

DOVE corriamo domenica?



Per l'ITALIA:
CHALLOILS
via Radicofani 35
00138 ROMA
tel. 84 00 643

l'additivo del meccanico

LE GARE SOPPRESSE

e la Casette S. Elpidio (20 agosto).

La 84 Ore del Nurburgring (15-18 agosto), il G. P. del Messico (22 ottobre)

QUESTE DATE CAMBIANO

● Rally 1000 Km Adriatico (30 aprile-1 maggio): rinv. data da destinare ● Rally del Tulipani (24-29 aprile): rinv. a settembre ● G.P. Mercanti (Monza F. 3, 7 maggio) rinv. a data da destinare ● Coppa Primavera a Salerno (9 aprile) rinv. al 1.º ottobre. La Coppa Gallenga (in programma per il 7 maggio) è stata rinv. a data da destinare. La Coppa d'oro Savona (7 maggio) rinv. a data da destinare. La Coppa d'oro Alessandria (7 maggio) rinv. all'8 ottobre. La gara a Vallelunga (11 maggio) è rinv. a data da destinare. La Coppa Città di Volterra (11 maggio) è rinv. a data da destinare. La Coppa Canaletti (21 maggio) è rinv. a data da destinare. La Coppa della Collina (velocità in salita, 4 giu-

gno), la Coppa AC Salerno (velocità in salita, 4 giugno) rinv. a data da destinare. La Gara a Vallelunga (velocità in circuito, 11 giugno), rinv. a data da destinare. L'Agordo-Frasenè è rinv. dal 25-6 al 20-8. Il Giro Valli Pordenonesi è rinv. a ottobre. Il Giro del Gran Sasso (11 giugno) è stato rinv. a data da destinare. La Val Camonica è rinv. al 20 agosto. La Coppa Teramo a data da destinare. La Città di Gorizia è rinv. a data da destinare. Il Rally S. Remo è anticipato dal 15-18 novembre al 22-25 ottobre. La gara di Albi (Trof. europ. F. 2) sarà forse anticipata dal 24 al 17 settembre. La 500 di Pocono è rinv. al 26 agosto. La Coppa Amoco (30 luglio) è stata rinv. al 18-19 novembre. La Ponte Corace-Tiriolo (13 agosto) è rinv. a data da destinare. La Fiuggi Arcinazzo (13 agosto) è rinv. a data da destinare. La Monte Vergine (30 luglio) è rinv. a ottobre. La Monte Bonifato è rinv. all'8 ottobre. La Pieve S. Stefano - Spino è spostata dal 3-9 al 30-9 1-10.

AGOSTO

Le corse chiave dall'1 al 10 agosto in Italia e all'estero

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
4-6	Rally 1000 Laghi	Finlandia			●●● Camp. Int. Rallies Piloti	Rally	Blomqvist (Saab)
5-6	Coppa Carotti	AC Rieti	Part. Lisciano Arr. Campoforogna km. 15,100	Part. ore 14	●●●	Velocità in salita	Pilone (Abarth) 6'41"5, media 135,381.
5-6	Schleizer Dreieckrennen	Germania			●●● F. 3	Velocità in circuito	
5-6	Ring Djursland	Danimarca	Circuito di Djursland		●●●	Velocità in circuito	
5-6	Prova in circuito	Lussemburgo			●●●	Velocità in circuito	
5-6	Giro dell'Isola S. Michele	Portogallo			●●●	Rally	
5-14	Rally Dulux	Australia			●●●	Rally	
6	Corsa a Mantorp Park	Svezia	Circuito di Mantorp Park km. 4,092		●●● Trofeo Europ. F. 2	Velocità in circuito	Peterson (March) 1.46'08"2. Giro più veloce: Peterson 1'27"1 media kmh 169,6. Record: Regazzoni (Tecno) 1'26"4 (1970)
6	Corsa a Misano	AC Bologna	Circuito di Misano km. 3,470		●●● S. F. 3, F. Italia	Velocità in circuito	
6	Corsa a Norimberga	Germania	Norisring km. 3,94		●●● Interserie	Velocità in circuito	Craft (McLaren) 1.06'52"2, media 182,30. Nuovo record: Gethin 1'13"8 media 192,20
6	Friburgo Schauinsland	Germania	km. 11,15		●●● Camp. Europ. Mont.	Velocità in circuito	Stommelen (Brabham) ('70) Record: Schetty 10'48"3 ('69)
6	Rothmans Trophy	Inghilterra	Circuito di Silverstone km. 4,71		●●● F. 5000	Velocità in circuito	Hailwood (Surtees) 36'38"2, media 192,84. Giro più veloce: Hailwood 1'26"3 media 197,73.
6	Corsa al Ricard	Francia	Circuito Paul Ricard km. 5,810		●●● F. 3	Velocità in circuito	
6	Autocross	Reggio Emilia	Pista Barcaccia		●	Autocross	
6	Talladega 500	Stati Uniti	Circuito di Talladega km. 6,43		●●● Stock-cars	Velocità in circuito	
6	Oran Park	Australia	Circuito di Oran Park km. 2,012		●●● F. 2	Velocità in circuito	
6	Corsa di Bomerée	Francia			●	Velocità in salita	
6	Corsa di Treffort	Francia			●	Velocità in salita	
6	Corsa di Haut Cantal	Francia			●	Velocità in salita	
6	Corsa di Dunières	Francia			●●●	Velocità in salita	Staieno (Tecno)
8	Trofeo Estate	Scud. Sporturismo	Part. Rivisondoli Arr. idem	Ore 9/20	●	Autotorneo	Lanteri (Mini)
10-12	Rally Rias Bajas	Spagna			●●●	Rally	

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



● Notizie di fonte inglese assicurano che VIC ELFORD sarebbe in predicato nel '73 di guidare una Gulf Mirage nel Mondiale Marche.

● E' stato in visita alla Ferrari, graditissimo, l'ing. FERDY PIECH, l'ex direttore generale tecnico della Porsche, che attualmente è in Italia (leggi Torino) per « perfezionare il suo italiano ». Piech ha visitato anche la Maserati. Pare che egli prestissimo rientrerà nel giro delle grandi Case automobilistiche. Proviamo a indovinare quale?

● Pare che il consiglio di amministrazione della FERRARI, venuto a scadenza lo scorso 30 giugno, possa essere rimaneggiato. Ma la voce non è ancora confermata.

● « Ma lei che titolo di studio ha per essere delegato in questa commissione? » Con queste parole, pare, sia stato accolto dai burocrati della C.P.V. di Forlì il pilota ANDREA DE ADAMICH, componente del consiglio direttivo della GPDA e della sottocommissione Circuiti e Sicurezza della CSAI. Avrete capito che si trattava della riunione in cui veniva discussa l'agibilità dell'Autodromo di Misano Adriatico, che la scorsa settimana ha rischiato addirittura di non ottenere il collaudo della commissione burocratica prefettizia perché... c'erano troppi spazi liberi intorno alla pista (sic!). (Con tanti saluti all'ing. Bottaro, il famoso tecnico del Ministero dei Trasporti, che, tre anni fa, intervenendo ad un convegno CSAI, assicurò che il giorno in cui lo sport dell'automobile fosse riuscito a darsi degli autodromi, nessun organismo burocratico avrebbe messo più bastoni fra le ruote per l'agibilità degli impianti non ubicati sulle sedi stradali).

● L'AUTODELTA si è preoccupata della questione dei serbatoi antincendio realizzati dall'Abarth sulle F. Italia. Come è noto si verificava, in seguito alle vibrazioni, una rottura dei reticoli dove circolava l'alogenato anti fiamma. Michiandosi alla benzina, esso impediva il funzionamento del motore. La verità è che questi serbatoi realizzati sulle monoposto Abarth risultavano meno efficienti di quelli usati sulle ALFA 33-3 all'inizio di quest'anno in Argentina. La saldatura era tradizionale, mentre invece si è scoperto che doveva essere fatta in argon. Cioè un sistema di avanguardia. Del problema pare si stia occupando ora la Fiat Aviazione.

● JOHN SURTEES molto probabilmente riuscirà a far debuttare la sua nuova monoposto F.1 in Austria. Sarà una macchina già in regola con le regole costruttive del '73. Sempre per il prossimo anno Surtees progetta la costruzione di ben 15-20 monoposto F.2, che tanti risultati positivi hanno dato nell'Europeo di quest'anno. Il problema resta quello dei motori.

● Ci voleva l'avv. CARPI DE RESMINI, nuovo Presidente dell'Automobile Club d'Italia, per ridare vitalità in seno all'organismo sportivo nazionale (leggi CONI) agli sport del motore. Insieme con Catella (Presidente Aeroclub), Romagna (presidente cronometristi), Moratti (presidente Federmotonautica) e Colucci (Presidente Federmoto) è stato costituito un Gruppo CONI-Motore che si ripromette di portare all'esame dell'avv. Onesti e C. i problemi di comune interesse nel settore in occasione del consiglio del CONI del 9 agosto. Sarà curioso vedere se finalmente il blocco anti-sport motoristici, in seno alla super federazione del Foro Italico, sarà finalmente annullato!

Marcellino

Arriva il Circo...

La trasformazione dello sport automobilistico, che si era venuto accentuando in questi ultimi anni nella sempre crescente dimensione professionale, per la carenza contemporanea delle strutture dirigenziali e organizzative, si appresta a raggiungere ed a valicare gli estremi limiti del buon gusto sportivo. Può sembrare una parola forte, ma non lo è. Lo sport è avviato a cedere la sua espressione più pura alle altre esigenze, che però si sta avendo il torto di far prevalere oltre il giusto. La notizia è, al momento, tenuta molto riservata; ma non è da poche settimane che, sotto la spinta di mr. Ferguson, attuale segretario della «Associazione Costruttori F.I.» e della neonata «Costruttori Sport Prototipi» sta prendendo corpo un progetto molto vasto che nasconde l'intenzione di raggruppare tutti gli organismi che rendono possibile l'attuazione dell'attività sportiva automobilistica al livello maggiore, diciamo professionistico e semi-professionistico, per consorziarli addirittura. Una specie di casta.

L'idea è di realizzare un organismo centralizzato, diciamo GRAND PRIX MONDIAL o GRAND PRIX UNIVERSAL che sia, il quale riunisca federativamente le varie associazioni di categoria: dalla GPDA dei piloti, alle Associazioni Costruttori, per finire all'Associazione dei giornalisti cosiddetti «da corsa» che, in



Il signor FERGUSON (a sinistra) progettista del circo della velocità. E' con lui Bernie Ecclestone, il nuovo patron BRABHAM

genere, è formata da pochi qualificati elementi e da una maggioranza di « paparazzi » delle piste. Si vogliono portar dentro anche organismi di tecnici e di ufficiali di gara, oltre che organizzatori più professionali. Per dare praticamente così vita al GRANDE CIRCO DELLA VELOCITÀ.

In parole povere si vuol sottrarre lo sport automobilistico, ai suoi massimi livelli, a quelle attuali dirigenze internazionali che, è vero, non hanno dato buona prova nell'evoluzione di questo sport in un realistico rifacimento delle strutture, ma certamente nella nuova dimensione progettata verrebbe a perdere anche quel minimo di valore sportivo puro che, nonostante tutto, lo sport del volante è riuscito a conservare, trovando solo in questa realtà il generoso apprezzamento degli appassionati.

Alla base del nuovo castello c'è tutta l'operazione di finanziamento tramite i cosiddetti sponsor pubblicitari. Per intenderci, l'ufficio centrale di questa organizzazione dovrebbe preoccuparsi di tutto: dalle tabelle ingaggio alle tabelle premi, alla strutturazione del calendario, al finanziamento dei mezzi di trasporto, alla scelta delle partecipazioni e

influenza quindi anche sulla efficacia dei campionati attualmente in vigore, con la prospettiva — è da supporre — di arrivare persino alla gestione diretta degli impianti agonistici.

Davvero un circo o una compagnia di spettacolo qualsiasi, che non si vede cosa avrebbe più a che fare con lo sport e con le giustificazioni umane e tecniche che l'automobilismo è riuscito finora a darsi!

E' difficile, al momento, prevedere se un progetto del genere riuscirà a prendere corpo. Proprio per la generosa spontaneità degli appassionati cui ci rivolgiamo, noi di AUTOSPRINT sappiamo bene che uno snaturamento dello sport a questo livello segnerebbe la fine di esso come validità umana e come suggestione per i giovani sportivi. C'è da augurarsi solo che le poche grandi Case che ancora in un modo o nell'altro si cimentano nell'attività agonistica, facendo blocco contro il progetto riusciranno ad evitare questa deformazione, anzi questa vera e propria alienazione sportiva.

Case come la Matra, la Ferrari, l'Alfa Romeo, la Fiat, la Lancia, la Opel, la General Motors, la Ford diventano, a questo punto, la frontiera per un

riscatto dello sport del volante da certi estremismi che rischiano di farlo naufragare sulle scogliere sia pure dorate di quel professionismo in assoluto che ha annullato, sul piano sportivo, campioni del tennis, della boxe, della pallacanestro.

E' indiscutibile la necessità di minor dilettantismo a tutti i livelli nell'organizzazione sportiva automobilistica, ma senza arrivare peraltro alla malformazione di una organizzazione di casta con impresari, agenti pubblicitari, o altro. Anche un giornalista come potrebbe più avere l'onestà di scrivere un articolo esaltante una impresa sportiva, nel momento in cui il coordinamento centralizzato di questa attività lascerebbe addirittura presupporre una orchestrazione anche dei risultati agonistici?

m. s.

Un Safari vale LOMBARDORE

Le scuderie torinesi si sono ribellate dopo la decisione del Consiglio direttivo dell'Automobile Club Torino di dire no all'impianto automobilistico di Lombardore realizzabile sulla scia dell'iniziativa del rag. Cosentino. Naturalmente c'era da salvare la faccia, anzi di illudere ancora gli sportivi che qualcosa in Piemonte si vuol fare; naturalmente qualcosa di macroscopico e importante e che — appunto per questo — non si farà mai. Ma tutto serve a prendere tempo. E' questo il succo di una lettera che il Presidente dell'AC torinese, ing. Christillin ha indirizzato alle Scuderie interpellanti ed è tornato fuori il progetto del Lago di Avigliana, addirittura suggerendo che la zona offerta da un unico proprietario sarebbe persino meno « nebbiosa » di quella proposta da Cosentino. Nella lettera si cita anche una Commissione composta dal dr. Valenzano e Ammendola, dagli ing. Florio, Gatta e Piodi e dal geom. Rosso, che dovrebbe recarsi appunto in sopralluogo nella zona di Avigliana. Naturalmente si tratta di una cortina fumogena, tanto per prendere tempo e far dimenticare magari nei problemi dell'autunno caldo, l'ambizione dell'autodromo torinese. Anche se le Scuderie adesso replicano con una ulteriore richiesta di incontro al Presidente dell'AC Torino da svolgersi prima delle ferie! Che, in realtà, per il Presidente Christillin sono già cominciate con un bel safari...

I nuovi sposi

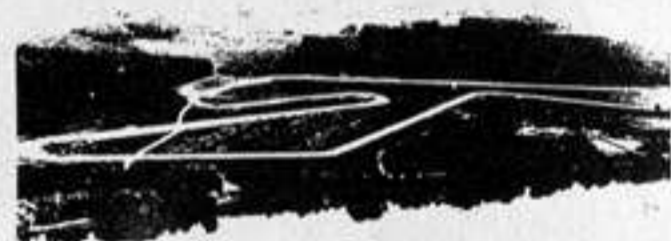
Il nostro collaboratore Leopoldo Canetoli ha coronato il suo sogno più bello. Nell'eremo del Beato Arcangelo, Canetoli, in quel di Gubbio, ha infatti condotto all'altare la sua diletta Anna Rosa Canella per un giuramento che li legherà per tutta la vita. AUTOSPRINT lo accompagna nella nuova vita con gli auspici della più dolce felicità.

Massimo Ciccozzi ha vinto! Una corsa particolare che lo ha portato a salire i gradini dell'altare della basilica Celimontana dei SS. Giovanni e Paolo, in Roma, assieme a Gabriella Toro per formare un team dal nome matrimonio. Con tanti auguri da parte di AUTOSPRINT.



nelle pagine che seguono

Novità
autodromi



RAPPORTI
F.I.A.
e G.P.D.A.



La « gialla »
dell'invasione

il pallottoliere
delle rubriche

domenicaSPRINT

il giornale
delle corse

a pagina

2 Dove corriamo domenica?

3 LA ZANZARA

43 KARTING Mini HOBBY

46 MOTORAMA TUTTESPRINT

48 SCRIVETECCI rimarremo amici

50 INFORMATUTTO

51 COMPRAVENDITA

Campionato Mondiale Piloti F. 1

DATA	ALTERNATIVA	DENOMINAZIONE DELLA GARA	PAESE
3 marzo		G.P. Sud Africa	ZA
29 aprile		G.P. Spagna	E
20 maggio		G.P. Belgio	B
3 giugno		31. G.P. Monaco	MC
17 giugno		G.P. Olanda	NL
1 luglio		G.P. Francia	F
14 luglio		G.P. Gran Bretagna	GB
4/5 agosto		G.P. Germania	D
19 agosto		G.P. Austria	A
25/26 agosto	18/19	G.P. Svezia	S
9 settembre		G.P. Italia	I
23 settembre		G.P. Canada	CDN
7 ottobre		G.P. USA Watkins Glen	USA
21 ottobre		G.P. USA n. 2	2

* Restano da fissare le date per i G.P. d'Argentina e del Brasile (gennaio, febbraio, novembre o dicembre).

Campionato Mondiale Marche

4 febbraio	Ore di Daytona	USA
25 marzo	12 Ore di Sebring	USA
1 aprile	Prove 24 Ore di Le Mans	F
14/15 aprile	1000 km di Brands Hatch	GB
25 aprile	1000 km di Monza	I
6 maggio	1000 km di Spa	B
26/27 maggio	1000 km del Nürburgring	D
9/10 giugno	24 Ore di Le Mans	F
24 giugno	1000 km dell'Osterreichring	A
21 luglio	6 Ore di Watkins Glen	USA
19 agosto	1000 km di Buenos Aires	RA

Campionato d'Europa Piloti F. 2

11 marzo	Mallory Park	GB
7/8 aprile	14/15 Deutschland Trophy	D
23 aprile	Thruxton	GB
28/29 aprile	Eifel-Rennen	D
1 maggio	Magny Cours	F
6 maggio	G.P. di Pau	F
13 maggio	Grand Prix di Madrid	E
19/20 maggio	Kinnekulle Circuit	S
28 maggio	Thruxton	GB
10 giugno	Circuito da fissare	B
17 giugno	Hockenheim	D
24 giugno	Rouen	F
30 giugno	Lotteria Monza	I
8 luglio	Jochen Rindt Memorial	A
22 luglio	16/4 Corsa a Imola	I
4/5 agosto	11/12 The Cannon Race	S
4/5 agosto	Mantorp Park	S
25 agosto	Grand Prix de Méditerranée	I
2 settembre	Salzburger Festspielpreis	A
17 settembre	10 Grand Prix d'Albi	F
30 settembre	Nogaro	F
2 ottobre	Gran Premio di Roma	I

Challenge Can-Am

9/10 marzo	Mosport	CDN
5 maggio	Limerock	USA
23/24 giugno	Circuito da fissare	CDN
8 luglio	Road Atlanta	USA
22 luglio	Watkins Glen	USA
5 agosto	Mid-Ohio	USA
26 agosto	Road America	USA
16 settembre	Donnybrook	USA
29/30 settembre	Edmonton	CDN
14 ottobre	Laguna Seca	USA
28 ottobre	Riverside	USA

Campionato d'Europa vetture Turismo

25 marzo	4 Ore di Monza	I
7/8 aprile	4 Ore dell'Estoril	P
14/15 apr.		
30 mar./1 apr.		
22 aprile	Austria Trophae	A
20 maggio	27 G.P. Brno	CS

Le nuove regole mediche per PILOTI

Una parte importante nella riunione della CSI ha avuto, senza dubbio, la stesura del nuovo «Regolamento internazionale per il controllo medico dei conduttori» che entrerà in vigore dal 1. gennaio 1973 e che riguarderà per il momento soltanto le competizioni internazionali che si svolgeranno in circuito. Il nuovo regolamento stabilisce che:

Visita medica annuale attitudinale

1 Controllo medico nazionale annuale d'attitudine. A partire dall'entrata in vigore del presente regolamento, i piloti che desiderano partecipare a competizioni automobilistiche internazionali, sotto l'egida della FIA, dovranno passare un controllo medico annuale per ottenere, da parte della autorità sportiva nazionale, il rilascio della licenza di conduttore.

La licenza internazionale di conduttore non potrà in nessun caso essere rilasciata a un pilota medicalmente dichiarato inidoneo.

Il controllo medico potrà essere effettuato:

a presso un centro medico sportivo abilitato, nei paesi ove questi centri esistono;

b presso un medico di gradimento dell'autorità sportiva nazionale ove non esistano centri medico sportivi;

c dal medico curante l'interessato quando le soluzioni previste ai punti a e b non sono possibili.

Se l'esame è effettuato nelle condizioni previste dal paragrafo c), il giudizio sull'idoneità o sull'inidoneità, dovrà obbligatoriamente essere dato da un medico riconosciuto dall'autorità sportiva nazionale o da una commissione medica nazionale.

2 Tessera medica nazionale annuale d'attitudine. In ciascun paese, in osservanza alla legislazione o alle tradizioni locali, l'autorità sportiva nazionale dovrà creare e stampare una tessera medica che sarà distribuita a tutti gli aspiranti conduttori. Su questa tessera dovranno essere indicati e prescritti tutti gli esami ai quali il pilota dovrà sottostare, come detto nell'art. 1. Gli esami previsti sono i seguenti:

a determinazione del gruppo sanguigno e del fattore RH nei paesi ove la legge lo esige;

b esame della vista;

c esame ortopedico;

d esame cardiologico, o eventualmente elettrocardiogramma;

e esame neurologico.

Nella parte inferiore della tessera medica nazionale, l'interessato dovrà firmare una dichiarazione nella quale sarà precisato:

i che egli ha informato sinceramente il medico sulle sue condizioni psicofisiche attuali e sulle sue precedenti eventuali malattie;

ii che egli si obbliga a non fare uso di droghe dichiarate illegali.

A proposito del punto ii, i regolamenti di ciascuna manifestazione sportiva potranno prevedere una visita di controllo concernente l'eventuale uso illegale di droghe.

3 Norme sul visus: a acutezza visiva (senza o dopo correzione di lenti) al minimo 9/10 per occhio;

b visione binoculare normale;

c visione normale dei colori (in caso di anomalie, fare ricorso alla tabella d'Ishihara e, in caso d'errore, alla lanterna di Beyne o ad un sistema analogo);

d campo visivo normale;

e stereoscopia normale (la cecità unilaterale non ammette il rilascio della licenza);

f per le correzioni del visus, le lenti a contatto sono ammesse a condizione che: siano state portate per più di 12 mesi e ciascun giorno per una durata significativa; l'oculista le certifichi appropriate per una corsa automobilistica.

4 Lista nominativa delle affezioni e delle infermità incompatibili con le competizioni automobilistiche

a diabete che esiga il trattamento; epilessia;

b affezioni e infermità che possano, nei casi limite, essere sottomesse al giudizio della commissione medica nazionale: ipertensione trattata o no; infarto del miocardio e ischemia miocardica; valvopatia o affezioni cardiache gravi o scompenstate; limitazioni funzionali delle articolazioni delle ma-



CONTINUA
A PAGINA 6

La CSI ha già varato REGOLAMENTI e innovazioni

Il 1973

PARIGI - La riunione londinese della CSI avvenuta a metà giugno in quel di Londra, deve essere stata particolarmente faticosa per i membri del Bureau permanente, vista la grande varietà degli argomenti trattati e già da noi resi noti in base al primitivo comunicato emesso dalla segreteria della FIA. Ora, sono giunte le specificazioni tecniche e le stesse sono particolarmente interessanti.

● Per la F. 1, oltre ad essere stato confermato il rinvio sulla decisione di rendere obbligatorio il rifornimento nel corso delle competizioni, è confermato che a partire dal 1. gennaio 1973 le vetture F. 1 dovranno essere equipaggiate di serbatoi in caucciù rinforzato, muniti di connessioni auto-sigillanti di sicurezza. Come già noto, detti serbatoi dovranno avere una capacità massima di 80 litri e la capacità totale dei vari serbatoi della vettura non dovrà superare i litri 250.

La monoposto sandwich

● Sempre in tema di F. 1 sono state decise queste tre innovazioni:

a adozione di una struttura deformabile di 100 mm di larghezza, su almeno 600 mm. a partire dalla parte posteriore della monoscocca, struttura che si potrà progressivamente ridurre a soli 10 mm. nella parte anteriore. Essa dovrà essere composta da una costruzione a sandwich di plastica o metallo, e proteggerà i serbatoi e l'abitacolo;

b il peso minimo delle monoposto è stato portato a kg. 575;

c il rollbar di sicurezza dovrà avere un'altezza minima di 82 cm. (con lo stesso sistema di misura usato per l'altezza degli alettoni nelle vetture carrozzate) e in ogni caso, superare il casco del pilota di almeno 5 cm.

● Anche le decisioni relative alla formula 3 sono da noi già state rese note; vale comunque la pena di ripetere che il foro d'immissione d'aria resterà di mm. 21,5 per il 1973, mentre a partire dal 1974, con le nuove vetture dotate di propulsore da 2000 cc. il diametro del foro verrà portato a 24 mm. Come aggiunta interessante, viene stabilito che la scatola del cambio sarà libera.

● L'Annesso «J» è stato materia d'esame ed ha subito alcune modifiche:

Orifici di riempimento in F. 2 e F. 3: Gli orifici di riempimento dei serbatoi, attualmente situati nell'abitacolo del pilota, debbono essere muniti di un tappo a vite senza buco di aerazione. A partire dal 1974 gli orifici di riempimento dovranno essere situati all'esterno dell'abitacolo e non dovranno superare la linea della carrozzeria.

Orifici di riempimento standardizzati: viene precisato che le vetture dei gruppi 1 e 3 possono utilizzare l'orificio di riempimento standardizzato consigliato dalla CSI, anche nel caso che questo implichi una modifica alla carrozzeria, a condizione che questo accessorio non superi la linea della carrozzeria stessa.

LENDARI, PROGRAMMI, ioni per la nuova stagione

a corsa

Estintori e sospensioni

Estintori per i gruppi 2 e 4: il sistema di estinzione dei gruppi 2 e 4 non deve essere composto da più di due estintori che debbono essere perfettamente accessibili al pilota e all'eventuale secondo.

Estintori in gruppo 5: a partire dal 1. gennaio 1973, le vetture del gruppo 5 dovranno essere equipaggiate con un sistema di estinzione da 5 kg., comprendente, al massimo, due estintori separati.

Vetture del gruppo 2: a partire dal 1. gennaio 1973 sarà autorizzata l'asportazione del sedile posteriore a condizione che una paratia metallica rigida venga installata fra l'abitacolo e il bagagliaio. Sarà inoltre permesso di levare il coperchio della guantiera e i tappetini al suolo.

Sospensioni McPherson: nel caso che per rimpiazzare un elemento di sospensione del tipo McPherson fosse necessario sostituire il braccio della sospensione, i nuovi pezzi dovranno essere esattamente simili ai pezzi di origine, eccettuato l'elemento ammortizzante.

● Anche l'Allegato « H » segnalazioni ha subito qualche ritocco. Infatti è stato deciso di dare nuova configurazione alla bandiera gialla a striscie rosse « pericolo, olio in pista » a partire dal 1. gennaio 1973. La stessa bandiera significherà per l'avvenire « superficie sdruciole » qualunque ne sia la causa. La bandiera bianca, segnalante la presenza di una vettura di servizio sulla pista, sarà egualmente ristrutturata.

TARGA FLORIO cancellata

La parte finale della riunione della CSI è stata occupata dalla stesura dell'ossatura del calendario sportivo internazionale per l'anno 1973 del quale diamo, specialità per specialità, l'elenco cronologico. Dall'esame di queste tabelle e in particolare di quella relativa alle prove del Campionato Mondiale Marche, si può notare la mancanza della data riguardante la Targa Florio, ma ciò deriva da opposizioni internazionali ormai superate per cui detta data verrà precisata in seguito. Tuttavia, per ottenere l'autorizzazione per la Targa i nostri rappresentanti in seno alla CSI hanno dovuto aspramente lottare, la qual cosa non è successa invece ai francesi allorché hanno preteso, ed ottenuto, una data mondiale (ovvero senza competizioni in concorrenza) per le... prove della 24 Ore di Le Mans!

Ad ogni modo il calendario varato lo si può, così a prima vista, definire un tantino assurdo viste le molte concomitanti la principale delle quali è quella che vede inserite alla stessa data del 19 agosto il G.P. d'Austria F. 1 e la 1000 km di Buenos Aires del mondiale marce. Ma a ciò verrà senz'altro provveduto con i debiti spostamenti come succede ogni stagione: altrimenti come potrebbero trovare il modo di riunirsi tante volte e in tanti paesi diversi i dirigenti CSI?

V8/Blog Scans

DATA	ALTERNATIVA	DENOMINAZIONE DELLA GARA	PAESE
3 giugno		Mantorp Park	S
7/8 luglio		G.P. Tourenwagen	D
21/22 luglio		24 Ore di Francorchamps	B
25/26 agosto		Zandvoort Trophy	NL
8/9 settembre		Circuito Paul Ricard	F
23 settembre		RAC Tourist Trophy	GB
6/7 ottobre		Circuito di Jarama	E

Trofeo d'Europa Gran Turismo

31 mar./1 apr.	7/8	300 km del Nürburgring	D
15 aprile		Circuito di Jarama	E
13 maggio		G.P. Paris	F
3 giugno		Corsa AC Bologna	I
23/24 giugno	16/17 giug. 27/28 ott.	G.P. ACP Estoril	P
8 luglio		Coppa Bénélux	
5 agosto		Thrupton	GB
12 agosto		Corsa dei Pays-Bas	NL
25/26 agosto		G.P. de l'AC de Suisse	CH
2 settembre		Coppa Inter Europa Trofeo Enrico Mattei	I
14/24 settembre		Tour de France	F
30 settembre	23	Rheinland/Pfalz-Preis	D

Campionato Mondiale Rallies Marche

19/27 gennaio		42. Rally Montecarlo	MC
15/18 febbraio	4/7	Rally of Sweden	S
19/22 aprile		East African Safari	EAK
23/28 maggio		XXI Rally Acropolis	GR
? giugno		Rally du Maroc	MA
? agosto		Rally of the 1000 Lakes	SF
5/9 settembre		44. Osterreichische Alpenfahrt	A
11/14 ottobre		Rally d'Italia	I
15/20 ottobre		Coupe des Alpes	F
26/31 ottobre	16/21 nov.	RAC International Rally of GB	GB
1/7 novembre	26/31 ott.	Press on Regardless	USA

Campionato d'Europa Conduttori Rallies

2/4 febbraio	9/11	Artic Rally	SF
10/12 febbraio		XXI Rally Costa Brava	E
9/11 marzo		Rally Lyon/Charbonnières/Stuttgart/ Solitude - Deutschland Rally	D
21/24 marzo	14/17	Rally DDR	DDR
12/14 aprile		Rally Internazionale dell'Isola d'Elba	I
13/15 aprile	6/8	7. Rally International Firestone	E
14/22 aprile		Circuit of Ireland	GB
30 apr./5 mag.		Tulip Rally	NL
4/6 maggio		Rally International de Genève	CH
10/13 maggio		7. YU Rally	YU
11/13 maggio	4/6	Welsh Rally	GB
20/27 maggio		Paris-St. Raphael femminile Coupe des Dames	F
25/27 maggio		Rally Wiesbaden	D
31 mag./2 giug.		Semperit Rally	A
2/6 giugno		Scottish Rally	GB
21/24 giugno		Rally Zlatni Piassatzi	BG
6/7 luglio		Rally Vltava	CS
13/15 luglio		33. Rally de Pologne	PL
27/29 luglio		X Rally du Danube	R
29 agosto		Rally Baltic	D
1 settembre			
30 agosto		Rally Internazionale San Martino di Castrozza	I
14/24 settembre		16. Tour de France	F
28/29 settembre		Rally München-Wien-Budapest	H
29/30 settembre		Cyprus International Rally	CY
10/14 ottobre		Rally International TAP	P
26/28 ottobre	19/21	XXI Rally d'Espagne	E
26/28 ottobre		Rally der 1000 Minuten	A
3/4 novembre		Tour de Corse	F
9/11 novembre		Tour de Belgique Automobile	B
16/18 novembre		Andernach St. Amand	F

G.P.D.A. (polemica) in cerca di soci

Per una maggiore conoscenza da parte degli appassionati di tutto l'ambiente tecnico-direzionale-associativo, dietro la facciata agonistica delle piste, abbiamo proposto in questo numero ai nostri lettori rivelazioni sul GRAND PRIX UNIVERSAL (a pag. 3) e qui accanto i nuovi calendari e regolamenti già varati dalla CSI per il '73. Per completare il quadro riproduciamo per intero il più recente comunicato della GPDA, l'associazione Internazionale Piloti. Ci sono notizie e programmi, si fanno anche polemiche, si delineano orientamenti, si onora la memoria di un socio, Joakim Bonnier. Anziché uno stralcio vi abbiamo proposto la documentazione completa. Ci sembra più giusto. Per capire. (Notare il tono discorsivo col « socio »).

Ecco il comunicato-bollettino GPDA stilato dal nuovo (pagatissimo) direttore Nick Syrett:

Vicini a Marianne

« Il mondo delle competizioni piange, e continuerà a farlo, la scomparsa del suo presidente, morto tragicamente a Le Mans, l'11 giugno.

Tributi a Jo e messaggi di condoglianze a sua moglie, Marianne, sono giunti in questo ufficio da tutte le parti del mondo, perché Jo non era soltanto un pilota che correva da tempo, ma anche una istituzione nel mondo delle competizioni e, non fosse stato per i suoi decisi e incrollabili sforzi, verso una maggiore sicurezza sui circuiti, non leggereste questo bollettino, perché senza di lui oggi la GPDA non esisterebbe. Il suo lavoro, nel campo della sicurezza, gli creò pochi amici, perché era un compito poco invidiabile, che molti uomini da meno di lui avrebbero lasciato a qualcun altro, come infatti fecero, affidandolo a Jo. Commise errori, non sarebbe stato umano non commetterne, ma le sue azioni erano sempre motivate dal forte desiderio di rendere le corse più sicure, non soltanto per i suoi colleghi, ma anche per spettatori e commissari. Jo era spesso criticato, apertamente e in privato, e probabilmente le critiche lo addoloravano più di quanto si potesse immaginare, perché aveva sempre ritenuto di agire in modo giusto. Tutti coloro che ebbero a che fare con lui, durante il suo lavoro, non poterono fare a meno di ammirarlo e di rispettarlo, per gli sforzi che compiva.

Si dice che nessuno sia indispensabile e forse è vero, però sarà quasi impossibile trovare un altro pilota con la sua esperienza, pronto a dedicare tempo, e molto denaro, in modo tanto altruistico, per i migliori interessi di questo sport. Tutti i soci vorranno unirsi per esprimere il loro cordoglio alla sua famiglia e, soprattutto, a Marianne, il cui coraggio e la cui dignità nelle scorse settimane sono stati di esempio per tutti noi.

Le pagelle organizzatori

Con l'ingresso di tanti nuovi soci nella GPDA, crediamo sia meglio spiegare lo scopo delle riunioni che si tengono in concomitanza con tutti i Grandi Premi di F. 1 e, in certe occasioni, con altre gare d'importanza internazionale.

Per quanto riguarda le riunioni ai Grandi Premi, ci sono tre fattori principali. Il primo, e più importante, consiste nel discutere qualsiasi problema sorto durante le prove: postazioni di commissario mal piazzate, misure di sicurezza sbagliate o inadeguate. A Jarama, per esempio, i proprietari del circuito avevano avuto l'idea di appendere stendardi pubblicitari alle barriere e non occorre molta fantasia, per immaginare che cosa sarebbe potuto succedere se un pilota avesse avuto la disgrazia che la sua vettura s'incendiasse, dopo che era stata avvolta in uno stendardo Coca



Gli obbiettivi della G.P.D.A.



L'ing. Mauro Forghieri e John Surtees a Imola, la settimana scorsa. I due «ex» Ferrari fanno entrambi parte delle nuove Commissioni varate in seno alla GPDA per far da contraltare agli analoghi organismi internazionali. E' una ulteriore tappa verso quella svirilizzazione della CSI che si propongono le associazioni costruttori e piloti, tirando dalla propria parte organizzatori, giornalisti e ufficiali di gara, onde arrivare al «Grande Barnum» della velocità.

CONTINUAZ. DA PAGINA 4



ni superiori al 50 per cento e interessanti nello stesso tempo due o più segmenti da una stessa parte.

Le amputazioni non sono tollerate, eccezione fatta per ciò che concerne le dita della mano ove la funzione di «presa» deve essere conservata da due lati.

Le protesi ortopediche non sono, per principio, ammesse.

Il limite funzionale delle grandi articolazioni, quando esista, deve essere inferiore al 50 per cento.

5 Doveri del medico che esegue la visita. Il medico che esegue l'esame attitudinale, dovrà obbligatoriamente riempire completamente la tessera medica presentata dal candidato. Il licenziando, una volta terminato l'esame, dovrà ritornare la tessera medica alla sua autorità sportiva nazionale.

Se l'esame viene praticato secondo le modalità dei punti a e b dell'art. 1, ovvero da un centro specialistico o da un medico abilitato, la decisione attitudinale o l'inidoneità sarà indicata dal Medico esaminatore sulla tessera medica nazionale, tenendo conto degli art. 3 e 4 del presente regolamento di cui egli dovrà avere preso conoscenza.

6 Situazioni acquisite dai piloti al momento dell'entrata in vigore del presente regolamento. Resta inteso che i medici e le autorità sportive nazionali, per ciò che concerne l'attribuzione delle licenze ai piloti già licenziati alla data di entrata in vigore del presente regolamento, terranno conto nella giusta misura della possibile situazione acquisita dai piloti, in particolare per ciò che concerne l'applicazione degli art. 3 e 4 del regolamento.

Controllo medico in seguito ad incidente o malattia

7 In caso d'incidente, durante una competizione o fuori dalla competizione, con lesioni traumatiche causanti una incapacità pari o superiore ai 10 giorni, o, in caso di scoperta di una malattia o affezione rientrante nel quadro degli art. 3 e 4 del presente regolamento, il licenziato dovrà obbligatoriamente, nel termine di 10 giorni avvisare la sua autorità sportiva nazionale;

a sia allegando un certificato medico privato indirizzato alla commissione medica nazionale o al medico abilitato dall'autorità sportiva nazionale, sul quale siano indicati la diagnosi, la prognosi, l'incapacità temporanea o il tasso d'invalidità;

b sia autorizzando la commissione medica nazionale o il medico abilitato a comunicare, sotto piego confidenziale, con il centro di cura ove egli sia stato eventualmente ricoverato.

A partire dalla data dell'incidente, o della scoperta di una malattia o affezione prevista dagli art. 3 e 4 del presente regolamento, e fino alla decisione dell'autorità sportiva nazionale, il pilota dovrà astenersi da qualsiasi partecipazione a una competizione automobilistica che si svolga sotto l'egida della FIA.

8 Occorrendo, e dopo consultazione con la commissione medica nazionale

o con il medico abilitato, l'autorità sportiva nazionale si riserva il diritto di sottomettere l'interessato a una nuova visita che dovrà essere effettuata seguendo le modalità della visita medica annuale.

9 Sanzioni. La non osservanza degli art. 7 e 8 comporterà l'applicazione di sanzioni da parte dell'autorità sportiva nazionale.

Istituzione della fiche medica internazionale

10 Scheda medica internazionale. Ciascuna autorità sportiva nazionale dovrà rilasciare con la licenza internazionale di conduttore, una scheda medica internazionale. Detta scheda dovrà essere stampata in ciascun paese e debitamente riempita dall'autorità sportiva nazionale, secondo le risultanze della visita medica annuale d'attitudine.

11 La scheda medica internazionale sarà rilasciata dall'autorità sportiva nazionale assieme alla licenza e dovrà essere contrassegnata dalla firma e dal timbro dell'autorità stessa.

12 Ciascun pilota dovrà obbligatoriamente presentare la sua scheda medica internazionale con la sua licenza in occasione delle verifiche preliminari di ogni manifestazione. In caso di omessa presentazione di questi due documenti, il pilota non potrà partecipare né alle prove, né alla corsa. Nel caso di mancato rispetto di queste norme, gli organizzatori si vedranno applicate le sanzioni previste dalla FIA.

13 I medici responsabili dell'organizzazione del servizio sanitario in una competizione, potranno esigere la presentazione della scheda medica internazionale, in particolare per quei piloti che partecipino ad una competizione fuori dai confini del loro paese d'origine. Il medico dovrà assicurarsi, nel caso che il pilota abbia precedentemente subito un incidente (vedi art. 7) che egli abbia sostenuto la visita obbligatoria di reintegrazione.

Ad ogni modo, in caso d'incidente nel corso di una gara, il medico responsabile dovrà:

i annotare detto incidente sulla scheda medica internazionale dell'interessato;

ii rinviare immediatamente detta scheda medica all'autorità sportiva nazionale che l'ha rilasciata.

La presa di conoscenza della scheda medica internazionale da parte del medico responsabile del servizio sanitario di una competizione, può rimpiazzare la visita medica preliminare richiesta in certi casi. Comunque, e secondo i casi particolari, il medico responsabile ha sempre l'autorità di eseguire una nuova visita medica.

Commissione d'appello

14 In ciascun paese, una commissione medica nominata dall'autorità sportiva nazionale sarà chiamata a risolvere gli eventuali contrasti fra i medici ed i piloti interessati, prendendo per base di discussione il contenuto degli art. 3 e 4 del presente regolamento.

Una prova di guida in presenza di un medico membro della speciale commissione o abilitato dall'autorità sportiva nazionale, potrà eventualmente avere luogo.

Le conclusioni della commissione nazionale saranno riconosciute ed accettate in tutti gli altri paesi che operano sotto la legislazione della FIA.

V8/Blog Scans
CONTINUAZ. DA PAGINA 5



Cola, piazzato su una delle barriere in rete metallica, cosa comunque proibita dalla CSI. Più recentemente, ci sono stati i noti bordi a Clermont Ferrand, che sono stati probabilmente causa della distruzione parziale di quattro o cinque F. 1, a prescindere dalla terribile disgrazia capitata a Marko, le cui conseguenze definitive non ci sono ancora note. A Montecarlo c'è stata l'assurda situazione, per cui sono state usate le luci gialle di avvertimento, anziché le segnalazioni con le bandiere, dal lato dei boxes del tunnel, sicché i piloti che si avvicinavano ad alta velocità a questo pericoloso settore, non avevano nessuna informazione sulle vetture che procedevano lentamente attraverso il tunnel, verso i boxes.

Uno zero a chi?

In secondo luogo, i piloti presenti partecipano a un libero dibattito riguardante il punteggio del Grande Premio precedente quello al quale si tiene la riunione, che servirà per la assegnazione finale di punti per l'ambito trofeo GPDA. Ogni Grande Premio riceve punti su dieci voci diverse: segnalazioni con le bandiere (per le quali quest'anno ci sarà per la prima volta un premio a parte) servizi anti-incendio, misure di sicurezza per i piloti, condizioni del circuito, accuratezza nel cronometrare i tempi, atteggiamento generale degli organizzatori (!), adeguatezza o meno dei periodi di prova, condizioni e disposizione generale dei boxes e del parco macchine, servizi di ambulanze e medici e, ultimo ma non meno importante, le misure di sicurezza per il pubblico. Ogni voce viene discussa a fondo e, come si può immaginare, sono espresse opinioni assai contrastanti, fatto che porta ovviamente a un risultato abbastanza equo.

Il numero massimo dei punti attribuiti è il 10 e, fino a quest'anno, nessun organizzatore aveva mancato di ricevere almeno un punto per una voce, mentre quest'anno è successo, anche se preferiamo lasciarvi indovinare di che voce si tratta e in quale Grande Premio. Forse potremmo farne un concorso!

Il sopralluogo a Zeltweg

Il terzo, ma non meno importante, aspetto di queste riunioni consiste nel fatto che i piloti i quali hanno partecipato, mettiamo, a gare di F. 2 o per prototipi da quando si è svolto il più recente Grande Premio, hanno la possibilità di dare informazioni su un circuito che potrà venire utilizzato, più avanti nella stagione, per un Grande Premio. Un buon esempio di quanto diciamo è il rapporto fornito a Clermont Ferrand da Marko, a proposito delle barriere di sicurezza di Zeltweg, ove l'austriaco aveva gareggiato con un prototipo nel week-end precedente. A quanto diceva, quelle barriere non erano di tipo standard e Marko era preoccupato per la loro ubicazione e per la distanza fra le sbarre inferiori e quelle superiori, nonché fra quella inferiore e il terreno.

Quale risultato di tali informazioni, è stato possibile combinare che il presidente del nostro comitato per la sicurezza dei circuiti, Herbert Schmitz, Peter Westbury ed Emerson Fittipaldi svolgessero un'improvvisa ispezione durante la corsa di F. 2, nel successivo week-end, dando così alle autorità del circuito tempo ampiamente sufficiente per svolgere qualsiasi necessaria modifica, prima del Grande Premio.

Tutti i soci, assolti o soltanto associati, in futuro avranno il diritto di presenziare a queste riunioni, su presentazione di una normale tessera di appartenenza, e anche se l'oggetto della riunione potrebbe non riguardarli, saranno ugualmente benvenuti e potranno portare in discussione qualsiasi fatto pertinente, anche se si sta discutendo d'altro.

Stewart presidente fino a marzo '73

La riunione del consiglio, in programma per il 13 giugno, purtroppo ha assunto un ulteriore significato a seguito dei tragici eventi di Le Mans e per procedere con i piani già predisposti, per registrare l'Associazione in Svizzera, è stato necessario nominare un altro presidente senza indugio. Si sono svolte prolungate discus-

sioni, durante le quali sono stati presi in esame vari possibili candidati, ma, alla conclusione, è stato deciso alla unanimità che l'attuale campione del mondo dovesse essere nominato a questa carica, effettiva fino al termine del corrente anno di appartenenza, cioè il 31 marzo 1973.

E' stato rivolto a un noto pilota continentale l'invito a colmare il vuoto rimasto così nel Consiglio e speriamo di poter dire il suo nome in un prossimo futuro.

I Comitati dei piloti

I tre comitati per la sicurezza sui circuiti, per i servizi medici e anti-incendio e per i Regolamenti tecnici, stanno ora prendendo forma e dovrebbero essere completamente operanti nel prossimo futuro.

SCHMITZ, presidente del comitato per i circuiti, sarà assistito da Peter Westbury e da Jackie Stewart, quali rappresentanti degli ispettori GPDA per i circuiti, dal giornalista Rosinski, membro della sottocommissione dei circuiti della CSI, da Delfosse dell'FFSA e da altri due, uno dei quali si sperava sarebbe stato Basil Tye, del RAC, forse l'ispettore di circuiti con più esperienza al mondo, ma ha purtroppo dovuto declinare l'invito per i troppi altri impegni.

Gli inviti per fare parte del comitato per i Regolamenti Tecnici sono stati formulati da Mauro Forghieri e si spera che fra quelli che accetteranno ci saranno Graham Hill, Surtees, Tauranac, Georges Martin e Paul Frère. Scopo principale di questo comitato è di lavorare in stretto contatto con le associazioni di F. 1, F. 2 e dei campionati mondiali sport, allo scopo di creare una migliore comprensione fra la sotto-commissione dei regolamenti tecnici della CSI — quella che stabilisce le regole — e le persone che devono costruire, comprare e fare gareggiare le vetture create da tali regolamenti. A questo punto, si deve sottolineare che non ci preoccupiamo soltanto delle maggiori categorie internazionali. E' nostra meta che questo comitato venga considerato un gruppo di esperti particolarmente qualificati, ai quali i soci potranno chiedere consigli su qualsiasi problema, relativo alla costruzione di una vettura, all'interpretazione dei regolamenti e delle caratteristiche delle vetture.

Tre esperti sicurezza

Jim Bottomley è stato di recente in Inghilterra e, durante il suo soggiorno, ha visto Frank Dew, l'uomo a cui si deve il drammatico miglioramento nel tempo necessario per spegnere un incendio di circa 180 litri di carburante, su una March F. 1, durante recenti prove a Brands Hatch. L'incontro è stato combinato da Southwood, l'uomo addetto ai servizi di soccorso per il BRSCC, che si è fatto accompagnare dal dott. Ken Walker, capo medico del club. Bottomley è rimasto molto colpito dal professionalismo e dall'esperienza pratica di questi tre esperti ed è quasi certo che verrà loro chiesto di lavorare nel comitato.

Il licenziamento misterioso

A prescindere dai bordi della pista e dal livello abissale del lavoro dei commissari (poche le eccezioni) il principale argomento di conversazione, al parco macchine a Clermont Ferrand, riguardava il licenziamento inatteso del segretario della CSI, HENRY TREU, gesto che ha colto di sorpresa tutti, compresi il presidente della CSI, principe di Metternich, e il vice presidente Pfundner, che entrambi non erano stati interpellati. Incredibile ma vero!

Per molti anni Henry aveva provveduto con successo a un lavoro praticamente impossibile, più o meno come essere segretario delle Nazioni Unite, percependo però circa un decimo del salario. Un lavoro in cui si poteva farsi onore rendendosi impopolare, oppure che si poteva svolgere in modo inefficiente, finendo per essere più o meno tollerati da tutte le persone con cui si avevano contatti. In qualche modo Henry riusciva a combinare le due cose. Quasi tutti quelli che lo conoscevano lo stimavano e nutrivano simpatia per lui, oltre al fatto che non erano mai state messe in dubbio la sua efficienza e le sue capacità. Bonnier, con cui Henry lavorava in stretto contatto per la sicurezza dei circuiti, lo stimava e la GPDA ha molti motivi per essergli grata.

Il suo successore, M. FREVILLE, ha un grosso compito di fronte a sé, gli auguriamo buona fortuna.

Vic Elford agente speciale

Pur essendo ancora decisamente in attività come pilota (Ferrari e Alfa, si dice, sperano entrambe di accaparrarselo per la squadra sport del 1973) Vic Elford ha dato allo sport qualcosa, in cambio di ciò che ha ricevuto, rendendo al tempo stesso un grosso servizio alla GPDA.

Il suo primo incarico consisteva nel compito vitale di occuparsi delle luci di avvertimento alla nuova uscita dei boxes, a Montecarlo, compito per il quale l'AC di Monaco riteneva, giustamente, di non disporre di una persona con sufficiente esperienza, tenendo conto della grande responsabilità implicita. A prima vista può sembrare un lavoro non troppo arduo, finché non si consideri che il nostro Vic non solo doveva azionare le luci per il grande premio, ma anche per la gara di F. 3 e per tutte le sessioni di prova. Compresa quella che iniziò prima dell'alba. La concentrazione necessaria deve essere stata enorme, soprattutto durante il Grande Premio che, come tutti sanno, si è corso in condizioni spaventose, in mezzo alle quali Vic era protetto dagli elementi soltanto da un albero, dall'aspetto piuttosto miserevole.

Il rapporto MARKO

Per il GP di Francia a Clermont, l'FFSA ci ha chiesto di scegliere un pilota per il suo mezzo rapido di scorcio e di nuovo è stato scelto Vic, senza la minima esitazione. Il mezzo ha messo in luce la propria utilità all'inizio della gara di F. 3 che precedeva il Grande Premio, quanto Vic al volante di quanto poi era risultata essere una normale Porsche 914/6, e non una vettura attrezzata in modo speciale come era stato previsto, è giunto accompagnato da un medico sulla scena del brutto incidente accaduto al giro iniziale, e ci è giunto prima che il polverone si fosse diradato. Una fotografia era stata urtata da una F. 3 che aveva, non si sa come, evitato la barriera Armc, capovolgendosi poi e intrappolando il pilota. Mentre i commissari se ne stavano lì, chiedendosi che cosa succedeva, Vic ha preso dalla 914 due estintori, ha mostrato ai commissari come funzionavano, poi è tornato in pista per fare rallentare le vetture al secondo giro, mentre stavano per arrivare sul luogo dell'incidente. Intanto il medico si occupava della fotografia; ci risulta che se la caverà, anche se le ferite riportate avrebbero forse avuto un esito fatale, non fosse stato per l'immediato arrivo del medico. Durante il Grande Premio, poi, Vic e il medico sono stati i primi ad arrivare sul luogo dell'incidente capitato a Marko.

Il maggior tributo al coraggio dimostrato da Vic a Le Mans è stato offerto dal governo francese, infatti il venerdì successivo alla corsa è stato invitato all'Elysée, addirittura con il presidente Pompidou. Rallegramenti, Vic. Speriamo tutti che nel 1973 avrai la guida che meriti per la tua bravura.

Come si reclutano i nuovi SOCI

Riferiamo con piacere che il nostro lavoro per acquisire nuovi soci progredisce in modo soddisfacente e, dalla pubblicazione dell'ultimo bollettino, il numero dei soci è salito a quasi 250, cifra che pur non essendo mirabolante è però incoraggiante, trattandosi di un solo mese.

Siamo comunque certi che molti piloti ed ex piloti stanno seduti in attesa di vedere ciò che faremo, e questo è comprensibile. Forse alcuni di questi piloti non sono troppo soddisfatti del modo in cui l'Associazione è stata diretta in passato e a loro vorremmo soltanto dire questo: se credete, come crediamo noi, che la GPDA ha un'utilità nel servire le corse moderne, ma non siete soddisfatti delle sue precedenti politiche, entrate a farne parte! In quel modo scoprirete esattamente quanto cerchiamo di ottenere e, se non sarete d'accordo, potrete dircelo. E' molto più facile apportare cambiamenti dall'interno che dall'esterno e più soci avremo, migliori saranno i servizi che potremo fornire.

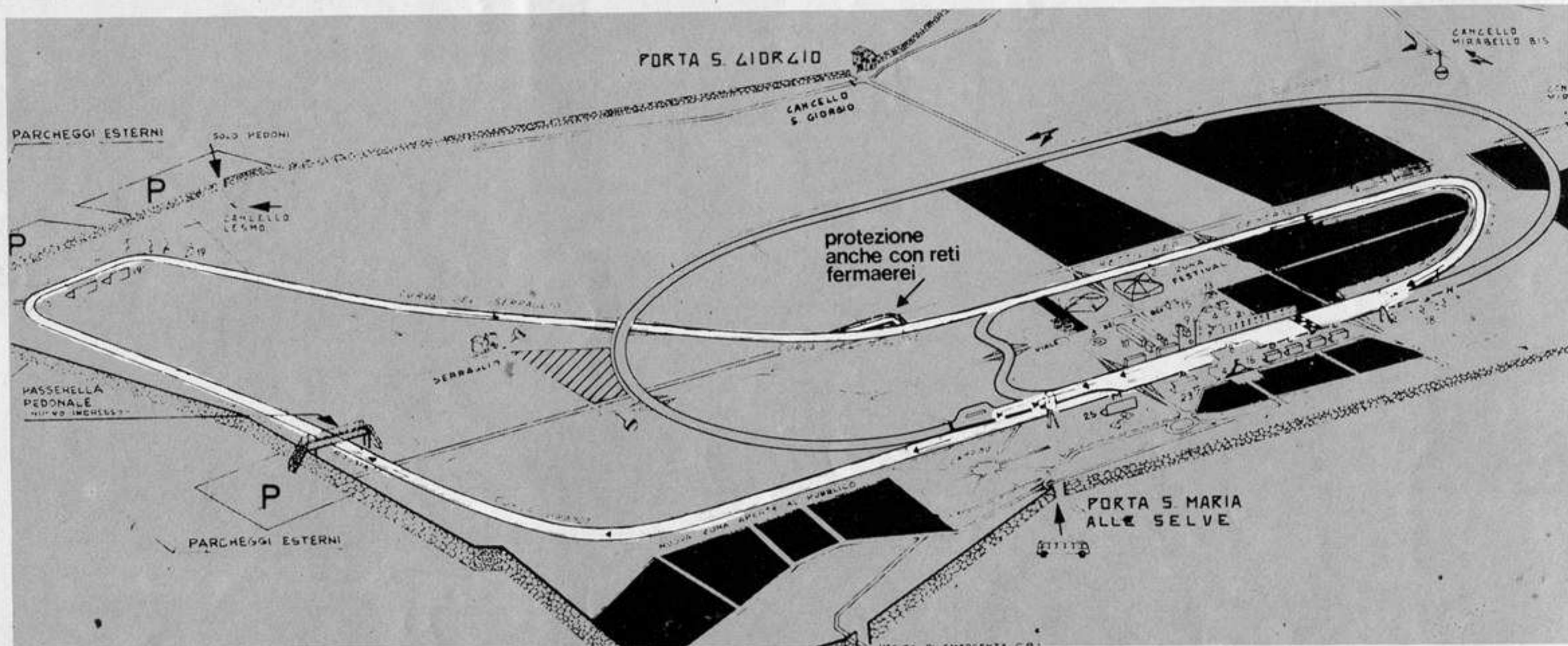
I prossimi paesi ai quali invieremo moduli d'iscrizione sono gli Stati Uniti, la Francia, la Germania, il Canada, la Nuova Zelanda e il Sud Africa, ma se nel frattempo VOI volete moduli, da distribuire agli amici, fatecelo sapere e saremo felici di mandarvi tutti quelli che vi occorrono.

Più lungo di 50 metri (e meno veloce) il tracciato Ecco le varianti di MONZA '72



NOVITA'
autodromi

Ci sono novità (sconcertanti) anche per l'autodromo di SANTAMONICA di MISANO ADRIATICO ma di questo trattiamo nelle pagine centrali per ragioni di attualità cronistica dell'ultimo minuto (di stampa).



Le preoccupazioni di MODENA

Va all'asta l'aeroautodromo

MODENA - A creare un situazione di disagio nei programmi della Amministrazione Comunale di Modena, interessata all'acquisto dell'area dell'attuale autodromo, che è sede dell'aeroporto, è venuta la decisione del Ministero del Tesoro di mettere in vendita il terreno di circa 60 mila metri quadrati di proprietà del Demanio aeronautico. Naturalmente si dovrà stabilire se si tratta di vendita all'incanto o se vi sono delle priorità, in questo caso a favore della stessa Amministrazione che potrebbe acquistarlo a un prezzo «politico» aggirantesi sui 10-12 mila lire al metro quadro.

Perché, se la vendita avrà luogo liberamente al maggior offerente, si potrà arrivare anche a 30 mila lire per metro quadro e, quindi, si andrà verso i 200 milioni. Ora è chiaro che a questi limiti il Comune di Modena dovrebbe forzatamente ritirarsi non avendo possibilità di fare altri impegni, dopo quelli assunti per la costruzione del nuovo autodromo di Villa Marzaglia.

Negli ambienti interessati non ci si pronuncia. Si sa che erano in corso trattative da parte del Comune per ottenere l'area gratuitamente, essendo stata inclusa come zona verde, dopo che era stato annunciato come possibile lo sfruttamento per infrastrutture di pubblica necessità (decentramento degli uffici, padiglioni della Fiera di Modena, ecc.). Il Ministero del Tesoro, in accordo coi Ministeri delle Finanze e della Difesa, destinerebbe la somma ricavata a favore delle Forze Armate e segnatamente all'Aeronautica.

Ma a parte il problema aviatario, che ha pure la sua importanza in quanto a Modena atterrano apparecchi da turismo che agevolano notevolmente i traffici per gli operatori economici, si profila quello automobilistico, non essendo ancora possibile conoscere, nonostante le tante assicurazioni e dichiarazioni, quando il nuovo impianto potrà essere in funzione. Sappiamo che sono

state superate quasi tutte le difficoltà e che ci si sta battendo per aver ragione degli ultimi ostacoli, ma ancora, nel momento attuale, non è possibile indicare una data per veder finalmente «dare il primo colpo di piccone» all'area di Villa Marzaglia.

Le ultime famiglie di contadini stanno per lasciare i poderi dell'Opera Pia Livizzani, amministrata dal Comune e dalla Curia Arcivescovile e ora passati in proprietà al Comune.

Naturalmente al primo annuncio della vendita dell'area del vecchio autodromo c'è stato subito chi ha pensato di costituire una Società per Azioni per mantenere la pista migliorandone i servizi e facendone un autodromo permanente.

Ma ecco che il Comune ha già fatto sapere che l'area è destinata a verde, secondo quanto previsto dal Piano Regolatore approvato dal Ministero competente e dallo stesso Governo Regionale. E', quindi, facile prevedere come, alla fine, il Comune avrà il sopravvento, avendo dalla sua la legge. Superfluo anche far rilevare come l'autodromo s'è venuto a trovare in una zona troppo abitata.

Quindi, né le imprese edilizie, né questa per il momento fantomatica «Società per Azioni Autodromo Via Emilia Ovest» avranno grandi possibilità di successo. L'area passerà al Comune senza la minima spesa. Evidentemente il Ministero del Tesoro ha fatto dei conti senza considerare il piano regolatore ed è certo che non ne trarrà alcun utile.

Il Comune stesso dovendo realizzare questa zona di verde, ha acquistato a suo tempo l'area di Marzaglia e quella di Ravarino per trasferirvi Autodromo e campo d'aviazione. In questo caso l'Amministrazione Comunale ha agito come meglio non si poteva e ha previsto, forse, anche l'eventuale mossa del Ministero del Tesoro, che ha perso il... treno.

Mario Morselli

MILANO - La ormai barbosa questione delle varianti di Monza, con tutti i suoi risvolti politico-polemici, continua ad essere argomento di attualità, perché l'avvicinarsi del Gran Premio d'Italia del 10 settembre ripropone il tema della troppa velocità e della troppa facilità del tracciato attuale.

In attesa che finalmente, come adesso appare, venga approvata la proposta di vera e propria modifica del tracciato, cosa che si può fare soltanto in un determinato periodo di tempo, la direzione dell'autodromo e l'AC Milano hanno deciso di dotare il tracciato di due varianti provvisorie, che se anche non soddisferanno totalmente perché troppo artificiali, avranno il merito di rompere il ritmo cui le macchine sono sottoposte nelle due parti superveloci che Monza presenta: il rettilineo delle tribune e quello che in pratica inizia dopo la curva del Serraglio e che comprende la Curva Ascari.

Le due varianti sono dissimili. Quella che sarà posta immediatamente dopo i box, all'altezza dell'inizio della pista Junior, sarà una vera e propria chicane, del tipo utilizzato quest'anno a Montecarlo; l'altra invece, che sarà posta prima della Curva Ascari, sarà una piccola modifica al percorso, perché ne esce ritornandovi poco dopo.

Le decelerazioni

Sul nostro disegno potete constatare come saranno le due varianti quando i lavori saranno conclusi. La chicane delle tribune, chiamiamola così, sarà ottenuta con la posa di barriere metalliche (guard-rails) che incanalano le macchine prima a destra e poi a sinistra, con una strettoia che obbligherà ad un rallentamento deciso (probabilmente si dovrà usare la seconda marcia, se non addirittura la prima). Così le macchine che escono dalla curva parabolica in terza e che fino ad ora erano in continua accelerazione, mettendo la quinta appena dopo il traguardo, dovranno invece decelerare dalla quarta alle marcie più basse, per poi riprendere le accelerazioni che verosimilmente continueranno fin dopo la curva grande. La diminuzione di velocità nel tratto dalla uscita della parabolica a Lesmo, è evidente.

In questa chicane è stata prevista, come a Montecarlo, una seconda uscita, per coloro

che essendo giunti troppo veloci non siano riusciti ad imboccare l'uscita regolare. Anche qui, come a Montecarlo, vi sarà un commissario incaricato di autorizzare la riimmissione delle macchine in pista, cosa che probabilmente sarà fatta a mezzo semaforo.

15 secondi in più

La variante della curva Ascari invece sarà ottenuta sfruttando un tratto della strada esistente all'esterno, quella che è a sinistra all'inizio della Ascari (ufficialmente detta Curva del Vialone), per cui le macchine dovranno piegare a sinistra in modo abbastanza secco, e quindi dovranno decelerare notevolmente appena passate sotto la pista di alta velocità, per poi continuare per un certo tratto e quindi girare a destra su un piccolo tratto che sarà costruito apposta e che con una curva a sinistra stretta riporterà sul rettilineo centrale. Anche in questo caso, come si vede, l'azione sarà spezzata nettamente, e le velocità saranno ovviamente molto ridotte. Ad occhio possiamo valutare in una quindicina di secondi il maggior tempo occorrente a percorrere il giro. Il quale tra l'altro non sarà più di 5750 metri, ma diventerà più lungo di — sempre ad occhio — una cinquantina di metri.

Nella seconda variante la protezione sarà disposta con i guard-rails ma anche, in un certo tratto, con una speciale rete elastica, del tipo usato in aeronautica.

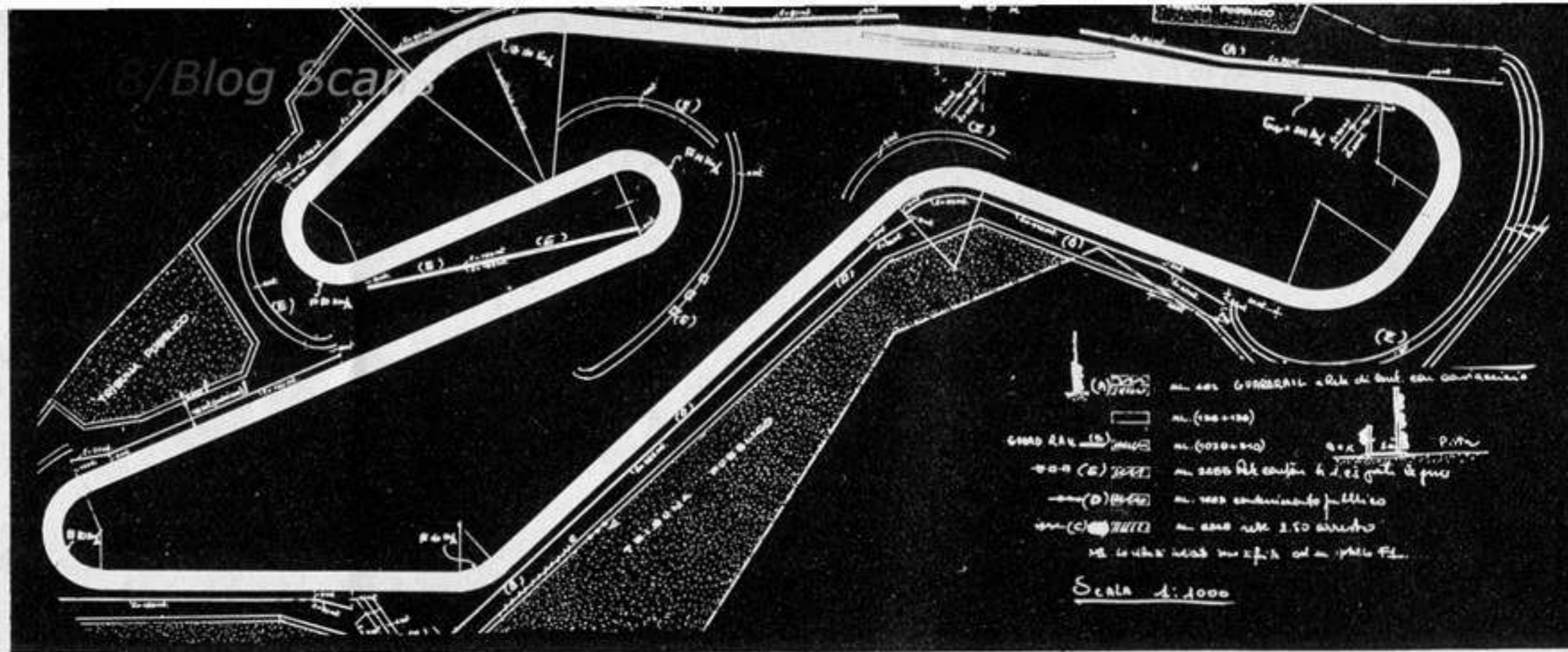
Per il Gran Premio i lavori dovrebbero essere terminati e collaudati. Infatti le difficoltà burocratiche che sembrano frapporsi anche a queste soluzioni provvisorie, in attesa di chiarire definitivamente la più importante questione delle modifiche del tracciato, queste difficoltà sono ora superate, perché il sindaco di Monza, Bertazzini, ha annunciato lunedì scorso al consiglio comunale di aver autorizzato la effettuazione dei lavori, cioè di aver concesso la necessaria autorizzazione edilizia.

Data la dislocazione della prima variante pare sia stato anche deciso che la partenza del Gran Premio verrà data una cinquantina di metri prima della attuale linea di traguardo, in modo da evitare che vi siano troppe macchine vicine al momento dell'imbocco per il primo giro della strettoia.

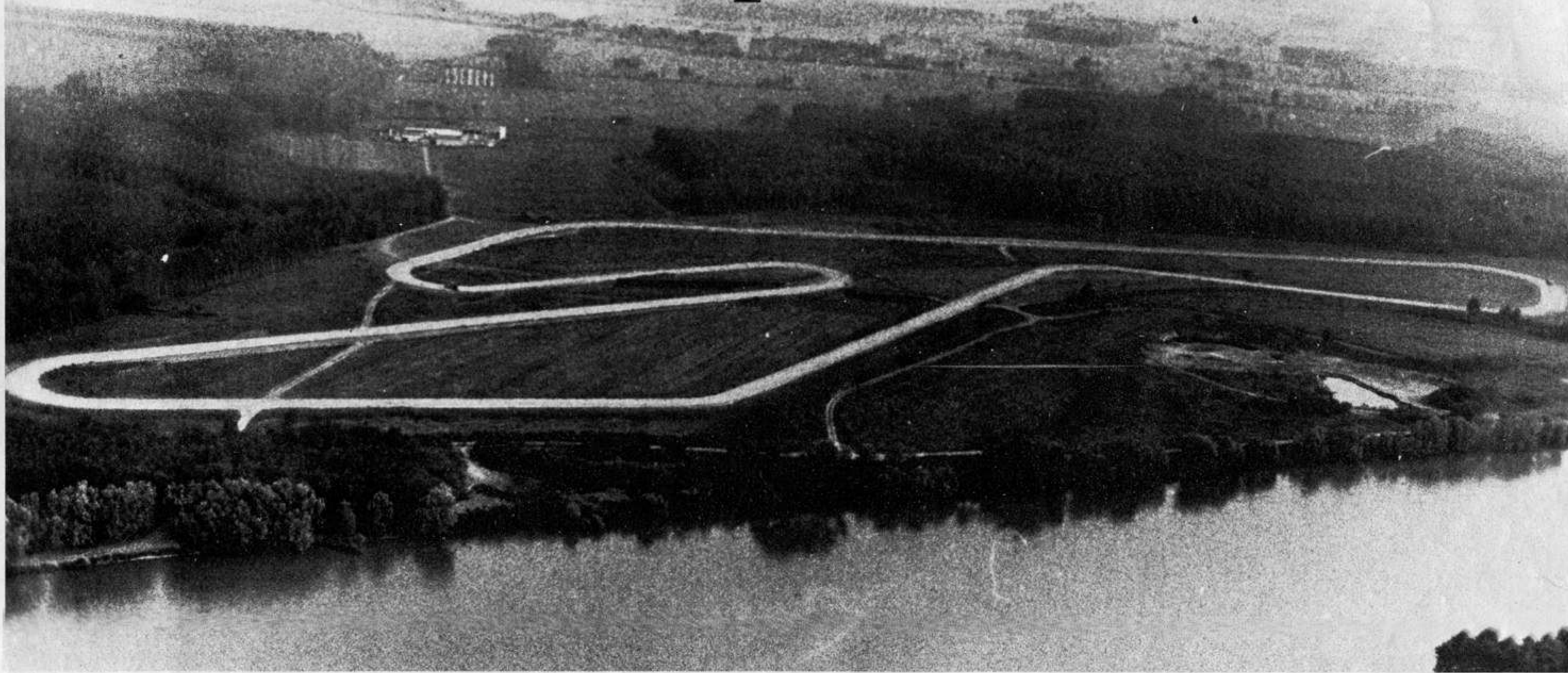
f. l.



55 soci realizzano
a CASALE Monfer-
rato un autodro-
mo «alla VARANO»
(in barba all'Auto
Club di Torino)



ecco la pista sul PO!



TORINO - Sulle rive del Po in una zona ricca di pioppeti nota a cacciatori e pescatori sta sorgendo nel volgere di «una notte di mezza estate» un autodromo che per le sue caratteristiche è senz'altro uno dei più moderni d'Italia come attrezzature e intelligente come tracciato.

Il luogo scelto, Morano, è vicino a Casale Monferrato, a due passi dall'autostrada To-Mi, a 80 km. da Milano, 75 km. da Torino, 90 km. da Genova. Il circuito si snoda per km. 2,5 con otto curve con raggi da 25 a 94 metri, la larghezza della pista è di m. 10. L'idea di fare un circuito in questa zona è di vecchia data, cinque anni fa il Motor Racing Club aveva realizzato una pista in terra battuta, un piccolo impianto per far correre alla domenica auto più o meno di serie. Questa idea aveva avuto successo, si era arrivati ad avere in pista anche più di trenta macchine, per lo più realizzate appositamente.

Ahimé! Gli appassionati amici di Casale che avevano rinunciato all'asfalto per evitare le ire e i divieti da parte delle Autorità non sfuggirono al codicillo di una legge di stampo autarchico che proibiva manifestazioni motoristiche su terra battuta. Si era commesso l'errore di precedere i tempi e il rally cross attualmente così in voga dimostra che si trattava di una idea giusta. Per uscire dall'«impasse» gli appassionati casalesi hanno deciso di fare sul serio un autodromo perfetto da tutti i punti di vista: e cioè reperire il terreno, progettare il tutto risolvendo problemi tecnici ed economici senza bruciare le tappe, con criterio e sorretti da tanto entusiasmo necessario soprattutto quando ci si è resi conto della proporzione notevole delle difficoltà.

Gli appassionati costruttori

Chi sono questi appassionati casalesi di puro stampo varanese? **Luigi Donna**, 28 anni, abilissimo grafico (è autore della bellissima sigla) già Presidente della vecchia pista in terra battuta, noto a tutti i tutori della legge e dell'ordine motoristico dei dintorni come irriducibile maista della meccanica, attualmente Presidente e Amministratore Delegato della S.r.l. Autodromo Casale. **Alberto Viale**, 26 anni, figlio di un industriale dolciario di Casale, fondatore della vecchia pista in terra battuta, noto pilota di Formula Monza (4. nel Campionato) avversario di sempre di Ragaiolo, fortissimo sul bagnato. Il suo compito nella Società è di organizzatore sportivo, i maligni dicono che sarà incaricato dalla Commissione di Sicurezza per collaudare i guard-rail. **Carlo Pagliano**, 29 anni, commerciante di mobili e arredatore di gusto. Entrato recentemente a far parte della équipe ha dato una spinta propulsiva notevolissima e attualmente è senz'altro il più acceso. Il suo compito è di amministratore

delegato. **Franco Castelletti** e **Riccardo Re** quest'ultimo noto rallyista, insieme a **Bruno Ubertzazo**, **Mauro Prete**, **Oreste Vaccarone** (il geometra che ha proceduto a picchettaggi e lavori vari), **Mario Oddone** Vice Sindaco di Casale, **Aurelio Allara** e **Bruno Mazzetta** Segretario, completano la schiera degli undici coraggiosi del Consiglio che gradatamente la gente del posto comincia ad ammirare seriamente dopo un lungo periodo in cui li riteneva pazzi. Non è stato facile, infatti, rompere il ghiaccio in un ambiente economicamente agiato ma molto refrattario. Interessante è il fenomeno che ha riscontrato il Presidente Donna e cioè: ad una iniziale difficoltà di reperire soci nel numero di 40, reputati necessari, è subentrato uno spirito agonistico a carattere epidemico.

Attualmente i soci sono 55 e la Società affitta e gestisce l'impianto che ha progettato, per un periodo di 10 anni.

Le ragioni per cui in una piccola città come Casale si è riusciti a realizzare quello che a Torino da vent'anni si cerca di fare, sono: una più facile reperibilità delle aree, un maggiore interesse dei Comuni ad iniziative del genere, la possibilità di catalizzare un ambiente di appassionati non diviso da troppe polemiche e soprattutto la lontananza da enti egemonici e burocraticamente indecisi. E' chiaro che la passione non sarebbe bastata agli amici casalesi, era necessario rintracciare il «Dallara» della situazione, trovato nella persona di **Giovanni Verardi** impresario e proprietario terriero. I 350.000 mq. che il Verardi possedeva lungo il Po a Morano, proprio a lato della sede della sua impresa autostradale, erano il posto ideale. Pur non essendo un appassionato il Verardi ha dato fiducia a questo gruppo di giovani, il che è già al di là di ogni commento positivo, e senza far troppe difficoltà ha accettato di costruire l'autodromo sul proprio terreno utilizzando le proprie attrezzature efficientissime e disponibili a due passi.

Attualmente si è in procinto di stendere l'asfalto che sarà di un tipo particolare, ad altissima resistenza e particolarmente adatto alle corse realizzato in collaborazione con i tecnici dell'Agip.

Gli sbancamenti per tribune, parcheggi sono molto avanzati e tra un paio di mesi l'impianto dovrebbe essere terminato in modo da potersi presentare in piena efficienza per la stagione '73.

La Società si è impegnata a realizzare bar, ristorante, servizi (utilizzando un antico cascinale monferrino), box, torrette, telefoni, impianti anti-incendio, altoparlanti, ecc. Il Verardi consegnerà la pista completa di misure di sicurezza, prato centrale a filo pista (coltivato a trifoglio) agibile dai mezzi anti-incendio e utile per evitare danni per eventuali uscite di strada; rientrano nel piano anche vasti parcheggi per 5000 macchine. E' interessante sottolineare che gli organizzatori si impegnano a rispettare una oculata politica dei prezzi per rendere l'iniziativa più popolare possibile, è anzi allo studio una proposta da fare alla

CSAI in modo da realizzare una Formula particolare per far correre il maggior numero possibile di giovani come era già stato sperimentato positivamente sulla vecchia pista in terra battuta.

Il tracciato della pista è stato ideato collegialmente e realizzato come progetto con l'aiuto diretto dell'ing. Noretto e dell'ing. Bacciagaluppi, (soprattutto per quanto riguarda problemi di sicurezza). Si vede infatti la mano dell'ing. Noretto nei rettilinei troncati da curve secche che permettono i sorpassi in staccata, cioè si è realizzato un circuito valido tecnicamente per evidenziare le qualità delle macchine, e sportivamente per far risaltare le qualità dei piloti, tutto questo in un complesso estremamente calcolato dal punto di vista della sicurezza, (per il pubblico e per i piloti), senza danneggiare la visibilità che non è inferiore a quella dell'Autodromo di Varano.

La pista è agibile ai Formula 1 per i quali è stata calcolata; la velocità media è di 150 kmh (max dopo i box 244 kmh, minima tornantino 78 kmh).

Approvato lo spazio libero

I guard rail saranno posti solo in rettilineo in modo da presentare piccoli angoli di impatto e basse velocità relative, la loro distanza minima dalla pista è di 5 metri. L'incarico di contenere eventuali uscite in prossimità delle curve è affidato a speciali reti. Tra guard-rail e pubblico vi è un'ulteriore rete di arresto. Tutto dove si è potuto si è lasciato spazio libero per divagazioni senza danni alle macchine. Nelle curve vi è naturalmente un opportuno calcolo. La posizione dei box all'esterno non è ideale, comunque è accettabile ed è stata ulteriormente spostata verso la parabolica di modo che tra la fine della traiettoria della curva che precede il rettilineo di partenza e l'inizio ingresso box vi è più di 120 metri. Dieci posti telefonici, 24 posti di pronto intervento anti incendio che saranno completati da mezzi mobili, un consistente circuito di alto parlanti, 6 tribune sopraelevate per il pubblico, 4 strade di accesso più una di emergenza completano le attrezzature di questo magnifico impianto realizzato in silenzio, alla piemontese, commento questo dell'ing. Rogano, Presidente della CSAI.

Resta da aggiungere che il progetto non si ferma qui, il terreno per allungare il circuito c'è in abbondanza e conoscendo il dinamismo discreto, ma efficace, degli amici casalesi il futuro si presenta interessante.

L'ACI Torino intanto sta prendendo in esame l'ennesimo progetto, anzi, di prenderlo in esame seriamente se ne parlerà tra un anno.

Giorgio Rossotto



Si prepara intanto ENNA

ENNA - L'autodromo di Pergusa, con le sue nuove varianti e completato nei reparti logistici con il completamento della nuova grande tribuna, sarà teatro nella giornata di Ferragosto e in quella successiva di domenica 20, di due competizioni entrambe valide per il campionato europeo delle rispettive specialità: si comincerà martedì 15 con la gara dell'europeo marche per vetture sino a 2 litri, e si terminerà appunto domenica 20 con i piloti di Formula 2 alle prese per il titolo della monoposto da 2000 cc.

L'Automobile Club di Enna, organizzatore delle due competizioni, avrà così il piacere di offrire alle appassionate folle siciliane due spettacoli sportivi altamente emotivi, che riuniranno sicuramente il fior fiore dell'automobilismo europeo visto che le gare ennesi cadono giustamente a circa metà dei relativi calendari. 20 saranno i conduttori F. 2 in gara, di cui almeno 18 aspiranti al titolo, mentre 2 potranno appartenere all'élite della Cat. «A» CSI; 25 invece quelli delle vetture sport 2 litri, un campionato riservato alle marche, che vede ora in testa la Chevron, ma con un'Abarth-Osella decisa a rimontare le posizioni soprattutto in relazione alle ultime strepitose affermazioni di Arturo Merzario.

La «X Coppa Città di Enna» prenderà il via alle ore 15 del 15 agosto (prove domenica 13 e lunedì 14 dalle ore 16 alle 19, mentre il X G.P. del Mediterraneo F. 2 vedrà le macchine scattare alle ore 15 del 20 agosto (prove venerdì 18 e sabato 19 dalle ore 16,30 alle 19).

L'altra faccia della FORMULA ITALIA

Mezzo milione di motore e i «rottami» da salvare

Domenica 30 luglio si è sposato a Benevento il neo-pilota di Formula Italia Arturo Sanguolo. Il simpatico (e per il momento sfortunatissimo Arturo) ha condotto all'altare Maria Palumbo, ventitreenne «tifosa con riserva». Alla giovanissima coppia, partita in viaggio di nozze per... Misano (ma si correrà?), vadano i migliori auguri di AUTOSPRINT.

Vi chiederete: come mai un matrimonio di un giovane pilota fa tanto notizia? Introduce solo un discorso: Sanguolo è di Formula Italia. Sapete cosa è accaduto al pilota della Scuderia Vesuvio in occasione della corsa di Imola di domenica scorsa? Ha dovuto dare forfait già dalle prove per via delle minacciose fumate e conseguenti perdite d'olio che hanno indotto i commissari — giustamente — a fermarlo dopo soli tre giri di prova. Rivoltosi all'assistenza «FIAT-ABARTH» per la fornitura di un motore, gli è stato detto: «A sua disposizione, le ordiniamo immediatamente un motore nuovo a Torino.» — Per il pagamento? — «Ci lasci un assegno in bianco e stia pure tranquillo: l'importo non potrà superare le 500.000 lire, 480.000, o 520.000 non cambia troppo...»

Alle riserve espresse da Sanguolo per l'ammontare del prezzo e le modalità quantomeno inconsuete di pagamento, il rag. Mazzucco, con il quale si è svolta la «trattativa», è andato in furia dicendo: «Ma sa lei con chi sta parlando? Con la FIAT!». Ebbene Sanguolo ha aperto gli occhi: s'è visto «tradito» da mamma-FIAT, ha rinunciato a motore e corsa e se ne è tornato a casa, malinconicamente.

E ora? «Ora — ci dice San-

giuolo — riparo con calma il motore rotto; comunque mi sono informato bene presso la Concessionaria Grilli di Napoli (Mario Grilli è pure pilota altrettanto «passaguai» di F. Italia n.d.r.): un motore nuovo ha un prezzo variabile fra le 105.000 e le 390.000 lire (quest'ultimo ulteriormente scontabile di un 5,10%) a seconda degli accessori, o appendici, come si usa nel gergo dei ricambisti, che si vogliono montati (dal cambio alla stecca dell'olio)».

Vogliamo insistere? E allora visto che parliamo di Grilli, chiediamoci pure perché, ancora prima, in occasione del-

Un altro risvolto dei problemi F. Italia è negli incidenti di Imola, risolto che è praticamente collegato al problema-ricambi. Come sapete, delle vetture incidentate a Imola due sono praticamente riutilizzabili solo nel motore e cambio. Il resto è da rifare nuovo. Pare che all'Abarth fossero intenzionati a ritirare i «rottami» e restituire due telai-carrozzeria nuovi per evitare che i piloti dovessero acquistare pezzo per pezzo quelli avariati, materiale elettrico compreso. Tra l'altro il costo unitario singolo sarebbe arrivato alle stelle. In più il concorrente avrebbe dovuto provvedere direttamente al montaggio, probabilmente con implicazioni non solo di prezzo. Ma la CSAI ha detto «NO»: non ha voluto permettere lo scambio. Il che non è economico, né funzionale in tema di regolarità della Formula. Pure se altre due Formula Italia fossero consegnate in ritardo agli aventi diritto successivi, non sarebbe gran male, visti i problemi di acclimatamento che ci sono.

la corsa inaugurale di Monza, è stata decisamente rifiutata qualsiasi agevolazione al pilota-concessionario per la sostituzione delle bronzine, fuse DUE volte, e la seconda dopo UN SOLO GIRO di ricognizione? E che dire dell'albero motore «corretto» due volte e quindi inservibile, stando alle indicazioni dello stesso dr. Avidano?

Questi sono esempi singoli, ma è la maggioranza dei piloti di Formula Italia che si trova in queste condizioni. E se i problemi tecnici, di messa a punto generale (ma cosa collaudava Merzario prima del «via libera» ufficiale?) andranno risolti col tempo, anzi si stanno già risolvendo, sono certi incredibili risvolti amministrativi, chiamiamoli così, per i quali urge una soluzione immediata. Perché se si va avanti in questo modo il tempo servirà solo ad affossare (economicamente) la folta schiera di debts, indebitati e scontenti.

Cosa fa la CSAI? Sembra si stia muovendo per mettere riparo alla situazione. Il segretario della Formula Italia, Giacchini, è al corrente della «scena» svoltasi nei box di Imola e pare sia già entrato in funzione presentando alla FIAT una attenta relazione su «certi» episodi che NON DEVONO RIPETERSI a svantaggio dei piloti della nuova Formula Nazionale. Cosa ne sortirà?

s. t.

● **ERMANNIO MIOLI**, l'insuperabile «patron» del RALLY DELLA STAMPA «TROFEO FALCHI-ROSSONI», ha annunciato ufficialmente a tutti i colleghi e agli enti e ditte che sempre hanno collaborato, la definitiva chiusura del ciclo dopo la decima edizione della simpatica manifestazione. Dice, Mioli, che è stanco e che il primitivo «raduno» ha assunto proporzioni tali da non essere più alla portata di «organizzatori dilettanti».



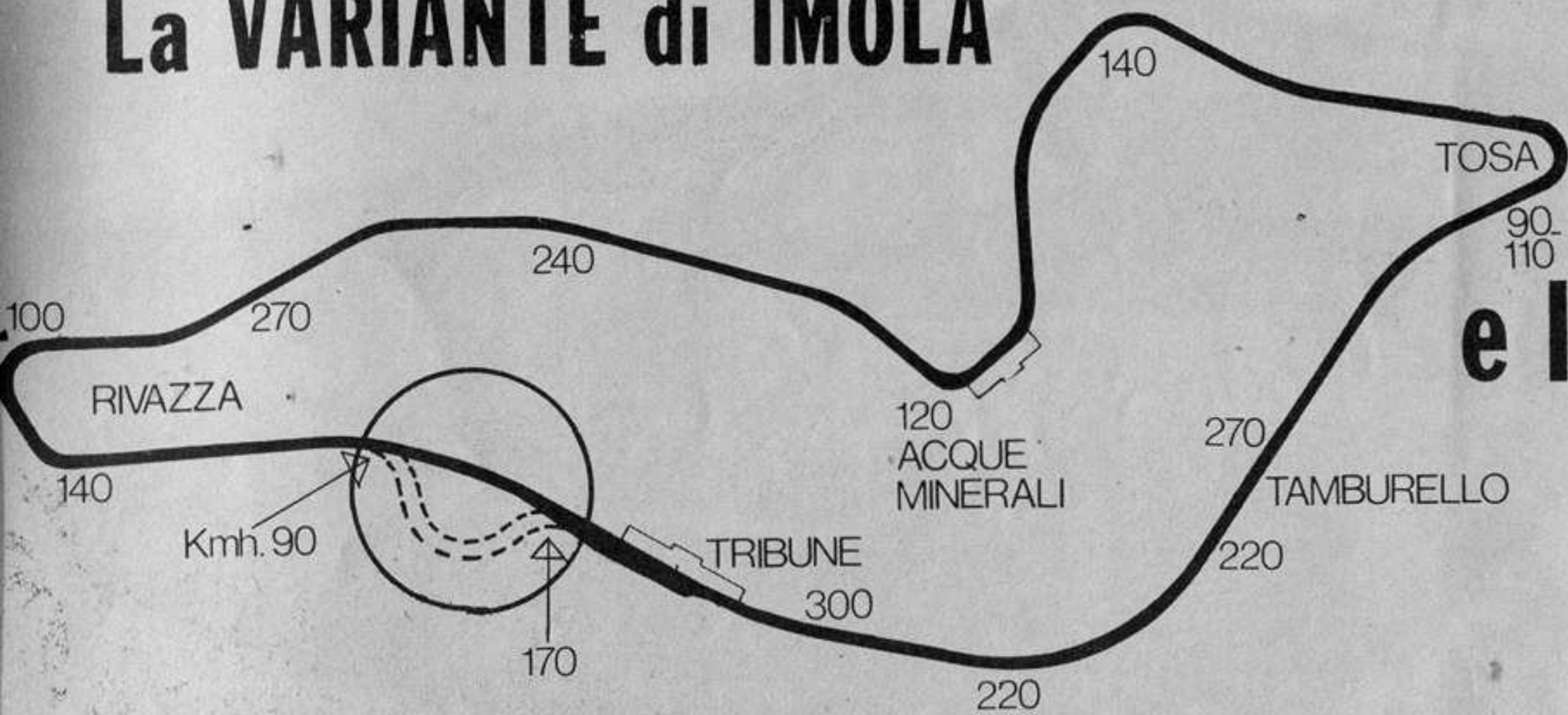
Mike (ex «the Bike») Hallwood si è presentato ad Imola con moglie e figlia. Purtroppo, per l'ex campione motociclistico, il ritorno in riva al Santerno non è stato molto fortunato, ed i punti per l'Europeo se li dovrà andare a cercare ad Enna



Sopra, fermo Hallwood, l'onore della Surtees-Matchbox è stato tenuto alto dal «vecchio» John, che non disdegna ogni tanto di scendere in pista «a vedere come va la macchina». Sotto, collaborazione fra francesi: Depailler torna ai box appollaiato sul roll-bar della March di Jabouille, dopo essersi fermato alla Tosa durante le prove (Attualfoto)



La VARIANTE di IMOLA



e le velocità oggi toccate

Anche Imola avrà la sua variante. Rientra nell'ulteriore piano di lavori che porteranno il «Dino Ferrari» al suo definitivo completamento. Una variante che servirà, moderando la velocità raggiungibile, ad aumentare la selettività di questo percorso che Peter Gethin ha definito di «alta guida» dopo la sua recente prestigiosa prestazione nell'europeo F. 2.

La variante verrà attuata già per la 500 Km di metà set-

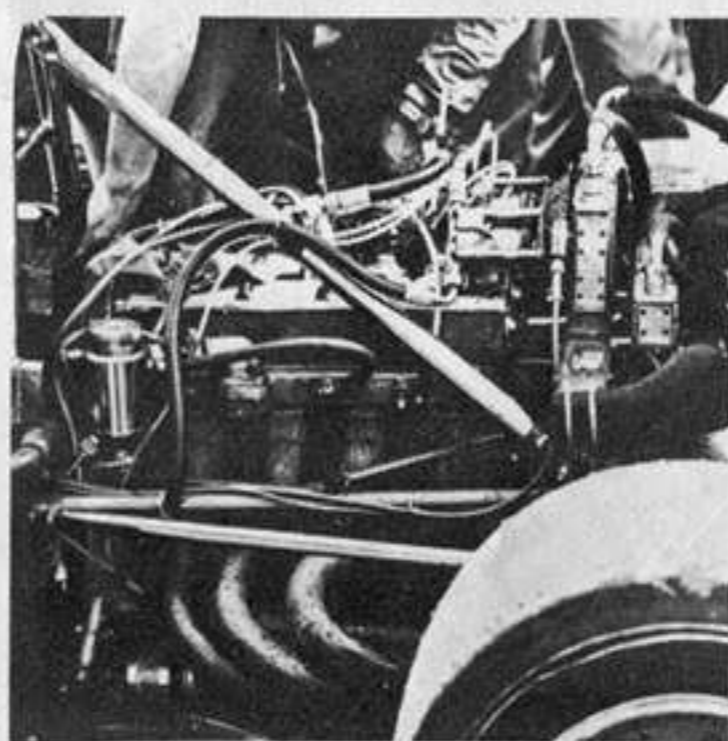
tembre, alla quale come è noto è già assicurata la presenza della Ferrari, della Mirage e della Porsche 908/03 di Casoni. Il tracciato sarà a valle della curva della Rivazza, esattamente nel tratto che immette nel rettilineo d'arrivo, per cui le vetture passeranno davanti alle tribune in accelerazione, con una accelerazione a 90 all'ora e una uscita a 170. Così si affronterà il curvone del Tamburello in diverse condizioni di quelle attuali.

Le medie che si raggiungono ora, e che vedete riportate sulla piantina a fianco, subiranno un taglio sensibile, ma lo spettacolo ne beneficerà soprattutto per gli spettatori delle tribune.

Toh! guarda chi si vede! sembra dire Francesco Bergami a Adelmo Bignami che segue esattamente una opposta direzione di corsa. Sono cose che succedono quando si corre a Imola, un circuito di guida, e non si conosce bene il tracciato! Le monoposto F. 3 danno sempre suspense a Imola



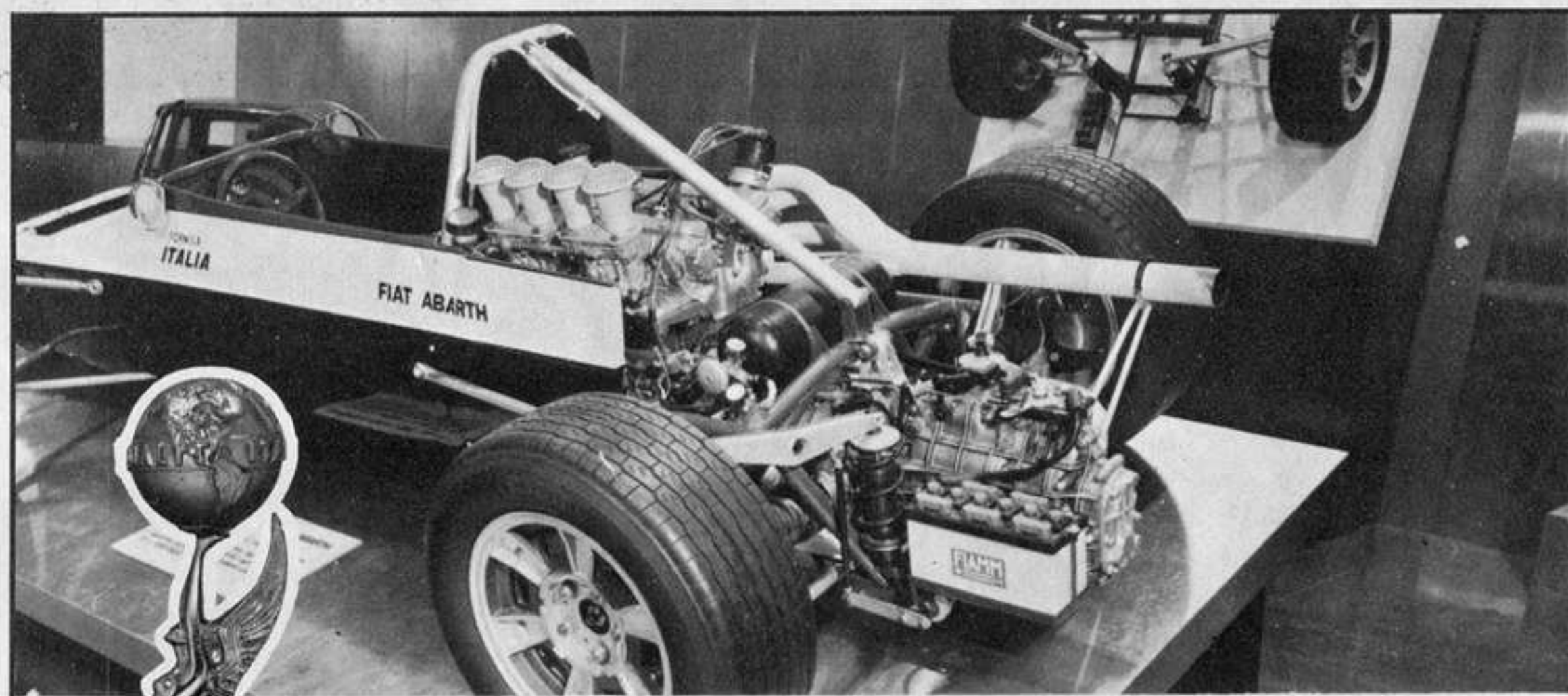
Una bella inquadratura (a destra) del motore che il tecnico bolognese Armaroli aveva preparato per la macchina di Francisci a Imola. Claudio però non è stato contento dei risultati ed ha allacciato subito trattative con John Surtees per acquistare la vettura che ha permesso all'inglese di vincere la gara F.2 europea. Sempre a proposito di Francisci (e a sinistra si vede benissimo il posteriore monoscocca Brabham della sua vettura) il pilota romano giustamente ci precisa che la sua famosa squalifica (discutibilmente provata) fu per soli due mesi e non invece per sei



Anche Tino Brambilla che invece conosce molto bene il «Dino Ferrari» talvolta sbaglia. E' il caso di questa salita «fuori ordinanza» alla curva della Tosa dove il monzese è stato tradito dalla foga e dal timore di farsi sfuggire gli avversari. Come invece è successo

SCHECKTER ormai in F.1

● JODY SCHECKTER, il giovane sud africano della McLaren, taglierà nel corso di questa settimana il nastro di partenza della F. 1. Per lui è prevista una prova sulla importante monoposto (McLaren naturalmente visto che ha già un contratto di due anni con questa casa).



La batteria 6FE6 sulla "Formula Italia"

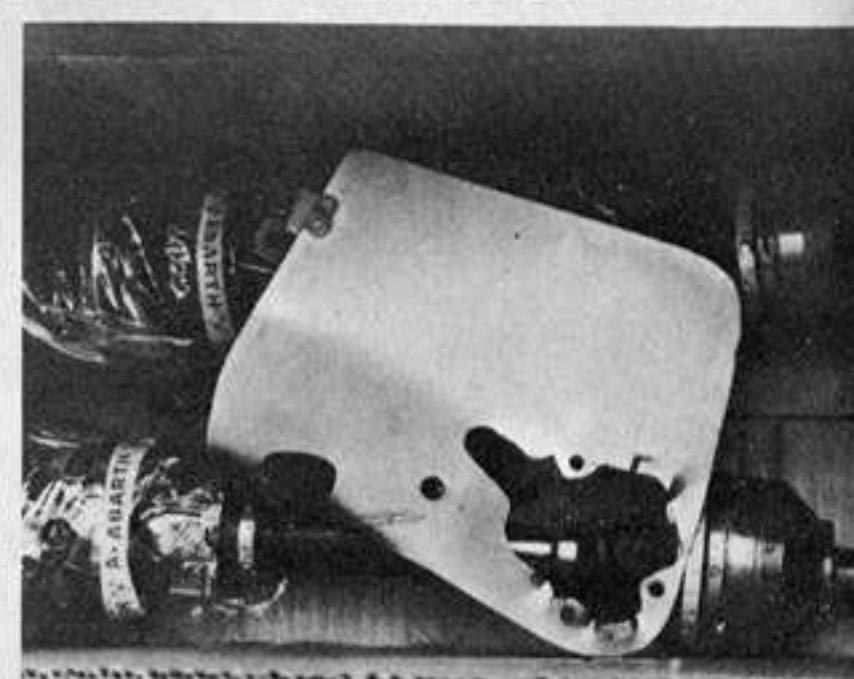
IL PREMIO
"QUALITA' ITALIA 1971"

ALLE BATTERIE **FIAMM**



Corolli aveva già un camioncino, ma la sua Formula Italia era più lunga. Così, invece di togliere il musetto, ha fatto un bel buco nel portellone posteriore con il cannello ossiacetilenico. Et voilà!

Soluzione Abarth per la Formula Italia: un paio di semiassi di lunghezza calibrata, dotati di nuove cuffie per i giunti omocineticici, ed una paratia in alluminio per evitare che l'olio si agiti in coppa



IMOLA - La serie ininterrotta di successi del Ford Novamotor pare essersi «spezzata» qui a Imola dalla brillante vittoria ottenuta dal giovane Pesca, al volante della Lotus con motore Ford, ma preparato dalla Delta, proviene da Milano. Già dall'inizio di quest'anno si era visto che il motore di Doneda avrebbe potuto arrecare seri guai all'ormai indiscusso Novamotor, ma una serie di strane e sfortunate coincidenze lo avevano sempre fermato prima del traguardo.

Ora, da questa gara, il propulsore sembra essere tranquillamente in grado di vincere: molto merito, non dobbiamo dimenticarlo, va al giovane italo svizzero, ma in tutti i casi è interessante sapere che qualche alternativa valida ai motori dei Pedrazzani esiste. Ricordiamo che il Ford Delta è ricavato dal solito monoblocco del Ford Cortina Lotus, ha più o meno le dimensioni del Nova e monta la stessa iniezione Kugelfischer con iniettori però a valle della ghigliottina.

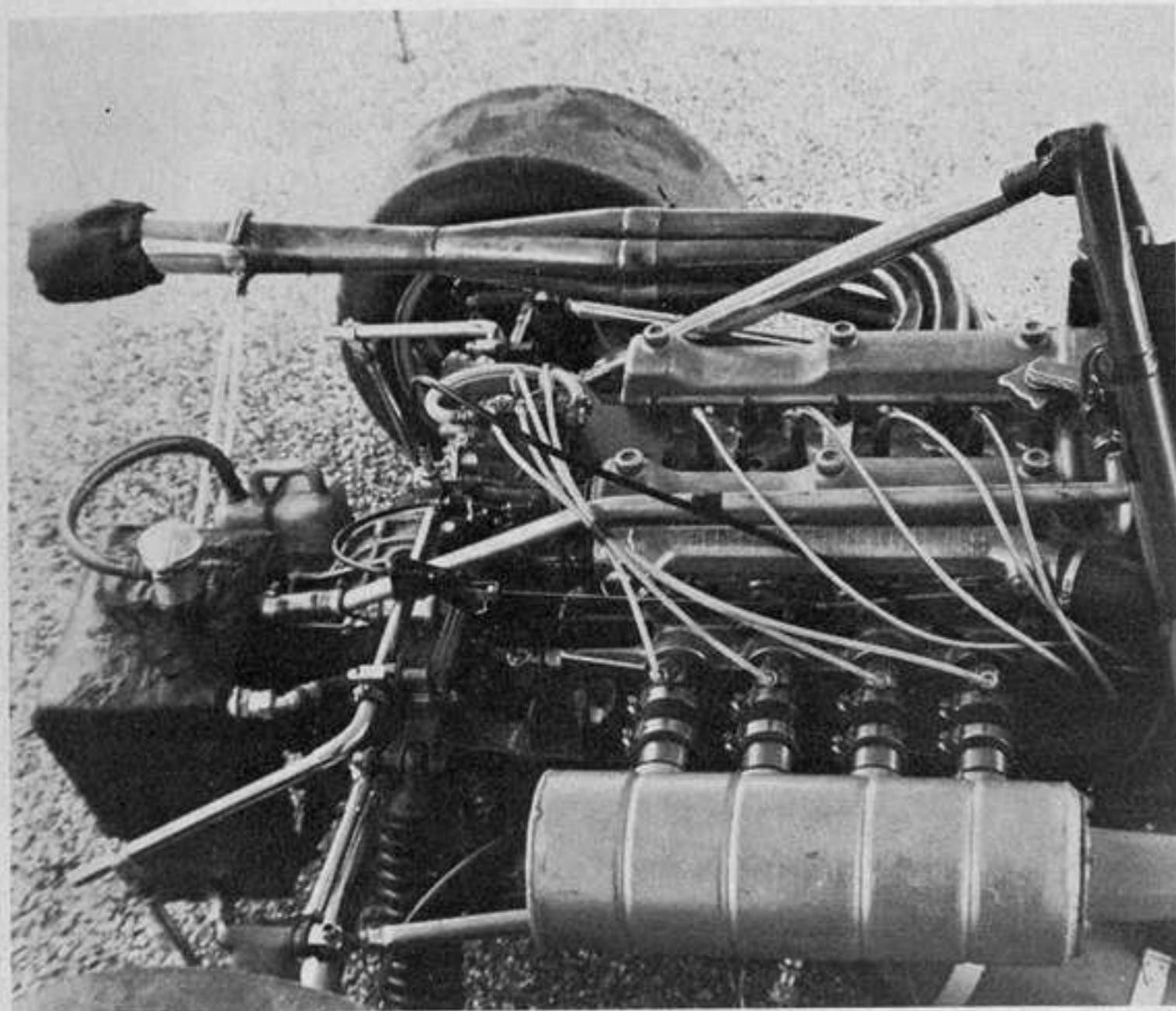
I Pedrazzani, dal canto loro, non sono rimasti

primi, anche in finale, fino a quando per una uscita di strada non è più riuscito a ripartire. Spreafico si è piazzato subito a ridosso dei primi tre e «Gero», per la prima volta al volante della Brabham del Jolly con motore Wainer si è classificato al sesto posto.

«Abbiamo lavorato molto sulle cammes e sulla testa e ora siamo su delle potenze veramente interessanti: al freno si sono letti circa 138 cavalli, risultato a cui non ero mai giunto prima. Ma sono sicuro che supererò presto queste potenze con i nuovi motori a corsa corta che sto approntando in questi giorni. Per Misano ne avrò quasi certamente tre, allora spero di essere veramente competitivo: mi manca ancora qualcosa in accelerazione, ma per il resto credo di essere al livello dei migliori Ford».

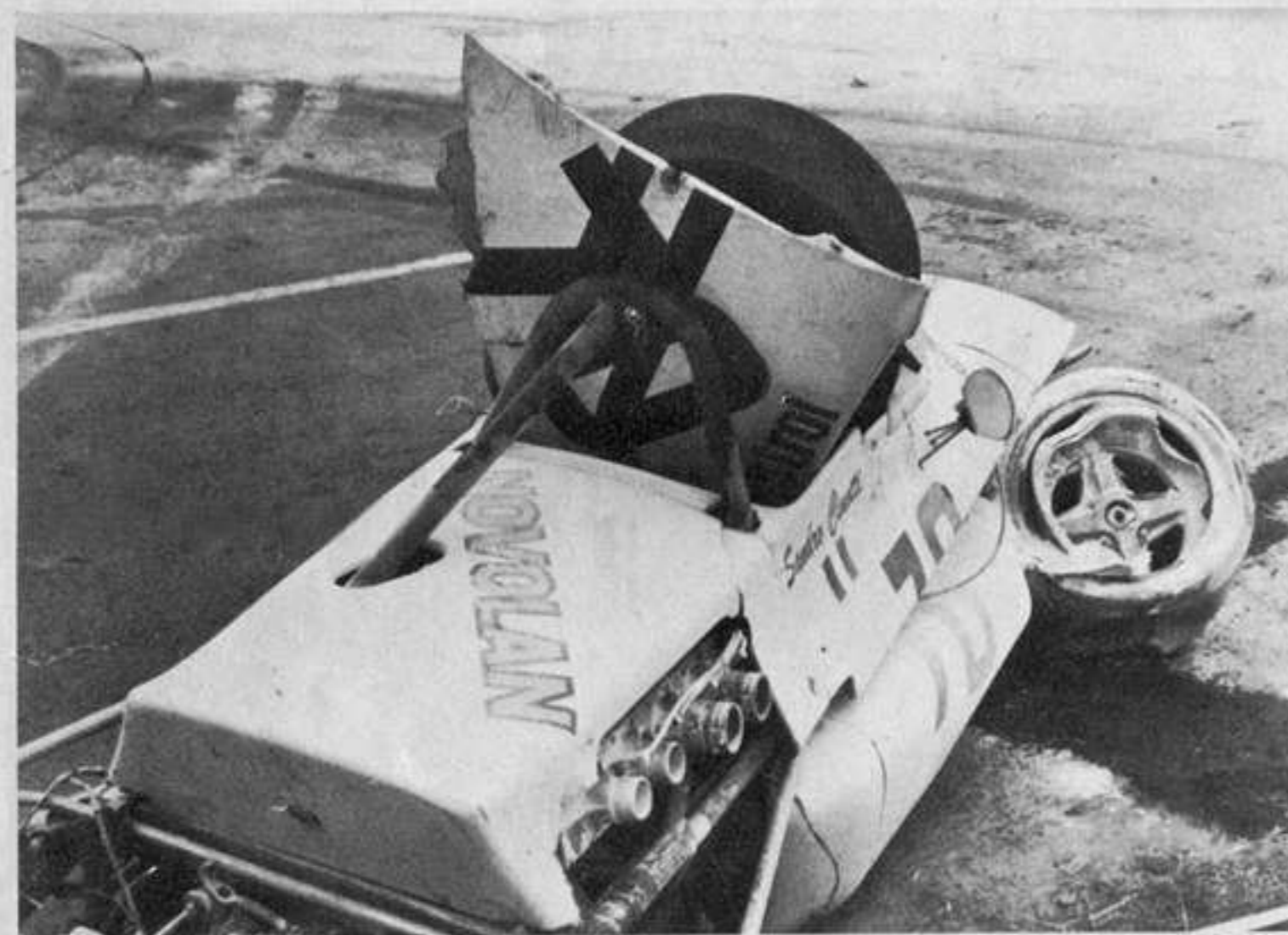
I motori Alfa Wainer sono sempre ottenuti utilizzando parti dell'Alfa GT Junior 1300 e montano iniezione Lucas (tranne quello di Noè che adotta la Kugelfischer).

Altra novità era nel campo dei pneumatici:



I motori Alfa sono tornati competitivi. Quello fotografato è quello montato sulla Lotus di Fabrizio Noè, con iniezione Kugelfischer

Rilanciati i motori ALFA F. 3 di Wainer



Così si è ridotta la Brabham di Sandro Cinotti, piombato alla Rivazza con il comando del gas inceppato. Ha urtato la barriera, riportando la doppia frattura di un piede. Così come avvenne per Scarambone

a guardare (sebbene ora gli impegni per la F. 2 siano sempre più pressanti) e stanno facendo diverse prove con motori a 3 supporti invece dei soliti 5 (Pica ad esempio montava questo tipo) e bielle in acciaio sempre più leggere. Il tre supporti sembra andare molto bene, non tanto come potenza, che rimane sempre la stessa, quanto in accelerazione che sembra migliorata.

Ma non è finita qui: anche i motori Alfa, compiendo passi da gigante, stanno ora ritornando sullo stesso piano dei Ford. E lo diciamo con piacere, per Wainer Mantovani che passa le sue notti davanti al banco prova per migliorare sempre le sue creature e poi perché avere in lizza anche un motore italiano fra la marea dei Ford è sempre una cosa che dà soddisfazione.

Gli Alfa sono andati molto bene a Imola: Tino Brambilla è rimasto nel gruppetto dei

si sono visti per la prima volta su queste monoposto i nuovi Firestone YB 33, gomme con mescola molto più tenera che derivano da quelle montate anteriormente sulla F. 1. Le hanno usate solo in due, Pica e Carlo Giorgio, e sembra che il vantaggio sia abbastanza consistente, anche se c'è chi sostiene che sono troppo morbide. Tutti gli altri montavano i soliti slicks YB 24.

Nel campo dei telai nessuna novità: il parco macchine italiano rimane per ora lo stesso, se si eccettuano la «diminuzioni» di vetture a causa degli incidenti. Ancora non sappiamo infatti se Cinotti e Carlo Giorgio riusciranno a rimettere in sesto le loro Brabham BT 35, fortemente incidentate in questo fine settimana imolese. Il romano, comunque, ha già mandato la sua macchina in Inghilterra, e se non sarà pronta utilizzerà la sua ex-Tecno.

can.



La carenatura del carrello fornito dall'Abarth per la Formula Italia è servita egregiamente anche come tettoia: basta avere a portata due supporti adatti



Spataro è piccolino, e così si è fatto costruire per la sua F. Italia un'imbottitura del posto di guida

Trapianto con rigetto.

Non rischiatelo!

Usate
ricambi
originali

FIAT
A

