

Polemiche di fuoco e promesse di rinuncia al SANTAMONICA dopo drammatiche vicende

PICA nel sandwich BRAMBILLA



I due fratelli Brambilla sono sul podio. E' Vittorio, per la seconda volta vincitore a Misano, a ricevere il Trofeo e le congratulazioni

SPECIALE PER AUTOSPRINT

MISANO - Ci risiamo: nel clan turbolento della nostra casalinga F. 3 si sono riaccese le polemiche più aspre, si è arrivati alle minacce e come conclusione i piloti coinvolti hanno annunciato di voler dire «basta» a questa situazione che rischia di diventare sempre più pericolosa. E non è la prima volta che questo succede: ma purtroppo sono sempre più o meno gli stessi i personaggi. Noi vorremmo far capire innanzitutto tutto che con Tino Brambilla, tanto per non usare perifrasi non abbiamo niente di personale, nessun odio viscerale. Solo ci limitiamo a constatare, che tutte le volte che qualche cosa succede quasi tutti i piloti sono concordi nell'accusarlo di comportamento scorretto. E mi pare che ci siano più di cinquanta piloti che si alternano sulle F. 3; e ci sono ardentissimi, e quelli che sbagliano. Tutti possono commettere più o meno errori, ma pare che il nostro personaggio, sarà per il suo modo particolarmente irruento, che mette in difficoltà gli avversari, è sempre al centro di queste squallide polemiche.

«Sono contento di essere partito in quinta fila» sostiene Pesenti Rossi «e non essermi trovato nei primi giri in quel caos» «me ne ha fatte di tutti i colori: ma mi lasci stare, sono ancora troppo nervoso». «Io mi fermo e con gente così non corro» sono le prime frasi di un Pica sconvolto che scende dalla macchina al quarto giro dopo aver perso il musetto «che Tino mi ha strapato, costringendomi all'interno fino a uscire dalla sede stradale».

«Con Pica non era possibile correre: si vedeva prima della partenza come era già agitato, e per ben tre volte ha tamponato mio fratello dopodiché ha cominciato con me. Non è la prima volta che io gli porto via di mano un certo tubetto e vi sono molti testimoni. Ad ogni modo anch'io ho chiuso con la F. 3: questa è la mia ultima gara e spero che con la F. 2 queste cose non succedano». «Da questa corsa ho chiuso» ribatte Pica «io non voglio rimetterci l'osso del collo in questa gabbia di matti. Mi dispiace, correrei subito e su qualsiasi mezzo, ma per favore non parlatemi del Brambilla».

E questi sono solo pochi stralci, qualche frase concitata che siamo riusciti a ricordare. Da parte loro i

commissari di percorso nella curva deve essere avvenuto il fattaccio, sebbene dalla parte opposta, dichiarano che le cose si sono svolte in modo regolare. Carlo Giorgio che seguiva i primi è di tutt'altro avviso: «Per me Tino ha stretto Pica fino a costringerlo sull'erba con una manovra delle sue solite. E' ora di finirlo con questa situazione: non vogliamo tornare ai tempi di Caserta!». Fra i cronisti, rintanati sotto la tettoia dei cronometristi cercando di ripararsi dal freddo e dall'acqua, la scena non l'abbiamo vista però teniamo a precisare che esistono altri rapporti, altri commissari di gara che confermano quanto molti sostengono, cioè il comportamento lesivo di Tino Brambilla nei confronti del Pica.

Trarre delle conclusioni a questo punto è difficile: rimangono delle considerazioni a livello personale, delle impressioni esterne che forse potranno lasciare il tempo che trovano.

Una sola cosa è certa: se non riusciamo a moralizzare in fretta questo settore (che a dire il vero è sempre stato il più scabroso) rischiamo di andar incontro a guai ben più grossi, come la morte per asfissia di questa formula che oltre a creare dei veri professionisti dovrebbe rimanere nei limiti di una sana palestra sportiva.

Vittorio Brambilla ha vinto la gara: inficiato da queste polemiche non riusciamo a trovare più parole per il suo bis qui a Santamonica. Ha indubbiamente dimostrato di essere un uomo forte, sia sull'asciutto che sul bagnato e dal primo giro della finale forse involontariamente aiutato dal fratello Tino, ha preso il volo per non essere più raggiunto. Tutti si aspettavano il duello con Pica: che non c'è stato dal momento che il milanese, ha abbandonato dopo soli tre giri, dopo essersi aggiudicato con facilità la batteria appena è riuscito a svincolarsi dalla morsa del solito Tino.

Di Tino Brambilla abbiamo già parlato abbastanza: resta la bella corsa di Pesenti Rossi mentre Carlo Giorgio molto atteso col BT 38 finalmente appunto non è riuscito ad inserirsi nel lotto tra i primi.

Le batterie: diluvio universale, freddo polare per le batterie in mattinata: quindici le macchine schierate delle quali quattro con pneumatici slicks. Dopo una breve riunione il direttore di gara, sentiti i commissari sportivi decide di non ammettere al via Scarambone, Noè, Maggi e Gatta privi di coperture da acqua e dopo non poche polemiche la carovana prende

il via. Vittorio Brambilla non ha difficoltà a prendere il comando fin dall'inizio, seguito come un'ombra da Mantova mentre Sassi è subito fermo con la cinghietta dell'iniezione rotta. Nel corso del quarto giro Mantova al quale rimane inchiodato l'acceleratore esce e perde la seconda posizione a favore di Pescia: la riacquisterà dopo soli tre giri e riuscirà con una bella progressione ad insidiare addirittura Brambilla. Mentre Spreafico mantiene la quarta piazza alle spalle di Pescia bella lotta per la quinta posizione fra Bignami e Bodini: la sponterà il primo dopo fasi alterne per tutta la gara.

Meno acqua per la seconda batteria in programma: assente Rosei primo per le gomme richieste, subito al comando il duo Tino Brambilla-Pica, che per tre giri si disputerà il primo posto. Al quarto giro Pica passa e da quel momento se ne andrà con una bella progressione. Rimane Colombo a lottare col monzese: anche lui la spunterà dopo non poche fatiche al nono passaggio e se ne andrà da solo. Spettacolare nel corso del quarto giro l'uscita di Giorgio nel fango al termine della curva che immette nel rettilineo box: dopo aver infangato il guard-rail e la macchina il pilota riesce però a uscire dalle sabbie mobili. Giorgio riesce poi a prevalere di mezza macchina in volata su Roberto Marazzi, che ha condotto una batteria da leone al volante della stanca Quasar rimessa quasi a nuovo per l'occasione.

Finalmente sull'asciutto la finale, con qualcuno che mantiene le gomme d'acqua sperando in un ulteriore bagnato. E' durante i primi giri che accade quanti molti avevano previsto. Tino Brambilla fa da scudo al fratello che s'invola, procurando la crisi di Pica e Pesenti. Con Vittorio in fuga, si forma un quartetto per diversi giri, comprendenti Tino, Pesenti, Pescia e Mantova che si contendono la piazza d'onore. Questo fino al 13. giro quando Pescia molla e Mantova nella foga di superare un doppiato sale sulle sue ruote e viene sbalzato contro il guard-rail. Soccorso dai commissari presenta sintomi di shock post-traumatico, ma ad una accurata analisi poi nessuna frattura.

Per la quarta posizione lotta a tre fra Bignami, Colombo e Marazzi: la spunta il primo mentre la terza piazza va a Carlo Giorgio, rinvenuto fortissimo davanti al generoso Marazzi.

Leopoldo Canetoli

TROFEO SACRAMORA - Gara nazionale di velocità in circuito valevole come prova per il campionato italiano di F. Corsa 3 - Misano, 20 agosto 1972.

LE CLASSIFICHE

1. BATTERIA

1. Vittorio Brambilla (Brabham BT 35) 20'04"1 alla media di kmh 119,548; 2. Mantova (Branca) 20'09"8; 3. Pescia (Lotus Delta) 20'21"3; 4. Spreafico (GRD Alfa) 20'46"7; 5. Bignami (Brabham BT 35) 20'59"0; 6. Bodini (Tecno) 20'59"3; 7. Piazzi (Brabham BT 28) 21'47"8; 8. Guidetti (Tecno) a 1 giro; 9. Lombardi (Lotus) a 1 giro; 10. Togna (Brabham BT 35) a 1 giro.

Giro più veloce il 10. di Mantova in 1'35"8 media kmh 125,247.

2. BATTERIA

1. Pino Pica (Brabham BT 35) 19'30"3 alla media di kmh 123,027; 2. Colombo (Brabham BT 38) 19'38"3; 3. Brambilla Ernesto (Brabham BT 35) 19'42"5; 4. Giorgio (Brabham BT 33) 20'13"1; 5. Marazzi (Quasar) 20'13"1; 6. Pesenti Rossi (Brabham BT 35) 20'38"5; 7. «Gero» (Brabham Alfa Romeo) 20'44" e 1; 8. Manzoni (Tecno) 20'49"3; 9. Ricci (Lotus) 20'50"4; 10. Minozzi (Gozzoli) 20'59"6; 11. Ancherani (Brabham BT 38) 21'03"2; 12. Mingotti (Tecno) a 1 giro; 13. Bergami (Branca) a 1 giro.

Giro più veloce il 9. di Pica in 1'34"7 alla media di kmh 126,700.

FINALE

1. Vittorio Brambilla (Brabham BT 35) 25'28"0 alla media di kmh 141,345; 2. Brambilla Ernesto (Brabham BT 35) 25'32"4; 3. Pesenti Rossi (Brabham BT 35) 25'59"7; 4. Colombo (Brabham BT 38) 26'00"1; 5. Giorgio (Brabham BT 38) 26'00"6; 6. Marazzi (Quasar) 26'01"3; 7. Spreafico (GRD Alfa Romeo) 26'04"3; 8. Pavesi (Branca) 26'24"6; 10. «Gero» (Brabham Alfa Romeo) 26'25"7; 11. Lombardi (Lotus) a 1 giro; 12. Manzoni (Tecno) a 1 giro; 13. Mingotti (Tecno) a 1 giro; 14. Ancherani (Brabham BT 38) a 1 giro; 15. Mantova (Branca) a 5 giri; 16. Guidetti (Tecno) a 7 giri; 17. Togna (Brabham BT 35) a 8 giri; 18. Bergami (Branca) a 10 giri.

Giro più veloce il 14. di Pesenti Rossi in 1'23"5 alla media di kmh 143,695.

Le classifiche tricolori

CLASSIFICA CAMPIONATO ITALIANO F. CORSA 3 (DOPO 7 PROVE)
Giorgio 31; Pica e V. Brambilla 27; Pesenti Rossi e Francisci 13; Bignami 11; Colombo 9; T. Brambilla 7; Cinotti, Fontanesi e Spreafico 6; Bodini 4; Lombardi 3; Venturi e Gero 2; Gatta e Piazzi 1.

CLASSIFICA TROFEO NAZIONALE F. ITALIA (DOPO 4 PROVE)
Martini punti 18; Ghinzani 15; Gunnella 14; Francia 13; Bozzetto 9; Ruggeri 6; Buratti, Farneti e Angelini 4; Ferrari e Grimaldi 3; Trojer 2; Tonussi, Nencini e Caneva 1.

CLASSIFICA CAMPIONATO ITALIANO F. 850 (DOPO 5 PROVE)
Ragaiolo 30; Tomassini 17; Del Giovane 10; Avati, Francia e Daccò 9; Guanziròli, Gnesato, Cerulli 6; Tagliaferri 5; Zorzi 4; Predaroli e Callegari 3; Cammarone e Taroni 2; Fidotti, Di Martino, Maselli e Arampini 1.

Tutti i tempi delle prove

F. CORSA 3

T. Brambilla (Brabham BT 35) 1'23"3;
V. Brambilla (Brabham BT 35) 1'23"8;
Pesenti Rossi (Brabham BT 35) 1'24"7;
Mantova (Branca) 1'24"8; Pica (Brabham BT 35) 1'24"9; Pescia (Lotus Delta) 1'25"1; Marazzi (Quasar) 1'25"1; Bodini (Tecno) 1'25"6; Giorgio (Brabham BT 38) 1'26"5; Spreafico (GRD Alfa Wainer) 1'26"2; Pavesi (Branca) 1'26"5; Maggi (Branca) 1'26"6; Colombo (Brabham BT 38) 1'26"9; Sassi (GRD Delta) 1'26"9; Bergami (Branca) 1'27"0; Bignami (Brabham BT 35) 1'27"1; Ricci (Lotus) 1'27"5; Noè (Lotus Alfa Wainer) 1'27"5; «Gero» (Brabham BT 35 Alfa) 1'27"5; Togna (Brabham BT 35) 1'28"0; Rosei (Lotus Alfa Wainer) 1'28"0; Scarambone (Chevron B 17) 1'28"0; Manzoni (Tecno) 1'28"2; Lella Lombardi (Lotus) 1'28"4; Mingotti (Tecno) 1'28"5; Piazzi (Brabham BT 28) 1'28"8; Minozzi (Gozzoli) 1'28"8; Gatta (Tecno) 1'29"5; Bertaccini (Brabham BT 35) 1'29"5; Guidetti (Tecno) 1'29"7; Tenani (Chevron Alfa) 1'31"7; Pesce (Tecno) 1'32"6; Ancherani (Brabham BT 28) 1'33"4; Baldi (Tecno Alfa) 1'35"5; Fasolino (Tecno) 1'36"0; Avigni (Brabham BT 35) 1'47"5.

F. ITALIA

Aldo Gunnella 1'30"2 media Kmh 133,023; Paolo Bozzetto 1'30"2; Giorgio Francia 1'30"3; G. Carlo Martini 1'30"4; Roberto Tonussi 1'30"5; P. Carlo Ghinzani 1'30"7; Alfredo Ruggeri 1'31"1; Massimo Buratti 1'31"3; Umberto Caneva 1'31"6; Gianni Abate 1'31"6; Franco Nencini 1'31"9; Eros Corolli 1'32"7; Roberto Farneti 1'32"1; Giorgio Spataro 1'32"7; Franco Selvatici 1'32"7; Stefano Piccolomini 1'32"7; Giovanni Consolo 1'33"3; Silvio Buttani 1'33"3; Enrico Grimaldi 1'33"5; Alfonso Giordano 1'33"8; Arturo Sanguolo 1'34"0; Bruno Cavina 1'35"2; Attilio Lombardi 1'35"6; Mario Grilli 1'36"6; Giovanni Angelini 1'39"4; G. Franco Brancatelli 1'43"5.

F. 850

Ragaiolo 1'38"6; «Lucas» 1'39"0; Francia 1'40"2; Fossati 1'40"2; Verrelli 1'40"4; Tommassini 1'40"8; Cerulli 1'40"9; Avati 1'41"1; Prati 1'41"1; Mammìni 1'41"1; Gnesato 1'41"3; Callegari 1'41"4; Grassi 1'42"8; Zago 1'43"0; Tagliaferri 1'43"2; Caporelli 1'43"3; Maselli 1'43"4; Neisse 1'43"5; Rampinini 1'43"8; «Mitta» 1'43"9; Guzzinati 1'44"1; Dentamaro 1'44"2; Serena 1'44"3; Benini 1'44"5; Brunetti 1'44"7; Taroni 1'45"0; Guanziròli 1'45"4; Elisei 1'47"0; Boscio 1'49"0.

FORMULA ITALIA

FRANCIA
non sbaglia

MISANO - Giorgio Francia ha completamente dominato questa gara, imponendo la sua classe fin dalle prime battute. E' stato indubbiamente il pilota più pulito, non si è scomposto mai, non ha mai commesso un errore.

Molto positiva anche la prestazione del locale Martini, anch'egli sempre saldamente al secondo posto: il pilota aveva vinto già due settimane fa qui a Misano e questo secondo posto non fa altro che ribadire la sua simpatia per il Santamonica. Ancora parole di elogio per Massimo Buratti campione bolognese proveniente dal Karting che ha lottato a lungo con Ruggeri e alla fine ha resistito bene al forcing del duo Ghinzani-Gunnella che stava rinvenendo fortissimo.

Al via 24 piloti: Francia è nettamente il più lesto a partire, seguito a ruota da Ruggeri. Ma al primo passaggio Martini riprende la seconda posizione che terrà fino alla fine.

Al quarto passaggio Francia ha già un discreto margine: Martini lo segue e Buratti è già terzo, in lotta con Ruggeri e Corolli. Dietro loro si forma un altro terzetto comprendente Grimaldi, Ghinzani, Gunnella mentre Farneti, vittima di un calo improvviso di motore perde la sua quinta posizione. Mentre Francia procede nella sua cavalcata solitaria, Buratti forza i tempi e cerca di attaccare Martini che difende bravamente la seconda piazza: molto bello il duello che si svolge alle spalle dei primi fra Ghinzani e Gunnella che si alternano il quarto posto ora l'uno ora l'altro.

I. BATTERIA

MISANO - Assente Brancatelli, dodici macchine al via della prima batteria con Bozzetto e Martini in prima fila. E' il secondo a partire meglio, trascinandosi nella scia Ghinzani dalla seconda fila. Ma al primo passaggio è Bozzetto a condurre, davanti a Ghinzani e Martini, e pare che il vicentino se ne possa andare. Dietro inseguono Buratti e Corolli leggermente distaccati, mentre Caneva e Selvatici si contendono aspramente le sesta piazza.

Al terzo passaggio Ghinzani rompe gli indugi e passa a condurre, davanti a Bozzetto e Martini.

Al decimo passaggio il colpo di scena, che rivoluziona quest'ordine: lo sfortunato Ghinzani abbandona col braccio alzato: il suo motore, per la fusione di una bronzina, non gli permette di portare a termine gli ultimi due giri e la posizione di testa passa quindi a Martini. Per di più Bozzetto si intraversa sulla terra nella curva che immette sul rettilifoglio box e per poco non perde la seconda posizione, che il sopraggiungente Corolli stava per soffiargli.

II. BATTERIA

In prima fila troviamo Gunnella e Francia, che si disputeranno tutta la batteria a ruota: è il primo che scatta meglio e prende subito il comando, mentre Angelini è già dal primo giro fermo ai box.

Il duello tra i primi due è appassionante: per i primi due giri è Gunnella a condurre, mentre al terzo passaggio è la volta di Francia, poi ancora il ternano, poi ancora Francia.

Le posizioni non variano per otto giri, poi Tonussi, che sta operando una bella rimonta, aggancia i due di testa, formando con questi un terzetto dal quale dovrà uscire il vincitore. Nel corso della decima tornata Francia passa al comando superando Gunnella alla curva della Quercia: poco dopo non transita Tonusso che, perdendo la batteria (che si è staccata dal suo supporto in coda al cambio) perde letteralmente... la batteria, mentre Gunnella si scompone lasciando a Ruggeri il secondo posto.

COPPA LLOYD ADRIATICO, gara nazionale di velocità in circuito valida per il Trofeo Nazionale di Formula Italia - LE CLASSIFICHE

1. batteria: 1. Giancarlo Martini, in 18'25"8, media 130,186 kmh; 2. Bozzetto 18'33"3; 3. Corolli 18'35"3; 4. Buratti 18'44"4; 5. Caneva 18'57"9; 6. Selvatici 19'06"4; 7. Piccolomini 19'06"7; 8. Cavina 19'27"7; 9. Buttani 19'28"0; 10. Giordano 19'38"7; 11. Grilli 19'53"9.

Giro più veloce: il 9. di Martini in 1'30"6, media 132,436 kmh.

2. batteria: 1. Giorgio Francia in 18'25"4, media 130,226 kmh; 2. Ruggeri 18'32"9; 3. Gunnella 18'34"1; 4. Farneti 18'39"1; 5. Grimaldi 18'47"5; 6. Abate 18'48"1; 7. Spataro 18'48"6; 8. Sangiulo 19'13"4; 9. Lombardi 19'40"5; 10. Tonussi a 2 giri; 11. Nencini a 3 giri; 12. Angelini a 7 giri.

Giro più veloce: l'11. di Francia in 1'30"2, media 133,023 kmh.

Finale: 1. Giorgio Francia in 23'00"8 alla media di kmh. 130,336; 2. Martini 23'03"6; 3. Buratti 23'13"5; 4. Ghinzani 23'18"6; 5. Gunnella 23'19"2; 6. Corolli 23'19"5; 7. Grimaldi 23'36"5; 8. Caneva 23'37"2; 9. Angelini 23'51"5; 10. Farneti 23'51"8; 11. Bozzetto 23'54"4; 12. Selvatici 24'06"1; 13. Poluzzi 24'06"4; 14. Nencini 24'06"9; 15. Piccolomini 24'07"4; 16. Buttani 24'08"9; 17. Spataro 24'13"6; 18. 24'16"3; 19. Ruggeri 24'20"8; 20. Giordano 24'25"8; 21. Sangiulo 24'27"0; 22. Grilli a 1 giro; 23. Lombardi a 1 giro.

FORMULA 850

AVATI
primi punti

MISANO - Dopo le batterie, una finale veramente elettrizzante che ha lasciato con il fiato sospeso i pochi spettatori rimasti ai bordi della pista nonostante l'avanzarsi della sera. Tutti si aspettavano Ragaiolo vincitore tranquillo davanti al lotto delle 21 monoposto ma invece il monzese ha condotto per soli due giri poi si è dovuto fermare per bloccare un inizio d'inesadito e alla fine, dopo una rincorsa durata 7 giri, il suo fido motore Biraghi ha definitivamente smesso di girare. Dopo un testa-coda di «Luca», superato poi da Guanziroli, in testa passa Avati che condurrà fino alla fine. Le due BWA di «Luca» e Guanziroli si erano infatti agganciate nella curva che immette sul rettilineo dei box e per la conseguente uscita di strada i due avevano perso diverse posizioni.

Al secondo posto il regolare e positivo Tagliaferri, fino al passaggio, quando inspiegabilmente si toccava con Guanziroli che stava insidiandolo e in una nube di fango usciva in pieno rettilineo riprendendo per altro quasi subito.

Secondo si insedia quindi Gnesato mentre per il terzo posto la lotta è aperta tra Verrelli, Tommasini e Prati, quest'ultimo apparso decisamente negli ultimi giri: Verrelli è eliminato da un guasto e quindi non resta che attaccare Tommasini per il terzo posto. Solo una malaugurata rottura del cambio fermerà però il bolognese e per colmo della beffa a soli 400 metri dalla fine del traguardo.

I. BATTERIA

Soliloquio del bravo «Lucas» nella prima delle due scarse batterie di F. 850. Il piccolo fantino della BWA preparata da Scapini non ha veramente rivali e va subito al comando, approfittando di una brutta partenza di Fossati, che brucia la frizione in questa occasione. E se ne va tranquillo, senza che nessuno riesca mai neanche ad avvicinarlo. L'unico che avrebbe potuto attaccarlo, Francesco Cerulli è messo fuori combattimento dopo solo tre curve, quando viene tamponato nella parte posteriore destra inaspettatamente e non transita dal primo giro assieme a tre concorrenti.

II. BATTERIA

Molto più movimentata la seconda: quindici macchine al via, con il favoritissimo Ragaiolo in prima fila affiancato da Giorgio Francia, seguiti da Tommasini e Verrelli. E' il campioncino della Biraghi a prendere subito la testa, seguito come un'ombra da Francia e i due se ne vanno facendo il vuoto alle loro spalle. Rimane ad inseguirli Guanziroli che, partito in settima fila, sta recuperando benissimo. Fermo al box Tommasini al quarto giro, con Verrelli in difficoltà col cambio, la gara procede sempre su questo ritmo: Ragaiolo pare poter controllare bene Francia, Guan-

zioli è saldo al terzo posto, mentre sopraggiungono Tagliaferri e Prati, che nel corso del penultimo giro incappa in un testa coda e perde la sua buona posizione. Proprio nel corso del suo ultimo giro Francia sferra l'attacco decisivo a Ragaiolo; ma il giovane monzese non si fa sorprendere

COPPA D'ESTATE, gara nazionale di velocità in circuito valida per il campionato italiano di Formula 850.

LE CLASSIFICHE

1. batteria: 1. «Lucas» (BWA) in 20'22"4, media 117,788 kmh; 2. Avati (Maco) 20'30"3; 3. Gnesato (Zani) 20'32"1; 4. Callegari (Giuliani) 20'42"9; 5. Caporelli (Fide) 21'09"2; 6. Dentamaro (Fagioli) 21'20"2; 7. Taroni (Biraghi) 21'27"6; 8. Elisei (Tecno) 21'44"5.

Giro più veloce: il 10. di «Lucas» in 1'39"6, media 120,467 kmh.

2. batteria: 1. Orazio Ragaiolo (Biraghi) in 20'08"2, media 119,172 kmh; 2. Francia (Dagrada) 20'08"4; 3. Guanziroli (BWA) 20'09"5; 4. Tagliaferri (De Sanctis) 20'26"7; 5. Grassi (Lucky) 20'47"3; 6. Brunetti (De Sanctis) 20'48"2; 7. Prati (Prat) 21'07"0; 8. Serena (De Sanctis) 21'07"5; 9. Rampinini (BWA) 21'17"6; 10. Guzzinati (Zamba) a 1 giro; 11. Bosio (Dagrada) a 1 giro; 12. Tommasini (Lucky) a 7 giri.

Giro più veloce: il 6. di Ragaiolo in 1'38"8, media 121,444 kmh.

Finale: 1. Giovanni Avati (Maco) 25'12"1, alla media di kmh. 118,988; 2. Gnesato (Zani) 25'14"7; 3. Tommasini (Lucky) 25'16"8; 4. Tagliaferri (De Sanctis) 25'30"2; 5. Baroni (Biraghi) 25'57"1; 6. Rampinini (BWA) 25'57"9; 7. Dentamaro (Faggioli) 26'11"3; 8. Guzzinati (Zamba) 26'25"8; 9. Prati (Prat) 26'41"7; 10. Brunetti (De Sanctis) a 1 giro; 11. Verrelli (BWA) a 1 giro; 12. Callegari (Giuliani) a 1 giro; 13. Grassi (Lucky) a 1 giro; 14. Elisei (Tecno) a 1 giro; 15. Caporelli (Fide) a 2 giri; 16. Guanziroli (BWA) a 6 giri; 17. Luca (BWA) a 6 giri; 17. Ragaiolo (Biraghi) a 7 giri.

Giro più veloce: l'8. di Ragaiolo in 1'38"4, media 121,938.

GRUPPO 2

BERNERO
da solo

MISANO - Per la prima volta anche le Turismo sono scese in pista al Santamonica, per disputare la «Coppa al Pescatore» gara chiusa per le classi 500, 600, 700 e 850. Naturalmente il vincitore è venuto dalla classe maggiore: Vittorio Bernero non ha avuto rivali e ha condotto con sicurezza per tutti i 15 giri davanti ai suoi colleghi Tarasco e Folin che per i primi giri si sono scambiati spesso la posizione. Poi le cose si sono stabilite Bernero nettamente in testa, davanti a Tarasco e Folin mentre la quarta piazza è stata tenuta da Gabriele Gatta primo della classe 700.

Gatta era partito male, facendosi superare da diversi concorrenti fra cui «Tambauto» fermato dalla rottura di una valvola. Gatta quindi è passato nettamente in testa e ha mantenuto la posizione davanti a Re. Nella 600 un solo partito, Santamarianuova che ha fatto gara a sé. Molto più combattuta invece la classe 500 che vedeva al via ben dodici vetture. Per i primi giri, esattamente per i primi cinque Buffoli ha condotto davanti a Lavazza e Drovandi poi per la rottura del tubo di scarico nella sua macchina ha perso potenza e Lavazza si è aggiudicato la vittoria di classe con 6" di vantaggio.

COPPA AL PESCATORE, gara chiusa in circuito per vetture turismo speciale - Turismo classe 500: 1. Piero Lavazza (Fiat 500) 28'14"9, alla media di kmh. 99,110; 2. Buffoli (Fiat 500) 28'20"8; 3. Drovandi (Fiat 500) 28'43"1; 4. Bianchi (Fiat 500) 28'55"4; 5. Compagnucci (Fiat Giannini) 28'59"7; 6. Battilani (Fiat 500) 29'51"8; 7. Squarise a 1 giro; 8. Piazza a 1 giro; 9. Lombardi a 1 giro.

Giro più veloce: l'11. di Lavazza in 1'58"8 alla media di kmh. 100,999.

Classe 600: 1. Santamarianuova (Fiat Abarth 595) 28'26"6, alla media di kmh 98,410.

Giro più veloce: il 6. di Santamarianuova 1'58"6, media 101,169.

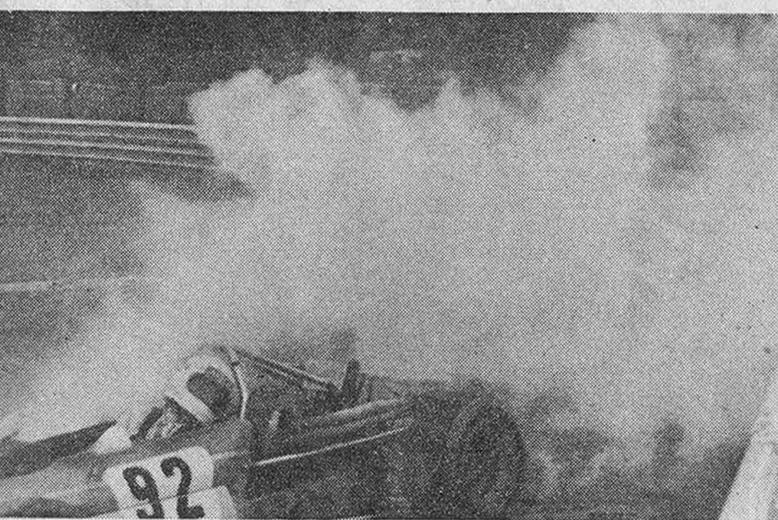
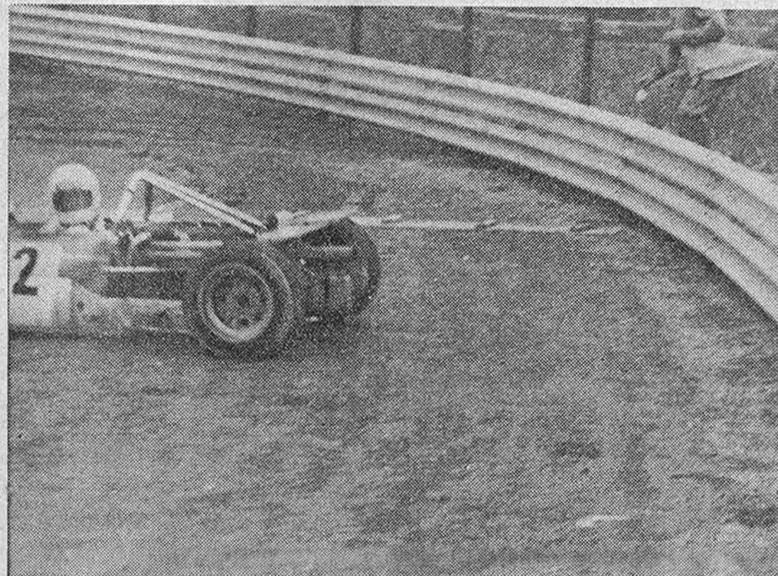
Classe 700: 1. Gabriele Gatta (Abarth 695) 29'14"4, alla media di kmh. 102,589; 2. Re (Fiat Abarth 700) 29'25"2.

Giro più veloce: l'11. di Gatta e il 10. di Re in 1'55"2, media 104,156.

Classe 850: 1. Vittorio Bernero (Abarth 850) 28'11"7, alla media di kmh. 106,389; 2. Tarasco (Fiat Abarth 850) 28'31"1; 3. Folin (Fiat Abarth 850) 28'26"4.

Giro più veloce: il 2. e il 14. di Bernero in 1'51"3, media 107,805.

Nella finale della Formula Corsa 3, brutta avventura per Gaudenzio Mantova, che sopra vediamo in sbandata nella esse dopo il traguardo. Sotto, la Branca di Mantova sta per urtare la barriera



MANTOVA choc



Nelle foto sopra, l'attimo dell'impatto della vettura contro la barriera. Mantova viene prontamente soccorso, mentre sono in azione anche gli estintori. Questo guard-rail non c'era, prima del sopralluogo della Commissione di vigilanza (Attualfoto)

Come ti spiega
la corsa
il tuo
telecronista

Il «cavaliere» DENIS HULME

Sembrerà strano, ma anche quando la nostra televisione si mostra «benevola» nei confronti dell'automobilismo sportivo — trasmettendo, come ha fatto domenica 13, il Gran Premio d'Austria — non si può fare a meno di rilevarne le innumerevoli pecche. A parte il fatto che l'avvenimento è stato, come al solito, poco pubblicizzato e la notizia è giunta solo all'ultimo momento — peraltro con la comunicazione di un unico collegamento alle 15 e 55 sul nazionale e solo in un secondo tempo (sabato sera) con l'annuncio di una seconda

ca e non ascoltare le sue parole, tecniche per giunta, non è poi un gran piacere.

Superato quest'altro piccolo scoglio si è arrivati, finalmente alla telecronaca vera e propria. Poco prima della partenza, sul video è apparso un giornalista straniero che intervistava una deliziosa e conosciutissima signora. Purtroppo il nostro Casucci non si è reso conto — o non si è ricordato — dell'importanza del personaggio e, sottovalutando l'immagine, ha brevemente commentato l'episodio dicendo che: «Un collega intervista una spettatrice». E solo dopo qualche tempo, eviden-

temente sollecitato da qualcuno più al corrente di lui, ha precisato che: «Esattamente la spettatrice che il nostro collega sta intervistando è Marie Hélène, la moglie di Emerson Fittipaldi, che segue costantemente il marito in tutte le sue peregrinazioni attraverso i circuiti del mondo».

Ma non è stata solo questa la «casucciana» della giornata: tutta la trasmissione è stata costellata da imprecisioni spesso clamorose e da commenti fuori luogo.

Una tra le più eclatanti si è avuta al momento del sorpasso di Fittipaldi, fino a quel momento in terza posizione, che si è avvicinato a Stewart, ancora primo. Casucci, tutto preso dal discorsetto che si era preventivamente preparato ha confuso Stewart con Ickx, dichiarando che Fittipaldi con il suo superamento aveva voluto avvicinarsi al suo più diretto avversario, Ickx, il quale, in questi giorni, avrebbe dato alle stampe un suo libro nel quale parla delle corse e delle proprie sensazioni mentre è al volante! Il nome di Ickx è stato ripetuto più volte senza che il «preciso» telecronista si rendesse conto della pappera. Il libro infatti è scritto da Stewart e non da Ickx.

Si potrebbe obiettare che un lapsus può capitare a tutti: purtroppo a Casucci comincia a succedere un po' troppo spesso...

Come troppo spesso gli accade di «immaginare» ciò che farà un pilota mentre si avvicina al traguardo. Come è accaduto durante la seconda parte del collegamento con Zeltweg ed esattamente alla fase finale della gara: «Ecco Fittipaldi con alle spalle Denis Hulme, il quale, pensiamo, cavallerescamente non vorrà contrastare la vittoria al suo grande avversario. Denis Hulme si può considerare un pilota non diciamo al tramonto ma certamente sulla via del tramonto, grazie ai suoi trentotto anni, ben dodici di più rispetto ad Emerson Fittipaldi, ora inquadrato...». E proprio al momento dell'arrivo un'altra considerazione che, è apparsa, come un voler sminuire le capacità e la bravura di Fittipaldi: «Ha tagliato il traguardo seguito a pochi metri, come avete visto, dal bravissimo Denis Hulme che evidentemente non ha voluto porgergli dei problemi...». Quasi che il neo Campione del mondo abbia ancora bisogno di «aiuti» per vincere una corsa!

La trasmissione è quindi terminata con un altro «accipicchia, bravissimi questi nostri colleghi austriaci!» a proposito della velocissima e tempestiva sovrapposizione della classifica finale. Un'espressione che — dopo Brands Hatch e ora dopo Zeltweg — ci piacerebbe ascoltare al termine di una trasmissione tutta italiana... Da Monza, il 10 settembre, se fosse possibile.

Giò Lunì

A Monza la 006 per Cevert

• Nelle officine di TYRRELL si sta attivamente lavorando per approntare una nuova vettura per Cevert, la 006, che sarà un duplicato della 005 con cui Stewart ha corso in Austria. Cevert dovrebbe disporre della 006 già dal Gran Premio d'Italia.

• Nel confermare che prenderà parte anche al campionato del mondo 1973, STEWART ha detto che i problemi di salute che ha avuto questo anno gli avevano fatto pensare anche ad un ritiro, ma ora che si sente bene è deciso a disputare una stagione piena, il prossimo anno.

• Pare confermata l'intenzione della BRABHAM di utilizzare uno dei nuovi motori V 12 Weslake sulla Formula 1, del quale è annunciata anche una versione alleggerita specificatamente per le monoposto.

• In un incidente aereo è morto, a 37 anni, LANCE REWENTLOW, figlio della miliardaria americana Barbara Hutton. A suo tempo, Lance è stato un buon pilota, ed ha portato avanti l'interessante progetto Scarab, prima con una Sport poi con una Formula 1.

Nuove LOLA per il '73 di Monzeglio

Sembra ormai certo che la scuderia torinese MONZEGLIO CORSE abbia concretizzato un vasto programma con vetture Sport per il 1973. Infatti, entro l'autunno la Lola dovrebbe consegnare a Monzeglio un buon numero di telai 290 a passo accorciato, da utilizzare sia in 1300 che in 2000. Dato che Monzeglio è commissionario Alfa Romeo, i motori dovrebbero essere Alfa. Quanto meno il 1300, che sarebbe senz'altro il 4 cilindri con testa 4 valvole che l'Autodelta ha in programma di omologare sulle GT Junior. Quanto al 2 litri, la scocca Lola è sufficientemente larga anche per ospitare un 8 cilindri a V, anche quello della Montreal...

• Il primo premio internazionale «ECO D'ORO», organizzato dalla rivista L'Eco del Turismo e patrocinato dal Ministero del Turismo e dello Spettacolo, è stato assegnato alla Ford Italiana per il «grande sviluppo dato alla sua rete commerciale ed assistenziale». Ha ritirato il premio l'ing. Emidio Campello, direttore commerciale della Ford Italiana.

• L'ALFA ROMEO è ufficialmente iscritta al Tourist Trophy, gara valida per il Campionato Turismo che si disputerà il 24 settembre a Silverstone. Questi gli equipaggi sulla GTA Junior: «Paco»-«Pooky», Zeccoli-Larini, Colzani-Venturi e Facetti-Picchi.

• L'attivissima SCUDERIA VESUVIO, ha varato un intenso programma per il fine stagione che prevede tra l'altro, nientemeno che l'organizzazione di alcune gare. In particolare la Scuderia napoletana organizzerà la Coppa Primavera (1. ottobre), nota come Amalfi-Agerola e la Monte Faito (22 ottobre) già in calendario e una gara in pista a Vallelunga, di nuova iscrizione, prevista per il 24 settembre.

• Il Veteran Car Club di Padova in collaborazione con l'ACI di Bolzano, organizza per il 3 settembre 1972, il «I AUTORADUNO STORICO» a Trafoi per la classica in salita «Trafoi-Stelvio» di km. 13,800 che in 48 tornanti porterà i partecipanti da 1570 a 2760 metri sul livello del mare. La manifestazione è aperta a tutti i Soci ACI in possesso di vetture sportive o GT costruite dal 1925 al 1952. Sarà studiato uno speciale «handicap» per equiparare le vetture ai fini della classifica generale a seconda della loro data di nascita. La partenza avverrà da Trafoi alle ore 9,30 di domenica 3 settembre.

La prova l'anno prossimo diverrà valida per l'assegnazione del «Trofeo FINA».

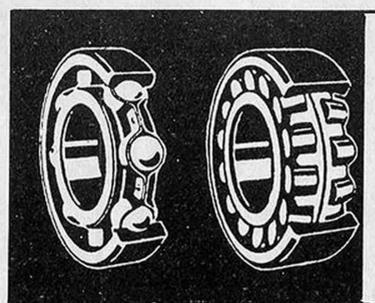


• L'appetito vien mangiando. Dopo le schiarite sul cielo della Formula 1, la TECNO pare decisa a riprendere il programma F. 2 che aveva impostato ad inizio stagione e poi abbandonato per gli impegni pressanti con la Formula 1. Il motore ci sarebbe già, e per il telaio c'è qualcosa di nuovo in programma. Quanto ai piloti, oltre a Galli si fa il nome di Regazzoni, in cerca di ingaggio per il 1973.

• Non è improbabile che la MATRA iscriva a Monza una seconda Formula 1, per dare una mano ad Amon nelle scie, ancora importanti non ostante la chicane. Si fa il nome di Hobbs ma anche di piloti francesi, come Jabouille o Pescarolo, che comunque ha un contratto con Williams.



• In GERMANIA sta imperversando tra i giovani una nuova moda: l'auto «autografata» dai campioni del volante. Pare stiano facendo fortuna i commercianti in pennarelli indelebili essendo questi divenuti accessorio indispensabile per i giovani. Nella foto vediamo Jochen Mass e Hans Stuck soddisfare, con evidente compiacimento la richiesta delle due graziose ammiratrici, sullo sfondo del duomo di Colonia.



FAG
cuscinetti volventi

tv
radio

Programmi dal 22 al 28 agosto

DOMENICA 27

Programma nazionale
Ore 22,20 - La domenica sportiva, cronache filmate e commenti sui principali avvenimenti della giornata.

TUTTI I GIORNI

Programma nazionale
Ore 13,40 (al termine del telegiornale) Sport
Ore 19,45 - Telegiornale Sport
Ore 20,40 (al termine del telegiornale) Sport

TV Svizzera

SABATO 26

Ore 22,25 - Sabato sport

DOMENICA 27

Ore 19,00 - Domenica sport
Ore 21,15 - La Domenica sportiva.

LUNEDI' 28

Ore 19,50 - «Obiettivo sport». Commenti e interviste.

DOMENICA 27

Programma nazionale
Ore 22,40 - Sera sport
Secondo programma
Ore 17,30 - Musica e sport, risultati, cronache, interviste e varietà.
Ore 20,30 - Sera sport

TUTTI I GIORNI

Alla fine di ogni «giornale Radio» il Ministero dell'Interno in collaborazione con l'ACI e la RAI dà comunicazione sulle situazioni di emergenza della circolazione stradale.

Secondo programma
Ore 7,35 - Buon viaggio, notizie per gli automobilisti.

SABATO-DOMENICA

Programma nazionale
Giornale Radio: ore 7,00 - 8,00 - 9,00 - 12,00 - 13,00 - 14,00 - 15,00 - 17,00 - 20,00 - 23,00.

Secondo programma
Giornale Radio: ore 6,30 - 7,30 - 8,30 - 9,30 - 10,30 - 11,30 - 12,30 - 13,30 - 14,30 (reg.) - 15,30 - 16,30 - 17,30 - 18,30 - 19,30 - 22,30 - 24,00.

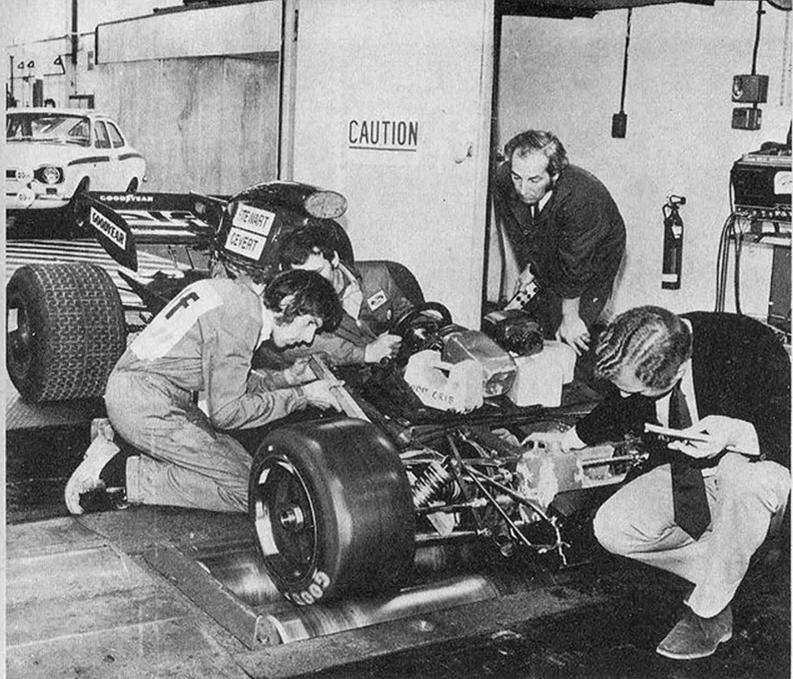
ripresa dopo il Trofeo Matteotti di ciclismo.

E così la Rai si è collegata con Zeltweg e con l'imparabile Casucci che dai suoi microfoni comincia a comunicare l'assetto di partenza mentre sul video si vedeva Jackie Stewart che, a bordo di un pullman, illustrava punto per punto il circuito. Ancora un attimo di smarrimento e poi la spiegazione di Casucci dopo una pausa durante la quale il telecronista aveva parlato con i dirigenti italiani che, evidentemente, gli devono aver spiegato che l'immagine non corrispondeva alle sue parole. Chiarito l'equivoco, Casucci ha illustrato, alla meno peggio, ciò che andava dicendo Stewart nel filmato; ma, a questo punto, ci sarebbe da chiedere ai responsabili: «Non sapevano che sarebbe stato inserito il servizio con il pilota? E se ne erano al corrente, perché non hanno provveduto a reperire un traduttore simultaneo?». Vedere Stewart che muove la boc-

QUELLO CHE
(TELE)VEDREMO

**Monza Monaco
permettendo**

Per questa settimana, così come per la prossima, non c'è da sperare molto. L'appuntamento più importante è ora quello con il Gran Premio d'Italia che si disputerà a Monza il 10 settembre e per il quale la Tv svizzera ha già previsto il collegamento mentre i nostri dirigenti televisivi non hanno ancora in mente come, quando e se lo manderanno in onda. Non dimentichiamo che è l'ultima giornata dei Giochi olimpici e che quindi tutte le cure verranno riservate a queste manifestazioni. Comunque, se dovesse verificarsi il caso di una «diretta» della importante gara, avremo finalmente il piacere di seguire con maggiore soddisfazione le parole di Casucci: i colori li vedremo anche noi!



• Per migliorare le prestazioni della **TYRRELL-FORD**, la 005 che è già stata collaudata in corsa con buoni risultati dimostrandosi assai più competitiva del modello precedente, il progettista Derek Gardner ha portato la monoposto nella attrezzatissima officina della Ford Advanced Vehicle Operations ad Aveley, nell'Essex. Nell'officina la 005 è stata sottoposta alla prova di velocità simulata sui

rulli. La macchina ha « girato » ad oltre 220 kmh e Gardner ha potuto studiare il comportamento delle sospensioni anteriori e dei freni alle alte velocità. Per riprodurre le condizioni della corsa, il muso della Tyrrel è stato caricato con una serie di pesi, tali da provocare gli stessi effetti del vento in corsa. Nella foto sopra, la 005 durante le prove.



• La Goodyear ha costruito queste **CINGHIE** di salvataggio per i corridori automobilistici, applicate in forma di spilline e sui due lati delle tute alla altezza della vita. Queste cinghie adottate dai piloti della Goodyear alla 500 miglia di Indianapolis, permetto-

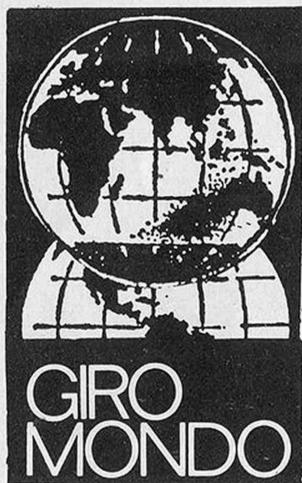


no di estrarre rapidamente e nel modo più sicuro e agevole, il pilota dall'abitacolo in caso di incidenti o incendi. Le cinghie sono in nylon Du Pont Nomex antincendio, lo stesso adottato per le tute dei piloti.



LIEGI - JEAN GEEBELEN, un belga esperto di elettronica, tornando a casa un giorno si addormentò in macchina rischiando un grave incidente: per fortuna fu solo questione di un attimo, ma la cosa lo spinse a trovare un dispositivo capace di avvertire i guidatori che non fossero in grado, per

le loro condizioni fisiche, di continuare a guidare. Ha così inventato un braccialetto che posto al polso del guidatore misura la traspirazione della pelle e la velocità dei battiti del cuore. Il braccialetto è collegato con una scatola di controllo posta sul cruscotto: quando si manifestano alterazioni fisiche, il dispositivo si mette in azione e la scatola di controllo fa funzionare una valvola che diminuisce progressivamente l'alimentazione del motore fino a far fermare la macchina per mancanza di benzina. Naturalmente il guidatore sarà stato precedentemente avvertito tramite segnali. Comunque la macchina non partirà fino alla normalizzazione delle condizioni fisiche. Oltre a questo braccialetto Geebelen sta sperimentando un dispositivo che dovrebbe servire a dare luce verde ai semafori quando autoambulanze vi si avvicinano, e un sistema di frenaggio automatico per automobili.



L'invasione TOYOTA

• Dopo soli diciassette mesi dalla fondazione, la **TOYOTA** austriaca ha potuto festeggiare la diecimillesima vettura venduta. Per l'occasione si è recato a Vienna anche il Managing Director della casa giapponese, Mr. Hanai per congratularsi con l'importatore.

• La General Motors comunica che almeno per i prossimi dodici mesi la **OPEL KADETT**, contrariamente ad alcune notizie apparse in questi giorni, non subirà modifiche, neppure marginali, alle attuali caratteristiche di struttura, di carrozzeria e interno, mentre per quel che riguarda il motore, sarà disponibile anche una nuova cilindrata tenuta al momento segreta.

• La **DAF** ha corso una 24 ore del Grossglockner per dimostrare che le proprie vetture vanno bene anche in salita. L'interessante prova ha visto utilizzata una Marathon Coupé strettamente di serie che è stata guidata dai tre piloti Raab (A), Haxhe (B) e Luybrecht (NE) a turno. Con partenza alla Stazione Ferleiten (1145 m.) si saliva fino al Fuscher Thorl (2428) con salite tra 12 e 14 per cento. Le fermate erano ridotte ai rifornimenti e al cambio pilota. Al termine della prova erano stati coperti 1324 km. alla media di ben 55 kmh. Su tutto il percorso erano stati consumati 152,5 litri di benzina che corrisponde ad una media di 11 litri per 100 km e ciò nonostante il dislivello di quasi 1300 m. per ogni « giro ».

Una Opel per JANGER

• Il ralista austriaco **GUNTHER JANGER** cambia vettura. Per l'anno prossimo correrà infatti su una Opel per la scuderia del preparatore viennese Josef Anessi.

• La **LEE-COOPER-JEANS** finanziaria in parte la scuderia di Formula Super V del costruttore Kurt Bergmann. L'accordo è stato preso dopo le due belle vittorie del primo pilota della squadra, il giovane Helmut Koinigg, vincitore, con la sua Kaimann ad Hockenheim e al Nurburgring.

• E' confermato per il 24 settembre il **GRAN PREMIO DI ALBI** per il campionato europeo Formula 2, che era in forse per la concomitanza con il Gran Premio del Canada. Gli organizzatori avevano in un primo tempo chiesto la data del 29 ottobre, ma è stata scartata in quanto coincide con la prima tappa della Temporada brasiliana.

Il ritorno dopo 17 anni

• Per la prima volta dopo una interruzione di 17 anni, **L'AUTOMOBILE CLUB SVIZZERO** è stato incaricato dell'organizzazione di una grande gara automobilistica internazionale. Si tratta della sesta prova del Trofeo d'Europa per vetture Gran Turismo che si disputa in 9 prove. L'A.C. svizzero organizzerà la prova del 26-27 agosto, in programma ad Hockenheim. Il programma della corsa sarà completato da gare di formule minori: F. Ford, F. Renault, F. Super V. Le prove inizieranno venerdì 25 agosto nel pomeriggio. Il programma della domenica 27 prevede l'inizio delle corse alle ore 11.

• Il settimanale tedesco « Bild am Sonntag », ha pubblicato un'intervista col direttore generale della Volkswagen, Leiding, il quale avrebbe detto che nella **NUOVA SERIE DI MODELLI VW** è compresa una vettura piccola, con motore « allegro ». La nuova VW, secondo i programmi, potrà avere una cilindrata al di sotto o appena al di sopra dei 1000 cc. L'intervistatore ha poi chiesto a Leiding che fine farà il Maggiolino, se la nuova Audi 80 sarà qualcosa come il modello base per tutto il gruppo VW, come è stato detto. Leiding ha risposto che, sebbene i modelli attuali prima o poi saranno sostituiti con altri nuovi, la VW non ne fa sparire nessuno, prima che uno nuovo si sia dimostrato così interessante per la clientela da rendere necessaria l'eliminazione del modello meno adatto.

• E' uscito, edito dalle Edizioni Calderini, il volume « **IL LINGUAGGIO DEL MARE** » di Filiberto Romano, di 230 pagine con numerose illustrazioni, che costituisce una moderna raccolta dei termini nautici che ricorrono nei testi di consultazione, sui disegni, nelle monografie tecniche e nel linguaggio di bordo, del cantiere e del porticciolo. Questo interessante ed utile « Dizionario tecnico e letterario della Nautica » prende in considerazione anche tutti i termini di origine straniera e i neologismi che attualmente fanno parte del linguaggio nautico. Il volume costa L. 2.500.

• Il progetto per la costruzione dell'anello interno della metropolitana di **MELBOURNE** è stato concluso dal consorzio internazionale delle quattro ditte (australiana, inglese, canadese e statunitense) che lavorano al progetto dall'agosto del '71. L'intera opera verrà a costare intorno ai 77 miliardi di lire e potrà essere completata per il 1976-77. Il progetto prevede la costruzione di un anello costituito da due coppie sovrapposte di gallerie, con tre stazioni collegate alla rete tranviaria di superficie e ubicate ai tre angoli settentrionale, occidentale e orientale del centro commerciale della città.

• La scuderia **NORD-OVEST** in una lettera inviata, rivendica il diritto ad utilizzare tale denominazione anche nei confronti di chi, cambiando idioma si è dato il nome North West. Nel rivendicare la paternità e l'esclusività di tale nome, la scuderia ci invia la fotocopia di una lettera della CSAI, datata 29-4-72, con la quale la CSAI precisava non risultare costituita detta Scuderia. Come dire... all'Ovest niente di nuovo.

Quasi sette milioni per l'ARA

MODENA - Don Sergio Mantovani e il Comitato organizzatore per la erezione dell'Ara dedicata ai piloti caduti in corsa, sono ora più tranquilli.

Le adesioni, anche autorevoli e da ogni parte del mondo, incominciano ad arrivare. Le reticenze (di che si aveva paura?), i dubbi, i sospetti sono stati fugati. Ora si è compreso veramente quale è il significato di questa iniziativa.

Se fanno il monumento a Clark, a Rindt, indimenticabili amici e grandi piloti, perché non si debbono ricordare Castellotti, Musso, Behra, Bandini, Collins, Scarfiotti, Courage, il grande Alberto Ascari e suo padre e tutti gli altri?

Giudicato sotto questo aspetto, e cioè come un ricordo riservato a tutti, anche a coloro modesti sconosciuti piloti dei quali si son perse notizie non riuscendo a trovare nemmeno la generalità complete, ecco che l'Ara non sarà un monumento che col passare degli anni resterà un simbolo spesso inosservato, ma una testimonianza perenne presso la quale le generazioni che verranno potranno recare il loro omaggio commosso.

Come abbiamo annunciato il Presidente della Repubblica Senatore Leone ha dato la sua adesione a presidente del Comitato d'onore. Sono pure pervenute le adesioni del presidente del Consiglio dei Ministri On. Giulio Andreotti e quelle dei Presidenti del Senato, Senatore Fanfani e della Camera, On. Pertini.

Il Presidente della Unione Italiana Giornalisti dell'Automobile Ing. Giovanni Canestrini ha scritto il « ricordo » per la pubblicazione che sarà distribuita in occasione della inaugurazione fissata per il 7 settembre.

Ecco un altro elenco di offerte:

Totale precedente lire 6 milioni e 524.500. Anonimo a mezzo Autosprint 3.000; FONTANESI LUIGI 20.000; BANCA NAZIONALE DEL LAVORO - MODENA 100.000; Dr. L. FOLCO ZABELLI e figli 10.000; IVANA LEONI 3.000; FINOTTO MARTINO - Pilota 10.000; ROBERTO MARAZZI - Pilota 10.000; Scuderia CARNIA CORSE 3.000; AUTOMOTOCUB STORICO ITALIANO 100 mila; Dr. Nino Balestra 5.000; VALERIANO GENOVESE - Pilota 1.000; PIETRO SILVA - Pilota 2.000. Totale generale 6.791.500.

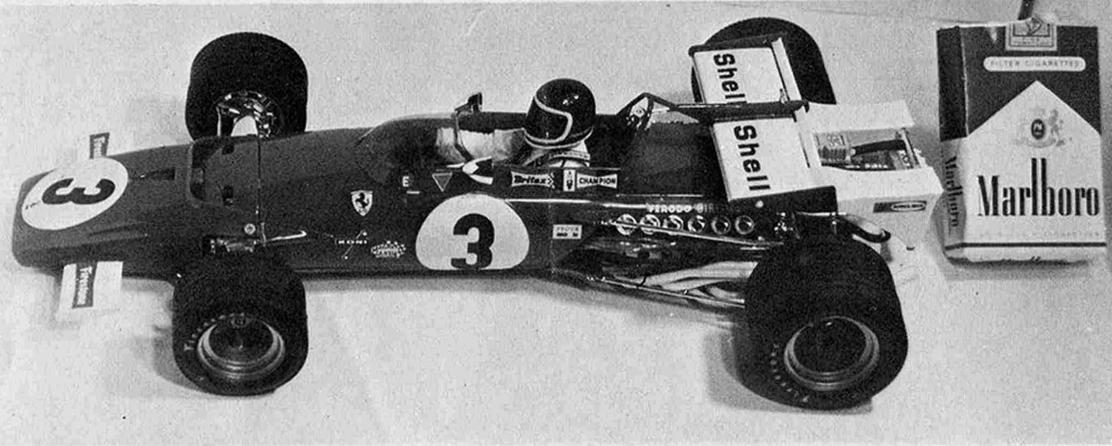


QUANDO C'E' BISOGNO DI LUCE ...
MAZDA
LAMPADINE PER AUTO AGLI ALOGENI
richiedetele presso i migliori elettrauto





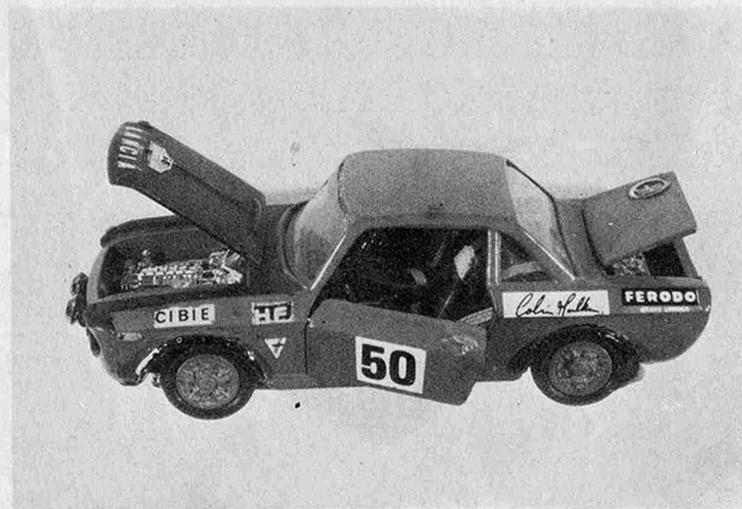
La scatola di montaggio che la giapponese TAMIYA ha dedicato alla monoposto F.1 Ferrari, ha avuto enorme successo e giornalmente giungono alla nostra redazione fotografie dei modellini confezionati dagli amatori. Il caso del napoletano Ugo CELENTANO è un po' diverso perché il pilota da lui sistemato nell'abitacolo vuole raffigurare Jacky Ickx (e il suo casco integrale). Il nostro amico però avrebbe dovuto fotografare, con la Ferrari, ma soprattutto con Ickx, un pacchetto di Kent e non di Marlboro.



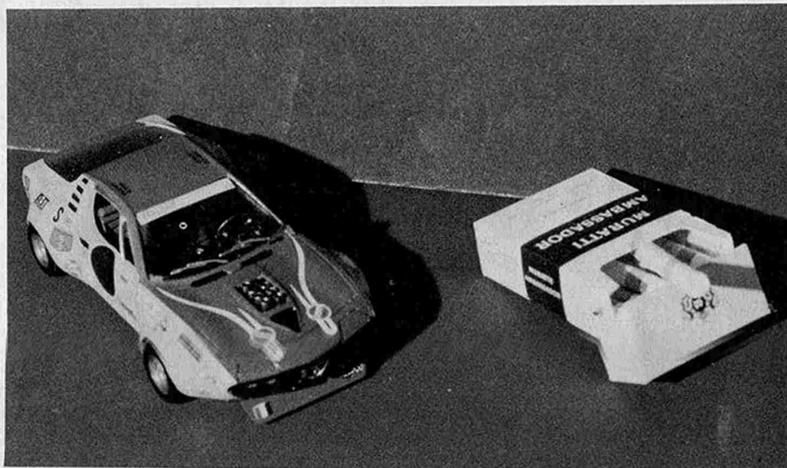
L'arte del particolare



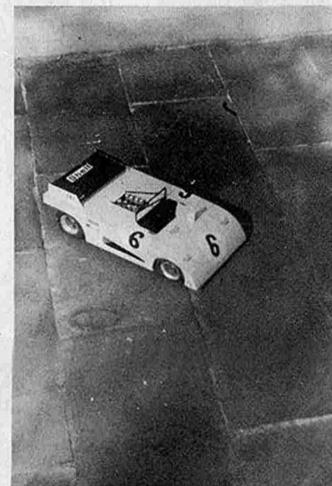
Il veronese ADALBERTO FERRO è un minimodellista, scala 1:43, che punta soprattutto sulle finiture dei modellini che elabora. A lui interessano, come ci scrive, le porte e i cofani apribili, i sedili avvolgenti, i volanti sportivi, i roll-bar, le cinture di sicurezza, l'estintore e le ruote scorrevoli, tutte cose che si possono trovare sui due modelli: Lancia Fulvia 1600 HF (a destra) e l'Abarth 595 gr. 2 (a sinistra).



Il torinese ALDO GARNERO appartiene alla famiglia dei mini-elaboratori che hanno eletto la nostra pubblicazione come « vetrina ». E noi lo accontentiamo volentieri perché le sue riproduzioni hanno veramente uno stile. Tuttavia Garnero, nella fretta di inviarcì le fotografie, ha dimenticato di dirci con quali materiali ha lavorato: si è limitato a comunicarci che ha lavato parecchio. Ad ogni modo possiamo osservare nella foto a destra un'Alfa Romeo Montreal dipinta all'americana, tipo stock-car.

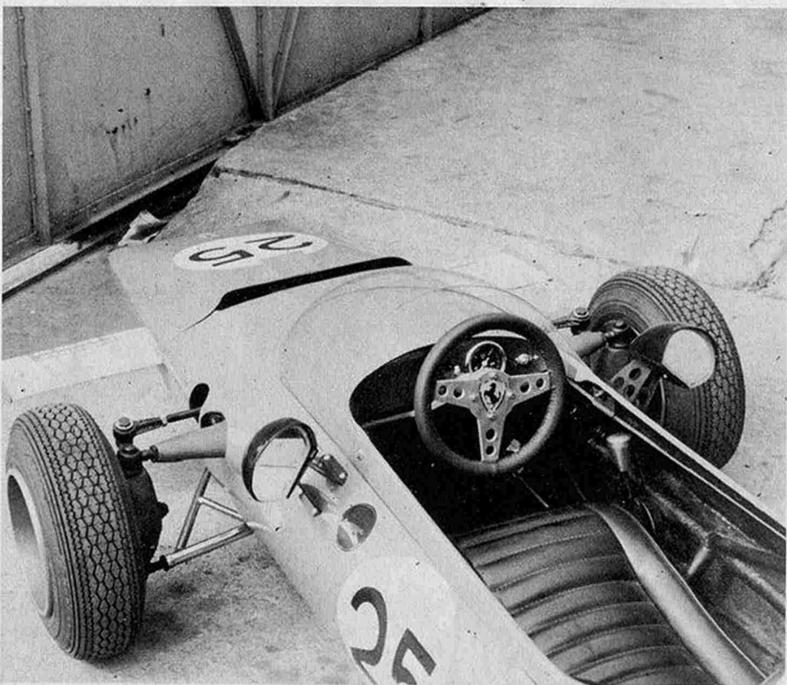


Il quindicenne MARCO BELFIORI ha costruito il modellino di una sport-prototipo (ora si chiamano sport semplicemente) ispirandosi alla Chevron. Il tutto è stato elaborato usando lamierino d'acciaio e altri materiali che vanno dalla plastica al legno. Attualmente il piccolo Marco ha in costruzione una Porsche 917/10, una vettura di F.1 e un'altra vettura sport. Il tutto in scala 1:43.

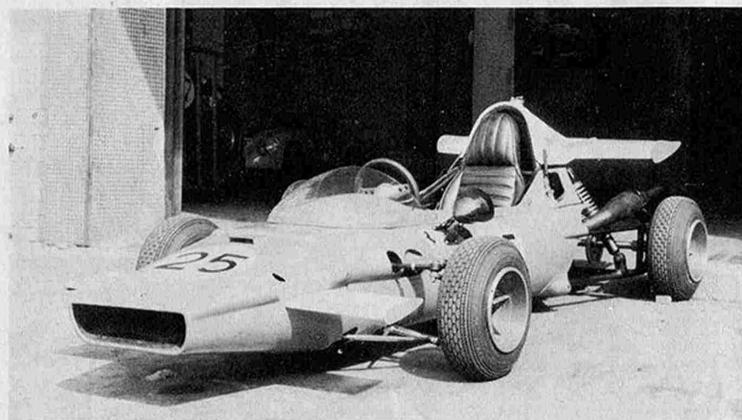


Le mini-FERRARI vincono in Brasile

Ci è giunta dal Brasile una lettera di AVVENTINO GALLONE, un italiano da parecchi anni trapiantato in Sud-America con la quale il nostro connazionale e affezionato lettore di AUTOSPRINT, ci comunica che le sue mini-Ferrari, dominano nelle corse loro riservate, nella stessa misura che nelle corse vere e proprie. Gallone ha una ditta specializzata nella fabbricazione di miniature di vetture autentiche, la Sideral Mini-Vehiculos, e da buon italiano si è specializzato nella costruzione delle Ferrari di cui vi presentiamo alcune foto. Bene, le Ferrari di Gallone, scese in pista più volte contro le rivali di ben altri 5 costruttori di San Paolo, hanno quasi sempre vinto. Attualmente Gallone sta costruendo due nuovi tipi, il P. 330 e il 312-B che monteranno motori... Lambretta. Una soluzione per le ristrette finanze Ferrari per il '73?



Questi i bolidi Ferrari di Avventino Gallone che stravincono in Brasile pilotati da miniFittipaldi ingaggiati dall'intraprendente connazionale che in questo modo fa la migliore pubblicità alle sue vetture. In alto a sinistra il 312 del '69. Qui a fianco il 312 B. Sopra, l'abitacolo del 312 B. Come si nota la riproduzione delle « vere » Ferrari raggiunge quasi la perfezione anche nei minimi particolari





L'Italia favorita ai mondiali di Kalmar

LE PROSSIME GARE

24 agosto, CIRCUITO DI SOVERATO - gara nazionale cl. 100 e 125 cc, 2. prova settimana calabrese; 27 CIRCUITO DI VIBO VALENTIA (CZ) - gara naz. 100 e 125 cc, 3. prova settimana calabrese; 27, CIRCUITO DI FALCONARA - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 27, CIRCUITO DI FALCONARA - gara naz. K. 250 penultima prova Campionato Italiano; 27, CIRCUITO DI S. STEFANO VERONESE - gara naz. cl. 100-125 cc; 27, PISTA SPRINT MONDOVI - gara naz. cl. 100-125 cc; 3 settembre, PISTA S. PANCAZZIO, Parma - gara naz. 100 e 125 cc; 3, CIRCUITO DI RACCONIGI - gara naz. 100 e 125 cc; 10, PISTA DEL MARE, Fano - gara naz. 125 cc, Trofeo Nazionale; 10, PISTA LE SIRENE, Viverone - gara naz. 100 cc; 10, CIRCUITO DI TRISINAGO (AP) - Gara naz. 100 cc; 10, CIRCUITO DI LEONESA - gara naz. K. 250; ultima prova Campionato Italiano 10, CIRCUITO DI LEONESA - gara naz. 100 e 125 cc.

I «magnifici sei» destinazione SVEZIA

Gabriele Gorini, Diego Mombelli, Piero Necchi, Riccardo Patrese, Eugenio Piazza e Giambruno Del Fante sono i piloti designati per la prova unica del Campionato del Mondo che avrà svolgimento a Kalmar in Svezia dal 25 al 27 agosto.

Tre le punte di diamante Gorini, Necchi e Patrese, ai quali è affidato il compito di portare l'attacco a Goldstein, a viso aperto, tre gli uomini di copertina che dovranno vigilare ed essere pronti per far loro ogni occasione favorevole.

La formazione parte con il morale alle stelle. E' sulla carta la più forte d'Europa, specie se si tiene conto della maturità agonistica internazionale di Gorini e Necchi, della loro stupenda forma e della presenza di Riccardo Patrese che calamiterà, siamo sicuri, l'attenzione e le cure di tutti. Da Mombelli ci attendiamo un tiro alla Basso. Piazza e Del Fante due importanti pedine che completano lo schieramento.

Patrese e Santini due speranze confermate

La «zona Cesarini» ha ospitato la seconda prova di Campionato Italiano 2.a categoria per via del numero minimo dei piloti occorrenti alla sua validità. Meglio così anche se tanto dovrà essere motivo di rivedere le formule del Campionato Italiano del 1973, e la strutturazione della categoria. La prima categoria, invece, non ha avuto problemi.

Sono ad ogni modo presenti i più quotati piloti nazionali, anche perché dalla pista Romea i selezionatori si attendono lumi per la designazione dei quattro piloti da affiancare a Gorini e Necchi per i Campionati del mondo.

Pertanto si nota una certa vivacità tra i piloti di prima categoria anche perché il rientro di Patrese mette tutti in apprensione per le prestazioni del ragazzo padovano.

Il vero grande protagonista della pista Romea è stato il tracciato che ha in parte falsato i risultati e costretto i piloti, in tre tornanti, a fare esercizi di equilibrio per tenere i mezzi in traiettoria. Il recente asfalto, infatti, si era liquefatto.

I personaggi invece che hanno dominato in lungo ed in largo il qualificato lotto dei migliori piloti italiani, sono Riccardo Patrese nella prima categoria e William Santini nella seconda.

Riccardo Patrese, ad appena 18 anni, è la vera speranza del karting nazionale e di certa statura internazionale, Santini è sulla sua strada. Anche perché si è liberato di un certo complesso riverenziale nei confronti di Gabbiani. Ecco un altro personaggio del karting giovanile, un personaggio, però, che come già avvertimmo, carico di doti negative, fa male a se stesso ed agli altri. Ne sa qualcosa il bravo Zanotti al quale ha rovinato una bella prestazione. E' un vero peccato, perché Gabbiani, se modificato e condotto con più autorità, è un altro pilota di sicuro avvenire.

Alla ribalta, inoltre, nella prima, Penna e Bellini, Zanotti e Venturi nella seconda.

Un capitolo per Necchi e Gorini. Sono due grossi piloti incorsi in giornata no, non per le prestazioni che erano all'altezza del miglior Patrese, ma per dei peccati di troppa precipitazione, specie Necchi, quando nella seconda finale rubata la prima curva a Patrese e passato a condurre, è incorso nel più banale dei testa-coda. Le disgrazie però hanno spronato il loro amor proprio rendendosi autori di rimonte favolose, come del resto è stata favolosa quella del tanto discusso e chiacchierato Gabbiani, nella seconda finale, forse pago di aver esaurito il bagaglio della negatività, ha

finalmente fatto ricorso alla sua indiscussa classe, portandosi dall'ultima posizione in seconda ed a ridosso di Santini.

2. prova Campionato Italiano Karting 1972. Pista Romea

1. finale - 1. categoria classe 100
1. Riccardo Patrese; 2. Necchi; 3. Mombelli; 4. Piazza; 5. Penna; 6. Pasquali; 7. Iacbelli; 8. Bellini; 9. Campana; 10. Gorini; 11. Clarich; 12. Del Fante; 13. Giugni; 14. Campani; 15. Giammiro; 16. Mantovani; 17. Giacioletto; 18. Maimo; 19. Mazzotti; 20. Manzieri.

Seconda finale - 1. categoria classe 100
1. Riccardo Patrese; 2. Penna; 3. Piazza; 4. Necchi; 5. Bellini; 6. Mombelli; 7. Pasquali; 8. Gorini; 9. Mazzotti; 10. Campana; 11. Iacbelli; 12. Del Fante; 13. Clarich; 14. Manzieri; 15. Mantovani; 16. Campani; 17. Giacioletto; 18. Giammiro; 19. Giugni.

CLASSIFICA FINALE
1. Patrese punti 120; 2. Necchi 113; 3. Penna 112; 4. Piazza 111; 5. Mombelli 109; 6. Bellini 105; 7. Pasquali 105; 8. Gorini 100; 9. Iacbelli 100; 10. Campana 99.

Classifica Campionato dopo le prime due prove

1. Piero Necchi punti 229; 2. Mombelli 225; 3. Penna 221; 4. Piazza 220; 5. Gorini 202; 6. Campana 197; 7. Giammiro 194; 8. Mazzotti 184; 9. Manzieri 182; 10. Campani 181; 11. Giugni 179; 12. Giacioletto 169; 13. Patrese 120; 14. Bellini 105; 15. Pasquali 105; 16. Iacbelli 100.

Prima finale - 2. categoria, classe 100

1. Santini; 2. Gabbiani; 3. Zanotti; 4. Scarabelli; 5. Venturi; 6. Patuelli; 7. Nicoli; 8. Bini; 9. De Biase; 10. Zani; 11. Moretti; 12. Boesso; 13. Ferrari; 14. Boni; 15. Foderaro; 16. Graziano; 17. Masetti; 18. Masini.

Seconda finale - II categoria, classe 100
1. Santini; 2. Gabbiani; 3. Venturi; 4. De Biase; 5. Scarabelli; 6. Bini; 7. Patuelli; 8. Zanotti; 9. Boesso; 10. Masini; 11. Boni; 12. Zani; 13. Foderari; 14. Masini; 15. Ferrari; 16. Ferrari; 17. Zani.

CLASSIFICA FINALE

1. Santini; 2. Venturi; 3. Scarabelli; 4. Zanotti; 5. Patuelli; 6. De Biase; 7. Bini; 8. Boesso; 9. Nicoli; 10. Moretti; 11. Boni; 12. Zani; 13. Foderari; 14. Masini; 15. Ferrari; 16. Graziano.

Classifica Campionato dopo le prime due prove

1. William Santini punti 236; 2. De Biase 218; 3. Bini 217; 4. Patuelli 208; 5. Nicoli 206; 6. Scarabelli 200; 7. Zanotti 198; 8. Zani 192; 9. Graziano 187; 10. Boesso 183; 11. Masini 182; 12. Moretti 177; 13. Foderaro 177; 14. Gabbiani 111; 15. Venturi 110; seguono altri con minor punteggio.

Allarme per i piloti a Varese

La diana dei phon è suonata anche per l'Italia sulla pista di Varese.

Sono infatti intervenute le autorità di Polizia per verificare la rumorosità dei mezzi ed a quelli non in regola imposti dei silenziatori.

E' la prima volta che accade. La prova è stata superata in modo positivo, il che non dovrebbe far sorgere problemi organizzativi. Ma... se fossero stati in gara in mezzi della 125 cc cosa sarebbe accaduto?

Nella prima categoria della classe 100 cc erano in lizza i piloti della nuova generazione. Iacbelli che attraverso un periodo felice si è imposto su Alfieri Ermanno, l'unico avversario consistente per il Veneto, mentre Neri, dopo un inizio di stagione a buon livello, è riuscito solo a difendersi. Rientrava Achille Parrilla ma la prova del milanese è stata ben lontana dal suo standard di qualche anno fa.

Nella seconda categoria Gallo e Bonadei si sono assicurati ambedue una vittoria di manche. Gallo però con il suo secondo posto in quella vinta da Bonadei ha totalizzato più punti eppertanto ha vinto. Regolari Massignan e Cossa.

La sempre affollata terza categoria ha disputato come sempre delle gare vivaci. E' stata movimentata anche ai box per un antipatico e condannabile intervento pugilistico di Andreis a danno di altro pilota. Ha vinto Mascetti, in seconda posizione Bertolino e poi Pattono sono i tre che staccatisi dal gruppo sin dalle prime battute, della finale si sono impegnati sino al limite delle loro prestazioni, dando alla gara interesse e valore agonistico.

LE CLASSIFICHE

Classe 100 cc - 1. categoria
1. Iacbelli; 2. Alfieri E; 3. Neri B; 4. Spinelli; 5. Parilla.
Classe 100 cc - 2. categoria
1. Gallo; 2. Bonadei; 3. Cossa; 4. Massignan; 5. Rota.
Classe 100 cc - 3. categoria
1. Mascetti; 2. Bertolini; 3. Pattono; 4. Margarini; 5. Alfieri S.

Del Fante onora Giunti a Falerna

Gli organizzatori di Catanzaro, ai quali per la gara precedente avevamo rimproverato un certo lassismo, da par loro si sono subito riscattati e tornati all'onore della cronaca.

Infatti il Trofeo intitolato a Ignazio Giunti, oltre alla gradita presenza della Contessa Giunti, madre del povero Ignazio e del fratello, ha calamitato l'interesse di un gran numero di piloti provenienti da Roma e dalla vicina Sicilia.

E' stato inoltre molto sportivamente caratterizzato dal gesto del vincitore assoluto della prova, il romano Giambruno Del Fante, che ha offerto alla contessa Giunti il Trofeo vinto.

Del Fante, infatti, nella prima categoria era tornato sulla pista calabrese, con il proposito di riscattare le sue sconfitte patite ad opera di De Bellis, sia per dimostrare che erano dovute solo ad una non accurata preparazione, sia anche per far sentire parlare di sé in vista delle selezioni per i campionati del mondo. Ha centrato i due bersagli dando a De Bellis un giro di ritardo. Ottime le prove di Lastrino e Restivo finiti a ridosso del secondo classificato. Assenti gli ennesi per i recenti provvedimenti disciplinari a carico di al-

cuni piloti siciliani per i fatti di Milazzo, il lotto era un poco ridotto come numero di partecipanti, ma non di valore. Netta la superiorità di Serra su La Malfa e Paoli dopo che Foderaro e Bilotti erano costretti al ritiro per noie meccaniche.

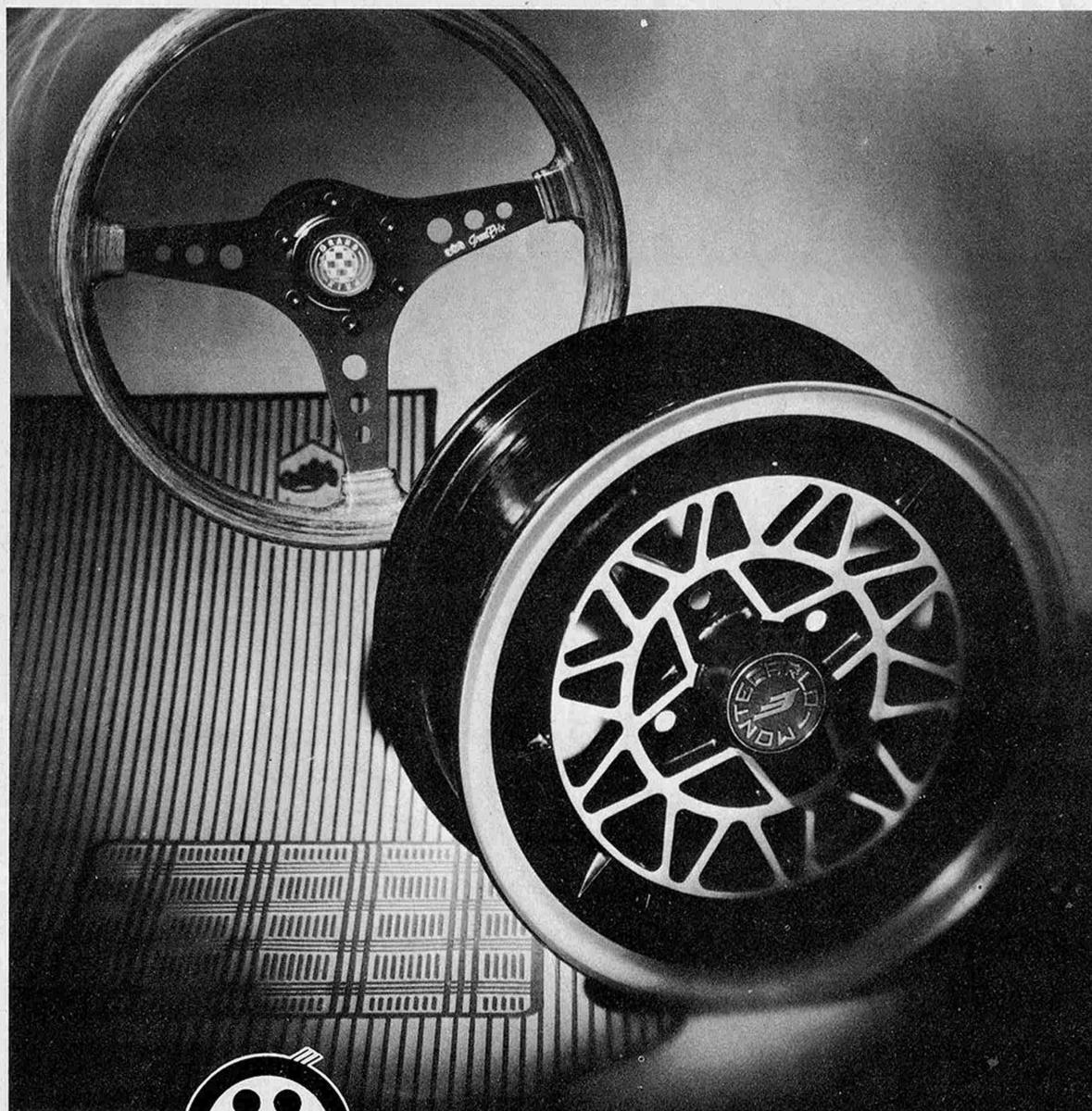
La terza categoria, che avrebbe potuto mettere a confronto il romano Giannini ed il catanese Nicosia, assente anche lui per la recente squalifica, e sempre per Milazzo, non poteva non essere riportata dal romano, che ha condotto una gara al piccolo trotto.

Hanno tentato i due fratelli Tino, più Giuseppe che Sergio, di tenere il suo ritmo peraltro come abbiamo detto non eccelso, ma nulla hanno potuto perché ogni volta che Giannini si sentiva avversari alle spalle, non faceva che allungare e, così, il gioco era fatto. Troppa la differenza di preparazione tecnica per stabilire confronti.

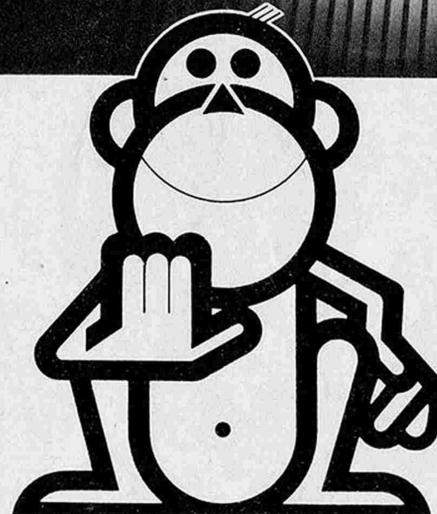
La 125 cc seconda categoria aveva fra i partecipanti De Pasquale, venuto a Falerna per un'azione di disturbo a seguito del fattaccio di Milazzo, dove fu primo attore nella commedia della premiazione. De Pasquale è stato umiliato due volte, una prima volta dall'atteggiamento dei piloti che nella totalità non l'hanno seguito nella sua azione antisportiva, e poi nel campo di gara che l'ha visto sconfitto da Santo Andaloro dal quale non avrebbe mai pensato di essere staccato di un giro.

LE CLASSIFICHE

Classe 100 cc - 1. categoria
1. Del Fante; 2. De Bellis; 3. Lastrino; 4. Restivo; 5. Vitale.
Classe 100 cc 2. categoria
1. Serra; 2. La Malfa; 3. Paoli; 4. Caravolo; 5. Fanello.
Classe 100 cc - 3. categoria
1. Giannini; 2. Tino G.; 3. Tino S.; 4. Brusca; 5. Vestri.
Classe 125 cc - 2. categoria
1. Andaloro; 3. De Pasquale; 3. Milone.



AGENZIA LOB



per gli accessori fidatevi di noi!

Pensateci! Con poche aggiunte, la Vostra auto sarà un'altra, più elegante, più sportiva, più sicura, più vostra! Datele l'impronta del vostro gusto scegliendo nella vasta gamma dei nostri accessori.



Direzione: 48010 Fusignano (Ra) Tel. 77644 - Telex EVEREST 55039 - Filiali: TORINO Tel. 711827 MILANO Tel. 6894477 / ROMA Tel. 3498077 - Depositi: NAPOLI Tel. 357361 / CAGLIARI Tel. 57831