

Nel G.P. inglese
STEWART
solo comprimario

il giornale di mezzanotte
per telefono e per telex

**AUTO
SPRINT**

domenica **SPRINT**

FITTIPALDI e tre! Ma...

BRANDS HATCH - Helen Stewart attendeva in fondo alla scaletta del terrazzino della direzione corsa. In completo pantaloni marron, la bella moglie del campione del mondo si decise a farsi largo tra i fotografi e reporters che bloccavano i gradini, quando Emerson Fittipaldi raggiante venne giù con la sua corte di guardie nere JPS mozzafiato con le loro chiome biondo oro. Un bacio, un abbraccio, un gesto di squisita umanità sportiva; un bacio e un abbraccio che si ripeté tra le due Heléne. L'altra era la Maria Heléna, moglie del nuovo idolo brasiliano delle folle automobilistiche, che lo avrebbero salutato anche a Brands Hatch con lo squillare delle trombe e dei clacson dai prati della pista, ritmati a cha-cha-cha.

« Vengo mio amor » squillava Maria H. Fittipaldi, sciogliendosi dalla carezza di Helen Stewart per «correre al giro d'onore sul trailer», ma impedendole così di sentire una frase di Emerson che rimbalzava ai microfoni e che suo-



Con questa terza vittoria nei Gran Premi mondiali di quest'anno, Emerson Fittipaldi si è portato — a quota 43 punti — praticamente al di fuori della portata degli attacchi dei suoi avversari. Il brasiliano è già campione del mondo? (Foto LINI)

nava come l'inappellabile preavviso di cessione del casco irridato per l'attuale possessore: « No, no, non ero particolarmente preoccupato di Stewart nel finale, dopo che era scomparsa la Ferrari di Ickx, per me imprevedibile oggi senza quella avaria al radiatore dell'olio. Avevo persino gli specchietti sporchi dell'olio di Ickx e Stewart non lo vedevo nemmeno... »

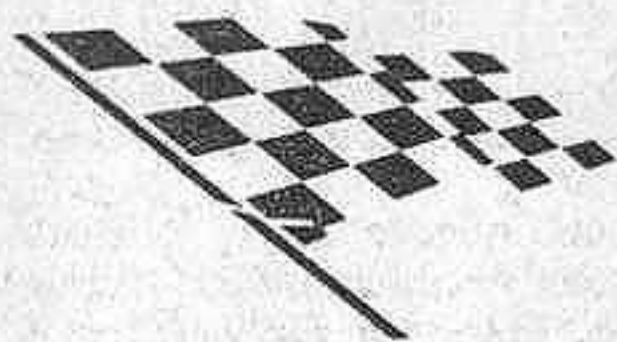
E' finito così, praticamente con questa frase, uno dei Gran Premi più belli non solo di quest'anno, che tutta Europa ha ammirato grazie alle 10 telecamere TV, compresa quella che viaggiava su un dirigibile anni 70 da 45 milioni di lire (di pubblicità Goodyear). Un Gran Premio che Ickx, Fittipaldi e Stewart hanno esaltato per 50 giri, con un carosello in testa che ha ricordato battaglie memorabili degli anni d'oro, che viveva sempre sul filo dell'incertezza ma senza alcu-

Marcello Sabetini

CONTINUA A PAGINA 20

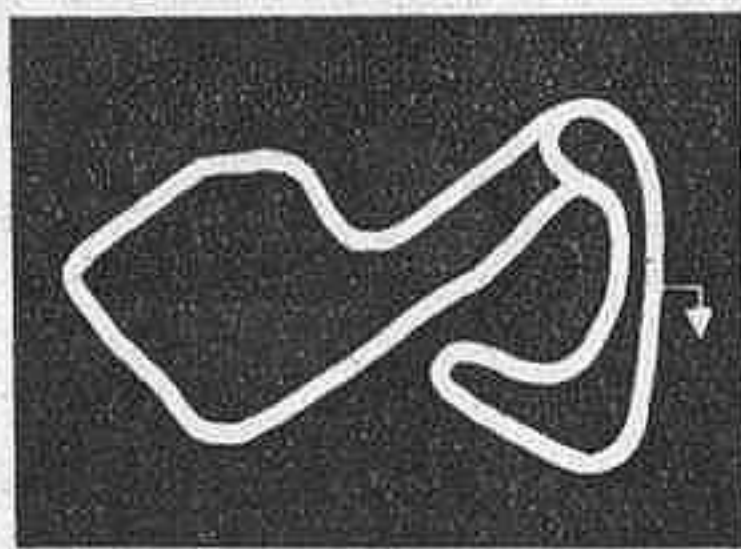
... quell'ICKX non lo avrei preso





patrocino John Player Special, gara internazionale di velocità valida quale settima prova del campionato mondiale piloti, primo della seconda serie. Circuito di Brands Hatch (Londra) di 4.260 metri. 76 giri pari ad una distanza di 323,760 kmh. Spettatori 70.000 circa; tempo soleggiato e caldo. 15 luglio 1973.

G.P. di EUROPA



COSI' (IN 26) AL VIA

EMERSON FITTIPALDI (JPS-Lotus 72) 1'22"6	JACKIE ICKX (Ferrari 312 B2) 1'22"2
JACKIE STEWART (Tyrrell 003) 1'22"9	PETER REVSON (McLaren-Yardley) 1'22"7
JEAN-PIERRE BELTOISE (BRM-Marlboro) 1'23"4	TIM SCHENKEN (Surtees TS 9) 1'23"2
RONNIE PETERSON (March-STP 721-2) 1'23"7	MIKE HAILWOOD (Surtees TS 9) 1'23"6
CARLOS REUTEMANN (Brabham BT 37) 1'23"8	ARTURO MERZARIO (Ferrari 312 B2) 1'23"7
FRANCOIS CEVERT (Tyrrell 002) 1'23"9	DENIS HULME (McLaren-Yardley) 1'23"9
JACKIE OLIVER (BRM-Marlboro) 1'24"4	CARLOS PACE (March-Politoys) 1'24"0
PETER GETHIN (BRM-Marlboro) 1'24"5	DAVID WALKER (Lotus-JPS 72) 1'24"4
NANNE GALLI (Tecno-Martini) 1'25"1	CHRIS AMON (Matra-Simca 120) 1'24"6
ANDREA DE ADAMICH (Surtees TS 9) 1'25"2	NIKI LAUDA (March-STP 721-2) 1'25"1
WILSON FITTIPALDI (Brabham BT 38) 1'25"5	GRAHAM HILL (Brabham BT 37) 1'25"2
DAVE CHARLTON (Lotus 72) 1'25"8	MIKE BEUTTLER (March 721-2) 1'25"8
HENRI PESCAROLO (Politoys) 1'27"4	HOLF STOMMELLEN (Eiffelard-March) 1'26"3

COSI' (IN 13) ALL'ARRIVO

1) Emerson Fittipaldi (Lotus-JPS), che compie i 76 giri in 1.47'50"2, alla media di 180,340 kmh. 2) Stewart (Tyrrell-Ford) a 4"3. 3) Revson (McLaren-Yardley) a 1'12"5. 4) Amon (Matra-Simca) a 1 giro. 5) Hulme (McLaren-Yardley) a 1 giro. 6) Merzario (Ferrari 312 B2) a 1 giro. 7) Peterson (March-STP) a due giri. 8) Reutemann (Brabham) a tre giri. 9) Lauda (March-STP) a tre giri. 10) Stommelen (Eiffelard) a tre giri. 11) Beltoise (BRM-Marlboro) a cinque giri. 12) Wilson Fittipaldi (Brabham) a sette giri. 13) Beuttler (March) a sette giri.

UN NUOVO PRIMATO

Sulla distanza: Emerson Fittipaldi (Lotus-JPS), 76 giri alla media di 180,340 kmh. Primato precedente: Jochen Rindt (Lotus 72) nel 1970, 80 giri alla media di 174,919 kmh.

Sul giro: Jackie Stewart (Tyrrell), il 58. ed il 60. giro in 1'24"0, media 182,780 kmh, primato imbattuto. Il primato è di Emerson Fittipaldi (Lotus-JPS) in 1'23"8, media di 183,170 kmh (Race of Champion del 19 marzo '72).

I RITIRI	QUANDO	PRECHE'
Peterson	74. giro	uscita di strada
Schenken	63. giro	rottura motore
Cevert	60. giro	uscita di strada
Walker	58. giro	rottura sospensione post. destra
Ickx	48. giro	rottura radiatore olio
Hill	47. giro	uscita di strada
Pace	39. giro	rottura cambio
Oliver	36. giro	alimentazione
Hailwood	30. giro	rottura cambio
Charlton	21. giro	rottura cambio
Galli	9. giro	uscita di strada
Pescarolo	7. giro	incidente
Gethin	5. giro	rottura motore
de Adamich	3. giro	uscita di strada

LA NOSTRA PAGELLA DEI PROTAGONISTI

Emerson Fittipaldi, Ickx, Stewart e Revson ●●●●● - Merzario, Schenken, Hailwood, Cevert, Reutemann, Peterson, Pace, Beltoise ●●●● - Hill, Wilson Fittipaldi, Hulme, Stommelen, Amon, Oliver, Gethin, Walker ●●● - Charlton, Lauda, Beuttler ●● - de Adamich, Galli, Pescarolo n.c.

La ottava prova del campionato mondiale piloti sarà il Gran Premio di Germania, in programma al Nurburgring il 30 luglio 1972.

CONTINUAZ. DA PAGINA 19

na concessione da parte dei maxipiloti a prova di errore.

Perché una sola confidenza poteva costare la sconfitta. Come è costato a Fittipaldi il secondo posto nel momento del suo più deciso attacco a Ickx al 24. giro e il furbo Jackie lo ha infilato mentre il belga battistrada si era già raddrizzato in extremis alla trappola del Druids, quando sembrava già in testacoda. Parigi che è stata resa dal brasiliano allo scozzese, complice il fratellone Wilson ormai doppiato, allo stesso punto dieci giri dopo. Stavolta era Beuttler che infastidiva Jackie e Fittipaldi poteva tornarsene secondo di forza, mentre Stewart doveva iniziare la sua «remata» verso il finale, che non si sarebbe nemmeno giovato del galeotto distacco del

sottoscritto, che addebitò a quella diversa scelta la vittoria mancata in Spagna per Ickx. Le gomme, sì, erano le stesse; solo che, tra le dieci pagine fitte di «lavori da fare» che tengono a testa bassa i meccanici nelle ore pre Gran Premi, a Brands Hatch c'è scappato fuori la mattina, anche quel cambio (precauzionale) di radiatori dell'olio. Sulla macchina di Merzario non ha dato guai; sulla Ferrari di punta è costata la corsa, dopo che da mesi una avaria del genere non si ricordava.

Così Jacky Ickx ha dovuto ancora fare a meno della sua più cocciuta ambizione: battere di forza i due rivali che gli stanno togliendo da due anni la speranza di diventare campione del mondo. Una volta che era riuscito a lasciarsi alle spalle, che li vedeva negli specchietti, occupati a

cercare disperatamente nella loro classe il modo di reggere al ruggente saettare della sua 312, la sorte ha messo la trappola. Sembra quasi una beffa per quel pilota belga che è sempre passato per uno dei più fortunati del lotto F. 1. Certe sue affermazioni in F. 2 oppure a Le Mans con la Ford GT 40, hanno fatto storia di buonasorte. In Ferrari l'ha avuta una volta sola, quando è sfuggito al dramma di Jarama due anni fa.

Ma, anche se ha perso, viene matura la Ferrari. Il suo ritorno al successo in F. 1 Stewart lo pronostica per il Nurburgring. Lo stesso Chapman si preoccupa ed ha programmato sette giorni di prove sulla pista tedesca per dare tranquillità di conoscenza della pista al suo pupillo, che ora si cova con una sensibilità psicologica rara, persino nel relax



Subito dopo il via, la Ferrari di Ickx e la Lotus-JPS di Fittipaldi guidano il gruppo già sgranato. Lottano così per 48 giri, fino al definitivo cedimento del boxer di Ickx, rimasto senza lubrificante

la paratia del radiatore dell'olio alla 312 Ferrari, finalmente tornata lepore in F. 1.

Ickx, in verità, quando si era fermato al box a 27 giri dal termine della corsa, aveva parlato di differenziale rotto. Non si capiva se fosse la solita dichiarazione nel classico stile Ferrari (quell'avaria resta la sola digeribile per il boss), oppure se davvero la vibrazione improvvisa, che aveva avvertito alla fine del suo giro record, il 48., quando aveva iniziato l'allungo in 1'24"1 (poi Fittipaldi lo imiterà e Stewart farà meglio con 1'24"0), avesse contribuito a causare la rottura che mozzava la stupenda corsa di punta della Ferrari.

«Stavolta non rifaremo l'errore di Jarama — diceva al mattino il giovane ingegnere Giorgio Ferrari, responsabile in pista delle F. 1 modenese — stavolta abbiamo le gomme uguali alla Lotus» (per la cronaca: dalla nuova miscela Firestone 11-13). Ed era un po' accusa (come sbagliare?) al

Il giro più veloce di ogni pilota

PILOTA	GIRO	TEMPO
Stewart	58-60	1'24"0
Ickx	48	1'24"1
Fittipaldi E.	30-59	1'24"1
Merzario	54-55	1'24"5
Revson	55	1'24"5
Reutemann	37	1'25"1
Walker	46	1'25"1
Cevert	57	1'25"1
Schenken	45	1'25"3
Peterson	6	1'25"4
Hulme	17-73-74	1'25"5
Beltoise	15-17	1'25"5
Hailwood	3	1'25"6
Pace	24	1'25"6
Oliver	16	1'25"8
Hill	47	1'26"1
Beuttler	29	1'26"5
Lauda	15	1'26"5
Fittipaldi W.	47	1'26"7
Amon	64	1'27"0
Charlton	14	1'27"3
Gethin	3	1'27"4
Stommelen	14	1'27"5
de Adamich	3	1'28"1
Galli	7	1'28"2
Pescarolo	6	1'29"2

dell'ora prima del via, quando lo isola con la moglie in un angolo (a Brands Hatch nel prato dietro i boxes) e gli parla, gli parla, gli parla quasi all'orecchio.

Dicevamo della Ferrari matura. Una maturità che è venuta pari passo con l'aggiornamento tecnico finalmente efficace del cinematismo delle sospensioni posteriori del 312 ormai non più B2. Superato il periodo delle funamboliche e discutibili elaborazioni sul tema orizzontale, che arrivano persino — si dice — a un rischioso blocco anti divaricamento in curva delle ruote posteriori, è saltata fuori la sospensione cosiddetta anti-sbandamento che non venne pronta per Vallelunga. E il merito va a due riservati personaggi dello staff tecnico, che si chiamano Rocchi e Salvarani. E le ruote non pattinano più di potenza, l'anteriore non si solleva preoccupante, i cavalli unghiano l'asfalto. E la rossa monoposto «cavallino» schizza via come

faceva a Brands Hatch lasciando a Fittipaldi l'unico recupero in assetto nelle curve, per quella globale prevalenza del telaio Lotus 72.

Ed è una Ferrari matura anche per i piloti italiani. Erano in tre i guidatori di passaporto verde nel Gran Premio inglese. Da una lontana Monza di qualche anno fa non accadeva. Due non sono stati fortunati, de Adamich e Galli. La Surtees faceva i capricci in prova col motore, che poi è andato a posto nel test matutino di ricognizione. Ma nella bagarre iniziale una correzione di istinto è costata la sospensione sul guardrail. E altrettanto è capitato a Galli per un cerchione della sua Tecno, in gara col motore di scorta.

Il terzo, Merzario, al suo debutto in monoposto dopo una settimana di preparazione

Il GRAN PREMIO con più cose NUOVE

BRANDS HATCH - E' stato il Gran Premio delle novità, quello che ha presentato il maggior numero di cose nuove. A parte la disgraziata ripresentazione della Tyrrell 005, che stavolta era guidata da Stewart, abbiamo registrato:

- l'esordio di Merzario;
- la prima comparsa della nuova Politoys, peraltro abbastanza sfortunata visto che Pescarolo non ha potuto far molto in prova e in gara;
- la comparsa della nuova Connew che ha coinciso con l'esordio di François Migault in Formula 1; entrambi gli avvenimenti però sono stati meteorici, perché la macchina ha fatto soltanto pochi giri e poi si è fermata ed è scomparsa;
- il ritorno alla F. 1 di Jackie Oliver, che è tornato alla BRM ma soltanto in via occasionale, perché lui adesso è impegnatissimo in America, con la Can-Am, dove i conti si fanno in dollari;
- i fantasiosi annunci dei programmi ufficiali, che tra l'altro davano come iscritto Mario Andretti (col numero 7), Nanni Galli su Ferrari (numero 6), Helmut Marko su BRM, Wisell su BRM, Tony Trimmer su Lotus, Ray Allen su March e Derek Bell sulla Tecno-Martini sulla quale invece era Nanni Galli. Il che ha permesso agli organizzatori di annunciare 33 macchine!

f. l.

«Solo nelle curve meglio la LOTUS»

E' stato difficile parlare col vincitore

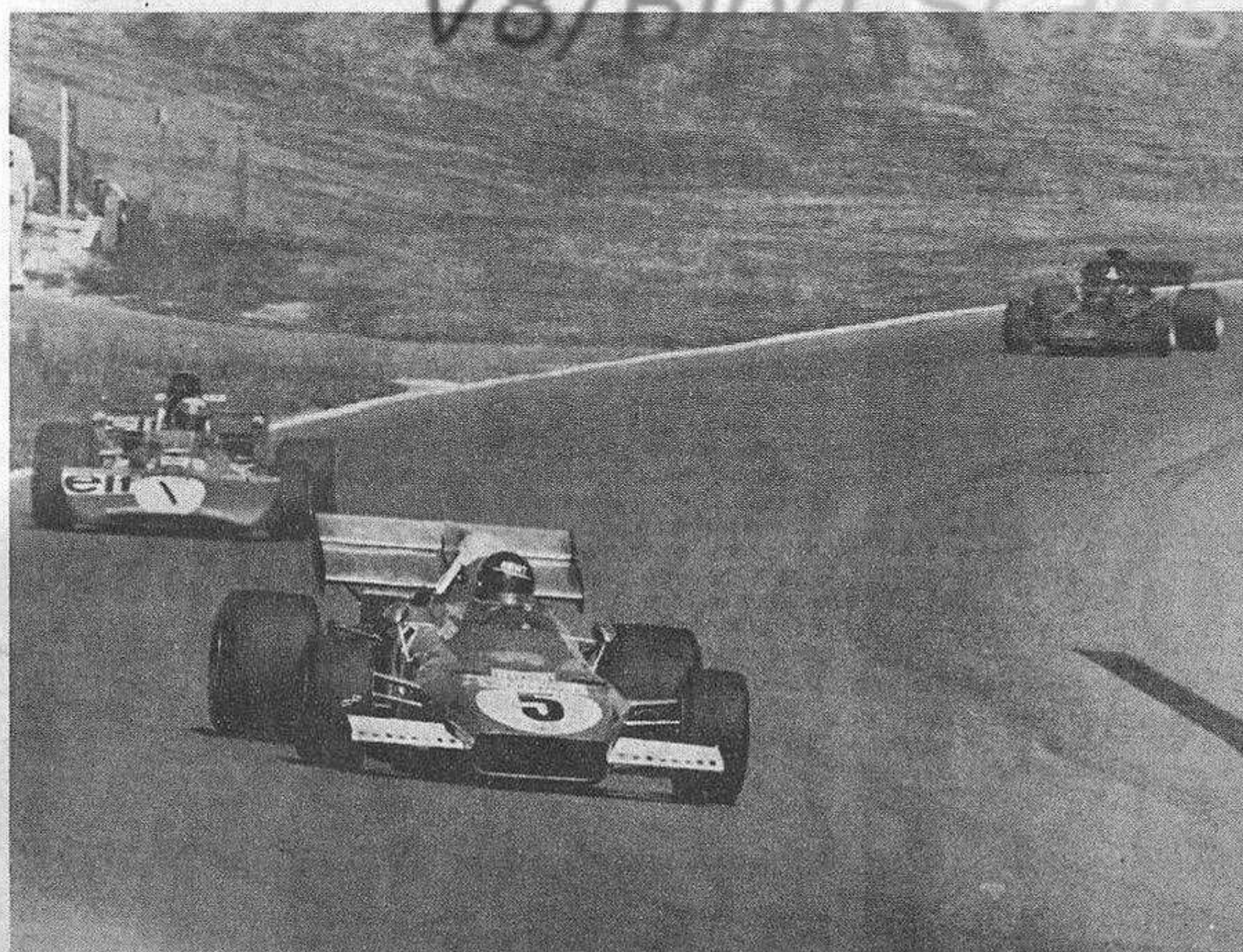
SPECIALE PER AUTOSPRINT

BRANDS HATCH - «Quanta fortuna abbiamo avuto questa volta! Non credevo proprio che Emerson ce la facesse!» Chi dice questo è la moglie di Fittipaldi, Helena, subito dopo che il marito ha tagliato vittorioso il traguardo del G.P. d'Inghilterra, vincendo ancora una volta con la sua Lotus. Portandosi saldamente in testa alla classifica del Campionato Mondiale a quota 43, mentre il campione del mon-

do in carica e suo diretto rivale Stewart è a quota 27.

«Negli allunghi, in accelerazione mi andava via, mentre io guadagnavo nelle curve, sia quelle lente che veloci.»

«Come è stata la partenza? Bella e regolare. Io e Ickx siamo partiti esattamente nello stesso momento, ma la macchina italiana ha pattinato meno della mia ed è riuscita a pigliare subito la testa. Forse se fossi riuscito a passare subito io a guidare, la corsa sarebbe stata differente. Ma comunque non è andata male lo stes-



Dopo una magnifica rimonta, Stewart con la sua «solita» Tyrrell ha riagganciato i due di testa, superando Fittipaldi con la «complicità» di una sbandata provocata da un sorpasso di Ickx al Druids



Jacky Ickx è al box, e per la sua Ferrari non c'è più nulla da fare. A Maranello, hanno registrato in amplex il G.P. trasmesso per TV

a Fiorano, ha sfoderato una grinta da pilota italiano belle epoche. Il punto mondiale che l'ha premiato alla fine, grazie anche alla autoesclusione di Peterson nella uscita di strada finale al Pilgrim Rise, gioca non soltanto per quel titolo italiano che forse soffierà a de Adamich, ma come carta di credito per la più qualificante speranza di un futuro ferrarista, che ormai non può essergli più concesso a mezzo servizio.

Gli applausi degli inglesi, dalle biondissime vichinghe del JPS ai più giovani e cappelluti spettatori, sono un simbolo, in uno con i due trofei, BP e Philip Morris nel nome di Siffert, che gli sono stati assegnati alla fine, omaggio per una combattività che soltanto una foratura da 25 secondi persi al 30. giro gli ha negato il riconoscimento del quarto posto, alle spalle solo dei bigs e di quel Revson che è l'altra più convincente realtà del mondo dei Gran Premi '72.

m. s.

Così «equipaggiati» i primi tre arrivati

	PRIMO	SECONDO	TERZO
pilota	E. Fittipaldi	Stewart	Revson
vettura	Lotus JPS - 8	Tyrrell - 1	McLaren Yardley - 19
benzina	Texaco Supreme	Elf	Gulf
olio	Texaco Havoline	Elf	Gulf
pneumatici	Firestone	Goodyear	Goodyear
ammortizzatori	Koni	Armstrong	Koni
cerchi	Melmag	Tyrrell	McLaren
alimentazione	Iniez-Lucas	Iniez-Lucas	Iniez-Lucas
pompe benzina	Lucas	—	Cosworth
accensione	Lucas	Lucas	Lucas
candele	Champion	—	Champion
pistoncini	Hepolite	Cosworth	Cosworth
freni (pinze)	Girling	Girling	Lockheed
freni (pastiglie)	Ferodo	Ferodo	Ferodo

do in carica e suo diretto rivale Stewart è a quota 27.

Intanto Chapman si sta coccolando il suo pupillo, e lo porta a spasso di qua e di là a salutare questo o quel personaggio (del gruppo JPS) che sono tutti intorno alla tribuna ad assaporare il trionfo del loro pilota, che ha vinto proprio il G.P. patrocinato dalla casa di sigarette che ha tolto il nome alla LOTUS 72.

Fittipaldi sale sul podio, ma quando si appresta ad annaffiare, come è ormai consuetudine, il pubblico che lo applaude con la maxi bottiglia di champagne, questa non si stappa e la pioggia di vino pregiato di Reims è rimandata.

Il rituale è lungo, dopo gli inni nazionali, un grosso trattore (non poteva essere che Ford) farà fare il giro d'onore alla Lotus e al pilota con tutta la sua équipe.

Passerà ancora tempo prima di riuscire a parlare con Fittipaldi. Il brasiliano è dovuto andare a parlare anche con i giornalisti inglesi per una intervista collettiva. Così ha voluto Chapman. Quando finalmente lo blocco, la ressa intorno a lui è sparita e il vincitore si sta ristorando con una coppa di champagne. Chiedo:

«Ce l'avresti fatta oggi a prendere la Ferrari di Ickx?»

E' sincero, «No, oggi la vettura italiana era troppo superiore. Assolutamente non sarei riuscito a passarla.»

so. Oggi ho avuto fortuna, ma anche se non vincevo un secondo posto non me lo toglieva nessuno. Ed erano sempre sei punti!»

«Quando sei passato in testa al 49. giro, non avevi paura che Stewart ti pigliasse?»

«No, non ho mai temuto che Stewart riuscisse a prendermi. L'ho lasciato avvicinare più di una volta durante gli ultimi 25 giri, perché avevo delle gomme molto morbide, le 11/13, che non volevo si scaldassero, perché altrimenti nelle curve pattinavo. Ero sicuro di me e della mia macchina, che rispondeva in modo perfetto. No no, oggi la minaccia era la Ferrari, non la vecchia Tyrrell. Forse la nuova chissà... vedi che riesce sempre a fare dei tempi favolosi, ma per fortuna per adesso non è ancora pronta.»

«Chi è in vantaggio ora come gomme, Firestone o Goodyear?»

«Fino a 15 giorni fa il vantaggio delle Goodyear era indiscutibile, ma qui a Brands Hatch, i tecnici della Firestone, hanno messo a punto la nuova miscela, che credo pareggi le prestazioni delle due marche di pneumatici.»

«Con questa vittoria che probabi-

Giancarlo Cevenini

CONTINUA A PAGINA 22





L'errore di EMERSON

CONTINUAZ. DA PAGINA 21

lità hai di diventare campione del mondo?

« Il campionato è ancora tutto da disputare, è ancora troppo presto per dire qualcosa di preciso, siamo appena a metà cammino, poi sai io sono latino, e quindi la superstizione è sempre presente. Meglio non parlarne. »

— Che pronostici fai per il prossimo impegno al Nurburgring?

« Sarà molto dura per me. Conosco poco il circuito, anzi salterò la gara di Imola F. 2 per andare a provare il più possibile, ma è molto difficile ottenere la pista libera, merziamo bene. »

Siamo sotto la tenda della JPS, e da fuori i tifosi brasiliani urlano: « Emerson vieni fuori, ti vogliamo vedere! »

Fittipaldi sorride con gli occhi lucidi di contentezza, e mi dice:

« Ecco, vedi, io le mie vittorie le dedico tutte a loro, al popolo brasiliano, che ha tanta passione. Noi siamo latini, e come tu che sei italiano, e hai il nostro stesso temperamento puoi capire la gioia di essere tanto ammirato da una folla "passionaria" e immensa, io vinco per loro. Sì più per loro che per me stesso. »

Interviene la moglie Helena che gli dice: « Mi amor ti chiamano, vieni. »

Saluta e se ne va fra i suoi connazionali, a ricevere manate sulle spalle, e a firmare centinaia di autografi.

g. c.

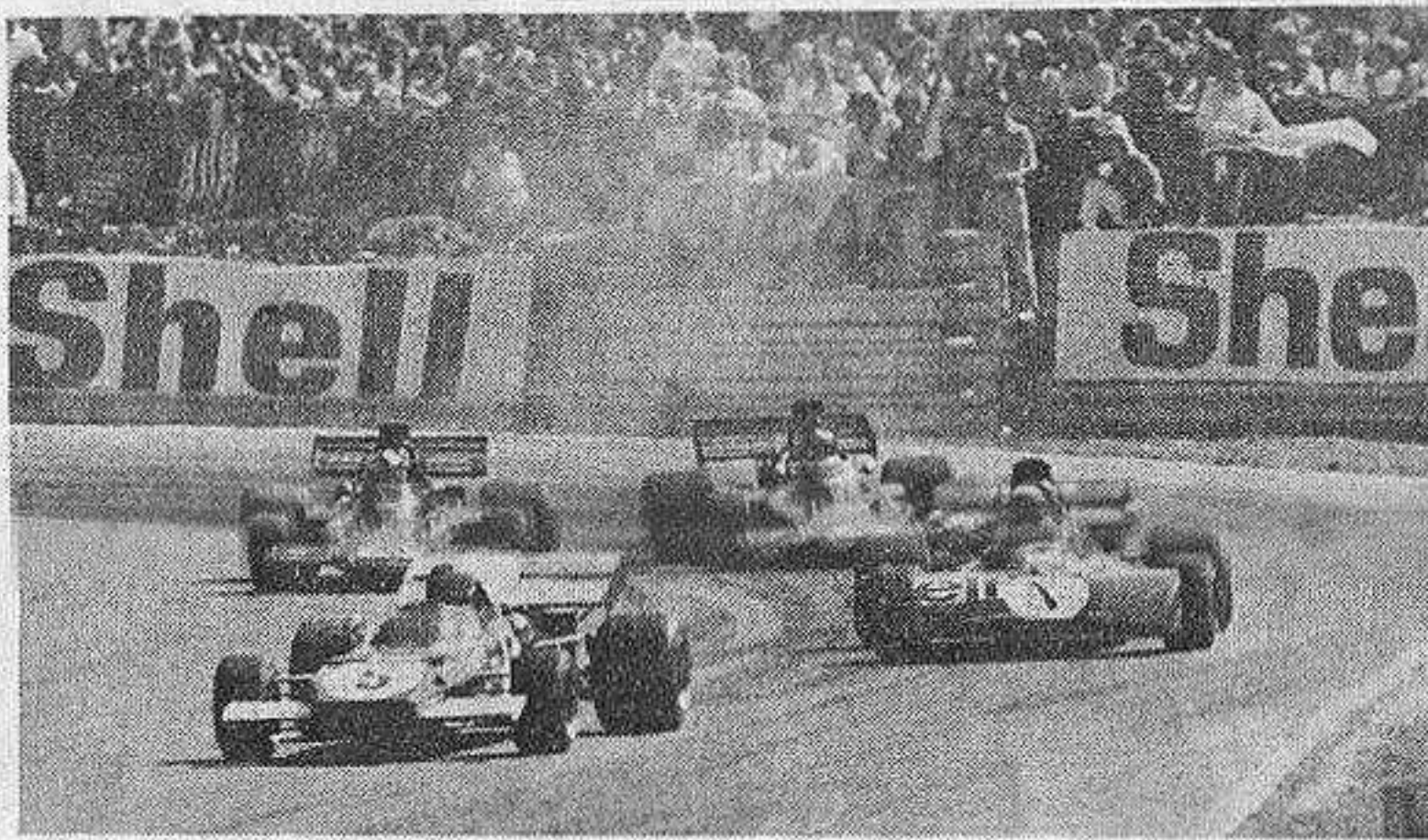
GANLEY ha protestato per OLIVER

BRANDS HATCH - Un inaspettato ritorno, alla BRM, con Jackie Oliver che ha preso il posto di Howden Ganley su una delle tre macchine iscritte.

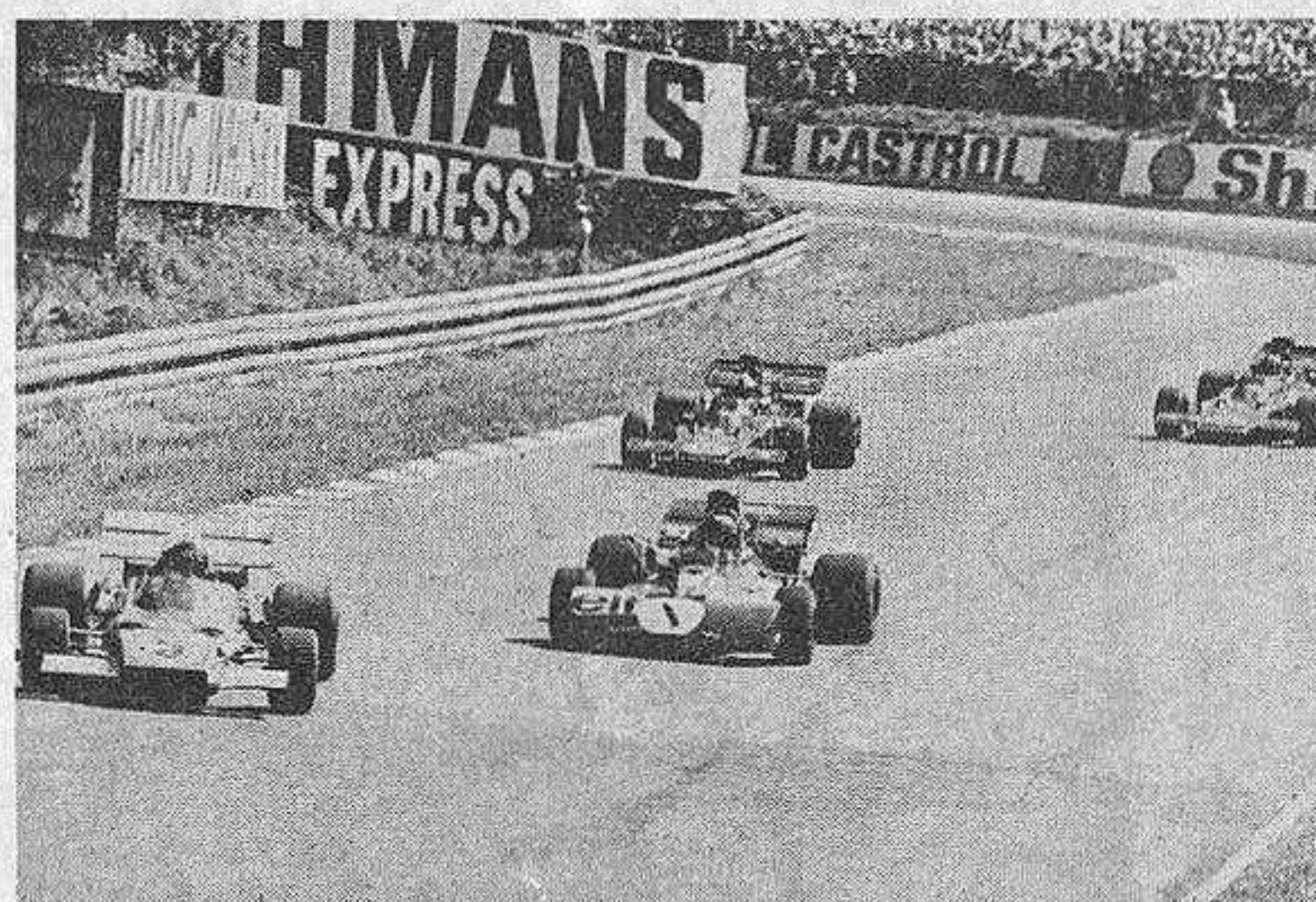
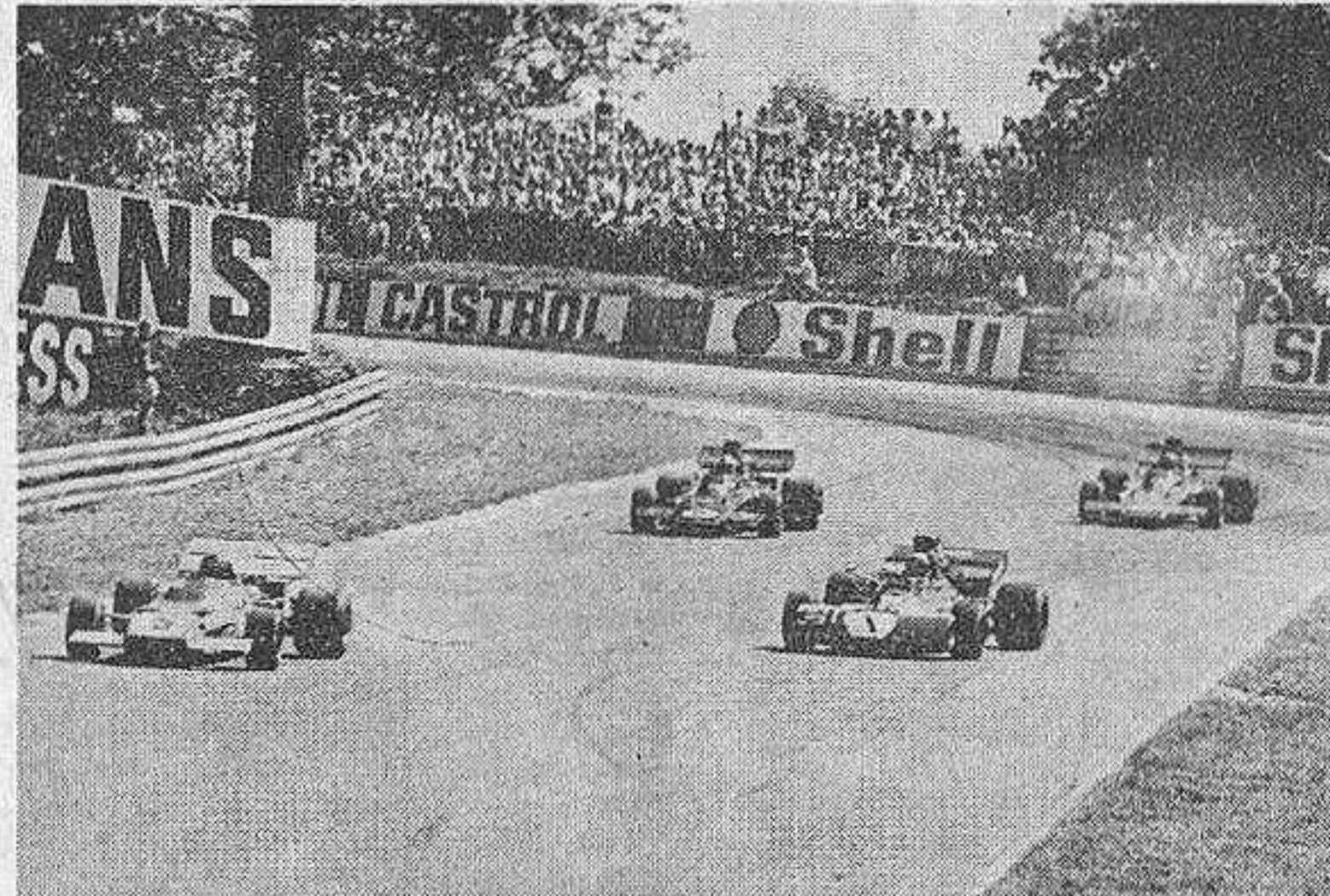
Un ritorno occasionale, perché Oliver è ora molto impegnato in America con le gare Can-Am, nelle quali guida la « Shadow » che si è rivelata una delle macchine più brillanti del campionato, anche se non molto resistente.

Appena dopo il G.P. di Gran Bretagna Oliver è tornato negli Usa e vi resterà, per cui è presumibile che in Germania torni in squadra Ganley; il quale pare sia stato « messo a piedi » per una specie di punizione, per aver cioè espresso chiaramente le sue opinioni sui dirigenti (e il modo di dirigere) della BRM, dopo il GP di Francia. Ricorderete infatti che Ganley aveva dovuto cedere la sua macchina a Beltoise, pochi minuti prima della partenza; e ovviamente la cosa non gli era piaciuta.

Nel complesso della sua corsa praticamente perfetta, l'unico « errore » di Fittipaldi è stato questo, al Druids, quando, per evitare Ickx in sbandata, ha aperto un varco nel quale Stewart si è subito infilato



Subito dopo, ecco Ickx che si è ripreso, seguito da Stewart, mentre anche Walker mette il muso davanti a Fittipaldi. Sotto, i quattro a ventaglio all'uscita dalla curva si tuffano (in basso) nella discesa



BRANDS HATCH - E' stata una giornata di quelle da ricordare, una corsa di quelle che la gente rivive nei discorsi e nelle discussioni per giorni e giorni. E per voi che non avete potuto essere a Brands Hatch è stata ancora più memorabile, perché da quello che mi dicono stavolta la televisione italiana non ha voluto essere seconda a quella della piccola Svizzera, ed ha trasmesso tutte le meravigliose immagini che i tecnici inglesi hanno saputo catturare su questo circuito che è certo uno dei più « telegenici » del mondo.

Che abbiate o non abbiate visto sui vostri schermi quel che è

stanza importante comunque da annullare tutte le rischiose fatiche, tutto lo sforzo compiuto. E' stata davvero una gran delusione per tutti, proprio tutti, anche per coloro che per simpatia o nazionalismo erano con gli occhi incollati sulle due altre macchine.

Ha compiuto soltanto un lievissimo errore, dopo aver saputo superare con decisione il difficile sorpasso di David Walker, quel sorpasso che ha richiesto molto tempo permettendo a Stewart di riaccedersi ai due di testa. E' stato quando nel superare Lauda, al culmine della salita di Druids, Ickx è arrivato leggermente trop-

Le cose belle di un GRAN PREMIO dominato da ICKX vinto da Fittipaldi ed esaltato anche da un certo MERZARIO

accaduto, anche voi, come noi, avrete adesso da scegliere tra sentimenti contrastanti. C'è l'ammirazione per Emerson Fittipaldi, ancora vincitore (in poche settimane ha accumulato otto vittorie ed un secondo posto in nove gare disputate, scusate!) e sempre più saldamente capofila del campionato mondiale; ma c'è anche la grande delusione per la mancata vittoria della Ferrari di Ickx, il dispetto per un ingiusto annullamento di quanto il pilota aveva fatto — ed era moltissimo — assecondato stavolta pienamente dalla macchina. C'è, infine, la rallegrante constatazione piena di speranze che ci viene dall'esordio sulle monoposto di Arturo Merzario, che continua ad essere estrosamente brillante anche adesso che il cumulo della esperienza e la maturità professionale lo pongono su un piano di concreta serietà, che non concede più nulla alle « invenzioni » estemporanee.

Da dove cominciare è difficile. Abbiamo avuto una somma di emozioni e di appassionanti vicende tale da provocare grande ressa, nei ricordi pur freschissimi di questa giornata inglese, già eccezionale per il fatto di aver avuto anche il sole e il caldo anziché le fredde brumose piogge cui Brands Hatch ci aveva abituati. Cominciamo, perché è giusto, dalla spavalda passerella che Jacky Ickx ha compiuto per due terzi della corsa, mai concedendo agli avversari la possibilità di scalarlo, nemmeno quando vi sono stati i momenti critici, origine prima delle circostanze che hanno dato tono accesissimo alla già calda battaglia dei tre uomini di testa.

Scattato bene, stabilitosi al comando con elegante autorità, Ickx ha sfruttato la sua classe e le doti della macchina, condottiero di una schiera furibonda che certo non gli lasciava fare tranquillamente la sua passeggiata. Quando le vicende della gara hanno ridotto a niente il gran lavoro compiuto per distanziare i due mastini che aveva alle ruote, egli ha ricominciato daccapo, e di nuovo si è pian piano staccato. Non vi erano dubbi: era il pilota della macchina rossa quello che dominava, e dominava su Emerson Fittipaldi primo nella graduatoria mondiale e su Jackie Stewart campione del mondo!

Poi c'è stato il colpo basso: la rottura di una griglia del radiatore dell'olio, una cosa banale ma importantissima, ovviamente, abba-

po veloce, avendo dovuto ritardare la frenata, e per questo ha effettuato una sbandata che lo ha portato nettamente fuori traiettoria, costringendo Fittipaldi ad una manovra di emergenza che ha avuto lo stesso effetto, portando la nera Lotus addirittura fuori asfalto, sulla terra.

Nonostante l'abilità di Fittipaldi, il rallentamento forzato ha permesso a Stewart di « rubare » la posizione, e così dietro a Ickx s'era messa la Tyrrell, aumentando l'ec-

STOMMELEN con mezzo sponsor

BRANDS HATCH - Una novità che è stata rilevata da pochi era avvertibile sulla March modificata di Rolf Stommelen, che pur restando biancoazzurra non portava più il nome della Eiffelland. La fabbrica di carovane del signor Hennerici, infatti, pare sia in difficoltà finanziarie, per cui ha deciso di sospendere il contributo alle spese della squadra di Stommelen, il quale si è trovato così privo dello « sponsor » su cui contava. Per aiutarlo a superare il momento materialmente delicato l'ex-socio di Hennerici, il signor Meeth, fabbricante di infissi per abitazioni, si è accollato le spese relative al Gran Premio di Gran Bretagna, e sosterrà anche quelle del prossimo Gran Premio di Germania. Così per queste due gare Stommelen può continuare la sua attività in F. 1, ma per il futuro sarà costretto a « riposare, almeno se non troverà un posto in un'altra squadra. Nel frattempo sulla sua macchina è stato scritto, al posto di Eiffelland, « MEETH » Fenster (finestre Meeth).

citato interesse della gente. Non è accaduto quello che molti speravano, cioè l'attacco irresistibile del campione del mondo, proprio perché Ickx non l'ha permesso. Più tardi, complici involontari Beutler e Wilson Fittipaldi, si è ripetuta anche se con meno drammaticità, la stessa situazione, ed a profittarne è stato Emerson Fittipaldi, tornando davanti a Stewart. Da questo momento le cose si erano chiarite definitivamente, perché Ickx ha progressivamente guadagnato terreno. Poco, qualche metro al giro, ma abbastanza per crearsi una zona di sicurezza via via ampliata. E Stewart che aveva capito la inutilità di rischiare, perché aveva capito perfettamente

che gli altri due non erano raggiungibili, ha adottato la saggia tattica di non rischiare.

Emerson Fittipaldi, lui, ha fatto tutto quello che era logico e prevedibile che facesse: chi come lui era in posizione di privilegio. Ha attaccato, perché non è certo nella sua natura fare semplicemente calcoli, ma non ha rischiato mai oltre misura, e soltanto quando Stewart gli è passato davanti, nel confuso momento della « escursione » sul terriccio, ha tirato fuori ogni risorsa per rigrendere il suo posto. Aveva capito che contro Ickx era impossibile andare e gli bastava conservarsi davanti al campione in carica, per essere certo di mettere in tasca altri punti.

Si è ritrovato, poi, con la vittoria, ed il vantaggio di punti è stato ancora più sostanzioso, ma se Ickx fosse rimasto in gara sia-

to. E per questo non ci sentiamo di fare i poco caritatevoli paragoni che abbiamo udito formulare già dopo le prove, da parte di chi voleva esaltare l'uno a danno dell'altro degli italiani che in queste due settimane si sono alternati sulla Ferrari monoposto. Le condizioni erano molto differenti, e non soltanto quelle derivanti dall'allenamento proporzionale, ma anche e soprattutto quelle psicologiche.

Andrea de Adamich stavolta è stato molto meno in vista che nelle gare precedenti. Aveva dei grossi problemi con la macchina che non riusciva a mettere in assetto decente, e poi anche col motore non brillantissimo. Comunque non ha potuto far molto in gara, perché si è trovato improvvisamente la strada sbarrata dalla Lotus di Walker cui era mancato di colpo il

non molto. Anche per Nanni tuttavia c'è stata una sfortunata circostanza a impedirgli di fare la sua gara, perché al primo passaggio alla curva Druids è avvenuta una collisione con la Matra di Amon, dopo la quale la Tecno si è ritrovata con una gomma sgonfia, per cui Nanni ha dovuto rientrare al box a cambiarla. La collisione tuttavia deve aver provocato anche altri danni, perché successivamente la macchina era difficile da controllare, e in una sbandata più forte delle altre è uscita di strada andando a urtare contro la barriera esterna, dove è rimasta.

Parimenti non si può dir molto della nuova Politoys, anche se per questa macchina abbiamo come indicazione quello che abbiamo visto in prova. La tenuta di strada era veramente molto aleatoria, con escursioni ondegianti di grande

forte, quando ha dovuto fermarsi; ed Hailwood che era altrettanto combattivo ha avuto il blocco del cambio ad eliminarlo. Molto buono anche Peterson, acrobatico come sempre e che era quarto comodamente a meno di due giri dalla fine. E' uscito di strada nello stesso punto in cui erano usciti prima Hill e Cevert, andando a sbattere contro le due macchine ferme a lato. Pare che gli sia mancata improvvisamente la benzina e che quindi gli sia mancata la spinta motrice di cui aveva bisogno per continuare la traiettoria scelta nella delicata curva in discesa.

Eccellente la prestazione di Revson. Esordiva su questo circuito e non ha messo molto ad adattarvisi, visto che già in prova aveva fatto cose molto belle. Perso contatto coi primi tre, ha mantenuto saldamente la posizione di

meccanici debbono tener dietro a tante vetture.

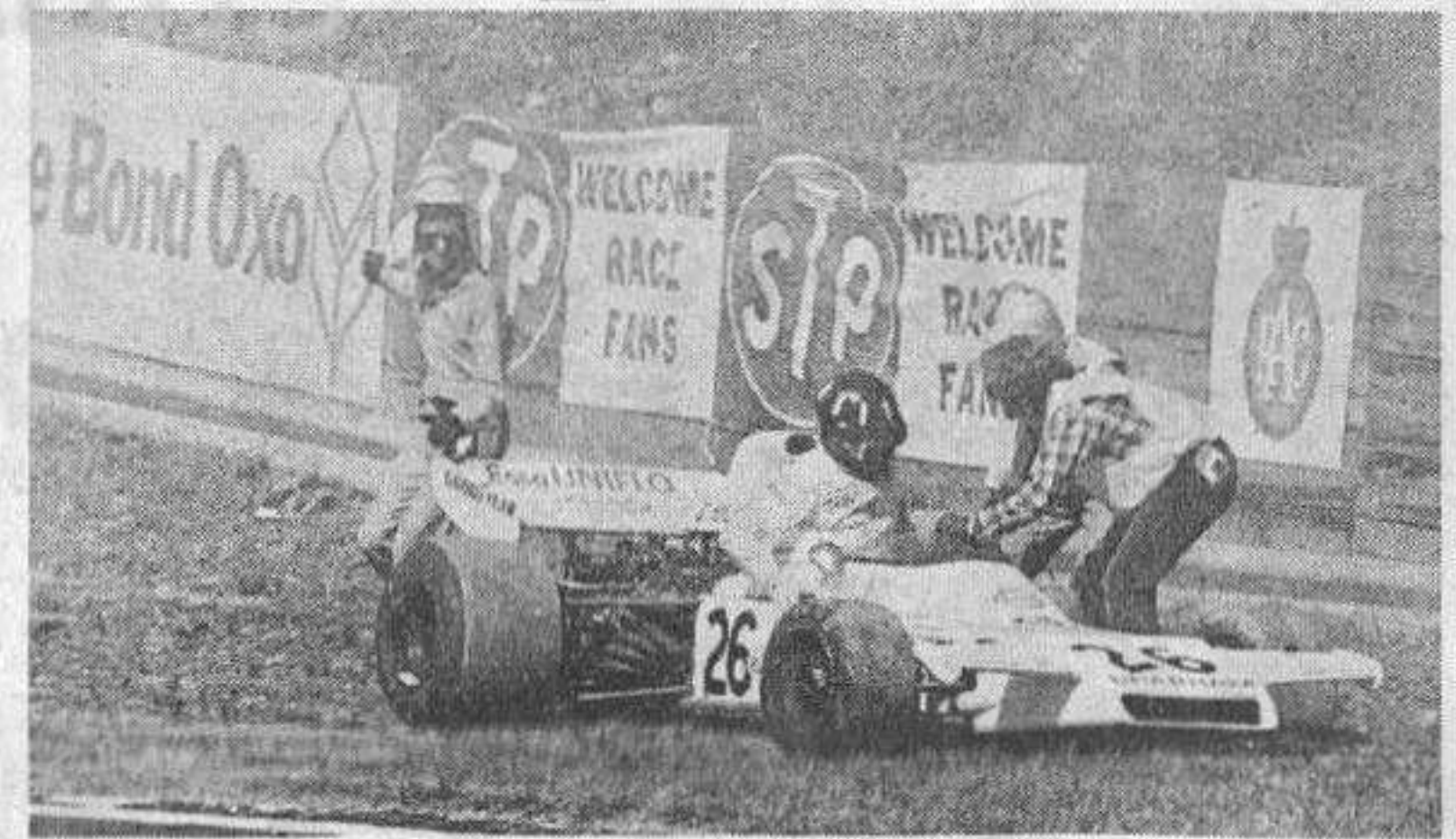
C'è stata la solita battaglia dei sudamericani, tra Pace e Wilson Fittipaldi e Reutemann. Proporzionalmente Pace è stato ancora il migliore, ma con qualche acrobazia rischiosa che lo ha portato un paio di volte fuori pista, fino a che non ha dovuto fermarsi. Reutemann era molto positivo, ma è stato coinvolto in una uscita di strada ed ha perduto molto terreno.

Alla fine è stata una gran festa di tutta la gente vestita di nero e oro che la marca finanziatrice della Lotus aveva portato a Brands Hatch, per questo Gran Premio John Players Special la cui denominazione proprio non ci piace. Era l'occasione per festeggiare il 75. anniversario del Royal Automobile Club, ed era anche

Ha visto rosso il principe nero



La curva Paddock, quella in discesa ed in strana contropendenza subito dopo il traguardo, è una delle più difficili di Brands Hatch. E' qui che si sono « ammassate » tre monoposto. Nella foto, vediamo Hill dopo l'urto. Sotto, arriva anche la Tyrrell-Ford di Cevert



Graham Hill esce dalla sua Brabham, capitata lì perché « spinta » — involontariamente — dalla Ferrari di Merzario, allargatosi nel superare Wilson Fittipaldi proprio mentre Hill aveva appena fatto la stessa cosa. Sotto, ed ecco Peterson, che urta le altre vetture

L'ammasso



mo certi che egli avrebbe davvero rischiato per scalarlo.

Infine eccoci all'altro grande motivo di soddisfazione, quello dato dall'esordio di Merzario, che è stato davvero positivamente, per il rapido adattamento alle nuove condizioni di guida che una macchina come la 312 B impone rispetto alle macchine che l'italiano aveva finora guidate. Certo che la conoscenza del percorso, sul quale Merzario aveva strabliato soprattutto con la Fiat Abarth 2000, e l'assuefazione ai tanti cavalli del tre litri boxer Ferrari, compiuta con le corse sport, lo hanno aiuta-

motore, e per non investirla ha dovuto scartare violentemente, andando fuori strada e rovinando la macchina.

Nanni Galli, per la prima volta in gara con la Tecno rinnovata, ha potuto far meglio di quanto avesse fatto a Nivelles, e ciò significa che la macchina italiana è in progressione. Nelle qualificazioni la Tecno era in buona media, nel campo nutrito di questo Gran Premio, per cui continuando nell'affinamento della macchina, già in atto perché stanno costruendo una versione più progredita, dovremmo vedere cose buone tra

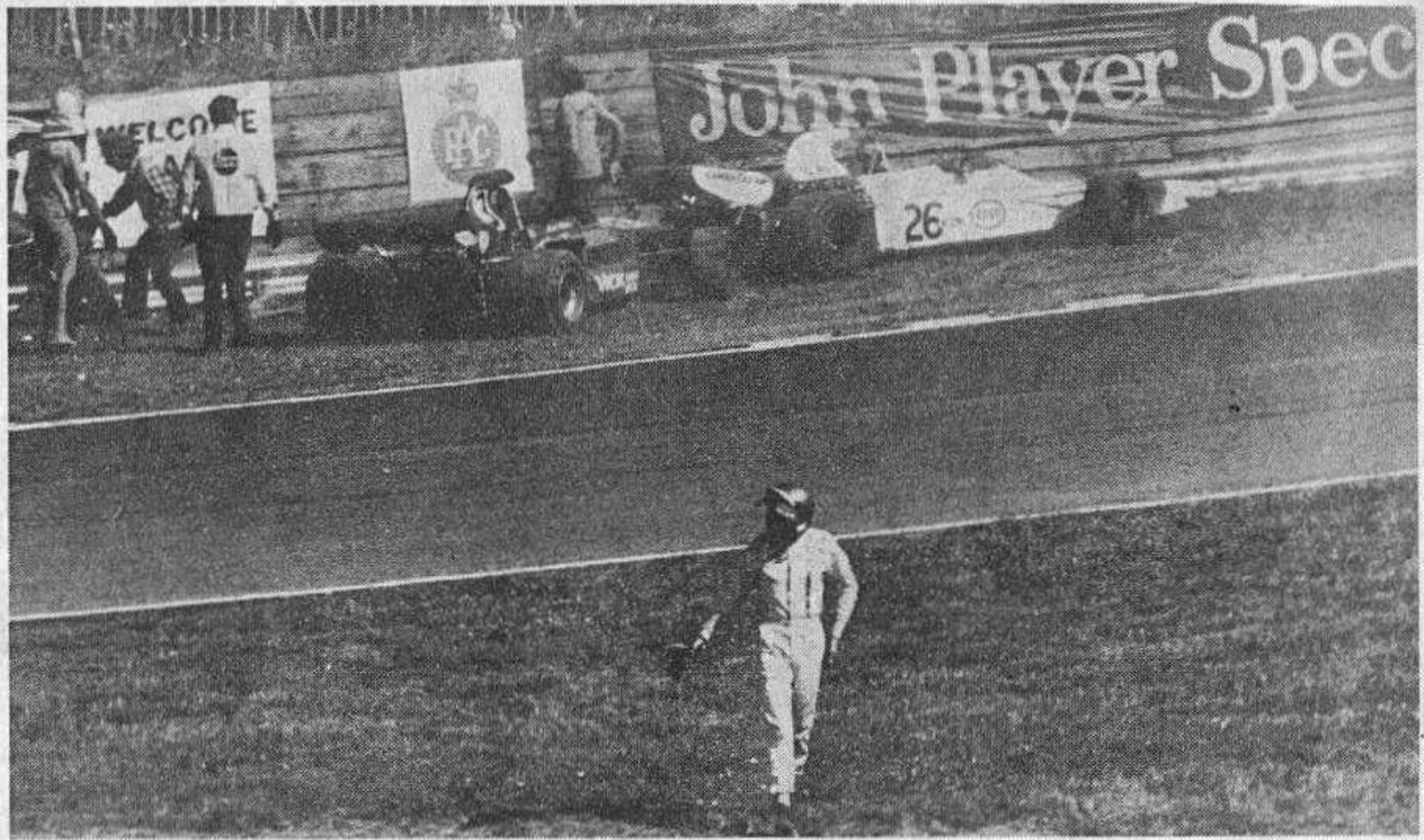
ampiezza sul treno posteriore. In gara c'è stata pochissimo, perché (pare per l'incrinamento del telaio) Pescarolo è uscito di pista e poi vi è ritornato con la macchina immobilizzata di traverso. L'intervento dei pompieri, allarmati dal vapore che usciva dalle tubazioni rotte, ha inaffiato la macchina di schiuma. Ci son state, in questa corsa anche molte altre cose più allegre. La bella corsa di Schenken e di Hailwood, per esempio, coi due della Surtees nelle prime posizioni nel gruppetto inseguitore del trio di testa. Schenken era riuscito ad isolarsi, e proprio stava andando

rincalzo ed ha concluso nello stesso giro di Fittipaldi e Stewart.

Sfortunato invece Beltoise, come tutti quelli della BRM, per i problemi che la macchina ha loro dato. Gethin ha rotto il motore prestissimo e Oliver che era in buona posizione ha avuto il motore sghiozzante per cattiva alimentazione, come è capitato anche a Beltoise che nei primi giri si era permesso di star davanti a Stewart. Certo è che i piloti della BRM si debbono abituare alle docce fredde dei capricci improvvisi delle loro macchine che sono preparate come possono, visto che i pochi

Gran Premio d'Europa, questa corsa. Che proprio gli inglesi, tanto fedeli alle tradizioni che abbiano un contenuto morale, si siano lasciati andare a « vendere » così la gara più prestigiosa dell'anno, non lo abbiamo capito. E' ormai la seconda volta che accade, dopo il GP Pura Lana Vergine (!) dell'anno scorso. Possiamo capire tutto, ma non giustificiamo questa che consideriamo una profanazione. Purtroppo tant'è, e sono proprio gli inglesi che si spingono più avanti di tutti.

Franco Lini



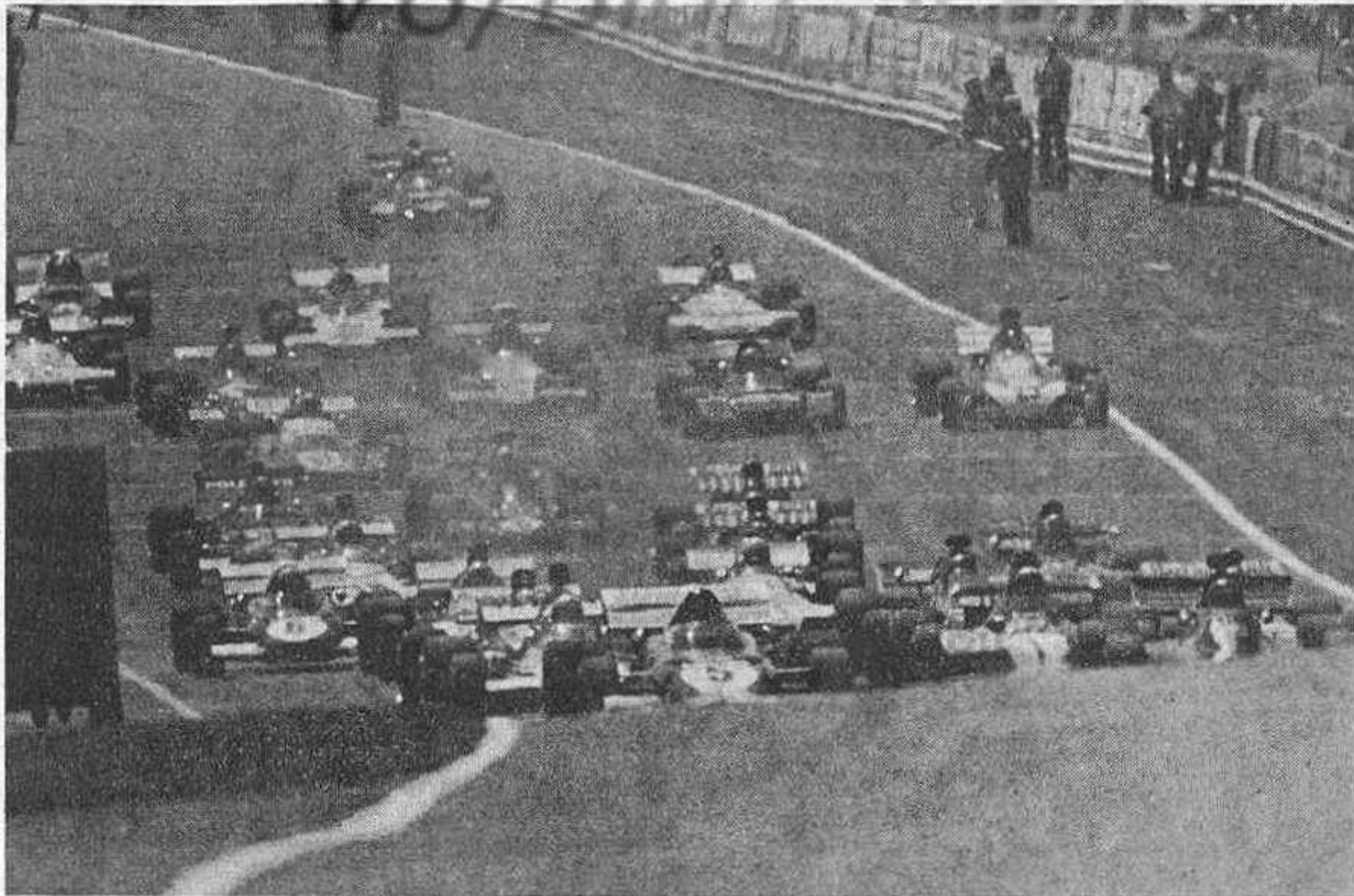
Giro per giro

Dal «contatto» AMON-GALLI al polverone di PETERSON

SPECIALE PER AUTOSPRINT

BRANDS HATCH - Sotto un sole inusuale per Brands Hatch 27 monoposto di F. 1 prendono il via alle ore 14,30 per disputare il settimo gran premio della stagione. E' una partenza regolare e bellissima, dopo poche centinaia di metri Galli e Amon si toccano e la Tecno-Martini del pilota pratese ci rimette un pneumatico a cui si è tranciato una valvola, e dovrà fermarsi al primo giro per cambiarlo.

Il più veloce al via è Ickx con la Ferrari seguito da Fittipaldi con la Lotus, assieme a Beltoise con la BRM. Leggermente più staccati alla fine del primo giro Revson (McLaren) Stewart (Tyrrell) e Schenken (Sur-



L'impressionante schieramento delle 26 vetture al via del Gran Premio di Gran Bretagna. Gli ammessi avrebbero potuto essere anche di più, ma il monte-premi di partenza, già concordato in giugno, non avrebbe superato la quota — già alta — di 420.000 franchi svizzeri (circa 64 milioni di nostre lire)

rottura dell'attacco del motore, il pilota è illeso.

Al 9. GIRO, Ickx e Fittipaldi sono quasi a contatto e hanno un vantaggio di 7"3 su Stewart, Revson, Schenken e Beltoise.

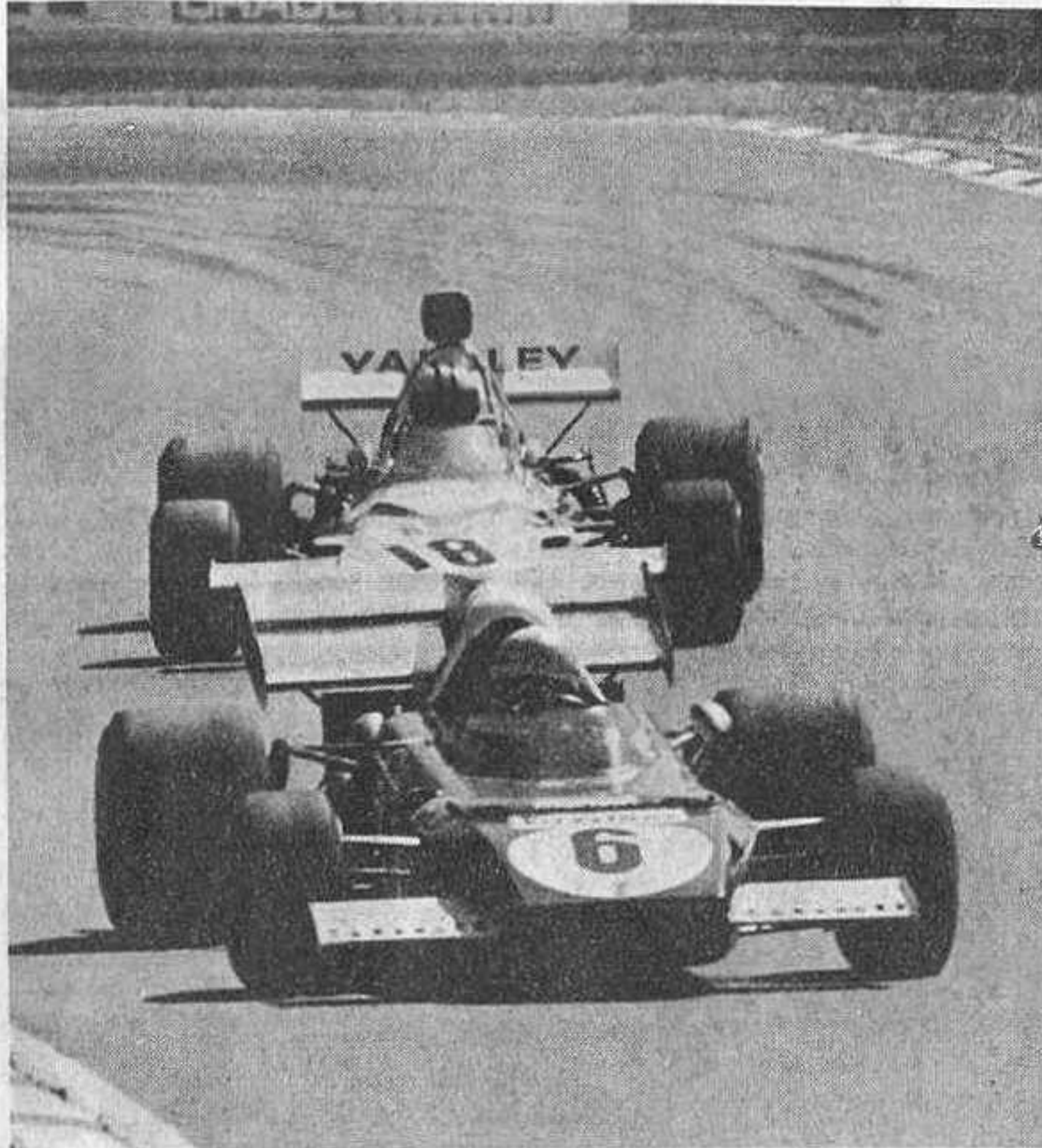
Stewart riduce il suo distacco dalla coppia di testa che viaggia a contatto e si porta a 5". Revson che è terzo è a 10", più distaccati gli altri. Intanto la Tecno-Martini di Nanni dopo aver ripreso per la foratura che gli aveva fatto perdere quasi due minuti, sta rimontando, ma al decimo passaggio una ruota si sgonfia in curva e Nanni perde il controllo della vettura e finisce fuori strada. I danni alla monoposto belognese sono ridotti al minimo, grazie alla perizia del pratese, che esce indenne dall'incidente.

13. GIRO, le posizioni non sono cambiate: sempre in testa Ickx con alla ruota Fittipaldi, i due sono inseguiti da Stewart che è a 6" e da Revson che è a 10". Ilano Merzario è autore di una corsa stupenda e ha guadagnato diverse posizioni, ora è davanti a Hulme al 12. posto, mentre Amon è 18.

17. GIRO, Ickx e Fittipaldi assieme, divisi da pochi metri, mentre Stewart è a 4"6. Al giro successivo Stewart guadagna 4 decimi e tenta un aggancio con i due capofila. Le macchine in gara sono ora 22.

Beltoise che con la BRM era stato protagonista di un bel inizio gara, al 19. GIRO ha difficoltà con il cambio mentre si trova in undicesima posizione, e viene attaccato dal sempre più combattivo e bravo Merzario.

21. GIRO, Hill è stato doppiato, Ickx si appresta a doppiare Walker con la Lotus, ma questi non lo age-



Arturo Merzario, con la seconda Ferrari, ha fatto una gara eccellente, risultando il quarto pilota più veloce sul giro. Eccolo superare Denis Hulme. Sotto, de Adamich ha inaugurato, al terzo giro, i ritiri

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38		
5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	
8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8
11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11
19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19
22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22	22
21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21
2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3
27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27
14	25	25	12	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25	25
12	12	12	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
6	6	6	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18
18	18	18	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28
23	9	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26
28	23	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31
26	28	28	33	31	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17
33	26	26	17	24	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	
29	33	33	2	42	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29	29
4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
17	29	29	29	29	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
24	17	17	24	30	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24	24
30	24	24	30	24	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9
31	30	30	9	9																																				

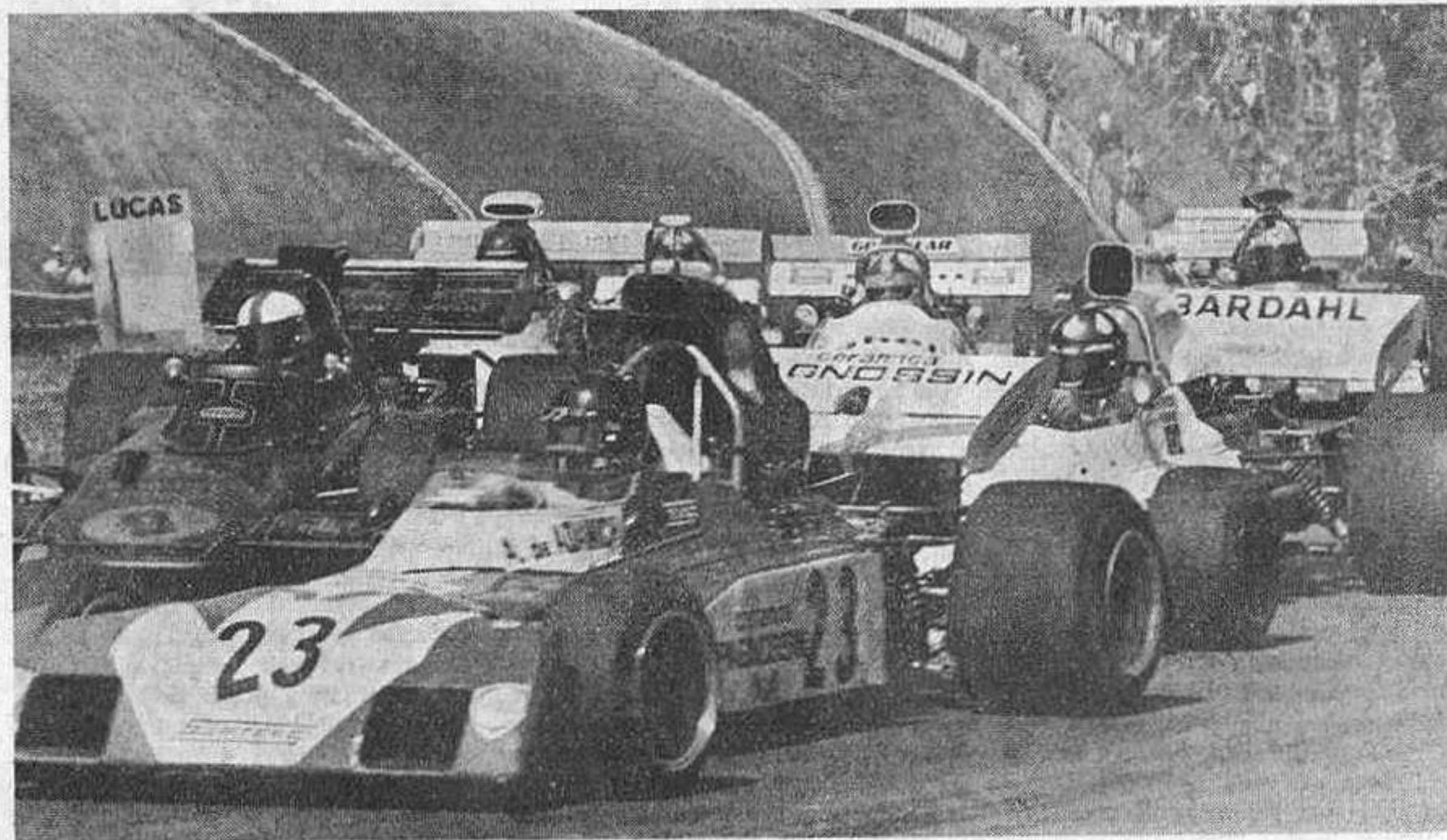
tees) nell'ordine. Merzario debuttante con una F. 1 è 14., mentre de Adamich, che ha risolto in mattinata i problemi che lo avevano assillato nelle due giornate di prove è 16.

AL 2. PASSAGGIO davanti alle tribune, è ancora la Ferrari di Ickx a condurre la gara. Il belga ha guadagnato qualche centinaio di metri sui suoi avversari che sono sempre nell'ordine del primo giro. Cambiato il pneumatico, Nanni è ripartito.

3. GIRO, Ickx porta il suo vantaggio su Fittipaldi ad un secondo, Beltoise è a 3"5, poi leggermente più staccati, Stewart e Revson. De Adamich è in quindicesima posizione.

AL 4. PASSAGGIO Ickx ha vieppiù consolidato la sua posizione in testa, infatti il suo vantaggio nei confronti di Fittipaldi è di 1"4. Intanto in una curva abbastanza veloce nella parte dietro il circuito, a Walker con la Lotus, si spegne improvvisamente il motore e de Adamich — che è alle sue spalle — per evitarlo fa una leggera correzione alla sua traiettoria, entra in testa-coda, tocca un guard-rail e rompe una ruota. Per il pilota milanese la gara è finita.

6. GIRO, posizioni invariate in testa. Si ferma la BRM di Gethin con il motore rotto. Due giri dopo la nuova Politoys di Pescarolo esce di pista e rimane semidistrutta per la



vola, anzi tiene dietro addirittura il suo caposquadra: ne approfitta Stewart che si porta a 3"2 dal ferrartista e da Fittipaldi. Dietro al campione del mondo Revson e Schenken, mentre Merzario è undicesimo. Si ritira Charlton.

24. GIRO, alla curva Druids al doppiaggio di Walker, Ickx arriva lusinghissimo, controlla la sua Ferrari alla meno peggio ed evita di uscire di strada ma Fittipaldi che gli è a ruota arriva lungo anche lui e mette le ruote fuori dalla pista. Ne approfitta Stewart, che infila il brasiliano e si porta in seconda posizione. Walker non guarda in faccia nessuno e si mette alle spalle di questo trio.

25. GIRO, Stewart si fa sotto a Ickx, leggermente staccato è Fittipaldi, Revson è a 19", mentre Schenken è a 21".

30. GIRO, Merzario che si trova ora in decima posizione, forza e rientra lentamente al box, dove i meccanici sono bravissimi a cambiargli il pneumatico in 25". Arturo riparte e con la rabbia in corpo, inizia da questo momento una formidabile rimonta, ma deve ripartire dal sedicesimo posto, mentre le vetture rimaste in gara sono diciannove.

31. GIRO, Ickx, Stewart e Fittipaldi sono assieme. I magnifici tre fanno una corsa a parte, fra il tiepido

entusiasmo degli sportivi inglesi. Intanto si è ritirato anche Hallwood che ha rotto il cambio e che fino a quel momento si era comportato molto bene.

34. GIRO, le posizioni in testa non sono cambiate, la Ferrari sembra imprevedibile, ma la rivelazione di questa gara è Merzario, che sta rimontando le posizioni perdute, e passa anche Lauda.

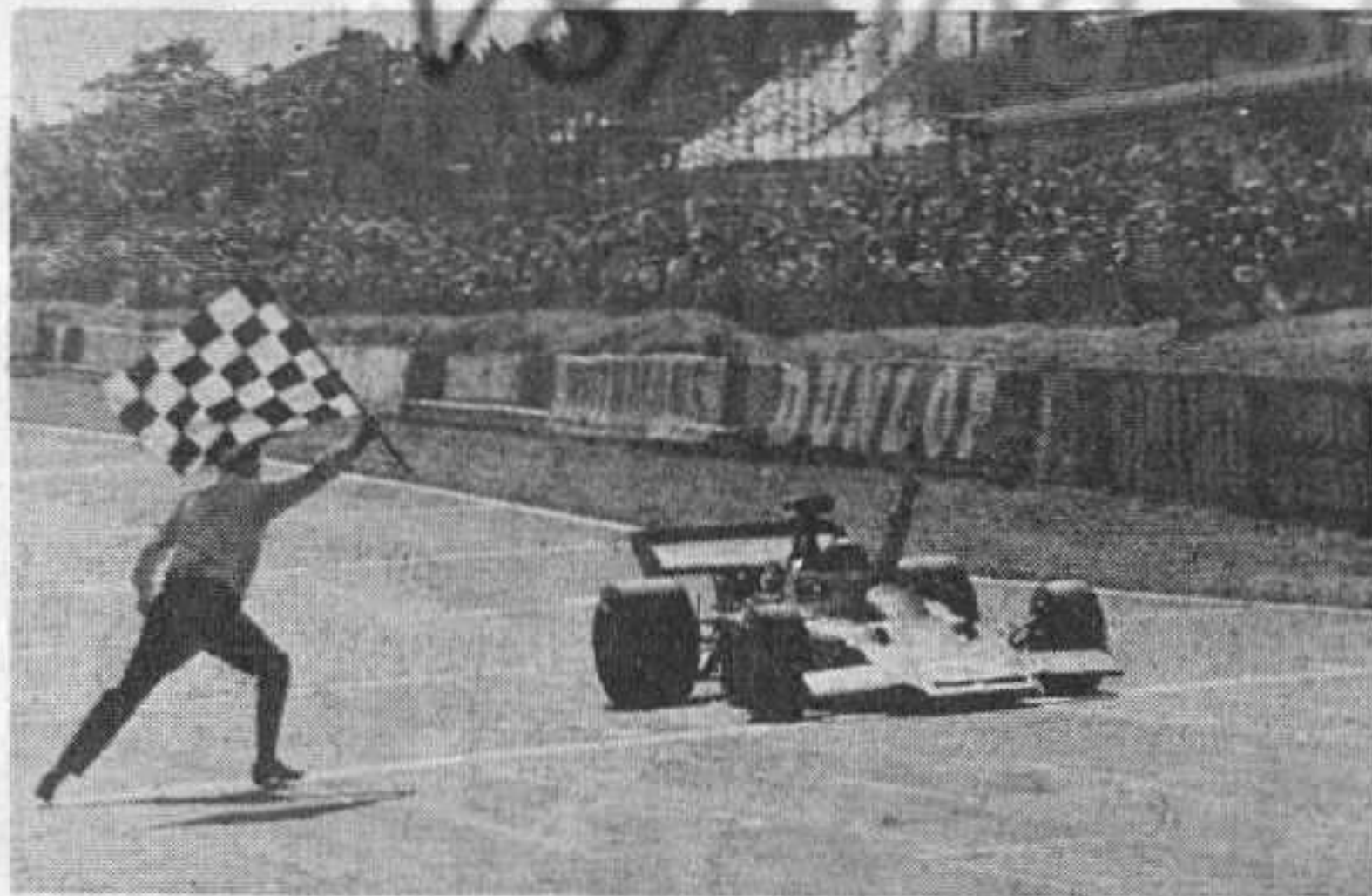
35. GIRO, ancora « bagarre » alla curva Druids: Ickx si appresta a passare Wilson Fittipaldi, il quale non si fa da parte come dovrebbe, frena i primi due e ne approfitta Fittipaldi che riprende la seconda posizione. Così come l'aveva persa al 24. giro, nelle medesime circostanze la riconquista. I tre di testa hanno doppiato anche Amon.

37. GIRO, Ickx ha leggermente staccato anche Fittipaldi, mentre Stewart in terza posizione è a 2"5. Si ritirano intanto Oliver e Pace tutti e due per rotture meccaniche.

Al 41. GIRO le posizioni sono immutate, 8 piloti sono ancora a giri pieni. 44 PASSAGGIO, Fittipaldi si è incollato alla ruota di Ickx, mentre Stewart è leggermente staccato.

46. GIRO, anche Hulme viene doppiato. Hill esce di pista nella discesa dopo i box, per evitare una manovra improvvisa di Merzario fatta per evitare W. Fittipaldi. Ickx si stacca al 48. PASSAGGIO, e fa il suo record sul giro in 1'24"1, fora una gomma Schenken che si deve fermare al box per cambiarla.

Al 49 PASSAGGIO si ha l'episodio che condiziona tutta la gara. Ickx che guida la corsa con autorità, si ferma al box con la pressione dell'olio a zero. Si scoprirà che si è



Una scena, questa, che per Emerson Fittipaldi si ripete ormai spesso

dissaldato il radiatore dell'olio posteriore di sinistra, e tutto il lubrificante è andato perduto, parte in pista e parte sui musci e sulle visiere di Stewart e Fittipaldi.

La situazione è ora la seguente: 1. Fittipaldi, 2. Stewart, 3. Revson. Merzario ha guadagnato altre posizioni e ora è nono, è stato doppiato Schenken che era ripartito dopo aver cambiato il pneumatico.

54. GIRO, Fittipaldi precede Stewart di 5", Merzario fa il suo miglior giro in 1'24"5, è eccezionale se si pensa che è a soli 4 decimi dal

to, Stewart è a 4"2, Peterson rimane senza alimentazione subito dopo essere entrato nella curva dopo il traguardo ed esce di strada, andando a cozzare contro le due macchine di Hill e Cevert fuori pista.

Per Merzario il premio più bello, è sesto. Si prende un punto per il Mondiale Piloti. Arturo è felice, e mentre sul podio sale il solito Fittipaldi, finalmente la folla inglese si scalda, e tributa una bella dose di applausi anche al pilota comasco.

g. c.

Bisognerà rifare il manto d'asfalto

I piloti accusano la pista deformata

SPECIALE PER AUTOSPRINT

BRANDS HATCH - Si può dire che il GP d'Inghilterra è veramente stata una gara stupenda sotto tutti i punti di vista, che potrà essere ricordata in futuro come una classica, questo nonostante tutto.

Ci sarà infatti una polemica a non più finire, a proposito delle condizioni del circuito, perché il peggio, che si era temuto in prova, si è verificato - anzi, più del peggio - dato che la superficie della pista si è rotta rendendo la corsa molto pericolosa, tanto che numerose vetture sono rimaste inutilmente danneggiate. Prima che si possa pensare ad un'altra gara importante, sul circuito di Brands Hatch, tutta la pista dovrebbe essere completamente rivestita. Diamo qui di seguito i commenti di alcuni piloti, a questo proposito, ma non ci sono dubbi: su questo punto tutti dovrebbero essere unanimi. Tanto più meritevoli, dun-

praticamente impossibile guidarla. » ha poi detto il pilota. Quanto alla pista, ha fatto eco agli altri, dichiarando che era di una scivolosità pazza e che bastava uscire appena di venticinque centimetri dalla traiettoria per finire contro il terrapieno.

BELTOISE, che aveva ostacolato Stewart e altri nelle prime fasi della gara, si è fermato per fare cambiare un pneumatico che si afflosciava e ha detto che era senza la quinta marcia. Poco dopo, la BRM Marlboro ha perso interesse nell'andamento di gara della sua rivale, l'altra società di tabacchi, quando Oliver è tornato a piedi, dopo aver abbandonato la vettura per guasto dicendo: « Una pista maledetta. »

La rottura della superficie del circuito ha costretto molti piloti a recarsi al box con pneumatici che si afflosciavano, uno dei problemi minori creati dal fondo che si deteriorava sempre più.

PESCAROLO ha corso un rischio, finito in modo fortunato, quando a Dingle Dell (un punto a cunetta) la Politoys sembrava vittima di un grave guasto di struttura. La vettura ha urtato la barriera e si è incendiata, mentre i commissari aiutavano il pilota a uscire dall'abitacolo le fiamme sono state spente rapidamente.

Poco dopo la metà gara, ci è sembrato di vedere fumo o nebbiolina oleosa uscire dalla parte posteriore della Ferrari di ICKX. Se si trattava di fumo, nulla di cui preoccuparsi, dato che da anni le Ferrari hanno questa abitudine, ma lo stato dei musci della JPS di Fittipaldi e della Tyrrell di Stewart facevano piuttosto sospettare una perdita d'olio e infatti così era, purtroppo. Forse questo è costato a Ickx e alla Ferrari un triplice giro d'Inghilterra. A quel punto non sembrava possibile che Merzario potesse concludere piazzandosi tanto bene, anche se fino alla fermata al box aveva condotto in modo magnifico, per tenere a bada Hulme.

BEUTTLER si è fermato con noie ai freni ed è ripartito demoralizzato (già prima della gara la sua vettura non gli piaceva, mentre Lauda era soddisfattissimo della sua, identica). PACE ha fatto cambiare entrambe le ruote posteriori, REUTEMANN, che prima della gara si era dimostrato felicissimo della vera sfida che presentava il circuito di Brands Hatch, ha avuto una foratura. Reutemann e Pace si erano toccati prima, alla forcella, con un punto in cui per il fondo era in condizioni pessime.

MERZARIO si è pure fermato per fare cambiare una ruota. HILL per vibrazioni sul cui bisognava indagare. Dopo la Brabham di Graham si è fermata contro il terrapieno, in fondo alla difficile Paddock Bend, ove con sgomento dei concorrenti la superficie della pista stava andando a pezzi. Prima del termine della gara alla Brabham si è aggiunta la Tyrrell di Cevert, che urtando forte ha riportato grossi danni, poi, proprio verso la fine, la March di PETERSON. Un « parcheggio » piuttosto costoso, alla luce dei risultati.

HAILWOOD si è fermato, rosso e sudato, con guasto al cambio e dopo un'ispezione da parte di John, il cui viso era impassibile, la vettura è stata ritirata. « Spaventoso - ha detto Mike. - Olio e sassi sparsi ovunque. » Dopo due « sparizioni » sul circuito, che gli sono costate la sua buona posizione a metà distanza, Schenken è finalmente arrivato al box dove la terza Surtees è poi stata ritirata. Scalogna per John, e speriamo nella vettura nuova.

WILSON FITTIPALDI aveva iniziato la gara felicissimo per la BT 34 modificata. « E' ottima, assolutamente una vettura nuova » aveva detto. Che cosa si era fatto? La sospensione posteriore era stata ricostruita esattamente com'era, quando Schenken cominciò a ottenere buoni risultati in prova alla fine dello scorso anno.

DAVE CHARLTON, che aveva provato benché avesse l'influenza, è partito ha dovuto abbandonare quando ha perso la terza marcia, sulla Lotus Lucky Strike 72. Era molto avvilito perché la vettura, secondo lui, era soddisfacente, anche se per quasi tutta la gara il pilota non si sentiva affatto bene.

d. h.

	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76
1	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8
2	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	
4	19	19	19	19	19	19	19	19	19	19	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
5	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
6	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18
7	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18	18
8	17	17	17	17	17	17	17	17	17	17	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
9	28	28	28	28	28	28	28	28	28	28	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9
10	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6
11	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9
12	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	33	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27
13	33	33	33	33	33	33	33	33	33	33	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27
14	27	27	27	27	27	27	27	27	27	27	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11
15	6	6	6	6	6	6	6	6	6	6	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26	26
16	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11	11
17	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31

L'altalena dei 76 giri

I piloti cui si riferiscono i numeri di gara sono elencati nella tabellina dei tempi delle giornate di allenamento a pagina 29



Al box Ferrari si sta sostituendo velocemente la ruota anteriore destra di Merzario, foratasi. Dopo di che il pilota italiano ha condotto un inseguimento che lo ha portato a sfiorare il quinto posto, solamente a 5" da Hulme

suo caposquadra, l'esperto Ickx.

57. GIRO, in testa niente di nuovo, Merzario continua la sua ascesa favolosa e ora in ottava posizione.

58. GIRO, Stewart è a 3"5 da Fittipaldi.

59. GIRO, Stewart è a 3" da Fittipaldi, e fa il suo maggior tempo in gara 1'24"0. Cevert esce di strada nello stesso punto dove è uscito Hill. Peterson è 5., mentre Merzario è addirittura settimo.

61. GIRO, si ritira Walker con il motore rotto, mentre Stewart guadagna su Fittipaldi.

63. GIRO, Stewart è quasi sulla ruota di Fittipaldi, Merzario tenta un attacco a Amon, Hulme e Schenken.

65. GIRO, Stewart rinuncia, è a due secondi. Chapman e la moglie di Fittipaldi, Helena, tirano un sospiro di sollievo.

67. GIRO, Amon tenta un attacco a Hulme, Merzario gli sta dietro pronto ad approfittare alla prima occasione.

68. GIRO, si ritira W. Fittipaldi, e si mette al box a fare il tifo per il fratello.

70. GIRO, ne mancano sei alla fine, Fittipaldi conduce mentre Stewart si è stabilizzato a 3"2, e Merzario è sempre in settima posizione.

75. GIRO, Fittipaldi ha ormai vin-

● Girando attorno al circuito di Brands Hatch si aveva l'impressione di urtare contro estintori e commissari nei punti più inconsueti, lontani dalle normali postazioni. Per fare un grande sforzo, per combattere il più grande pericolo delle corse, erano state sistemate ventitre postazioni in più contro gli incendi, sicché la distanza media fra gli addetti a questo lavoro era di settanta metri. I 150 in servizio avevano tutti caschi e visiere di protezione, fornite dalla John Player (il patrocinio ha i suoi meriti!) e tutti avevano partecipato a corsi di addestramento. Oltre alle normali ambulanze e a sette veicoli di soccorso, c'erano sei speciali Land Rover anti-incendio, l'autobotte del circuito e cinque provenienti dai pompieri locali.

● Le versioni in casa Ferrari dopo la fermata di Ickx. Un meccanico: credo si sia rotto il differenziale. Ing. Giorgio Ferrari (a domanda): E' arrivato al box e si è fermato... Un'altro meccanico: si è rotto un radiatore dell'olio. Ickx: ho rotto il differenziale. Schetty: (senza parlare fa segno di andare a chiedere all'ing. Colombo, perché lui, con «quelli di Autosprint» non parla). Ing. Colombo: Si è rotto un radiatore dell'olio. Il motore ha ceduto perché è rimasto senza lubrificante.

que Ickx, Fittipaldi e Stewart, per avere ugualmente dato vita a una vera gara, invece di limitarsi ad accontentarsi di un buon piazzamento, senza mettercela tutta.

Il primo a fermarsi al box è stato GALLI, per fare cambiare il pneumatico anteriore di destra. Poco dopo essere ripartito, è incappato in un testa-coda, imitato poco dopo da DE ADAMICH. DAVE WALKER si era fermato, un po' più avanti, col motore della JPS che si era spento, e Andrea ha dovuto fare il testa-coda per evitare di urtare la JPS. La Surtees ha subito danni lievi, ma Andrea è dovuto tornare al box a piedi. Lo accompagnava Peter Gethin, il quale ha detto: «Dopo due giri il motore ha cominciato a mancare colpi e poco dopo, guardando nello specchietto, ho visto acqua e olio per cui mi sono fermato.» Della pista ha detto «scivolosissima, se si esce di traiettoria in certe curve... per carità!

WALKER è arrivato al box, dove hanno riparato il tubo del carburante ed è ripartito. Ha poi detto: «Andava magnificamente e sul rettilineo mi staccavo facilmente dalla maggioranza delle altre vetture.» (non è però durato e si è dovuto ritirare, quando si è rotto la barra antirollio dietro). «La vettura ha cominciato a zig-zagare, coi freni grippati, ed era



Per Tecno e Nanni Galli (sopra) la corsa è finita troppo presto

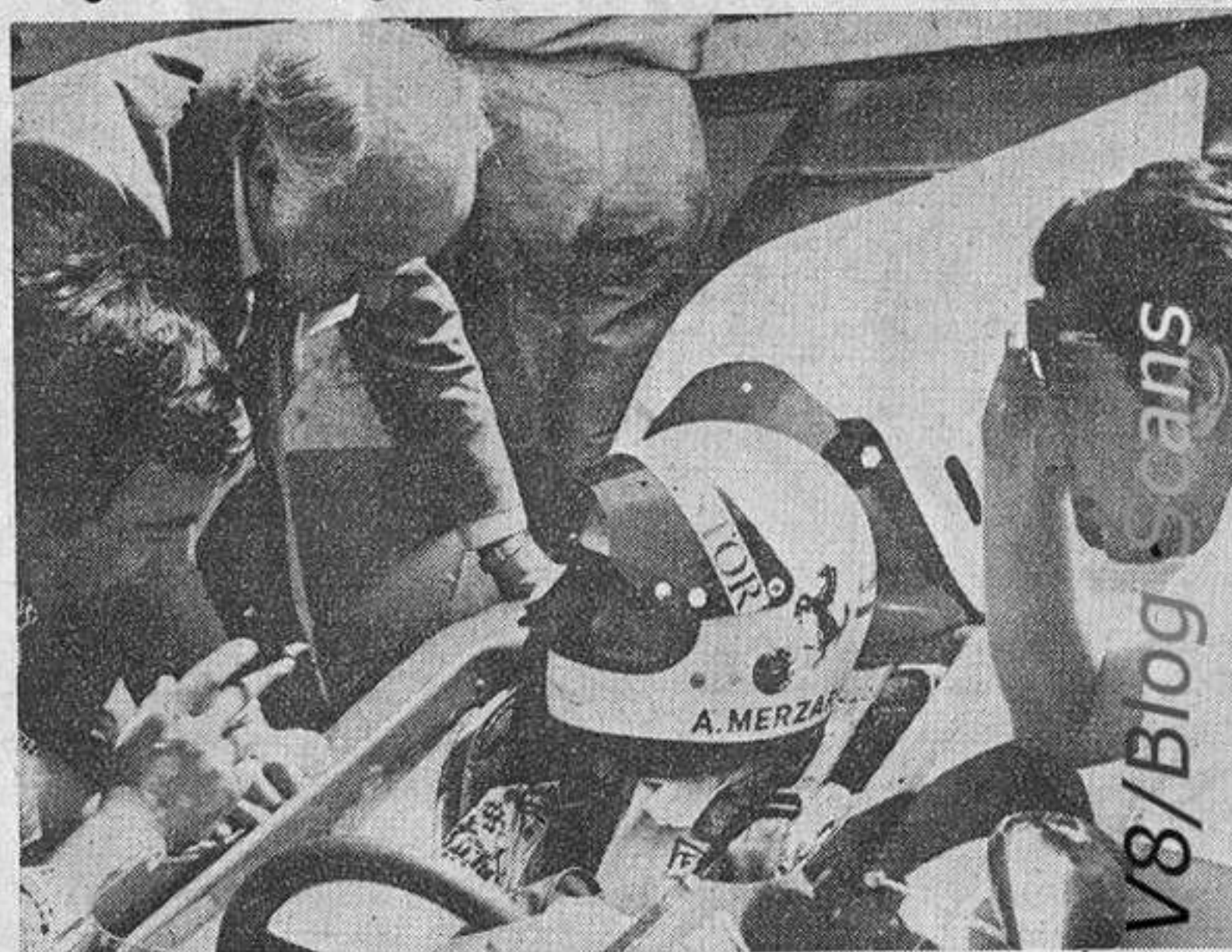
Premiato due volte (anche nel nome di SIFFERT) il debuttante

BRANDS HATCH - Chiacchierata con Sandro Colombo, responsabile massimo delle attività sportive della Ferrari. Contento, ovviamente, della prestazione di Arturo Merzario, anche se deluso per la fermata della macchina di Ickx, che stavolta proprio «c'era», e i fatti lo stavano dimostrando.

Un lingotto d'oro per MERZARIO



Arturo Merzario, felicissimo, saluta la folla alzando la coppa per il pilota più combattivo del meeting. Sotto, ecco l'italiano con i suoi «angeli custodi», gli ingg. Ferrari, Colombo ed il d.s. Schetty



di Andretti, che prima non può tornare in Europa (correrà poi anche in Canada e negli Stati Uniti). Quindi è possibile che al G.P. d'Italia ci siano quattro Ferrari, diciamo noi.

Infatti l'ing. Colombo ritiene che il ritorno di Regazzoni non sia lontano. Anzi Regazzoni si era dichiarato pronto a tornare subito, già fin dal G.P. di Germania, ma la cosa è ancora da vedere. «Vogliamo essere sicuri che il braccio sia a posto effettivamente, e per questo chiederemo al medico sportivo (prof.

● Hulme ha provato spesso a passare Merzario, ma non c'è mai riuscito. Passando davanti ai box faceva la scena alzando il dito come per rimproverare Arturo. Lungo tutto il percorso invece Merzario si è comportato più che correttamente. Ogni volta che compare sulla scena un nuovo pilota italiano è la stessa storia...

Rovelli?) di visitare Regazzoni accuratamente. Appena il medico dirà che è in grado di tornare al volante Regazzoni sarà di nuovo in pista.»

Ci pare soddisfatto anche del come le cose sono andate nel complesso, prove e gara, per quanto riguarda la efficienza dei meccanici. «Hanno fatto prestissimo a cambiare la gomma di Merzario, proprio presto. Ed è un segno di efficienza, anche se in un Gran Premio ciò serve a poco, perché... chi si ferma è perduto!» Naturalmente adesso alla Ferrari continueranno a lavorare per migliorare le qualità ritrovate della 312 B2 (e tre quarti, diciamo noi) ma fra non molto arriverà anche la 312 B3, da quel che abbiamo capito. Che sia per Monza, davvero?

f. l.

Accordo con MONZA si corre il G.P. (con varianti)

BRANDS HATCH - I membri della GPDA si sono riuniti a Brands Hatch per discutere tra l'altro il problema dell'autodromo di Monza, sul quale come è noto avevano espresso parere negativo nel caso che non fosse stato dotato di varianti prima della effettuazione del Gran Premio d'Italia (10 settembre).

Non sappiamo cosa abbia deciso, la associazione dei piloti da Gran Premio, perché con molto tatto tutti si sono rifiutati di parlare dell'argomento, decidendo di rendere note le loro decisioni ai dirigenti dell'AC Milano e della pista monzese. Lasciando ai responsabili italiani il compito di informare l'opinione pubblica.

Comunque, come d'altra parte era detto in un comunicato stampa diffuso dall'AC Milano poco tempo fa, il Gran Premio sarà regolarmente organizzato a Monza. Il che significa che in qualche modo le varianti richieste saranno fatte, anche se non certo nella forma che era stata prevista e che rappresentava una vera e propria modifica al tracciato conosciuto. Secondo le nostre informazioni le varianti da adottare per la gara di settembre saranno poste una verso la fine del rettilineo delle tribune, prima della Curva Grande, utilizzando tra l'altro una porzione della strada asfaltata già esistente; l'altra presapoco in corrispondenza della Curva Ascari, anch'essa con utilizzazione di una parte asfaltata esistente. Infatti in ogni caso non vi sarebbe ora il tempo materiale per la costruzione della nuova porzione di tracciato prevista nel progetto che ha sollevato tante polemiche. Progetto che tuttavia riteniamo abbia molte probabilità di essere approvato, perché pare che con un colpo di scena notevole i consiglieri municipali di sinistra, che sono alla opposizione a Monza, abbiano adesso deciso di schierarsi tra i sostenitori della necessità di mantenere l'autodromo in attività. Cosa che pare abbia provocato molta sorpresa tra le correnti di maggioranza (dc).



Andy Granatelli a Brands Hatch. Il boss della STP è stato visto parlare fittamente con Stewart

Ad iniziativa congiunta della IRPA (l'associazione internazionale dei giornalisti delle corse) e della Marlboro, è stato creato il «Premio biancorosso Jo Siffert» per ricompensare tangibilmente il pilota che in ogni Gran Premio abbia dimostrato maggior combattività, abbia cioè emulato il compianto Josef Siffert, che della combattività aveva fatto il tratto più caratteristico della sua personalità nelle corse.

Una giuria di dieci membri, alla fine di ogni Gran Premio, esprimerà il proprio giudizio sul pilota che si sia più distinto, appunto, per combattività, indipendentemente dal risultato e tenuto conto delle circostanze e del mezzo a disposizione. Il pilota che avrà avuto più voti riceverà il premio per la gara in esame, premio consistente in un lingotto d'oro di 100 grammi con incisiva la dizione del premio e l'occasione.

Alla fine della stagione il pilota che abbia complessivamente ricevuto più voti riceverà il premio annuale di 500 grammi, durante apposita cerimonia.

Fanno parte della giuria: Bernard Cabier, presidente della IRPA (F); Denis Jenkinson, vice presidente (GB); Georges Descœudres, segretario (CH); Randall Barnett (USA); Maurice Brouet (B); Gerard Crombac (F); Franco Lini (I); David Phipps (GB); Heinz Prullet (A); Rainer Schlegelmilch (D).

La prima assegnazione del Premio biancorosso Jo Siffert è avvenuta in occasione del G.P. di Gran Bretagna, e per noi è stata particolarmente piacevole perché il pilota più votato è risultato ARTURO MERZARIO (5 voti) seguito da JACKY ICKX (3), E. FITTIPALDI (1) e JACKIE STEWART (1).

Arturo Merzario questo premio se l'è veramente meritato, per la straordinaria aggressività dimostrata, che non è stata affievolita dalla disavventura della gomma forata. Riceverà il lingotto d'oro, col suo nome inciso, in occasione del Gran Premio di Germania, e sarà il nostro Franco Lini che avrà il piacere di consegnarglielo.

«Peccato, — dice con la sua aria pacata, tranquilla — peccato perché Ickx stava facendo una corsa magnifica, e la macchina andava bene. Pare che ci sia stata una vibrazione, e poi si è incrinato il radiatore di sinistra. Vedremo a casa, ma intanto a parte la delusione credo ci sia da essere soddisfatti, anche perché in fondo la macchina sta soltanto cominciando ad essere a postò, con le nuove sospensioni posteriori. Già in Francia era andata bene, e adesso ancora un poco meglio, visto che non avevamo lo svantaggio delle gomme come a Clermont Ferrand».

Di Merzario dice molto bene, ovviamente, contento soprattutto della calma che l'esordiente ha dimostrato quando si è fermato la prima volta.

«C'era senza dubbio uno scol-

lamento parziale del battistrada, alla gomma che abbiamo cambiata, ma è difficile dire se sia avvenuto per un difetto di quel pneumatico o perché Merzario ha messo le ruote sull'erba, prima. Lui ci ha detto di essere andato leggermente fuori pista, ed è stato onestissimo, ma forse non è stata questa la ragione determinante. Comunque è tornato in pista molto bene, come avete visto tutti.»

Ci conferma, poi, quello che avevamo saputo ma soltanto in modo incompleto da altra fonte: Merzario correrà al Nurburgring, ed a Zeltweg, circuiti che conosce bene. Non dice altro, ma è facilissimo capire che Merzario correrà anche a Monza, almeno crediamo. A Monza, tra l'altro, ci sarà anche il rientro

L'incredibile alla TV

Raramente una ripresa televisiva di un Gran Premio è stata meglio realizzata di quella che, sabato, la BBC ha messo in onda in Eurovisione. 10 postazioni televisive, di cui una piazzata sul dirigibile ancorato nel cielo della pista, non hanno praticamente mai perso di vista la corsa, facendo «vivere» il Gran Premio di Gran Bretagna dall'inizio alla fine.

Magnifica, come saprete, la corsa di Merzario, che al suo debutto in formula 1 è riuscito nella non facile impresa di prendere già dei punti (sia pure uno solo) per la classifica mondiale. Peccato che gran parte degli spettatori televisivi italiani, quanto meno tutti coloro che non hanno una conoscenza più che superficiale delle competizioni e dei suoi protagonisti, non si siano resi conto della presenza di Merzario in corsa, ed avranno speso il televisore con il rammarico — forse — di non aver visto in azione sul teleschermo questo pilota «di cui il telecronista ogni tanto dava la posizione, sempre migliore».

Questo è accaduto non perché il bravissimo regista non abbia mai dedicato al nostro un'inquadratura, ma a causa di una delle più clamorose fra le (purtroppo) frequentissime «topiche» di Piero Casucci, radiocronista della RAI-TV. È accaduto che il regista, dopo aver inquadrato il

il sorpasso

duello a tre fra Ickx, Fittipaldi e Stewart, è passato su Merzario che aveva appena superato la McLaren di Revson. Dietro a questi due, c'era la Lotus-JPS di Walker, quanto è bastato perché Casucci non si accorgesse del «cambiamento», chiaramente scambiando Merzario per Ickx e Walker per Fittipaldi. Infatti, senza neppure pensare a cosa era potuto accadere a Stewart (che avrebbe dovuto essere coi due...), diceva eccitato: «notate il ritmo della corsa, i primi due hanno già doppiato il quarto», cioè Revson, il quale, ovviamente, era ben lungi dall'essere doppiato, ed anzi non lo è stato fino alla fine, unico a pieni giri coi primi.

Tutto questo non è durato un attimo, il momento cioè di accorgersi di un possibilissimo lapsus e di correggersi. È durato tutto il tempo che il regista ha dedicato al nostro pilota, cioè più di un giro. Si è visto l'Arturo superare Revson e staccarlo di forza, si è anche potuto notare il suo ottimo comportamento nelle curve. Casucci niente, per lui era Ickx che aveva doppiato Revson, e si chiedeva: «Attendiamo che anche Fittipaldi (che era poi Walker, n.d.r.) doppi Revson.»

Può darsi che sia ancora lì ad attenderlo, questo sorpasso!

mag

ROTTURA MARLBORO BRM?

● A quanto pare le voci secondo le quali la Lotus era a corto di motori, per il Gran Premio inglese, si basavano soltanto sulle speranze delle altre squadre! L'iscrizione di Trimmer è stata annullata perché si riteneva che il pilota sarebbe stato più utile nella gara di F. 3 (che non gli è poi andata molto bene).

● Alla fine delle prove, Peter Warr ha fatto mostrare dal box a Emerson cartelli con 1'21"7 e quando sono stati esposti i tempi ufficiali certa gente ha subito concluso che i cronometristi ufficiali si erano sbagliati. In effetti, poi, Warr ha ammesso: «Scherzavamo. Emerson copriva giri ora veloci ora lenti e quando gli abbiamo mostrato 1'21"7 in realtà aveva appena segnato 1'31"7. Abbiamo pensato che potesse servire per scoraggiare Ickx, al punto da dire ai meccanici della Ferrari di spingere via la sua vettura!»

● Alcuni spettatori alla forcella, nel primo giorno delle prove, hanno fischiato in protesta quando le prove sono state interrotte perché si potesse portare via la Tyrrell, sospettando favoritismi da parte degli organizzatori. Il sospetto sarà stato fugato il secondo giorno, quando le prove sono state interrotte per portare via la Matra di Amon, da un punto contro il terrapieno, pochi metri oltre la curva. Povero Chris. «Ho lasciato il box, stavo scaldando il motore per cui mi sono tenuto all'esterno per lasciare passare gli altri... e sono slittato sulla ghiaia.»

● Il primo giorno di prove il motore di Pace ha sconcertato Frank Williams. «Abbiamo sostituito ogni maledetto pezzo, eppure sentitelo!» (in-

fatti non suonava troppo bene). Nemmeno soddisfatto della sbuffante vettura di Pescarolo. Tauranac era con questo team per l'ultima volta, se non altro per un po', e dice che porta la famiglia in Australia, forse per un soggiorno di qualche settimana, forse per sempre. Ma alla Martini gli hanno già comprato il... biglietto di ritorno.

● Abbiamo commesso l'errore di chiedere a Tyrrell come andavano le cose, a metà del secondo giorno. «Spaventoso, eh? — ha risposto — Siamo quarto e declino.»

● Gethin non era in grado di spiegare il suo tremendo testa-coda nel secondo giorno delle prove, finché gli abbiamo detto che avevamo visto una vampata sotto la vettura, mentre cedeva la sospensione posteriore, prima del testa-coda (lui non aveva capito quale delle due cose fosse successa per prima e aveva continuato per alcuni metri dopo il testa-coda, non sapendo del guasto).

● Alla McLaren, tutto calmo come sempre, con Denny che ha dormito per parte delle prove, sdraiato sul bancone del box. Kerr ha detto «Tutto bene», in un tono in cui era implicito che se tutto non fosse andato bene sarebbe stato veramente fuori del consueto. L'iscrizione di Redman con una terza McLaren era sempre stata più che altro una speranza e, naturalmente, dopo il danno a Clermont Ferrand non se ne è più parlato.

● Per quanto riguarda il Team Surtees, a Brands Hatch, John sembrava soddisfatto, quanto fa mai vedere di esserlo, coi tempi delle prove. Tim dice che ora la vettura è tornata com'era al principio dell'anno. Comunque, John conferma che spera di avere la nuova TS 14 pronta per il GP d'Austria o almeno per Monza o per la Rothmans 50.000, ammesso che decida di partecipare a quella gara (sottolinea che non farà correre le sue vetture a Brands Hatch, se sarà necessaria una sosta per il rifornimento).

d. h.

Andy Granatelli avrà in esclusiva i motori BMW F.2 per la March

FRANCOFORTE - Andy Granatelli, presidente della STP Corporation ha annunciato un accordo che ha stipulato con la BMW per utilizzare i motori nella F. 2 per il prossimo anno. Parlando ai giornalisti Granatelli ha detto: «Questo motore che ha dato eccellenti risultati su vetture sport sarà il motore da battere per il prossimo anno». Ricordiamo che l'originale BMW da 1600 cc aveva già vinto importanti gare con Ickx, Quester, Siffert e Hahne: poi quando la F. 2 era passata da 1600 a 2000 il motore era stato sviluppato, sempre a 16 valvole, con grande successo e sarà omologato nel gennaio '73.

Tra l'altro questo nuovo propulsore sarà concesso solo alla March, che avrà questa esclusiva: la BMW quindi provvederà all'assistenza dei motori che correranno l'Europeo F. 2, siano della squadra ufficiale che tutti i privati che acquisteranno telai March.

La MARCH chiede il TECNO-12

● Il motore «boxer» della Tecno continua a fare gola un po' a tutti coloro che per il prossimo anno non vogliono sottostare alle pesanti leggi (finanziarie) della Cosworth. In particolare modo la March, ha chiesto e continua a chiedere ripetutamente, per bocca del suo capo Mosley, se è possibile avere un motore il prossimo anno da montare sulla March di Peterson. Ma come mai sono così convinti che Peterson correrà ancora per la casa inglese il prossimo anno? Le previsioni sono che lo svedese sostituisca Regazzoni in casa Ferrari in F. 1 per il '73.

● Prime prove a Brands Hatch, giovedì. Nanni si accoda alla Lotus di Fittipaldi, e non la lascia per alcuni giri. Dirà poi Emerson al sottoscritto: «Che motore che ha quella Tecno! Non riuscivo a togliermelo di dosso».



● L'ing. FORGHIERI il «congelato» d.t. della Ferrari, girava per Brands Hatch con una ASAKI-Pentax a fotografare tutte le vetture ferme ai box. La preferita era la McLaren. Nemmeno uno «scatto» invece per la LOTUS (vincente). Ma forse a Maranello ne hanno già una più che sufficiente documentazione.

● PETERSON il pilota della March è andato all'ultimo giro a «sbattere» contro le vetture di Hill e Cevert già ferme. È la seconda volta che gli capita quest'anno: l'altra volta fu contro la Ferrari di Ickx a Montecarlo... sempre all'ultimo giro.

● Il 12 cilindri a V della WESLAKE, che dovrebbe equipaggiare la Mirage della JW Automotive Engineering, sta già girando al banco, e sembra che i risultati siano buoni. Presto scenderà in pista. Molto probabilmente debutterà alla 500 KM di Imola.

● Durante le prove l'ing. Forghieri (Ferrari) prendeva i tempi dietro i box comodamente seduto sul prato. Dopo aver visto il comportamento della Tecno-Martini di Galli, ha «suggerito» di alleggerire la barra posteriore. Ordine prontamente eseguito da Magdalo e C.

g. c.



FERRARI risponde per i 250 litri!

Caro Direttore,

ho letto il Suo pezzo «Perché Ferrari ora non contesta i 250 litri di benzina sulle F.1?» che mi offre la possibilità di precisare: — il 26 gennaio '72 ho proposto all'Associazione Costruttori F. 1 quanto segue circa i grandi premi '73:

— «Mantenimento attuale situazione con l'aggiunta di strutture resistenti e deformabili protettive per i serbatoi in gomma di spessore maggiorato secondo i recenti brevetti.

Nel caso venga prescritto il serbatoio Autodelta od altro di ridotta capacità, anche per aderire alla richiesta degli organizzatori tendente ad aumentare la durata dei Grandi Premi, si dovrebbe respingere la proposta del rifornimento obbligatorio per ragioni tecniche e sportive, come il riinserimento in gara dei piloti dopo i rifornimenti, possibile contestuale fermata al box dei medesimi con affollamenti pericolosissimi, sistema tecnico di erogazione carburante unificato su tutti i circuiti, prescritto per il Campionato Marche e che non si riscontra, angusti spazi di rifornimento in taluni circuiti a cominciare da Montecarlo.

Si propone, onde favorire le opportunità spettacolari sollecitate, ed in previsione di un aumento di concorrenti F. 1, di far disputare i Grandi Premi in due batterie eliminatorie della massima durata di 45' ed una finale di 60'.

Si ammetteranno alle batterie, per sorteggio, i concorrenti che hanno effettuato le prove regolamentari ed in base ai tempi ottenuti occuperanno i posti di partenza.

Alla finale verranno ammessi i primi 12 di ogni singola batteria allineati secondo l'ordine di arrivo nelle due batterie: i primi due in prima fila e così di seguito. Fra la seconda batteria e la finale non dovrà intercorrere un tempo inferiore ad ore una.

È ovvio che a seconda della soluzione che verrà adottata per i serbatoi Autodelta od altri, sarà necessario tener conto di eventuali variazioni dell'attuale minimo di peso consentito».

Questa la proposta Ferrari che perorai il 9 maggio 1972 anche con il Presidente della C.S.I. Principe Metternich e che non trovò accoglimento.

Ciò detto continuerò, anche se inascoltato, a parlare di sicurezza e di «uomini fasciati di benzina».

Cordiali saluti,

ENZO FERRARI - MODENA

Prendiamo atto, ing. Ferrari. Ma anche consideriamo che, in diverse occasioni, quando lei ha «fortemente voluto» una scelta, è riuscito ad ottenerla, anche in sede internazionale. D'altronde la richiesta dei 250 litri è stata o no la «seconda istanza» sua come costruttore di motori da 12 cilindri, preoccupato come gli altri (leggi BRM, Matra, Tecno) di rimanere handicappato nei consumi contro gli 8? Questo, per la cronaca. D'altronde confidiamo che adesso, avendo un Forghieri presidente della C.T. in seno alla GPDA, appunto per nuovi orizzonti tecnici con i regolatori CSI (i due altri componenti sono Paul Frere e l'ing. Martin, della Matra), si farà di tutto per far ritrovare saggezza (tecnica) nella sicurezza, vero?

● Visto a Brands Hatch il «defenestrato» segretario CSI Henry Treu. Particolarmente affabile con gli amici inglesi. A domanda (sul perché della sua destituzione) replica, sorridendo furbescamente: «Rogano sa... chiedete a Rogano».

● Rogano però non c'era in Inghilterra. L'ha sostituito il conte Zanon, il simpatico mecenate della nostra CSAI. Col suo jet executive più di una volta i nostri piloti (Galli e de Adamich) sono stati portati in tempo sulle piste di gara di tutta Europa. «È il mio contributo allo sport» dice il più sportivo dei nostri dirigenti, l'unico che veramente «sente» il problema dei piloti italiani in F. 1.

● Mario Andretti si è dimesso dal «Pocono Int.», la società che amministra la pista USA e le sue corse. La protesta è motivata dal rinvio della «Pocono 500 Miglia» al 29 luglio. E Mario aveva promesso all'ing. Colombo di essere con la Ferrari al Nurburgring.

● La Tecno avrà certamente due vetture al G.P. d'Italia (altrimenti non è detto che Galli rimanga a piedi). Intanto i conti Rossi (che erano in Francia) sono decisi a portare avanti il programma del Racing Team. E per il '73 hanno precisi progetti (anche il collega e ing. Gianni Rogliatti dà una mano in certe idee tecniche a venire). Intanto il Martini avrebbe rifiutato una richiesta Matra, che cerca sponsor a grosso livello.

● Ron Tauranac non ha esaurito il suo programma Tecno con la visita a Bologna che ha fruttato sospensioni modificate e alettone arretrato con i vantaggi agonistici confermati da Galli nelle prove di Brands Hatch (la corsa purtroppo è stata breve). Egli dovrà dare il suo contributo per tutto l'anno.

● A proposito? Sapete chi ha cercato, al telefono, Ron Tauranac la settimana scorsa mentre era a Borgo Panigale alla Tecno? L'ufficio tecnico della Ferrari! È testuale!...

Marcellino

Stewart e C. possono ancora farcela, ma...

Tra 24 punti Fittipaldi campione matematico

Il campionato del mondo piloti 1972 ha ora il suo volto definitivo, perché gli organizzatori del G.P. Messico hanno annunciato che rinunciano alla effettuazione della corsa, prevista alla fine di ottobre, non essendo stata ottenuta da parte del Governo la garanzia di un servizio di ordine pubblico atto a contenere i troppi entusiasmi della folla.

Cosicché le gare totali della stagione saranno 12 (salvo altri imprevisti), per cui ognuna delle due parti del campionato conterà di sei prove. Ricordiamo che il regolamento del campionato dice che le gare effettivamente organizzate saranno suddivise in due parti uguali, salvo nel caso di numero dispari (quella in soprannumero viene inclusa nella prima parte) e che il calcolo dei punteggi si deve effettuare sommando per ogni parte i risultati di tutte le prove meno una. Nel caso del campionato 1972, perciò, essendo le gare dodici, ogni parte conterà sei prove e per ogni parte si sommeranno i cinque migliori risultati.

Con il Gran Premio di Gran Bretagna è cominciata la seconda parte, cosa che non po-

cominciare i ragionamenti che possono indicare quali sono le probabilità teoriche di ciascuno di diventare campione del mondo 1972. Il calcolo è relativamente semplice, perché basta immaginare che ciascun pilota ottenga il massimo possibile di punti, cioè 45, corrispondenti a cinque vittorie. Ragionamento puramente teorico, ripetiamo, ma possibile; anche se allo stato attuale pare molto difficile che uno dei pretendenti possa infilare una serie di cinque vittorie.

Ecco quindi che (vedi tabellina) ognuno ha dei punteggi massimi possibili, che servono a indicare quali sono le probabilità altrui.

Favorito chiaramente, dopo la vittoria di Brands Hatch, è Emerson Fittipaldi, che oltre ai 34 punti della prima parte aggiunge i 9 punti del G.P. di Gran Bretagna e che quindi conta adesso 43 punti. Per Fittipaldi, anche nel caso meno felice di cinque vittorie consecutive di Stewart, basteranno altri 24 punti per essere sicuramente campione del mondo, con la somma totale di 67 punti che nessuno è in grado di superare. Gli basterà quindi classificarsi quattro

PILOTA	Punti 1 parte	Massimo possibile	Situazione attuale	Minimo per Fittipaldi*
E. FITTIPALDI	34	79	43	—
STEWART	21	66	27	24
HULME	19	64	21	22
ICKX	16	61	16	19
BELTOISE	9	54	9	12
CEVERT	9	54	9	12
REVSON	6	55	10	13
AMON	6	51	9	12

* Nel caso che uno degli altri raggiunga il massimo teorico possibile.

teva essere conosciuta prima della decisione definitiva riguardante il G.P. del Messico.

I punteggi acquisiti nella prima parte, e che sono definitivi, sono quelli che vedete nella tabellina. A questi punti ogni pilota aggiungerà quelli che conquisterà in cinque prove su sei della seconda parte.

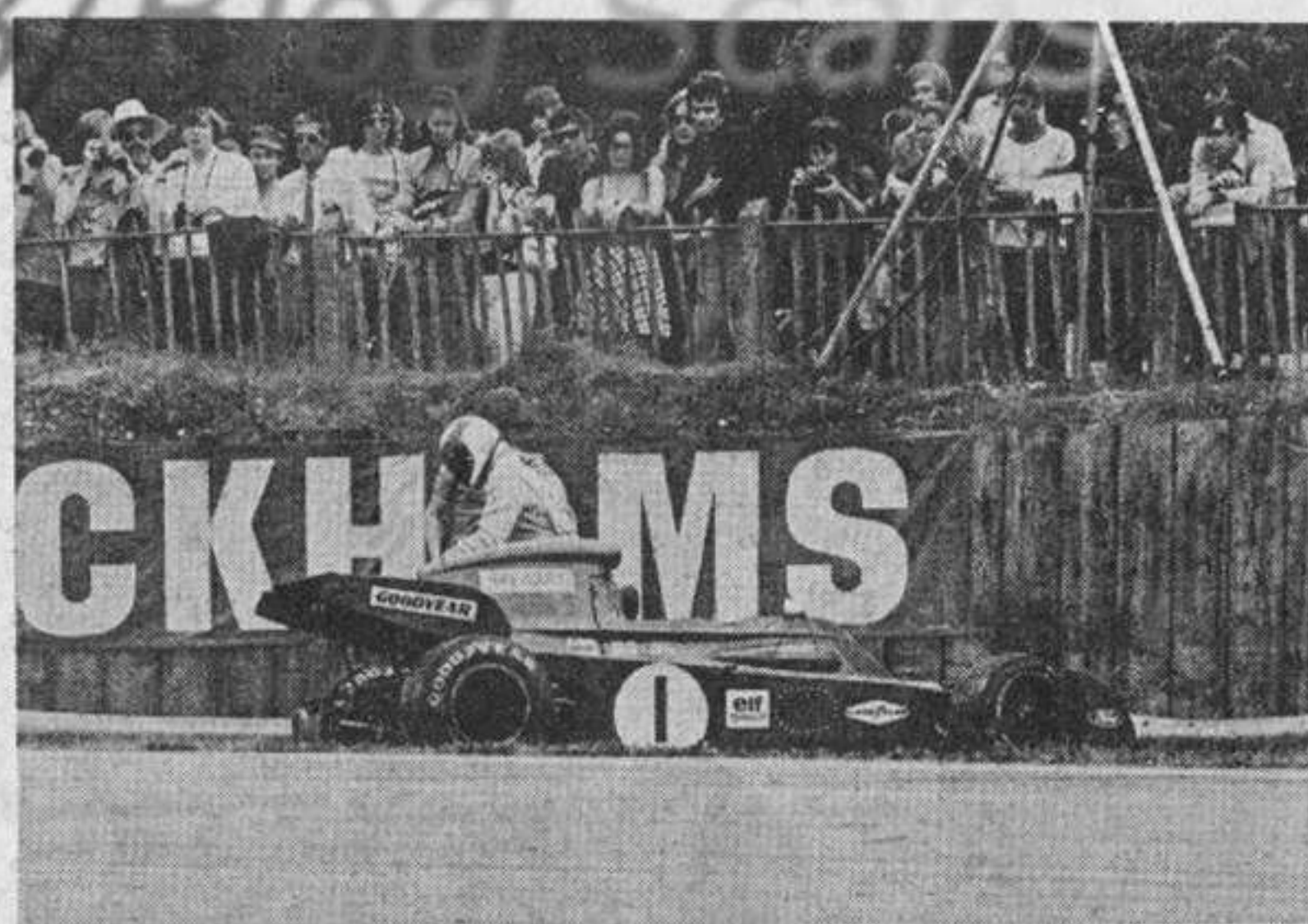
A questo punto si possono

volte secondo, oppure tre volte secondo e due terzo (26 punti), oppure due volte secondo e tre volte terzo (24 punti), ecc. Si capisce che nel caso che a vincere cinque corse consecutive siano altri i minimi necessari a Fittipaldi sono ridotti.

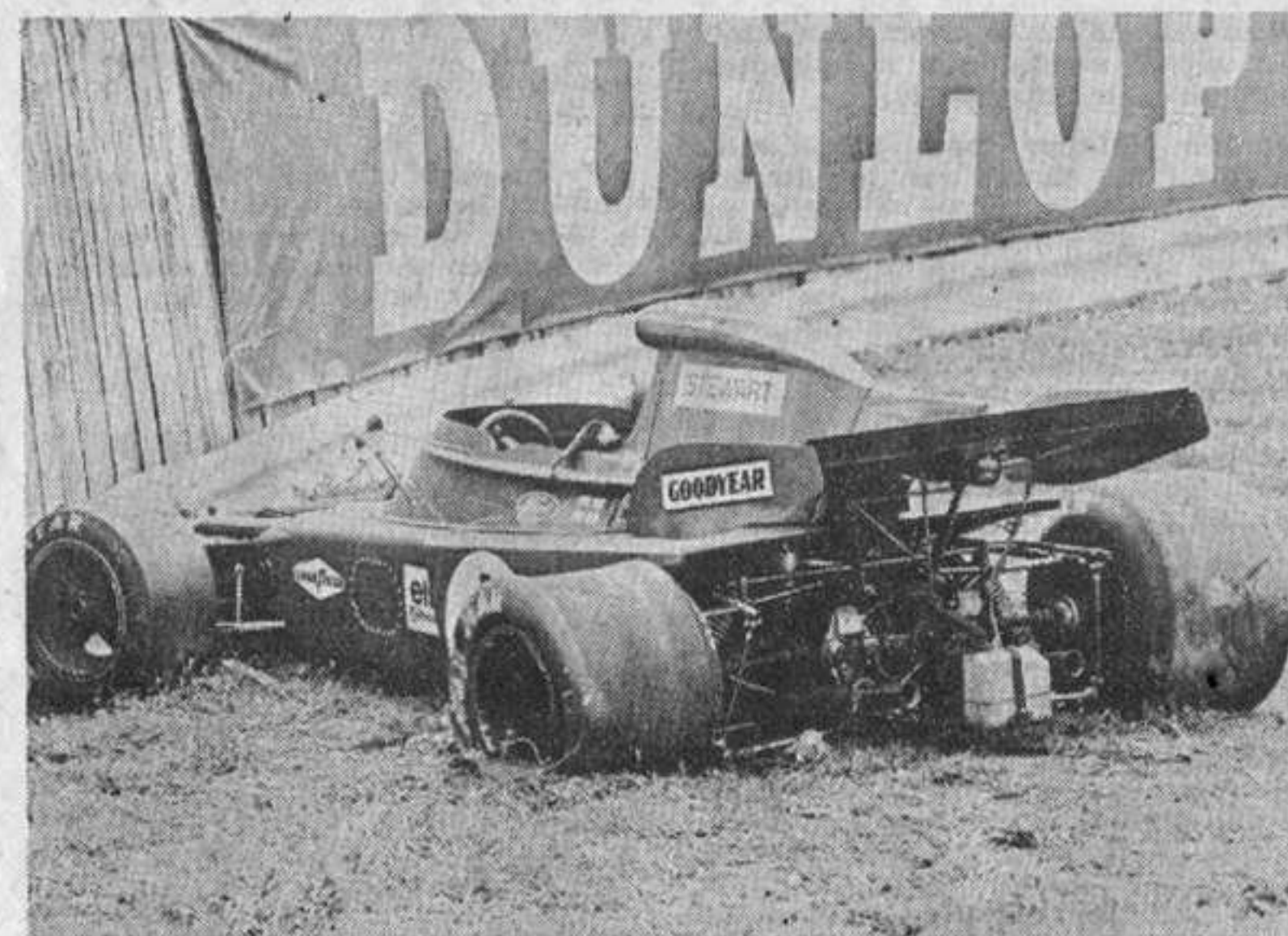
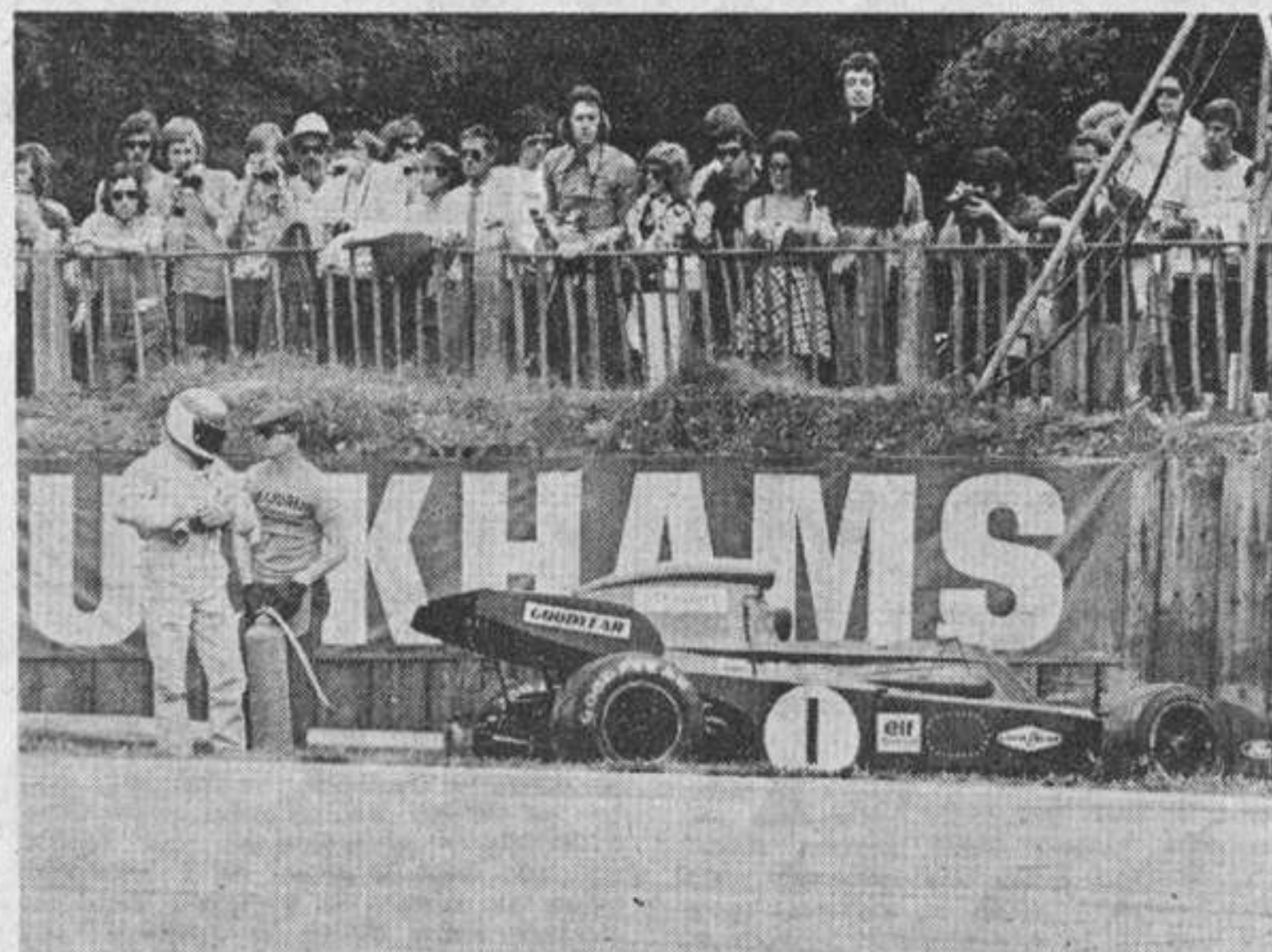
f. i.

Punteggi prima parte del «Mondiale» F.1

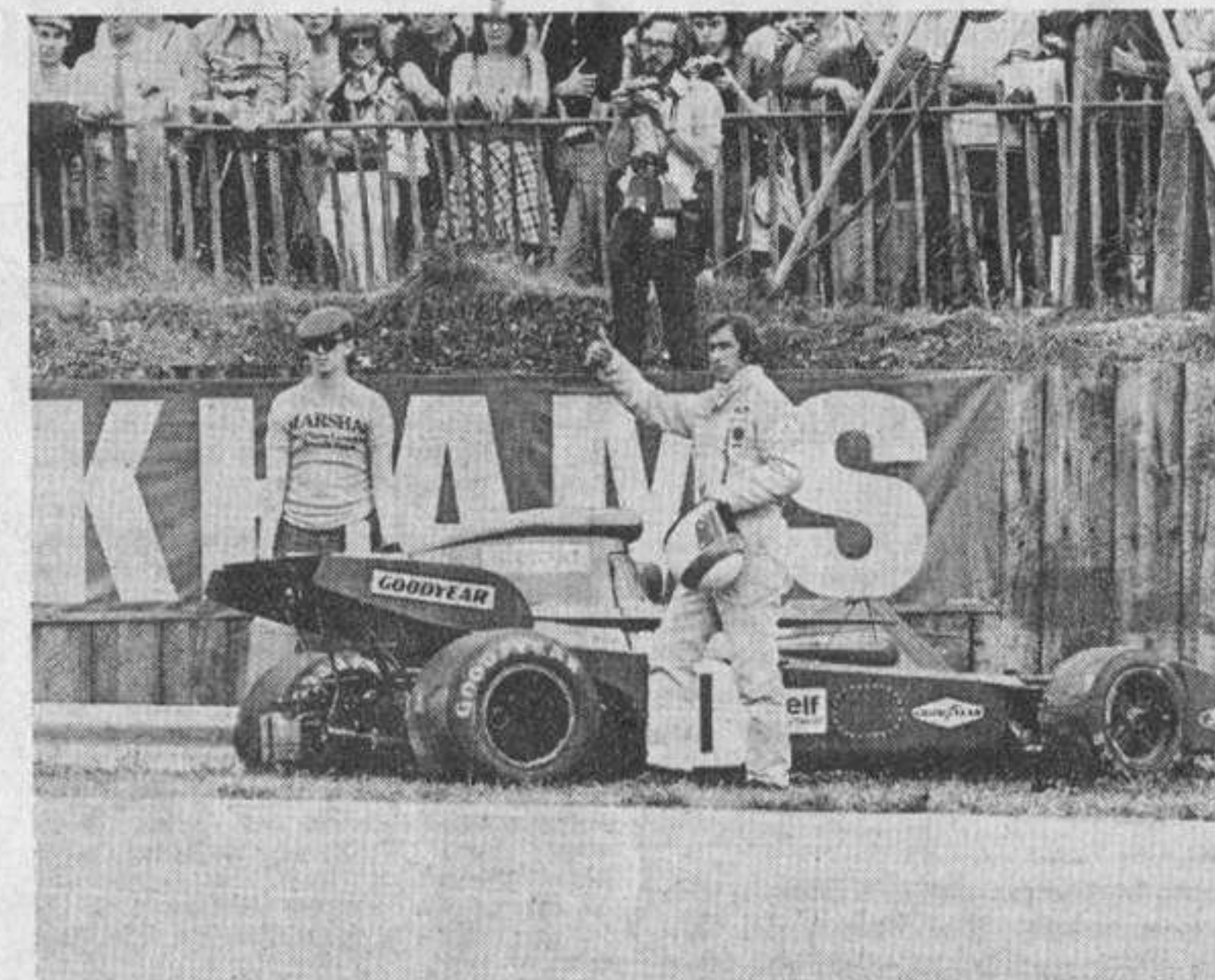
		Dopo Brands Hatch
E. FITTIPALDI	34 (0+6+9+4+9+6)	43
STEWART	21 (9+0+0+3+0+9)	27
HULME	19 (6+9+0+0+4+0)	21
ICKX	16 (4+0+6+6+0+0)	16
BELTOISE	9 (0+0+0+9+0+0)	9
CEVERT	9 (0+0+0+9+0+0)	9
REGAZZONI	7 (3+0+4+0+0+0)	7
REVSON	6 (0+4+2+0+0+0)	10
AMON	6 (0+0+0+1+1+4)	9
PETERSON	5 (1+2+0+0+0+2)	5
HAILWOOD	4 (0+0+0+0+3+1)	4
ANDRETTI	3 (0+3+0+0+0+0)	3
PACE	3 (0+0+1+0+2+0)	3
REDMAN	2 (2+0+0+0+0+0)	2
SCHENKEN	2 (2+0+0+0+0+0)	2
HILL	1 (0+1+0+0+0+0)	1
MERZARIO	—	1



Anche Stewart (come Cevert a Clermont) ha assaggiato i guard-rails con la Tyrrell 005. Ecco, in queste foto scendere dalla macchina



Come si nota, la nuova Tyrrell ha le due ruote di sinistra rovinate. Gli organizzatori hanno sospeso le prove (11) per permettere il recupero della macchina: sicurezza a tutti i costi o favoritismo?



Prove movimentate

La 005

(ed altre)

«dritta»

al DRUIDS

DALL'INVIATO

BRANDS HATCH - Decisamente il circuito di Brands Hatch, che per molti versi era un modello di impianto sportivo da imitare, è invecchiato e non è più all'altezza delle gare di alto livello. A parte la pista che si deteriora continuamente, col passar del tempo e che non viene riparata radicalmente perché c'è in ballo il tracciato della autostrada che collegherà Londra a Folkestone (e che può darsi che passi proprio dove c'è una parte della pista), a parte la vetustà spartana della zona adibita a «paddock», quella cioè dove stanno i camion e dove i meccanici debbono lavorare prima delle prove e della gara, c'è il grosso problema del box veramente angusti e limitati in numero, a creare condizioni di lavoro e di circolazione inverosimili.

Non sappiamo se il problema sarà affrontato radicalmente, ma certo è che sarà bene che facciano qualcosa, perché la confusione che si è verificata durante le prove, ed anche durante la corsa (pur se meno drammatica) è stata veramente tanta.

A causa di questa situazione e dello scontro tra le correnti di traffico di quelli che lasciano i box e di quelli che dovevano andarci, le prove sono state effettuate in orari che non corrispondevano a quelli previsti.

La prima sessione del giovedì non ha avuto particolari avvenimenti di rilievo, salvo che per Fittipaldi, il cui motore ha cominciato a lasciare grossi sbuffi di fumo a intermittenza, dopo pochi giri, costringendolo a fermarsi. I meccanici lo hanno sostituito nell'intervallo tra le due sessioni.

La seconda sessione è stata caratterizzata dall'incidente capitato a Jackie Stewart, che è uscito di strada alla curva Druids andando a sbattere con la ruota posteriore sinistra contro il guard rail, il che ha provocato la rottura del cerchio e naturalmente lo sgonfiamento del pneumatico. Apparentemente la macchina non era molto danneggiata, ma secondo Stewart l'uscita di strada è avvenuta perché c'è stato il cedimento di qualcosa nella parte posteriore.

Durante questa sessione Niki Lauda ha girato con la macchina di Beutler perché la sua aveva il motore in disordine, ed i meccanici lo stavano sostituendo. Più tardi anche la March di Lauda è stata in pista.

Merzario che stava effettuando molti giri per allenarsi a fondo, ad un certo punto perdeva lo spoiler anteriore destro senza accorgersene, e rientrava al box credendo di avere una gomma fuori posto, perché la macchina era diventata difficile da guidare. Gli applicavano un nuovo musetto e riprendeva.

Il miglior tempo della giornata risultava quello ottenuto da Stewart con la Tyrrell 005, con Revson, Ickx e Fittipaldi molto vicini. Buono il tempo di Merzario, e buona anche la prestazione di Galli con la Tecno, apparsa migliorata; in ombra invece de Adamich, alle prese sia con un motore fiacco sia con problemi di tenuta di strada.

Le prove del venerdì, anche loro in due sessioni, avrebbero teoricamente dovuto permettere tempi migliori di quelli della prima giornata, ma in effetti soltanto pochissimi sono riusciti a migliorare i loro limiti, perché la pista era diventata molto scivolosa a causa dell'olio e dei residui di gomma lasciati dalle molte macchine che erano state in pista? Infatti il programma era molto nutrito, come vedete dai risultati e sulla pista si sono avvicinate macchine di molte categorie. Ickx tuttavia ha dato fondo totalmente alle sue riserve ed a quelle della macchina ed ha ottenuto nella prima sessione un tempo di molto valore, di circa un secondo



Alla solita curva Druids (ma non porteranno sfortuna, questi antichi sacerdoti celti...), anche Amon ha rovinato la sua nuova Matra 120



Pescarolo ha fatto del suo meglio per collaudare la sua nuova Politoys, che poi lo ha « tradito » in corsa, alla curva di Dingle Dell



Sopra, Amon ha terminato la sua traiettoria contro la barriera, ed ora scende a constatare i danni, rivelatisi poi piuttosto seri, con piegatura della scocca (foto sotto), per cui ha usato la vecchia 120 c



più veloce di ogni altro, tempo che è rimasto il migliore assoluto e che ha permesso al belga di partire in prima linea.

Revson e Stewart erano stati i migliori degli altri, ed Amon aveva ottenuto la quarta prestazione, ma poi egli scivolava su una traccia di olio lasciata dalla BRM di Gethin ed andava a sbattere contro la protezione esterna, poco lontano dal punto in cui aveva sbattuto Stewart, danneggiando parecchio la scocca della Matra 120 D che era così inutilizzabile. Stewart ha girato con la Tyrrell vecchio tipo, ed anche Amon ha dovuto prendere la macchina di scorta, per qualificarsi in modo decente. De Adamich ha ancora avuto problemi col motore e con la sospensione, come li ha avuti in modo nettissimo Pescarolo con la nuova Politoys che proprio non stava in strada. Anche la March di Peterson si comportava in modo curioso, pare per un difetto della barra stabilizzatrice. Sulla March di Pace c'era un ammortizzatore rotto, che ha reso difficile le regolazioni.

In entrambe le giornate il tempo è stato eccellente, con cielo solo a tratti coperto e con temperatura persino calda, fatto eccezionale per questo Paese.

f. i.

PESCIA 1. SASSI 2. a SALISBURGO

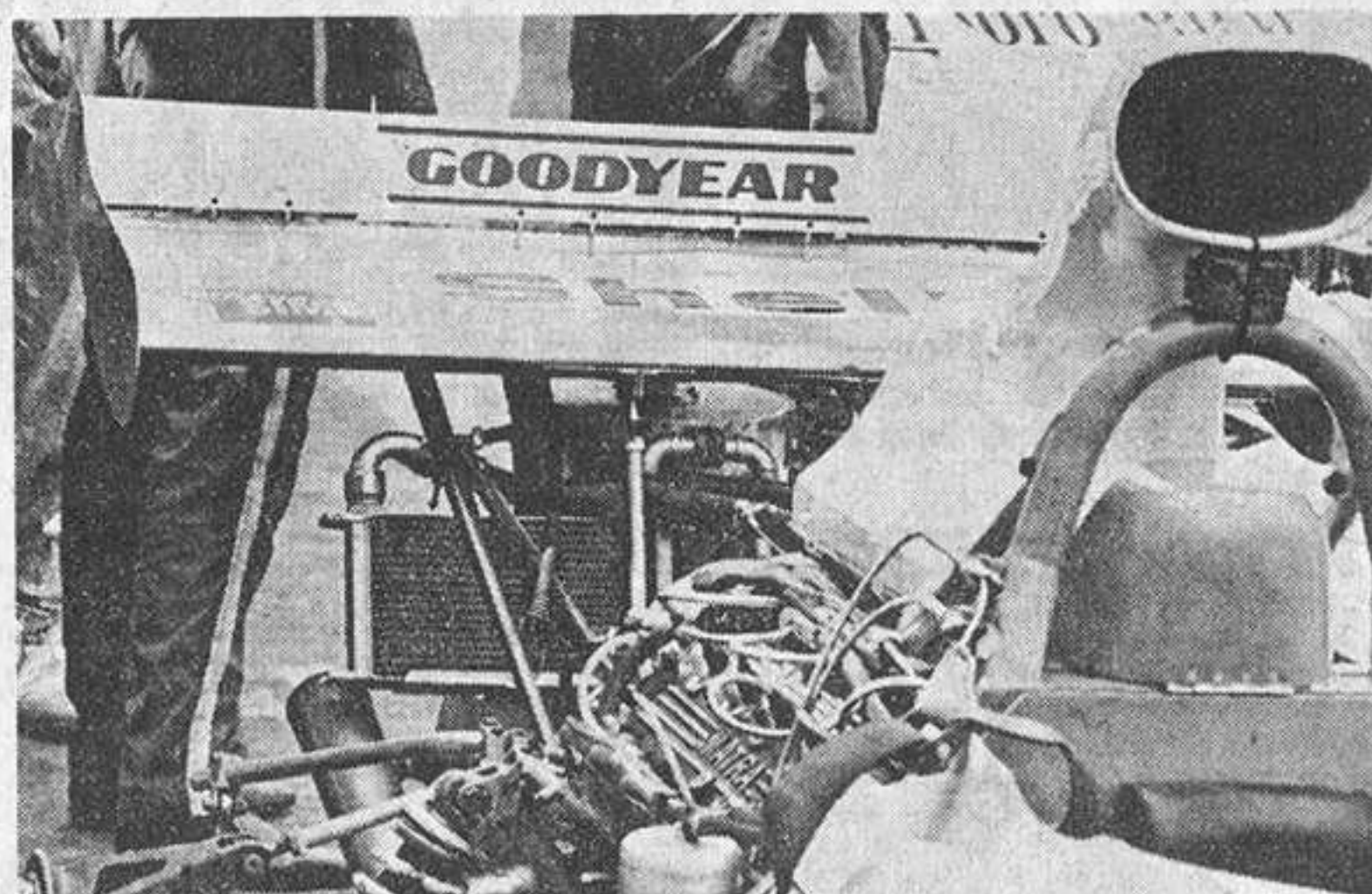
SALISBURGO - In una gara internazionale per formule minori, svolta al circuito austriaco del Salzburgring, protagonisti i piloti di scuderie italiane. Nella Formula 3, vincitore è risultato il ticinese Bruno Pescia, con la Lotus-Delta, mentre il suo « boss », Cesare Doneda, che correva con la GRD ex-Gallo, si è dovuto ritirare.

In Formula Ford, Lorenzo Sassi, che era in testa con 15" di vantaggio, si è dovuto fermare per fare rifornimento (la gara era molto lunga), ed ha così dovuto cedere la prima posizione alla Merlyn di Binder, accontentandosi del secondo posto con la sua Lotus, ma compiendo il giro più veloce in 1'29"7, nuovo record della categoria.

Tutti i tempi delle prove

PILOTA	VETTURA	VENERDI'		SABATO	
		I turno	II turno	III turno	IV turno
N. 5 Ickx	Ferrari	1'23"4	1'22"9	1'22"2	1'24"3
N. 8 E. Fittipaldi	Lotus-JPS	1'22"9	1'22"9	1'23"7	1'22"6
N. 19 Revson	McLaren	1'23"6	1'22"7	1'23"1	1'23"0
N. 1 Stewart	Tyrrell 005	1'24"0	1'22"4	—	—
N. 1 Stewart	Tyrrell 003	—	—	1'23"1	1'22"9
N. 22 Schenken	Surtees	1'24"4	1'23"2	1'25"1	1'24"9
N. 11 Beltoise	BRM	1'25"8	1'23"4	1'25"6	1'24"1
N. 21 Hailwood	Surtees	1'24"2	1'23"6	1'24"6	1'23"5
N. 3 Peterson	March	1'25"5	1'24"0	1'24"7	1'23"7
N. 6 Merzario	Ferrari	1'26"0	1'23"9	1'25"9	1'23"7
N. 27 Reutemann	Brabham	1'26"2	1'24"7	1'23"8	1'24"3
N. 18 Hulme	McLaren	—	1'24"4	1'23"9	1'24"0
N. 2 Cevert	Tyrrell	1'25"1	1'24"0	1'23"9	1'24"1
N. 25 Pace	March	1'27"5	1'25"9	1'24"6	1'24"0
N. 14 Oliver	BRM	1'26"0	1'24"4	1'24"6	1'25"5
N. 9 Walker	Lotus-JPS	1'25"4	1'25"8	1'25"1	1'24"4
N. 12 Gethin	BRM	1'25"1	1'24"5	1'24"8	1'25"6
N. 17 Amon	Matra 120 d	1'24"0	1'23"3	1'23"6	—
N. 17 Amon	Matra 120 c	—	—	—	1'24"6
N. 30 Gelli	Tecno	1'27"2	1'26"0	1'25"1	—
N. 4 Lauda	March	—	1'27"1	1'25"9	1'25"1
N. 23 de Adamich	Surtees	1'28"0	1'25"9	1'25"2	1'25"6
N. 26 Hill	Brabham	1'26"1	1'26"6	1'26"5	1'25"2
N. 28 W. Fittipaldi	Brabham	1'26"4	1'26"3	1'26"4	1'25"5
N. 31 Beuttler	March	1'27"9	1'25"6	1'26"3	1'25"8
N. 29 Charlton	Lotus 72	1'29"9	1'26"8	1'26"3	1'25"6
N. 33 Stommelen	Eiffelland	1'26"6	1'26"3	1'27"0	1'27"8
N. 24 Pescarolo	Politoys	1'29"0	1'29"9	1'27"4	1'29"5
N. 34 Migault	Connew	—	1'30"3	—	—

In neretto, i tempi validi per lo schieramento di partenza.



Nella Matra-Simca più recente, la 120 d, notato un nuovo alettone più largo, più stretto e più arretrato, secondo i dettami ora in auge. Amon, per la corsa, ha dovuto riqualificarsi con la vecchia macchina

Ha pagato poco il vincente

BRANDS HATCH - La prima volta, ai nostri tempi, in cui gli allibratori hanno fatto la loro comparsa per accettare le puntate sulle corse automobilistiche (l'ultima volta si era « giocato » al vecchio circuito di Brooklands), si sono visti gli appassionati che volevano puntare sui risultati del G.P. d'Inghilterra, accorrere sotto la tenda rizzata appositamente a pochi metri dal circuito di Brands Hatch.

Le quote sui divi da Grand Prix cambiavano a seconda della loro posizione sullo schieramento di partenza, a mano, a mano che arrivavano le notizie più fresche. All'apertura del gioco avvenuta giovedì, Emerson Fittipaldi e Stewart erano offerti a 2 contro 1, Amon 6 a 1, Ickx 8 a 1, Revson 10 a 1, Merzario, Beltoise e Hailwood 14 a 1, Schenken 16 a 1, mentre tutti gli altri venivano « svenduti » 20 contro 1.

Alle 16,30 di venerdì, per cui con gli scommettitori perfettamente a conoscenza dell'andamento delle prove del giorno precedente, le quote erano così cambiate: Fittipaldi 7 a 4, Ickx (nettamente risalito nell'opinione degli scommettitori) e Stewart 3 a 1, Amon e Revson 8 a 1, Hailwood e Hulme 10 a 1, Cevert e Merzario 14 a 1, Schenken e Oliver 16 a 1, gli altri fermi alla quota massima di 20 a 1.

Nel pomeriggio del sabato, poco prima della chiusura degli sportelli, le quote si erano così stabilizzate: Emerson Fittipaldi, grande favorito, 2 a 1, Jackie Ickx solo in seconda posizione offerto 3 a 1 con Jackie Stewart a parità di quota per evidenti ragioni tecniche e « campanilistiche » mentre gli altri conservavano le precedenti quotazioni ad eccezione di Amon che era risalito alla quota di 6 contro 1. Secondo queste quote che riflettevano esclusivamente le quote dei vincitori (per i piazzati le cose erano alquanto più complesse) l'andamento della corsa è stato senz'altro favorevole agli allibratori.

Un'altra iniziativa di AUTOSPRINT

Il campione della PAGELLA

Quasi sempre è vero che il campione del mondo consacrato dalla classifica è il migliore della stagione, anche se è accaduto talvolta che il titolo sia andato a chi in sostanza era stato superato, nell'insieme delle gare, dalle prestazioni di altri, meno fortunati per cause ester-

E' considerando questi fatti che il nostro gruppo redazionale ha deciso di istituire un premio particolare, che premierà alla fine della stagione i meriti effettivi, sulla base di quanto in ogni gara avrà fatto ognuno dei piloti e che nella valutazione obbiettiva dei nostri inviati noi traduciamo gara per gara nelle nostre pagelle.

Alla fine della stagione effettueremo un semplice conteggio, sommando il numero di « stelle » che ciascun pilota ha ricevuto gara per gara, e colui che nel complesso delle gare del campionato avrà totalizzato il maggior numero di punti sarà da noi premiato con uno speciale « Casco AUTOSPRINT » che al di là dei riconoscimenti ufficiali — troppo legati alla aritmetica — ricompensi colui che effettivamente è stato il migliore dell'anno. Tanto meglio se il prescelto sarà anche colui che riceverà il Casco iridato di campione del mondo.