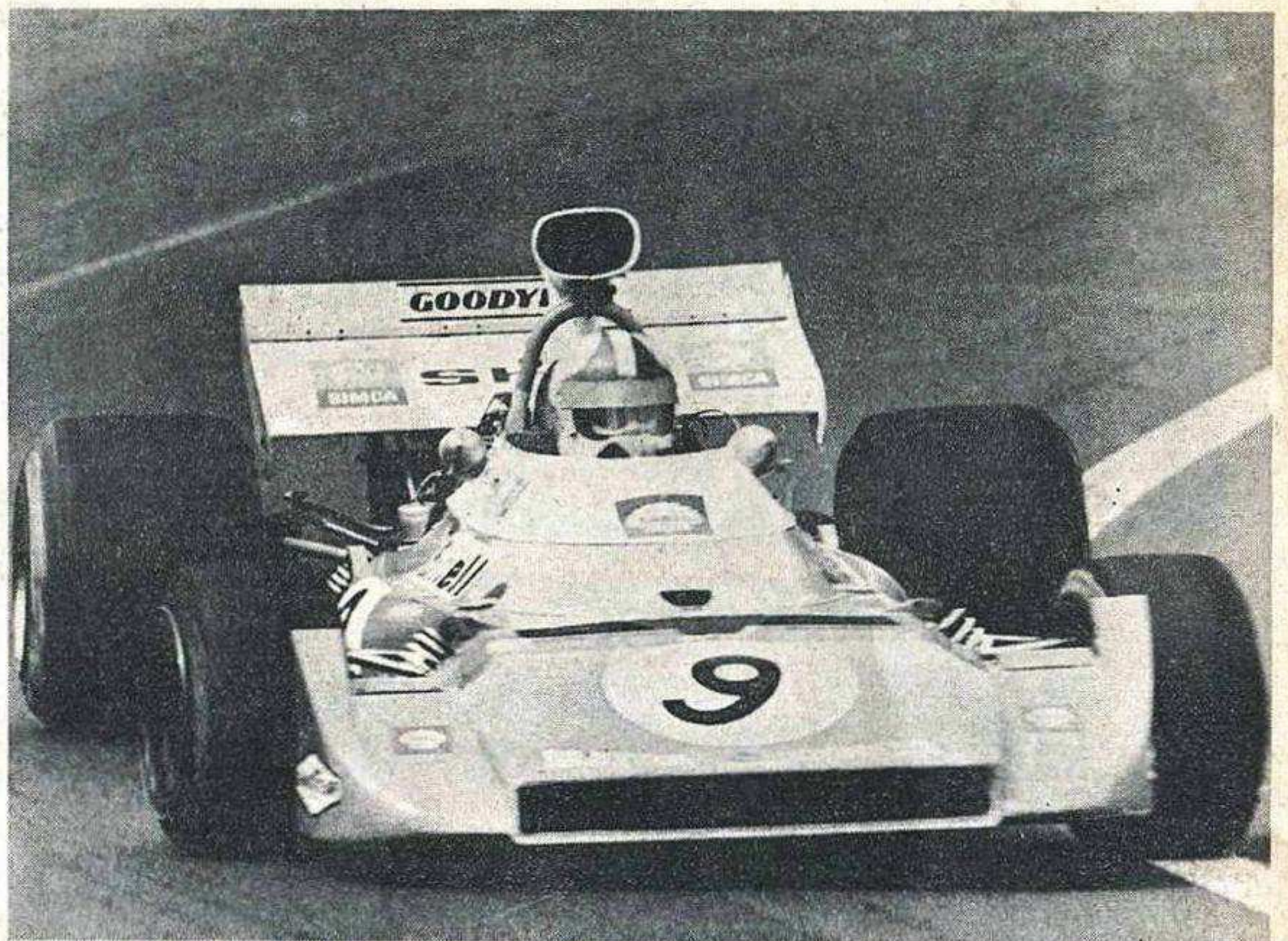


Fino all'ultimo dei 38 giri è stato in forse il risultato del **G.P. FRANCIA** esaltato dalla MATRA di Amon protagonista anche di una veloce rimonta



Ma S. Cristoforo è proprio il protettore degli automobilisti? Dei piloti, almeno a considerare la mala-sorte che non è mancata a Christopher AMON a Clermont Ferrand, si direbbe di no... (Attualfoto)

DALL'INVIATO

CLERMONT FERRAND - Sì, ha vinto ancora lui, il redivo Jacky Stewart tornato alle corse dopo la parentesi ulcerosa che aveva sollevato le illazioni che anche noi abbiamo fatte.

Ha vinto ancora Stewart, cioè Stewart è tornato a vincere dopo le poco felici esperienze della stagione in cor-

to e sfortunatissimo Amon, ha condiviso con tutti gli altri migliori di oggi la disavventura della foratura che lo ha portato al box per cambiare una gomma che si stava afflosciando. Oggi la sfortuna era pressoché generale e vi sono capitati tutti, buoni e cattivi, senza preferenze, proprio quasi tutti... eccettuato lo scozzese Jacky Stewart che ha potuto camminare fi-

Chris... Stewart!

so. Però stavolta permettete ci di dire che oltre tutto è anche un bel fortunello perché stavolta lui era stato battuto anche da coloro che avevano le sue stesse gomme e quindi la vittoria che gli è cascata in tasca è stata un poco come quella di Rindt due anni fa proprio su questo circuito. Stavolta gli erano stati davanti Chris Amon e Denis Hulme e in modo regolarissimo e poi Amon era andato via pian piano e si stava avvantaggiando e quindi anche se lui era con gli altri nettamente davanti al resto che veniva frazionatamente perduto, la realtà è che la corsa l'ha dominata Chris Amon, unico vero vincitore morale di una battaglia che è stata formidabile e piena di colpi di scena, una corsa che ha avuto emozioni per tutti e che proprio non si poteva capire come finisse.

Permetteteci perciò di parlarvi di Chris Amon, eroe vero di questa corsa, e non tanto di Stewart che ai fini statistici ed a quelli più importanti del Campionato del mondo ha messo in tasca i quattrini ed i punti della vittoria, avvicinandosi così a Emerson Fittipaldi nella graduatoria provvisoria del Campionato del mondo.

Proprio Amon, il bistratta-

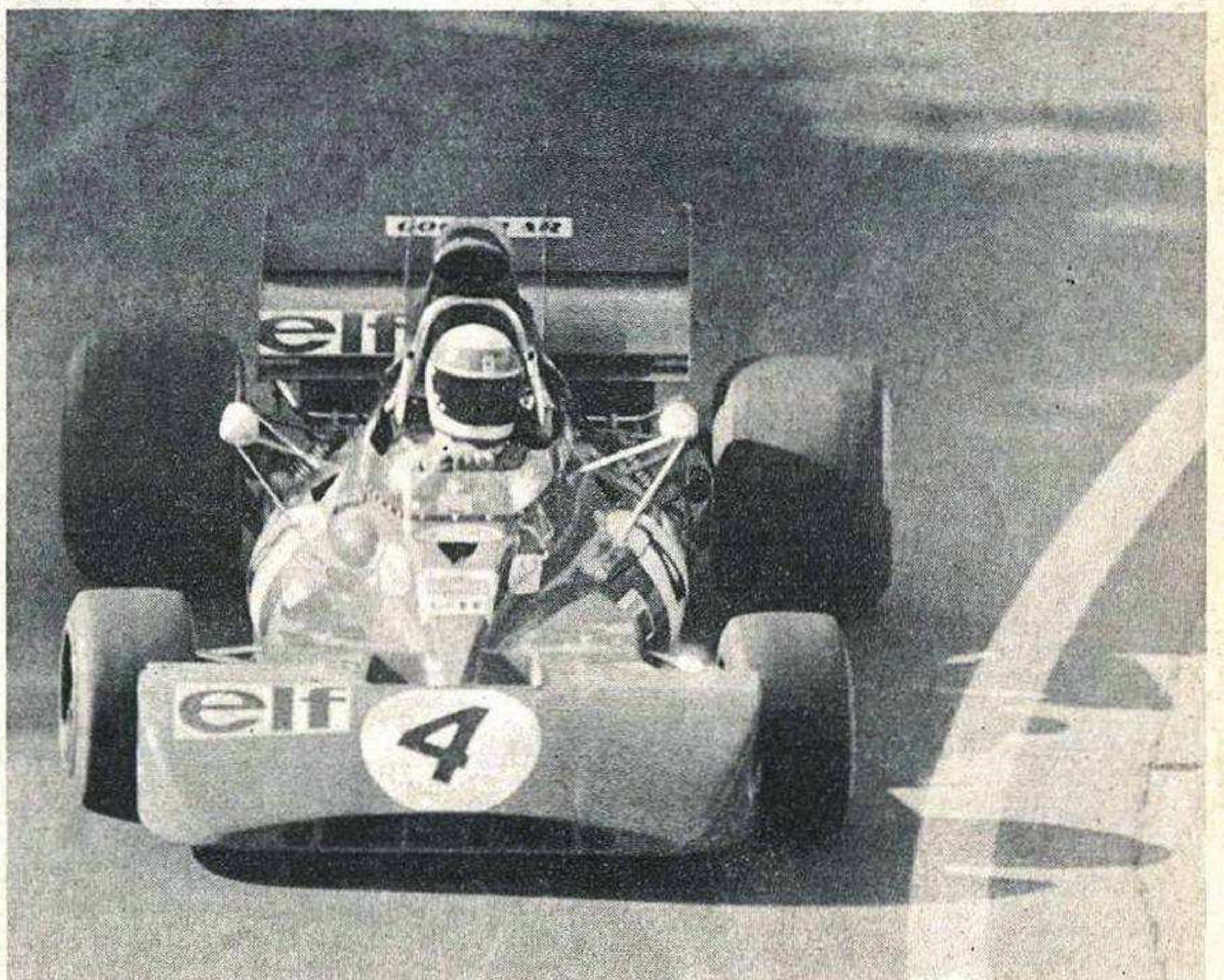
no in fondo relativamente tranquillo perché si è visto soffiare via davanti gli avversari che avevano fatto meglio di lui.

Ha cominciato Hulme, che era in mezzo al terzetto che era in testa, poi quando pareva che Amon dovesse restare da solo ecco che anche la Matra deve rallentare e fermarsi per cambiare anche lei una gomma. E Amon che riparte con mezzo giro di svantaggio in una posizione che non soltanto è lontana ma che lo obbligherà alla battaglia contro chi deve superare di nuovo per riportarsi nelle prime posizioni. E Amon che attacca forsennatamente e giro per giro si riavvicina a quelli che occupano le posizioni migliori ed uno ad uno li supera e di nuovo parte in caccia del seguente.

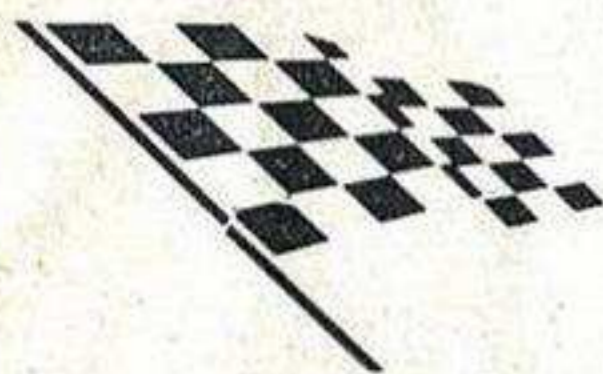
Ogni giro scende sotto il limite del primato ufficiale, con la pista che ovviamente è quella che è per la tanta gomma oleosa che vi è depositata e che quindi dovrebbe impedire questo genere di prodezze. Ogni giro si avvicina sempre più non soltanto al sesto, quinto, quarto, ma al terzo che riusciva a

Franco Lini

CONTINUA A PAGINA 20

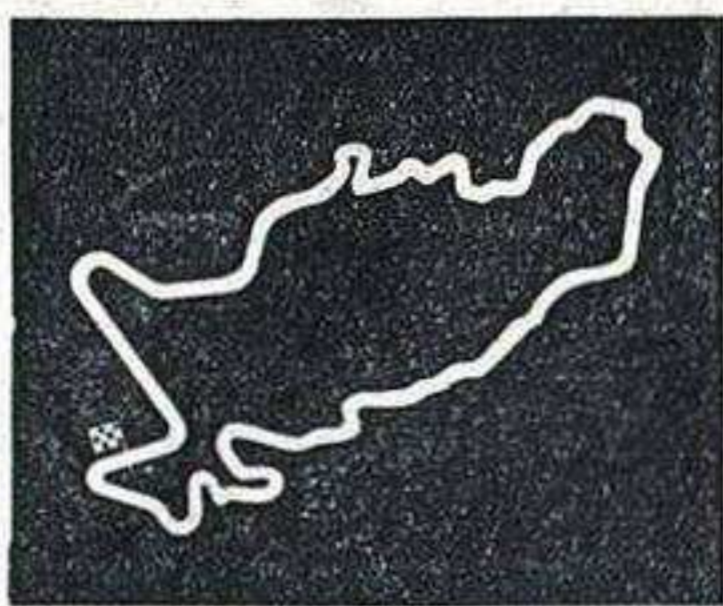


Se STEWART è tornato a vincere con sufficiente tranquillità nel sinuoso circuito francese (senza tra l'altro accusare il « mal d'auto » di 2 anni fa) ancora con la Tyrrell tipo « vecchio », significa che appena disporrà della 005, già efficiente con Cevért, sarà dura per tutti!...



gara internazionale di velocità valida quale sesta prova del Campionato Mondiale Piloti 1972. Circuito di Clermont Ferrand (Francia) di 8.055 metri, 38 giri pari ad una distanza di 306,090 km. Tempo coperto, ma niente pioggia.

G.P. di FRANCIA



COSI' (IN 24) AL VIA

CHRIS AMON (Matra-Simca MS 120) 2'53"4	DENIS HULME (McLaren-Yardley) 2'54"2
JACKIE STEWART (Tyrrell-Ford) 2'55"0	JACKY ICKX (Ferrari 312 2) 2'55"4
TIM SCHENKEN (Surtees-Ford TS9) 2'57"2	HELMUT MARKO (BRM-Marlboro) 2'57"3
FRANÇOIS CEVERT (Tyrrell-Ford) 2'58"1	EMERSON FITTIPALDI (Lotus-JPS 72) 2'58"1
RONNIE PETERSON (March-STP 721 X) 2'58"2	MIKE HAILWOOD (Surtees-Ford TS9) 2'58"3
CARLOS PACE (March-Polltoys) 2'58"6	ANDREA de ADAMICH (Surtees-Ford TS9) 2'59"1
BRIAN REDMAN (McLaren-Yardley) 2'59"4	WILSON FITTIPALDI (Brabham-Ford BT33) 2'59"5
ROEF STOMMELÉN (March-Elfeland) 2'59"6	PATRIK DEPAILLER (Tyrrell-Ford) 2'59"8
CARLOS REUTEMANN (Brabham-Ford BT37) 3'00"2	REINE WISELL (BRM-MARLBORO) 3'00"2
NANNI GALLI (Ferrari 312 B2) 3'00"7	J.P. BELTOISE (BRM-Marlboro) 3'02"0
GRAHAM HILL (Brabham-Ford BT37) 3'03"0	NIKI LAUDA (March-STP 721 X) 3'03"4
DAVID WALKER (Lotus-JPS 72) 3'04"7	MIKE BEUTTLER (March-Ford) 3'05"9

Riserve: Derek Bell (Tecno-Martini) 3'06"9 e Dave Charlton (Lotus 72) 3'20"2.
Nota: J.P. Beltoise pur avendo segnato nelle prove un tempo di 2'59"2, avendo sostituito la sua vettura (danneggiata) con quella di Howden Ganley, ha preso nello schieramento il posto di quest'ultimo.

COSI' (IN 20) ALL'ARRIVO

1. Jackie Stewart (Tyrrell-Ford) che compie i 38 giri del percorso, pari a km 306,030, in 1.52'21"5, alla media di kmh 163,453 (nuovo primato); 2. E. Fittipaldi (Lotus-JPS 72) in 1.52'49"2; 3. Amon (Matra-Simca MS 120) in 1.52'53"4; 4. Cevert (Tyrrell-Ford) in 1.53'10"8; 5. Peterson (March-STP 721 X) in 1.53'18"3; 6. Hailwood (Surtees-Ford TS9) in 1.53'57"6; 7. Hulme (McLaren-Yardley) in 1.54'09"6; 8. W. Fittipaldi (Brabham-Ford BT33) in 1.54'46"6; 9. Redman (McLaren-Yardley) in 1.55'17"0; 10. Hill (Brabham-Ford BT37) in 1.55'21"0; 11. Ickx (Ferrari 312 B2) a 1 giro; 12. Reutemann (Brabham-Ford BT37) a 1 giro; 13. Galli (Ferrari 312 B2) a 1 giro; 14. de Adamich (Surtees-Ford TS9) a 1 giro; 15. Beltoise (BRM-Marlboro) a 1 giro; 16. Stommelen (March-Elfeland) a 1 giro; 17. Schenken (Surtees-Ford TS9) a 2 giri; 18. Walker (Lotus-JPS 72) a 2 giri; 19. Beuttler (March-Ford) a 5 giri; 20. Depailler (Tyrrell-Ford) a 5 giri.
Giro più veloce: il 32. di Chris Amon in 2'53"9 alla media di 166,751 kmh (nuovo primato).

BATTUTI I PRIMATI

Sul giro: Chris Amon (Matra-Simca) in 2'53"9 media 166,751 kmh.
Sulla distanza: Jackie Stewart (Tyrrell-Ford) medià 163,453 kmh.

I PRIMATI PRECEDENTI

Sul giro: Jack Brabham (Brabham) in 3'00"75 media 160,431 kmh (1970).
Sulla distanza: Jochen Rindt (Lotus) media 158,390 kmh (1970).

I RITIRI	PERCHE'
Reine Wisell	per rottura del cambio
Carlos Pace	per rottura motore
Helmut Marko	perché colpito da una pietra volante
Niki Lauda	per rottura di una sospensione
Mike Beuttler	per rottura motore
Patrik Depailler	per rottura di una sospensione

LA NOSTRA PAGELLA DEI PROTAGONISTI

Amon ●●●● Stewart, E. Fittipaldi, Hulme, Ickx, Cevert, Peterson, Hailwood ●●●● W. Fittipaldi, Galli, Reutemann, Stommelen, de Adamich, Schenken, Pace, Marko ●●● Redman, Hill, Beltoise, Walker, Beuttler, Depailler, Wisell, Lauda ●●

La settima prova del campionato mondiale piloti sarà il Gran Premio d'Europa e d'Inghilterra in programma il 15 luglio a Brands Hatch.

CONTINUAZ. DA PAGINA 19

superare a pochi giri dalla fine e infine al secondo, che era Emerson Fittipaldi e che in un ultimo guizzo di orgoglio e di rischio riusciva a contenere l'ultima sfuriata dello scatenato neozelandese ed a conservare sul traguardo ancora qualche secondo prezioso.

La progressione di Chris Amon è stata una cosa favolosa, perché su questo circuito già in condizioni normali è difficile compiere prodezze a ripetizione, ed il farlo con la corsa che avanzava e quindi con la pista che diventava sempre più infida è davvero cosa superlativa.

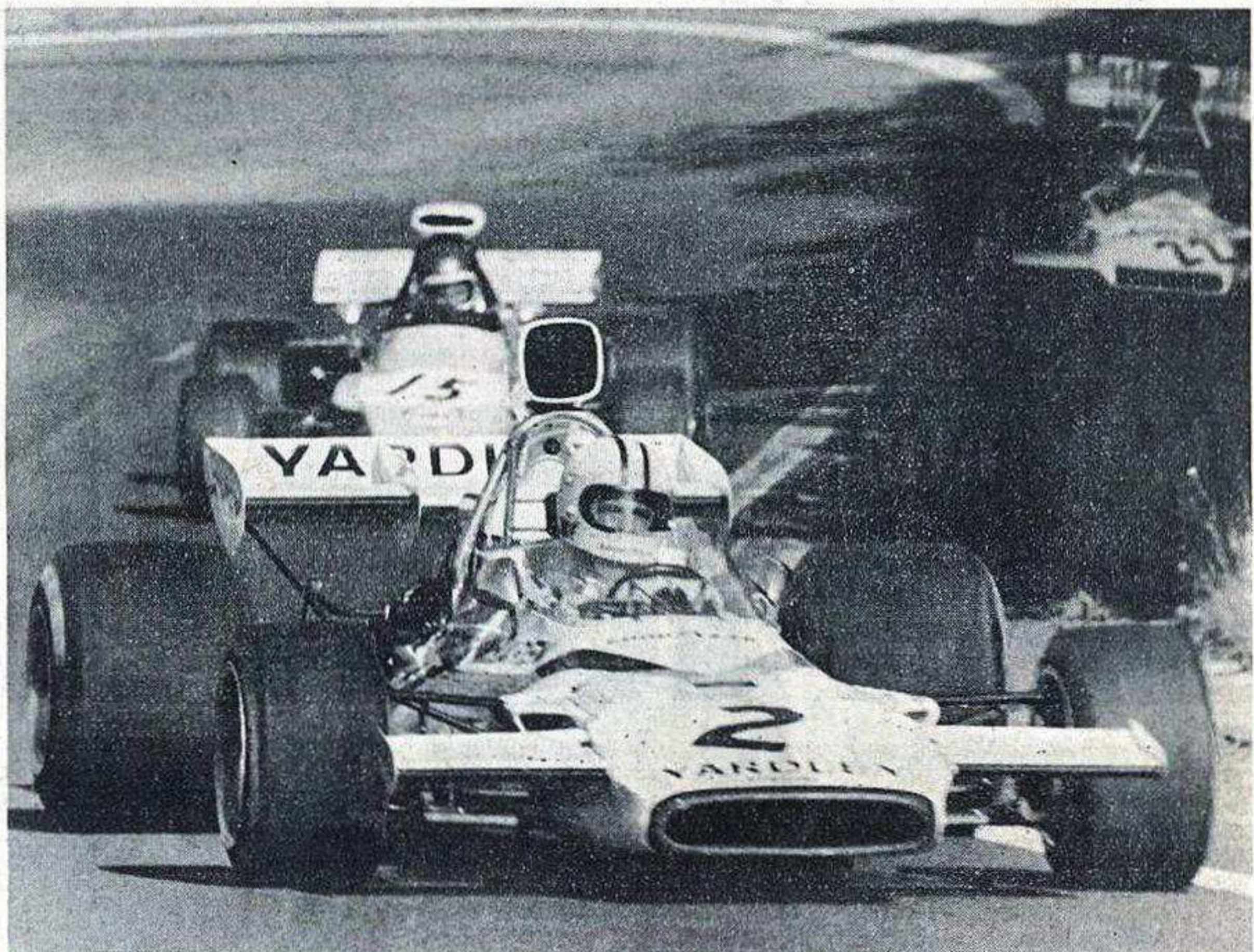
Perdonateci l'entusiasmo, e non incolpateci di essere tifosi di Amon, come già ci par di sentir dire. Chi era con noi a Charade, chi ha potuto vedere quel che Amon ha fatto non può non essere d'accor-

mo riconoscere che stavolta il belga è riuscito a far veramente meglio del brasiliano nonostante che la sua macchina non fosse del tutto perfetta e che quindi avesse un certo handicap. Però come vi avevamo detto la settimana scorsa questo circuito richiede soprattutto abilità personale e il valore del mezzo, pur restando importante, non è assolutamente determinante come su altri tracciati. Cosicché Ickx ha potuto far ricorso a tutte le sue personali risorse per contenere la sfuriata del brasiliano che era riuscito a superare la fase iniziale più dura, quella che lo doveva portare fuori dal gruppo, per avvicinarsi ai primi.

Una volta operato il ricongiungimento con Ickx che aveva molto da fare per tenere la macchina dritta soprattutto nei primi giri col pieno di benzina, ecco che è comin-

ciata la grossa battaglia tra loro due e il belga è sempre riuscito a non farsi superare prendendo un leggero sopravvento quando la macchina dai serbatoi alleggeriti ha cominciato a comportarsi in modo meno bizzarro e imprevedibile. Anche per Ickx, diventato allora secondo perché Amon era stato attardato dalla foratura e così Hulme, è venuta la pietruzza a forare una gomma e anche lui come gli altri «grandi» che lo avevano preceduto ha dovuto prendere la via del box e fermarsi a cambiare una gomma.

Unici a sgattaiolare tra una pietruzza e l'altra e a non conoscere la mortificazione degli sforzi che era data dalle forature sono stati appunto Stewart e Fittipaldi e così li ritroviamo in testa alla corsa ed a posizioni rovesciate in testa al campionato mondiale. Sono stati ovvia-



Partito in prima fila, con la sua McLaren-Yardley, Denis Hulme è giunto settimo, dopo aver duellato con Amon ed avere — anche lui — forato una gomma. Lo vediamo precedere la March 721-2 di Beuttler

Il debutto della CONNEW con MIGAULT in Inghilterra

CLERMONT FERRAND - Oltre a Depailler, il Gran Premio Francia avrebbe dovuto vedere l'esordio in F.1 anche di Francons Migault, un giovane pilota di Le Mans che, senza dir niente a nessuno, aveva commissionato una macchina nuova ad un tecnico inglese abbastanza conosciuto. Si tratta di Peter Connew, venticinquenne meccanico che ha lavorato con John Surtees e che ora è indipendente e ha voluto provare a costruirsi la sua macchina, applicando in pratica certe sue idee teoriche.

Con l'appoggio della Shell francese, Migault ha fornito a Connew i mezzi per la realizzazione della vettura che è risultata molto buona sotto il profilo aerodinamico, anche se per il momento, non dispone di un motore molto competitivo. Il motore che è stato utilizzato per le prime prove è un Cosworth della serie dieci, acquistato dalla McLaren e che, pur essendo ben revisionato, non è in grado di competere coi migliori attuali.

Migault avrebbe voluto esordire anche lui in F.1 nel GP di Francia ma, dopo aver effettuato le prime prove sul circuito Bugatti a Le Mans, ha preferito desistere.

Per questo, mentre a Clermont Ferrand tutti erano in pista per le prove ufficiali, Migault continuava a girare sul circuito Bugatti per perfezionare la messa a punto della sua nuova vettura che sarà certamente iscritta al Gran Premio di Gran Bretagna, che si correrà il 14 luglio sul Circuito di Brands Hatch.

do e non può mancare di attribuire come noi facciamo il titolo meritatissimo di uomo del giorno a questo pilota che alla classe e volontà accompagna soltanto la poca fortuna.

Ma molto è stato, insieme con la magnifica dimostrazione che Amon ci ha dato, e che nobilita ancora una volta questa attività sportiva meravigliosa, anche quello che hanno saputo fare dietro Stewart, Hulme ed Amon i due piloti che sono anche loro tra i nostri beniamini non soltanto per quello che sanno fare in pista ma per le qualità umane che approfondono sempre nelle corse. Sono Ickx e Fittipaldi che dietro quelli che avevano le Good-year e che quindi potevano guidare con una certa tranquillità e sicurezza, si battevano tra loro per almeno la soddisfazione di essere i primi della Firestone, e dobbia-

mente molto bravi anche loro, anzi bravissimi perché è certo che il guidare come hanno fatto, nelle condizioni della corsa di oggi, è stato meritorio. Però sono stati davvero fortunati e dobbiamo dirlo, mentre sfortunati sono Amon, Ickx, Hulme, che certo potevano sperare di essere loro nelle posizioni di testa.

Cosa volete, si vede proprio che Chris Amon non deve vincerlo, il suo Gran Premio mondiale, si vede proprio che questo pilota dalle enormi qualità e dalle risorse che veramente pochi hanno non deve riuscire a vincere una corsa. Pare incredibile, ma si deve giungere a questa conclusione visto come sono andate le cose oggi.

Finiamola di piangere sulle disavventure di Amon, Ickx e Hulme e gli altri e vediamo cosa la corsa ci ha dato oltre



Un inopportuno testa-coda di Beltoise, proprio sotto ad uno striscione Marlboro, con la BRM di Ganley, con la quale ha preso la partenza lasciando così appiedato il pilota neozelandese. Sotto, duello fra Firestone: Jacky Ickx è ancora davanti a Fittipaldi, che sarà secondo. Le Goodyear hanno mostrato una netta supremazia

Campionato Mondiale Piloti F. 1

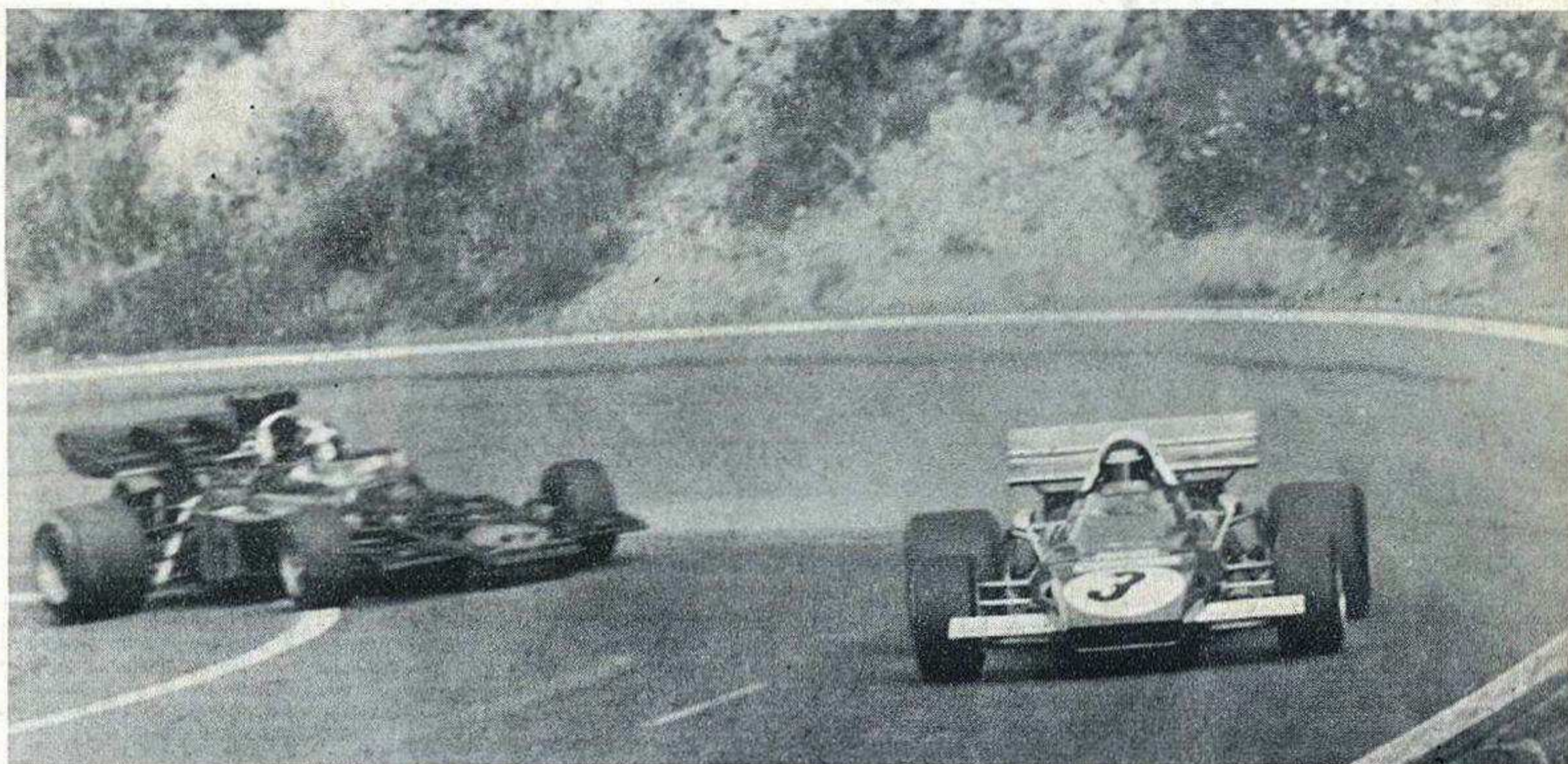
	G.P. ARGENTINA	G.P. SUD AFRICA	G.P. DI SPAGNA	G.P. DI MONACO	G.P. DEL BELGIO	G.P. DI FRANCIA	TOTALE
E. FITTIPALDI	—	6	9	4	9	6	34
STEWART	9	—	—	3	—	9	21
HULME	6	9	—	—	4	—	19
ICKX	4	—	6	—	—	—	16
BELTOISE	—	—	—	9	—	—	9
CEVERT	—	—	—	—	6	3	9
REGAZZONI	3	—	4	—	—	—	7
REVSON	—	4	2	—	—	—	6
AMON	—	—	—	1	1	4	6
PETERSON	1	2	—	—	—	2	5
HAILWOOD	—	—	—	—	3	1	4
ANDRETTI	—	3	—	—	—	—	3
DE ADAMICH	—	—	3	—	—	—	3
PACE	—	—	1	—	2	—	3
SCHENKEN	2	—	—	—	—	—	2
REDMAN	—	—	—	2	—	—	2
HILL	—	1	—	—	—	—	1

I giri veloci di ogni pilota in corsa

AMON	2'53"9
HULME	2'54"4
ICKX	2'54"4
E. FITTIPALDI	2'55"7
STEWART	2'55"8
PETERSON	2'55"9
CEVERT	2'56"0
REDMAN	2'56"8
DEPAILLER	2'57"2
HAILWOOD	2'57"4
REUTEMANN	2'58"6
W. FITTIPALDI	2'58"9
STOMMELEN	2'59"1
WALKER	2'59"5
HILL	2'59"5
MARKO	2'59"6
DE ADAMICH	2'59"9
BELTOISE	3'01"1
BEUTTLER	3'05"0
LAUDA	3'23"0

I giri veloci di NANNI GALLI, PACE, SCHENKEN e WISELL non sono stati comunicati.

Il sasso-proiettile di FITTIPALDI costerà forse un occhio a MARKO



alle cose che implicitamente vi abbiamo dette.

Ci ha detto che Stewart si è rimesso in sesto fisicamente e coi nervi, grazie alla cura intensiva del riposo che durante quattro settimane lo ha tenuto a casa col telefono staccato a giocare a golf, a nuotare e giocare a tennis. La corsa ci ha detto che questo Stewart è tornato aggressivissimo e in pieno possesso dei suoi mezzi ed anche se oggi, come nelle altre gare della stagione che vi abbiamo a suo tempo descritte, non ha potuto andare in testa a modo suo e quindi dominare la gara, ma ha dovuto subire l'iniziativa degli altri, il vederlo al lavoro ed il constatarne le fortune ci fa pensare a quello che accadrà nel prossimo futuro. Infatti nel prossimo futuro, e intendendo fin dal prossimo Gran Premio di Gran Bretagna, Stewart avrà la Tyrrell 005

cioè quella macchina che ha permesso a Cevert durante le prime prove di ottenere d'acchito un tempo favoloso, orbene, se Cevert è riuscito a fare tempi di tanto valore subito con una macchina nuova, e visto come Cevert oggi sia stato inferiore a Stewart, secondo logica dobbiamo pensare ovviamente che lo Stewart sarà capace di fare cose eccezionali anche lui e che di conseguenza a Brands Hatch egli diventi di nuovo lo spauracchio di tutti. La fortuna di oggi gli ha portato nove punti che diventeranno importantissimi nella economia futura del campionato e così la superiorità che Fittipaldi aveva dimostrata nelle ultime gare viene ad essere scalfita.

Ai fini del futuro del campionato è certo che questa situazione non potrà essere che benefica perché la lotta per il primato si farà più accesa,

e in fondo ciò è l'elemento positivo che è augurabile.

La corsa ci ha detto anche che le gomme continuano ad avere una importanza determinante nel risultato parziale e finale di una gara e che si mantiene l'alternanza dell'una o dell'altra marca nell'essere migliore su questo o quel circuito, anche se a lungo andare e in equilibrio in sostanza rende le gare sempre falsate da dati di fatto che non hanno niente a che vedere con i valori effettivi degli individui e anche delle loro macchine.

Qui faceva abbastanza bello in questi giorni e la minaccia apparente della pioggia non si è concretata nell'acqua. Però prima di questa corsa c'era davvero chi si augurava che piovesse perché ciò avrebbe significato il rovesciamento delle posizioni che erano di netto favore per chi aveva le Goodyear. Su

questo piano evidentemente le corse non sono del tutto regolari almeno nel senso sportivo puro, perché le qualità degli uomini sono spesso mortificate da questi avvenimenti esterni contro i quali gli uomini in pista non possono far nulla.

E' difficile dover chiedere che vengano annullate queste disparità anche perché è molto difficile poterlo ottenere in pratica, ma proprio ci sentiamo di fare un appello a chi abbia idee in proposito perché venga trovata una soluzione che renda meno ingiuste le situazioni cui vengono a trovarsi di volta in volta questi o quelli.

Come vi avevamo predetto la settimana scorsa la corsa ha detto anche che chi aveva birra da spendere poteva farlo ed ottenere risultati confortanti valendosi soltanto della classe personale. Il caso di Amon è il più evidente

ma ci sono anche quelli di Schenken e Hailwood che sono stati nelle prime posizioni come lo è stato lo sfortunato austriaco Marko che stavolta è risultato il migliore della BRM pur non avendo la macchina migliore.

Stavolta, per esempio, Beltoise aveva una macchina buonissima e lo si è visto almeno non ufficialmente, ma ha voluto fare esperimenti bizzarri facendo montare sulla «160» le sospensioni della «180» e in prova non ha potuto andare come voleva. Così ha fatto rimettere la macchina nelle condizioni originali e stava provandola al mattino della gara durante il periodo libero, quando gli si è rotto un semiasse.

La impossibilità di riparazione ha provocato una certa confusione nella squadra

f. l.

CONTINUA A PAGINA 22



CONTINUAZ. DA PAGINA 21

BRM dove hanno deciso di affidare a Beltoise la macchina di Ganley, che certo non era delle migliori e così il vincitore di Montecarlo ha dovuto accontentarsi di battersi con gli ultimi, cosa piuttosto deprimente. E' una di quelle situazioni che rendono nervoso chicchessia e pensiamo che stavolta di nervosi ce ne fossero almeno due, perché è ovvio che Ganley non poteva essere tanto contento di essere stato messo poi da parte senza una ragione logica.

La corsa ha dimostrato che le Ferrari sono in progresso, anche se la necessità di avere una macchina rinnovata e veramente di avanguardia si fa sempre sentire. In Francia Ickx ha sfruttato le sue qualità personali, che sono grandi, alla ricerca di un risultato che fosse almeno di prestigio. E' incappato anche lui nelle forature e quindi quello che aveva fatto prima è caduto, ma in ogni caso ha



Peter Gethin aspetta che ci sia via libera per togliersi dalla possibile traiettoria di uscita nella quale ha già infilato la sua macchina

L'altalena in testa nei 38 giri

GIRO	I	II	III	IV	V	VI	VII
1.	Amon	Hulme	Stewart	Ickx	Marko	Schenken	Hailwood
2.	Amon	Hulme	Stewart	Ickx	Marko	Schenken	Hailwood
3.	Amon	Hulme	Stewart	Ickx	Marko	Schenken	Fittipaldi
4.	Amon	Hulme	Stewart	Ickx	Marko	Fittipaldi	Schenken
5.	Amon	Hulme	Stewart	Ickx	Fittipaldi	Marko	Schenken
6.	Amon	Hulme	Stewart	Ickx	Fittipaldi	Marko	Peterson
7.	Amon	Hulme	Stewart	Ickx	Fittipaldi	Peterson	Hailwood
8.	Amon	Hulme	Stewart	Ickx	Fittipaldi	Peterson	Cevert
9.	Amon	Hulme	Stewart	Ickx	Fittipaldi	Peterson	Cevert
10.	Amon	Hulme	Stewart	Ickx	Fittipaldi	Peterson	Cevert
11.	Amon	Stewart	Hulme	Ickx	Fittipaldi	Peterson	Cevert
12.	Stewart	Amon	Hulme	Ickx	Fittipaldi	Peterson	Cevert
13.	Stewart	Ickx	Fittipaldi	Peterson	Hulme	Cevert	Hailwood
14.	Stewart	Ickx	Fittipaldi	Peterson	Cevert	Amon	Hailwood
15.	Stewart	Fittipaldi	Peterson	Cevert	Amon	Hailwood	Ickx
16.	Stewart	Fittipaldi	Peterson	Cevert	Amon	Hailwood	Hulme
17.	Stewart	Fittipaldi	Amon	Cevert	Peterson	Hailwood	Hulme
18.	Stewart	Fittipaldi	Amon	Cevert	Peterson	Hailwood	Hulme

potuto far vedere che ci si può battere almeno con chi ha le stesse gomme, se si hanno le doti per farlo.

Parlando di Ferrari dobbiamo ovviamente parlare di Nanni Galli che aveva la macchina come Ickx. Non che ci si aspettasse che Galli compisse il miracolo, ma è chiaro che, se da Galli si attendevano cose strabilianti, si era in un grosso errore. Non era pensabile che un pilota salisse su una macchina nuova e in un circuito come questo senza problemi. Ma in sostanza ci si doveva limitare a lasciargli fare la sua corsa tranquillamente senza patemi e senza preoccupazioni. E' quello che hanno fatto alla Ferrari, tra l'altro anche perché non sapevano bene, quelli che erano qui, cosa significasse veramente la presenza tanto improvvisa del pilota nella squadra. Forse lo saprà Enzo Ferrari!..

La corsa non ha visto la Tecno in gara. Tifosi italiani che erano ai bordi della pista ci hanno detto che loro erano convinti che se, sulla Tecno ci fosse stato Galli, sarebbe stato capace di farla

qualificare. A parte il fatto che ciò non è dimostrabile e quindi è inutile parlarne, vorremmo che si riflettesse sul fatto che, in ogni caso, Bell era nuovo assolutamente della macchina e delle circostanze e che la macchina era anche lei nuova quindi poteva avere dei difetti o almeno la necessità di una messa a punto inevitabile in un mezzo nuovo.

E' accaduto infatti che sabato sera, alla revisione logica che si deve fare dopo le prove, la macchina abbia denunciato debolezze nei punti in cui sono ancorati gli attacchi delle sospensioni e ciò è stato determinante nel far ritirare la vettura comunque dalla gara. Essa avrebbe potuto partire dopo il forfait obbligato della BRM di Beltoise, ma Gianfranco Pedersani e David Yorke hanno preferito non metterla in pista perché era effettivamente poco onesto farla partire per compiere soltanto un giro.

Altro da dire, su questa gara che è stata davvero molto bella, non ci pare ci sia almeno per il momento. Le considerazioni sulle forature tuttavia portano alla constata-

zione che adesso davvero i piloti esagerano nell'utilizzare le parti della pista che sono fuori dalla strada tracciata e ben chiaramente delimitata. Una volta le uscite di strada erano una faccenda che poneva un pilota nella peggiore posizione psicologica possibile, perché punto di onore era quello di guidare sulla strada e non come andava andava!..

Adesso, a parte il fatto che uscire e compiere testa coda pare sia diventato titolo di gloria, è sempre più diffuso il malvezzo dell'utilizzare le parti del tracciato che, almeno in apparenza, sono utilizzabili, contravvenendo tra l'altro a precisi regolamenti. Il risultato è che, a parte le sventagliate di sabbia e terra e sassolini in faccia agli avversari, con le gomme che si hanno si ottengono delle belle forature. E, oltre alle proprie, si provocano le forature degli avversari perché i sassi trasportati in mezzo alla pista vanno poi a finire sotto le ruote altrui e così si assiste alle ecatombe di pneumatici come quella di Clermont.

f. l.

La storia della corsa

Ottantamila spettatori consolavano AMON mentre gli inglesi snobbavano STEWART

SPECIALE PER AUTOSPRINT

CLERMONT FERRAND - Un folto pubblico, presente fin dal mattino quando si svolgono le gare di F. 3 e F. Gordini, viene valutato in circa 70-80 mila persone. Il cielo è coperto e sembra che debba piovere da un momento all'altro, ma poi il vento spazzerà via la minaccia delle nuvole e un caldo sole apparirà di tanto in tanto sul circuito della Charade.

Non parte Bell con la Tecno-Martini che non si è qualificato. Non parte neppure Charlton con la Lotus anche lui non qualificato, così come Gethin e Pescarolo che hanno distrutto la macchina in incidente in prova ieri. In mattinata viene dato il permesso di compiere delle prove libere non cronometrate.

Alle ore 15 locali precise il via. E' una partenza al fulmicotone, i due neozelandesi Amon e Hulme che sono in prima fila partono esattamente nello stesso momento. Dopo duecento metri è in testa Hulme, ma alla prima curva è Amon che prende il comando e guida il carosello con la macchina francese tra il giubilo della folla. La corsa si delinea subito alle prime battute; in testa Amon che guida con bella sicurezza, seguito da Hulme e Stewart. Più staccato è Ickx con la Ferrari pur autore di una bella partenza. Alle spalle di questi primi quattro vi è un gruppetto che comprende Marko, Hailwood, Schenken ed Emerson Fittipaldi. Galli è al 19. posto al termine del terzo giro e guida con bella calma. L'altro pilota italiano, de Adamich è in buona posizione al 12. posto alle spalle dei migliori.

Per i primi quattro le posizioni non cambiano. Alle spalle si fa avanti solo Emerson Fittipaldi che al 5. giro è sesto, Peterson è 9. e de Adamich è 11. Galli sta attaccando Beltoise, lo sorpassa e guida il gruppo degli ultimi cinque in gara. Il pilota pratese è stato rallentato al via da una falsa partenza di Reutemann che lo ha imbottigliato e gli ha fatto perdere molto tempo.

Al 13. giro è sempre in testa Amon che guida con bella sicurezza davanti a Hulme e a Stewart che stacca leggermente ma inesorabilmente. Il vantaggio di Amon su Ickx, che è quarto, è di 26 secondi, seguono poi Fittipaldi che sta attaccando il pilota della Ferrari, Cevert, Hailwood che è autore di una bella corsa, Schenken, Wilson Fittipaldi, Pace e de Adamich. Nanni Galli è in 18. posizione e conduce una gara tranquilla e regolare.

17. giro: cominciano i colpi di scena. Sempre in testa alla gara Amon, poi Stewart che ha passato Hulme che ora è terzo. Quarto è Ickx, quinto è Fittipaldi. Hulme, autore fino a questo momento del giro più veloce in 2'55"6, comincia ad avere noie ai pneumatici e si deve fermare per cambiare dopo sei giri.

19. giro: è appena passata la metà corsa e appare la solita sfortuna per Amon. Il neozelandese guida sempre la corsa e nessuno sembra impensierirlo. Ha attaccato leggermente Stewart che ora è a sei secondi, Ickx è a mezzo minuto, ma Amon fora una gomma, quella anteriore sinistra, e si deve fermare ai boxes per cambiarla poi riparte con una partenza da dragster dai boxes.

Intanto si viene a sapere che Marko, durante l'ottavo giro è stato colpito da una pietra scagliatagli dalla Lotus di Fittipaldi che gli era davanti. Il sasso ha colpito la visiera rompola e ha lacerato anche la retina dell'occhio del pilota che è stato ricoverato in ospedale e subito operato. Le prime notizie sono preoccupanti e parlano addirittura che il pilota perda anche l'uso dell'occhio ma nulla di concreto si potrà sapere prima di tre giorni, quando gli sarà tolta la benda.

22. giro: si ferma Hulme per cambiare due gomme e perde la seconda posizione alle spalle di Stewart. La Ferrari finisce seconda seguita da vicino da Emerson Fittipaldi che lo sta attaccando. Quinto è Cevert che con abbondanti dosi di iniezioni di novocaina, lenisce il dolore alla mano sinistra per i legamenti stirati nell'incidente di venerdì. E' autore di una corsa superlativa. Il pubblico presente sul percorso impazzisce per la prestazione di Amon che sta rimontando posizioni su posizioni, con una grinta e una decisione che mai gli avevamo vista. Ricorda, per la decisione di guida in questa fase, il compianto Rindt.

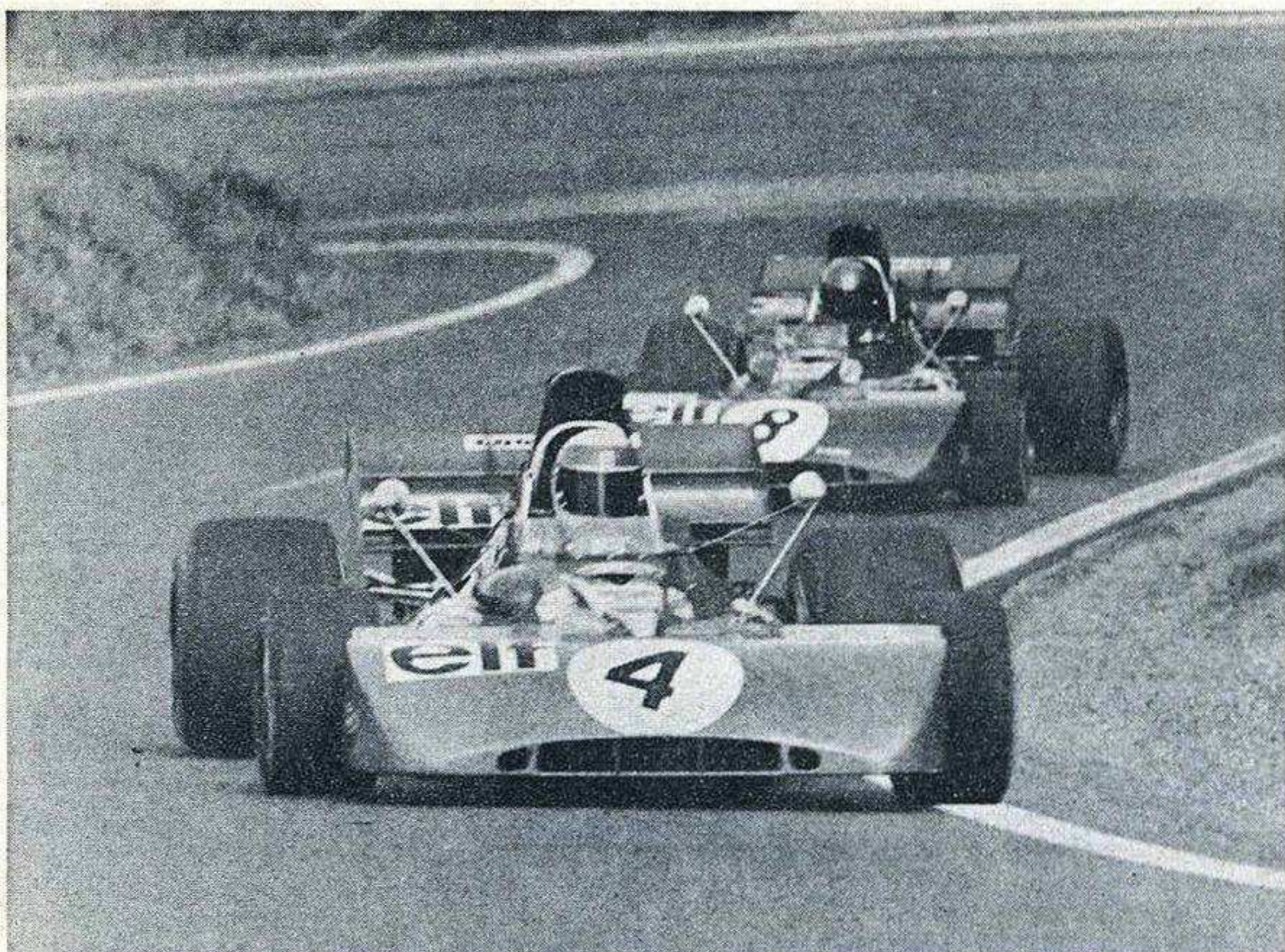
29. giro: ne mancano nove alla fine. In testa vi è Stewart che guida con 34" di vantaggio su Ickx, il quale precede a sua volta Fittipaldi, Peterson e Cevert. Il modo di guidare di Ickx non è certo dei più esaltanti: guida come un ragioniere fa la partita doppia, non entusiasmo e sembra quasi che non guidi al meglio delle sue possibilità. Ma anche il belga fora una gomma come tanti altri e perde la seconda posizione. Ai boxes i meccanici sono velocissimi a sostituire il pneumatico posteriore destro. Il belga parte che è dodicesimo, alla fine sarà undicesimo. Una bella occasione perduta per fare il secondo o terzo posto, perché il belga aveva alle costole Emerson Fittipaldi.

A cinque giri dal termine Stewart è ancora in testa, seguito a 33" da Fittipaldi, terzo è il sempre più sorprendente Cevert, quarto è Peterson quinto è Amon, che sta rimontando su tutti ed è a 50" dal battistrada. Per le prime due posizioni la gara non ha più niente da dire, ma sarà Amon con la Matra, particolarmente a punto, a vivacizzare il finale. Infatti il neozelandese, con una serie di tornate veloci, e battendo ripetutamente il proprio record sul giro, giungerà alla fine terzo, accolto da un applauso che è più alto di quello che la folla tributa a Stewart.

Ickx verrà classificato 11. a un giro, mentre Galli, anche lui ad un giro, è 13. De Adamich è al 14. posto. Un vero peccato la gomma forata da Andrea perché il triestino era stato sempre in mezzo ai due gruppi che si erano formati e certamente meritava una classifica migliore.

Il record sul giro ha del sensazionale: è di Amon in 2'53"9 fatto al 32. giro alla media di 166,751 kmh, a testimonianza dello stato di grazia. Dopo, ancora una volta Stewart, guarito, si è portato in sala stampa per propagandare la sua vittoria presso i giornalisti inglesi, che lo snobbano a più non posso. C'era insieme a lui il progettista Gardner, ma in sala stampa i giornalisti inglesi non c'erano, e allora Stewart è andato a cercarli altrove.

g. c.



Il «capitano» Stewart seguito dal novellino della squadra Tyrrell, Patrick Depailler, che ha fatto un ottimo esordio sulla pista della sua città pur rompendo verso la fine della gara una sospensione

STEWART

sorpreso con SCHETTY dopo l'arrivo spiegava così il suo ritorno «facile»

Per non trovare i sassi bastava restare in traiettoria!

CLERMONT FERRAND - Guarito dall'ulcera, Stewart torna e vince. Mi è impossibile avvicinarlo subito dopo la vittoria; lo incontro dopo, grazie ad una lunga ricerca, mentre sta parlando con il direttore sportivo della Ferrari.

Mi avvicino e dico a Schetty: «Meglio alzare l'offerta altrimenti non viene». Stewart capisce e si mette a ridere; poi continuo: «Quando parli di soldi devi sempre parlare in lire sterline, non in dollari». Interviene a questo punto Stewart e dice: «No, no, non sono buone le sterline in questi tempi. Parliamo invece eventualmente in franchi svizzeri».

Rimango allibito: che stessero parlando davvero dell'eventuale passaggio per il prossimo anno del campione del mondo alla Ferrari? Però sapete che c'è quella voce Marlboro... Chiedo a Stewart come ha visto la corsa: «Molto bene per me, oggi avevo una macchina che è andata in modo perfetto e tutto è stato abbastanza facile».

— Quale è stata la componente che ti ha permesso di vincere il G.P. di Francia?

«Senz'altro le gomme, anche se verso la fine erano arrivate quasi al limite, ma la Goodyear, oggi, ha le migliori gomme che ci siano.»

— Come spieghi tante forature?

«Io ho una mia teoria. Chi non aveva pneumatici a po-

sto, era costretto ad uscire di traiettoria, dove la pista era sporca e trovava sassi che foravano le gomme.»

— E la macchina nuova? «La macchina nuova ha dimostrato con Cévèrt (a proposito che bella corsa ha fatto oggi François) che cosa vale. Comunque la proverò la prossima settimana per prepararla per il G.P. d'Inghilterra.»

— Come giudica, Stewart, i suoi avversari e le macchine con cui ha lottato oggi?

«I miei avversari sono tutti pericolosi. Oggi in particolare modo mi ha impressionato Amon, che forse ce l'avrebbe fatta a vincere se non avesse forato una gomma. La macchina che mi impressiona di più è sempre la Lotus e il suo pilota Fittipaldi che dispone di un mezzo eccezionale. Poi c'è la Ferrari, la macchina modenese sta andando molto bene; oggi, quando ho provato di scrollarmi di dosso Ickx, me ne sono accorto. Ci sono riuscito anche grazie al fatto che la Ferrari aveva nei serbatoi 30 litri di carburante in più. Ma a metà gara, quando Ickx dopo essersi fermato per cambiare una gomma, mi si è accodato doppiato, ho potuto saggiare le possibilità della Ferrari: ho cercato di andarmene, ma non ci sono riuscito.»

— Chi vincerà il campionato del mondo? chiedo allo scozzese.

«Senz'altro Fittipaldi» (Lo

ha detto per scaramanzia. Poco prima avevo fatto la stessa domanda a Fittipaldi che aveva risposto «Senz'altro Stewart»).

Comunque la lotta è aperta fra questi due superuomini '72 della F. 1; l'uno, Stewart, che dispone di una classe eccelsa, l'altro, Fittipaldi, ha un po' meno classe, ma ha la «72».

Giancarlo Cevenini

● BELTOISE con la BRM 160 C, che è una via di mezzo fra la vecchia 160 e la nuova 180 (che non viene ancora usata in gara) ha problemi di sospensioni e di carreggiata posteriore. La macchina non sta in strada perché la carreggiata è stata allargata. Ha provato e riprovato senza ottenere risultati apprezzabili in 4 ore di prove. Per la gara ritornerà alla vecchia misura della P. 160, che, se non altro, gli ha dato la soddisfazione di vincere a Montecarlo.

● Per portare un po' di allegria in squadra, il nero Chapman, si è messo un paio di guanti di filo nocciola. Sembrava una colomba in una carbonaia.

● Nella prima giornata di prove DE ADAMICH, ha ottenuto solo il tempo di 3'02"1, ma ha tenuto a precisare il pilota: «Ho ancora il motore della serie nove con il quale ho corso a Roma. Domani monterò un motore delle serie 11, e allora vedrai che tempo». Puntuale il giorno dopo con il motore ha levato via dal tempo precedente più di tre secondi, tanto per mettere a tacere chi sogghigna alle sue affermazioni.

● STEWART non ha voluto neppure provare la nuova Tyrrell, che è stata data al delfino Cévèrt, il quale dopo appena un'ora e mezza di allenamento, ha fatto un tempo che risulterà il quinto alla fine delle prove di sabato. E' pur anche vero che è uscito di strada distruggendo tutta la parte anteriore della vettura e facendosi male ad una mano.

Il «cronologico» delle gomme a terra!

AMON ha forato anche dopo la corsa

CLERMONT FERRAND - E' stato questo G.P. di Francia il Gran Premio dei polsi fratturati o stirati (leggi Clay Regazzoni e Cévèrt) e il G.P. dei pneumatici bucati. I pneumatici forati sono stati determinanti al fine della classifica finale, infatti è stata sconvolta più di una posizione ormai acquisita.

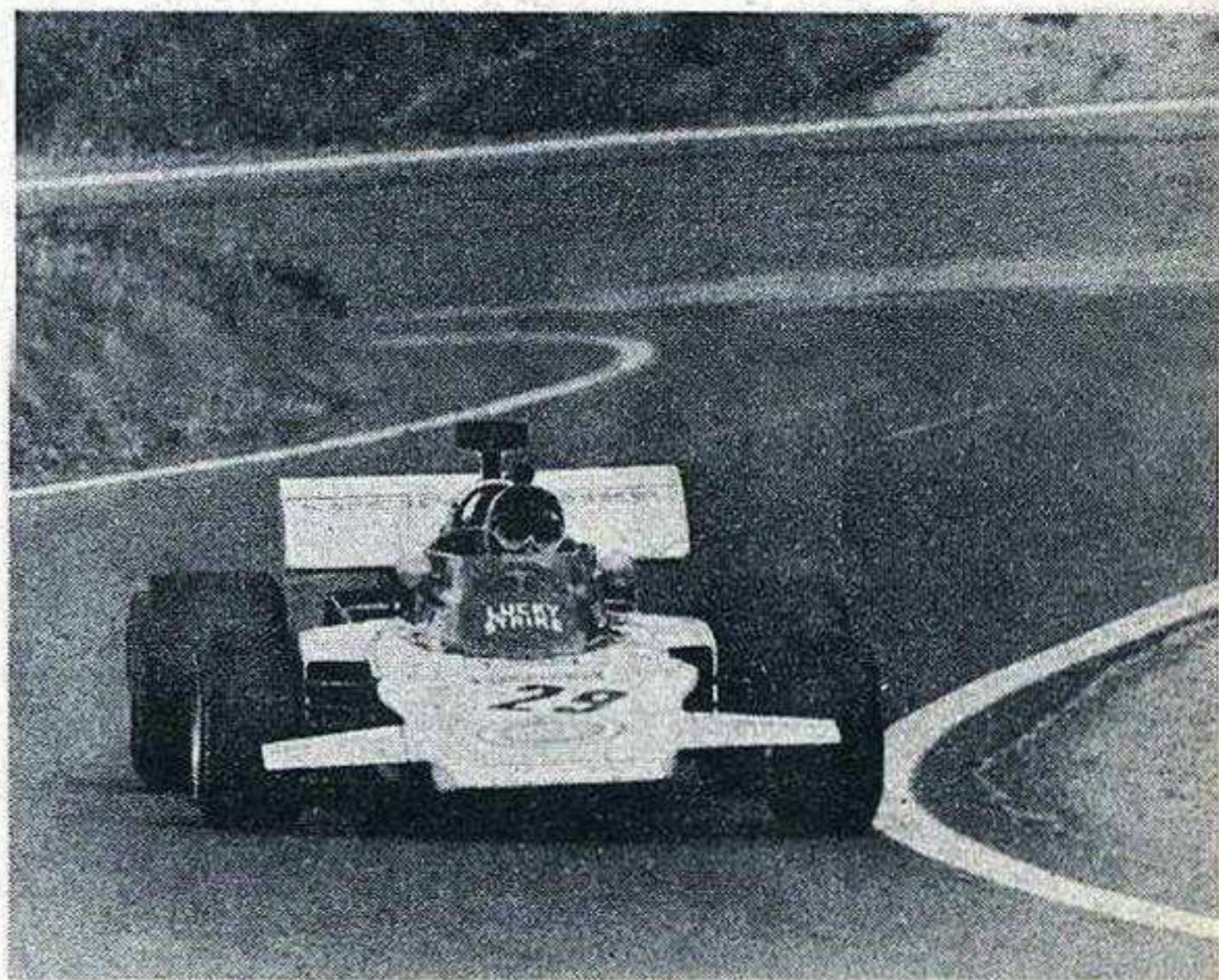
Dato che l'avvenimento è un po' strano, ve ne facciamo un resoconto, e lo spieghiamo come ce lo ha spiegato il vincitore Stewart, che ha dato una versione particolare dicendo: «Chi andava fuori traiettoria prendeva le pietre e bucava». L'accostamento con la canzone «Mi tirano le pietre» è facile.

Inizia dopo appena venti minuti che la gara è cominciata, la moria dei pneuma-

tici. E' REDMAN che apre la serie, forando la ruota anteriore sinistra. Dieci minuti dopo è il debuttante DEPAILLER con la Tyrrell ex-Stewart che arriva ai boxes per cambiare la ruota posteriore destra. Perde 40 secondi e riparte. Dopo un'ora di corsa l'episodio clou, sarebbe meglio dire la gomma clou. AMON, che guida la corsa, fora la ruota anteriore sinistra e perde 50 secondi. Per lui svanisce ogni possibilità di vittoria.

Sei minuti dopo è DE ADAMICH che arriva ai box con la ruota anteriore destra a terra. Gli viene cambiata la gomma e dopo 20 secondi riparte perdendo però molte posizioni.

Poi arriva il record. Si ferma HULME che in quel mo-



Dave Charlton è venuto su dal Sud Africa per correre il Gran Premio di Francia con la sua Lotus 72, patrocinata — tanto per cambiare — da una marca di sigarette, la americana Lucky Strike

● I piloti di F. 1 continuano a fumarsela alla faccia del cancro polmonare. Dopo le varie Marlboro, Kent, Astor ecc., è apparsa anche la pubblicità della LUCKY STRIKE. A portarla in gara è stato il pilota Charlton.

● Stewart durante la prima manche di prove che è durata due ore, rientrando ai box si è visto la pista di decelerazione bloccata dalla Tecno di Bell che con il motore spento non andava avanti e i meccanici non andavano a spingerla. Il campione del mondo ha alzato gli occhi al cielo con rassegnazione come dire: «Ma questo chi me lo ha mandato?».

● «Supremazia delle gomme Goodyear», ha detto FITTIPALDI alla fine delle prime prove. Infatti 9 macchine tra le 11 migliori avevano questa marca di pneumatici.

● Al gran completo la TECNO in Francia. Mancava solo Luciano, che è rimasto a Bologna per mettere a punto nuove teste per il suo motore, che sembra comincia a interessare... qualcuno.

● STEWART ha dichiarato: «Questo di Clermont Ferrand, è un circuito in cui i valori in campo sono equamente divisi al 50 per cento fra uomo e macchina».

● Per le ultime prove di sabato Ickx ha cambiato un motore sulla sua vettura così come ha fatto la Tecno con Bell. Con risultati diametralmente opposti. Quello di Ickx andava, mentre l'altro...

mento è terzo e cambia addirittura tre pneumatici, due posteriori di cui uno solo bucatato e uno anteriore idem.

DEPAILLER ne fora un'altra di gomme, questa volta la sinistra posteriore e tenta di battere il record di Hulme. Altro episodio importante: ICKX che in quel momento è secondo, non per merito suo ma perché quelli davanti a lui si erano fermati, fora anche lui la sua brava gomma posteriore destra e perde 1' e 13" (anche perché era sceso di vettura credendo in un guasto più grave). Buon ultimo... STOMMELEN che cambia due gomme posteriori: una bucatata e l'altra per precauzione.

Finito il G.P. finiscono anche le forature per tutti, ma non per Amon che, nel raggiungere Royat, trova un chiodo e fora anche la sua macchina da turismo. Lo hanno fermato in tempo perché voleva dar fuoco alla vettura!...

g. c.

Molti incidenti nelle prove per assuefarsi al tracciato

REDMAN un esempio: «E' solo colpa mia!»

Tutti i tempi delle prove		Venerdì sessione unica	Sabato 1. sessione	Sabato 2. sessione	
7	Cevert	Tyrrell-Ford	2'55"4	2'58"1	3'16"8 ¹
2	Hulme	McLaren-Yardley	2'55"6	2'59"7	2'54"2
4	Stewart	Tyrrell-Ford	2'55"8	2'55"0	2'55"3
9	Amon	Matra-Simca MS120	2'56"7	2'54"7	2'53"4
3	Ickx	Ferrari 312 B2	2'56"8	2'57"7	2'55"1
10	Stommelen	March-Eifelland	2'59"8	2'59"6	3'00"4
5	Beltoise	BRM-Marlboro	3'00"4	2'59"2	3'00"6
20	Reutemann	Brabham-Ford BT37	3'00"7	3'03"8	3'11"7
17	Pace	March-Politoys	3'01"0	2'59"0	2'58"6
8	Depailler	Tyrrell-Ford	3'01"6	2'59"6	3'02"2
1	E. Fittipaldi	Lotus-JPS 72	3'01"7	2'58"1	2'58"0 ¹
16	Pescarolo	March-Politoys	3'01"7	2'59"0	2'59"9 ²
26	Hailwood	Surtees-Ford TS9	3'01"7	2'58"6	2'58"3
25	Marko	BRM-Marlboro	3'02"0	2'58"8	2'57"3
30	Galli	Ferrari 312 B2	3'02"0	3'03"8	3'00"7
28	de Adamich	Surtees-Ford TS9	3'02"1	2'59"1	3'01"0
19	W. Fittipaldi	Brabham-Ford BT33	3'02"9	2'59"5	3'22"3
18	Hill	Brabham-Ford BT37	3'03"0	3'03"2	3'04"2
11	Redman	McLaren-Yardley	3'04"3	3'00"8	2'59"4
27	Schenken	Surtees-Ford TS9	3'04"6	2'59"6	2'57"2
12	Peterson	March-STP 721 X	3'04"8	3'03"5	2'58"2
6	Walker	Lotus-JPS 72	3'06"3		3'04"7
14	Lauda	March-STP 721 X	3'06"7	3'03"1	
21	Bell	Tecno-Martini	3'06"9	3'07"5	
23	Ganley	BRM-Marlboro	3'07"9	3'02"2	3'02"0
24	Wisel	BRM-Marlboro	3'08"3	3'02"9	3'00"7
22	Gethin	BRM-Marlboro	3'13"1	3'02"8	3'04"4 ²
15	Beuttler	March-Ford 722	3'15"3	3'08"1	3'05"9
29	Charlton	Lotus-Ford 72	3'38"2	3'20"2	

Note: in neretto i tempi validi per lo schieramento di partenza

¹ tempi non validi perché ottenuti con vettura che non usano in gara

² non partiti per avere distrutto la vettura in prova

DALL'INVIATO

CLERMONT FERRAND - Tre sessioni di prove ufficiali per un totale di quattro ore. Una sessione il venerdì e, per due ore consecutive e due sessioni di un'ora ciascuna, il sabato. Un quarto d'ora di prove libere era inoltre previsto per la domenica prima della corsa dalle dodici alle dodici e un quarto.

Le condizioni del tempo erano ideali nella giornata di venerdì con sole e qualche nuvola e con un leggero vento che era piuttosto fresco, anche se non disturbava i piloti. Non si è vista la nuova Politoys che era stata finita due giorni prima e che Williams ha preferito non portare qui, non avendo avuto modo di collaudarla. Questa macchina sarà certamente presente al G.P. di Gran Bretagna. La nuova Tyrrell è stata affidata a Cevert per le prime prove e Stewart si era riservato eventualmente di provarla anche lui nella giornata di sabato, ma Cevert è uscito di pista a metà del tempo delle prove, per cui la macchina è stata danneggiata notevolmente nella parte anteriore e così era inutilizzabile.

Sbattendo contro il guard-rail Cevert ha anche riportato una distorsione al polso sinistro che gli ha procurato male e gonfiore. Come al solito tutti si sono preoccupati più delle messe a punto che delle prestazioni in assoluto e i tempi, pur essendo buoni, non davano la misura delle possibilità di ognuno.

Le prove sono state corte anche per Walker che, toccando leggermente con la ruota posteriore sinistra contro una barriera, ha rotto il pneumatico danneggiando la sospensione per cui è praticamente rimasto poi fermo, pur essendo riuscito a giungere al box adagio.

Pace è rimasto sul percorso con la

ruota anteriore destra forata e anche de Adamich si è fermato sul percorso, sul finire, come ha fatto pure Amon che è rimasto senza alimentazione.

I tempi ottenuti da Cevert con la nuova Tyrrell sono stati eccellenti e si è potuto avere una idea delle possibilità della nuova macchina che, certo, nelle mani di Stewart avrebbe potuto far molto meglio.

Il francese Depailler che esordiva con la F. 1, aveva da imparare per contro la macchina ed il comportamento in pista con tanta potenza, per lui sconosciuta, ma aveva dalla sua la perfetta conoscenza del circuito dato che egli è di Clermont Ferrand. Sia Bell con la Tecno, sia de Adamich avevano motori abbastanza fiacchi che avrebbero sostituito il giorno dopo.

Nanni si è trovato abbastanza bene subito con la sua macchina nuova ed ha girato parecchio per fare pratica, anche se in tempi non eccelsi.

La prima sessione delle prove di sabato ha dato le indicazioni sulle effettive possibilità di ciascuno. Amon che aveva la macchina con motore fresco, ha ottenuto il miglior tempo quasi subito, seguito da Stewart, Ickx, Fittipaldi, Hailwood e Marko, che è stato il migliore delle BRM.

Beltoise aveva voluto compiere un esperimento, facendo montare sulla BRM P 160 le sospensioni della P 180, ma la combinazione non ha dato i risultati che sperava e quindi non ha potuto fare molto, benché egli su questo circuito sia forte. Così, dopo le prove, ha deciso di far rimontare sulla P 160 le sospensioni originali.

Cevert, col polso sinistro fasciato, dopo aver subito due iniezioni di Novocaina ha provato con la Tyrrell vecchio tipo per constatare se le sue condizioni gli permettevano di guidare e per ottenere la qualificazione. Ma ovviamente non ha potuto andar forte.

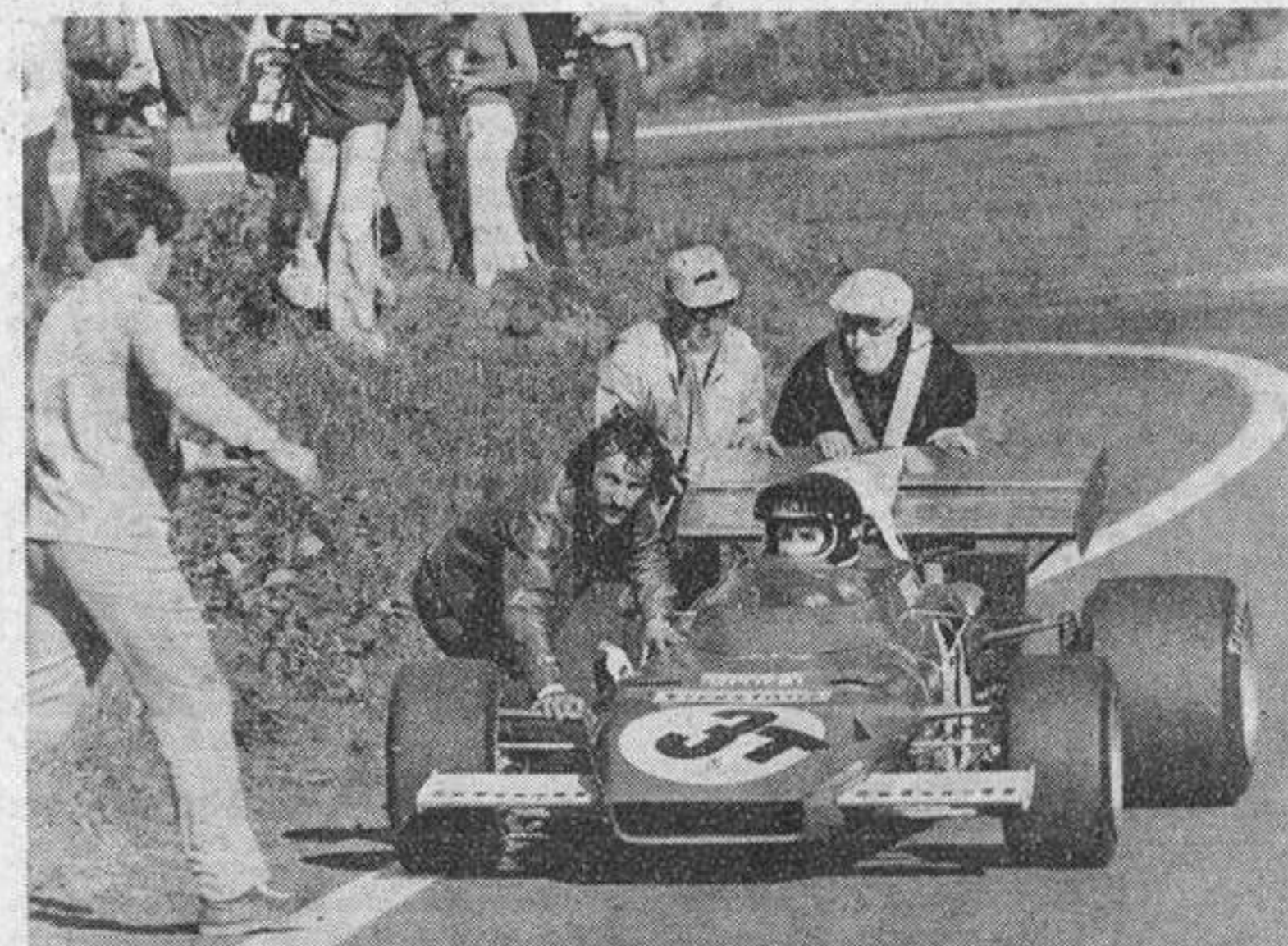
Come nella giornata precedente si è potuto vedere che tutti coloro i quali



Segnata con la freccia, la sfortunata fotografa bolognese rimasta ferita durante la gara di F. 3, a Clermont Ferrand. Qui siamo in prova

La monoposto F.3 è volata sulla scarpata

CLERMONT FERRAND - Nella gara di F. 3 che precedeva il G.P. di Francia la fotoreporter italiana, Chiara Luciani, di Bologna, è stata investita dall'auto dell'inglese Richard Knight letteralmente volata oltre gli sbarramenti di protezione dopo essere entrata in collisione con la macchina del francese Christian Ethuin. Dopo aver colpito la Luciani, l'auto di Knight ha rotolato ancora per una ventina di metri. Chiara Luciani, ventiquattrenne è stata immediatamente ricoverata in ospedale dove le è stata riscontrata la frattura del femore.



Jacky Ickx, in prova, è rimasto senza benzina, per cui è stato aiutato dagli addetti a togliersi dalla traiettoria, subito dopo la curva

disponevano di gomme Goodyear avevano un certo vantaggio, che i piloti sono stati quasi unanimi nel valutare in almeno due secondi al giro.

La seconda sessione del sabato è stata preceduta da uno scroscio di pioggia e così tutti temevano il bagnato, anche se in fondo ciò sarebbe stato bene, perché avrebbe permesso di provare anche con le gomme da pioggia. Tuttavia appena prima che le macchine fossero in pista la pioggia è cessata ed ha ricominciato a cadere proprio quando il direttore di corsa

ha abbassato la bandiera della fine. A causa di terriccio e polvere sollevati dalle ruote della Ferrari di Galli, che in qualche curva non era a suo agio, Pescarolo è stato momentaneamente accecato ed ha slittato andando a sbattere contro la barriera e danneggiando la macchina in modo irreparabile, per cui non avrebbe preso la partenza della gara.

Sulla stessa terra portata in pista è slittato anche Gethin che anche lui ha danneggiato la macchina in modo grave. Evidentemente Galli non si è ac-



Ecco la formula 3 dell'inglese Richard Knight che, uscendo di strada, ha procurato alla ragazza la grave frattura del femore

corto di mettere le ruote sulla terra dato che era alla ricerca soprattutto del controllo della macchina per lui nuova. Nell'impegno ha anche leggermente rallentato Amon durante uno degli ultimi giri.

Per Derek Bell che esordiva sulla Tecno ci sono stati dapprima i problemi di messa a punto della macchina, che era stata rinnovata e poi una incomprensibile mancanza di potenza del motore che è stata risolta all'ultimo momento con un aggiustaggio della progressione della iniezione che ha permesso di constatare come il motore rispondesse nella misura attesa.

Purtroppo ciò avveniva soltanto alla fine delle prove, troppo tardi quindi per poter sfruttare la situazione nuova, per cui la Tecno otteneva il 26.0 tempo e quindi era in « lista di attesa » ai fini della partenza. Se Cevert non fosse partito, Bell avrebbe potuto schierarsi con gli altri.

Da segnalare che durante le prove del venerdì Brian Redman aveva danneggiato la McLaren che aveva avuto lui al posto di Revson, che era rimasto in America per la preventivata gara di Pocono che poi non ha avuto luogo, come ha fatto Andretti.

Redman è arrivato «lungo» alla curva a sinistra che termina la salita dopo il tornante che è a circa un chilometro dai box e ha commesso l'errore perché stava osservando come guidava Hulme per poterlo imitare. Avendo perduto la concentrazione, si è trovato a dover frenare troppo tardi e così ha sbattuto, danneggiando notevolmente la parte anteriore destra della macchina, con piegamento di una parte della scocca, il che ha reso la vettura inutilizzabile.

Redman è stato di una onestà esemplare, non accampando scuse di alcun genere ed ammettendo che la colpa era unicamente sua. Un esempio che vorremmo tanto fosse imitato.

La nuova TYRRELL è durata poco in pista, ma non era la sola novità TECNICA della corsa francese che ha visto modifiche sostanziali a molte vetture



Meno pancia MATRA e nuove ali

DALL'INVIATO

CLERMONT FERRAND - Insieme con l'esordio ufficiale della nuova TYRRELL detta 005 e di cui abbiamo già diffusamente parlato, il Gran Premio di Francia ha visto parecchie altre interessanti novità tecniche, anche se non vi è stato l'atteso esordio della nuova Politoys costruita da Frank Williams.

Le novità più importanti

te per tutti dopo le recenti decisioni della CSI per quanto riguarda i serbatoi.

Cambiata anche la Tecno, che si è presentata con una scocca rinnovata e più filante, anche se pur sempre abbastanza ingombrante. Il corpo centrale è più stretto del precedente visto a Nivelles e Roma. Le scalmature posteriori laterali della scocca sono state eliminate e la linea della parte centrale della macchina è adesso più filante

zione di un radiatore più lungo e basso. La parte frontale della macchina è ancora un poco alta, ma sulla seconda Tecno adesso in costruzione sarà certo più filante.

Novità anche sulle FERRARI. Dopo le prove effettuate negli ultimi tempi sono state modificate le sospensioni posteriori con differenti dimensioni ai punti di attacco delle articolazioni. L'alettone posteriore è stato ancora più arretrato ed ora agisce

ad una presa dinamica leggermente sopraelevata, naturalmente una per ogni lato.

Modifiche anche alle McLAREN, che hanno spostato l'alettone più indietro con spostamento simile anche della batteria e dei radiatori dell'olio che adesso sono posti in basso e lateralmente al cambio.

La novità più curiosa è stata offerta dalle MARCH ufficiali che sono diventate uguali a quella privata di Beut-

Robin Herd dubita che possa essere vista in pista prima del Gran Premio d'Italia. Questa versione ibrida uniduo correrà sicuramente nelle prossime gare.

La LOTUS ha anche essa spostato ulteriormente l'alettone posteriore più indietro, con una soluzione intelligente anche sul piano aerodinamico perchè il supporto centrale, molto solido, è stato ricavato dal serbatoio dell'olio costruito molto bene e di linea funzionale appunto per la aerodinamica.

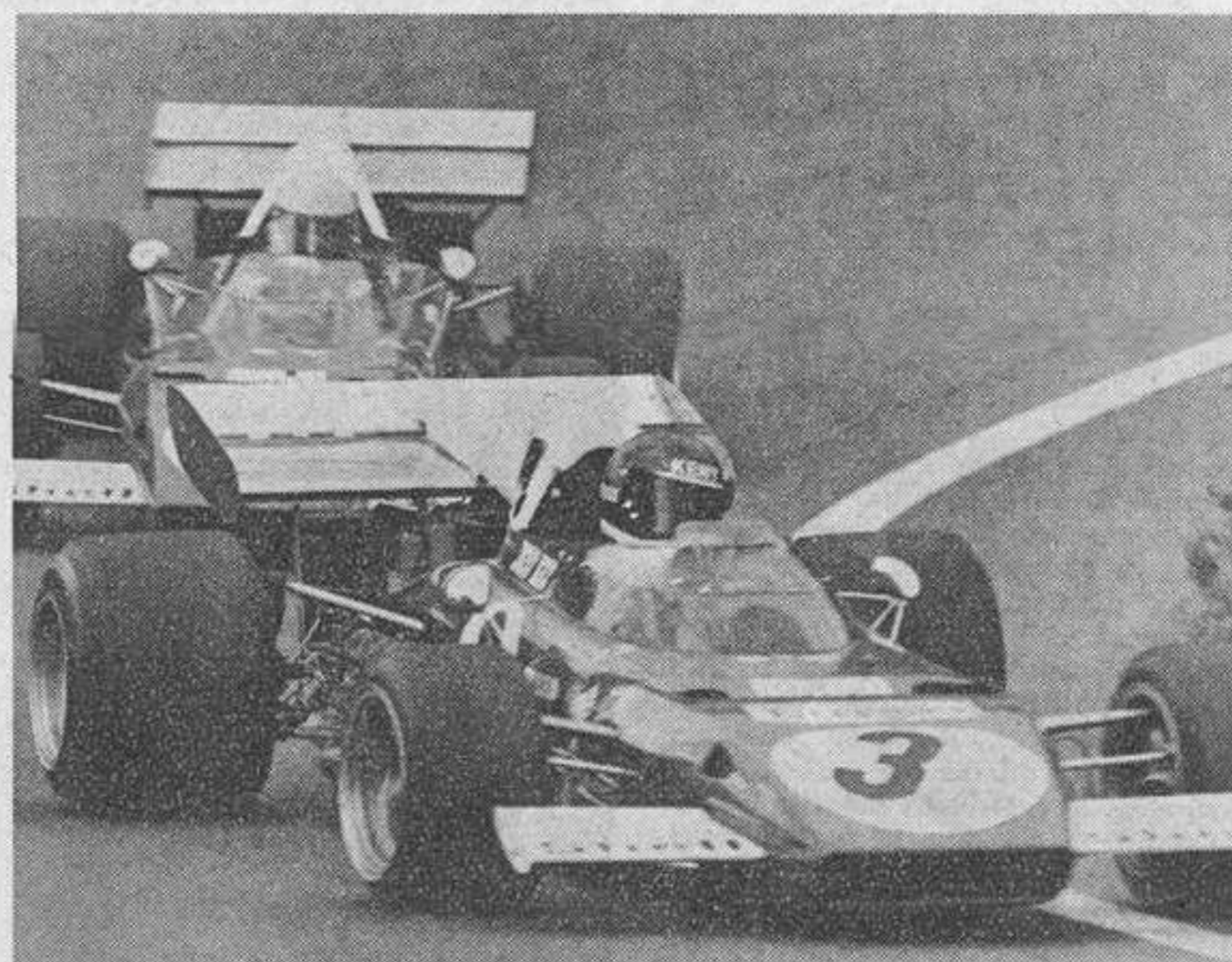
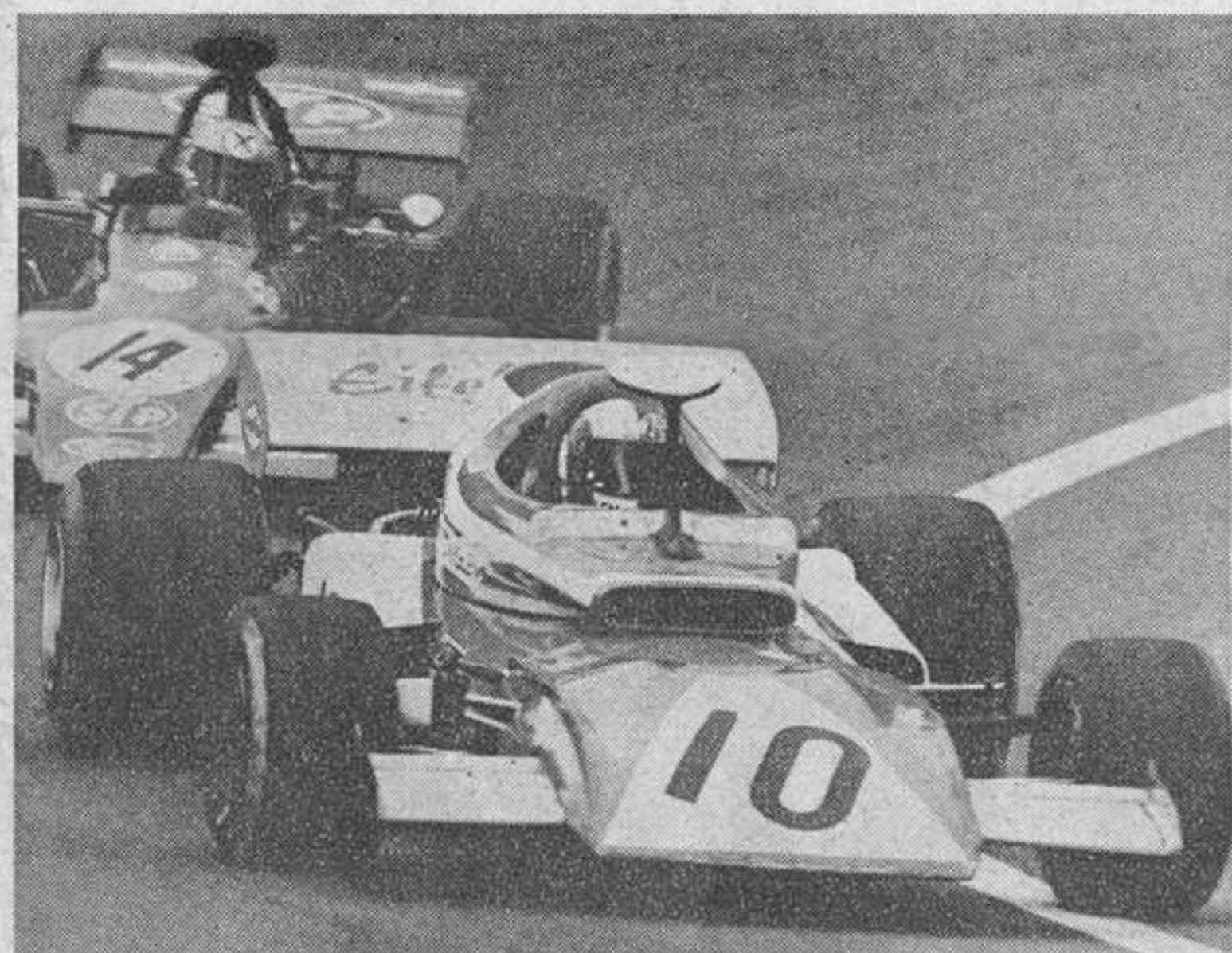
Sulla macchina di Walker il serbatoio era isolato con il radiatore dell'olio separato e posto a destra proprio di fianco, mentre sulla macchina di Fittipaldi la soluzione era ancora migliore, perchè il radiatore dell'olio era stato messo dietro il serbatoio, facendo blocco unico con esso ed il supporto alettone veniva alimentato in aria fresca con due aperture a orecchie poste a ciascun lato, il che ha ridotto ancora di più le eventuali resistenze aerodinamiche.

Le solite novità importanti nelle GOMME che continuano ad essere elemento importantissimo nella economia generale delle prestazioni. Qui con la pista asciutta stavolta sono state le Goodyear a permettere le prestazioni migliori ed i piloti hanno valutato in circa due secondi al giro il vantaggio che le nuove gomme Goodyear hanno determinato rispetto alle Firestone.

Raccapazzarsi nella ridda di sigle che distinguono i vari tipi di pneumatico, sia nella costruzione, sia nelle mescole usate, è impresa pressochè impossibile.

Tanto per darvi un esempio, alla Goodyear avevano almeno dodici tipi differenti di gomme da asciutto senza contare perciò quelle da bagnato. Abbiamo visto gomme con sigle che cominciavano con la cifra 20 seguita dai numeri 80, 81, 82, 83, 84, 85 ed altre gomme con gli stessi numeri ma preceduti dalla sigla 21. In un canto abbiamo notato anche delle gomme con scritto 2187, che però pare non siano state usate da nessuno. Più semplice la individuazione delle gomme Firestone che aveva i tipi B32 e B33.

Pare che tutti abbiano scelto il tipo B32 perchè l'altro era risultato più veloce ma di maggior slittamento trasversale e di minor durata.



A sinistra, la Eifelland di Stommelen (eccellente all'inizio delle prove) precede la March 721G di Lauda. A destra, le Ferrari di Ickx e Galli

sono state rilevate sulla MATRA 120D che, come avevamo annunciato, aveva un corpo macchina interamente ridisegnato, sul quale era stato montato lo stesso motore e cambio e le stesse sospensioni già viste nelle ultime prove.

Il risultato è stato, oltre tutto, un abbellimento della linea della vettura che è meno spigolosa del modello precedente e che parrebbe persino meno ingombrante lateralmente. In realtà le dimensioni sono pressapoco le stesse ma la forma del muso e quella della «pancia» hanno affinato la linea generale della macchina.

Il fatto più importante della nuova linea è dato dallo spostamento all'indietro della massa più importante dei serbatoi, il che migliorerà la distribuzione dei pesi ai fini della stabilità e della maneggevolezza. Il risultato, visti i tempi ottenuti da Chris Amon durante le prove, è stato indubbiamente buono, anche se i tecnici della Matra sono d'accordo sulla necessità di costruire una vettura interamente nuova, necessità che ora è diventata impellen-

te. Le sospensioni sono di geometria differente, anche se dello stesso tipo e schema delle precedenti. La parte anteriore, che era quella più discutibile e che era stata determinata dalla necessità di avere il radiatore acqua davanti al muso è stata adesso abbassata portando la traversa anteriore sopra i piedi del pilota.

Il risultato è di una linea migliorata anche esteticamente, ottenuta con la ado-

proprio sulla parte estrema della macchina. Sopra il cambio è stato posto un serbatoio olio di nuovo disegno che è solidale anche col recipiente regolamentare di recupero dell'olio proveniente dal motore.

Per il raffreddamento dei freni posteriori, che sono sempre vicini alla uscita del cambio, è stato adottato un convogliatore d'aria praticamente circolare ottenuto con elementi fusi e che fa capo

ter, vale a dire anche la squadra ufficiale ha scelto la via dell'adattamento per la Formula Uno del telaio previsto per la Formula Due. Le March 721G presentate qui e guidate da Peterson e Lauda erano in sostanza delle F. 2 dotate di serbatoi più grandi ed a parere dei piloti sono andate bene.

La March tuttavia sta costruendo una macchina nuova che dovrebbe essere pronta tra non molto, anche se

STEWART nuovo presidente GPDA e «Trofeo Bonnier» per la sicurezza

GLAND - Il consiglio direttivo dell'associazione piloti da Gran Premio (GPDA), dopo l'ultima sua riunione, ha annunciato che in memoria del suo presidente e direttore Jo Bonnier, che così tragicamente ha perduto la vita nella recente 24 Ore di Le Mans, verrà annualmente messo in palio un Trofeo da assegnarsi ad una persona oppure ad una organizzazione, che, a giudizio di una commissione indipendente, si sia particolarmente distinta per il contributo dato nell'anno precedente alla questione della sicurezza nelle corse automobilistiche.

Facendo questo annuncio nella sede della GPDA a Gland, il direttore esecutivo dell'associazione Nick Syrett ha detto: «E' particolarmente indicativo il fatto che il primo vero trofeo da assegnarsi soltanto per contributi alla soluzione del problema della sicurezza nelle corse automobilistiche, sia stato istituito dopo la morte di Jo Bonnier. Jo, che

sotto svariati aspetti è stato il fautore degli enormi miglioramenti sia per la sicurezza dei circuiti, sia per l'equipaggiamento dei piloti che hanno avuto luogo negli ultimi dieci anni, si sarebbe senz'altro meritato un simile trofeo se questo fosse stato messo in palio nel corso della sua vita, e sicuramente più di una sola volta. Egli era più di un semplice pilota da corsa, egli era una istituzione nelle corse ed è pertanto altamente significativo che la sua memoria sia perpetuata con questo trofeo».

La commissione giudicante sarà selezionata dal consiglio direttivo della GPDA sotto la nuova presidenza di Jackie Stewart che assolverà questo incarico sino al termine del presente mandato associativo, 31 marzo 1973; un altro comunicato in merito alla commissione giudicante del trofeo sarà emesso allorché i mandati di nomina saranno restituiti per accettazione.



Diversamente da quanto avvenuto a Fiorano, il d.s. Ferrari, Peter Schetty, ha mostrato una certa affabilità nella vita ai box con il « nuovo venuto » Nanni Galli (Attualfoto)

Per i commissari «fuggenti» la protesta di JACKIE

CLERMONT FERRAND - « Sono perfettamente guarito — ha dichiarato il campione del mondo Stewart appena arrivato al G.P. di Francia — e non pensino i miei avversari di farmi paura. » Però Stewart non è più lui, in Inghilterra non lo apprezzano più per quella sua affannosa corsa al denaro, che gli fa passare due terzi della giornata in aereo, e anche perché forse è scozzese.

Alle gare, i ragazzini, non lo attorniano più per chiedergli gli autografi, ora che non è più in testa al campionato. Sono invece delle vere moltitudini attorno a Fittipaldi, che è più spontaneo dello scozzese e che non sa dire di no a nessuno, anche nei momenti meno opportuni.

Il ricordo di BAIRES

Stewart si è fatto molti nemici anche per quel suo modo di vedere e di parlare sempre di sicurezza. Poi, in campo CSI, lui che rappresenta un organo come la GPDA, che ha in pratica il coltello per il manico, permette che vengano messi sulle nuove vetture di F.1 dal prossimo anno ben 250 litri di benzina. Alla faccia della sicurezza e dei serbatoi antincendio, di cui pochi mesi fa si dimostrò entusiasta!

Anche a Clermont Ferrand ha fatto, alla fine delle due giornate di prove, la sua ormai quindicinale uscita per la sicurezza (a dir il vero però questa volta tutti gli altri piloti gli hanno dato ragione). Si è trattato della incapacità cronica dei commissari di percorso di fare la benché minima segnalazione ai piloti durante le prove, e quindi — si teme — anche durante la gara. Stewart si è andato a lamentare con Elford, presente sul circuito per aiutare l'organizzazione nei problemi di sicurezza, dicendo « mi sono trovato davanti alcune volte delle macchine ferme e in testa-coda, senza che nessun commissario mi avvertisse con le bandiere. »

Ha poi continuato il campione del mondo, rivolto agli organizzatori e ad alcuni rappresentanti della CSI, fra i quali Schmitz, presenti, che ad un certo punto del percorso c'era la macchina di Beuttler ferma in mezzo alla strada per un testa-coda del pilota. I commissari che gli erano intorno, invece che segnalare con la bandiera gialla ai piloti che sopraggiungevano il pericolo, sono scappati al di là del

guard-rail, quando l'hanno visto arrivare! (A proposito, Jackie: hai forse cambiato idea sul caso Giunti a Buenos Aires?)

Oltre a questo episodio, Stewart ne ha raccontato altri, e ha chiesto che cosa pensino di fare gli organizzatori. Elford lo ha rassicurato che in serata avrebbe dato istruzioni ai commissari in proposito.

Si era intanto radunata una piccola folla di piloti che davano tutti ragione a Stewart, il quale sembrava gongolasse di questo suo successo verbale, quando è arrivato Beltoise e aveva anche lui da dire la sua in fatto di sicurezza.

Ha detto il francese: « Per i commissari ha ragione Stewart, sono completamente inefficaci, non agitano mai le bandiere blu anche quando si sta per superare una macchina più lenta. »

Ha poi continuato Beltoise: « Oggi ad un certo momento, sono arrivato dietro a Hill, che andava molto più piano di me, mi sono apprestato a sorpassarlo, pensando che i commissari lo avvisassero con la bandiera blu, invece niente. Così io e Hill ci siamo toccati. Non era colpa di nessuno dei due, e per fortuna non è successo nulla. »

Dirà poi Hill sullo stesso episodio: « Andavo piano perché volevo rientrare ai boxes, quando ho visto arrivare Beltoise, con tutte e quattro le ruote bloccate che fumavano, e mi ha toccato, chissà perché!... Fortunatamente non è successo nulla. »

Circuito non adatto

Hill si è comunque detto anche lui d'accordo con Stewart, sulla inefficienza dei commissari, e ha aggiunto, « C'è un altro grosso problema, la pista piena di terriccio e di sabbia portata dal vento che rende il percorso estremamente pericoloso. » Ha aggiunto mentre si calcava il berretto a quadretti sulla ribelle capigliatura striata di biondo, « non sono questi i circuiti dove fare correre delle macchine di quasi 500 cavalli. »

Stewart poi se ne è andato a fare un giro di ricognizione con una vettura privata sul percorso di gara. Quando è arrivato ai boxes era ancora più di umore nero di quando era partito.

G. C.

● OLIVER torna alla guida di una BRM (che ha «rotto» con Soler Roig) nel G.P. Gran Bretagna.

I direttori sportivi (stranieri) del «cavallino» e del

DALL'INVIATO

CLERMONT FERRAND - Di rimbalzo, anche per la mancanza di fonti dirette perché tra scioperi di giornali e di giornalisti e comunicazioni più o meno valide qui le cose non si riesce a saperle, qualche informazione sulle reazioni della opinione pubblica sul caso di Nanni Galli è arrivata anche fino a Clermont Ferrand.

Notizie strane e contraddittorie, per cui abbiamo creduto che la cosa migliore da fare fosse quella di chiedere al diretto interessato come effettivamente sono andate le cose. Diciamo anzi ai diretti interessati, visto che non è soltanto il pilota ad essere citato nella vicenda.

Beh, quel che si può dire è che

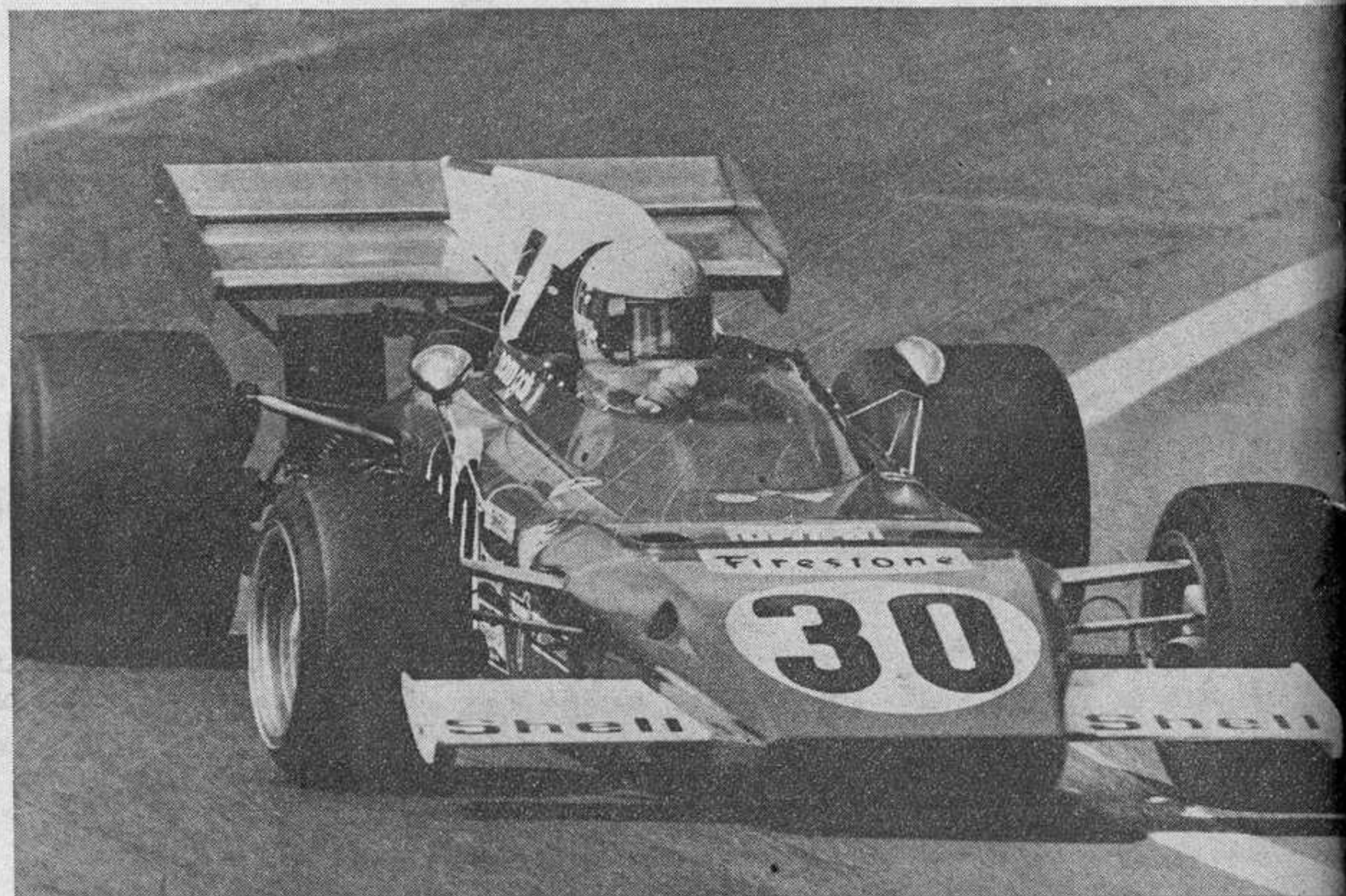
tutti sono stati abbastanza sorpresi di apprendere che l'avvenimento, che ha portato ad avere un italiano su una Ferrari per la gara di Clermont Ferrand, abbia suscitato tante discussioni.

Primo tra tutti NANNI GALLI che dice:

« Beh, le cose sono state abbastanza semplici. La Tecno mi ha informato che per la gara di Clermont Ferrand avrebbe corso Bell, col quale debbo dividere la macchina finché non ce ne sarà una seconda. Poiché avevo appreso dell'incidente a Regazzoni e quindi della sua indisponibilità per questa corsa e poiché non c'erano ostacoli contrattuali a impedirmelo, venerdì scorso ho telefonato all'ing. Ferrari chiedendogli se, per questa corsa, c'era eventualmen-

te una macchina disponibile per me. Mi ha risposto che ci avrebbe pensato e che avrebbe visto cosa era possibile fare e lunedì mi ha richiamato per dirmi che, se ero d'accordo, potevo andare a Fiorano a provare la macchina e me l'avrebbero data per la corsa. Tutto qui, un modo abbastanza semplice come vedete. Naturalmente sono contento di essere sulla Ferrari, prima di tutto perché è pur sempre una bella macchina, e poi perché in ogni modo ciò mi permette una ulteriore e utile esperienza e comunque un allenamento che era insperato. Adesso faccio la corsa, cercando di fare il meglio che potrò, senza però strafare, poi non so bene cosa accadrà, ma in ogni caso penso che, secondo il programma, io dovrò cor-

Perché Galli in Ferrari



Ecco Galli con la sua Ferrari a Clermont Ferrand. In un circuito così difficile ed a lui sconosciuto. Galli ha guidato con molta prudenza. A meno che, come al solito, la sua «prudenza» non venga fraintesa, dopo che tutti si erano affannati a dirgli di andare piano. A Fiorano aveva fatto 1'19"8

Dopo Galli e Schetty poco lontano vediamo DAVID YORKE che dirige le operazioni alla Tecno.

« E' sbalorditivo che ci si accusi di aver lasciato a piedi Nanni Galli quasi che gli avessimo voluto fare uno sgarbo. Galli ha lo stesso contratto di Bell ed è previsto da tempo che, finché di macchine ce ne sarà una sola, i due debbano alternarsi a guidarla. Galli ha guidato a Nivelles e la gara successiva avrebbe dovuto essere quella di Bell, ma poiché era il Gran Premio di Roma abbiamo fatto correre Galli. Anche perché era una gara non prevista e quindi non era nei patti preliminari. Adesso tocca a Bell, che a mio avviso deve avere gli stessi diritti e doveri di Galli. Poi toccherà ancora Galli e poi a Bell fino a che non ci saranno due macchine, cosa che mi auguro accada a Monza. Proprio non riesco a capire perché si sia fatto tanto rumore su una cosa che era scontata da tanto tempo. Noi comunque siamo contenti che Galli corra qui con

la Ferrari e non gli abbiamo posto nessun ostacolo, perché la mia opinione lei la conosce: i piloti debbono guidare più che possono e tenersi in allenamento. Quindi questa gara di Galli sulla Ferrari risulterà benefica anche per noi. Bell ha avuto la sfortuna di venire su un circuito tanto difficile e poi c'è stata la faccenda della cattiva regolazione del distributore della iniezione a fargli mancare la qualificazione, quindi in fondo il sacrificio è lui. Però nelle corse queste cose possono accadere e non è colpa di nessuno. »

Bene, per dovere semplicemente cronistico abbiamo raccolto le opinioni di tutti i diretti interessati. Mi pare che non ci sia molto da aggiungere.

Franco Lini

Caro Lini, mi dispiace, ma c'è qualcosa da aggiungere. Perché, a quanto capisco, le «reazioni» che hanno ispirato questo tuo servizio, sono state suscitate dall'articolo del... tuo direttore sul quotidiano

di Bologna STADIO di venerdì 30 giugno 1972 dal titolo « Solo i meccanici sorridono a GALLI », che evidentemente non hai visto.

Per chi non l'avesse letto, quell'articolo era una semplice cronaca delle vicende che hanno portato Galli al volante della Ferrari F.1. Una cronaca nuda e reale, senza una virgola in più. Che Yorke si affanni ora a smentire, quello che ha già ammesso (addolorato) il suo patron della Martini e lo stesso d.s. svizzero ferrarista si stupisca che i fatti diano corpo ad un suo giudizio « contro Galli » è per lo meno stupefacente. In particolare, tutti coloro che erano intorno al dr. Schetty, mercoledì 28 giugno alla festa nuziale di Sandro Munari a Castelmaggiore (Bologna), hanno potuto sentire bene le sue considerazioni negative sul pratese. Primi fra tutti, fra questi « testimoni auricolari », il Presidente della Sotto-commissione Velocità CSAI geom. Anzio Zucchi e il pilota rally Arnaldo Cavallari.

Quei concetti sono stati addirittura

TECNO fanno fronte unico sul «caso» del momento

rere a Brands Hatch con la Tecno, poi dovrebbe essere Bell a correre in Germania e poi ancora io in Austria. Se per Monza di Tecno ce ne saranno due come si crede, correremo entrambi.»

E Nanni finisce qui, senza dar l'impressione che la vicenda lui l'abbia presa in modo drammatico, ma sembrandoci invece molto equilibrato nella valutazione dell'accaduto, che in fondo è cosa di carattere pressoché normale.

PETER SCHETTY, poco lontano stava occupandosi delle sue cose normali di ogni vigilia di gara. Poco dopo era insieme col pilota a discutere delle solite cose di cui si parla prima delle corse e durante le prove: gomme, rapporti, eccetera.

Finito il lavoro, parliamo anche con lui di Galli.

«Ho sentito dire che mi si accusa di essere contro Nanni Galli. E' la cosa che proprio non riesco a capire. Io ho saputo dell'accordo solo all'ultimo momento e non sono stato interpellato ma questa in fondo non è una novità. Siamo andati a provare a Fiorano insieme e naturalmente non abbiamo avuto molto tempo per parlare perché eravamo in pista contemporaneamente. Poi, finite le prove siamo andati a mangiare insieme al "Cavallino". L'unica cosa, che potrebbe avermi dato un poco fastidio in questa vicenda è che tutto sia stato fatto senza dirmi nulla, ma è un fatto cui mi sto abituando. Per il resto per me va

tutto bene e come vedete Nanni lo seguiamo come Ickx, perché è naturale che curiamo i nostri piloti sulle nostre macchine. Chi ha detto che io avrei preferito Merzario può aver indovinato, ma solo nel senso che, se avessi saputo che c'era da dare una macchina a un pilota non previsto per la formula uno, è molto probabile che io avrei fatto il nome di Merzario, non fosse altro che per dargli un premio per quello che ha fatto in questa stagione per noi, correndo molto bene. Il che però non significa che io abbia qualcosa contro Nanni Galli che è un ragazzo che stiamo e col quale si va d'accordo nelle cose che interessano la corsa. Penso che siano queste le cose importanti da seguire.»

ha infastidito Schetty



Galli ha trovato il tempo di andare a far visita alla squadra Tecno. Eccoli conversare con i depressi Cremonini, ed il conte Gregorio Rossi, mentre Bell scende. Al box Tecno si è visto anche Schetty

Il «grazie» a FERRARI degli sportivi toscani

FIRENZE - Come era da prevedersi, la notizia che il toscano Nanni Galli avrebbe disputato il Gran Premio di Francia al volante di una Ferrari 312 B2 messaggi a disposizione per «volere» del Drake di Maranello, ha sollevato, soprattutto dopo gli attacchi di certa stampa e giudizi negativi interessati, una vera ondata di entusiasmo del quale, fra gli altri, si sono resi interpreti i nostri «figliocci» del Club AUTOSPRINT di Prato e Mauro Bertolucci per tutti gli sportivi della Versilia, con i messaggi che qui sotto riportiamo.

Da Prato, all'indirizzo del comm. ing. Enzo Ferrari, Maranello, è partito il seguente telegramma: «Desideriamo ringraziarla per la possibilità che Ella ha dato al nostro socio onorario e concittadino Nanni Galli di partecipare al Gran Premio di Francia sulla macchina con la quale da sempre avremmo voluto vederlo correre.»

Mauro Bertolucci, invece, quale portavoce degli sportivi versiliesi, ha scritto: «Illustre ing. Ferrari, a nome di tutti gli sportivi versiliesi e a nome di tutti gli appassionati di automobilismo, Le dico "Grazie!"; grazie per avere nuovamente affidato una Ferrari Formula 1 a un corridore italiano! E particolarmente noi toscani siamo lieti che questo corridore sia Nanni Galli. Lei ha saputo dare all'Italia un eccezionale prestigio, tanto che qualsiasi grande corridore, italiano o straniero, ha avuto ed ha come aspirazione gareggiare su una Ferrari. Questo gli sportivi, gli autentici sportivi, non lo dimenticano. Nanni Galli ha avuto finora una vita agonistica quanto mai dura e amareggiata, ma è un pilota di primissimo piano che ha saputo dimostrarlo nelle condizioni più disagiate. D'altra parte anche Lei, ing. Ferrari, è abituato a superare drammatiche situazioni e gravi difficoltà! Chissà che questo binomio — la Ferrari F. 1 e Nanni Galli — non diano ancora all'Italia e a Lei nuovi prestigiosi primati.»

La delusione per BELL

CLERMONT FERRAND - «La prossima volta corre Bell» così dichiarò il d.s. della Tecno, David Yorke alla fine del G.P. del Belgio a Nivelles. E i conti Martini, non sapendo che pesci pigliare, perché forse si aspettavano un rendimento diverso dalla macchina per la quale avevano speso tanti soldi, annuirono e diedero il loro benestare incondizionato all'operato del loro uomo di fiducia (pagato anche lui a fior di milioni) sperando che non fosse la macchina che non andava, bensì il pilota.

Nanni fu appledato; il pilota lo appurò la sera della corsa romana del 18 giugno, quando finì terzo in quel mini Gran Premio. La cosa è andata poi diversamente, perché liberata una Ferrari causa la frattura al polso di Regazzoni, al pratese venne data finalmente la possibilità di provare una F. 1, nonostante che il d.s. della Ferrari Schetty non fosse d'accordo, e gli avrebbe preferito, se fosse dispo da lui, Redman o Merzario.

Ma la tris Yorke-Bell-Tecno ha fatto un buco nell'acqua e non si è qualificata per la partenza del G.P. di Francia. Molta colpa è della vettura che non è competitiva, ma un po' di colpa è anche di Bell, che non avendo esperienza su questa vettura non ha potuto condurla al limite, almeno per precedere Beuttler.

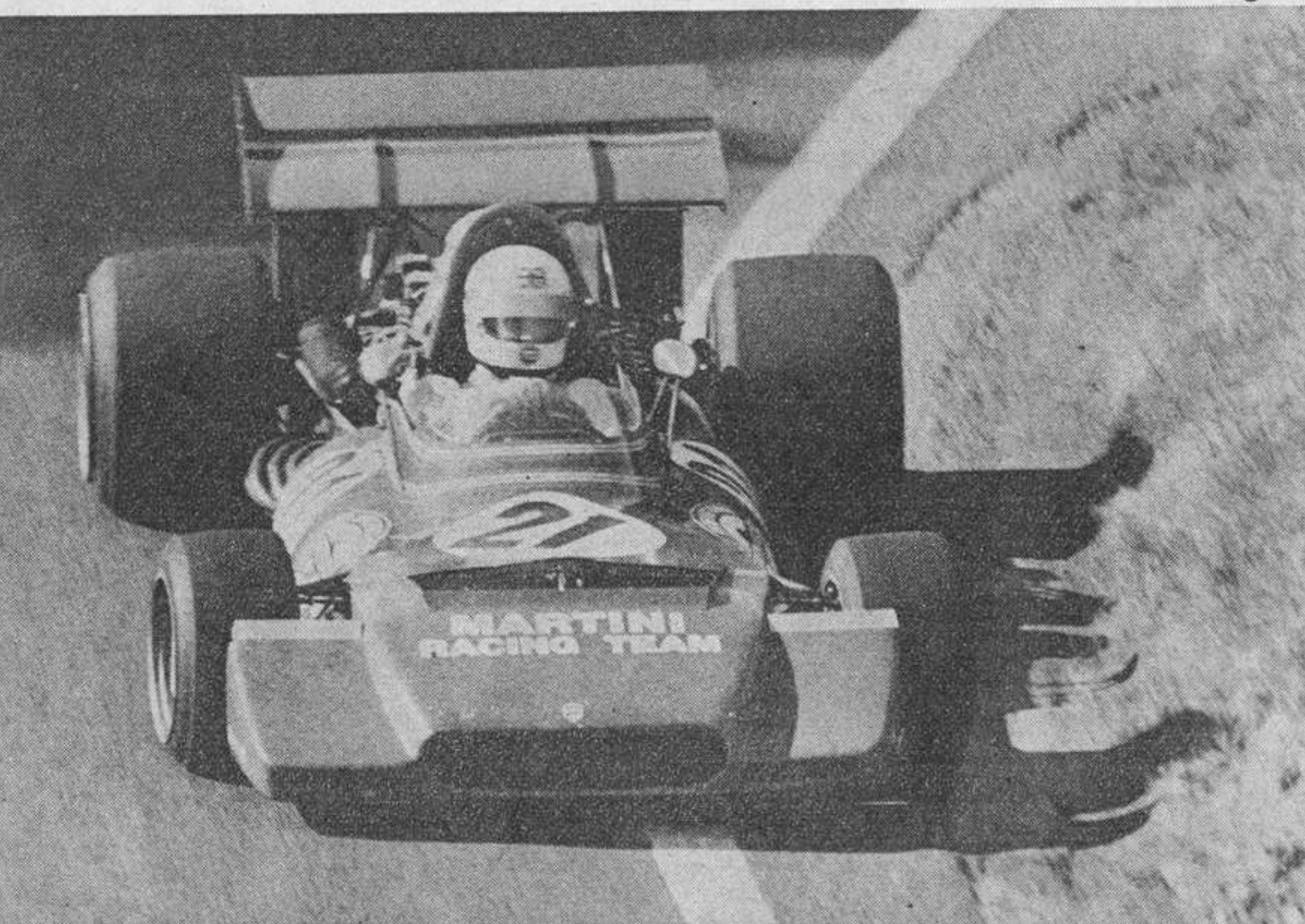
Questo di Clermont Ferrand è stato un po' il calvario della Casa bolognese patrocinata dalla Martini. Il primo giorno con due ore di prove e un mo-

tore vecchio, che aveva già girato a Modena, Bell è riuscito a fare un tempo di 3'06"9 che resterà il migliore nel totale delle quattro ore di prove previste per il G.P. Nella notte fra venerdì e sabato i meccanici hanno cambiato il motore e ne hanno montato uno che, al banco, aveva dato 470 CV a 11.500 giri. Ma non era tanto la potenza del motore che occorre alla macchina, quanto una messa a punto come stabilità e tenuta di strada. E per questo Bell non era certo il pilota più adatto.

Così, in due ore di prove, sabato Bell non è riuscito a migliorare il tempo del primo giorno, e la Tecno non si è qualificata per la partenza. Nonostante che due macchine si siano ritirate per incidenti, cioè quelle di Pescarolo, che ha distrutto la sua March, perché investito da una nuvola di polvere e sassi lanciati contro dalla Ferrari di Nanni, che aveva messo le ruote in derapata fuori dal manto stradale, e di Gethin. Quest'ultimo aveva tentato di dare... una mano anche lui alla Tecno distruggendo la sua BRM contro un guard-rail.

La ragione per cui il nuovo motore non avrebbe reso nelle prove di sabato è stata imputata alla benzina (Elf) che sarebbe stata sporca. La giustificazione è però poco credibile, perché anche tra le altre macchine che hanno adoperato lo stesso carburante nessuna ha avuto problemi di sorta.

cev.



Ecco Derek Bell, al suo debutto, non molto fortunato, con la Tecno-Martini. In Francia, la monoposto bolognese ha avuto molti guai, e non è riuscita a qualificarsi. Era in una edizione intermedia, più panciuta e con il musetto già visto a Vallelunga. In prova a Modena, aveva fatto segnare un 50"7

tura riassunti nella dichiarazione, resa, proprio a Clermont Ferrand al collega Pietro Rizzo, inviato della «Gazzetta Sport», col quale, dopo le ultime prove del G.P. di Francia, il direttore sportivo ferrarista si è così spocchiosamente espresso su Galli: «...Mi è sembrato un pilota modesto, con tanta voglia di far bene...».

Una sola domanda si potrebbe fare al dr. Schetty: se appena due anni fa, su lui pilota, il d.s. Ferrari d'allora, d.s. Franco Gozzi, si fosse espresso con quell'aggettivo così esplicito, dopo le sue prestazioni sul 512, cosa avrebbe detto?

Marcello Sabbatini

● Nella seconda giornata di prove le due FERRARI con Ickx e Galli hanno provato con il pieno di benzina, ma in alcuni punti toccavano per terra e si è dovuto così alzare di un buon centimetro la macchina.

● Ickx «La mia Ferrari è molto migliorata con le nuove sospensioni, abbiamo fatto notevoli passi in avanti, solo che qui le nostre gomme sono nettamente inferiori agli avversari.»

● Il motore montato per le prove di sabato sulla Tecno di Bell, aveva dato al banco 470 CV a 11.500 giri, ma sulla macchina non andava. Si è scoperto poi che era colpa della benzina Elf che (sulla Tecno) era sporca.

● C'era anche l'ing. SEVERI (Autodelta), al G.P. di Francia, «Come spettatore» ha tenuto a precisare l'interessato. Ma c'è da crederci, pensando che era proveniente da Vallelunga?

● La mano sinistra di CEVERT ha subito uno strappo ai legamenti nell'incidente di venerdì, e per fargli passare il dolore che era fortissimo e permettergli di guidare, il medico gli ha fatto ogni tre ore 4 punture di Novocaina.

● STEWART proverà la prossima settimana a Brands Hatch la nuova macchina e dovrebbe guidarla al G.P. d'Inghilterra. Sempre se la vettura non ha subito troppi danni nell'uscita di strada di Cevert.

● Wilson Fittipaldi, non ha potuto far meglio nelle ultime prove di sabato di quel 2'59"5, perché ha rotto il pignone del differenziale. «E' un peccato — ha dichiarato l'interessato — perché la macchina andava veramente bene e ho rotto quando mi apprestavo a tirare.»

● E' proprio il boom delle moto. Qui sul circuito di Clermont Ferrand, anche i vigili del fuoco l'avevano. Erano delle Honda con al posto delle borse per gli oggetti quattro estintori per un pronto intervento.

● Prima giornata di prove. BELL fa alcuni giri e si ferma con il tubo di scarico sinistro rotto. Lui giura di no, ma in molti dicono che abbia fatto una testa e coda da... manuale.

● A proposito di testa e coda, sul finire delle prove di venerdì, anche GALLI ne ha fatto uno nella curva che immette nel rettilineo del box. Dopo aver controllato con consumata abilità la vettura, si è trovato con il muso rivolto verso i box, e senza pensarci è rientrato.

● La moglie di Fittipaldi Helena, sempre più simpatica, anche qui a Clermont, nonostante che il marito non sia riuscito nelle prove a tirar fuori un ragno da un buco, ha portato una acquamarina ad un meccanico della Lotus perché questi doveva fare un regalo alla moglie. «E' una pietra brasiliana» diceva mostrandola a tutti.

● Durante le prove di venerdì alla macchina di Ickx si è rotto un dinoplex che è stato cambiato in un attimo dall'onnipresente Tramonti.

Con lo svizzero Herbert MULLER nella Coppa BENELUX

La Pantera vince ancora

NIVELLES - Le «Pantera» di De Tomaso hanno trovato la loro corsa a Nivelles, su quel circuito belga che ha sollevato tanta ammirazione alla sua « vernice » in occasione del G.P. di F. 1. La gara in programma era valida per il Trofeo d'Europa conduttori Gran Turismo e le vetture modenesi hanno conquistato il primo e il secondo posto assoluto, rispettivamente con lo svizzero Herbert Muller e il francese Jean Marie Jaquemin, superando nettamente e con una netta

evidenza il grosso plotone di Porsche 911 sceso in lizza per contrastare loro il passo. Herbert Muller, in forma veramente brillante, dopo avere controllato gli avversari per rendersi conto delle rispettive possibilità, è passato decisamente in testa ed ha terminato vittoriosamente la corsa, coprendo la distanza alla media di 147,253 kmh, con un vantaggio di circa venti secondi su Jaquemin e di oltre un minuto sul terzo arrivato, lo svedese Ekberg su Porsche.

La gara europea era stata

preceduta da una competizione internazionale di Formula Ford, vinta dallo svizzero F.R. Vaney, su Ford-Vaney, ad una media oraria di 143,077 km.

COPPA BENELUX A NIVELLES - Gara di velocità in circuito, valida per il Trofeo Conduttori GT - Autodromo di Nivelles, 2 luglio 1972.

CLASSIFICA

1. Herbert Muller (De Tomaso-Pantera) in ore 1.03'43"8, media kmh 147,253; 2. Jaquemin (De Tomaso-Pantera) 1 ora 04'02"4; 3. Ekberg (Porsche 911 S) 1.04'55"9; 4. Fitzpatrick (Porsche 911 S) 1.05'00"0; 5. Nehueussen (Porsche P 11 S) 1.05'11"9; 6. Steckonig (Porsche 911 S) a 1 giro; 7. Bardini (Porsche 911 S) a 2 giri.



Helmut Mander, con la sua Opel Kadett 2 litri gruppo 2, è stato inferiore all'attesa giungendo solo quinto di classe e battuto sonoramente da Truci, undicesimo assoluto con l'Alfa Romeo GTAM

Dopo il rinvio per l'alluvione

Forse a metà agosto la «POCONO 500»

POCONO (Pennsylvania) - I fumi, le ire, le ingiunzioni della USAC sono sfumate dinanzi al quadro impressionante che Agnes — l'uragano più bizzarro e poderoso che l'America ricordi — ha dipinto a tinte fosche, rovesciando su migliaia di chilometri quadrati circa un metro e mezzo d'acqua inondando paurosamente, rovinando, distruggendo, uccidendo. E così la corsa del mezzo milione e passa di dollari (la seconda gemma della «Triple Crown») ha dovuto chiudere i battenti al secondo anno, sperando che il 5 o il 20 agosto si possa organizzare un'altra edizione.

La prima corsa la vinse Mark Donohue a bordo della McLaren Blue Sunoco di Roger Penske. Quest'anno il trionfatore della 500 Miglia di Indy 1972 si ripresentava deciso ad ostacolare l'irruenza di Bobby Unser e di Andretti che in prova avevano sfiorato le 187 miglia orarie e si accingevano a stracciare questo nuovo primato di pista. Il presidente della USAC William Smyth aveva detto che avrebbe confiscato i 275.000 dollari (premio della pista) ma quando «l'esecutive» ha osservato il disastro che circonda la pista di Pocono, si è convinto che in simili circostanze non si può essere duri.

«Abbiamo bisogno di Pocono. Il magnifico triovale è al secondo anno di vita e bisogna dargli una mano.»

I piloti, invece, erano di umore diverso. Gary Bettenhausen ha detto: «Speriamo che l'erba ricopra la pista prima che si ritorni a Pocono.»

«Se avessero rinviato la corsa un po' prima avrei potuto partecipare al Gran Prix di Francia,» ha commentato Peter Revson.

«Ho preso un prestito in banca di 5 mila dollari per venire dalla California» ha dichiarato Bill Simpson — «Ne ho già spesi 7 mila e non si è corso.»

Bill Marvel, manager dell'autodromo ha giustamente fatto notare: «Che colpa ne abbiamo se la

natura si è scatenata ed ha rovesciato il cielo in Pennsylvania.»

Non c'era nulla da fare. Quattro mila case distrutte, cento morti, fiumi straripati, la pista inondata da 35 centimetri d'acqua. Questo il consuntivo tragico della zona circostante la «gemma delle montagne del Pocono». Ora si parla di agosto, ma in quel tempo sul triovale si corrono un paio di gare di motociclette e la Trans-Am e questo potrebbe risultare dannoso finanziariamente.

L'uragano ha fatto rinviare anche la spettacolare gara «Midget» di Trenton alla quale avrebbe dovuto partecipare Mario Andretti «ospite d'eccezione».

«Speriamo smetta di piovere» ha commentato il direttore della pubblicità Bob Zera, che sta organizzando una delle più spettacolari «300» miglia per Stock Car con oltre 50 mila dollari di monte premi sul circuito a forma di fagiolo di un miglio e mezzo. La corsa avrà luogo il 16 prossimo e vedrà partenti i più grandi assi della categoria.

Lino Manocchia

● Fra la GENERAL MOTORS CORPORATION, la FONDAZIONE PAHLAVI e la Società delle JEPPI di Teheran, è stato raggiunto un accordo in base al quale verrà costituita una nuova azienda automobilistica in Persia, che assumerà la denominazione di GENERAL MOTORS IRAN Ltd. La nuova società (45 per cento di capitale GM) si occuperà della produzione e distribuzione nel territorio iraniano di vetture speciali della GM.

Ha vinto ancora negli stock-cars

PETTY

ha già vinto 65 milioni

COLLEGE STATION (Texas) - Richard Petty su Dodge '71, sconfiggendo un battagliero lotto di avversari ed il caldo infernale che sulla pista raggiungeva e superava i 46 gradi di calore, ha vinto la prestigiosa «500 miglia Lone Star», riservata a vetture stock car, girando alla media di oltre 232 kmh, e portandosi a casa la bella somma di 7 milioni di lire. Il pilota della Carolina del Nord ha così ottenuto la sua quarta vittoria stagionale (due delle quali su Dodge) da quando ha firmato il contratto da un milione di dollari con la Andy Granatelli - STP. Lo scorso dicembre Petty vinse sempre su questo circuito e a bordo della sua Plymouth, alla medesima media di 232 kmh.

Petty, che con questa vittoria ha già vinto, sino ad ora, quasi 65 milioni di lire, davanti a circa 60 mila spettatori assiepatis sulle tribune del «Texas World Speedway» sfidando il calore asfissiante, ha sostenuto una delle più accese battaglie della categoria. Petty, tuttavia, una volta insediatosi saldamente al comando ha condotto per 186 dei 250 giri da percorrersi su questo ovale di 3.218 metri, battendo nell'ordine Bobby Allison e «Coco» Marlin ai quali sono andati rispettivamente 3 milioni e 843 mila lire, e 2.892.000 lire. Erano in gara 14 vetture Ford, 6 Dodge e 4 Chevrolet.

I. m.

500 MIGLIA «LONE STAR» - Gara di velocità per stock car - College Station, giugno 1972.

CLASSIFICA

1. Richard Petty (Dodge) 250 giri, media 232,042 kmh; 2. Allison (Chevrolet) a 1 giro; 3. Marlin (Chevrolet) a 6 giri; 4. Parson (Mercury) a 6 giri; 5. Isaac (Dodge) a 6 giri; 6. Hylton (Ford) a 8 giri; 7. Smith (Ford) a 9 giri; 8. Arnold (Ford) a 18 giri; 9. Dalton (Mercury) a 18 giri; 10. Champion (Ford) a 19 giri.

● E' stata immatricolata a MILANO la vettura targata RO-0000, cioè la numero 2.200.000. La n. 2.100.000 era stata consegnata il 21 gennaio scorso.

110 iscritti alla F. 3 di B. Hatch

● Le iscrizioni per la gara di F. 3, contornata al G.P. D'INGHILTERRA, sono ora centodieci. Il fatto che, come si è già annunciato, la gara si correrà senza maniche, ha provocato proteste. Gli organizzatori ribattono che manca il tempo materiale per fare correre due manches e una finale, ma può darsi che le insistenze dei componenti il circo della F. 3 li induca a trovare il tempo. Quanto al Grand Prix, sembra possibile che ci siano trenta partenti. Oltre alla terza McLaren, di cui abbiamo già detto, ci sarà probabilmente una terza JSP per Trimmer, due vetture sono state iscritte dalla Tecno, pare confermata la presenza della Connew e si ripete che sarà affidata a Migaulti, che ha comprato un DFV da Frank Williams, mentre Ray Allen (di cui si diceva che avrebbe corso con la Connew) ha ottenuto una March 711.

Sul BONDONE ha deciso il m PERROT a mollo

SPECIALE PER AUTOSPRINT

TRENTO - Le peggiori circostanze atmosferiche augurabili ad una competizione automobilistica, con pioggia battente e banchi di nebbia, hanno letteralmente sconvolto ogni pronostico alla edizione '72 della Trento-Bondone, una delle cronoscalate classiche del calendario internazionale. Vincitore assoluto è risultato Silvano Frisori, di Trieste, che ha condotto senza errori in cima al Vason la Porsche 911 due litri del Lloyd Adriatico, del tutto impreveduto, poiché anche in situazioni di strada pessime difficilmente si poteva pensare che non ce la facesse uno dei favoriti, quanto meno Perrot o Facetti.

Il pilota svizzero della March F. 2, reduce da quattro «assoluti» consecutivi nelle gare valide per l'euromontagna di quest'anno, è stato tradito da un testa-coda in piena velocità, in una «esse» nella prima metà del tracciato e, pur non avendo perso moltissimo tempo, schiacciando il musetto, è arrivato a 13" da Frisori. Di un'analoga disavventura è stata vittima Carluccio Facetti, che con la sua Abarth-Osella era il più serio pretendente alla vittoria, su strada bagnata, anche per la sua ottima conoscenza del percorso. Invece, in un tornante a destra, la sua vettura in pieno «acquaplaning» è andata dritta, e il milanese ha perso moltissimo tempo per rimettersi in corsa, anche per difficoltà alla retro-marcia.

Un vero peccato per «Gianfranco», molto atteso dopo le recenti bellissime gare, ed anche per «Shangry-la», che, partito fortissimo, ha distrutto contro la roccia la Brabham F. 3 di Bignami che gli aveva affidato la Scuderia Italia. Non vorremmo sbagliarci, ma da come sono andate le cose e con i tempi parziali) forse «Shangry-la» avrebbe potuto farcela. Certamente, con le condizioni che c'erano, questo è un discorso che va preso con le molle: infatti, in tanti avrebbero potuto fare meglio, solo rischiando di più. Ad esempio Bonomelli, che con la sua Porsche 2,5 si è «calmato» dopo una intravversata in quinta che è finita bene, ma gli ha palesato in maniera inequivocabile lo stato del terreno. Il quale terreno, nelle parti vecchie, è risultato a detta di tutti scivolosissimo, mentre nei vari chilometri di asfalto nuovo messo qualche mese fa è rimasto in uno stato di aderenza accettabile.

Per la classifica assoluta, Bonomelli è stato preceduto dal fortissimo Fischhaber, oltre che da Pianta, salito da par suo con la Opel Commodore 3 litri. Molto sfortunato Pica, che è risultato quinto assoluto (e secondo di classe dopo Frisori) non ostante una «toccata» con la parte anteriore destra. Comunque, il pilota milanese ha ammesso onestamente che l'inconveniente non gli ha fatto perdere troppo tempo, e che comunque non avrebbe fatto il tempo dello scatenato vincitore.

Continuando nella classifica assoluta, altre sorprese sono venute dall'eccellente tempo della NSU 1300 di Georg Weber, che ha regolato da lon-

tano le Fiat 128, dalle quali ci si aspettava forse qualcosa di più.

In ogni modo, un'altra occasione per battere l'ormai famoso record assoluto di Peter Schetty, di 10'58"61, ottenuto con la Ferrari 212 E nel 1969, è sfumata, complice il tempo. In realtà, Perrot nella seconda prova aveva già abbassato questo tempo (con 10'56"79), e si diceva certo di togliere altri 5-6". Peccato che i record in prova non valgano. Comunque, con i 15 punti conquistati al Bondone il quarantenne svizzero può dirsi virtualmente campione della Montagna per il 1972.

Campionato europeo della Montagna (dopo cinque prove)

CLASSIFICA ASSOLUTA

XAVIER PERROT (March) p. 95
Jimmy Miesusset (March) 30
Jean-Claude Andruet (Alpine) 27
Franco Pilone (Abarth Sport) 22
Silvano Frisori (Porsche GT) 20
Hervé Bayard (Surtees) 15
Jean Lapierre (Pygmeé) 14

CLASSIFICA GRUPPI 2 E 4

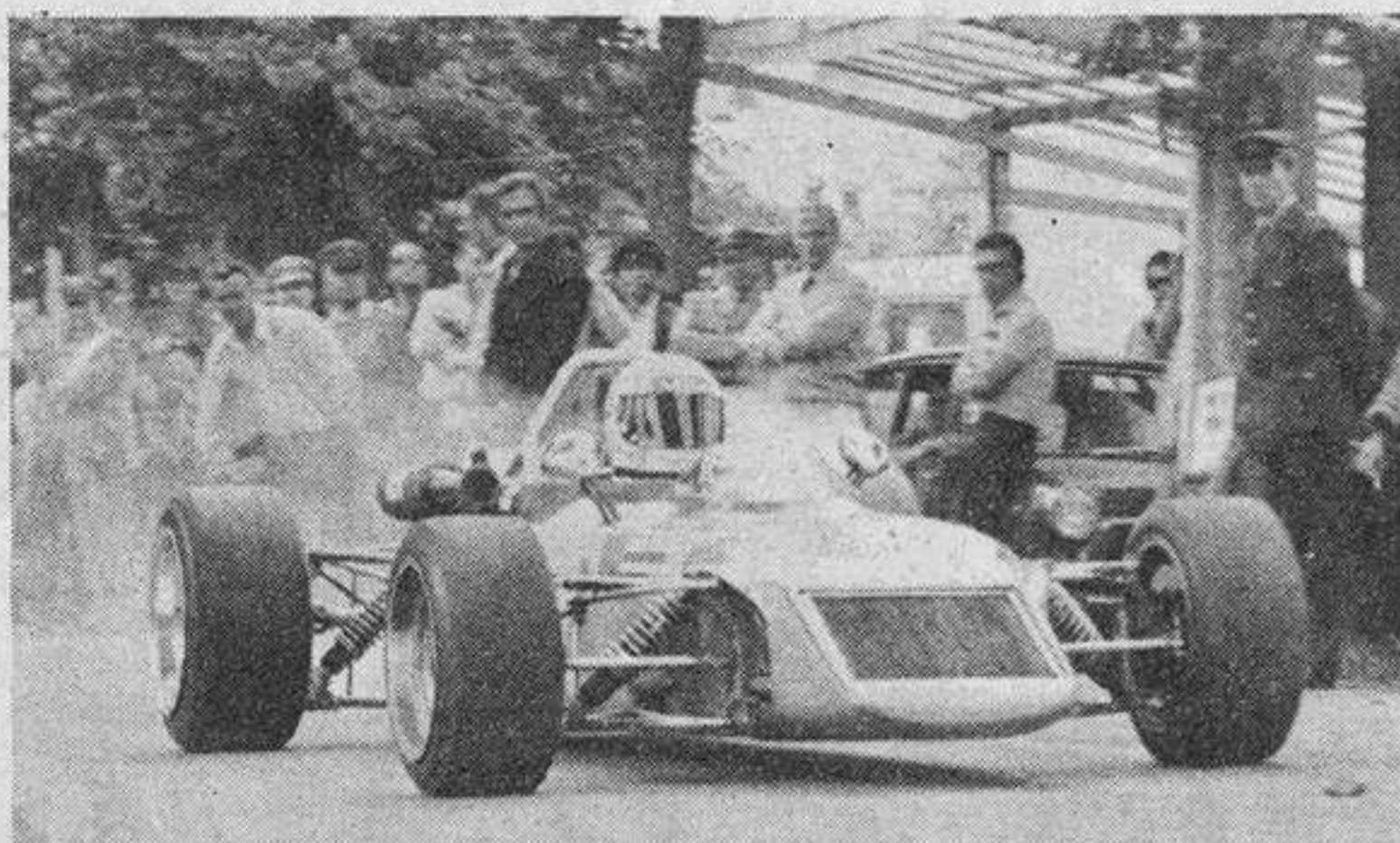
SEPP GREGER (Porsche GT) 59
Anton Fischhaber (Porsche GT) 50
H. Mander (Opel Kadett T) 42
Georg Weber (NSU T) 25
Jacques Albers (Porsche GT) 22
R. Stenzel (Porsche GT) 20
Silvano Frisori (Porsche GT) 20
G. Larrousse (Porsche GT) 20

CLASSIFICA GRUPPI 5 E 7

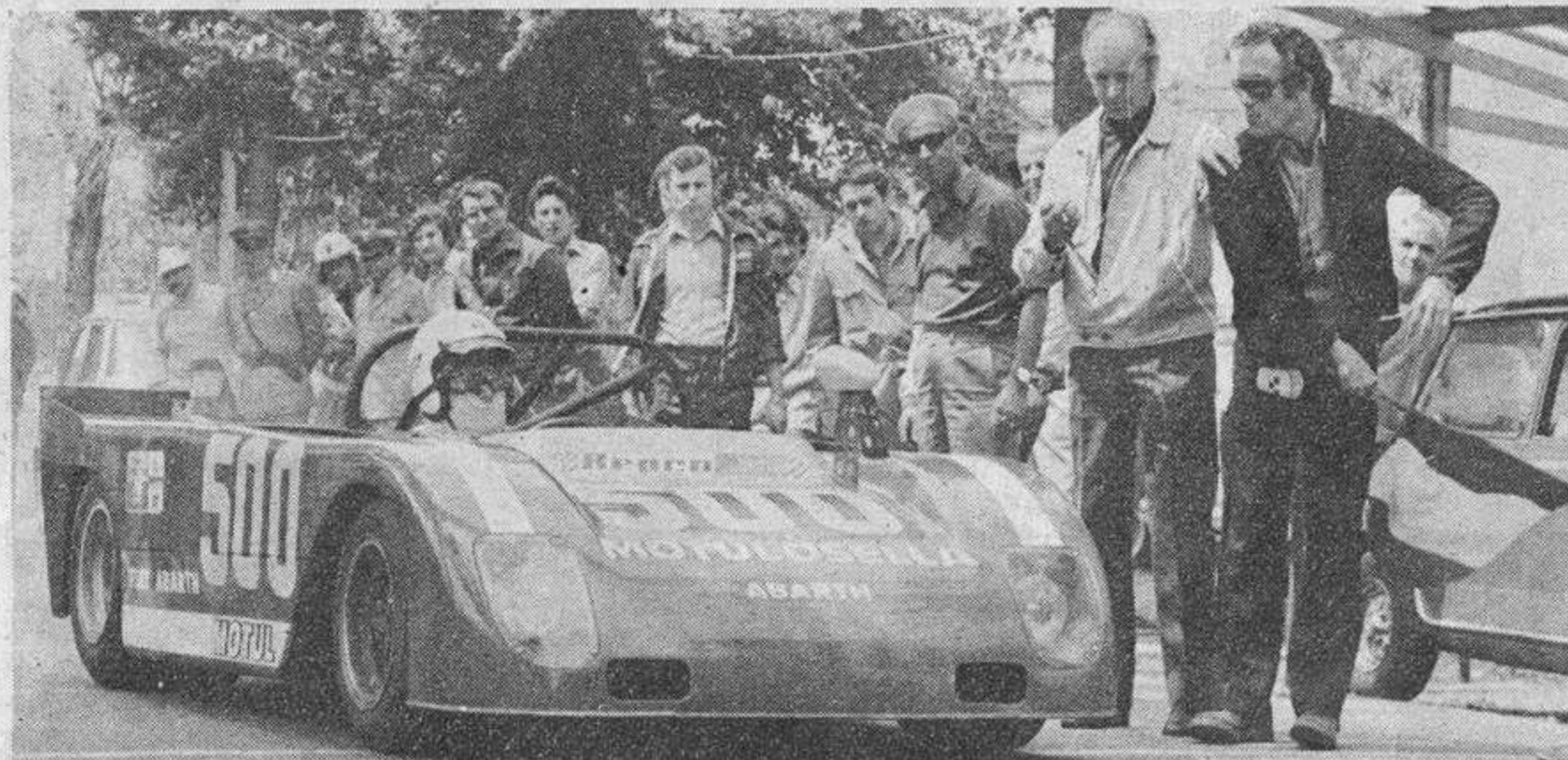
F. PILONE (Lola-Abarth) 40
Cyr Febbraio (Chevron) 26
Juan Fernandez (Porsche 908) 20
Jean-Louis Staiano (Grac) 20
Gunter Lehmann (Fiat Abarth) 20
Otto Stuppacher (Porsche) 15
«Pam» (Abarth 3000) 15
Daniel Rouveyran (Lola) 15
Gabriele Serblin (Chevron) 15
Roby Filannino (Abarth 3000) 14

TRENTO - Due turni di prove ufficiali, come di consueto, entrambi in ottime condizioni di fondo (a parte un po' di umido al mattino), erano già stati più che sufficienti per delineare i valori in campo, anche se non tutti avevano «sparato» le loro cartucce.

Davanti a tutti Xavier Perrot, con la March 722, che era chiaramente all'attacco del record di Schetty. Dietro a lui, Carlo Facetti, che forse in cuor suo sperava proprio nella pioggia. Terzo tempo di «Shangry-la», che era chiaramente intenzionato ad inserirsi nelle prime piazze assolute, con la sua Brabham - Formula Corsa 3.



Gaudenzio Mantova ritratto quando nel corso delle prove (che ha effettuato con «buco» da 23 mentre in corsa avrebbe dovuto adottare il 21,5) scatta per segnare il secondo miglior tempo



Gigi Taramazzo, con la sua Abarth-Osella 2000, ha appena preso il via nelle prove che lo porteranno a segnare un tempo molto vicino al record ufficiale di questa gara detenuto da Ortner

Solo le **TURISMO** riescono ad arrivare sul traguardo del **S. BERNARDO**, poi corsa sospesa per nebbia e pioggia: vince **MERCADANTE**

Mutilata la «GARESSIO»

SPECIALE PER AUTOSPRINT

GARESSIO - La 16. edizione della Garessio doveva essere preda facile per Gigi Taramazzo, il «leone di Imperia», impegnato, più che dagli avversari, dall'orgoglio di battere il record del '71 di Ortner (3'36"), nonostante la sua Abarth 2000 pesasse 50 kg in più per il serbatoio olio maggiorato e le caratteristiche del gruppo 5, '72. Il 3'41"84 ottenuto in prova, nonostante il fondo stradale peggiorato, faceva ben sperare. Unico avversario temibile si era dimostrato nelle prove Gaudenzio Mantova che, con una Branca Ford F. 3, aveva ottenuto un ottimo 3'45"39, però con il «buco» 23 all'aspirazione. Mantova comunque, aveva effettuato la prova per ultimo con olio in strada. Terzo tempo nelle prove lo aveva ottenuto Corazza, anch'egli su Formula 3 Chevron-Alfa. Quarto era Fossati su Porsche 911 davanti a Lo Voi e Rosei. Interessante il settimo tempo di Bocconi ottenuto con una Alpine gruppo 3 davanti a Pesce su Tecno F. 3.

Una nebbia fastidiosa aveva insidiato la fine delle prove verso le 19, soprattutto dal penultimo tornante alla cima, da quota 850 a 960, per circa un chilometro. Si trattava dell'avvisaglia del «colpaccio» meteorologico che avrebbe bloccato la gara impedendo, alle 16,30 circa di giovedì, una visibilità superiore ai 40 metri. Se non bastasse la nebbia, si aggiungevano vento e pioggia a rendere pastoso l'asfalto.

Purtroppo, causa impegni di chiusura della strada, gli organizzatori non potevano anticipare la partenza per cui alle 14, Foroni, primo concorrente del gruppo 1, inizia la gara in un alternarsi di nuvole e sole.

Nella classe sino a 850 primo è Saccone di Varazze davanti a Ricci, che ha rimediato un piccolo guaio delle prove, Mattio e Ghiglia nello spazio di un paio di secondi, a dimostrare l'equilibrio e la parità dei valori. Piccolo giallo nella 1000. Il triestino Orsini parte da Trieste con vettura Cooper in regola (lui dice) alta 12 cm da terra, la strada è lunga sino a Garessio e in più le sollecitazioni delle prove e della gara. Morale: alle verifiche, su reclamo, risulta 7 mm più bassa. Disperazione dell'Orsini e della fidanzata, ma niente da fare. La legge è legge. Vince D'Avanzo su Cooper-Michelotto. Secondo è Chianucci, su Cooper-Garavento davanti a Giorgetti, Cibir sfortunato e Andreani rallentato da un malinteso in partenza.

Nella sino 1150, già si avvertono le prime avvisaglie del fortunale, primo è il bresciano Poletti che, in barba alla poca visibilità, vince e migliora il record '71 («Popsy Pop» 5'05"8) con un ottimo 4'53"83 dimostrando quanto meglio vada il 128 coupé rispetto al 128 (anche in gruppo 1). Secondo è Grassetto, davanti a Soldi e Mensa, tutti su 128 coupé. In questa classe, piccola divagazione di Ciofi per prati con una bellissima uscita da una falsa curva molto difficile (nella quale un pelo di guard-rail non sarebbe stato male). Danni alla macchina, spellature al pilota.

Partono i 1300 e si afferma Ceccarelli su Gordini con l'ottimo tempo di 4'45"25, nuovo record che migliora quello di Giani del '71 (4'46"01). Alle sue spalle in un pugno di secondi Bonini su Alfa, Regosa su 128 coupé Marinelli e Garrone (anche loro su 128 coupé).

Sono circa le 16, la nebbia incombe, gente venuta in tenuta estiva fugge e si lotta per il possesso dei pochi ombrelli. Parte la classe 1600, la visibilità è di circa 40 metri nell'ultimo tratto e soprattutto si teme perché non si vedono i cartelli dei tornanti. Primo è Campani davanti a Gualtieri, Rocca e Zini con tempi che sono peggiori di quelli delle prove a dimostrare le difficoltà incontrate dai piloti. Partono

poi i piloti della 2000 con il sole a Garessio e l'inverno in cima al colle; più che di nebbia si tratta di nuvole che volano basse trattenute dalla punta del colle.

Mercadante della Torino Corse su Alfa GTV ottiene con 4'45"07 il primo posto della 2000 e il miglior tempo dei concorrenti partiti. Insomma lo stupitissimo Attilio, poliedrico pilota-preparatore, fa un platonico assoluto della classe e della gara. Secondo è Campesan davanti a Squassina. Lo stesso Mercadante ha impiegato un paio di secondi in più delle prove con qualche spavento nell'ultimo chilometro per la visibilità pressoché nulla.

Prima che parta l'ultimo della classe 2000, Toffoli, Manna il favorito della vigilia con 4'37" urta nel veloce del primo km piuttosto duramente ed è in pratica salvato dal roll-bar. Se la cava con poco e dimostra la validità della centina di sicurezza. La sospensione per togliere la sua macchina si prolunga in quanto il questore Pipitone, assistito dal vice Marone e dal commissario dott. Barone, non se la sentono di assicurare l'ordine pubblico; al traguardo la gente vagola come ombre. Consulto degli organizzatori, sono le 16,50 circa e il dott. Sabatini, direttore di gara e dell'ACI Cuneo, il vice Morero e il dott. Corrado, presidente dell'Azienda Autonoma, viste le condizioni proibitive del tempo, con enorme rammarico, ma molto coraggiosamente e opportunamente, decidono di interrompere. Comunque è stata una decisione saggia, vista l'ora tarda, la lentezza dello svolgimento, e la coda delle macchine in attesa dell'apertura della strada, senza contare l'effettivo pericolo per i piloti, i commissari di percorso e il pubblico.

Grande rammarico fra i piloti, molti venuti da lontano con sacrifici. Riunione all'azienda autonoma, telefonata alla CSAI, decisione finale: la gara sarà ripresa alla fine di agosto al punto in cui si è fermata. Insoddisfatto il concorrente Toffoli, unico non partito dei 2000 gruppo 1, che ricorrerà alla CSAI. I vari duelli sono rimandati e speriamo che tutti i concorrenti possano ripresentarsi, anzi aumentare. Da segnalare l'impegno profuso nelle prove dei vari Lavazza, De Giorgi, Aimaro nella 500; Botto, Baldi e Scarinzi e Bolognesi nella 600; Ansaldi, Carena, Re... nella 700; Ravinale e Cavallo nella 850; Bertolo (1000), Dalla Chiesa (1150), Tali, Di Rosa (1300), Parlamento, Carignano, Mici (1600), Sacchini (2000) tutti del gruppo 2; Olivieri e soprattutto Bocconi e «R-B», Boella del gruppo 3; Manera, Oddero, Fossati del gruppo 4; Maggiorelli, Taramazzo, vincitore morale, Giordana e il maceratese Gianfranco del gruppo 5. Nella F. 850 in evidenza il felice neo-padre Rosei che non ha potuto lottare con Calò. Nella F. 3 l'incognita di Mantova con «buco 21,5» insidiato da Corazza e Lo Voi.

Speriamo che nella prossima ripresa possa essere presente Pilone, e che, tenuto conto della meteorologia, si cominci alla mattina. Per finire un delicato appunto alla durata delle verifiche: 12 ore spese in corsa sono troppe anche se giustificate dalle difficoltà contingenti; meglio sarebbe una formula diversa che permettesse di dedicare più tempo alle prove, soprattutto per i piloti che vengono da lontano. Sarebbe più interessante riservare la severità tecnica di controllo, giustificatissima peraltro, all'arrivo, verificando d'ufficio i primi arrivati.

Giorgio Rossotto

● A **SILVERSTONE** si sono visti Max Mosley e Surtees gironzolare attorno alla Chevron di Quester. Evidentemente tengono d'occhio il potente motore BMW, per uso nella F. 2 l'anno prossimo.

XVI GARESSIO - SAN BERNARDO - Corsa internazionale di velocità in salita - Garessio, 29 giugno 1972.

CLASSIFICA delle vetture partite prima dell'interruzione, per nebbia, della corsa GRUPPO 1

Classe 1 - fino a 850: 1. Pietro Saccone (Fiat 850 coupé) in 5'22"96, media 69,102 kmh; 2. Ricci (Fiat 850 sp.) 5'22"98 3. Mattio (Fiat 850) 5'23"29; 4. Chiglia (Fiat 850 coupé) 5'24"52; 5. Venturino (Fiat 850 sp.) 5'27"92; 6. Campese (Fiat 850 sp.) 5'28"57; 7. Tortoroli (Fiat 850 sp.) 5'30"11; 8. Penna (Innocenti Mini) 5'31"60; 9. Piccolo (Fiat 850 sp.) 5'32"93; 10. Ponte (Vidulich) (Fiat 850) 5'36"45; 11. Foroni (Fiat 850 coupé) 5'43"89; 12. Calandra (Fiat 850 coupé) 6'09"64; 13. Brunelli (Fiat 850 L) 7'12"94.

Classe 2 - fino a 1000: 1. Luciano Orsini (Mini Cooper) 5'09"76, media 72,046 (1); 2. D'Avanzo (Mini Cooper) 5'11"46; 3. Chianucci (Mini Cooper) 5'12"48; 4. Giorgetti (A. 112) 5'13"73; 5. Cibir (Cooper) 5'14"41; 6. Andreani (A. 112) 5'15"31; 7. Barbero (A. 112) 5'17"85; 8. Mammi (A. 112) 5'19"89; 9. Malcangi (Fiat 127) 5'22"62; 10. Garaventa (Cooper) 5'23"47; 11. Finotti 5'23"83; 12. Scafidi 5'27"18; 13. Falco 5'27"74; 14. Orsi 5'28"26; 15. Lanteri 5'28"32 (tutti su Mini Cooper); 16. De Angelis (Fiat 127) 5'31"26; 17. Giordana (Cooper) 5'31"88; 18. Geninatti (Fiat 127) 5'33"42; 19. Paletta (Mini Cooper) 5'42"77; 20. Amico (Innocenti Mini) 5'56"21; 21. Gardella (Mini Cooper) 5'56"77.

(1) Il conduttore Luciano Orsini, primo classificato, in seguito a verifica per reclamo è stato squalificato perché la sua vettura era di... 7 millimetri più bassa della misura regolamentare (12 cm da terra).

Classe 3 - fino a 1150: 1. Giovanni Poletti (Fiat 128 c) 4'53"83, media 75,944 kmh; 2. Grassetto (Fiat 128 c) 4'56"62; 3. Soldi (Fiat 128 c) 5'00"65; 4. Mensa (Fiat 128 c) 5'01"01; 5. Giorgis (Fiat 128 c) 5'04"13; 6. Muratore (Fiat 128 c) 5'06"64; 7. Taverna (Fiat 128) 5'16"05; 8. Brion (Fiat 128) 5'20"61; 9. Massola (Fiat 128) 5'22"07; 10. Avenoso (Fiat 128) 5'26"86; 11. Bodoira (Fiat 128) 5'31"02; 12. Frezet (Fiat 128) 5'35"77; 13. Cervone (Fiat 128) 5'38"91; 14. Arata (Fiat 128) 6'06"68.

Classe 4 - fino a 1300: 1. Enrico Ceccarelli (Renault Gordini) 4'45"25, media 78,233 kmh; 2. Bonini (Alfa GT) 4'46"43;

3. Regosa (Fiat 128 c) 4'47"94; 4. Marinelli (Fiat 128 c) 4'55"02; 5. Garrone (Fiat 128 c) 4'55"67; 6. De Rossi (Fiat 128 c) 4'59"94; 7. Supato (Fiat 128 c) 5'00"11; 8. Orenco (Renault Gordini) 5'00"16; 9. Baldi (Renault Gordini) 5'01"56; 10. Peja (Renault Gordini) 5'02"67; 11. Ghidini (Peugeot) 5'03"32; 12. Pischredda (128 coupé) 5'06"35; 13. Giurgevich (Alfa GT) 5'09"23; 14. Unnia (128 coupé) 5'11"33; 15. Tosi (128 coupé)

Classe 6 - fino a 2000: 1. Attilio Mercadante (Alfa GTV) 4'45"07, media kmh 78,700; 2. Campesan (Alfa GTV) 4'46"27; 3. Squassina (Alfa GTV) 4'50"98; 4. Massa (Alfa GTV) 4'54"39; 5. Boltri (Alfa GTV) 5'01"22; 6. Penna (Fiat 125) 5'21"29; 7. Cerati (Fiat 125) 5'25"51.

CLASSIFICA ASSOLUTA delle vetture partite: 1. Attilio Mercadante (Alfa GTV) 4'45"07, media kmh 78,700; 2. Cec-

Rinvio a nuova data

GARESSIO - Gli organizzatori, costretti a sospendere la gara causa il maltempo, hanno diramato il seguente comunicato: «Il comitato organizzatore della 16. Garessio-S. Bernardo, sentita la CSAI, viste le decisioni adottate dai commissari sportivi, con verbale in data 29 giugno ore 19; interpellato il direttore di corsa; preso atto che la competizione è stata interrotta per cause di forza maggiore (nebbia e scivolosità del manto stradale), a tutela dell'incolumità dei piloti e del pubblico; **COMUNICA CHE:**

① La XVI edizione della Garessio-S. Bernardo è rinviata a data da determinarsi in accordo con la CSAI, data che verrà tempestivamente comunicata ai concorrenti.

② Ai fini della classifica generale, delle classifiche di Classe, dei punteggi e dei premi, è valida la gara effettuata dai concorrenti appartenenti al gruppo 1. Turismo di serie nazionale CSAI.

③ I premi di classe relativi al gruppo 1. verranno inviati al domicilio dei concorrenti aventi diritto. I premi speciali e di rappresentanza saranno invece assegnati a conclusione della gara, ed agli aventi diritto che non fossero presenti alla premiazione, saranno inviati a domicilio».

5'16"02; 16. Leone (128 rally) 5'18"49; 17. Borra (Fiat 124) 5'50"49.

Classe 5 - fino a 1600: 1. Nino Campani (Alfa Romeo) 4'49"17, media kmh 77,178; 2. Gualtieri (Alfa GTV) 4'56"25; 3. Rocca (Alfa GTV) 4'57"07; 4. Zini (Alfa GTV) 5'03"95; 5. Cirio (Alfa GTV) 5'08"10; 6. Negro (BMW) 5'08"40; 7. Brignone (Alfa GT) 5'15"11; 8. Milanese (A. 111) 5'24"76; 9. Supato Piero (124 spec.) 5'37"28.

carelli (Gordini) 4'45"25; 3. Campesan (Alfa GTV) 4'46"27; 4. Bonini (Alfa GT) 4'46"43; 5. Regosa (Fiat 128 coupé) 4'47"94.

● Il concorrente **DANIELE TOFFOLI**, della classe 2000, primo delle vetture non partite a causa della sospensione della gara, ha ritirato il reclamo inoltrato riservandosi di ricorrere alla CSAI. La classe 2000 è stata comunque considerata valida.