è sempre comportato correttamente lasciando passare tutti. Regazzoni in terza posizione, con attaccati alle ruote Amon e Hulme, arriva alle spalle di Galli. E' un caso che ci sia proprio la Tecno sulla strada della Ferrari e dello stesso Regazzoni, la stessa Tecno che lo ha scoperto e lanciato nel mondo automobilistico, la stessa Tecno che gli ha permesso di diventare campione d'Europa di F. 2.

Nanni entra per primo al tornante, siamo presenti e vediamo bene tutta la scena: rallenta, fa la curva e all'uscita quando accelera ha già alle spalle Regazzoni a circa 25 metri:

la Tecno si gira in una nuvola di fumo azzurrognolo, e resta ferma in mezzo alla pista. Regazzoni tenta di passare all'interno, ma tocca con la sua ruota posteriore sinistra e con l'alettone la Tecno nella ruota posteriore destra, la Ferrari salta in aria e ricade nel prato con la sospensione e il pneumatico rotto. Anche la Tecno rompe un braccio della sospensione sinistra.

Galli raggiunge i box con la macchina mentre Regazzoni lascia la sua sul posto e va a piedi.

Regazzoni, poi, ai box ha avuto una reazione violenta contro Nanni. «Mi spiace», dice, «che sia successo proprio con Nanni che è un italiano e che per di più corre con la Tecno, la Casa per la quale ho iniziato a correre anch'io. Ma il comportamento di Nanni è stato scorretto, prima dell'ingresso al tornante non mi ha dato strada, poi all'uscita si è girato, ha fatto un testa-coda, e quando io ho fatto per passarlo all'interno, Galli chissà perché, mentre andava indietro, ha accelerato ancora e mi ha colpito nella ruota po-



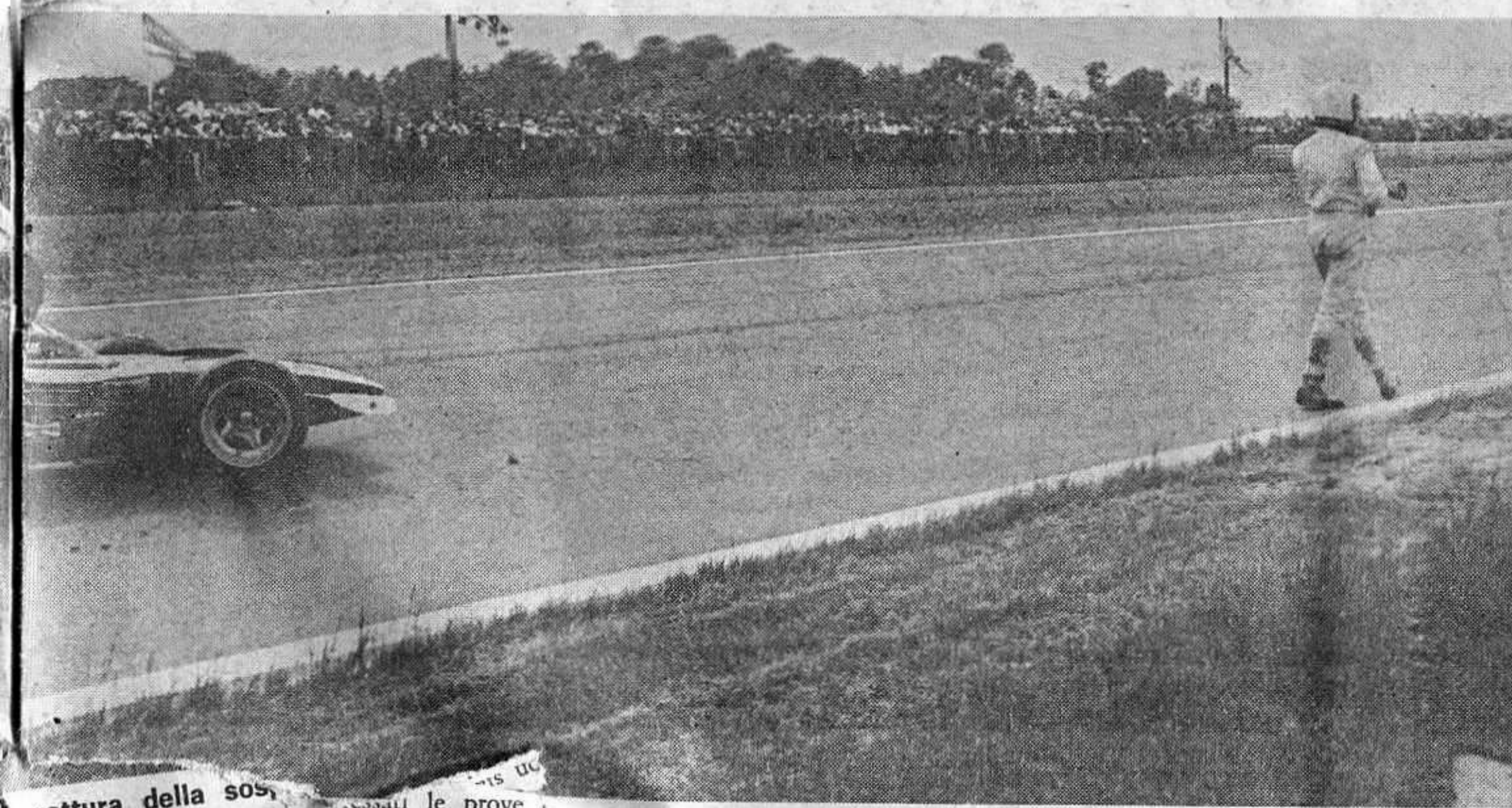
Visibile l'irritazione di Regazzoni mentre racconta l'accaduto all'ing. Bussi ed al d. s. Schetty

polemica



immette nel rettilineo principale, le due vetture italiane ferme. Regazzoni sta già scendendo (Attualfoto)

colare REGAZZONI



rottura della sosp... cessati le prove... una che passa sotto ai... sinistra. Ecco Clay che si allontana, mentre gli addetti sgomberano

steriore, proprio mentre io avevo scelto di passarlo all'interno. Non si fa così! Certo che capitano tutte a me, non me ne va mai bene una!».

Incontro Nanni Galli dietro ai box. Sta parlando con l'ing. Bocchi e chiedo cosa gli è successo. Nanni è tranquillo e mi dice: «Niente, cosa vuoi che sia successo? Mi sono girato all'uscita dal tornante, quando è arrivato il gruppetto di Regazzoni, Amon e Hulme. Regazzoni ha tentato di passarmi all'interno, intanto che io ero girato. Non c'è riuscito, ha colpito con la sua ruota posteriore sinistra la mia ruota posteriore sinistra, agganCIandomi per l'alettone. Io ho raggiunto i box con una gomma a terra, mentre Clay è arrivato a piedi».

Si verrà a sapere poi che Regazzoni, intervistato alla televisione italiana, ha ripetuto le sue parole contro il comportamento di Galli. Ma chi scrive era presente alla scena e non ha avuto l'impressione di nessun comportamento scorretto da parte del pratese. Regazzoni ha anche parlato alla radio e in TV,

di essere già ostacolato da Nanni prima della curva tanto che al pratese sarebbe stata sventolata una bandiera blu, quella che avvisa degli altri concorrenti sopraggiungenti. Ma chi scrive non ha visto nessuna bandiera blu.

Certo che Galli è da qualche tempo in mezzo a queste vicende antipatiche. Tre anni fa ebbe una questione di sorpasso con Eلفord alla Targa Florio. Recentemente alla 1000 KM di Brands Hatch, alla curva dopo il box che immette in salita sotto un ponte, si toccò con il compagno di squadra Revson. L'altra settimana alla Targa Florio ebbe un'altra questione con Merzario nelle prove. Merzario lo accusò di non avergli dato strada, il pratese si difese dicendo che non lo aveva visto e mandò qualcuno a scusarsi. La questione finì lì. Il nuovo episodio del G.P. del Belgio non è certo una cosa simpatica per il pratese, considerato i fucili puntati che ha già contro all'Alfa, per ben diverse ragioni...

Giancarlo Cevenini

Quando è piovuto GALLI il più veloce

numero di gara	pilota	vetture	venerdì	sabato	sabato
32	E. Fittipaldi	Lotus-John Player Special	1'11"6	1'11"5	1'11"43
30	Regazzoni	Ferrari 312 B-2 '72	1'12"0	1'12"0	1'11"58
9	Hulme	McLaren-Yardley Ford M19	1'12"1	1'12"9	1'11"80
29	Ickx	Ferrari 312 B-2 '72	1'12"0	1'11"9	1'11"84
8	Cevert	Tyrrell-Ford	1'12"4	1'12"1	1'11"93
23	Beltose	BRM-Marlboro P 160	1'12"12	1'13"0	1'13"00
10	Revson	McLaren-Yardley Ford M19	1'12"5	1'12"2	1'12"19
34	Hallwood	Surtees-Ford TS 9	1'13"7	1'12"6	1'12"35
19	Reutemann	Brabham-Ford BT 37	1'13"2	1'12"50	1'12"56
36	de Adamich	Surtees-Ford-Pagnossin	1'13"4	1'12"54	1'16"40
16	Pace	March-Polltoys-Ford 721	1'13"1	1'12"64	1'13"00
33	Walker	Lotus-John Player Special	1'13"3	1'13"3	1'12"76
5	Amon	Matra-Simca MS 120	1'14"2	1'12"80	1'12"90
11	Peterson	March-STP-Ford 721 X	1'13"3	1'13"1	1'13"00
25	Ganley	BRM-Marlboro P 160-160	1'13"6	1'13"01	1'13"20
17	Hill	Brabham-Ford BT 37	1'14"7	1'14"3	1'13"10
24	Gethin	BRM-Marlboro P 160	1'13"9	1'13"15	1'13"30
18	W. Fittipaldi	Brabham-Ford BT 33	1'13"20	1'13"6	1'13"80
15	Pescarolo	March-Polltoys-Ford 721	1'13"40	1'13"6	1'13"70
6	Stommelen	March-Eiffelard-Ford	1'14"0	1'13"7	1'13"43
35	Schenken	Surtees-Ford TS 9	1'14"1	1'13"60	—
14	Beuttler	March-Ford 722	1'13"8	1'14"9	1'13"70
27	Marko	BRM-Marlboro P 160-153	1'15"4	1'14"10	1'14"20
22	Galli	Tecno-Martini	1'15"5	1'14"60	1'15"10
12	Lauda	March-STP-Ford 721 X	—	1'16"50	—
26	Schuppan	BRM-Marlboro P 153	1'16"9	—	—

nota: in neretto, i tempi validi per lo schieramento di partenza

NIVELLES - Tre sessioni di prove, previste una il venerdì e due il sabato pomeriggio. Quasi tutti avevano già provato il circuito nei giorni precedenti la corsa, per la scelta delle gomme e quindi avevano già una esperienza diretta. Solo la Tecno di Galli, ovviamente, non aveva avuto esperienze precedenti.

Niente di particolare, tranne il fatto che il venerdì c'è stato bel tempo, a differenza del giorno prima nel quale aveva piovuto giovedì parecchi piloti erano stati in pista, e la Ferrari aveva impressionato, con tempi di rilievo, e quando è piovuto si è visto Nanni Galli andar più forte di tutti.

Il venerdì Galli ha girato abbastanza bene ma una uscita di pista, innocua, gli ha fatto andare molta terra nei radiatori e nelle sospensioni. Si è verificato ancora un certo surriscaldamento, che però è stato ovviato con l'adozione di radiatori differenti. Anche il motore della Tecno è stato cambiato per le prove del sabato e si è visto che andava molto meglio.

Dal punto di vista del motore la nuova macchina italiana è stata l'argomento del giorno perché nelle accelerazioni si è potuto constatare come il dodici cilindri Tecno sia veramente molto buono. La tenuta di strada della macchina peraltro è ancora approssimativa e certo occorrerà lavorare ancora parecchio.

Qualche guaio alla alimentazione per la Lotus di Walker che è rimasto fermo sul circuito nella prima sessione del sabato, per carenza di pescaggio, e la faccenda si è ripetuta nella seconda sessione. Amon ha rotto il motore e quindi non ha potuto provare molto. De Adamich si è fermato sul percorso, poiché il motore si era improvvisamente fermato alla fine del rettilineo.

Poi ha visto che si rimetteva in moto, ma credendo di aver rotto almeno delle molle di valvola è rientrato al box lentamente. Si trattava invece della molto più semplice e non allarmante rottura del sistema di limitazione dei giri del motore e quindi tutto è andato bene. Le prove della Surtees-Pagnossin sono state però ritardate anche dal non perfetto stato dei freni, che avevano una perdita ai cilindretti anteriori. Ciò ha impedito a de Adamich di tirare fino in fondo e di migliorare ancora il suo tempo, che è stato comunque molto buono. La definitiva messa a punto è stata eseguita nelle prove libere di mezz'ora della domenica mattina, durante le quali tutte le vetture hanno compiuto parecchi giri, per constatare che tutto andasse bene.

Molti ne hanno approfittato per provare gli assetti delle macchine col pieno di benzina. L'unico che non è sceso in pista durante queste prove è stato Emerson Fittipaldi, che aveva

già fatto tutte le prove necessarie nelle sessioni ufficiali.

Alla Ferrari tutto andava bene, ed i tempi di Regazzoni e Ickx lo dimostrano. La macchina era praticamente uguale a quelle che erano a Montecarlo, salvo ovviamente le regolazioni del motore adattate al circuito veloce.

Alla BRM invece c'è stata molta animazione, perché Peter Gethin è uscito di strada il venerdì distruggendo la sua macchina che non era riparabile. Così Tim Parnell decideva di dargli la macchina di Marko, il quale veniva spostato sulla P.153 che era destinata a Schuppan, il giovane australiano che avrebbe dovuto compiere il suo esordio in F.1 in questa corsa, ma che così è rimasto a piedi. Anche Marko ovviamente era piuttosto seccato dell'accaduto, l'assenza di Stewart ha fatto sì che per la prima volta Cevert avesse due macchine a disposizione. E così lo si è visto in pista molto tempo volta a volta con la macchina normale e con la macchina contrassegnata con la lettera «T».

La March di Peterson, con le nuove sospensioni e con il cambio Hewland è stata vista in pista parecchio tempo, ma non pare che per il momento le innovazioni abbiano dato risultati spettacolari.

Nelle prove dell'ultima sessione tutti hanno utilizzato tipi di gomme diversi, per constatare quali davano risultati migliori. Sia alla Firestone sia alla Goodyear hanno utilizzato gomme anteriori di larghezza diversa, e tutti hanno poi scelto quelle più piccole, perché i vantaggi delle dimensioni più grandi, in frenata, erano inferiori al tempo perduto.

In rettilineo per la maggior sezione e resistenza, e inoltre con le gomme più larghe la macchina diventava sottosterzante.

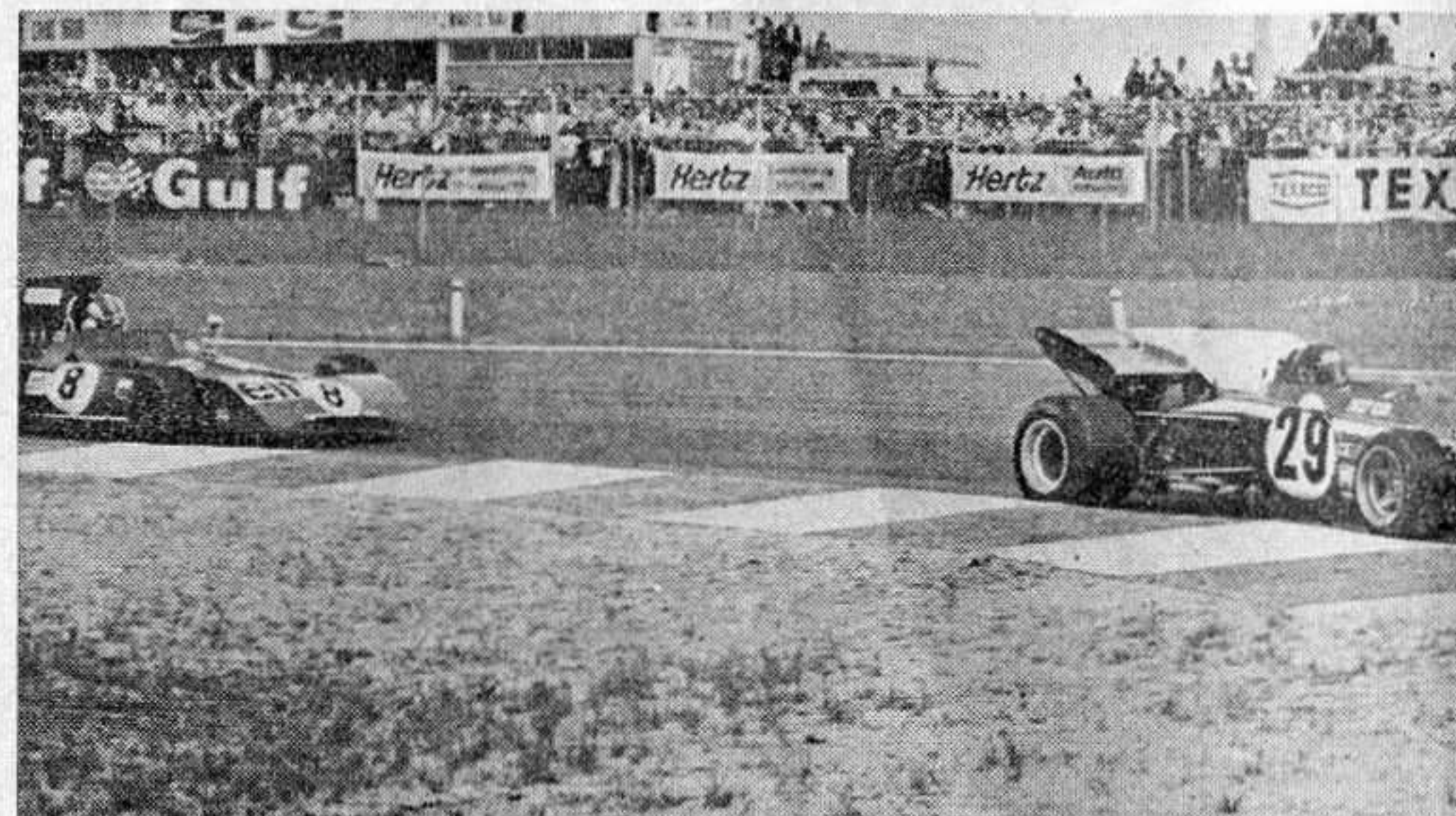
f. l.

La telecronaca è costata 60 lire ad ogni brasiliano

● La televisione brasiliana ha ritrasmeso tutto il Gran Premio del Belgio, attraverso satellite, a colori, con due telecronisti uno dei quali era Fittipaldi padre per la somma di circa sessanta milioni di lire. Calcolato che in Brasile hanno visto la trasmissione almeno dieci milioni di persone, ciò è costato sessanta lire a testa.

FERRARI si preoccupa del telaio

Enzo Ferrari aveva atteso con un pizzico di ansia le notizie da Nivelles. Ed è anche rimasto preoccupato finché l'informazione iniziale della radio (la gomma scoppiata in piena velocità a Regazzoni) non ha trovato la correzione con la realtà: cioè l'impatto di Clay contro la Tecno di Galli, in sbandata in una curva lenta. « Mi dispiace per questa storia. Non tanto perché ci ha tolto il terzo posto, ma perché sarebbe meglio che non fosse avvenuto proprio con Galli. C'era stato quel precedente in Sicilia con Merzario, adesso questo... E sempre Regazzoni in mezzo! »



La MARCH ha rinunciato anche al cambio ALFA

NIVELLES - La mancata presenza della annunciata nuova Tyrrell e della nuova Politoys hanno sensibilmente ridotto il panorama delle novità tecniche attese in questa corsa. Attesa che è stata tuttavia bilanciata in parte dall'esordio della Tecno-Martini, che è stata ovviamente la attrazione di chi andava a caccia di novità.

Della nuova macchina i nostri lettori sanno ormai tutto e quindi non ci ripeteremo. Diremo soltanto che l'aver dovuto adottare i radiatori anteriori, per lo smaltimento del calore, ha molto alterato la bella linea della macchina come era stata presentata nella precedente versione. Esteticamente la macchina adesso non è molto bella, perché un poco gibbosa nella parte anteriore: ma quel che era importante era di farla finalmente esordire, per cominciare a conoscerne le possibilità nel confronto con le altre.

L'unica novità effettiva era data dalle modifiche sostanziali che Robin Herd ha apportato alla March di Peterson, che in luogo del cambio Alfa Romeo aveva il cambio Hewland, per cui è stato necessario provvedere anche ad una adozione di un distanziale di collegamento tra motore e cambio, visto che lo Hewland ha il differenziale anteriore e gli ingranaggi dietro mentre quello Alfa Romeo è in posizione contraria. Insieme con la adozione del cambio Hewland, dovuta al fatto che la manovra di quello Alfa Romeo è un poco più lenta e quindi fa perdere tempo in modo sensibile, sulla March di Peterson erano state cambiate anche le sospensioni posteriori, col ritorno alla soluzione classica degli ammortizzatori in posizione verticale inclinata anziché semiorizzontale come nel modello primitivo.

Robin Herd, dopo averle provate, ha constatato che i vantaggi teorici sono annullati dai molti svantaggi e quindi ha immediatamente deciso di tornare a soluzioni collaudate. Si ricorderà come egli aveva fatto la stessa cosa coi freni anteriori posti all'interno, come nella Lotus 72, e che dopo una rottura del semiasse che li guida ha preferito non correre altri rischi e tornare ai freni sulle ruote. Un giornale francese, commentando questi avvenimenti, ha scritto che « occorre una buona dose di onesto coraggio perché un tecnico ammetta così presto di essersi sbagliato ». Riferiamo la frase, senza ulteriori commenti.

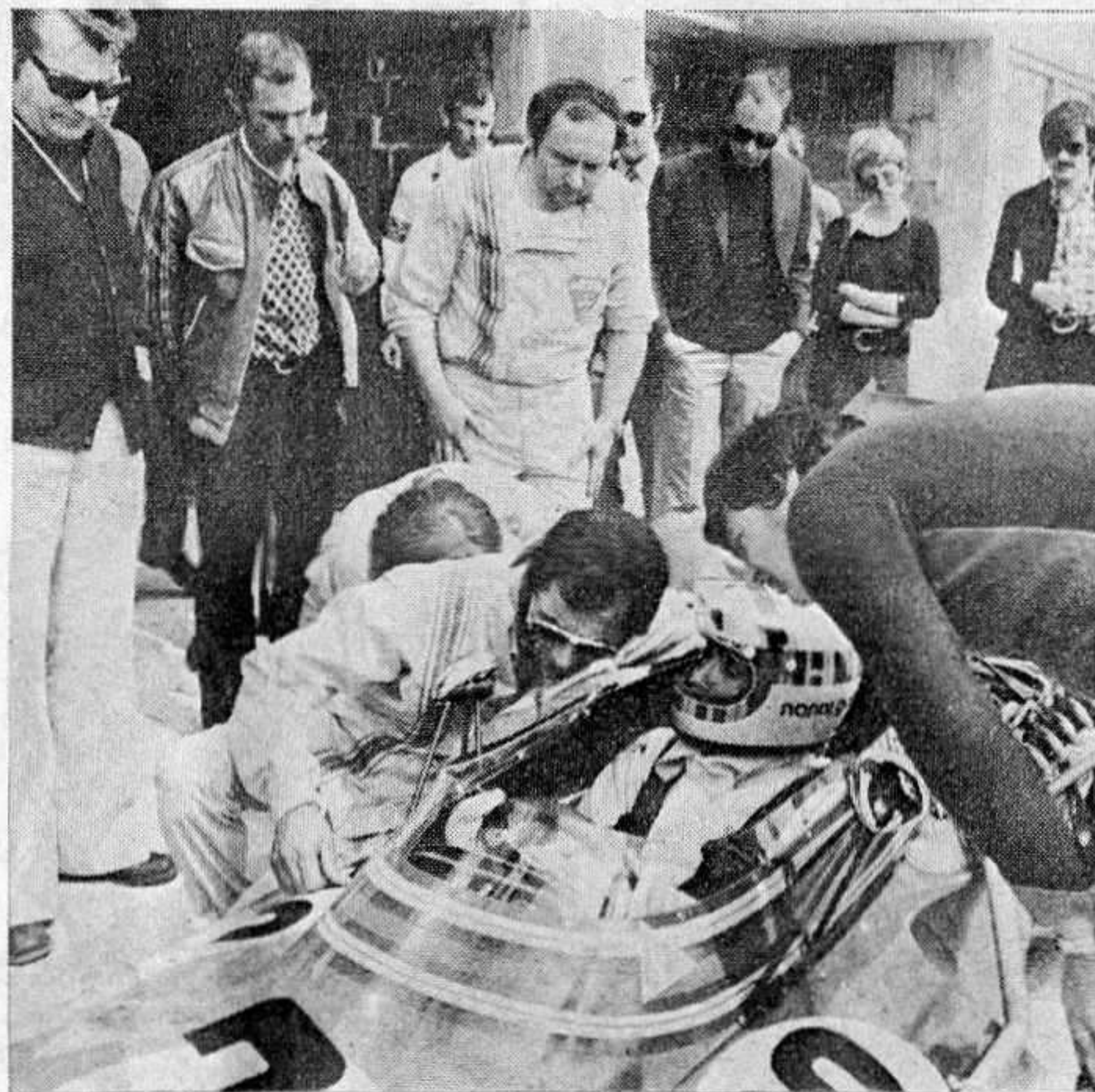
La March ufficiale di Niki Lauda era invece del tipo usato fino a Monaco, cioè col cambio Alfa Romeo e con le sospensioni ad ammortizzatori orizzontali. Niki Lauda ha il solo scopo, quest'anno, di fare esperienza e quindi non ha nessuna pretesa e può guidare anche una macchina di tipo superato, finché non ne sia disponibile una migliore.

A proposito della nuova Politoys, ci risulta che essa non sarà messa in gara presto, probabilmente non al G.P. di Francia come era previsto, perché Ron Tauranac — che adesso è fisso con Frank Williams — intende modificare parecchie cose prima di farla esordire.

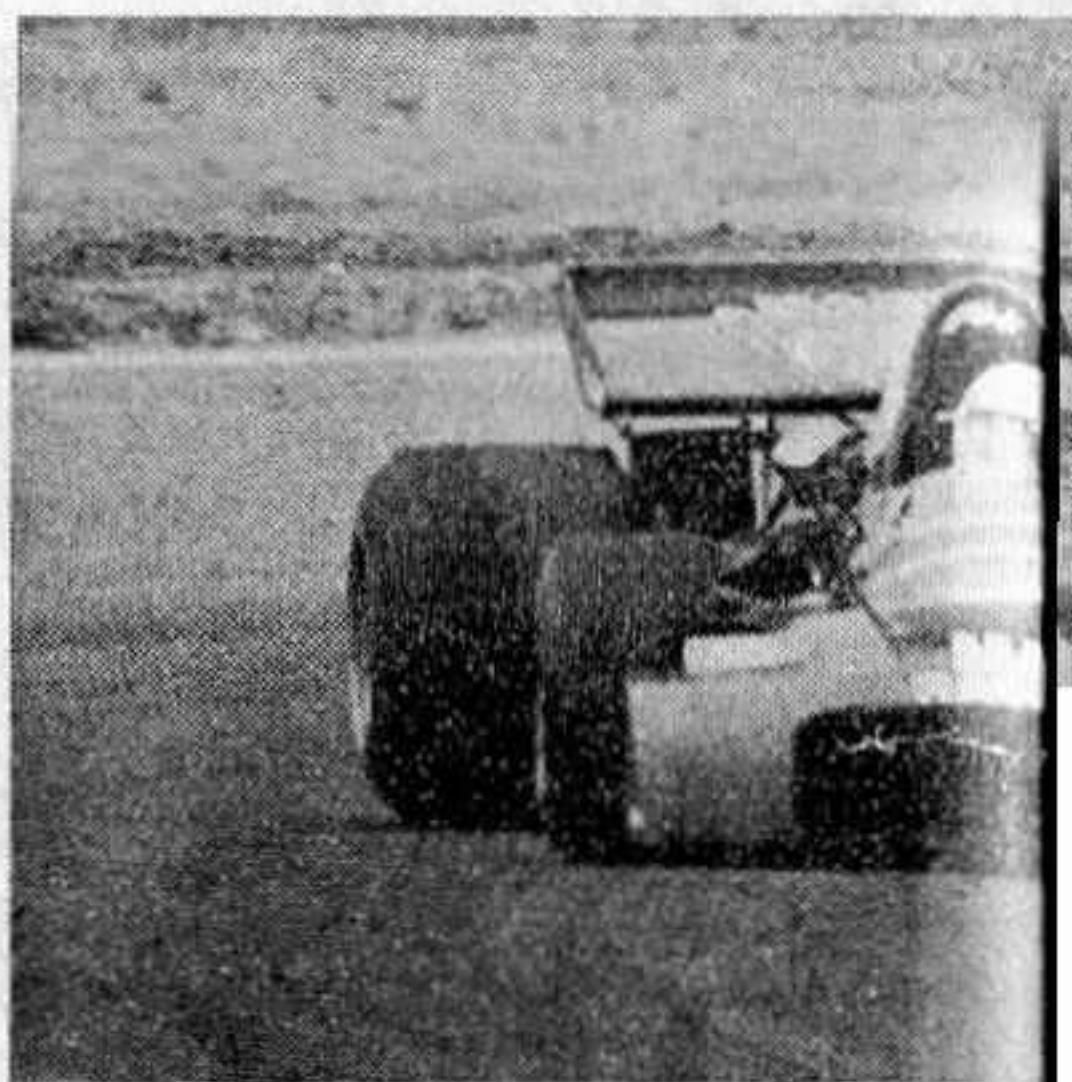
Dal punto di vista delle gomme segnaliamo che la Firestone ha portato qui il tipo 33, che tutti hanno adottato e che rappresenta un altro passo in avanti nel campo dei pneumatici da alta competizione.

f. l.

● Surtees con le mani nei capelli: « Hailwood mi ha rotto due motori, Schenken ne ha voluto cambiare uno che non importava; meno male che ad Andrea tutto è andato bene, e che tempo che ha fatto! ». Poi, però, in corsa...



Sopra, il « sandwich » Ferrari non è riuscito con la Lotus-JPS, molto più stabile delle 312 B. L'ing. Ferrari, subito dopo la corsa, è stato esplicito nell'ammettere la carenza di assetto delle sue macchine, che vediamo a destra davanti a Cevert. A sinistra, tutti attorno alla Tecno per l'atteso debutto. Sotto, ecco Galli impegnato in corsa a contenere la Eifelland di Stommelen



Piace a SURTEES il romb

NIVELLES - Finalmente la Tecno-Martini ha debuttato in un Gran Premio di validità mondiale. Dopo le prove svolte a Modena nelle settimane precedenti al Gran Premio del Belgio, in casa bolognese ci si è convinti, anche per la pressione che i conti Rossi finanziatori dell'ambiziosa monoposto, che valeva la pena tentare. Così, ad inizio settimana la Tecno-Martini si è presentata sul circuito di Nivelles alle porte di Bruxelles per effettuare delle prove, prima di quelle ufficiali. Ma il maltempo ha messo lo zampino e la pioggia caduta in abbondanza ha impedito a Nanni di assuefarsi al circuito e mettere a punto la vettura.

Un po' di sole giovedì e mercoledì ha permesso di provare la vettura che è completamente nuova. I tempi non sono stati esaltanti, infatti con la pista umida il miglior tempo di Galli è stato 1'18"7 mentre giovedì e venerdì mattina la macchina con pista asciutta e in prove libere ha notevolmente migliorato girando in 1'16"3. Per fare un raffronto diamo altri tempi di macchine che hanno girato. Ickx ha fatto 1'12"9, Regazzoni 1'12"8, Beltoise 1'14"5, Peterson 1'15"7, Gethin 1'17"; de Adamich

1'16"1, ecc.

Venerdì, prove ufficiali nel pomeriggio. Sono presenti Vittorio e Gregorio Rossi, molto emozionati a vedere finalmente come va la loro vettura. Nanni fa alcuni giri e si ferma subito, problemi all'iniezione, poi regolazione di molle ed un testacoda lo manda a tosare l'erba ai lati della pista. La macchina improvvisamente dopo alcuni giri si mette a scaldare l'acqua. Si pensa in un primo momento che sia la pompa che si sia guastata, invece si verrà a sapere che si è bruciata una guarnizione della testata. I meccanici lavorano tutta la notte di venerdì per cambiare il motore, cosa che d'altra parte era prevista perché il motore del primo giorno di prove aveva fatto qualcosa come 800 km. Nella notte fra venerdì e sabato arrivano i tanto sospirati radiatori dell'acqua dall'Inghilterra, che si presenteranno molto bene e non daranno più fastidio per il raffreddamento dopo che saranno montati nelle prove di sabato e durante la gara di domenica. Le prove di sabato sono alle due, c'è una folla di giornalisti e fotoreporter davanti box e comincia a provare con Nanni. no quando iniziano le prove. Tutti

si chiedono come mai la macchina non sia presente, nessuno ne sa niente. Della March è presente nessuno e si fanno le illusioni più strane. Finalmente alle tre, con oltre un'ora di ritardo, la macchina arriva al box e comincia a provare con Nanni.

Si verrà a sapere, poi, che il nuovo motore, che ha erogato al banco 465 cavalli non c'era verso di metterlo in moto causa un distributore dell'iniezione che si era bloccato perché fermo da molto tempo. Il distributore viene cambiato, con perdita appunto di un'ora.

Nanni fa alcuni giri per rodare le gomme e la vettura va abbastanza bene, per ammissione del pilota. Poi, improvvisamente, ancora l'iniezione si mette a fare dei capricci, e Nanni si deve fermare frequentemente ai box. Interviene un tecnico inglese della Lucas e si cerca di ovviare all'inconveniente. Non si riesce a capire cosa possa essere, dato che fino ad ora la macchina non aveva accusato nessun inconveniente del genere. Si regolano poi gli ammortizzatori, si regola anche l'iniezione in un modo diverso per vedere come va e Nanni fa alcuni altri giri. Dal guard-rail che delimita la pista dei box i conti Ros-

quei particolari che tutti sanno. Ma evidentemente non basta. Almeno contro la Lotus.»

Si ha l'impressione che la vera preoccupazione di Ferrari siano le prossime corse. Va bene che il mondiale è ancora aperto, sulla carta; ma se il termine di paragone è Nivelles, c'è ben poco da sperare finché i piloti modenesi non avranno la nuova B.3 (che poi non è detto possa fare come Giulio Cesare...)

m. s.

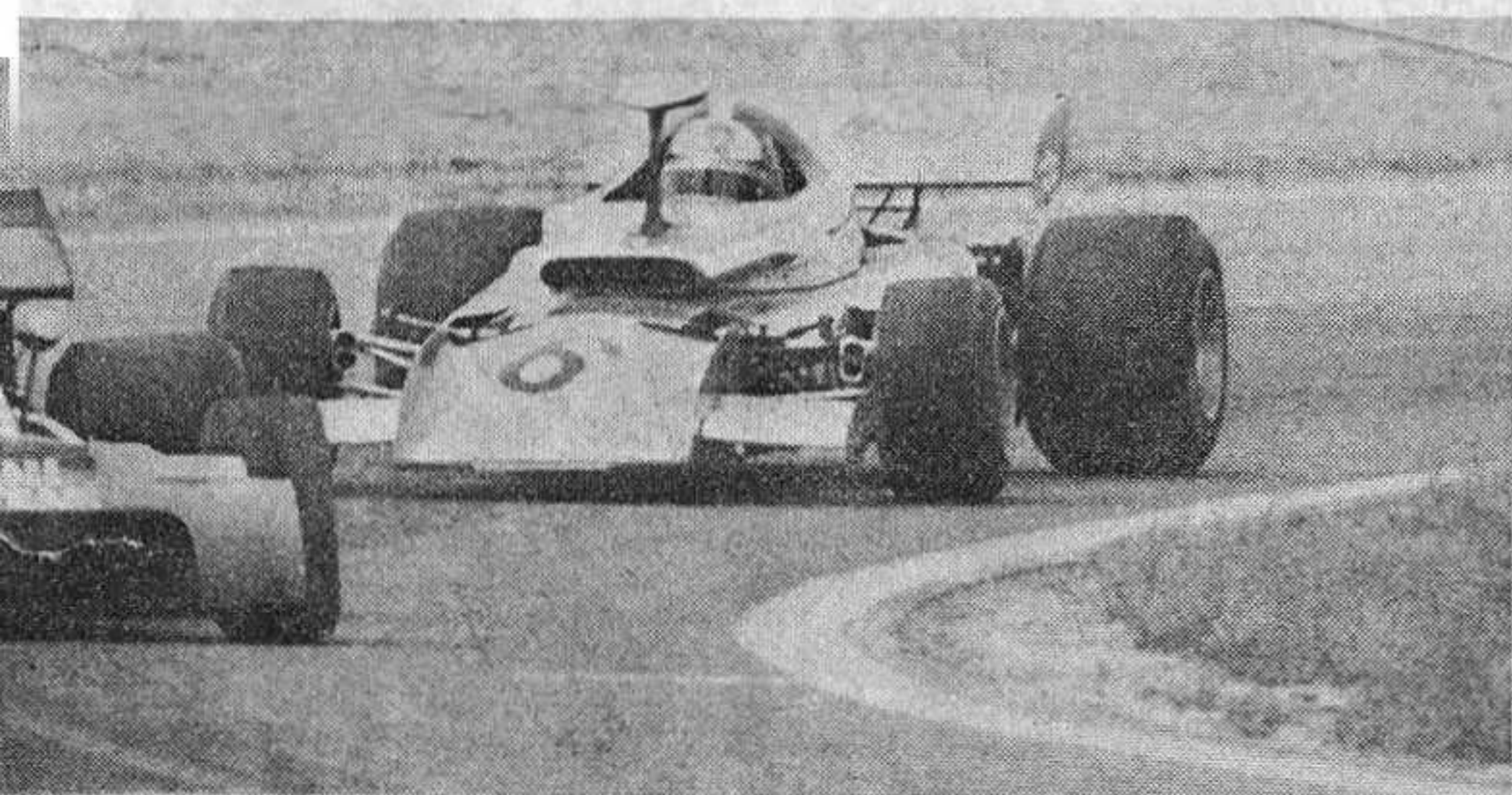
● Andrea de Adamich, molto contento del tempo ottenuto nella prima sessione di sabato, che gli ha permesso di partire in quarta fila, ha detto: «Avrei potuto fare meglio, se avessi provato anche nel secondo turno di prove, ma i meccanici hanno perso più di un'ora per cambiarmi il caliper del freno posteriore che era rotto, e mi sono dovuto accontentare».

● Nei box Ferrari anche Rocchi, con tanto di macchina fotografica al collo. Molto indaffarato a girare per i box a vedere le novità. Ha candidamente dichiarato che era la prima volta che veniva ad una gara di F.1. E' un altro segno dell'evoluzione post-Forghieri.



Diario di un debutto

La monoposto MARTINI F.1 avrà la gemella nel G. P. di FRANCIA



del boxer TECNO

si seguono le prove della prima che passa sotto ai loro occhi ad una velocità che è stata stimata in circa 280 kmh.

Ed è proprio Gregorio ad accorgersi che il motore fuma, chiama Luciano e glielo dice. Ma questi lo rassicura che non è niente di grave; infatti il motore farà tutte le prove e i giri prima dell'incidente che lo toglierà dalla gara.

Finalmente, domenica, la gara. In mattinata c'erano stati alcuni giri di prova non validi per lo schieramento di partenza e la macchina aveva accusato uno strano difetto. In una curva molto veloce a sinistra, dirà poi Galli, veniva a mancare la benzina e il motore si spegneva. Luciano Pedersani cambia ancora una volta il distributore dell'iniezione, controlla assieme al fratello Gianfranco che nei serbatoi sia tutto regolare e la Tecno si presenta allo schieramento di partenza.

Primo giro, Nanni con il suo stile di guida irruento ha guadagnato sei posizioni, poi la macchina ha problemi più di telaio che di motore che affiorano man mano che i giri passano. Dirà Surtees: «Non male quel motore che viene fatto a Bolo-

gna, ha un suono che mi piace.»

E i meccanici della Lotus: «Abbiamo cronometrato un pezzo di circuito e abbiamo visto che la macchina è spesso più veloce di tanti motori 8 cilindri Cosworth. Complimenti per i suoi costruttori.»

Poi verso la fine l'incidente con Regazzoni, che toglierà di mezzo l'unica Tecno presente e l'unica Ferrari rimasta. Alla fine delle corse i conti Gregorio e Vittorio Rossi diranno: «Siamo abbastanza soddisfatti di questa nostra prima uscita, certo era meglio se riuscivamo a finire la corsa. Correremo il 18 giugno il G.P. di Roma ancora con questa macchina. Andremo in gara con due macchine solo quando avremo la versione definitiva di questa con i tubi dell'acqua interni e tante altre piccole modifiche che la rendono più raffinata e più presentabile. Abbiamo voluto correre qui al circuito di Bruxelles con una macchina ancora non perfettamente rifinita per avere un test sicuro da poter confrontare con le altre macchine.»

L'appuntamento è per il 18 giugno ma aERMONT le macchine saranno due.

g. c.

Anche FITTIPALDI il 18 giugno a VALLELUNGA

BELTOISE correrà a ROMA

«Capiranno il mio dramma?»

NIVELLES - Alla Ferrari era stato dichiarato con largo margine di anticipo che non sarebbe andati alla gara di F.1 il 18 giugno a Vallelunga. Ma abbiamo saputo qui a Nivelles che martedì sarà a Maranello il presidente dell'Automobile Club d'Italia avv. Carpi De Resmini a colloquio con lo stesso Ferrari ed è facile prevedere che una rossa vettura di Maranello sarà al via, sempre che il risultato belga e le dichiarazioni di Regazzoni sul telaio non consigliano la rinuncia. Ickx comunque non ci sarà perché in vacanza. Anche lui ha disturbi da curarsi. La macchina sarebbe portata in gara casomai da Regazzoni.

Abbiamo chiesto alle varie squadre qui al G.P. del Belgio chi verrà a Roma e chi no: la Matra ha subito detto di no perché molto impegnata a preparare le macchine per Le Mans, Amon però si è detto dispiaciuto e spera di convincere i dirigenti...

Williams manderà due **MARCH** affidate a **PESCAROLO** e a **PACE**. Saranno le macchine che hanno corso qui in quanto la nuova F.1 debutterà molto probabilmente al G.P. di Francia, non prima.

SURTEES sarà presente con due vetture affidate a **HAILWOOD** e **DE ADAMICH**: «Non potevo non venire a Roma — ha detto l'ex campione del mondo — amo troppo l'Italia».

CHAPMAN è molto indeciso: «Vi sono possibilità al cinquanta per cento — ha detto il costruttore — ma ho **FITTIPALDI** che vuole venire a tutti i costi. Vedremo la situazione motori come sarà e decideremo in conseguenza».

TYRRELL mi ha guardato male quando gliel'ho chiesto. «Con tutti i problemi che ho — dice — non posso assolutamente andare ad una gara non di campionato. Poi devo finire la nuova F.1 che sarà presentata al pubblico giovedì prima delle prove di **Le Mans**. Mi spiace. Un'altra volta volentieri ma ora proprio no». Molto dispiaciuto anche **CEVERT** ma ha detto: «Comandano loro e io devo seguire la corrente».

La **BRM** non poteva mancare. Il GP Roma è finanziato dalla Marlboro e la casa inglese sarà presente con quattro vetture guidate da **BELTOISE**, **GETHIN**, **GANLEY** e **MARKO**. Per il primo c'è però un problema morale. La **TECNO** sarà anche lei della partita con una vettura affidata a **GALLI**.

STOMMELEN non ci sarà. Il tedesco dice: «La mia Caravan (non la chiama F.1 tanto ne è entusiasta!) non è

NIVELLES - Annullato il G.P. di Olanda, il 18 giugno si correrà per la prima volta una gara di F.1 a Vallelunga. Il G.P. Roma è stato patrocinato dalla Marlboro che ovviamente manderà ben quattro vetture a Roma. Fra i quattro piloti che guideranno le vetture inglesi, vi sarà anche quel Beltoise recente vincitore del G.P. di Monaco, e che fu indicato come il maggior responsabile della morte di Giunti, in Argentina, un anno e mezzo fa.

Il pilota francese è molto gasato dopo il recente exploit di Monaco. Lo incontro nella tenda Marlboro mentre sta mangiando una insalata di e firma contemporaneamente i manifesti che la Casa di sigarette ha stampato e messo in giro dopo la vittoria monegasca. Gli chiedo se verrà a correre a Roma.

«Sì — mi dice — verrò a Roma per il G.P. il 18 giugno. Mi è sempre molto piaciuta Vallelunga. Ora è cambiata, mi dicono, ma me la ricordo ancora quando ci corsi in F.2 qualche anno fa. Mi piacque molto, e ho sempre desiderato ritornarci.»

Gli dico, ma sai che Roma è la città di... mi interrompe, «Sì, sì, lo so è la città di Ignazio Giunti. Ho ancora in mente quegli attimi tremendi di Buenos Aires, non li scorderò mai. Sono tanti mesi che il rimorso, il dubbio mi tormenta anche alla notte impedendomi di dormire. Però certe volte sono abbastanza tranquillo, quando penso che è successo a lui, come poteva succedere a me. Bastava un attimo prima e sarei morto anch'io. Forse sarebbe stato meglio... (e qui ha un moto sconcolato) sono stato bollato come un cane rabbioso da certa gente e questo mi dispiace molto. Nella disavventura che mi è capitata, non c'è stata serenità nei giudizi nei miei confronti».

— Come pensi che ti accoglierà il pubblico romano?
«Spero che il pubblico di Vallelunga mi accolga bene o per lo meno senza malanimo; spero abbia capito il mio dramma, e che mi lasci in pace e si occupi il meno possibile della mia persona».

— Ma se il pubblico avrà una reazione particolare nei tuoi confronti, come reagirai?

«Non reagirò in nessun modo. Ormai ne ho passate di cotte e di crude dopo quella tragica giornata di Buenos Aires. Sono stato sottoposto a molti linciaggi morali, ora chiedo solo di essere lasciato in pace e di poter continuare a correre finché...»

Poi mi guarda fisso negli occhi e mi dice: «Tu hai scritto su "Autosprint", che dopo il G.P. di Montecarlo mi avevi dato l'occasione di dedicare la mia prima vittoria in F.1 a Giunti e non l'ho fatto. Mi chiedi a chi dedicavo la vittoria perché ti aspettavi che io dicessi a Giunti. Era facile fare ciò, ed era la prima risposta che mi era giunta alle labbra quando me lo chiedesti. Poi ho pensato a tutta la gente che avrebbe criticato questa mia risposta dicendo, "facile ora, guarda che faccia tosta," ecc... e allora ho preferito non dire nulla, ma te lo posso giurare su mio figlio che avrei voluto dedicarla a Giunti. E se non l'ho fatto è stato per la ragione che ti ho detto prima.»

Con questo TAGLIANDO
SCONTO ai lettori

**AUTO
SPRINT**

Presentando questo tagliando agli Uffici centrali dell'Automobile Club di Roma e alle biglietterie dell'Autodromo di Vallelunga, i lettori di AUTOSPRINT potranno ottenere i seguenti sconti per le corse del 18 giugno: Tribuna centrale numerata L. 8.000 (prezzo normale L. 10.000); Tribune laterali numerate L. 6.000 (7.500); Tribune d'arrivo L. 4.000 (5.000); Prato L. 2.000 (2.500).

**GRAN PREMIO
REPUBBLICA
ITALIANA F1
VALLELUNGA
18 giugno 1972**

pronta. C'è molto da lavorare ancora e approfitteremo di questa sosta del mondiale per cercare di migliorare se è possibile».

La **MARCH** sarà presente con due macchine affidate a **LAUDA** e a **BEUTTLER**. Peterson non ci sarà, deve lavorare intorno alle nuove sospensioni dopo che anche Herd si è convinto che la soluzione adottata l'altr'anno dalla Ferrari è balorda.

Non ci saranno le **BRAHAM** perché impegnate in collaudi per mettere a punto le vetture che sono ultimamente molto giù di forma. I tre piloti Hill, Reutemann e Fittipaldi hanno detto: «Avremmo corso molto volentieri a Roma, ma Mr. Ecclestone ha detto di no e non siamo riusciti a convincerlo».

Anche alla **McLAREN** sono propensi a non essere a Roma ma ultimamente stanno cambiando parere e le ultime notizie danno per sicura una macchina affidata a **HULME**. D'altra parte la Yardley preme perché la pubblicità in una città come Roma è sempre valida. Staremo a vedere.

cev.