

DOVE corriamo domenica?



Per l'ITALIA:
CHALLOIS
via Radicofani 35
00138 ROMA

**l'additivo
del
meccanico**

LE GARE SOPPRESSE Sopresse la gara Can Am a St. Jovite (25 giugno), la 84 Ore del Nurburgring (15-18 agosto) e la Bassano-Montegrappa (11 giugno).

QUESTE DATE CAMBIANO ● Rally 999 minuti (6-7 maggio): rinvio a data da destinare ● Rally 1000 Km Adriatico (30 aprile-1 maggio): rinvio a data da destinare ● Rally dei Tulipani (24-29 aprile): rinvio a settembre ● Auto-giro Asparagi - Trofeo Simca: rinvio al 16 luglio ● G.P. Arturo Mercanti (Monza F. 3, 7 maggio) rinvio a data da destinare ● Coppa Primavera a Salerno (9 aprile) rinvio al 1. ottobre. Il Rally dei Mille Laghi (18-20 agosto) è stato anticipato al 4-6 agosto. La Coppa Teramo (7 maggio) è rinvio

mandata al 29 giugno. La Coppa Gallenga (7 maggio) rinvio a data da destinare. La Coppa d'oro Savona (7 maggio) rinvio a data da destinare. La Coppa d'oro Alessandria (7 maggio) rinvio all'8 ottobre. La gara a Valledlunga (11 maggio) è rinvio a data da destinare. La Coppa Città di Volterra (11 maggio) è rinvio a data da destinare. La Coppa Canaletti (21 maggio) è rinvio a data da destinare. La Coppa della Collina (velocità in salita, 4 giugno), la Coppa AC Salerno (velocità in salita, 4 giugno). La Gara a Valledlunga (velocità in circuito, 11 giugno), rinvio a data da destinare. L'Agordo-Frasenè è rinvio dal 25-6 al 20-8. Il Giro Valli Pordenonesi è rinvio a ottobre. Il Giro del Gran Sasso (11 giugno) è stato rinvio a data da destinare. La Città di Rovigo (11 giugno) è stata sospesa. La Val Camonica è rinvio al 20 agosto, la S. Stefano-Gambaria al 9 luglio.

GIUGNO

Le corse chiave dal 17 al 24 giugno in Italia e all'estero

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
17	Martini Trophy Silverstone	Inghilterra	Circuito di Silverstone km. 4,71		●●● camp. Europ. marche 2000	Velocità in circuito	Hezemans (Chevron) 1.56'25'' e 7, media 194,16 - Nuovo record: Craft, Larrousse 1'25'2'' media 199
17	Trofeo Agopuntura Cinese	Scud. Sporturismo	P. Milano Idroscalo Pista Rossa Arr. Idem	Part. ore 18,30 Arr. ore 24	●	Autotorneo	Ottogalli (Mini)
17-18	Trofeo Scarfiotti Sarnano-Sassotetto	AC Macerata	Part. Ponte dei Bittacci (17, per gr. 1 e 3) (18 altri gruppi) - km. 12,400 Arr. Sassotetto	Part. ore 14 Arr. ore 13 (18)	●●●	Velocità in salita	Reisch (Alfa) 6'3''7, media 113,075 nuovo record.
17-18	Rally Carbone-Acciaio	Germania			●	Rally	
18	G.P. Repubblica	AC Roma	Circuito di Valledlunga km. 3,2		●●● F. 1	Velocità in circuito	
18	Mont Ventoux	Francia	km. 21,6		●●● camp. Europ. mont.	Velocità in salita	Mieusset (Pygmée) 10'14''3. Record: Schetty (Ferrari) 10'00''5 media 129,492 (1969)
18	Mallory Park	Inghilterra	Circuito di Mallory Park km. 2,17		●●● F. 5000	Velocità in circuito	
18	Circuito Estoril	Portogallo	Circuito di Estoril km. 3,4		●●● F. 3	Velocità in circuito	
18	Colli Euganei	AC Padova	Part. Padova Prato Valli Arr. Padova, via Sloveni km. 404	Part. Padova Prato Valli Arr. Padova, via Sloveni, km. 404	●	Regolarità	Pittoni (Porsche)
18	Coppe Avvenire		Circuito di Nivelles km. 3,724		●●● F. 3	Velocità in circuito	
18	Trofeo Col. François	AC Ferrara	Part. S. Gius. Comacchio Arr. Lido Nazioni	Part. ore 8,30 Arr. ore 11	●	Regolarità	Pavanello (Lancia 1970)
18	Corsa di Koralpe	Austria			●	Velocità in salita	
18	Corsa Val Dieu	Belgio			●	Velocità in salita	Neri (Abarth) 1'18''56 nuo- vo record.
18	Corsa a Edmonton	Canada	Circuito di Edmonton km. 4,02		●	Velocità in circuito	
18	Corsa CSR	Cecoslovacchia			●	Velocità in circuito	
18	Mainz Finthen	Germania			●	Velocità in circuito	
18	Corsa di Eggberg	Germania			●	Velocità in salita	
18	Corsa di Rotenburg	Germania			●	Velocità in salita	
18	Circuito di Baviera	Germania			●	Velocità in circuito	
18	Corsa di Urbasa	Spagna			●	Velocità in salita	
18	Corsa di Roanne	Francia			●	Velocità in salita	Lachaud (Pygmée) 3'51'' nuo- vo record.
18	Corsa di Arry	Francia			●	Velocità in salita	Barret 37''9 nuovo record
18	Autocross	Scud. Spezzina	Pista di Bottagna		●	Autocross	
18	Corsa La Pommeraye	Francia			●	Velocità in salita	Le Goubin (Tecno) 57''
18	Corsa Mezza Estate	Finlandia			●	Velocità in circuito	
18	Grand National	Stati Uniti	Circuito di Riverside km. 5,31		●●● Stock cars	Velocità in circuito	
19-24	Coppa delle Alpi	Francia			●●● Camp. int. rallies marche	Rally	Darniche-Mahé (Alpine)
21-24	Rally Strasburgo-Stoccarda-Strasburgo	Germania			●●●	Rally	
22	Trofeo Cadetti	SIAS Monza	Circuito di Monza km. 2,405	Part. ore 21	●	Velocità in circuito	

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

Ecco il risultato ufficiale
assoluto della PRIMA ELE-
ZIONE al mondo a suffra-
gio popolare della

Automobilissima '72 l'on. 127



Non c'è quattro senza... cinque. Potrebbe essere questo lo slogan per la FIAT 127 che con il titolo di «AUTOMOBILISSIMA '72», conquistato con il referendum indetto da AUTOSPRINT e GIO' '70, la fiera dei giovani, ha portato a cinque gli allori in simili competizioni.

Infatti la rivista tedesca «Stern», quella olandese «Autovisie», la danese «Morgenposten» e la cecoslovacca «Technické Noviny», le avevano assegnato il titolo di vettura dell'anno, interpellando un certo numero di esperti del settore e giornalisti specializzati.

«AUTOMOBILISSIMA '72» invece, ha chiamato in causa il grande pubblico. E' stata la prima giuria popolare certo, la più attendibile perché esprime chi compra la macchina che piace oppure chi desidera una certa auto. Una volta tanto, a differenza di quanto avviene tra critici cinematografici, TV e il pubblico, c'è stata coincidenza con gli esperti. La FIAT 127, a giudizio dei lettori e dei visitatori di Gio' '70, la fiera bolognese dei Giovani, è a furor di popolo l'AUTOMOBILISSIMA '72. I voti ottenuti dalla FIAT 127 nel referendum, sono stati complessivamente 39.761. Al secondo posto, nella classifica assoluta, si è insediata la DE TOMASO PANTERA GTS con un totale di 25.855 voti. Terza è l'AUTOBIANCHI A 112 ABARTH con un totale di voti 19.740.

Come sapete per i soli votanti per posta, con la

scheda pubblicata e spedita ad AUTOSPRINT, era riservato un premio a sorteggio da estrarre tra le schede che indicavano la vettura che sarebbe stata eletta AUTOMOBILISSIMA '72.

Il vincitore di quella che per alcune settimane è stata la nostra sorpresa in scatola, è risultato il signor STEFANO PACCHIAROTTI, residente ad ANCONA, in via Goito 2, studente ventiduenne che oltre la FIAT 127, ha votato l'Alfasud e la BMW 2002 Tii, nelle tre categorie

Il giovane anconetano ha avuto la fortuna di vedere estratta la propria scheda tra le migliaia giunte in redazione e delle quali 2511 davano il voto alla FIAT 127, quella che poi è risultata la prima assoluta nella nostra elezione.

Nella sede di AUTOSPRINT, martedì 6 giugno alle ore 17, alla presenza del notaio Dr. Gianluigi Rossi, che ha verbalizzato anche gli spogli precedenti, del nostro direttore e degli altri componenti la redazione, è avvenuto il sorteggio. Il numero estratto era il 177. La scheda corrispondente a tale numero, quella inviata da Stefano Pacchiarotti.

Nella seconda quindicina di giugno, nei pressi di Bologna avverrà la premiazione ufficiale della AUTOMOBILISSIMA '72. In quella occasione verranno date due medaglie alla seconda e terza vettura classificata: la De Tomaso Pantera GTS (la più votata dai lettori di AUTOSPRINT), e la Autobianchi A 112 Abarth.

- 1 FIAT 127
voti di preferenza 39.761
- 2 PANTERA DE TOMASO
voti di preferenza 25.855
- 3 Autobianchi ABARTH A 112
voti di preferenza 19.740
- 4 Lancia 1300 Montecarlo
voti di preferenza 18.328

LE PRIME CINQUE DI OGNI GRUPPO

Totale voti

UTILITARIE

1 Fiat 127	39.761
2 A 112 Abarth	19.740
3 A 112 E	18.273
4 Innocenti Mini 1000	15.436
5 Renault 5 TL	2.940

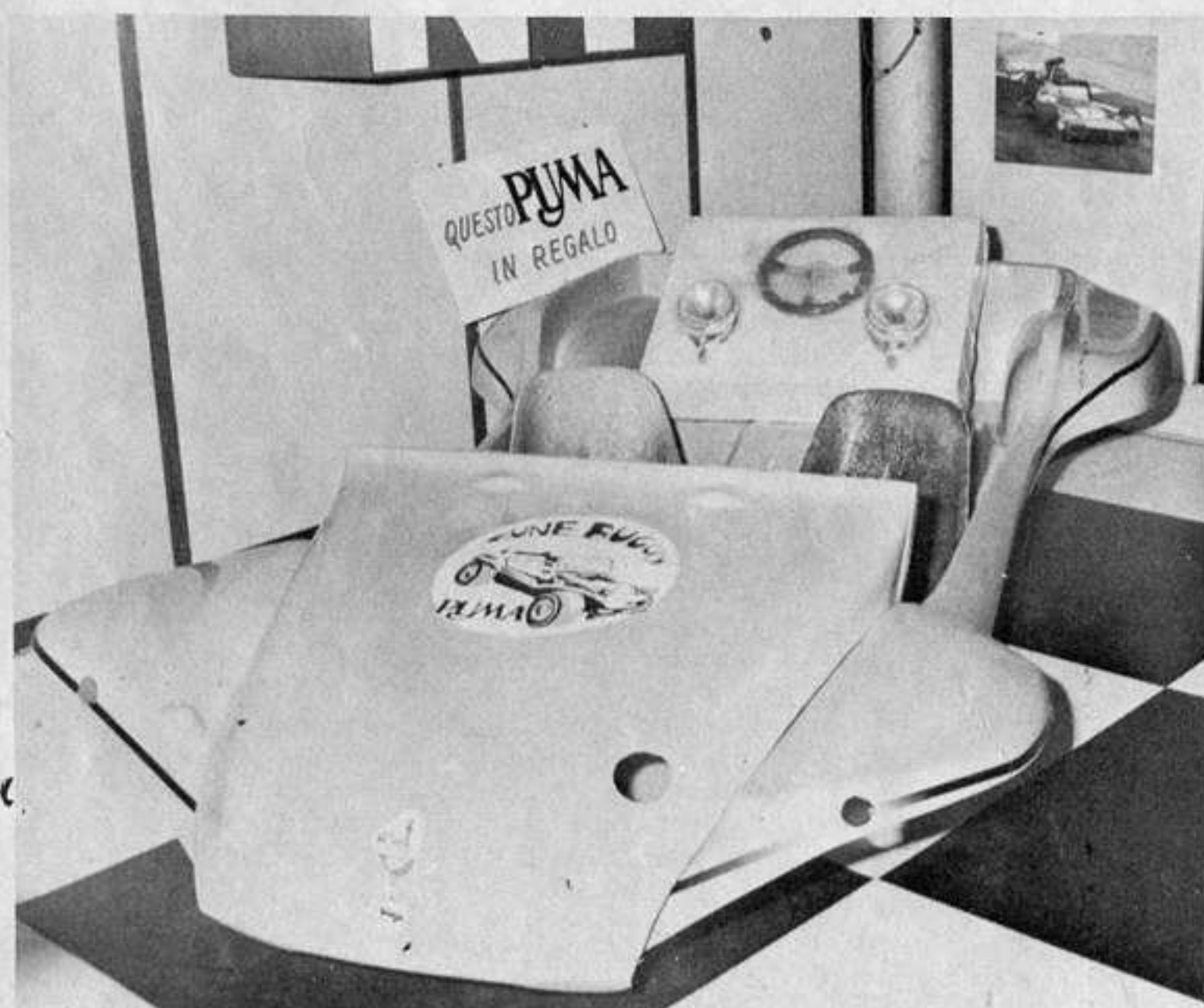
MEDIA CILINDRATA

1 Lancia 1300 «M.Carlo»	18.328
2 A. Romeo Alfasud	14.666
3 Lancia Fulvia S 1600	13.681
4 Fiat 128 Rally	11.982
5 BMW 1602	7.039

SUPER CILINDRATA

1 De Tomaso Pantera GTS	25.855
2 Ferrari 365 GTC 4	11.337
3 Dino 246 GT Spider	11.152
4 A. Romeo 2000 GTV	6.435
5 BMW 2002 TII	6.254

per il nostro lettore
VOTANTE fortunato
ecco il PREMIO



AUTOSPRINT 177 REFERENDUM

72 per l'elezione di Automobilissima 72

1 Utilitaria FIAT 127 2 Media cilindrata ALFA ROMEO ALFASUD

3 Super cilindrata BMW 2002 TII N.B. votare una sola auto per categoria

Nome STEFANO cognome PACCHIAROTTI

Indirizzo VIA GOITO, 2 60100 ANCONA

età 22 professione STUDENTE ☒ M ☐ F

Il kit del «Puma» la belva in scatola che è stata spedita al fortunato lettore di Ancona, è composto da queste parti, per un valore complessivo di 440.000 lire:

● Cofano anteriore completo di cruscotto in vetroresina ● Motoroscocca in vetroresina ● Parabrezza in cristallo stratificato ● Centine e staffe cromate ● Guarnizioni in gomma per parabrezza e cofano ● Due staffe anteriori per supporto fanali e scocca ● Due staffe posteriori per supporto scocca ● Volante tipo corsa da mm. 32 ● Due sedili anatomici in vetroresina ● Paraurti anteriore con relativi supporti ● Paraurti posteriore con staffe e barre protezione motore ● Roll-bar con supporto tendicapotta ● Istruzioni e piani di montaggio previsti per una meccanica Volkswagen.

Il tutto naturalmente va montato sulla meccanica VW tipo «Maggiolino» come tutti i giovani appassionati di dune-buggy sanno. Ci auguriamo che il signor Pacchiarotti, quando avrà montato la sua «belva», venga a trovarci in redazione. Brinderemo alla sua fortuna. Agli altri meno fortunati partecipanti al concorso diamo appuntamento per un prossimo «Concorso».

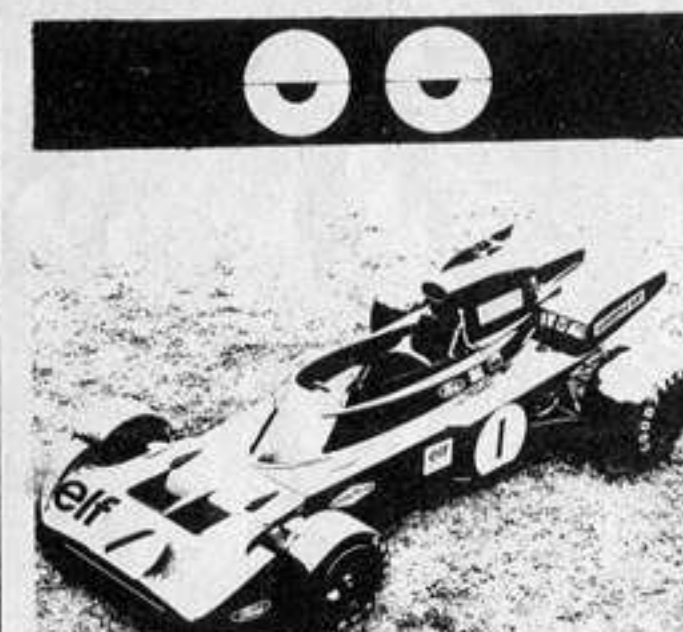
LEGGETE
SUBITO

nelle pagine che seguono

Il ritorno
«latino»



Referendum
RIDATECI
IMOLA!



Non
rivoluzionaria
la Tyrrell '72

il pallottoliere
delle rubriche

domenicaSPRINT

il giornale di
mezzanotte

a pagina

- 2 Dove corriamo domenica?
- 22 LA ZANZARA
- 46 KARTING
- 48 MOTORAMA TUTTESPRINT
- 52 SCRIVETECI rimarremo amici
- 59 COMPRARENDITA

LONDRA - A seguito dei suoi recenti esperimenti, su incendi di vetture simulate, il RAC ha annunciato nuove regolamenti per la lotta anti-incendio sui circuiti britannici, regolamenti che pur non essendo rivoluzionari appaiono pieni di buon senso e pratici, soprattutto se si ricordano le recenti proposte fatte in merito.

Con misura da applicare immediatamente, il RAC esige che ogni postazione di commissario su un circuito sia equipaggiata di due grandi estintori a polvere asciutta e di due estintori ad acqua, questi ultimi in aggiunta a quelli già esistenti. Inoltre dovranno essere sistemate « zone incendio » fra una postazione e l'altra, ove saranno disponibili altri estintori, e non verrà concessa la licenza al circuito se non sarà garantita la presenza di veicoli con grandi estintori ad acqua.

Misure che suonano piuttosto modeste, soprattutto dopo le ampollose richieste per elicotteri e pompe anti-incendio ad alta velocità, e anche in confronto con le moto consigliate dal Servizio di Consulenza Siffert. D'altro canto i più recenti tests — che sono stati poco reclamizzati — svolti a Brands Hatch,

V8/BlogScan

In questa settimana dovremmo conoscere i risultati della riunione londinese della Commissione Tecnica CSI, che definisce la questione delle nuove regolamentazioni di sicurezza nelle macchine da corsa, con specifico riferimento ai serbatoi di carburante e alle loro caratteristiche antincendio. Sapete che il brevetto Alfa Romeo è osteggiato con speciose motivazioni di peso. Ora i tecnici CSI debbono dare il loro giudizio sul rapporto degli esperimenti svolti dall'Istituto del fuoco di Parigi, ma già sapete che l'orientamento è per l'adozione di un serbatoio appena più protetto di quelli attuali.

Un problema sempre attuale (purtroppo)

Dal casco ad ossigeno alle moto antincendio

hanno dimostrato che questo semplice sistema potrebbe dare migliori risultati di quelli effettuati fin'ora.

Basil Tye, incaricato del RAC per lo sport motoristico, ha ammesso una probabile verità, dicendo « non disporremo mai di un sistema capace di spegnere sempre un incendio in 30 secondi (30 secondi è il tempo in cui si calcola un pilota possa sopravvivere in una vettura in fiamme, anche se con il rifornimento di ossigeno entro il casco, suggerito dal Consiglio Siffert, il tempo potrebbe essere aumentato) ».

Nella prima fra le più recenti sperimentazioni di Brands Hatch, svolta su un telaio March F. 1 sotto il quale era stata messa benzina, con aggiunta di una valvola sul serbatoio, in modo che si potesse simulare un'uscita di carburante da un serbatoio crepato, una squadra formata di venti commissari ha percorso di corsa 40 metri fino alla vettura, da una postazione anti-incendio, impiegando 7 secondi. Altri 5 secondi per soffocare le fiamme attorno all'abitacolo, altri 4 secondi e mezzo per spegnere completamente il fuoco. Totale, 16 secondi e mezzo. Nel secondo incendio i commissari hanno percorso correndo 70 metri, da una delle postazioni dei commissari di percorso, impiegando 19 secondi. Entro 1 secondo è stato soffocato il fuoco nella zona dell'abitacolo e dopo altri 5 secondi non c'erano più fiamme. Totale 26 secondi.

I commissari non indossavano tute anti-incendio. Una delle ultime decisioni consiste nel ritenere che sia meglio non tentare di estrarre un pilota da una vettura in fiamme, finché il fuoco non sia stato spento, soprattutto perché se usata nel modo dovuto la schiuma d'acqua isola il carburante dall'aria; si giudica inoltre che sia grande il pericolo, nell'esporre il pilota non ancora completamente estratto dalla vettura a un possibile ritorno di fiamma.

Bisogna riconoscere che si è trattato d'incendi simulati, mentre nella realtà le condizioni potrebbero essere meno ideali, ed è anche vero che i commissari erano professionisti nel campo degli incendi (mentre non lo sono, nella maggioranza delle postazioni, in quasi tutti i circuiti del mondo). E' quindi ritenuto indispensabile un serio addestramento che, aggiunto al costo di ulteriori attrezzature, rende la spesa cui dovranno sottoporsi gli organizzatori non trascurabile. Per lo meno, però, sarà minore di quella implicita nell'uso di elicotteri, o di mezzi ad alta velocità, che non potrebbero raggiungere la vettura velocemente quanto hanno fatto i commissari a piedi. Senza contare che le prove sono state realmente incoraggianti, assai più dei fuochi d'artificio verbali!

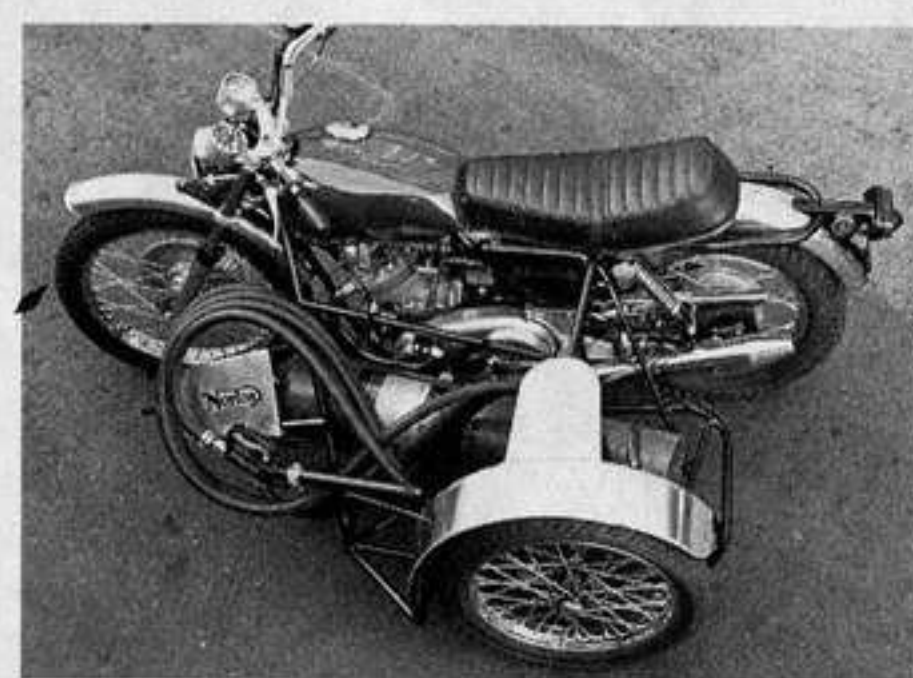
David Hodges



Non c'è dubbio che il tema della sicurezza nelle corse automobilistiche, specialmente se riferita ai pericoli d'incendio, è sempre di attualità anche se, molto spesso, torna comodo dimenticarsene. Essa accusa ansiose recrudescenze quando ci si trova di fronte ai risultati di determinati tentativi o a certi documenti fotografici che accentuano tutta la gravità del problema. Allora si cerca affannosamente di correre ai ripari.

A parte la sicurezza passiva sulle vetture, per combattere il fuoco sono necessari due elementi basilari: materiale e mezzi veramente atti allo spegnimento e rapidità d'intervento. Gli organizzatori, pressati dalle richieste dei piloti, dalla loro rappresentanza GPDA, dai giornali, dalle competenti autorità, hanno cercato, cercano e cercheranno sempre di organizzarsi per il meglio. Ma quale è questo meglio? Se si cerca una « norma » non si trova una precisa disposizione. Eppure i regolamenti internazionali e nazionali statuiscano con sicurezza quali siano le bandiere da usare, quante le vetture che possono essere ammesse ad una gara su un determinato circuito in base ad una formula più o meno esatta, come i commissari di percorso dislocati nei posti di sorveglianza di un circuito « debbano » vedersi l'un l'altro, e tante altre cose belle. Ma per i servizi di soccorso e per quelli antincendio si limitano a dire che « debbono essere predisposti dagli organizzatori ». Ma dove, in quale misura e di quale portata debbono essere questi servizi?

E, allora, l'organizzatore, secondo coscienza, improvvisa. Chi bene, chi meglio, ma anche chi non del tutto abbastanza. Perché lasciare questa responsabilità agli organizzatori che potrebbero anche sbagliare per insufficiente esperienza? Non sarebbe più logico, visto che si sono dettate norme per la posa in opera dei guard-rails o di altri mezzi protettivi a seconda della velocità delle vetture e della distanza del pubblico dalla pista, sancire anche ufficialmente che i mezzi antincendio debbano essere uno ogni tanti metri e che gli stessi mezzi debbono assicurare una determinata velocità e potenza d'intervento? Il sistema elicotteri presentato dagli austriaci, ha l'handicap di poter essere usato soltanto in determinati circuiti, ove esistano spazi nei quali l'aeromezzo possa operare senza pericoli. Dal canto suo la CEA di Bologna (Castenaso) lo scorso anno lanciò sulle piste di Imola e di Vallelunga un mezzo veloce antincendio poco ingombrante e di notevole potenzialità d'intervento in quanto dotato di una lancia di erogazione a distanza a tre tubi, di un contenitore per acqua nebulizzata da litri 280, di un contenitore di materiale schiumogeno da litri 30, di un contenitore di polvere pressurizzata a 9 atmosfere da 100 kg, di un contenitore di liquido alogeno pressurizzato da kg 90, di due manichette erogatrici ad intercettazione rapida, di sei estintori da 6 kg e di altri elementi. Ma ora, completamente soddisfatta di quel pur eccellente mezzo ha acquistato quattro Maserati 4 porte 1966-68, velocità circa 230 kmh, allestite per le gare di Imola e per gli altri organizzatori. Tutti i suoi operatori, esperti vigili del fuoco, sono protetti da tute d'avvicinamento che permetteranno loro di giungere sino a lambire le fiamme.



A sinistra: una delle Alfa 2600 attrezzate dalla CEA di Bologna, che già sono in fase di sostituzione con più potenti Maserati. A destra, lo speciale sidecar Norton Commando di Silverstone

LONDRA - In concomitanza con l'International Trophy a Silverstone, c'è stato un altro passo avanti nel cammino a tentoni verso una soluzione dei problemi degli incendi. Erano presenti in pista sei nuovi mezzi anti-incendio, presentati ufficialmente dal donatore nel giorno stesso della gara. Si trattava di Land Rover, equipaggiate di un grande contenitore di polvere incorporato, di uno analogo con schiuma d'acqua e di estintori portatili.

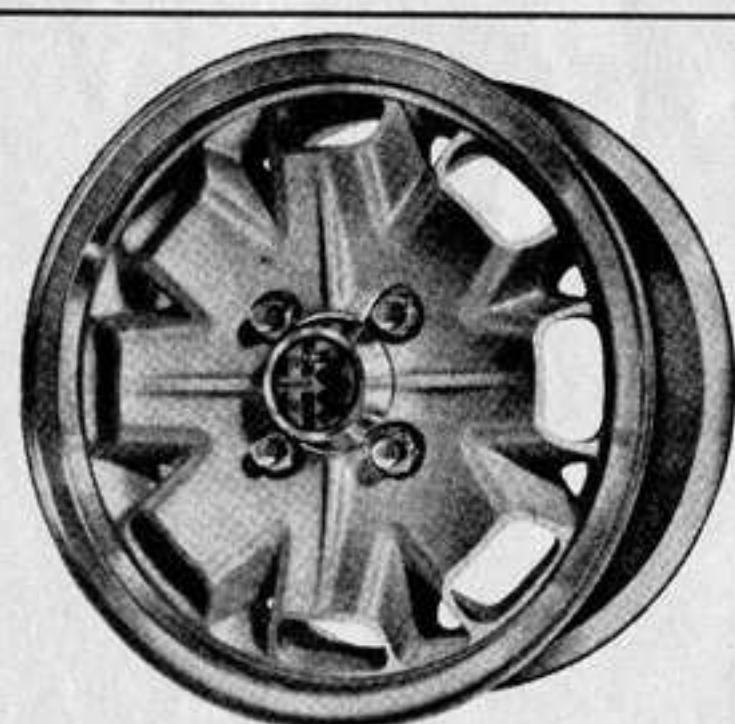
Ancora più importante, il Consiglio di Consulenza Jo Siffert, rappresentato soprattutto dalla notevole « mole » di Louis Stanley, ha reso note alcune delle scoperte, facendo inoltre raccomandazioni. Di pari passo si sono fatte due dimostrazioni pratiche. Nella prima operava un mezzo anti-incendio ad alta velocità, che si è dimostrato ben diverso dal veicolo previsto nelle affrettate dichiarazioni dell'autunno scorso. Si trattava di una motocicletta Norton di 750 cc, con un sidecar « fantasma », su cui era montato un estintore da 45 kg. In sella c'erano un pompiere-pilota e un pompiere-passeggero. Poiché la moto ha un'ottima accelerazione, e poiché nella dimostrazione il fuoco è stato spento entro i 30 secondi ritenuti di vitale importanza, si può dire che la dimostrazione è stata un successo. Aggiungiamo però che non è stata del tutto convincente, perché il fuoco non era assolutamente paragonabile a quello che capita di vedere in un incidente in cui la vettura s'incendia.

L'estintore conteneva liquido Halon, molto stabile e con ottime qualità di soffocamento: raccomandabile, quindi, per gli estintori montati sulle vetture da corsa. Fra parentesi, è uno dei più grandi estintori per aerei.

Il Consiglio ha anche messo a punto un « sistema di salvataggio », che consiste in un dispositivo che soffia aria entro il casco del pilota; è sufficiente per potere respirare per novanta secondi e ciò dovrebbe consentire al pilota di sopravvivere fino all'arrivo dei pompieri. Vale la pena ricordare che in quasi tutti gli incidenti, che il fuoco rende mortali, la causa del decesso è l'asfissia e non le ustioni. Questo dispositivo, un semplice cilindro con tubi, è adatto per l'uso soltanto coi moderni caschi tipo Bell, questo è chiaro.

Il Consiglio sta preparando un manuale illustrato in sei lingue e verranno organizzati corsi anti-incendio, della durata di cinque giorni, in Francia, Germania, Italia, Spagna, Svezia e Inghilterra. Una relazione formale delle scoperte e delle conclusioni del Consiglio sarà sottoposta alla CSI, alla GPDA, all'Associazione dei costruttori e a tutte le squadre.

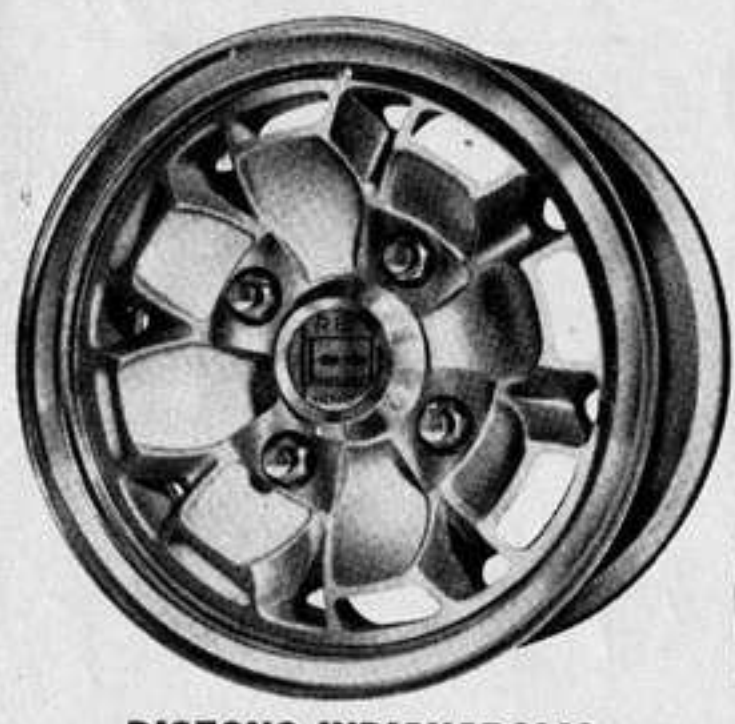
d. h.



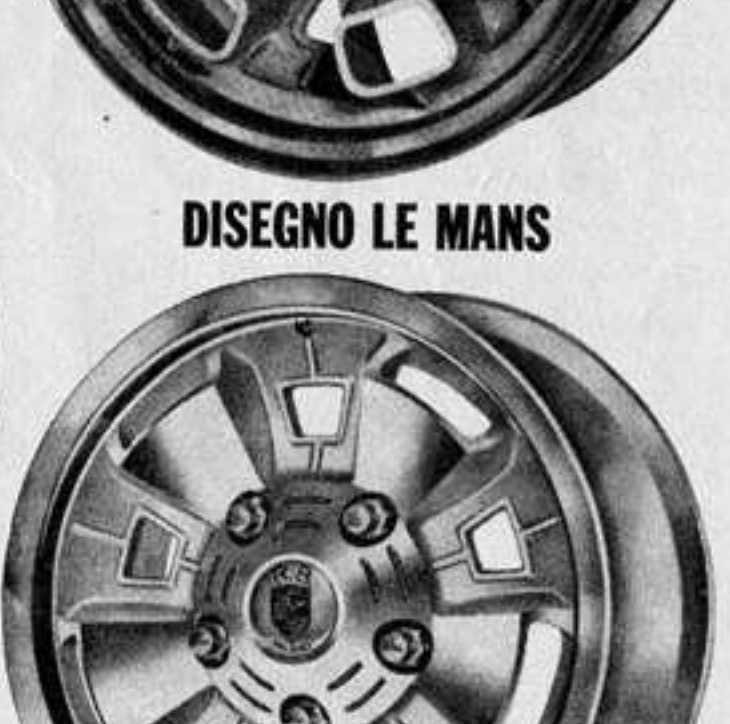
DISEGNO MONZA



DISEGNO LE MANS



DISEGNO INDIANAPOLIS



DISEGNO DAYTONA

SVAM

20155 MILANO
via Monteceneri, 58
tel. 390.922 - 368.304 - 321.543

La nuova coppia del «circo»

NIVELLES - Una frazione di secondo ed ho rivisto i grandi trionfi sud-americani... L'epoca di Fangio. Attorno a me, sulla pista, era impossibile fare qualsiasi movimento. Una marea di tifosi entusiasti che mi trasportavano verso il podio, verso Emerson Fittipaldi. Anche Maria Helena veniva trascinata.

Questi giovani che gridavano, cantavano, erano dei brasiliani venuti dalla Germania e dalla Francia, venuti per acclamare il loro idolo.

Non erano delle centinaia, ma lì si udiva bene esclamare «Bravo, bravo Fitti». Essi cantavano come avrebbero cantato ancora più forte quando nel cielo sarebbero salite le note dell'inno brasiliano. Carlos Pace non era certo uno dei meno entusiasti dei tifosi di Fittipaldi. Qualche minuto prima, sulla pista, egli era uno dei 25 avversari di Emerson: nel momento del trionfo non era che un brasiliano acclamante un'altro.

E la bandiera verde così simbolica di questo grande paese del caffè, ondeggiava davanti agli occhi del principe Amaury de Merode presidente della FIA e del conte Gérard de Liedekerke presidente del comitato organizzatore del Gran Premio del Belgio. Ora di trionfo per un ragazzo estremamente simpatico, estremamente gentile. Per un ragazzo sempre sorridente, sempre pronto a rispondere alla minima domanda.

Nella roulotte John Goossens doveva fare il gendarme. Il padre di Emerson, un signore dal viso brunito era faccia a faccia con suo figlio. Attorno a loro dei raccoglitori d'autografi, molti di questi giovani brasiliani.

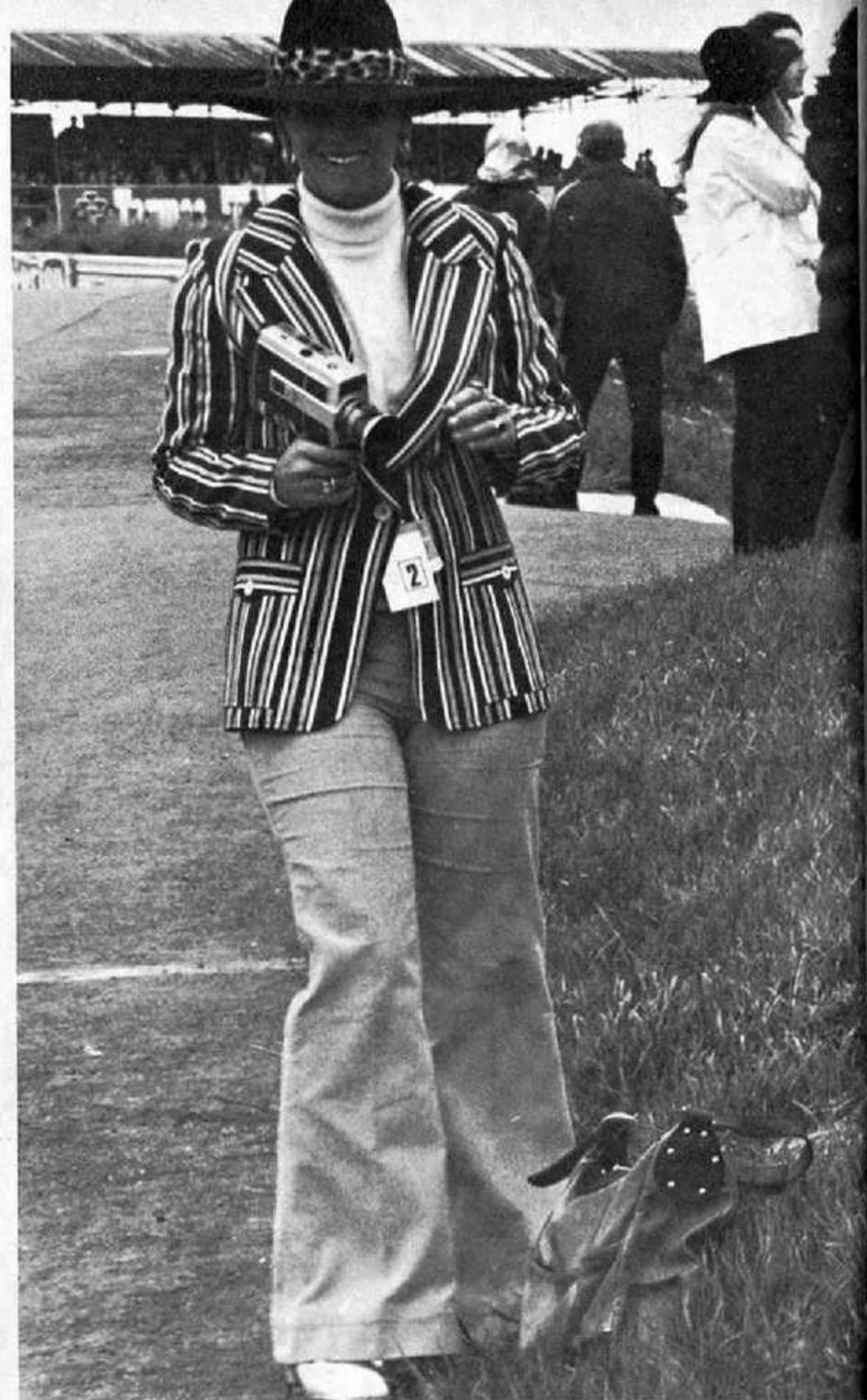
Vittorioso a Nivelles, confortevolmente installato al comando della classifica del campionato con nove punti su Hulme, dodici su Ickx, sedici su Stewart e diciannove su Beltoise, Emerson Fittipaldi è mirabilmente piazzato per regalare un titolo a chi ha avuto fiducia in lui.

«Aspettiamo, il campionato è lungo e ancora tutto da giocare.»

E' anche modesto Emerson Fittipaldi, un campione da conservare e che seguendo regolarmente non può che conquistarsi per la simpatia che emana. Emerson e Maria Helena, ecco la gran coppia del gran circo della F. 1 che potrebbe benissimo prendere la successione di Jackie e Helen Stewart.

(da Les Sports - Bruxelles)

m. c. b.



Emerson è grande, ma è Chapman il suo profeta. Così si potrebbe parafrasare il famoso detto, dato che il «boss» della Lotus — fra le altre sue qualità — è un ottimo conoscitore di talenti. Sopra, Maria Helena Fittipaldi interpreta magnificamente il suo ruolo di «prima donna» del «circo» F. 1 Helena contro Helen (Stewart)



Sopra, l'argentino Carlos Reutemann (qui con il dito schiacciato al Crystal Palace) è uno dei piloti di punta della «nuova generazione» sudamericana, che riporta ad antiche tradizioni. Sotto, Carlos Pace, nonostante l'ovvia rivalità con i Fittipaldi, sale i suoi gradini con sicurezza



Manca un mese ad un anno. Undici mesi fa, proprio in questi giorni, un pomeriggio, sfuggendo alla curiosità di tutti, Emerson Fittipaldi si presentò a Maranello. Aveva un appuntamento con Ferrari. Erano quelli i giorni in cui il Drake, costretto dalla Fiat, gettava le basi della sua squadra prototipi '72. Quella con la quale aveva l'obbligo di onorare l'accordo societario con Torino: tornare a vincere il campionato del mondo Marche. Emerson andò, parlò, promise che sarebbe tornato e avrebbe dato una risposta. Almeno così Ferrari confidò ad alcuni intimi. Ma la verità è che il giovane brasiliano di madre inglese, il pilota che già dallo scorso 1 maggio a Jarama Stewart ha indicato come il suo successore sul trono mondiale '72, la sua risposta l'aveva data. Era quella che Ferrari si era voluta!

Perché Fittipaldi avrebbe fatto chissà che cosa per correre su una Ferrari. Dal 1970. Ma undici mesi fa era il '71. E se Emerson quel giorno era a Imola per correre in F. 2, ormai si era già guadagnato la fiducia di Colin Chapman. Perciò a Maranello disse chiaro: a me con i prototipi non piace molto correre. Ma se si tratta di salire su una Ferrari è un sacrificio che faccio volentieri, però a patto che mi diate anche la F. 1 per tutta la stagione.

Un po' perché c'erano sempre i tre moschettieri in ballo, un po' perché in fondo quel Fittipaldi lì chissà-cosa-si-crede-già-di-essere, la garanzia non gliela diedero. In fondo l'Emerson aveva anche lui il torto, forse, di avere un cognome molto vicino ad uno italiano. E per i piloti italiani alla Ferrari, è vizzo, la soddisfazione di dirgli prima le corse che può disputare non gliela danno. Quella la può avere un Redman, uno svedese; ma un italiano mai, figurati!

Così di Emerson Fittipaldi alla Ferrari non se ne fece nulla, anche se in Brasile sarebbero impazziti. Perché il nome di Ferrari ha anche laggiù quel magico effetto. E ha fatto sempre concorrenza a quello di Pelé, anche prima che l'automobilismo trovasse il suo boom di questi ultimi anni.

Ora si dà il caso che proprio lo snobbato Emerson sia il castiga-Ferrari in F. 1 della stagione 1972. Ormai sono anni che succede. Sembra una ironica catena, che ha avuto gli ultimi anelli in Rindt, Stewart e ora Fittipaldi.

Proprio gli snobbati sono coloro che, guarda un po', diventano gli imbattibili rivali! E quel Fittipaldi a Jarama, ma soprattutto a Nivelles, è apparso davvero imbattibile e imprevedibile per le

Ferrari. E' vero che qualche suo amico (di Emerson) tempo fa, mentre lui si covava con un certo occhietto una 312, gli fece intendere: ma chissà, se tu l'anno scorso fossi andato alla Ferrari forse ora non staresti davanti agli altri, visto i problemi che hanno a Maranello!

Ma l'Emerson ha anche le sue idee: ché a Jarama, per esempio, sapeva bene lui quello che aveva dovuto faticare per resistere alle vibrazioni della sua Lotus, nello star davanti alla Ferrari di Ickx! Perché, pare, che queste vibrazioni ce le abbia un po' anche la fenomenale '72 e non solo le rivali modenensi. Solo che queste cose è difficile saperle da uno scanzonato ragazzino che è ancora di quelli a mettere il pizzico di paprika e di generosità nelle sue prestazioni. Aggiungendo, se necessario, qualcosa a quello che può mancargli nel mezzo. Perché, se dipende da lui, te lo ammette candido. Come ha fatto a Montecarlo, dove, con quella pioggia non aveva esitazione a confessarlo di non trovarci!

Quello che piace di Emerson è la sua simpatia umana. Perché lui, come Reutemann come il fratello Wilson e lo stesso Carlos Pace che — lo avete visto tutti — è andato a sventolare entusiasta la bandiera gialla e verde sotto il podio di Nivelles, sono fatti della stessa pasta. Quella festa brasiliana in Belgio è un simbolo.

Faceva tenerezza quasi, osservare quel folto gruppo di brasiliani, che accompagnavano in tutto il G.P., l'irruente slalom della nera Lotus n. 32 con lo stesso cha-cha-cha ritmato che i telespettatori di tutto il mondo ricordano, quando le folle impazzite esaltavano gli affondi di Pelé o le veroniche di Garrincha.

E' il ritmo per il nuovo idolo che nasce, per la nouvelle vague dei piloti che appare all'orizzonte automobilistico. Anzi riappare. Perché è un soffio di emozione nuova per i giovani, lo è ritrovata per coloro che hanno ancora nel ricordo i campioni del volante dagli anni '30 ai '50. Allora lo sport dell'automobile non era ancora il feudo dei computers anglosassoni, quelli che hanno tutto razionalizzato e condito a suon di dollari e di sterline, mummificato nel tecnicismo che poco più nulla concede all'estro dell'improvvisazione agonistica, che riduce i contatti umani a freddi carnet programmati, a rapporti ipocriti nei singoli tornacanti, ad eufemismi di calcoli sin troppo interessati, dove la sincerità lascia troppo posto al gioco interessato senza più il fair play o le manifestazioni pur umanissime, il risentimento come l'amarezza;

dispetto come la rabbia. Il mondo dove la gioia diventa artefatta, calcolata, computerizzata. Sul podio quei campioni non si bagnano più di champagne per il gusto quasi goliardico di un momento anche fanciullesco di esaltazione, ma perché c'è il public-relation che tiene conto della scritta sulla bottiglia che si agita, del cappellino con le scritte giuste sostituito al casco, degli autografi che è già preventivato concedere nel numero prefissato dal contratto pubblicitario.

Quando finì l'era dei campioni latini era la metà o poco più degli anni '50. Ritrattosi Fangio, scomparsi Castellotti, Musso, Behra, finirono — dopo gli anni ruggeri di Nuvolari e Ascari — anche gli anni d'oro della ritrovata verve agonistica del rilancio post-bellico. Vennero di moda i piloti costruttori, i self-made-men delle corse, gli operai del volante, molti dei quali trovarono in questo sport anche il riscatto sociale di una vita durissima. Ma senza l'esuberanza piacevole e anche sbazzina tipica dell'emigrato di ceppo latino, ma invece con tutta la determinazione e la freddezza del «colono» anglosassone.

Il mondo delle corse era cambiato, come sapete, arrivando al tecnocraticismo in tutte le sue espressioni, senza più la carica che dovrebbe, per forza, mantenersi se si vuole dare credito al significato originario della parola sport, cioè «deporte», cioè svago.

Nel ricorrente ciclo delle vicende umane anche lo sport dell'automobile però sta ritrovando questa perduta espressione; quella che sola può riumanizzarlo ridandoci anche il piacere di una dimensione meno assoluta sul piano tecnico e più viscerale su quello umano. La dimensione delle cose anche gioiosamente improvvisate, pur nel rischio sempre imminente del dramma che questo tipo di agonismo implica.

Per arrivare a questo doveva avvicinarsi anche la generazione dei piloti, la razza intesa come nazionalità. Al freddo egocentrismo anglosassone, tanto meglio se torna a succedere l'esuberanza dei paesi cosiddetti a ceppo latino. Tagliati fuori gli italiani, nel perenne controsenso della



I PROTESTANTI Il linguaggio dei gesti, anche nel mondo delle corse, è pressoché universale. I gesti di protesta, a Nivelles, riprodotti nelle foto riguardano Hailwood con Stommelen e (sotto) di Gethin con Fittipaldi senior, cioè Wilson (Attualfoto)



nostra esterofilia che piace tanto ai costruttori di casa, ecco spuntare i campioni del terzo mondo del volante. Ritorna tutta la entusiasmante e coreografica esuberanza dei sud americani, dei quali il nuovo simbolo è proprio Emerson Fittipaldi, il ragazzo dal viso butterato dal vaiolo il cui padre decanta le gesta da quel podio oratorio dei mass-media moderni che è il microfono radiotelevisivo, mentre al suo box c'è una fresca fanciulla acqua e sapone, una moglie che non si ripete con la burocratica efficienza delle colleghe anglosassoni nel contargli i giri al suo cronometro, ma che ogni tanto sa anche andare a cinematografarsi il marito alla curva più difficile con curiosità da bambina.

E' la Maria Heléna che ebbe qualcosa da mandarci a dire, qualche tempo fa, solo perché avevamo azzardato scrivere di una sua (malintesa) preoccupazione per il marito che correva: «A me piace che Emerson corra, perché a lui piace correre. E non sarei una moglie se gli rendessi più difficile questa sua difficile professione». C'è in questo, tutta la seria positività della donna moderna ma anche il naturale rispetto per il coniuge e la tranquilla serenità della donna latina.

Se Emerson Fittipaldi vincerà il mondiale '72, potremo dire davvero che il mondo dell'automobilismo agonistico ha ritrovato la sua svolta; una svolta più umana. Dietro la curva troveremo certamente più entusiasmo e anche più piacere nel raccontare le gesta di questi piloti che pretendono di contare, come molti di loro ormai già fanno, le parole che ti elargiscono.

No, questo con Fittipaldi non succede. Perché, casomai, rimane con te, tu giornalista o tifoso, a parlare per un'ora e, poi, con l'accattivante sorriso che potrebbe benissimo procurargli una scrittura per un carosello, si scusa: «Oddio, adesso devo proprio andare, ho una riunione alla GPDA. E' cominciata alle 11!». Ed erano le 12,30. Il rispetto per i colleghi aveva abdicato alla cortesia per l'interlocutore del momento.

Marcello Sabbatini



ferrari vince

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

**MAGNETI
MARELLI**

MAGNETI MARELLI
LA RAGIONE PER NON CAMBIARE





Al box Ferrari consultazioni tecniche fra Bussi (a sinistra) e Rocchi. I problemi di telaio si pongono più seriamente a quelli di motore. A destra, rappresentanze delle tifoserie ferrariste a Nivelles

INDAGINE TECNICA sul risultato del G. P. BELGIO



Cosa manca alla FERRARI?

Non devono sorprendere, ad un esame tecnico, le risultanze del G.P. del Belgio, specie nello stretto confronto tra Lotus e Ferrari, non essendo intervenuti elementi nuovi dopo Montecarlo. Infatti, lo sconcertante svolgimento della prova monegasca, sotto la pioggia, non deve far dimenticare che la più esatta indicazione delle prestazioni in prova riconosceva un vantaggio di due decimi di secondo a Fittipaldi su Ickx nella graduatoria dei migliori tempi sul giro. Grosso modo, la stessa differenza tra

il brasiliano e Regazzoni a Nivelles: 5/100 in meno, nonostante il passaggio ad un circuito a conformazione più rapida, ma non ancora tale da operare sensibili differenze di utilizzazioni tra i migliori motori a 8 e a 12 cilindri a confronto.

Quindi, una ripetizione, con variazioni minime, della situazione già vista a Montecarlo, essendosi alzato soltanto di una ventina di chilometri orari il livello delle velocità di punta: potenze massime dei migliori Ford-Cosworth vicinissime a quelle sfoggiate

dai perfezionati Ferrari «boxer» e prevalenza della Lotus per la parte telaio, a parità di caratteristiche dei pneumatici.

In teoria, il 12 cilindri Ferrari avrebbe dovuto avere maggiori «chances» sulla pista di Nivelles, all'approssimarsi dei 190 km orari di media sul giro, oggi che ai suoi 480-484 cavalli a 12.800 giri può aggiungere più elevate potenze lungo tutta la curva. Invece, questo punto in favore non ha potuto affiorare nella corsa belga e le accelerazioni della macchina

di Regazzoni riuscivano d'un soffio appena migliori di quelle della vettura di Fittipaldi, perché le caratteristiche dell'autotelaio della Ferrari erano ulteriormente peggiorate rispetto alle stesse prove del Jarama e di Montecarlo. Già allora si vedeva il guidatore della Lotus guadagnare qualche linea in frenata, nell'iscrizione e nell'uscita della curva, con anticipazione del punto in cui cominciava a scaricarsi la potenza. Ma a Nivelles questi vantaggi sono cresciuti, ciò che ha permesso alla Lotus

di sopperire alle differenze di potenza, differenze, ripetiamo, limitate, oggi che si parla, per i migliori Ford-Cosworth di poco meno di 470 bhp, pari a circa 475 cavalli, a 10.500 giri, con escursioni massime di regime di 10.800-11.000 giri, a vantaggio delle buone utilizzazioni.

A questo punto verrebbe naturale chiedersi come mai alla Ferrari non s'è pensato di ripetere la stessa «regimazione» di Montecarlo, con rinuncia d'una decina di cavalli in cima alla curva, a favore dei bassi e medi regi-

... e per la mia *piccola*



io **"mi faccio un treno"**

di

radiale

MICHELIN

ZX

il pneumatico

per tutti



Sicuro in ogni circostanza, il radiale **"ZX" MICHELIN** fa molti più chilometri, risparmia carburante e... **non costa di più!** Adottato dalle principali Case automobilistiche, **"ZX" MICHELIN** è il **"radiale"** anche per le **piccole cilindrate**.

E' MICHELIN che ha creato il "primo" pneumatico "radiale" ed è sempre il "primo" al mondo nel campo del "radiale".



A sinistra, Galli ed il suo d.s. Yorke hanno l'aria distesa, tutto sommato il debutto della Tecno-Martini è stato positivo. A destra, i Pederzani alle prese col cartellino della temperatura dei pneumatici



Peter Gethin ha urtato irreparabilmente, in prova, la sua BRM, deformando la scocca. Gethin ha preso per la corsa la macchina di Marko, Marko quella di Schuppan, che è rimasto così a piedi

mi, grazie all'impiego di sca-
richi più corti e più risonan-
ti, oltre a ritocchi di fasa-
tura e di alimentazione. In
questo modo, evidentemente,
si sarebbe potuto superare il
Cosworth proprio nel suo
punto forte delle utilizzazio-
ni. Ma se il comportamento
dell'autotelaio appariva ne-
gativo con l'impiego dei mo-
tori diremmo normali, tanto
da generare l'insorgere di
eccessivi patinamenti dei
pneumatici, tutto sarebbe
stato peggiorato dalla più ac-
centuata concentrazione delle
coppie e quindi degli sforzi
di trazione.

Indubbiamente queste ano-
malie di «chassis», stretta-
mente legate anche all'evolu-
zione dei pneumatici, sono
sempre complesse e di ardua
soluzione: basti citare il fre-
sco esempio della Tyrrell. Fi-
gurarsi per il caso d'una Fer-
rari 312-B, che fin dal suo ap-
parire, a fine '69, non pre-
sentava un disegno d'avan-
guardia, pure in congiunzio-
ne con una meccanica molto
avanzata, e che nella sua se-
conda stagione di corse, con
la versione B2 del '71, ha
incontrato severi peggiora-
menti in seguito all'azzarda-
to schema della sospensione
posteriore, per altri versi rico-
di attrattive. Gli stessi tec-
nici modenese sono abbastan-
za incerti e divisi, se mettono
in discussione un po' tutti
i caratteri dell'autotelaio,
dalla rigidità alla baricentra-
tura e ai cinematismi delle
sospensioni. A parte ogni
considerazione sul grave ri-
tardo di progettazione della
nuovissima B3, ritardo più
che giustificato dall'impegno
profuso in una trionfale sta-
gione con le vetture Sport.

I piloti incolpano la so-
spensione anteriore: quell'ec-
cesso di sottosterzo non lo si
riesce a togliere e tutto quel
che si riesce a fare è un equi-
libramento di compromesso
con il comportamento sovra-
sterzante, spesso volutamen-
te accentuato proprio per
compensare il primo difetto.
Tuttavia, è noto quanto il
funzionamento d'una sospen-
sione anteriore sia intima-
mente connesso a quello della
sospensione posteriore, la
quale può lavorare peggio
proprio quando si ha una
prevalenza dell'avantreno.
Con questo, non vogliamo di-
re che la sospensione ante-
riore della nostra «F1» sia
perfetta e tutte le colpe cada-
no su quella posteriore; ma
soltanto che l'anteriore inter-
viene meno negativamente

della posteriore. Tanto più
che, ad un esame superficiale,
rispetto alle geometrie delle
altre costruzioni meglio do-
tate, è proprio l'anteriore ad
apparirci più antiquata: brac-
ci superiori ancora troppo
lunghi, curva di variazione
di «camber» non sufficien-
temente piatta e montante
ancora mastodontico (ci si
perdonino queste espressioni
un po' enfatiche), con cui si
hanno bracci a terra relati-
vamente grandi, per le gomme
d'oggi. Né vogliamo fare
un modello, a mo' di parago-
ne, della sospensione ante-
riore della Lotus 72, la cui ef-
ficienza va giudicata nel qua-
dro di altri elementi impor-
tanti, quali l'impiego di bar-
re di torsione come mezzo
elastico, ora completato da
elementi in gomma, e soprat-
tutto i freni a disco sospesi,
all'interno del telaio, con tut-
to quel che consegue per al-
berini, giunti e geometria del-
lo sterzo. Bensì intendiamo
limitarci a quanto è stato
più generalizzato a questo ri-
guardo, giacché l'appiatti-
mento della curva di varia-
zione della campanatura con
bracci superiori molto corti
la dobbiamo, in realtà, pri-
ma alla Porsche, mentre la
penetrazione dei montanti
nei cerchi ruota, più o meno
accentuata in tutte le mac-
chine attuali, ha avuto nella
McLaren un'antesignana. E la
Ferrari, unica monoposto a
trarre buoni risultati dagli
schemi più vecchi, al momen-
to della «rivoluzione» inizia-
ta poco più di due anni fa,
si trova ora in posizione più
arretrata; ovviamente, tutte
le considerazioni fatte per la
sospensione anteriore sono
valide anche per quella po-
steriore.

Si parla, poi, di rigidità tor-
sionale della scocca e di ba-
ricentratura o distribuzione
dei pesi, accreditando alla
Lotus 72 una prevalenza po-
steriore addirittura del 72
per cento. Sul primo punto
è abbastanza difficile espre-
mersi, perché i dati forniti
dai costruttori in chilogram-
mi per grado sono forte-
mente discordanti e in mas-
sima parte falsi; e nel caso
della Ferrari vi sono sempre
stati elementi di riprova suf-
ficienti ad indicare ottime ca-
ratteristiche di rigidità, for-
se a scapito di qualche chilo
in più.

Sulla posizione del baricen-
tro o centraggio bisogna and-
are cauti, giacché tutti i vantag-
gi che si possono aver con for-
ti riduzioni dei momenti di

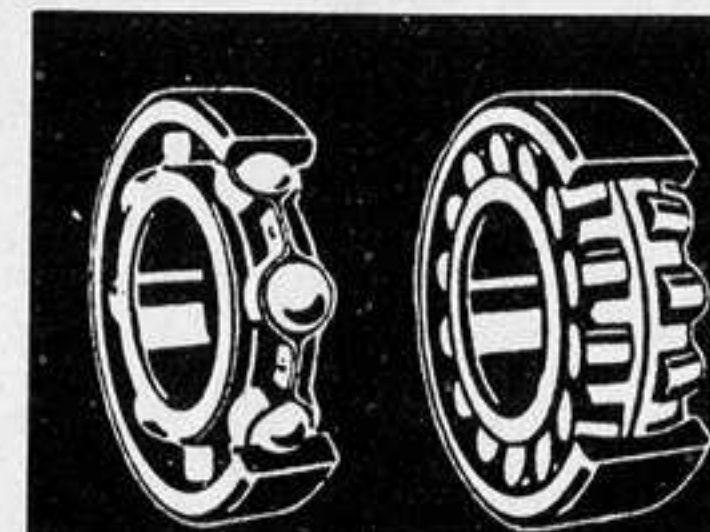
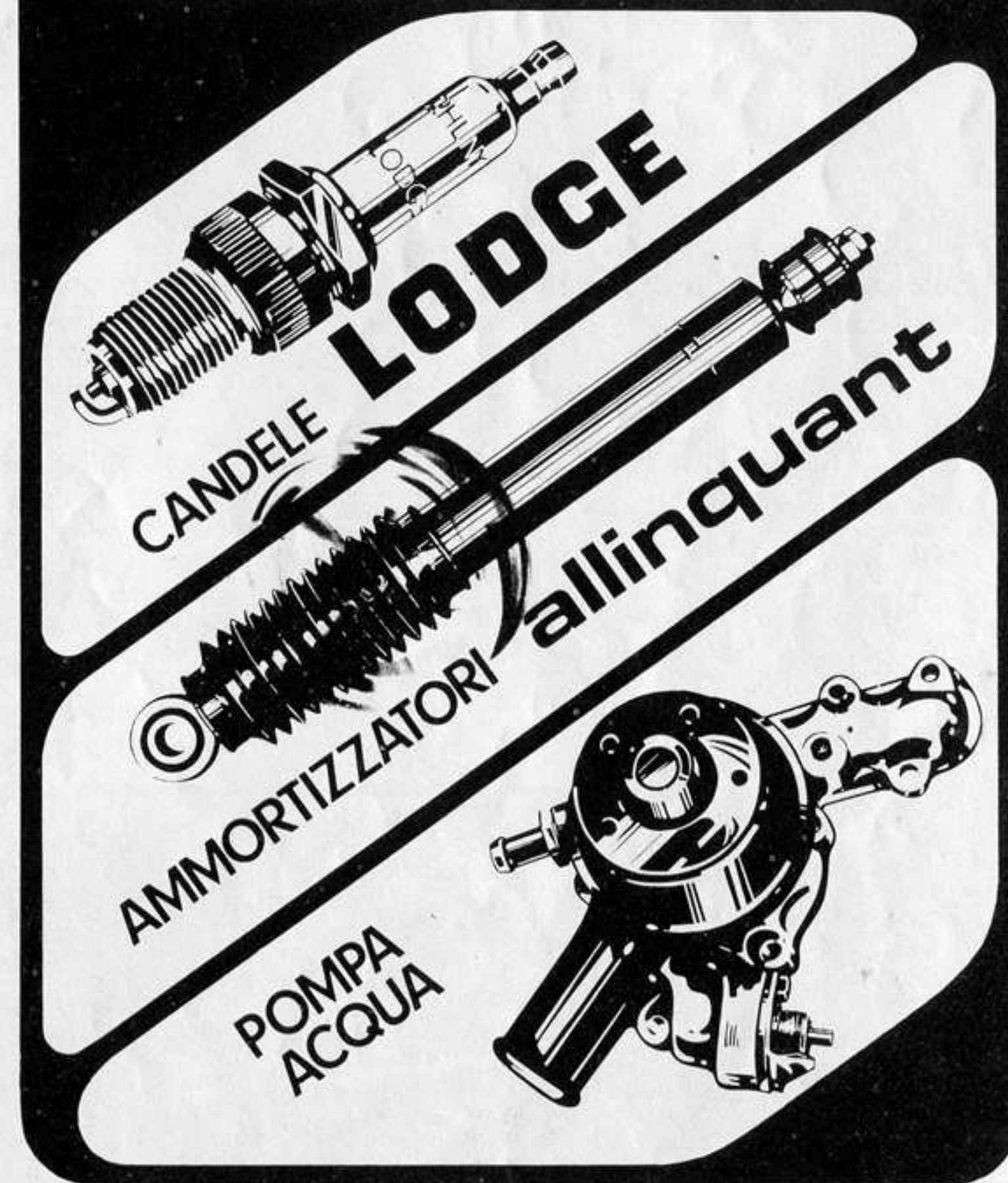
inerzia sull'asse verticale del-
la vettura, con raggi d'iner-
zia che si fatica a far scen-
dere oggi al disotto di 0,85,
possono essere annullati dal
peggioramento degli sforzi uti-
lizzabili per l'accelerazione.
Sta bene il lungo passo at-
tuato dalla Lotus; sta bene
l'altissimo valore del coeffi-
ciente di aderenza dei pneu-
matici, valutato a 1,4-1,5 an-
che longitudinalmente; non-
dimeno appare ugualmente
azzardata una distribuzione
con più del 70% posterior-
mente. Per la Ferrari, si è
sempre parlato di 60-40%
circa, per cui anche la ripar-
tizione di 64-36% rientra in
queste valutazioni; per un
centraccio più spinto, biso-
gna considerare l'influenza
del peggioramento del coeffi-
ciente dinamico di aderenza,
al patimento delle ruote
per sforzi massimi utilizzabi-
li in accelerazione, con rife-
rimento al carico statico o
peso totale della vettura. In-
fatti, questo coefficiente è in-
fluenzato dalla percentuale
del passo su cui cade il ba-
ricentro, al numeratore, e dal
rapporto fra l'altezza del ba-
ricentro e la lunghezza del
passo stesso, denominatore,
per cui è abbastanza facile
intuire il ruolo di queste
grandezze. E il lettore che
vorrà farlo, potrà calcolare
l'influenza, giacché il rappor-
to tra altezza baricentro e
passo può essere migliorato
sia con la diminuzione, oggi
difficilissima, del numeratore,
sia con l'allungamento del-
l'interasse, mentre questo va-
lore, sottratto all'unità, è
sempre legato al centraggio.
Vi sono costruttori che han-
no fatto ricorso ai «compu-
ters» per ottimizzare la ba-
ricentratura della macchina,
alla luce delle odierne carat-
teristiche delle gomme; e le
risposte sono state negative
al di là di prevalenze poste-
riori del 60-65%.

In definitiva, dunque, per
la Ferrari è un insieme di
caratteristiche del telaio che
va riveduto, con tanti riferi-
menti anche alla parte aro-
dinamica; ma ad un radicale
ridisegno, che sovverta tutto.
sospensioni, centraggio e al-
tro, preferiremmo un proces-
so graduale, giacché in defi-
nitiva c'è un solo motore che
può entrare in lizza, quello
di Fittipaldi, ed un solo tela-
io globalmente migliore,
quello della Lotus, essendo
alle spalle costruzioni dell'ec-
cellenza delle McLaren, Tyr-
rell, BRM, Surtees e Matra.

Enrico Benzing



il triangolo
SPICA
e garanzia!



FAG
cuscinetti volventi

INDIANAPOLIS — Chiacchierata con Mario Andretti, prima della 500 miglia.

Parliamo di tante cose, e si arriva a discutere di Indianapolis, della corsa che si prepara e dei suoi aspetti.

«Qui non ci si diverte — dice Andretti —. Tutta la buriana di Indianapolis dura un mese, un mese che finisce con lo stancarsi e irritarsi. Solo chi lo prova riesce a capire cosa significhi. Star qui per tante settimane, sempre con la

potenza, non diminuirli.

«Come è necessario, per altre ragioni, cambiare le cose qui a Indianapolis, cioè nelle corse del campionato USAC. I regolamenti di oggi sono tali che praticamente hanno ucciso i motori ad alimentazione normale. C'era stato anche il bando delle turbine, e così adesso abbiamo soltanto motori con turbocompressori, le cui potenze aumentano sempre di più. Da qualche anno, anche quelli che corrono in America hanno scoperto l'aerodina-

Un coro di consensi

(americani) per la propo

ta di ANDRETTI sulla

F. 1 «UNIFICATA»



MARIO ANDRETTI si fa portavoce di una proposta a nome di tutti i piloti americani: **F.1 unificata EUROPA-USA a 4000 cc. per un vero campionato del mondo!**

Solo STEWART si oppone

gente addosso, con la storia delle qualificazioni, poi con gli aggiustaggi alle macchine, e prove su prove, e la continua preoccupazione di aver dimenticato qualcosa, o di aver qualcosa d'altro da fare. Proprio non ci si diverte, e questa corsa diventa un assillo. Ci si viene proprio perché è tanto famosa e ci sono tanti soldi, oltre che tanti punti per il nostro campionato; ma non è una cosa divertente. Mi piacciono molto di più quelle della Formula Uno, in Europa, nelle quali per tre giorni sei concentrato ma in modo nettamente diverso. E poi ci si diverte anche a guidare, almeno sulla maggior parte dei circuiti.»

Avevamo letto di una intervista di Stewart, che vorrebbe che la attuale F. 1 sia modificata riducendone la cilindrata. Andretti ha un sorrisetto ironico e dice chiaramente:

«Proprio non capisco. La F. 1 attuale deve essere cambiata, certo, ma nel senso contrario. Bisognerà cioè che si aumenti la cilindrata, che si abbiano più cavalli a disposizione, perché così com'è adesso c'è troppa gente che è capace di spingere a fondo e non c'è molta selezione, salvo su circuiti veramente difficili. Per ridar tono alle gare di F. 1 bisognerà proprio che si aumenti la

mica, e dopo l'adozione del motore posteriore questa è stata la progressione più rilevante. Con i nuovi telai e le nuove linee aerodinamiche si sono raggiunte velocità impressionanti, e lo avete visto.

«Se si arrivasse, come spero, ad una soluzione del genere, si potrebbe pensare seriamente ad un maggior scambio tra le nostre corse americane e quelle europee. E si potrebbe avere un vero campionato del mondo, con la partecipazione di piloti americani alle corse europee e di corridori europei alle corse americane. Sarebbe una cosa bellissima, per esempio, poter includere nel campionato del mondo le tre grandi gare americane di 500 miglia: Indianapolis, Ontario e Pocono.

Le idee di Mario Andretti sono state già discusse con altri. E sono molti quelli che sono d'accordo con lui. Uno è Dan Gurney, nettamente favorevole a cambiare le cose attuali. Al punto che se le cose cambieranno entro breve termine, e ci fosse davvero la possibilità di avere delle corse comuni in America e Europa egli tornerebbe alle corse, personalmente, perché sono le gare europee che gli piacciono di più.

f. l.

INDIANAPOLIS - La proposta lanciata da «AUTO-SPRINT» a proposito di unificare le corse di F. 1 e quelle tipo USAC, ha trovato una vasta eco qui in USA, tanto che i giornali di Chicago, New York, Indianapolis e Los Angeles ne hanno parlato ed hanno inneggiato all'idea «certamente rivoluzionaria».

Prima della 500 Miglia, abbiamo posto una domanda standard a piloti e costruttori:

«Qual è la sua reazione alla proposta di unificare la Uno e la USAC?»

Ecco i risultati:

JOE LEONARD (pilota): «Tutto è possibile, in questo lasso di tempo nel mondo delle quattro ruote si sono verificate tante cose che prima erano ritenute impossibili. Sarebbe, questa, un'altra innovazione certamente rivoluzionaria ma pratica. Certo che i piloti da ambo le sponde dovrebbero imparare a guidare sui circuiti e sugli ovali. Ma il problema non è questo.»

MARK DONOHUE (pilota): «Questo sì che sarebbe un vero campionato del mondo! Il guaio è che i signori che siedono al comando della FIA non saranno disposti a scendere a patti. Per cui, molto probabilmente piloti e sport ne risentiranno. L'idea comunque è magnifica ed originale, e va appoggiata.»

DAN GURNEY (costruttore): «Ne stiamo parlando con Mario Andretti da diversi giorni. Finalmente una proposta fatta col cervello. Speriamo che la sua rivista dia tutto l'appoggio possibile e trovi solidale il resto della stampa. In America, avrà veduto, la stampa ha cominciato a muoversi. Si tratterà di rivedere i sistemi meccanici ma questo è un nostro problema che potremo risolvere. Le F. 1 dovranno aumentare di cilindrata, come abbiamo fatto noi, allora sì che sarà un campionato del mondo.»

GEORGE BIGNOTTI (capo meccanico): «Sarebbe la più grande innovazione che l'automobilismo ricordi. E sarebbe ora. Non si può concepire un campionato mondiale disputato soltanto dagli europei. Anche noi possiamo dir qualcosa in questo settore. Gurney, Foyt, Peter Revson ecc. si ambientano subito al loro stile, farebbero lo stesso anche gli europei. Ne sono certo.»

VINCENT GRANATELLI (capo meccanico): «Quanto al veicolo, non credo presenti grandi dif-

ficoltà tecniche. In fondo, le "Uno" e le USAC hanno più o meno le stesse caratteristiche.»

AL UNSER: «Noi siamo pronti. Basterà che ci avvertano e ci diano un paio di mesi di tempo. I nostri meccanici prepareranno le macchine adatte anche per Monza o Monaco. Del resto, non costruiscono due bolidi diversi per ciascuno di noi: uno per Indy-Pocono-Ontario, ed uno per le altre corse USAC? Io credo che la proposta sia da appoggiare con forza.»

JACKIE STEWART: «La domanda è vasta, troppo vasta. Non credo la cosa sia fattibile. Dovremmo aumentare la potenza ai nostri motori e la velocità crescerebbe troppo. Stiamo andando verso i voli ultrasonici nell'automobilismo.»

Un collega americano ha commentato sarcasticamente: «Stewart sta invecchiando o sta diventando sempre più pauroso delle corse. Farà meglio a fare il commentatore televisivo». A proposito di Stewart i giornali stamani hanno riportato a grossi caratteri un episodio che coinvolge Andy Granatelli ed il pilota scozzese. Quando Art Pollard si ferì nel cozzo durante le prove (sabato hanno effettuato una operazione minore alla gamba sinistra del pilota), Granatelli si trovò con una Lola-Ford — di scorta — ma senza pilota. Don Andy, aprì il portafogli e disse candidamente a Jackie Stewart: «Vuoi guidare la Lola? Duecentocinquanta mila».

«Lei mi offre 250 mila sterline o dollari?»

Granatelli si disse pronto a versare i 250 mila dollari, lo scozzese replicò:

«Grazie, ma preferisco fare il commentatore TV. E' troppo pericoloso correre ad Indy. Le velocità registrate durante le qualificazioni sono impressionanti.»

Stewart è tuttora soggetto di lazzi e storielle buffe, mentre la stampa si diverte a chiedere, sino alla stanchezza: «Mister Stewart che ne pensa della "Speed" ottenuta da Bobby Unser?»

Per concludere questa nostra rapida inchiesta abbiamo chiesto al presidente della USAC mister Smith, il suo parere:

«Ben venga il progresso nel nostro mondo motorizzato. Noi saremo lieti di collaborare con il resto del mondo. Non sta a noi fermare questo progresso.»

Lino Manocchia

ASA racing-line

Per una moda giovane e sempre all'avanguardia, una vasta gamma di prodotti di classe a disposizione di tutti gli sportivi e gli appassionati.

Equipaggiamenti completi per piloti, sedili anatomici, tute ininflammabili, guanti, scarpe, calze, sottotute, occhiali, caschi, visiere, stemmi in tessuto, volanti, magliette e foulards con stampa indelebile, giubbetti, borse, ombrelli, strumenti speciali.

A tutti gli interessati, che ci ritorneranno l'unito tagliando, verrà inviato **GRATIS** il nuovo listino prezzi — illustrato a colori — della ASA RACING LINE, oltre ai nominativi dei rivenditori più qualificati della loro zona.

RITAGLIARE (possibilmente incollare su cartoncino) SPEDIRE SENZA AFFRANCARE.

MITTENTE
(scrivere chiaro in stampatello)

COGNOME

NOME

VIA

CITTA

C.A.P.

Francatura a carico del destinatario da addebitarsi sul conto di credito n. 4148 nell'Ufficio Postale di Milano A.D. (A. Dir. Prov. P.T. di Milano N. D/154109 3 Febbraio 1970)

NON
AFFRANCARE

L'AUTOACCESSORIO

20124 MILANO
Via G. B. Pirelli, 5

**AUTO
SPRI
NT**

invita tutti gli appassionati a spedire questa **SCHEDA-REFERENDUM**, per salvare lo sport automobilistico da pericoli di veto

ridateci IMOLA

Avevamo promesso di tornare sulla scottante (è il caso di dirlo) questione dell'autodromo di IMOLA, anche perché nelle dovute sedi ufficiali (ci riferiamo all'ACI e alla CSAI) NULLA, dicesi NULLA è stato fatto per porre rimedio a quella che è la più assurda e ingiusta decisione, che diventa il simbolo di un pericolo forse decisivo per la sopravvivenza dello sport automobilistico in Italia.

Non si vuole essere Cassandre a tutti i costi, ma i nostri lettori che ci hanno seguito fino ad oggi, sanno che di queste preoccupazioni AUTOSPRINT si è fatto portavoce da anni. Nei nostri colleghi, per quell'infantile rivalismo professionale che non sa esprimersi se non col dispetto del parere opposto, non abbiamo trovato appoggio; i burocrati innamorati solo delle poltrone che questo sport offre hanno pensato solo a mascherare col compromesso le nostre «fastidiose» considerazioni.

Ci ritroviamo ora proprio qui in Italia, culla dell'automobilismo mondiale e una volta di piloti e costruttori che dettavano legge, soltanto con un autodromo destinato a essere sfrattato (MONZA); con un altro rimasto «salotto» pur dopo 2 miliardi di spesa (VALLELUNGA); con quello siciliano affidato al buonumore dei deputati regionali (PERGUSA); e infine col famoso AUTODROMO-TIPO di IMOLA, inventato dal Presidente (a vita) del CONI avv. Onesti quando gli servivano i voti dell'

Emilia-Romagna, rimandato ad... ottobre da alcuni professori che, con vent'anni di ritardo, hanno scoperto che si può bocciare con 5 (centimetri) o giù di lì! Poi naturalmente ci sono le più o meno velleitarie proposte che proliferano un po' ovunque, da Torino a Modena, dal Mugello a Palermo mentre le pochissime realtà concrete restano le iniziative coraggiose degli autocostruttori dei miniautodromi, dai benemeriti di Varano Melegari e della Cerrina a Baldassini di S. Piero a Sieve. E infine, questa è una notizia che siamo felici di dare dopo aver spronato i promotori con le nostre critiche, anche severe, ricordiamo l'autodromo «privatissimo» di Misano. Ormai il progetto del modenese ing. Cavazzuti («laureatosi» a Fiorano, con la pista-modello Ferrari, il più preparato progettista non solo italiano ma forse europeo di autodromi) sta per arrivare al traguardo d'agosto. Proprio nei giorni scorsi c'è stato il primo sopralluogo della Commissione di vigilanza (che non è quella di Bologna!) che dovrà dare il primo e unico visto definitivo di collaudo all'impianto adriatico.

Questo è il quadro abbastanza preoccupante, un quadro del quale IMOLA è diventato il «punto rosso» del segnale di pericolo, per il modo come si è arrivati al veto che noi di AUTOSPRINT consideriamo emblematico di una realtà che va capovolta!

Oggi non vogliamo più lanciare accuse più o meno retoriche. Presentiamo DOCUMENTI: perché, se si avrà l'interpellanza parlamentare e l'intervento della Super-commissione ministeriale non sussistano dubbi su QUANTO è ACCADUTO, su COME si è GIUDICATO, sul PERCHÉ è GIUSTA una REVISIONE. Lasciemo parlare i fatti, le cifre, le foto. Voi tutti VEDRETE quale tipo di AUTODROMO semi permanente non si è avuto ritengo a dichiarare inagibile, passando sopra addirittura a delle NORME comunque ben comprensibili nella loro già discutibile severità.

Giudicherete soprattutto voi, amici appassionati, perché vi chiamiamo a un REFERENDUM che ora lanciamo in queste pagine.

«RIDATECI, IMOLA!» è scritto nel tagliando che vi invitiamo a spedire a tre deputati bolognesi a Montecitorio. Sarà una dimostrazione di democratico e civile dissenso, nei confronti di certe scelte che oggi sono solo burocratiche ma che potrebbero diventare lo sbocco di una scelta «politica» avversa al nostro sport se non ci difendessimo in tempo. Riavere il diritto di correre a IMOLA vorrà anche dire per tutti gli appassionati italiani aver bloccato il disegno di chi ha voluto, con speciose interpretazioni tecniche, mettere il primo mattone per la abolizione dello sport automobilistico in Italia.

m. s.



Ritagliate, mettete in una busta o incollate su una cartolina questa scheda, affrancate e spedite all'indirizzo sotto indicato:

agli onorevoli

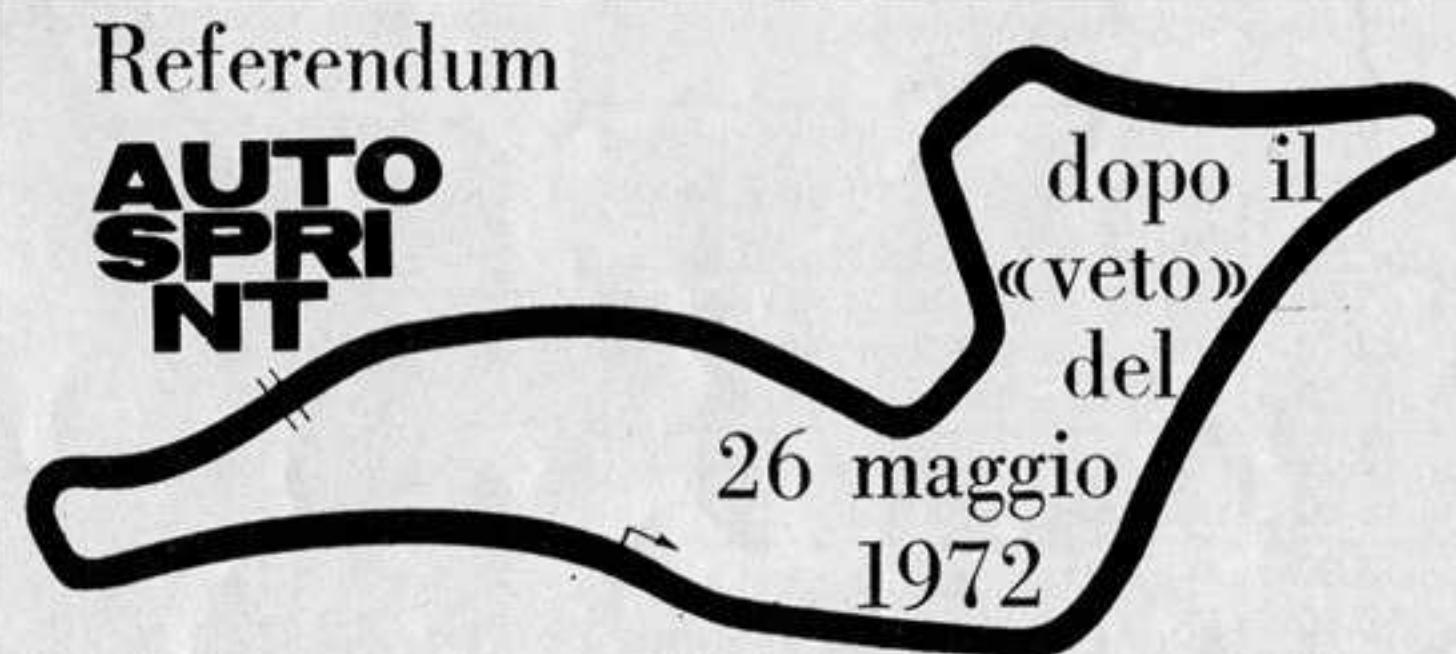
Giovanni ELKAN**Angelo SALIZZONI****Giancarlo TESINI**

Camera dei Deputati

Piazza Montecitorio

00186 **ROMA**

cari onorevoli,



ridateci IMOLA

anni

professione

via

città

firma

La **DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA** di AUTOSPRINT che questa volta offriamo ai nostri lettori, non vuole alimentare una polemica che di polemiche non v'è bisogno di fronte alla realtà, ma deve servire soltanto a stabilire, una volta per tutte, la verità sull'autodromo Dino Ferrari di Imola e sui lavori, per un importo di **spesa di ben 74 milioni di lire** che sull'autodromo stesso sono stati effettuati, nel piano del completamento definitivo, fra le gare del 1. maggio ed il giorno 26 dello stesso mese. Quel giorno nel quale la Commissione provinciale di vigilanza, comodamente seduta attorno ad un grande tavolo in un salone del palazzo del governo in Bologna, a busta chiusa, pronunciò il «veto» all'agibilità dell'impianto, senza neppure preoccuparsi di effettuare quel sopralluogo richiesto e senza volere ascoltare le ragioni dei rappresentanti dell'Automobile Club, i chiarimenti del geometra Zucchi componente della CSAI e presidente della commissione della velocità, e chiudendo la bocca al tecnico (con voto) del Comune di Imola che stava per spiegare perché **due sole** delle cose ri-

chieste non avevano potuto essere portate a compimento.

E' una documentazione che offriamo a tutti gli sportivi italiani ed ai piloti, parte direttamente interessata quando si parla di pericolosità dei tracciati, e soprattutto alla predetta commissione provinciale di vigilanza, alla superiore commissione interministeriale della quale auspichiamo una visita definitivamente chiarificatrice, alla CSAI e all'ACI perché intervengano facendo sentire la loro voce in difesa di un'opera che non meritava una bocciatura così clamorosa, al CONI il cui autodromo prototipo viene così umiliato, alle autorità politiche e parlamentari perché possano rendersi conto della realtà dei fatti.

Ma **soprattutto** offriamo al signor Prefetto di Bologna perché possa giudicare con la visualizzazione della realtà e non soltanto basandosi su relazioni verbali o scritte, quale sia, ora, lo stato dell'Autodromo di Imola per il quale, dal momento della sua venuta, a Bologna sono stati spesi oltre **300 milioni di lire** per opere di miglioria.

La tabella della verità:

IMOLA al centimetro

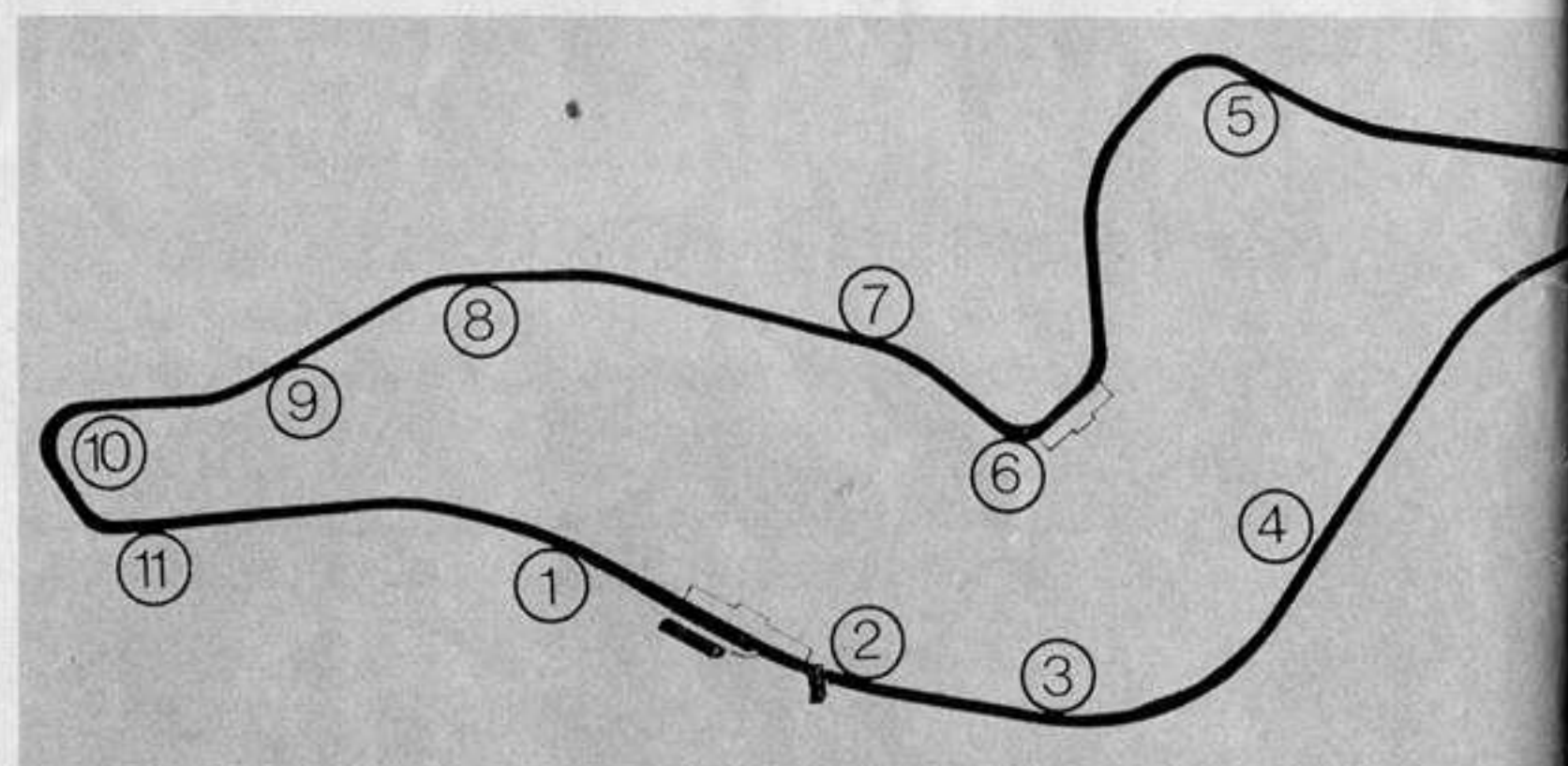
(non c'è un punto
che non sia largo
quanto è prescritto)

SUDDIVISIONE TECNICA DEL CIRCUITO SEZ.	DENOMINAZIONE DELLA ZONA DI PERCORSO	VELOCITÀ MASSIME IN KM/H.	LARGHEZZA DELLA PISTA SECONDO NORME DI LEGGE	LARGHEZZA EFFETTIVA ATTUALE DELLA PISTA	OSSERVAZIONI SUGLI IMPIANTI ESISTENTI E SU QUELLI DA FARE
1	Rettilineo d'arrivo	275	10,80	11,20	
2	Semicurva	292	11,20	11,20	
3	altezza Ponte V.le Dante	300	11,40	11,40	
3	Da altezza V.le Berti	300	11,40	11,40	Fasce di emergenza, guard-rail a doppio nastro, reti di protezione e di contenimento secondo le norme.
4	a inizio Curva Tamburello	275	10,80	11,20	
5		220	9,52	10,00	
5 bis	Curva Tamburello	220	9,52	10,00	
5 bis		220	9,52	9,55	
6	Da fine Curva Tamburello	270	10,70	10,78	
7	a termine Galoppatoio	105	6,84	9,10	
7		105	6,84	9,10	
8	Curva della Tosa	91	6,52	12,70	idem c.s. e «via di fuga»
9		91	6,52	9,10	
9		91	6,52	9,10	
10-11	Da fine Curva Tosa	200	9,06	9,10	Fasce di emergenza ridotte o mancanti (DA FARSI): pubblico non ammesso.
12-13	a imbocco Curva Piratella	215	9,34	9,40	
14-15		144	7,76	11,20	
15	Curva Piratella (o Monteverde)	144	7,76	11,20	
16		144	7,76	9,20	Fasce di emergenza ridotte o mancanti: DA FARSI - Pubblico non ammesso.
16	Da fine Curva Piratella	144	7,76	9,20	
17	a confine Parco A. M.	170	8,36	9,10	
18		200	9,06	9,10	
18	Doppia Curva Acque Minerali	200	9,06	9,10	Protezioni secondo le norme, fasce di emergenza lievemente più strette.
19		130	7,42	12,80	
20		115	7,08	9,00	
21	Da uscita Curve A. M.	115	7,08	9,00	Fasce di emergenza a sinistra; mancanti a destra: DA FARSI - Niente pubblico.
22	a via Pediano	170	8,36	10,10	
23		244	10,08	10,50	
24	Da via Pediano	244	10,08	10,50	Fasce di emergenza e protezioni secondo norma.
25	a ingresso Scuola Agraria	275	10,80	10,80	
26		275	10,80	10,80	Fasce di emergenza a destra; sulla sinistra DA FARSI - Pubblico non ammesso.
27	Da Scuola Agraria - Discesa -	230	9,76	10,80	
28	1.a Curva Rivazza	99	6,70	9,00	
29		99	6,70	10,60	
29	Doppia Curva della Rivazza	99	6,70	10,60	
30		140	7,66	10,60	
31	Da uscita Curva Rivazza	180	8,60	10,70	Fasce di emergenza e protezioni secondo norma.
32	a rettilineo arrivo	248	10,18	10,20	
33		264	10,56	10,70	

NOTA: in curva la larghezza della pista deve essere maggiore (e lo è) secondo il raggio e lo sviluppo della curva.

**AUTO
SPRINT**
DOCUMENTI

**300
milioni
di sicurezza
«inutili»**



Come si presenta ora la curva del Tamburello che prima degli ultimi lavori posti in opera poteva anche definirsi «curva cieca»



Doppia curva delle Acque Minerali: sulla destra (a sinistra di chi guarda) è stato installato il guard-rail continuo a doppio nastro

La fine dell'autodromo

A giorni si riunirà il Consiglio Comunale della Città di Imola per procedere all'approvazione del progetto generale relativo all'ultimazione dell'autodromo «Dino Ferrari», progetto che prevede le seguenti voci di spesa:

① Costruzione strade di arroccamento	L. 174.780.000
② Opere di sistemazione e di ampliamento della pista, opere già iniziate con una spesa di L. 74.000.000	L. 100.000.000
③ Opere di recinzione (muro e barriere)	L. 85.220.000
④ Acquisto aree: per strade L. 60.000.000 per pubblico L. 80.000.000	L. 140.000.000

per un totale, quindi di 500 milioni, quelli del mutuo A.C.I.



1 Rettilineo d'arrivo. Allargamento della fascia di emergenza e spostamento, a 4 metri di distanza dal guard-rail, della rete (nuova) di protezione per il pubblico



2 Imbocco della curva del Tamburello. Anche qui è stata allargata la fascia di emergenza e spostata la rete di protezione, sulla sinistra del tracciato. Sulla destra tutto regolare

Ed ora, venite con noi in giro per la pista. Naturalmente, come le vetture in corsa, iniziamo dal rettilineo di fronte alle tribune che ha cambiato totalmente volto con l'allargamento della fascia di emergenza, lo spostamento del guard-rail, l'arretramento della rete di protezione così come impone la norma ministeriale. A proposito della rete vogliamo sottolineare che quella in opera è stata sostituita con altra a maglie di

curva tutta nuova, a perfetta visibilità e dotata di tutte le misure protettive previste. Anche il rettilineo è stato sistemato, creando una larga fascia di emergenza a sinistra sino all'altezza del galoppatoio; manca invece sulla destra, nell'ultima parte, ma ciò per le ragioni che diremo in seguito.

La curva della Tosa è quel gioiello che tutti conoscono e non ha bisogno di migliorie; tutt'al più si possono instal-

sce di emergenza possono essere ulteriormente ridotte» (fino a zero, diciamo noi). V'è anche un muretto da abbattere, muretto che potrebbe tranquillamente restare in loco perché non contrasta con le norme.

Ad ogni modo, gli enti interessati le vorrebbero fare queste fasce, ma si trovano di fronte all'incomprensione dei proprietari dei terreni limitrofi che vedendo la possibilità di un superguadagno,

E, andiamo avanti. La curva della Piratella non solleva obiezioni e così, pur mancando le famigerate fasce che verranno in seguito, ma che ora non sono richieste per l'assoluta assenza di pubblico, la discesa verso la curva delle Acque Minerali o del «Castellaccio». Anche qui tutto bene (soprattutto perché in seguito verrà allargato anche il ponte sul rio) sino a che non si giunge al famoso secondo muretto incriminato. E

volontà degli interessati si sia arrestata e il lavoro richiesto non sia stato eseguito. Non sarebbe stato infatti ammissibile che due enti pubblici depauperassero in tale indegna maniera il danaro dei contribuenti. E questo la commissione di vigilanza e il signor Prefetto di Bologna avrebbero dovuto comprenderlo e non trincerarsi dietro la scappatoia che si può ricorrere all'esproprio. Quanto tempo occorre per ottenere un



4 Rettilineo dopo la curva del Tamburello e verso la Tosa. Sulla sinistra il guard-rail è stato spostato per creare una larga fascia di emergenza in regola con le norme



5 Salita dalla Tosa verso la curva Piratella. Sulla destra è stato installato guard-rail a doppio nastro. A sinistra si può notare il primo dei due muretti incriminati



7 Prima del secondo muretto incriminato, dopo la curva delle Acque Minerali, si stava già allargando la sede stradale quando il «veto» prefettizio ha fatto sospendere i lavori (che fra pochi giorni saranno ultimati)



8 Verso la Scuola d'Agraria strada allargata di oltre un metro e guard-rail continuo a doppio nastro (Attualfoto)

4 centimetri per 4 (quella di Monza, ad esempio, ha la maglia 10 per 10) rinforzata da cavi d'acciaio che vanno da 4 a 6 mm; il tutto per conferire alla protezione una maggiore robustezza.

Proseguendo verso l'imbocco della curva del «Tamburello», che prima si poteva definire «cieca», proprio in virtù della creazione di nuove fasce d'emergenza, dell'allontanamento del guard-rail e della rete di protezione, della rastrematura dell'asfalto e del nuovo «taglio» del terrapieno, si è venuta a creare una

lanciare una trentina di metri di pannelli antivivivi per evitare che il pubblico che sale dal sottopassaggio per recarsi sull'ampio anfiteatro naturale che domina la curva, si fermi sia pure temporaneamente per vedere la corsa. Proseguendo verso la curva della Piratella (o di Monteverde) arriviamo al primo punto dolente: qui le fasce di emergenza sono ridotte o addirittura mancanti, ma visto che il pubblico non è ammesso, come dice la legge (che poi legge non è trattandosi di una semplice circolare) «le fa-

sparano cifre tali da rasentare il pericolo di una denuncia per strozzinaggio. Tanto per fare un esempio della «delicatezza» delle richieste possiamo dire che per un «diritto di passaggio» su di una capezzagna della lunghezza di circa mezzo chilometro, all'Automobile Club di Bologna sono state richieste (ed ottenute) L. 400.000, alle quali devono aggiungersi altre 300.000 lire, perché detta capezzagna fosse recintata da pannelli antivivivi: e ciò per due giorni, si avete letto benissimo, due giorni!

qui, andiamo addirittura nella stratosfera! Dovete sapere che il Comune di Imola, volendo acquistare una fascia di terreno che va dall'uscita della curva delle Acque Minerali all'imbocco di Via di Pediano, per complessivi 4000 metri quadrati, si è sentito chiedere la cifra di L. 20.000, a metro quadro per un totale di L. 80.000.000, tante quante ne servirebbero per acquistare l'intero fondo di 16 ettari compresa la casa colonica e la parte padronale!

Di fronte a simili esagerazioni, è logico che la buona

decreto di esproprio? E' certo che, nonostante autorevoli pareri, non si può «occupare» il terreno d'urgenza perché non subentrano i requisiti dell'utilità pubblica, né della pubblica calamità.

Da questo scoglio all'arrivo, piacendo agli dei, tutto va bene anche se in un paio di punti la benedetta fascia è richiesta, ma per il momento se ne può fare a meno visto

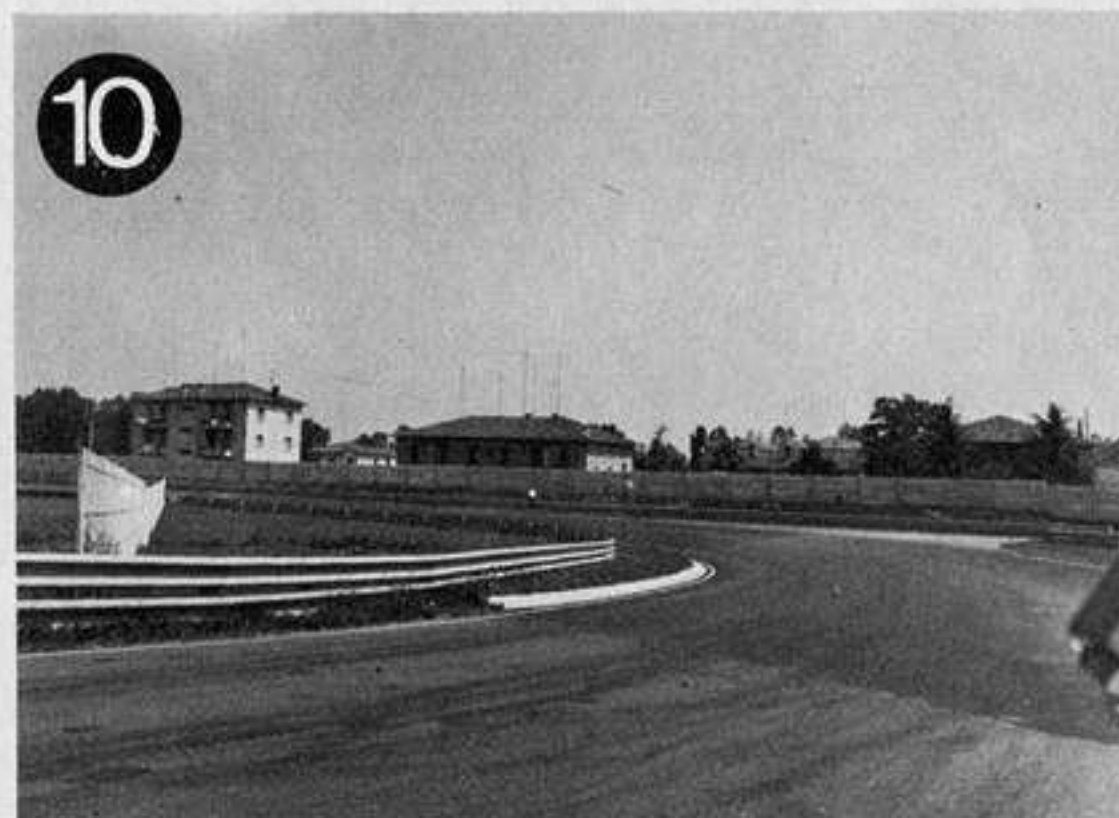
Alfo C. Predieri

CONTINUA A PAGINA 20



ridateci IMOLA

Nella discesa verso la curva della Rivazza (sotto a sinistra) il nastro stradale è stato allargato di circa due metri e il guard-rail è stato spostato. Sotto a destra: alla curva della Rivazza è stata installata la rete regolamentare per la protezione del pubblico (che del resto sosta a circa 30 metri dalla pista in sopraelevazione)



CONTINUAZ. DA PAGINA 19

che il pubblico non è ammesso.

Dunque, cosa era stato richiesto dalla commissione di vigilanza? Interno curva Tosa, zona vietata al pubblico: in verità non è mai stato permesso a nessuno di sostare in quel punto. Installare il guard-rail a sinistra: fatto. A destra portare la pendenza del terrapieno a 1:1 oppure installare guard-rail e rete rinforzata: fatto tutto. Dalla Tosa a prima della Piratella: pendenza terrapieno 1:1 e guard-rail con rete rinforzata: fatto. Sempre in quel punto portare la larghezza della pista a metri 9,45: fatto. Fine discesa verso Acque Minerali controllare pendenza terrapieno e installare rete rinforzata: fatto. In destra della curva A.M. porre un guard-rail: fatto. In destra verso via Pediano, vietare l'accesso al pubblico: è sempre stato fatto (se poi il contadino, magari dietro versamento di una piccola tangente fa entrare pubblico nel fondo, non è colpa degli organizzatori). All'altezza della Scuola Agraria, portare la larghezza della pista a 10,80 metri: fatto. Tiro a volo, in sinistra regolarizzare il terrapieno, oppure porre guard-rail con rete rinforzata: fatto. Proprietà Alberti, in sinistra il guard-rail esistente deve essere integrato da rete rinforzata: in corso di esecuzione. In sinistra alla curva della Rivazza integrare il guard-rail da rete rinforzata: fatto. In destra vietare l'accesso al pubblico: sempre stato vietato. Dopo la curva della Rivazza e verso il rettilineo, in sinistra spostare la rete di contenimento a m. 9,50 e installare rete di protezione a 3 metri dalla pista: fatto. Sempre in sinistra verso l'arrivo: installare e spostare rete di protezione: sono già stati infissi i pali di sostegno e la rete verrà applicata a giorni. Arrivo, spostare la rete di pro-

Erano 239 i piloti iscritti alle gare soppresse

La mancata effettuazione delle gare programmate dall'Automobile Club di Bologna che avrebbero dovuto svolgersi all'autodromo Dino Ferrari di Imola, nei giorni 1 e 2 giugno, oltre che a lasciare delusi ed increduli gli organizzatori, ha colto assolutamente impreparati alla notizia, nelle loro case e anche per strada, i 239 piloti che già avevano perfezionato la loro iscrizione e ciò due giorni prima che le iscrizioni medesime fossero chiuse. Alle ore 12 di sabato 27 maggio, orario burocratico di chiusura degli uffici dell'Automobile Club (i termini per la chiusura delle iscrizioni erano invece le ore 24 di sabato per la gara europea gran turismo e alle ore 24 di lunedì per le gare nazionali), l'ufficio sportivo era già in possesso delle seguenti adesioni: Trofeo di Europa GT: 1. divisione fino a 1600, n. 20; 2. div. da oltre 1600 fino a 2000, n. 13; 3. div. oltre 2000, n. 20. G.P. della Repubblica vetture Sport: cl. 1000, n. 14; cl. 1300, n. 4; cl. 1600, n. 2; cl. 2000, n. 10; cl. 3000, n. 1 ma erano quasi certe almeno una Ferrari e un'Alfa. Trofeo AUTOSPRINT turismo speciale: cl. 500, n. 39; cl. 600, n. 11; cl. 700, n. 21; cl. 850, n. 16; cl. 1000, n. 6; cl. 1150, n. 12; cl. 1300, n. 16; cl. 1600, n. 12; cl. 2000, n. 8; cl. 3000, n. 7.

tezione: fatto (anzi, qui come lungo tutto il percorso dalla Rivazza all'arrivo non solo la rete è stata spostata, ma è stata messa nuova). Ecco, quindi, quali sono i lavori non eseguiti, oltre all'abbattimento dei due ormai celeberrimi muretti, che hanno vietato alla c.p.v. di concedere, in coscienza, il nulla-osta per l'effettuazione delle gare. Ah, dimenticavamo: un certificato di collaudo, redatto da un ingegnere, dal quale risulti che le protezioni (guard-rail) sono state dimensionate in modo da resistere all'urto del veicolo che uscisse di pista alla velocità massima possibile nel tratto considerato, sotto un angolo di 15 gradi! Certificato che, a quanto ci risul-

All'uscita della curva della Rivazza sono stati eseguiti i lavori più importanti: creazione di una larga fascia di emergenza; spostamento del guard-rail; installazione dei pali per la rete di protezione che verrà montata a giorni (ma che avrebbe potuto essere posta in opera anche per le corse del 2 giugno); creazione di una strada interna perché il pubblico possa raggiungere la «montagnola». La fila dei pali per la rete proseguirà sino a congiungersi in alto.

ta, non è previsto dalla circolare ministeriale (e quindi non legge) e che in precedenza mai era stato richiesto.

L'ultima annotazione prima di concludere questa documentazione, è quella che riguarda la larghezza della pista. La predetta circolare dice che la larghezza della pista deve essere determinata in base ad una formula che tiene presente l'ingombro massimo della vettura (e per stare nel sicuro la c.p.v. l'ha fissata in m. 2,20 mentre una McLaren CAN-AM «ingombrata» 84 pollici, ovvero 2,10) al quale va aggiunto il risultato della moltiplicazione della velocità massima nel tratto considerato per un coefficiente fissato non si sa da chi ma che potrebbe anche essere aderente alla realtà. Tuttavia, dice sempre la conclamata circolare, per impianti fissi esistenti prima della promulgazione della medesima, «è ammessa una diminuzione della larghezza del 10 per cento». A parte che pur avendo la commissione voluto considerare definitivo l'impianto (per noi non lo è ancora) NON HA CONCESSO LA POSSIBILE DETRAZIONE DEL DIECI PER CENTO SULLE LARGHEZZE PRESE IN ESAME, pubblichiamo qui di seguito una tabella ove tenuto conto della suddivisione tecnica in sezioni dell'autodromo di Imola con a fianco indicato il nominativo corrente, sono riportate, sezione per sezione, le velocità massime raggiungibili con i mezzi più potenti, quella che dovrebbe essere la larghezza secondo la su citata formula, e quella che è in realtà la larghezza della pista del Dino Ferrari così come è ora o come sarebbe stata prima della corsa del 2 giugno considerati i lavori di allargamento fatti e quelli che erano stati iniziati e quindi sospesi dopo il «veto» in contesto.

a. c. p.

L'autodromo di TORINO si decide in luglio

LOMBARDORE ora «zero»

L'identi-kit

Distanza da Torino: km 18.

Strade di accesso: Torino-Rivarolo.

Autostrada TORINO-IVREA (Casello Volpiano)

Super Strade di scorrimento veloce in costruzione.

Distanza da Caselle (Aeroporto Torinese): km 7.

Caratteristiche Autodromo: lunghezza tracciato km 4.

Larghezza pista m 12.

Larghezza rettilineo Box: m. 15.

● L'autodromo è dotato di 25 box con annessi locali della direzione, della stampa, torre controllo cronometraggio... Nella zona box ci sono anche un locale officina, locale rifornimenti, pronto soccorso.

PERGUSA riapre ad AGOSTO

L'ultimo siluro contro ENNA

ENNA - L'autodromo di Pergusa riaprirà certamente i battenti nel prossimo mese di agosto riprendendo così la ultradecennale continuità delle gare al lago che hanno resa famosa la pista di Enna. Una assicurazione in tal senso è venuta proprio nei giorni passati dagli organizzatori ennesi che hanno brevemente indicato lo stato dei lavori, la cui conclusione è prevista — a norma di contratto con la ditta che li sta effettuando in appalto — per il prossimo 20 luglio. Al momento il fondo non è completato, mentre tutte le recinzioni sono state fatte. Vi sono al lavoro tre squadre: una per le varianti, una che si occupa del rifacimento del manto e della via di accesso alla strada nazionale, ed una terza che mette in opera il doppio guard-rail.

L'équipe di Mingrino, alla quale sono già arrivate le prime adesioni di case e scuderie private per le due gare più importanti, il Gran Premio del Mediterraneo di formula due, prova clou del campionato, in programma per il 20 agosto e la Coppa Città di Enna per l'eurocariche due litri, in programma per il giorno di ferragosto, sta tirando le fila della macchina organizzativa che si rimette lentamente in moto dopo un anno di forzata sosta.

In particolare l'autodromo di Pergusa si presenterà con un aspetto piuttosto inedito alla sua riapertura. Già in atto è stato completato il rifacimento del manto stradale, è stata ultimata l'installazione dei doppi guard-rails per tutto il perimetro della pista (ambo i lati) mentre le grandi tribune in cemento armato sono agibili (anche se la soletta di copertura non potrà venire pronta in tempo) e consentiranno una notevole visibilità del tracciato in assoluta sicurezza.

In fase di ultimazione poi le

due nuove chicane che avranno uno sviluppo di circa 300 metri l'una, e la forma di una «C» che ricorderà, pur se con dimensioni maggiori, quella realizzata a titolo provvisorio negli ultimi anni. I due nuovi rallentamenti sono piazzati uno sulla curva che precede la dirittura di arrivo (che sarà spostata in avanti di qualche centinaio di metri) e l'altro nello spiazzo che negli anni passati ospitava l'elicottero di servizio, cioè dove erano i box di emergenza nell'ultima edizione. I nuovi box, con la direzione di gara e tutti i servizi, sorgeranno invece di fronte alle tribune in cemento, nell'area risultante dall'eliminazione della «vecchia» chicane.

Proprio mentre intensi fervono i preparativi per l'organizzazione della stagione motoristica ennese è arrivata, come il proverbiale fulmine a ciel sereno, la notizia che l'assessorato regionale al turismo e spettacolo ha deciso di non erogare il previsto finanziamento di venticinque milioni, indispensabile all'organizzazione delle gare.

Nonostante questo «siluro» Mingrino e soci hanno assicurato che — pur continuando la battaglia per ottenere il finanziamento, responsabilizzando chi di dovere — Pergusa riaprirà regolarmente i battenti con la disputa delle principali prove.

Quello che appare quanto meno incomprensibile in questa storia è che si neghi una sovvenzione a un impianto che è costato centinaia di milioni e che certamente è un polo di attrazione turistica non indifferente, quando poi analoghe sovvenzioni, magari sotto altra forma, pervengono a manifestazioni che certamente non hanno la risonanza internazionale e l'importanza turistico-sportiva di Pergusa.

Giuliano Mangano

IL
PUNTOsugli altri
AUTODROMI

TORINO - Siamo all'antivigilia delle uniche due gare in salita: Garessio-San Bernardo e Cesana-Sestriere (quest'ultima valida per l'Europeo) che si svolgono in Piemonte ed in particolare le sole gare di velocità insieme alle mini-competizioni della Cerrina che per forza di cose non sono trasigrate a Monza o a Varano. A Varano, sembra, si svolgerà la prossima edizione della Coppa A.C. Torino. Bisogna sottolineare che non è certo lo svolgimento della Cesana e della Garessio in quanto sino all'ultimo su di esse penderà la spada di Damocle dei permessi delle Commissioni di Vigilanza.

Nasce una prima considerazione dettata dalle voci riguardanti il futuro Autodromo di Lombardore il cui progetto è all'approvazione della sotto-Commissione CSAI per i circuiti. Sembra che la maggiore opposizione alla realizzazione dell'impianto non risieda nel rifiuto della responsabilità di realizzare un «Autodromo» ma nella volontà di dotare la Città di Torino di un autodromo degno e perciò stesso molto costoso e quindi attualmente pressoché utopistico.

Questa volontà non è comunque unitaria, numerose anche in seno all'ACI sono le voci a favore di un impianto più modesto.

La miglior tesi a favore di un piccolo autodromo è rappresentata dal successo di un anno di gare alla Cerrina che pur svolgendosi ogni 15 giorni, hanno visto un costante afflusso di pubblico e di piloti, oltre 100 domenica 28 maggio scorso; da segna-

lare che molti costruttori hanno realizzato vetture apposta per le gare della Cerrina.

Sempre nella prospettiva di una realizzazione di proporzioni, soprattutto nei costi, ragionevoli, fa testo l'esempio di Varano realizzato a stadi successivi, con pochissimi mezzi, senza aiuti esterni, e da un pugno di appassionati che sicuramente all'inizio saranno stati tacciati di visionari: il miglior termometro della validità dell'opera dell'ing. Dallara padre e figlio, del sindaco Giorgio Bonzani e degli altri amici della Pro Loco, con Giuseppe Dalla Chiesa in testa, è offerto da una proposta di provenienza milanese di acquistare o tutto il complesso o al limite il permesso di impiantare un motel, a suon di milioni (per tutto il complesso più di 100 milioni in contanti).

Un autodromo, quindi, funzionale di lunghezza opportuna senza inizialmente troppi orpelli, con possibilità di dare al pubblico un'ottima visibilità della competizione. Box quindi non necessariamente fantascientifici, e per il pubblico possibilità di parcheggio e servizi, ottima visibilità anche se non in tribune coperte ma lungo pendii in posti di totale sicurezza.

Sì, quindi alla realizzazione di un impianto sullo stile di Varano, meglio per la maggior lunghezza del percorso (circa 4 km), ad un costo vicino alle possibilità dei responsabili sportivi piemontesi; no, a voli librati su quello che «è degno della Capitale dell'Automobile», cioè a fantasie che sottintendono a volte la volontà di non fare niente (in 20 anni, infatti, dal pro-

getto — decaduto — del circuito di Stupinigi nulla si è realizzato con queste idee, megalomani).

Il geom. Cosentino, pilota, 35 anni, segretario della Nord-Ovest, uno dei tre rappresentanti in seno alla Commissione Sportiva dell'ACI, delle Scuderie Torinesi, è ormai alla sua terza esperienza di progetto di autodromo. Nel '65 crea il progetto di Candia e la relativa Società che non va in porto per questioni di difesa del paesaggio che a volte nascondono lottizzazioni.

Seconda esperienza negativa con il progetto di San Gillio. Questo di Lombardore è il terzo tentativo e il geom. Cosentino, da buon siracusano, è deciso comunque a non mollare. Come già detto l'ACI Torino ha delegato una sotto-Commissione per un ultimo esame del progetto Cosentino al quale si è aggiunto un progetto-conferma dell'ing. Cavazzuti pressoché analogo. Entro luglio si avrà una risposta che allo stato attuale delle cose non è facilmente prevedibile anche se lo stesso dr. Farina Sansone, direttore dell'A.C. Torino, è favorevole ad un autodromo del tipo indicato, cioè «medio».

Il geom. Cosentino da parte sua ha messo le mani avanti, rinnovando la concessione presso il Comune di Lombardore, dando inizio ai lavori. Se l'ACI dovesse temporeggiare a termini troppo lunghi e sfumati Cosentino porterà — con incoscienza varanese — avanti i lavori aumentando il capitale della Società magari ricorrendo ad un'emissione di azioni al pubblico.

Giorgio Rossotto

Il fantasma di MARZAGLIA



Quello di Marzaglia, a pochi chilometri da Modena, è un nome che potrebbe presto diventare famoso, se la pista si facesse



Don Walter Pincelli, parroco di Marzaglia, a colloquio con il nostro Morselli. A destra, eccolo indicare l'area «interessata»

SPECIALE PER AUTOSPRINT

MARZAGLIA - Ci avevano assicurato che le ruspe stavano già scavando sull'area del costruendo nuovo autodromo, a Marzaglia. Ci siamo recati sul posto con un certo entusiasmo. Nulla. E' stato un equivoco. Un imprenditore aveva scelto una zona adiacente a quella sulla quale sarà costruito il nuovo impianto per scavarvi della ghiaia, essendo ormai proibito operare nel letto del vicino fiume Secchia.

Ma a che punto è la realizzazione del progetto che l'assessore Ronchetti ci aveva dato come di imminente inizio? A Marzaglia le persone che abbiamo interrogato sono convinte che fra non molto si potrà dare il via ai lavori. Anzi, alcuni esercenti hanno già realizzato degli ampiamenti ai loro negozi, ai ristoranti in vista del previsto incremento del movimento turistico. L'area è quasi libera dai contadini che la lavoravano. Non tutti però hanno lasciato Marzaglia; ce ne sono ancora alcuni. «Sono stato a benedire per Pasqua» ci dice il parroco di Marzaglia don Walter Pincelli «e ho trovato molte case coloniche vuote... qui la gente aspetta, perché è una zona sotto-

svilupata. D'accordo che gli abitanti si recano nelle vicine officine, ma Marzaglia attende con una certa impazienza questa realizzazione».

Abbiamo parlato con molte persone del luogo e tutte si sono espresse in questi termini. I mesi passano, ma la gente non si è scoraggiata, anzi è convinta che fra un paio d'anni ci sarà l'autodromo. «Forse — ci ha detto uno — è venuto meno un valido esponente, l'ing. Ferrari che, stanco di attendere ha costruito una pista propria...».

«Io credo — dice un altro — che i quattrini non siano arrivati». «Piuttosto — interviene il proprietario di

un bar — temo che con le Regioni le cose siano cambiate...».

In realtà sembra certa la voce secondo la quale il Governo Regionale avrebbe già assunto o assumerebbe pieni poteri anche per questi programmi. E allora si potrebbe pensare che i lavori, a finanziamento già autorizzato ma non ancora concesso, potrebbero essere procrastinati a chissà quando. Dall'assessore Ronchetti abbiamo avuto, anche in questi giorni, assicurazioni. Il progettista ing. Ugo Cavazzuti non si pronuncia, mentre si spera che l'ing. Orlandi si decida a battersi a fondo.

I lavori, come sapete, dovevano avere inizio in primavera, ma siamo ormai

Anche a PIACENZA sognano l'autodromo

PIACENZA - Nel corso della premiazione dei piloti della Piacenza Corse dopo la Castellarquato-Vernasca, è venuta alla luce l'immane proposta che ha galvanizzato l'ambiente sportivo: quella della costruzione di un autodromo nella provincia di Piacenza. La zona non è ancora stata scelta, ma si penserebbe di circoscriverla ad una località distante circa venti chilometri dal centro cittadino. A giorni i responsabili della Piacenza Corse dovrebbero riunirsi per progettare un piano organico anche sotto il profilo finanziario, piano che poi dovrebbe essere presentato all'Assessore allo sport e al vice presidente del CONI che, dal canto loro, hanno già assicurato il pieno appoggio al progetto.

in estate e la stasi è preoccupante. Di quando in quando escono battute fra il serio e il faceto, quasi che questo autodromo sia diventata una favola che resterà tale. Noi ci siamo limitati a riferire degli umori e delle speranze degli abitanti di questa frazione «sottosviluppata», che attende con ansia l'autodromo. Un particolare va precisato a proposito della denominazione «Cittanova». Tutti sono stati concordi nel riconoscere che la denominazione è «Marzaglia» perché interamente l'area si trova in frazione di Marzaglia.

Come si sa si trattava di poteri appartenenti al lascito dell'Opera Pia Levizzani. Si legge in una lapide collocata su una casa colonica: «Il marchese Ippolito Levizzani, ispirandosi alla carità del Vangelo, il 25 marzo 1855 ai cittadini poveri modenesi legava le sue terre in Marzaglia, chiamandone amministratori l'Arcivescovo e il Sindaco, i quali nel 1903 vollero onorata la memoria del patrizio col beneficio ricavato». Ora le terre del marchese Levizzani ritorneranno a beneficiare la popolazione di questi luoghi attraverso il funzionamento dell'autodromo.

Mario Morselli



La gente a Marzaglia non ha dubbi: l'autodromo sarebbe una vera manna, ma pochi ci credono



Un MUNARI per ZELTWEG

● Pare che dopo la riunione del consiglio di amministrazione della Ferrari (e dopo la visita dell'avv. Agnelli) a Maranello sia stato già deciso il programma '73. Che non dovrebbe essere molto dissimile da quello '72. Cioè: impegno pieno nelle gare sport, F. 1 e magari anche nelle GT, ora che si avvicina il lancio della versione definitiva di serie della BB col boxer 5 litri e infine operazione motori INDY. Però è possibile che avvenga un rimaneggiamento nella squadra piloti, mentre sono già scoppiate le... autocandidature per la direzione sportiva del team, sempre che Schetty decida di attuare davvero il suo ritiro dall'ambiente, come abbiamo anticipato nel numero scorso.

E' possibile che l'anno prossimo venga riveduta tutta la politica piloti e finalmente potrebbe esserci posto per qualche italiano in più. I programmi immediati prevedono poi la partecipazione in forze della squadra sport, già iridata, in Austria e nella 1000 KM americana. Si vuol togliere l'impressione negativa lasciata dalla diserzione di Le Mans. Il problema è per i piloti; perché Andretti in Austria non potrà andare, impegnato com'è a Pocono, e Redman ha finito il suo contratto di 8 corse e ora ha il programma di F. 5000 negli Stati Uniti. Stai a vedere che rifanno la coppia Merzario-Munari!

● Ha fatto impressione a tutti vedere in TV la pista di Nivelles, così bella, funzionale, con larghissimi spazi e senza preoccupanti guard-rails. I belgi hanno fatto questo miracolo in poco più di un anno. Così come hanno fatto gli austriaci per Zeltweg, persino i brasiliani a Interlagos e i francesi a Le Castellet e a Digione. Solo in Italia non si fa che chiacchierare e non si riesce a realizzare un autodromo che è uno! Anche Vallelunga, una volta che è stato rifatto, non si poteva realizzarla come Nivelles? La spesa non sarebbe stata tanto diversa! Ma tant'è: in Italia a fare chiacchiere siamo sempre molto più bravi, perciò ci troviamo alla mercé della prima commissione di vigilanza che punta i piedi!

Per i «veti» ai circuiti

La CSAI che fa?

● Ricordate quando esprimemmo le nostre riserve sulla nomina del Presidente Rogano al vertice della CSAI, su che cosa esse si fondavano? Soprattutto sugli ostacoli che sarebbero nati tra la coincidenza della sua attività professionale (dipendente del Ministero dei Trasporti) e la posizione di punta che avrebbe dovuto assumere come Presidente CSAI in sede politica e ministeriale, quando sarebbe scoppiato il bubbone* dei veti burocratici ai percorsi esistenti e della necessità degli autodromi. Siamo stati facili profeti: è bastato il caso di Imola per darcene una prova. Dopo il veto dell'1 e 2 giugno all'autodromo emiliano sappiamo che il Presidente CSAI si è limitato ad un semplice telegramma «allarmato», ma non ha promosso un'azione decisa per questo preoccupante «avviso» per il futuro delle corse in Italia. Perché, anche se — come sembra — si torna ad un appeasement tra la Commissione Provinciale e l'AC Bologna, il problema nazionale non è risolto. E la spada di Damocle resta, anche perché i vari organizzatori non vanno a fondo dei problemi poco poco che risolvano, alla giornata, i propri.

● L'isolamento di JACKIE STEWART nella sua villa di Gland è sempre più stretto. La segreteria fa buona guardia e blocca anche il telefono. Stewart è in via di guarigione e pare che riuscirà ad evitare l'opera-

zione. La speranza di correre a Clermont Ferrand diventa sempre più fondata. Subito dopo Jackie partirà per gli Stati Uniti per arrivare in tempo al secondo appuntamento Can-Am.

● Pare sia stata la Marlboro a dichiararsi contraria con la BRM, alla partecipazione di Beltoise al GP Roma del 18 giugno. La famiglia Giunti era seccata per questa possibilità, ma la goccia che ha fatto traboccare il vaso sarebbe stato il ricordo del dissenso espresso rumorosamente a Montecarlo ogni volta che il pilota francese passava davanti a gruppi di spettatori italiani. D'altronde, a parte ogni considerazione, anche Beltoise può capire che il suo ritorno alle gare in Italia non è davvero consigliabile cominci proprio da Roma...

CARPI diem...

MARANELLO - Il Presidente dell'Automobile Club d'Italia, avv. Filippo Carpi de' Resmini ed il Presidente della CSAI, ing. Alberto Rogano, accompagnati dal segretario generale dell'ACI, dott. Francesco Mungo e dal Presidente dell'Automobile Club di Modena, ing. Angelo Orlandi, hanno visitato le officine Ferrari a Maranello e gli impianti della pista di Fiorano.

Nel corso del cordiale incontro con l'ing. Enzo Ferrari ed il direttore generale della Ferrari, ing. Giuseppe Dondo, sono stati esaminati problemi inerenti l'attività sportiva sul piano internazionale e nazionale, con particolare riguardo al settore degli autodromi.

Questo comunicato ufficiale è stato diramato martedì 6 giugno scorso da Maranello. Dopo che i quotidiani, nei giorni precedenti, avevano annunciato questa visita come una possibile sollecitazione per la partecipazione di monoposto 312 B al G.P. Repubblica Italiana di Vallelunga, è saltata fuori questa nota asettica dove si legge che di tutto si è parlato meno che delle esigenze romane. La verità è che il presidente ACI avv. Carpi ha evitato di fare una richiesta formale. Forse nel timore di sentirsi rispondere di no. Poi, quando è scoppiato lo «scandalo» del suo disinteresse, pare abbia rimediato trovando quella che dovrebbe essere la via di uscita. Se così è, avremo modo di constatarlo domenica a Vallelunga. Coinvolgendo magari lo stesso «socio» di Ferrari (leggi avv. Agnelli) una 312 P al G.P. Roma ci sarà. Magari con Mario Andretti, il quale già in Spagna si era dichiarato disposto e interessato a correre a Roma. Dei tre ferraristi l'italoamericano è forse quello che sente meno il «peso» del Fittipaldi scatenato. Resta un piccolo retroscena, sempre di questa vicenda: cioè l'arrangiamento del Presidente Carpi (...diem) che fino alla vigilia della sua visita a Maranello pensava di portare con sé un rappresentante dell'AC Roma appunto per il noto sollecito. Ma poi è partito senza un simile accompagnatore (forse troppo condizionante).

Per la cronaca, lo staff della Presidenza ACI, dopo la visita a Fiorano e Maranello, si è recato anche alla Maserati. E, se fosse stato in Italia De Tomaso, non avrebbe mancato di visitare anche la sua factory. Non si fanno più torti, oggi!...

Marcellino

MISANO «imponente»

● Enzo Ferrari è stato a Misano ed è tornato ammirato dai lavori ormai molto avanti per l'autodromo adriatico. L'ha definita un «opera imponente», col pubblico molto protetto e «che vede tutto». Gli spettatori hanno tutti gradoni a disposizione dietro un muro alto tre metri. La larghezza della pista è di 12 metri e la distanza di essa dal muro, che protegge il pubblico, è di 25 mt., quindi con larghe possibilità di uscita senza guard-rail a ridosso del tracciato. C'è poi una strada esterna che svincola le tribune dalla strada di servizio interna. I costruttori sono fiduciosi di poter essere pronti per la prima gara il 13 agosto. Ma forse questo è un po' ottimistico. In ogni modo siamo lieti di dare atto al gruppo di Misano delle tappe che essi hanno bruciato in questi ultimi mesi.



Indovinate chi è? E' il molto-onorevole pilota Ikuzawa-San nella sua tenuta nazionale. Il giapponese made in England non dimentica il costume nazionale (quando non corre).

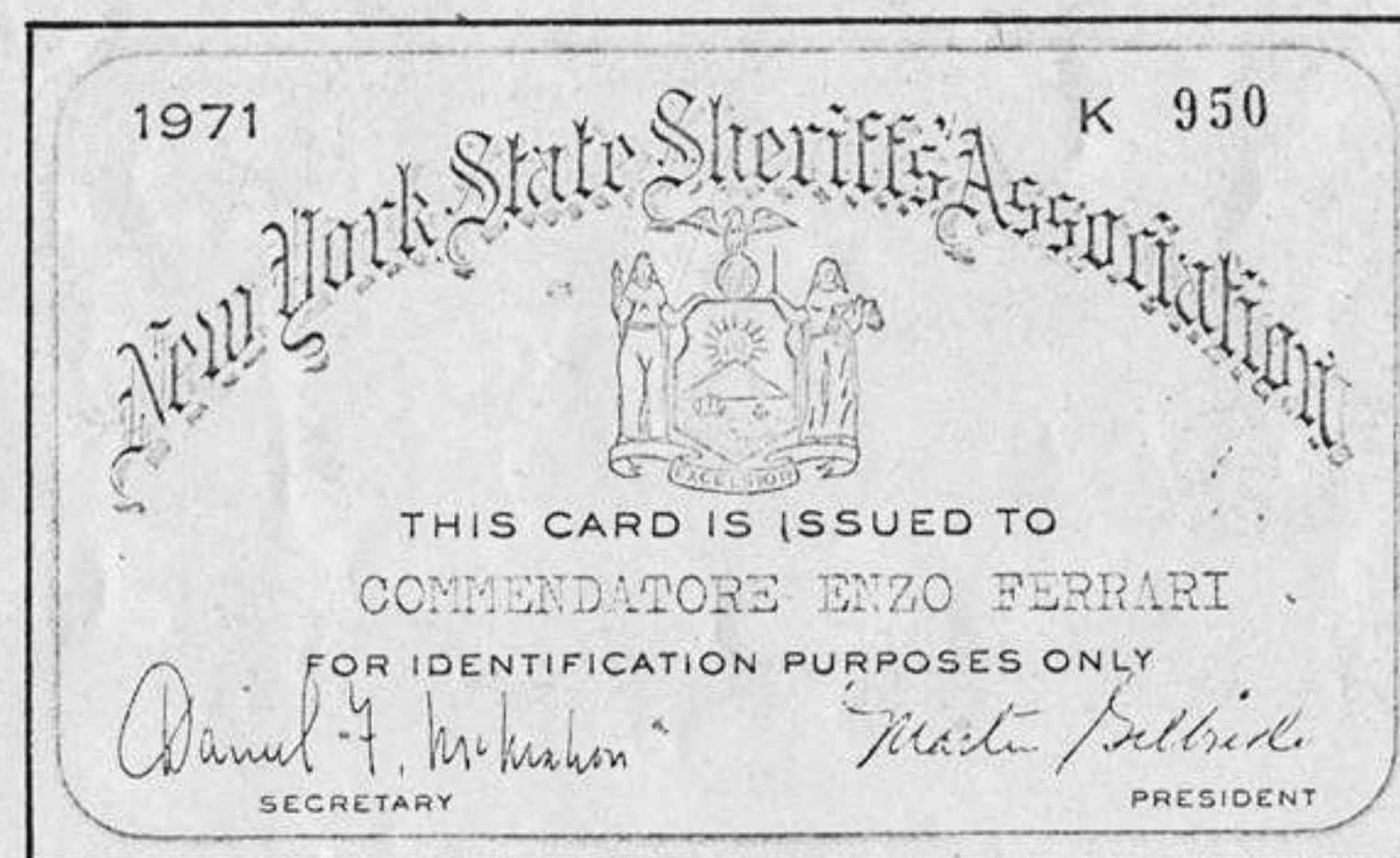
● QUIZ — «Mi faccia un favore: lei non vada a Le Mans e noi daremo a Roma la prova di campionato del mondo F. 1». Infatti... Provate a indovinare chi ha detto e a chi è stata detta questa frase.

● Qualcuno si è chiesto come mai le FERRARI monoposto erano perfettamente a punto a Jarama e a Montecarlo e non altrettanto a Nivelles. A parte le spiegazioni che fornisce il nostro Benzing nelle prossime pagine, si potrebbe fare anche una piccola illazione: a Nivelles non c'era l'ing. Colombo.

● In MESSICO c'è un ragazzo di sedici anni che corre (benissimo, ci informano) in moto e ha già vinto anche 4 gare di kart. Si chiama Alessandro Rodriguez. Chi lo conosce, dice che rassomiglia più a Ricardo che a Pedro.

● Se è vero che al G.P. di Francia a CLERMONT FERRAND il Racing Team Martini farà correre Bell al posto di Nanni Galli sulla Tecno (che il pratese avrà a Roma) dobbiamo proprio dire che Enzo Ferrari trova sempre dei (cattivi) imitatori.

● Le cronache del G.P. DEL BELGIO non hanno messo in sufficiente risalto le prestazioni di due piloti: Revson e de Adamich. Il primo ha potuto rimontare dalle ultime posizioni, dove si era trovato dopo aver toccato proprio al via de Adamich in una curva ed entrambi avevano forato le due gomme. Perciò erano stati costretti a fermarsi al box perdendo tempo. De Adamich poi ha rotto anche il motore, completando la grave «moria» di propulsori del team Surtees, che, tra prove e corse in Belgio, ne ha rotti quattro, col risultato di non poter mandare a Roma il 18 giugno anche Hailwood.



LO SCERIFFO Lo sapevate che Enzo Ferrari è sceriffo? Ecco la prova. Questa è la tessera che gli è stata conferita (dal '71) in qualità di socio dell'Associazione Sceriffi dello Stato di New York. Chissà poi perché Ferrari non si decide a farlo un viaggio negli USA... Avrebbe un successo enorme! Intanto è sceriffo, poi è diventato uno show-man, con quelle felici esibizioni televisive nei caroselli Fiat alla TV americana.

● Molto sorpreso NANNI GALLI, anche se non ha voluto far polemiche per le dichiarazioni rese da Regazzoni, dopo il noto «contatto» che ha decretato il ritiro di entrambi a Nivelles. «Appena ho sentito le storie che si facevano, sono andato al box Ferrari e ho fatto le mie (normali) scuse a Schetty per l'imprevisto. Poi ho preso Regazzoni da una parte e gli ho detto di non capire, perché facesse tante storie. Anzi tutto sono cose che capitano e poi lui sapeva bene che, nel doppiaggio precedente, mi ero quasi fermato per lasciarlo passare. In quello "incriminato", se ho fatto il testa-coda è proprio perché stavo cercando di fare una traiettoria diversa (e che perciò mi ha tradito) per far passare Clay...». Nanni non deve prendersela, che anche Ferrari ha capito bene come stavano le cose...

● Nella visita del Presidente ACI a Maranello figurava anche il Presidente della CSAI ing. Rogano. Anche lui in quella occasione non ha pensato di spendere una parola per una «Ferrari» a Vallelunga. La cui temuta assenza aveva avvilto gli amici capitolini. E dire che agli organizzatori romani Rogano non aveva lesinato critiche, nei giorni precedenti, scrivendo una lettera violenta per l'abolizione di due gare minori, figuranti nel calendario dell'AC Roma...

● Il dr. Leopoldo Pirelli pare sia molto indispettito in questi ultimi tempi perché continuerebbe a ricevere telefonate che cominciano così: «Parlo con il signor PIRALLY?...» Al massimo dirigente della Casa di pneumatici italiani ha finito per non piacere proprio lo slogan pubblicitario della sua nuova gomma derivata dai rally. Ha offerto un nuovo modo...

CORRIERE CORSE

MANIFESTAZIONE

CLASSIFICA

SINTESI DELLA CORSA

Ritorno in bellezza

FRANCIA - Corsa di Wissembourg - Gara di velocità in salita

1. Soukry (McLaren) 1'58", media kmh. 143,268 - Nuovo record

Dopo un anno di assenza dalle gare, Soukry ha colto di sorpresa i favoriti. E' vero che Migault non aveva avuto in tempo la Tecno e correva con una vecchia Porsche 907 (è arrivato nono!).

Evviva le vecchie

SPAGNA - Corsa di Gerona - Gara di velocità in salita

1. Kutz (Porsche) 7'10"74, media kmh. 76,890

Ottava prova del campionato spagnolo della montagna. Faticosa vittoria di Kutz, ostacolato dal giovane catalano Pla, su una vecchia Fiat Abarth. «Big John», su Abarth Osella, aveva avuto un incidente nella prima salita, per cui non ha potuto difendersi. Assente Fernandez, che avrebbe dato vita alla gara.

Non c'era ma gongolava

FRANCIA - Corsa di Charnizay - Gara di velocità in salita

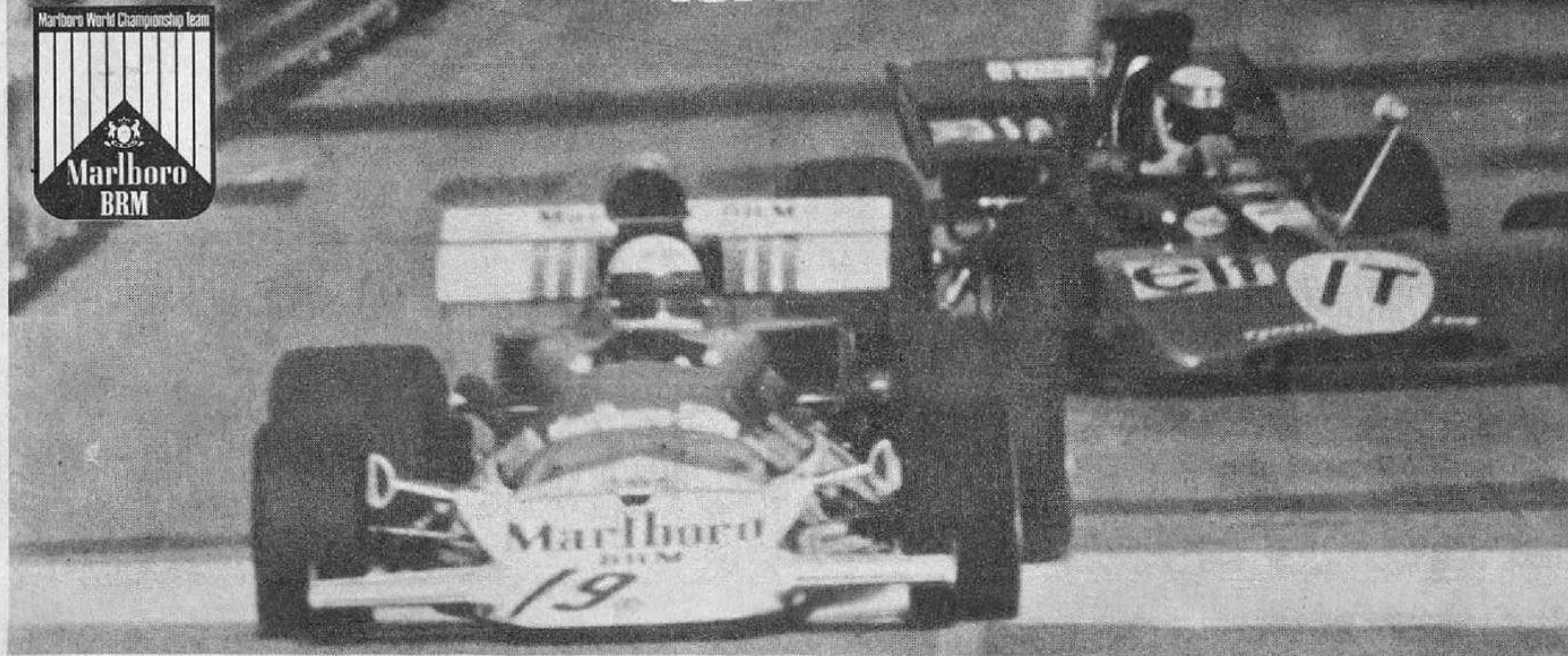
1. Touroul (Porsche) 56"2 - Record: Martin 53"6 (1971)

Martin non c'era, ma sarà stato contento perché nessuno ha saputo migliorare il suo record. C'erano però Thierier e Ballot-Léna, che, pur disponendo della vettura migliore (Porsche 910) la «curava» molto, dato che l'indomani doveva andare al «peso» a Le Mans.

Tutti a VALLELUNGA il 18 giugno

Gran Premio Repubblica Italiana Roma 1972

Formula 1 Campionato Marlboro



Ci saranno anche le FERRARI!

ROMA - La Ferrari non disenterà il Gran Premio della Repubblica di F. 1 in programma domenica 18 giugno a Vallelunga. L'ing. Ferrari ha riconsiderato l'opportunità di una sua presenza nel Gran Premio romano accettando l'invito degli organizzatori sebbene la prova non sia valida per il Campionato del Mondo. A chi sarà affidata la 312 B2? C'era un'alternativa: che fosse disponibile Mario Andretti (che ha tanta voglia di vedere Roma!). Ma l'americano di Montana ha da fare negli USA: disenterà anche Zeltweg. Così c'è pronto Gianclaudio Regazzoni che vanta una profonda conoscenza del circuito di Campagnano, più Ickx naturalmente.

Negli ambienti romani non si nasconde la soddisfazione per la presenza Ferrari, davvero insperata specie dopo i reiterati «no» dell'ing. Ferrari, pronunciati anche come protesta (nei confronti della CSI) per il mancato riconoscimento iridato del Gran Premio della Repubblica. La decisione definitiva, comunque, si ha solo nella giornata di martedì 13 giugno, perché l'invio di una o di due macchine è anche in relazione ai tests che si effettuano a Fio-

rano: pare con nuove sospensioni posteriori, sempre del tipo «classico» comunque. Le prove saranno condotte da Regazzoni ed Ickx, e saranno «ingentilite» dalla presenza di una nota cantante (la Zanicchi o la Pravo?) che arriva per l'oc-

casione per intervistare i piloti su richiesta della TV per un servizio destinato a una nuova teletrasmissione.

La Marlboro, autorevole e consistente sponsor del Gran Premio, ha assicurato la presenza di quattro BRM-Marlboro che saranno affidate a

Marko, Gethin e Ganley e si dice ancora Beltoise; la John Player Special ha garantito una Lotus per l'aspirante numero uno al titolo mondiale, cioè l'oriundo italiano Emerson Fittipaldi (e forse una seconda monoposto per Walker); la March (con Williams) schiererà forse cinque vetture per Beutler (vincitore a Vallelunga in F. 2 nell'autunno '71), Peterson (?), Lauda, Pace e Pescarolo; la Surtees sarà presente con Andrea de Adamich; i fratelli Pederzani hanno giurato che sarà disponibile una Tecno-Martini per Nanni Galli; ci sarà anche una Brabham per Carlos Reutemann (la candidatura Francisci non ha avuto esito).

C'è molta attesa per i piloti sud-americani, che saranno protagonisti di un Gran Premio televisivo essendo la corsa romana trasmessa via satellite nei loro Paesi (i diritti sarebbero stati già acquistati dalla TV di Rio De Janeiro). Tra i commentatori ci sarà quindi anche papà Fittipaldi per il Brasile. Naturalmente la TV italiana riprenderà in diretta l'avvenimento per il pomeriggio sportivo (secondo programma).

Lino Ceccarelli

Il «via» alle ore 17,30

• Il «via» sarà dato qualche minuto dopo le 17,30 e la fine della corsa è prevista per le 19. Per TV non si vedrà quindi l'intera manifestazione preliminare che comprenderà le sfilate delle bande dei carabinieri del comune di Roma, uno show degli sbandieratori di Arezzo (con i celebrati arcieri), un saggio di «majorettes», un defilé su automobili sportive di modelle di un noto atelier, una presentazione delle macchine dei piloti partecipanti con tanto di bandiere nazionali e sottofondo musicale.

La Commissione provinciale di vigilanza ha dato autorizzazione agli organizzatori per la messa in vendita di 8.500 biglietti-tribuna (che ospita almeno 10.500 spettatori!) e circa 7.000 per il prato (dove possono trovare comoda sistemazione 9.000!). Sabato 10 è cominciata a Roma la pre-vendita dei biglietti, in concomitanza con la sessione dei manifesti e striscioni pubblicitari della manifestazione. La temuta concorrenza del calcio all'Olimpico della finale del Torneo anglo-italiano tra Roma e Blackpool nello stesso pomeriggio di domenica 18 è superata. La partita, è certo, non si giocherà né sabato (è in programma Italia-Romania), né domenica (è prevista la finale del Campionato d'Europa per Nazioni).

L'impianto di Vallelunga non sarà gran che modificato per l'occasione: sono stati rifatti i cordoli, è stata ricavata una piazzola per i medici di servizio e di soccorso nella zona della curva dei Cimini, sono state sistemate le banchine, di nuovo collaudati i drenaggi (non si sa mai con il maltempo!), è previsto infine un snack-bar all'aperto, alla moda nordica.

Una curiosità: siccome il Gran Premio non è valido per il Campionato del Mondo, i «bracciali» ammessi dovranno essere etichettati... F.I.A. E perché non sono validi allora quelli rilasciati dalla CSAI?

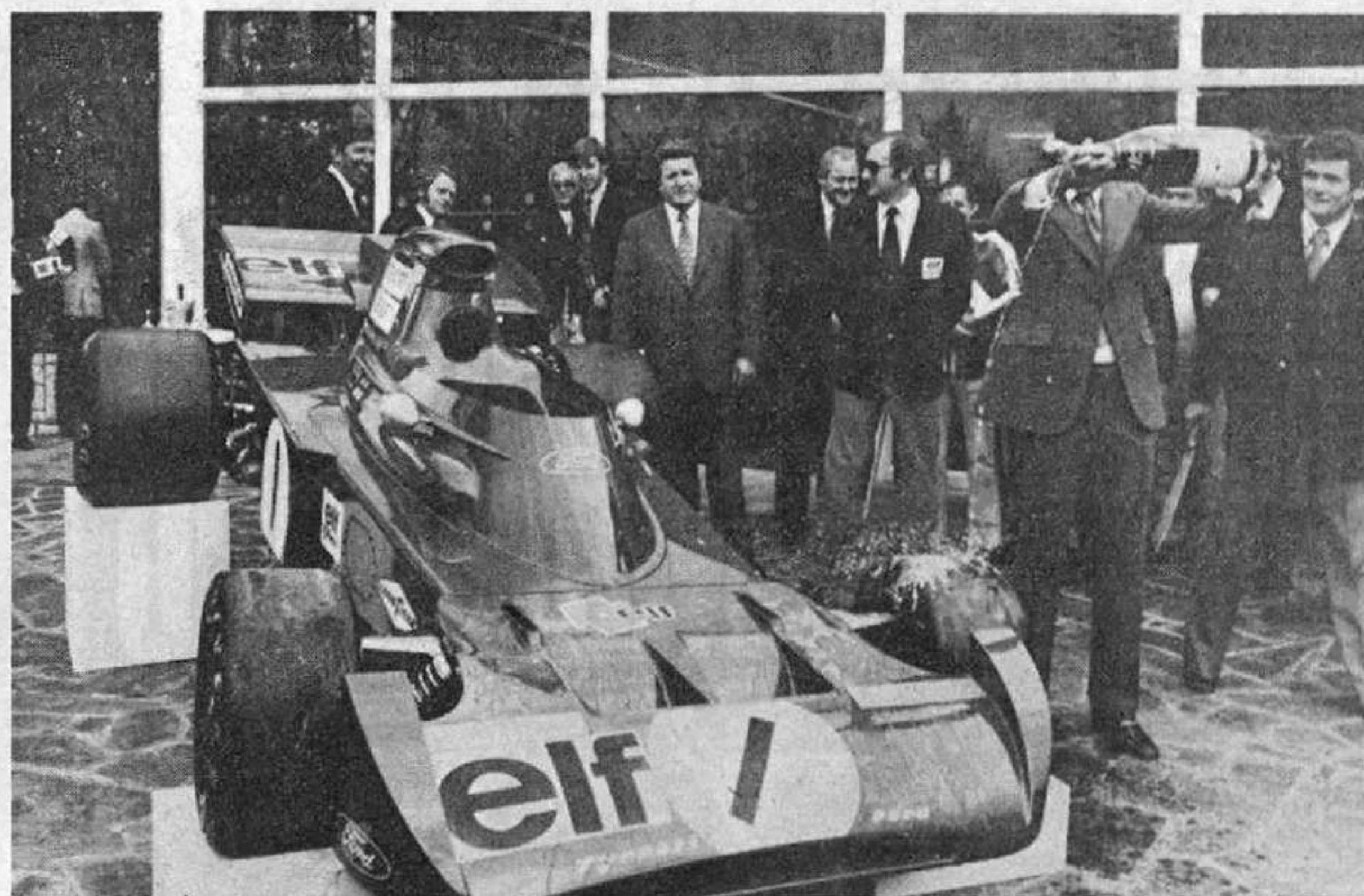
Con questo TAGLIANDO
SCONTO ai lettori

**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



Nella sottigliezza della parte frontale, è evidente la ricerca della miglior penetrazione aerodinamica nella Tyrrell 005, la più recente versione della monoposto di Derek Gardner. Sotto, accuratissimi i raccordi nella parte posteriore della nuova Tyrrell-Ford che potrebbe debuttare già al G.P. di Francia

Più aerodinamica e più cuneiforme

La TYRRELL 005

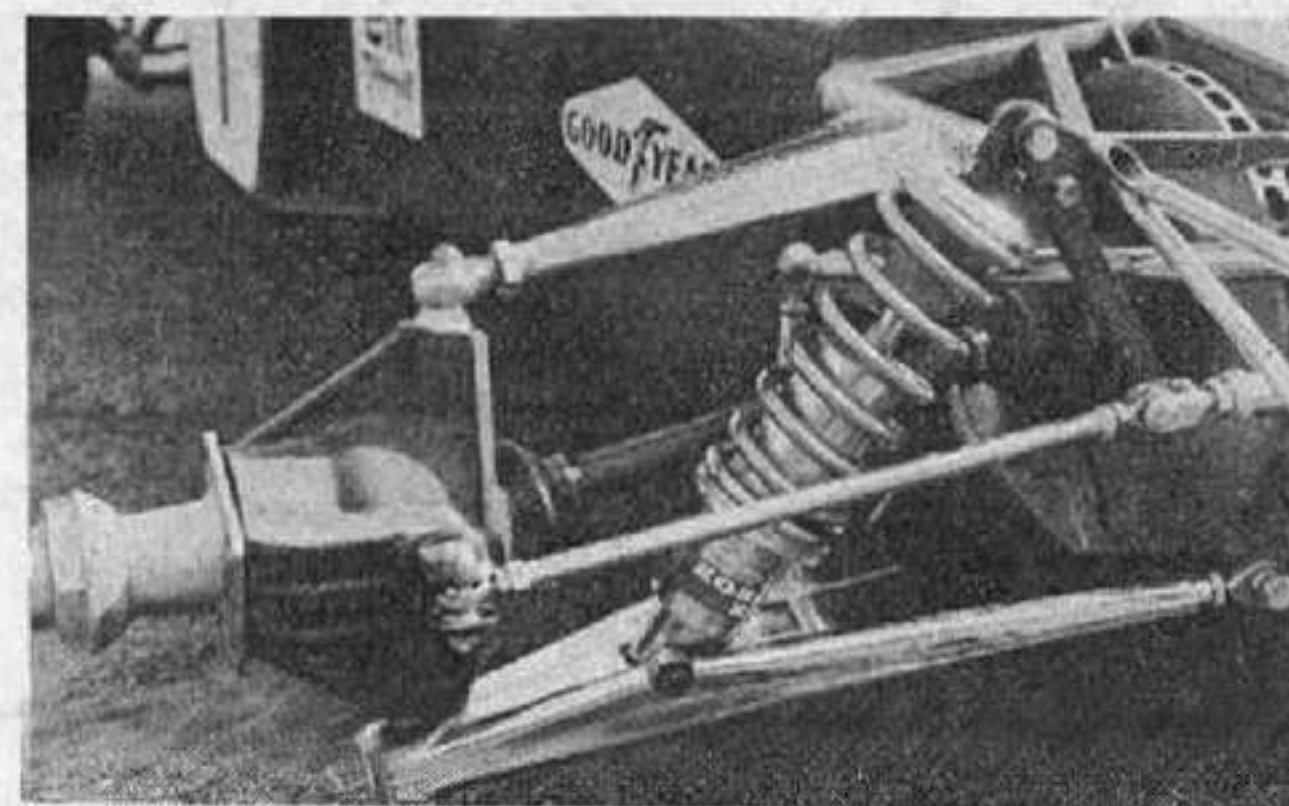
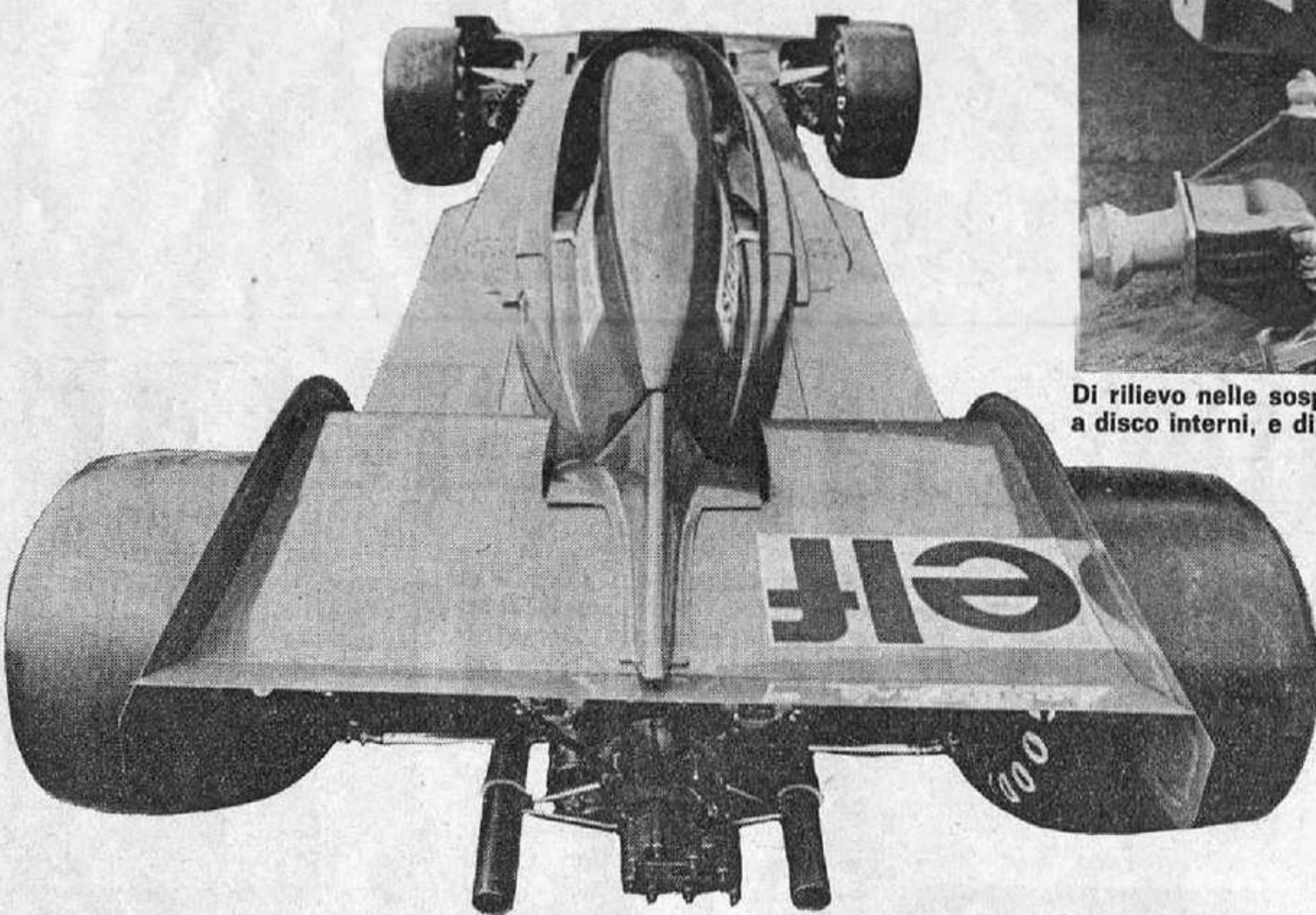
debutta nel Gran Premio FRANCIA

LE MANS - « Finora, si mettevano serbatoi alle vetture; ora dobbiamo costruire delle vetture attorno ai serbatoi ». Questa la dichiarazione conclusiva dell'ing. Derek Gardner, progettista della Tyrrell, alla presentazione della nuova monoposto 005; una dichiarazione pregnante, che rappresenta la sintesi dell'attuale momento di evoluzione tecnica della « Formula 1 ». Infatti, questo dei serbatoi e delle protezioni rappresenta il problema dominante: « Abbiamo cominciato a disegnare questa nuova macchina nel settembre '71 », continua l'ing. Gardner, « ora è pronta, ma non sappiamo se potrà essere valida anche per le nuo-

tipo vetture Sport e minimo appare il disturbo nella zona dell'alettone. Preoccupano molto le deportanze e si vuol ricavare il massimo dell'ipostentazione: le ruote tornano a patinare in accelerazione (aumenti di potenze? crisi di pneumatici? esagerazioni di centraggio o posizioni del baricentro?) e si cerca disperatamente ogni mezzo per tornare alle condizioni almeno del '71.

Secondo punto importante, la distribuzione dei pesi; c'è una diversa baricentrazione, pur con passo più corto, di 2,39 metri, con carreggiate di 1,60 metri anteriormente e posteriormente, ed un forte alleggerimento delle masse

Viaggio intorno al serbatoio



Di rilievo nelle sospensioni anteriori l'adozione di freni a disco interni, e diminuzione delle masse non sospese

ve norme '73, appunto per i serbatoi e la sicurezza. Norme che ancora non conosciamo! »

Viene detta, dunque, questa nuova Tyrrell, che debutterà nel prossimo G.P. di Francia (non si sa ancora se con Stewart o con Cevert, mentre con una terza vettura si farà debuttare Depailler) una macchina di transizione; eppure, i concetti di progettazione e di costruzione che propone ci paiono già abbastanza definitivi, per un ciclo abbastanza lungo e non crediamo che si richieda un ridisegno soltanto per le nuove norme di sicurezza.

I criteri fondamentali sono due: aerodinamica e distribuzione dei pesi. Aerodinamica: finalmente ci si convince che molto di più si può e bisogna fare nelle pur « disturbatissime » monoposto. Ed ecco una ulteriore diminuzione di sezione frontale e soprattutto una carrozzeria meglio risolta nella parte centrale e posteriore. Non tanto per accrescere la penetrazione e la finezza, quanto per giungere a forme pulite e scorrevoli, che diano le maggiori deportanze; perciò, frontale molto piatto e sottile, molto simile a quello introdotto l'anno scorso da questa marca, scocca molto bassa e allargata, accentuata rastremazione dell'abitacolo e della presa d'aria, nervatura e piano posteriore assai pronunciato, allo scopo di evitare ogni disturbo dei filetti d'aria nella zona dell'alettone.

La sezione longitudinale della carrozzeria è sensibilmente cuneiforme, alla ricerca di deportanze

anteriori a sbalzo e di quelle non sospese. Di conseguenza, l'avantreno è ridotto al minimo indispensabile e resta soltanto un sottile radiatore dell'acqua, mentre per l'olio si preferiscono due piccoli radiatori laterali, con intubazione. Le masse sobbalzanti sono diminuite (si parla di 5,5 kg), con il passaggio ai freni a disco « in-board », sospesi, secondo lo schema innovatore introdotto dalla Lotus. Ed a questo riguardo bisogna considerare le difficoltà a cui il progettista è andato incontro, difficoltà di geometria dello sterzo tanto grandi, ad esempio, che hanno costretto alla resa i tecnici della March l'anno passato.

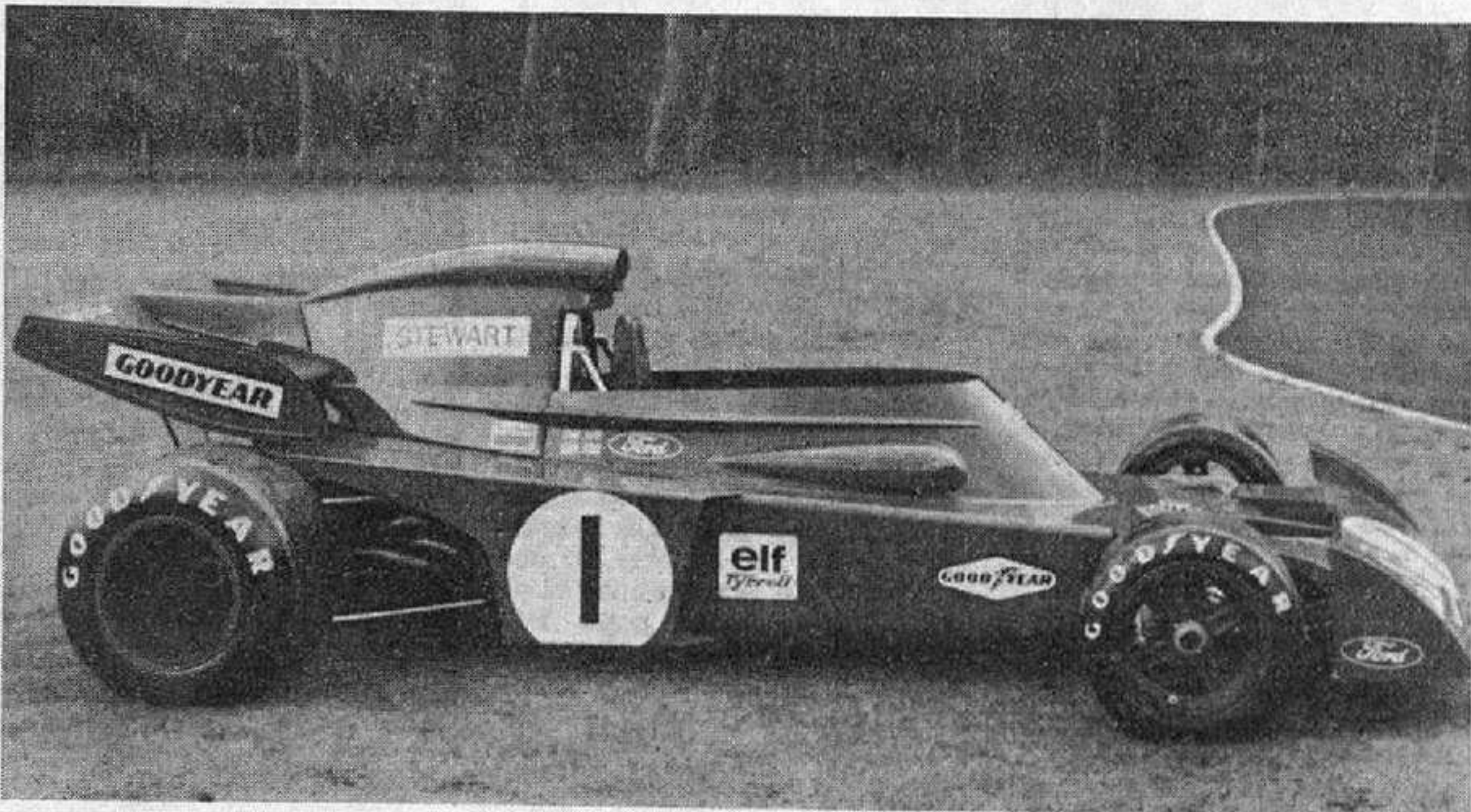
Comunque, l'insieme della costruzione, com'è logico, conoscendo la saggezza di Ken Tyrrell, non fa un taglio netto con le soluzioni finora sviluppate, limitando l'espiazione più importante ai punti citati, senza altri rivoluzionamenti, come nei cinematismi delle sospensioni, ad esempio. La scocca, in lamiera di lega leggera, è integrata anteriormente da elementi in acciaio e posteriormente sopporta il motore, che interviene sempre nella rigidità della struttura. La macchina ha una lunghezza totale di 3,71 metri ed una altezza massima di 1,016 metri, alla presa d'aria dell'alimentazione; l'altezza minima da terra, a pieno carico, scende a 7,4 cm.

Dal punto di vista della geometria, le sospensioni sono quasi invariate; anteriormente si conserva un montante molto basso e triangoli di lunghezza diversa, con quello superiore, sempre più corto.

L'alberino ha due giunti, alle estremità, e il disco ci pare peggio disposto che nella Lotus, per le coppie di reazione; dischi ventilati di 2,05 cm di spessore, mentre, a parità di diametro, di 257 millimetri, quelli posteriori sono pieni, dello spessore di 1,11 cm.

Al primo contatto, è la parte aerodinamica che ci sembra meglio risolta, in congiunzione con il perfezionamento della baricentrazione; dalle prossime prove in pista, ci attendiamo un responso anche per l'efficienza dell'avantreno, in particolare per i freni sospesi.

e. b.



Di profilo, la nuova Tyrrell è come un'unica superficie deportante. Nuova pure la distribuzione dei pesi, con accentuazione al retrotreno e diminuzione degli sbalzi. Minore risulta anche il passo