



E' cominciata con una grossa polemica la classica corsa automobilistica a tappe francese: si sono ritirate le ALPINE per protesta contro gli "scarichi" delle FERRARI

## IL TOUR «fa rumore»

### DALL'INVIATO

**BARCELLONA** - Il Tour de France è in pieno svolgimento e si conclude domenica a Nizza. Come vi avevamo detto nella presentazione di questa gara che è una delle più belle che esistano, stavolta il Tour è tornato alle sue origini di competizione che fa davvero esame di maturità per le macchine di produzione, eliminando quelle macchine mostri che erano state ammesse nelle edizioni precedenti soltanto con il dichiarato scopo di riprodurre all'attenzione della gente la corsa, sfruttando la popolarità che i cosiddetti prototipi godono presso il gran pubblico anche francese per via delle gare del campionato mondiale marche.

Senza i prototipi il Tour non soltanto non ha sofferto ma ha addirittura guadagnato perché non vi è più soltanto una marca con una o due macchine a far da padrona, ma si è potuto assistere addirittura al fenomeno di macchine della categoria turismo che sono capaci di prestazioni superiori a quelle della Gran Turismo, cosa che era impensabile fino a poco fa.

La presenza delle Ferrari Daytona in numero consistente, di un vero squadrone di Porsche e della Corvette sette litri, ha dato tono alla categoria Gran Turismo, e quella delle portentose Ford Capri RS, BMW e Alfa Romeo hanno dato tono alla categoria Turismo.

Da quello che abbiamo visto nelle prime battute di questa gara affascinante c'è materia non soltanto di interesse e di entusiasmo per le belle battaglie che i piloti si danno in pista, ma anche di riflessione per quelli che dovrebbero capire le cose prima di ogni altro (parliamo dei dirigenti dello sport) ma che abbiamo l'impressione non capiscano niente, al di fuori dei loro fatti politici interni o internazionali.

Siamo appena agli inizi di questo Tour de France, ma già abbiamo avuto dei risultati stradali e dei risultati in circuito, e in testa alla classifica generale troviamo la Ford Capri di Larrousse, capace di fare meglio della Ferrari Daytona di Elford, senza parlare delle Porsche.

Siete d'accordo che c'è qualcosa che non quadra? Non nelle macchine in sé e nemmeno nei piloti, sia chiaro, ma nei regolamenti balordi che permettono che da una Ford Capri si possa estrarre (la parola esatta sarebbe inventare) una Ford Capri RS

Fin dalle verifiche si è presentato il problema dei tubi di scarico rumorosi, problema che quest'anno ha assunto aspetti differenti da quelli del passato perché la disposizione di far partire soltanto le macchine che avessero davvero degli scarichi poco rumorosi è stata fatta rispettare salvo la facoltà concessa di avere scarichi liberi nelle gare su circuito.

Le macchine che alle verifiche tecniche sono risultate non accettabili erano le Ferrari Daytona e qualche Porsche insieme con qualche macchina privata.

Grandi discussioni e finalmente tutti si sono posti più o meno in regola adottando soluzioni estemporanee. Quella delle Ferrari è consistita nella imbotitura delle marmitte degli scarichi corti con paglia di ferro proprio di quella che usano le donne di casa per pulire le pentole. Soluzione che ha attenuato il rumore alle verifiche successive ma che ovviamente non poteva durare molto. Infatti già durante la prima prova speciale, quella che abbiamo chiamata minitappa in anteprima e che è servita soltanto a dare l'ordine di graduatoria per lo schieramento di partenza a Nogaro, già durante questa minitappa dicevamo gli scarichi delle Ferrari facevano molto rumore, anche se non erano soltanto le Ferrari a dare l'impressione di essere fuori legge.

Ufficialmente tuttavia non vi è stata nessuna contestazione poiché il rilevamento della rumorosità su strada non spetta agli organizzatori ma soltanto alla polizia, anche perché presuppone la esistenza di precisi strumenti di misura.

Così ai fini della corsa tutto sembrava andar bene, ma il responsabile della Alpine-Renault ha vivacemente reclamato chiedendo che venisse fatta una ulteriore ispezione e che in ogni caso le macchine incriminate fossero penalizzate di tre minuti secondo quanto dispone il regolamento.

capace di tanto. Lasciamolo perdere, questo argomento, perché adesso siamo al Tour che è una cosa lieta e non vogliamo guastarci il fegato ripensando a tutte le balordaggini che le commissioni sportive ci propongono.

Ai fini della classifica generale in testa, a stretto contatto, troviamo Larrousse con la Capri poi Therier con la Alpine Renault privata, Andruet con la Ferrari Daytona, Chasseuil con la Ford Capri, El-

ford con la Ferrari e Ballot Lena con la Porsche. Dunque un bel campionario di marche differenti, a riprova di come una gara come il Tour sia aperta a tutti. Ci sono infatti le prove stradali e le corse in salita, i circuiti lenti e stretti e quelli veloci.

Tutti hanno le loro possibilità e certo a Nizza all'arrivo troveremo nelle prime posizioni soltanto quelli che dispongono della macchina più equilibrata e che l'avranno sa-

I commissari sportivi non hanno accolto il reclamo cosicché sul circuito di Nogaro le macchine si sono presentate nelle stesse condizioni di Biarritz. Stavolta il responsabile della Alpine è stato ben deciso ed ha annunciato che se non venivano prese le misure richieste egli avrebbe ritirato le due macchine ufficiali, cioè quella di Darniche e quella di Nicolas. Cosa poi avvenuta regolarmente. Il bello è che nel frattempo le Ferrari si sono poste in regola eliminando i tubi di scarico corti ed adottando quelli lunghi assolutamente di serie per cui sia sulla strada sia sui circuiti le Ferrari sono poi risultate essere le meno rumorose, largamente superate da molte macchine da turismo.

Il problema non era ovviamente soltanto una questione di principio da parte della Alpine. Infatti sui loro motori da 1800 cc la adozione di scarichi poco rumorosi ha provocato la logica perdita di un poco di potenza e poiché di potenza esse non ne hanno a josa è chiaro che il sacrificio è stato grande. Si capisce quindi come abbiano reagito in modo deciso sentendosi lesi. E poiché il regolamento era chiaro hanno chiesto che tutti fossero tenuti a rispettarlo.

Non avendo avuto soddisfazione hanno compiuto il gesto clamoroso che, anche se comprensibile, noi riteniamo sia stato troppo forte e oltre tutto controproducente perché i due piloti che sono stati tolti dalla corsa avrebbero potuto fare delle cose abbastanza buone come d'altra parte stavano dimostrando.

Comunque sia questa storia di tubi di scarico... ha fatto molto rumore, togliendo al Tour una delle sue attrattive dato che le piccole ed agili Alpine Renault avevano tutta la possibilità di essere molto ben piazzate nella classifica generale finale beninteso a condizione che potessero finire la corsa.

puta sfruttare nella maniera più intelligente.

Qualcuno è stato sfortunato, come Chasseuil che dopo Nogaro ha avuto un incidente stradale contro un camion spagnolo e che perciò non ha potuto continuare, oppure come Maublanc che era lo spauracchio delle Turismo di serie che ha rotto un pistone sul circuito di Barcellona.

Qualche altro avrà i suoi guai imprevedibili durante la lunga settimana che resta, ma

alla fine vedrete che come al solito a vincere sarà un pilota degno con una macchina degna.

Questa gara, che in sostanza è il compendio di una intera stagione, e per moltissimi è molto di più di quanto facciamo in una intera stagione, ci offre nove giorni di incessante interesse e riporta lo sport automobilistico a livelli umani e sportivi davvero notevoli.

Non facciamo pronostici. Perché è difficile farne adesso, dato che le cose sono appena cominciate ed il potenziale di ognuno non ha avuto ancora modo di esprimersi totalmente e in forma complessiva. Potrebbe darsi che sui circuiti che ci attendono le Ferrari la facciano decisamente da padrone e quindi che riescano a recuperare lo svantaggio che le affligge sulle prove lente. Ma quello che è quasi sicuro è che le Ferrari hanno doti di solidità che le altre macchine non sembrano avere. E nove giorni di gara con cinquemila chilometri da mettere sotto le ruote per cucire tutte le gare di velocità tra loro sono proprio tanti da digerire.

Per la classifica generale diciamo che se la Ford Capri di Larrousse resiste sarà difficile batterla perché oltre che essere veloce è anche molto ben guidata ed assistita. Le Ferrari però sono a ridosso e quindi tutto è possibile. Nelle Turismo è scomparso Maublanc con la sua BMW tre litri e le Alfa Romeo duemila sono molto brillanti, anche se hanno dei problemi ai freni che si consumano troppo velocemente. Diciamo ovviamente delle Turismo di serie perché nel gruppo due è appunto la Ford Capri a dominare.

Avevamo in gara anche una italiana, Cica Lurani, che era su una Alpine Renault della squadra femminile Aseptogil, ma la sua compagna ha pensato bene di cadere dalla motocicletta due giorni prima della partenza e con la cavaglia destra ingessata non ce l'ha fatta a continuare e dopo Barcellona ha deciso di fermarsi anche perché le gomme di cui disponevano non erano per niente adatte alle gare in circuito.

La settimana ventura vi racconteremo tutto quel che è avvenuto. E vedrete che sarà davvero interessante.

Franco Lini

### ULTIMORA

## CEVERT a sorpresa nel CAN-AM

**BRAINERD (Minnesota)** - La «Canadian-American Challenge» ha una vecchia macchina ma una nuova stella, hanno titolato i giornali americani, dando notizia della vittoria a sorpresa nella quartultima corsa del Trofeo, Donnybrooke, del francese François Cevert. Il cognato di Beltoise, con la McLaren '71 che dette il successo a Revson ha vinto 17mila dollari e la corsa, nell'ultimo chilometro e mezzo di gara, quando si è fermato George Follmer che, nonostante problemi nelle prove, stava conducendo la corsa con la Porsche 917-10 di Pens-

ke. «Non credevo di vincere — ha ammesso Cevert — e non avevo fatto nulla per ottenerlo negli ultimi giri». Ma Follmer con problemi di carburante ha risolto lui il problema per Cevert. Questi ha preceduto Milt Minter con l'altra Porsche 917-10 (10 mila dollari vinti) e Jackie Oliver con la Shadow (7700 dollari).

**CORSA A DONNIBROKE** - Prova del Trofeo Can-Am - 17 settembre 1972.  
1. François Cevert (McLaren-Chevy);  
2. Minter (Porsche 917-10); 3. Jackie Oliver (Shadow).  
**CLASSIFICA CAN-AM**  
1. Follmer p. 78; 2. Minter 55; 3. Hulme 50; 4. Cevert 47.

Sconcertante nuova prova delle due McLaren ufficiali di Hulme e Revson. Al 12. giro si è ritirato il primo per rottura totale del motore, al 24. il partner americano anche lui per il propulsore a bagno d'olio. In totale 14 delle trenta macchine partite si sono ritirate. Tra esse anche la nuova Lola T310 guidata da Hobbs e che fruiva della diretta osservazione del progettista Eric Broadley, ma ha accusato avaria alle sospensioni anteriori forando una gomma. Mr. Eric dice che dovrà studiare un muso più deportante. Ritirato pure Grant.

VIII EDIZIONE DEL TROFEO CADETTI AGIP PER VETTURE DI FORMULA MONZA - 10. ED ULTIMA PROVA - Monza, 14 settembre 1972.

## LE CLASSIFICHE

**1. batteria:** 1. Vito Borrello (Giglio) in 16'56"7 alla media di 102,189 kmh.; 2. Miraglotta (Melesi) 17'01"8; 3. Ragaio (RGB) 17'17"1; 4. Filippini (Melesi) 17'19"2; 5. Facchinetti (Lucky) 17'24"5; 6. Ottini (Melesi) 17'32"1; 7. Panzeri (Lab) 17'44"5; 8. Bionda (Lab) 17'48"4; 9. Boschini (CRM) 18'16"8; 10. Daverio (Daco) giri 11; 11. Bartoli (Repetto) giri 11; 12. Pizzocchera (Repetto) giri 11; 13. Merenda (Bonetti) giri 11; 14. Miolli (CRM) giri 10; 15. Mercatelli (Mig-Mercatelli) giri 9; 16. Colombo (Daco) giri 2.

**2. batteria:** 1. Enzo Grasselli (Grasselli) in 16'48"9 alla media di 102,979 kmh.; 2. Ravaglia (Lab) 16'50"7; 3. Maggioni (Lab) 16'50"8; 4. Bertaccini (CRM) 17'09"7; 5. Cavallini (Repetto) 17'13"5; 6. Sofia (Sofia) 17'28"6; 7. Fortunato (Oliana-Capra) 17'30"1; 8. Maggiore (Oliana) 17'32"3; 9. Mario Benusiglio (Lab) 17'34"5; 10. Pietra (Repetto) 17'42"2; 11. Passera (Repetto) giri 11; 12. Maestri (Lab) giri 11; 13. Vargiu (Vargiu) giri 8; 14. Mariani (Crm) giri 7; 15. Capra (Repetto) giri 3.

**3. batteria:** 1. Adolfo Frigerio (Frimar) in 16'44"5 alla media di 103,430 kmh.; 2. Vidori (Repetto) 17'07"5; 3. Benso (Lab) 17'13"1; 4. Taroni (Thiele) 17'14"1; 5. Lugli (Melesi) 17'22"9; 6. Verrelli (Melesi) 17'22"9; 7. Ozzello (Thiele) 17'44"4; 8. Cattella (Repetto) 17'50"8; 9. Piccaluga (Sace 72) 18'02"1; 10. Renato Benusiglio (Lab-Crm) 18'03"4; 11. Carrà (Crm) giri 11; 12. Macchi (Repetto) giri 11; 13. Nidoli (Repetto) giri 10; 14. Monti (Maco) giri 9; 15. Pozzoli (Repetto) giri 9; 16. Mejani (Santandrea) giri 6.

**FINALE:** 1. Roberto Vidori (Repetto) in 27'19"5 alla media di 105,618 kmh.; 2. Ragaio (RGB) 27'21"1; 3. Maggioni (Lab) 27'22"2; 4. Grasselli (Grasselli) 27'34"4; 5. Taroni (Thiele) 27'35"1; 6. Cavallini (Repetto) 27'56"1; 7. Lugli (Melesi) 27'58"3; 8. Ravaglia (Lab) 28'02"8; 9. Filippini (Melesi) 28'12"1; 10. Ottini (Melesi) 28'18"2; 11. Mario Benusiglio (Lab) 28'29"6; 12. Benso (Lab) a 1 giro; 13. Miraglotta (Melesi) a 1 giro; 14. Facchinetti (Lucky) a due giri; 15. Maggiore (Oliana) a 3 giri; 16. Sofia (Sofia) a 4 giri; 17. Verrelli (Melesi) a 12 giri; 18. Bertaccini (Crm) a 12 giri; 19. Frigerio (Frimar) a 14 giri; 20. Fortunato (Oli-Capra) a 17 giri; 21. Borrello (Giglio) a 18 giri

Si chiama ORAZIO RAGAILOLO, ha 27 anni, è meccanico a VERONA (e ringrazia il fratello)

## Il «cadetto» 1972

**MONZA** - Sfida infernale sulla pista junior di Monza tra i due piloti che si contendono il titolo di «Cadetto 1972». E' in programma l'ultima prova infatti, e Orazio Ragaio e Roberto Vidori hanno ancora tutti e due la possibilità di aggiudicarsi il titolo. Sei punti dividono Vidori dal leader del trofeo, Ragaio, che ha al suo attivo 42 punti. Tutto il campionato dunque viene giocato nel corso di questa ultima prova. Il tempo non si mostra nemmeno clemente. Piove a dirotto come già è successo in moltissime altre prove. Anzi si può dire che il Trofeo cadetti AGIP 1972 è stato combattuto all'insegna della pioggia. Sarà proprio il tempo inclemente a tenere lontano alcuni concorrenti dalla gara e numerosi spettatori dai loro soliti punti di osservazione. Non mancano però i fedelissimi di Ragaio e gli altrettanti fedelissimi di Vidori. Soltanto 54 gli iscritti distribuiti nelle solite tre batterie alle quali poi segue la finale. E' importante la prima batteria perché fra le sedici vetture schierate c'è la RGB di Ragaio.

Si parte per i dodici giri di gara tra un mare di spruzzi. Al primo passaggio Ragaio è già in testa e ci rimane fino alla terza tornata. Gli subentra il giovane Borrello (Giglio) seguito da Miraglotta (Melesi). Ragaio è terzo. Cosa gli è successo? I suoi simpatizzanti sono preoccupati. Si sparge la voce che il veronese è in difficoltà per un inconveniente che ha già accusato altre volte, precisamente nel corso delle prime due prove quando non riusciva a mettere nel proprio cerniere nemmeno un punto. Il motivo? L'acqua entra nelle parti dove non deve entrare per cui per il veronese si presenta arduo il compito di qualificarsi per la finale. Fortunatamente le cose si normalizzano ma Borrello e Miraglotta non possono essere più raggiunti.

La seconda batteria per la quale si schierano 15 vetture, fa da intermezzo nell'attesa di vedere cosa combini Vidori nella terza. Nei primi giri si assiste alla solita impennata del giovane Andrea Vargiu che però ancora una volta si conclude senza gloria. Vince tranquillamente Enzo Grasselli sulla vettura di sua costruzione. Alle sue spalle si classificano nell'ordine Ravaglia, Maggioni e Vargiu.

Ed eccoci alla terza batteria. Sedici vetture schierate. Frigerio prende il comando delle operazioni mentre Vidori resta intrappolato nel gruppo. Nel corso dei dodici giri Frigerio manterrà senza problemi il primo posto mentre Vidori dal quinto posto riesce a risalire fino alla piazza d'onore.

Arriva dunque il gran duello. La finale decide l'assegnazione del titolo «Cadetto 1972». L'attenzione generale è puntata sulla coppia Ragaio-Vidori.

Sono da disputare 20 giri della pista junior. Alla prima tornata è in testa Enzo Grasselli seguito da Frigerio e Ragaio. Al giro successivo sempre Grasselli al comando mentre Vidori è addirittura secondo. I distacchi comunque sono minimi per cui può succedere ancora tutto. Fino al settimo giro la situazione non cambia. All'ottavo è in testa Vidori seguito da Maggioni e Grasselli mentre Ragaio si trova leggermente attardato. Ancora qualche tornata e al comando della corsa si stabilisce un trio formato da Vidori, Maggioni e Ragaio. Quest'ultimo un po' staccato. La conclusione della gara arriva rapida. Vidori conclude brillantemente al primo posto la sua splendida cavalcata mentre Ragaio proprio sul filo del traguardo riesce a guadagnare la poltrona d'onore davanti ad un ottimo Maggioni. Per Ragaio il trionfo in un tripudio di urla, di applausi e di felicitazioni e l'artistico trofeo, riprodotto un volante e una bandiera a scacchi realizzato dalla Fond Art.

**CLASSIFICA FINALE 8. TROFEO CADETTI AGIP - 1. ORAZIO RAGAILOLO (RGB) punti 48; 2. Vidori (Repetto) 45; 3. Ottini (Melesi) 16; 4. Ravaglia (Lab) 16; 5. Frigerio (Frimar) 15; 6. Bosio (Santandrea) 12; 7. Cavallini (Repetto) 12; 8. Maggioni (Lab) 10; 9. Viale (Repetto) 9; 10. Bionda (Lab) 8; 10. Capra (Repetto) 8; 10. Panzeri (Lab) 8; 13. Redaelli (De Ruy) 6; 14. Borrello (Giglio) 5; 14. Monti (Maco) 5; 16. Melesi (Melesi) 4; 16. Santandrea (Santandrea) 4; 16. Vigezzi (Santandrea) 4; 19. Grasselli (Grasselli) 3; 19. Miraglotta (Melesi) 3; 19. Verrelli (Melesi) 3; 22. Mercatelli (Mig) 2; 22. Taroni (Thiele) 2; 23. Maestri (Lab) 1**

**REPETTO**  
prepara  
una F. Monza  
da 350 mila lire

**MONZA** Con la decima prova si conclude all'autodromo di Monza la ottava edizione del Trofeo Cadetti Agip. Si tirano quindi le somme di una manifestazione che ancora una volta ha sorpreso un po' tutti per la sua vivacità e per il grande interesse che ha saputo suscitare negli sportivi che in gran numero ogni volta si sono dati appuntamento nelle serate quando i mini-bolidi diventavano protagonisti di magnifici caroselli sulla prestigiosa pista di Monza.

Il successo assoluto porta agli onori della cronaca un pilota per il quale non pochi prevedono un futuro ricco di soddisfazioni. Si tratta di Orazio Ragaio che nella parte centrale del torneo ha saputo mettere al proprio

attivo un considerevole numero di punti che gli hanno permesso di registrare brillantemente al rush finale dello scatenato Roberto Vidori che, diciamo pure, avrebbe meritato maggior fortuna se sulla strada non avesse incontrato appunto il «veronese terribile». Ma sentiamoli questi due magnifici protagonisti del Trofeo Cadetti 1972. Giusto cominciare proprio dal vincitore.

Ragaio, ventisettenne della provincia di Verona, residente a Bollate, di professione meccanico, ragazzo di una simpatia immediata, dice di non sapersi esprimere molto bene.

«Cosa vuoi che dica — aggiunge — è naturale che sia molto felice. Fino ad un certo momento mi ero quasi convinto di vincere il "Cadetti" con una certa tranquillità. Poi Vidori si è letteralmente scatenato e devo confessare che il suo brillante finale mi ha creato non poche preoccupazioni. In ogni modo è andata bene. Artefici del mio successo sono stati comunque anche altre persone, cioè i realizzatori della RGB, la vettura che mi ha permesso di vincere il titolo. La sigla significa Ragaio, Gaudenzi, Baffo.

«Il primo è il cognome mio e di mio fratello Maurizio che ha perso insieme a me notti intere in officina per mettere e mantenere sempre a punto la vettura. Il secondo è il cognome del realizzatore della carrozzeria, il terzo è il soprannome di un amico ingegnere milanese che ha disegnato il telaio della vettura. A loro va tutta la mia riconoscenza per quanto hanno fatto.»

Chiediamo ad Orazio un giudizio sul rivale Vidori. Ecco la sua risposta.

«Un avversario leale e molto sportivo. Con lui mi trovo bene a combattere in pista e per dimostrarti quanto lo ammira, basta ricordare che c'è stata una occasione in cui Vidori nel corso della finale restava leggermente attardato per una mia manovra non molto ortodossa anche se involontaria. Bene l'ho aspettato e poi insieme abbiamo disputato la volata. Vinse lui ma io rimasi ugualmente soddisfatto.»

E da Orazio Ragaio, il cui unico hobby è quello di vedere le corse automobilistiche, passiamo a Roberto Vidori, 28 anni di Pieve di Soligo (Trevviso), di professione imprenditore, sposato con la gentile signora Renata, con due bei bambini (Riccardo 5 anni e Simona 2 anni e mezzo). Con l'hobby dello sci, della pesca e del tennis.

«Ho avuto la sfortuna di non finire tre gare: la prima volta per la rottura della frizione, la seconda per un fuoripista per non investire degli avversari in testa-coda, la terza per aver perso il tromboncino di aspirazione. Ho fatto un bel finale e devo confessare che ho anche pensato di farcela. Purtroppo è andata come sappiamo. E' la terza volta consecutiva che mi classifico secondo nel Trofeo Cadetti e la cosa ovviamente mi fa più rabbia. Pazienza.

«Per il futuro non ho ancora fatto programmi precisi. Se trovo una macchina che mi soddisfa penso di passare ad una Formula superiore, altrimenti continuerò a divertirmi con la Formula Monza con la speranza di poter centrare finalmente nel segno.»

Anche a Vidori chiediamo un giudizio sull'avversario Ragaio. «Buon pilota, molto corretto, avversario leale.» Sentire questi due piloti esprimersi in questo modo fa una certa sensazione. Sarebbe troppo sperare che anche i protagonisti delle gare con le formule superiori facessero uso di un maggior senso sportivo che tante volte pare essere messo nel dimenticatoio.

Interessante anche il punto finale sul Trofeo Cadetti del costruttore alexandrino Pino Repetto, sincera figura di appassionato del settore. Con una sua vettura Vidori ha mancato per

**COPPA CITTA' DI TORINO** - Gara a cronometro in pista - Aeroporto Cerrina - Torino, 17 settembre 1972.

## LE CLASSIFICHE

**Classe 500 cc:** 1. Franco De Filippi (Fiat 500) 3'01"8; 2. Pavese (Fiat 500) 3'03"8; 3. Caveglia (Fiat 500) 3'6"7; 4. Seilas (Fiat 500) 3'8"4; 5. Oldano (Fiat 500) 3'40"9.

**Classe 850:** 1. Giovanni Carena (Abarth 695) 2'56"2; 2. Bolognesi (Fiat 595) 2'58"8; 3. Elia (Fiat 500-650) 3'00"0; 4. Tabone (Fiat 600-850) 3'5"3; 5. Calza (Abarth 695) 3'5"4; 6. Bille (Fiat 500-650) 3'8"7; 7. Bidone R. (Abarth 595) 3'14"9; 8. Bidone A. (Abarth 595) 3'20" e 7; 9. Calandra (Fiat 850 Coupé) 3'24"9.

**Classe 1200:** 1. Aldo Gattino (Fiat 128) 2'55"9; 2. Negri (Abarth 1000 Francis Lombardo) 3'5"5; 3. Chiecchi (Fiat 127) 3'7"5; 4. Raimondo (Fiat 600-1000 Abarth) 3'8"5; 5. Felice (Fiat 600-890 Abarth) 3'9"4; 6. Boscolo (Fiat 127) 3'10"6; 7. Lisella (Abarth 1000) 3'10"6; 8. Lombardo (Fiat Abarth 850-1000) 3'16"5; 9. Catania (Cooper 1000) 3'16"5; 10. Mondino (Alfa Sud) 3'18"1; 11. De Angelis (A-112) 3'18"4; 11. Nizza (A-112) 3'19"9; 12. Arata A. (Fiat 128) 3'23"1.

**Classe 1500:** 1. Attilio Stroppolo (Fulvia Zagato) 3'0"5; 2. Colbacchini (A.R. 1300) 3'3"7; 3. Puca (HF 1300) 3'6"3; 4. Aimasso P. (Fiat 124 Coupé) 3'11"3; 5. Aimasso E. (Fiat 124 Coupé) 3'58"1.

**Classe oltre 1500:** 1. Giovanni Spreafico (Porsche 914) 2'55"1; 2. Cardelli (GT 1600) 3'0"4; 3. Papiutto (Caldesi) 3'0"8; 4. Manuela (GT 1600) 3'6"2; 5. Rua (HF 1600) 3'11"1; 6. Lucchino Gianna (HF 1600) 3'13"4; 7. Marseglia (GT 1600) 3'14"1.

## CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Vincenzo Narcisi (F Italia) 4'14"1; 2. Mussa (F. Bellasi) 4'17"4; 3. Di Rosa (Bellasi 850) 4'35"7; 4. Merlin (528) 4'37"7; 5. Marinelli (Bellasi 850) 4'42"4; 6. Serra (Bellasi 850) 4'47"1; 6. Carbonara (Abarth 1000 Sport) 4'47"1; 7. Cotta (500-850) 5'16"1.

## CLASSIFICA DELLE DAME

1. Gianna Luchino (HF 1600) 3'13"4; 2. Arata (Fiat 128) 3'23"1; 3. Aimasso E. (Fiat 124) 3'58"1.

soffio il colpo pieno. «Ragaio meritatamente primo. E' un buon pilota ed un ottimo ragazzo. Meritevole di consensi anche Vidori il quale avrebbe potuto ottenere molto di più se guasti o incidenti non l'avessero handicappato. Per il prossimo anno ho in costruzione una ventina di telai di Formula Monza che penso di mettere in vendita ad un prezzo che non dovrebbe essere superiore alle 350 mila lire. La Formula Monza mi sembra tuttora molto valida e lo si è potuto constatare dal grande interesse che ha accompagnato tutte e dieci le prove del Trofeo. Tanti piloti partecipanti e tantissimi spettatori in variante e in tribuna a sostenere i propri beniamini.»

Sentiamo anche qualcosa da un dirigente, il presidente della scuderia meneghina, Anacleto Fontana. «Ragaio è socio della nostra scuderia per cui si può immaginare quanto abbiamo sofferto in questo finale di campionato. Ce l'abbiamo comunque fatta e adesso siamo ben felici. Orazio è un ragazzo che farà sicuramente strada. Noi siamo ben disposti ad aiutarlo anche se le finanze della scuderia sono quelle che sono.»

Ecco è questo il clima che chiude il Trofeo Cadetti 1972. Una edizione fortunata che sicuramente sarà seguita da altre sempre migliori. Quali altre considerazioni da fare? Si potrebbe prospettare la possibilità di far disputare trofei di Formula Monza su tutti i circuiti d'Italia ovviamente in funzione. Alla fine di questi trofei chiamiamoli «zonali» si potrebbe disputare un torneo finale a Monza. In questo modo sarebbero certamente molto più numerosi i piloti a fare la prima esperienza al volante di una monoposto a tutto beneficio del vivaio di giovani piloti e in generale dello sport automobilistico nazionale.

**Roberto Andreis**

La dogana ostacola la Scuola Piloti argentina

## Abbandonati ai topi 30 milioni di F. 2

**Buenos Aires** - Con tutto il materiale usato nella stagione corse in Europa dai piloti Reutemann e Ruesch, l'Automovil Club Argentino preparerà una scuola per piloti da corsa che dovrebbe essere diretta dall'ex direttore tecnico della squadra ACA in Europa sig. Ettore Staffa. La scuola sarebbe formata dal citato DT e da due meccanici che già lavorano in Europa al seguito di Reutemann e Ruesch. Il materiale, macchine e motori, che è stato trasportato in Argentina è collocato in un vecchio edificio della periferia di Buenos Aires, che una volta era una distilleria di liquori e oltre all'umidità gode della presenza di numerosi topi tenuti a bada per il momento da alcuni grossi gatti.

Il materiale del valore di circa 30 milioni di lire è in attesa di essere sdoganato, pratica per la quale si calcola occorrono circa 180 giorni, 60 dei quali sono già trascorsi. Il prezioso materiale è già abbastanza deteriorato ora e mancano ancora 120 giorni per essere messo a posto e riusato. Ammucchiati in detti capannoni si trovano quattro telai Brabham, due BT30 e due BT36, il camion Guy per il trasporto di tutto il materiale da una pista all'altra, 3 motori Cosworth di F. 2 nuovi e due casse comple-

te con tutto l'occorrente per le sospensioni.

Vi sono inoltre due cassoni con elementi della trasmissione, 6 muscoli di plastica e sei sedili adattati al fisico di Reutemann e Ruesch, inoltre 6 cassette porta attrezzi, due complessi per caricare le batterie di cui uno giapponese a benzina. Vi sono poi pile di gomme nuove e usate ed anche la Vespa che usava Staffa sui circuiti. Nel camion vi sono circa 60 gomme nuove e usate di tutte le misure e mescole e vi sono pure tutte le attrezzature per lavori d'emergenza. Il materiale in istato di abbandono si sta deteriorando lentamente.

● Proveniente da Interlagos si è visto a Buenos Aires il sig. Pizzagalli che ha preso contatto con il locale Automovil Club per organizzare alcune corse di F. 2. L'accordo con l'ACA è stato raggiunto e Buenos Aires e Cordoba saranno gli autodromi prescelti per le due gare: a Cordoba il 19 novembre e a Buenos Aires il 26 con la presenza di 19 piloti fra i migliori di detta Formula. Le corse avranno luogo su due manches e per somma di tempi e saranno organizzate dalla Motorsport.

● Pare definitivo il ritiro di Perrot dalle competizioni. Pago di avere vinto il campionato della montagna, il garagista svizzero ha deciso di appendere il casco al chiodo.

Mentre ha riaperto la CERRINA lanciata una nuova iniziativa per l'autodromo di LOMBARDORE: la sottoscrizione è appoggiata dall'A.C.T.

## I «mostri» e le signore

TORINO - Splendida giornata di sole per la riapertura del Cerrina con molte innovazioni. Anzitutto la gara è riservata ai piloti licenziati CSAI con esclusione quindi della gara di slalom riservata agli juniores. In secondo luogo è stata apportata una modifica alla formula di gara che consiste ora in due manche (si terrà valido il miglior tempo realizzato dai piloti in una delle due manche). Dalla prossima settimana, contrariamente a quanto avvenuto in questa occasione, verrà disputata una manche al mattino e una al pomeriggio per permettere ai piloti eventuali riparazioni o messe a punto. In ultimo, le premiazioni sono estese ai primi cinque classificati.

Dopo le prove libere del mattino verso le 14,30 ha inizio la gara. Nella classe 500 vince il bravissimo Defilippi di Venaria sulla 500 da lui stesso preparata con 3'01"8, seguito a soli 2" (3'03"8) dall'agguerrito Pavese su auto di preparazione Lavazza, patrocinato dal Bar Mexico 70; terzo è Caveglia della Piossasco Corse che nonostante rapporti non adatti a questa gara (non ha ancora tolto i rapporti da gara in salita) e con auto in semirodaggio, giunge a pochi secondi di distanza (3'06"7); quarto e quinti sono Feiles su vettura autoperparata, e Oldano con una 500 strettamente di serie.

Nella 850 ha la meglio come al solito il più bravo Carena su Abarth 695 autoperparata, con un bellissimo (2'56"2); secondo è Bolognesi della Nord-Ovest su 595 di preparazione Lavazza con 2'58"8, seguito da Elia della Piossasco Corse con una 500/650 di sua preparazione con un tempo di 3' netti. Quarto è Tabone con una 600/850; quinto Luigi Calza su Abarth 695 di elaborazione Calza-Tony.

Aldo Gattino, detto «Micio», della Piossasco Corse su Fiat 128 preparata da Caveglia, non ancora completamente messa a punto, dimostra la sua abilità di giovane promettente pilota vincendo la 1200 con un tempo di 2'59"9. Con 3'05"5 giunge Negri su Abarth 1000 Francis Lombardi preparazione Defilippi, seguito a 2" da Chiecchi su Fiat 127, da Raimondo su 600/1000 Abarth di sua preparazione con 3'08"5 e da Felice Giorgio su 600/890 Abarth. Attilio Stroppolo (Piossasco Corse) su Fulvia Zagato nella fino a 1500 con 3'00"5 la spunta sul collega di scuderia Colbacchini che nonostante il piede a tavoletta giunge a 3" di distacco con la sua Alfa Romeo 1300 preparata da Caveglia; terzo con 3'06"3 è Pica su HF 1300 preparazione Anastasio. Con 3'11"3 si classifica quarto Primo Aimasso, seguito dalla moglie Ebe con 3'58"1, entrambi su Fiat 124 coupe.

La oltre 1500 è vinta dal bravo Giovanni Spreafico, una nuova recluta del Cerrina, con 2'55" su Porsche 914 strettamente di serie, quindi poco adatta alla pista stretta e tortuosa. Entusiasta del Cerrina, Spreafico afferma che farà mettere a punto opportunamente la vettura, con l'evidente intenzione di tornare a gareggiare su questo circuito. Enrico Cardelli su GT 1600 di preparazione Cavallo lo segue con 3'00"4; terzo è l'affezionato Papinutto che con la sua 1750 preparazione Monzeglio e la sua guida molto lineare, giunge con 3'00"8. Seguono nell'ordine «Manuela» e Rua con 3'6"2 e 3'11"1.

Ed ecco finalmente la formula «mostri» la cui gara si disputa su cinque giri. Narcisi del team «Latte Torino» su F. Italia di Filannino, fa il miglior tempo della categoria con 4'14" e ottiene il nuovo record della pista

con 50"2 abbassando di 4/10 il suo stesso precedente record di 50"6. La messa a punto della vettura è dello stesso Narcisi che è riuscito ad eliminare gli inconvenienti tipici delle F. Italia con un assetto perfetto. Lotta serrata con Mussa anche egli del team Torino Latte (pare si stia effettuando un campionato interno in questa scuderia) con una F. Ford Bellasi di preparazione Bosato per la parte motore e Narcisi per la parte assetto, giunge secondo con 4'17"4. Il bravo Vincenzo Di Rosa della Scuderia Rododendri su Bellasi 850, nonostante riesca a prendere un secondo ogni giro, giunge solo terzo con 4'36"7. Quarto è Rossano Merlin su 500/128, ormai conosciuta come 528 dei fratelli Della Betta che, miracolosamente rimessa in sesto dopo un incidente accaduto durante le prove a Zuccarello che correva sulla stessa auto, ottiene un 4'37"7. Giuseppe Marinelli, collaudatore del reparto esperienze Fiat, con una F.850 Bellasi, in fase di messa a punto a cui provvede egli stesso, ottiene un onorevole quinto posto con 4'42"4, nonostante fosse handicappato dalla rottura del cambio. Infatti non ha potuto usufruire della prima, utilissima alla partenza e ai tornanti.

Un'altra novità nei «mostri» è rappresentata da una Abarth 1000 sport prototipo, in fase di messa a punto e con evidenti difficoltà di alimentazione, di Vito Carbonara, già conosciuto come pilota di F. Ford e F. 850, che giunge sesto con 4'47", pari tempo di Serra su Bellasi 850 di preparazione Capra settimo con 5'16" è Gatta su 500/850 di sua realizzazione, che ha ancora evidenti problemi di assetto.

Da non sottovalutare la bravura delle signore, specialmente di Gianna Lucchino, che è prima della classifica dame con 3'13"4, seguita da Adele Arata e da Ebe Aimasso. Nell'insieme un ottimo inizio che lascia bene sperare anche per la prossima gara che si disputerà l'8 ottobre.

Giorgio Rossotto

## I ristoranti salveranno Zandvoort?

ZANDVOORT - Anche a Zandvoort si hanno i problemi di Monza, certamente superiori perché se Monza è un problema per sé, la chiusura di Zandvoort significherebbe la fine dello sport automobilistico olandese, non esistendo altri circuiti permanenti. Il Comune, proprietario del circuito, due anni fa ha preso la decisione di abolirlo e perciò non è sembrato più il caso di migliorarlo secondo le richieste della CSI. Oltretutto trattandosi di una spesa dai 100 ai 300 milioni di lire, si parla addirittura della chiusura per la fine del '73. C'è la speranza di un ripensamento per via della pressione dei vari Hotel e ristoranti i quali hanno certamente l'interesse a che il circuito rimanga.

# 1000 LIRE ad azione

TORINO - Lo staff direttivo dell'AC: il presidente ing. Cristillin, il direttore dott. Sansone, il presidente della commissione sportiva dott. Valenzano e il direttore della sezione sportiva dott. Aimaretti hanno affrontato i rappresentanti delle scuderie torinesi e la «stampa» sul tema scottante dell'autodromo. Il prologo è dell'ing. Cristillin che chiarisce il punto di vista dell'AC sulla entità del futuro impianto dandone per certa la realizzazione: si tratterà di un circuito che stia a metà tra Casale e Monza, adatto ai F. 1 e dotato di tutti gli accessori, comprese tribune da 500 posti, di lunghezza opportuna (almeno 5 km) che permetta insomma di svolgere una attività internazionale proficua degna della Detroit Prealpina. Insomma 3 miliardi di spese per un impianto completo di cui ora non si sa ancora il luogo di costruzione a causa della necessaria prudenza nel valutare le aree disponibili, (Lombardore non è affatto da scartare mentre la zona di Avigliana è caduta oltre per quanto detto prima da Autosprint anche per il terreno cedevole e il costo elevato) stilare un circostanziato progetto esecutivo, (tenendo conto anche delle esigenze future) reperire i fondi e organizzare i lavori.

Beninteso che la situazione politica ed economica giocano un ruolo determinante in quanto una simile cifra si può trovare solo con aiuto della Fiat (ora in predicato per la situazione produttiva non favorevole), delle Banche (vedi San Paolo e Cassa di Risparmio), e di enti vari (vedi la Regione...); solo alla fine con tutto l'impianto finanziario in opera l'AC potrebbe chiedere un mutuo di un miliardo all'ACI centrale (che si accollerebbe gli interessi passivi come a Firenze) per completare il capitale necessario a lanciare i lavori.

Tutta questa macchina dell'autodromo come si può capire è di difficile messa a punto per cui prima di 3 anni e più, niente di concreto e nessun «nastro da tagliare» (tra il resto capiterebbe giusto prima delle elezioni). Non è che con questo vi sia cattiva volontà da parte dell'AC Torino anzi forse mai prima i responsabili dell'ente hanno, all'unisono e in pubblico, dichiarato la loro volontà di realizzare un circuito a Torino, semplicemente si è capito che nell'attuale frangente la realtà dell'Automobile Club è questa e cioè: prudenza, tempi lunghi e comunque un progetto di autodromo assolutamente non come Varano o Casale. Neppure sarebbe accettabile per l'ente torinese un impianto relativamente piccolo, depennato del superfluo e con ambizioni di crescita; su questo ultimo punto si sono battuti i rappresentanti delle scuderie per ridurre, con i costi, i tempi di attesa ma i «magnifici 4» non hanno ceduto di un palmo. Per il resto si è chiarita la situazione di Lombardore che, in base alla delibera di luglio dell'AC, sembrava scartato con gran dispiacere degli sportivi che avevano già cominciato a mettere in moto i motori dopo aver visto il progetto del geom. Cosentino avallato dall'ing. Cavazzuti

e apparentemente gradito all'AC. A questo punto della discussione stimolato dagli eventi il geom. Cosentino, restando ormai conto della burocratizzazione della sua creatura, lancia l'idea che aveva in serbo per emergenza e cioè aumentare il capitale della società a suo tempo costituita (quella dell'autodromo di Camelia) con una pubblica sottoscrizione emettendo azioni per autofinanziare, con l'aiuto degli sportivi piccoli e grandi che siano, la costruzione del nuovo autodromo a Lombardore.

sono abilmente mostrati favorevoli soprattutto per aver trovato una ottima «scia» da seguire. Insomma l'AC resta in attesa con animo ben disposto e se gli auspici saranno favorevoli (vedi molto appoggio alla pubblica emissione) i dirigenti presenti stasera e quelli del consiglio direttivo favorevoli all'autodromo, potrebbero convincere quelli dubbiosi ad appoggiare globalmente l'iniziativa del geom. Cosentino. In caso contrario (di poco successo dell'iniziativa) ripasserebbe tutto in mano all'AC con il

## Le 1000 lettere per LOMBARDORE

TORINO - La Società per Azioni «Autodromo di Candia» comunica: «Visto l'esito della riunione avvenuta il 5 settembre scorso fra i Dirigenti dell'Automobile Club di Torino ed i Rappresentanti delle Scuderie Torinesi, sentito il parere degli attuali componenti il Consiglio di Amministrazione, considerato che l'unica prerogativa valida alla costruzione di un Autodromo nell'area di Torino, al servizio delle Regioni Liguria, Piemonte e Valle d'Aosta, è l'iniziativa privata; stabilisce di indire in un prossimo futuro una Assemblea Straordinaria dei propri Soci Azionisti per aumentare il capitale sociale a L. 500.000.000. All'uopo il Consiglio di Amministrazione dà incarico al Presidente di aprire immediatamente una pubblica prenotazione di azioni.

«Ancora in seguito di quanto deliberato ed al fine di propagandare l'iniziativa principalmente nel settore agonistico, saranno inviate, nei prossimi giorni circa 1000 lettere d'invito a sottoscrivere la suddetta prenotazione, a tutti i licenziati C.S.A. e F.M.I. residenti nelle regioni di cui sopra. Si intende così passare alla immediata realizzazione dell'impianto anche a lotti ma nel più breve tempo possibile.»

Il testo delle circa 1000 lettere che saranno inviate ai possibili sottoscrittori di azioni fa un po' il punto della situazione, motivando l'iniziativa della pubblica sottoscrizione dopo che l'AC Torino «nonostante le promesse iniziali, non ha deciso nulla». Nella lettera, inoltre si ricorda come il circuito di Lombardore sia progettato anche per gare di moto, karts e tutti gli altri sports motoristici annessi.

Nell'invitare a sottoscrivere più azioni e nel divulgare l'iniziativa tra gli amici, si ricorda a quanti vorranno acquistare azioni a servirsi di vaglia postale o bancario e a prenotare le azioni prima del 5 di ottobre, data in cui avverrà una riunione fra i Rappresentanti delle Scuderie Torinesi e i Dirigenti dell'AC Torino. «In tal modo in quella occasione si potrà dimostrare che l'Autodromo è voluto dagli sportivi ed appassionati degli Sports motoristici».

E' da considerare tra il resto che a Lombardore è stato favorevolmente variato il piano regolatore, il che permetterebbe senza troppe difficoltà di utilizzare l'area della Valle Fisea per uso sportivo e in seguito terreni adiacenti. Si potrebbe così tecnicamente realizzare l'impianto a suo tempo illustrato (da Autosprint) della lunghezza di circa 4 km e, calcolando qualche sacrificio negli accessori, ridurre la spesa molto al di sotto del miliardo.

Udita la proposta coraggiosa di Cosentino i «magnifici 4» si

grave rischio dei tempi lunghi se non peggio.

Giorni quindi decisivi per la iniziativa coraggiosa di Cosentino che attualmente lavora all'aumento del capitale a 500 milioni e a preparare la sua manovra finanziaria. Il suo atto generoso merita la massima attenzione da parte di tutti gli sportivi piemontesi. Tra un mese vi sarà una seconda riunione che dovrà fare il punto della situazione.

g. r.

Piloti esuberanti nel già massacrante  
(per le macchine) Trofeo Valle D'Aosta

# Fra i due litiganti gode RUBBIERI

## SPECIALE PER AUTOSPRINT

AOSTA - Trentacinque macchine arrivate su novantasette partite e parecchie ridotte in condizioni veramente pietose, dimostrano di per sé quanto sia stata dura una gara come il 2. Trofeo Valle d'Aosta. Comunque ai concorrenti le gare, o almeno le prove in esso previste, più sono dure e più piacciono. Quello che invece a loro certamente non piace e non è piaciuto qui ad Aosta, sono i trasferimenti troppo tirati che impongono «numeri» da brivido attraverso il traffico. Abbiamo, per la verità, visto sulla statale del Gran San Bernardo anche i migliori costretti a manovre irripetibili.

E' un appunto di cui gli organizzatori dell'AC Aosta hanno avuto l'indubbio merito di prendere seriamente atto, con la promessa di tenerlo nel giusto conto nella prossima edizione della corsa. La gara, per chi l'ha seguita, è stata un continuo susseguirsi di emozioni e di colpi di scena. Il primo è venuto già nella seconda prova di Marzatico, u-

no dei favoriti che si è dovuto fermare col motore fuso.

Pareva intanto accendersi la lotta tra Pittoni, che si vedeva quasi in tasca un altro bel gruzzolo di punti per il campionato italiano, e Haupt decisamente a «bissare» il successo dello scorso anno. Ma fra i due litiganti si è inserito di prepotenza Fulvio Rubieri che abbiamo sempre, forse a torto, considerato un po' la riserva del magnifico terzetto Pittoni, Marzatico e Bacchelli del Lloyd Adriatico. Sua la seconda, la terza e la quarta prova speciale; battuto di soli 5" nella quinta da Pittoni, è tornato ad essere il migliore per tutto il resto della gara, terminando con 93 penalità in meno di Pittoni.

Usciti dalla scena per rottura e incidenti, Pelganta, lo stesso Haupt e l'altro pilota del Lloyd Adriatico Liviero, Biasuzzi, procedendo senza strafare si piazzava ugualmente al terzo posto seguito da De Angelis, migliore nel gruppo 3. Il quinto posto è stato di Brai con la Kadett gr. 1, un risultato eccellente.

Gigi Mosca

2. TROFEO VALLE D'AOSTA - Prova valida per il Campionato Rally nazionale - Aosta, 1-17 settembre 1972.

### CLASSIFICA

1. Fulvia Rubieri (Porsche 911 S) p. 1042; 2. Pittoni (Porsche 911 S) 1135; 3. Biasuzzi (Lancia Fulvia HF 1600) p. 1259,4; 4. De Angelis (Lancia Fulvia HF 1600) 1276; 5. Brai (Opel Kadett 1900) 1351; 6. Novarese (Porsche 911 T) 1436; 7. Montaldo (Lancia Fulvia HF 1600) 1450; 8. Boretto (Fiat 128 Coupé) 1461; 9. Graziosi (Fiat 124 Spider) 1564; 10. Bocca Pierteresio (Renault R 12 Gordini) 1633; 11. Negri (Simca Rally 1) 1666; 12. Garaffa (Lancia Fulvia HF 1600); 13. Wainer (Fiat 128 Coupé) p. 1783,8; 14. Lodi (Lancia Fulvia HF 1600) 1805; 15. Lisino (Simca Rally 1) 1813; 16. Del Figlio (Simca Rally) 1842; 17. Rossi (Autobianchi A-112) 1885,4; 18. Garin (Lancia Fulvia HF 1600) 1925; 19. Canepa (Fiat 127) 1948; 20. Giovannone (Simca Rally) 1954; 21. Chiantore (Fiat 128) 2086; 22. Giasti (Lancia Fulvia HF 1600) 2116,6; 23. Baratella (Fiat 128 Rally) 2157; 24. Berruto (Fiat 850 Coupé) 2192; 25. Callegari (Fiat 128) 2675,6; 26. Ferri (Simca Special) 2785; 27. Torreano (Fiat 128 Coupé) 2804; 28. Vigada (Fiat 127) 2920; 29. De Rocco (Simca Rally) 3258; 30. Poliastri (Fiat 850 Special) 3261; 31. Muscionico (Lancia Fulvia Zagato) 3379,4; 32. Campani (A.R. 2000) 3441,4; 33. Scapinelli (Fiat 500) 3563,6; 34. Ghione (Fiat 124 Coupé) 3774,8; 35. Pinnato (Lancia Fulvia Zagato 1300) 4217.

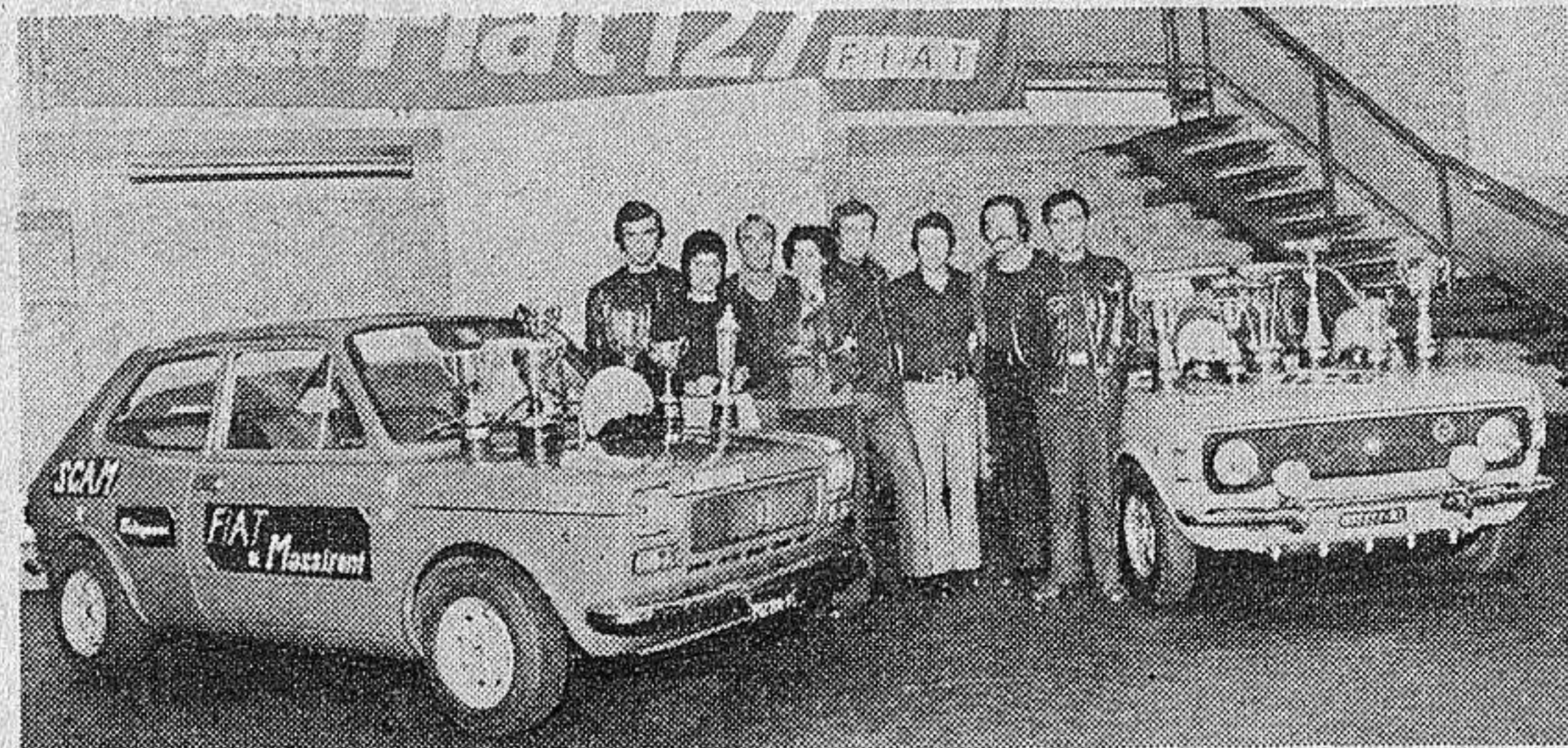
## Due recuperi di corse in ottobre

● Nel mese di ottobre verranno recuperate due gare siciliane che non erano state effettuate, in agosto, per motivi vari; la Alcamo-Monte Bonifato, in calendario il 6 agosto, è stata iscritta nella nuova data dell'8 ottobre; la Coppa Monte Kronio, che doveva effettuarsi il 15 di agosto, sarà svolta il 22 ottobre, con la collaborazione dell'AC di Caltanissetta.

● JOHN GOTT, il pilota-poli-ziotto assai noto sulle piste inglesi, è morto pilotando la sua Austin Healey a Lydden Hill. E' incorso in un incidente ed è finito contro il terrapieno. Gott, che aveva cinquantotto anni, aveva cominciato a gareggiare nel 1933 partecipando al Rally del RAC.

## La 1000 KM. PARIGI a... ROUEN

● La 1000 Km di Parigi del 15 ottobre, contrariamente al suo nome si correrà come si sa a Rouen e non a Montlhéry e si erano posti due problemi al suo svolgimento. Per prima cosa non c'era un numero sufficiente di boxes per una gara sport, problema risolto con l'adozione di otto nuovi boxes di fronte a quelli esistenti, grazie all'allargamento della pista in quel punto. Poi c'era il regolamento iniziale, che ammetteva vetture senza limite di cilindrata per cui potevano esserci macchine Interserie con motore di cinque litri con compressore, o di otto litri, fatto che avrebbe determinato qualche sport tre litri e soprattutto la Matra, per la quale la lotta sarebbe stata impari. Il regolamento definitivo non c'è ancora, ma è sicuro che la gara sarà limitata alle sport tre litri e alle GT.



La scuderia Massironi-Scam di Melegnano che ha debuttato quest'anno nell'Autotorneo. Da sinistra, Dino Massironi, Domitilla Mazzoni, il d.s. Giovanni Massironi, Linda Massironi, Guido Massironi, Telesforo Leva, Paolo Duma e Dino Trezzi con le loro Fiat

Con...IMERITO (2<sup>a</sup>) alla POGGIALI  
l'AUTORADUNO Innocenti - AGIP

## Le signore hanno paura della pioggia

SAINT VINCENT - Con un monte premi da rally internazionale, l'edizione '72 dell'Autodromo femminile Innocenti-Agip avrebbe certamente meritato un ben maggiore numero di partecipanti o, meglio, avrebbe forse richiesto una pubblicità più ampia che certo non avrebbe mancato appunto di far raggiungere un numero più adeguato di adesioni. Le pessime condizioni del tempo su Milano hanno poi ancora scoraggiato molte delle iscritte a prendere il via.

Sabato hanno preso il via da Saint Vincent le concorrenti «più abili», almeno quelle che già avevano esperienza di gare. Al termine di un percorso di regolarità con sei prove speciali ha avuto la meglio Maria Cristina Poggiali che è finalmente tornata a vincere.

Intanto giungevano da Milano le «debuttanti» che sul piazzale delle Terme si sono cimentate in un percorso di precisione: l'onnipotente clan Borghesio ha qui visto la brillante vittoria della sua signora Liliana.

La sera gran galà al Casinò con le premiazioni della giornata e domenica, con inizio posticipato di un'ora perché le concorrenti smaltissero le follie della notte.

Hanno cominciato le «esperte» e Patrizia Del Zotto è stata di gran lunga la più veloce, ma è stata anche l'unica ad abbattere proprio l'ultimo birillo per cui la Poggiali, pur essendo più lenta, ha ottenuto il minor numero di penalità e quindi il secondo successo. La sorpresa grossa è venuta però dall'altra categoria dove una quasi sconosciuta, Onelia Baldo Ambrosi, ha fatto segnare il miglior tempo in assoluto, assicurandosi così anche l'ambito Trofeo Innocenti-Agip.

g. m.

AUTORADUNO FEMMINILE DELLA REGOLARITA' 3.º TROFEO INNOCENTI - AGIP - Milano - Saint Vincent, 16-17 settembre 1972.

### CLASSIFICA (Sabato)

1. Maria Cristina Poggiali (Lancia Fulvia 1600) penalità 8,3; 2. Imerito (Lancia Fulvia HF 1600) p. 12,7; 3. Fava (Lancia Fulvia 1300) 13,8; 4. Castillet (A.R. GT Junior) 14,8; 5. Gatti (A.R. GT Junior) 17,2; 6. Palossi (Mini Cooper 1300) 18,6; 7. Raimondi Borghesio (Lancia Fulvia 1300) 22,6; 8. Luchino (Lancia Fulvia HF 1600) 36,9; 9. Del Zotto (Fiat 127) 38,1; 10. Calvini (Mini Cooper 1000) 41,2; 11. Gorli (Mini Cooper 1300) 77,4; 12. Mandelli (Lancia Fulvia 1300) 129; 13. Di Stefano (Fiat 500) 537,8.

### PROVA DI ABILITA' DI GUIDA (Sabato)

#### CLASSIFICA

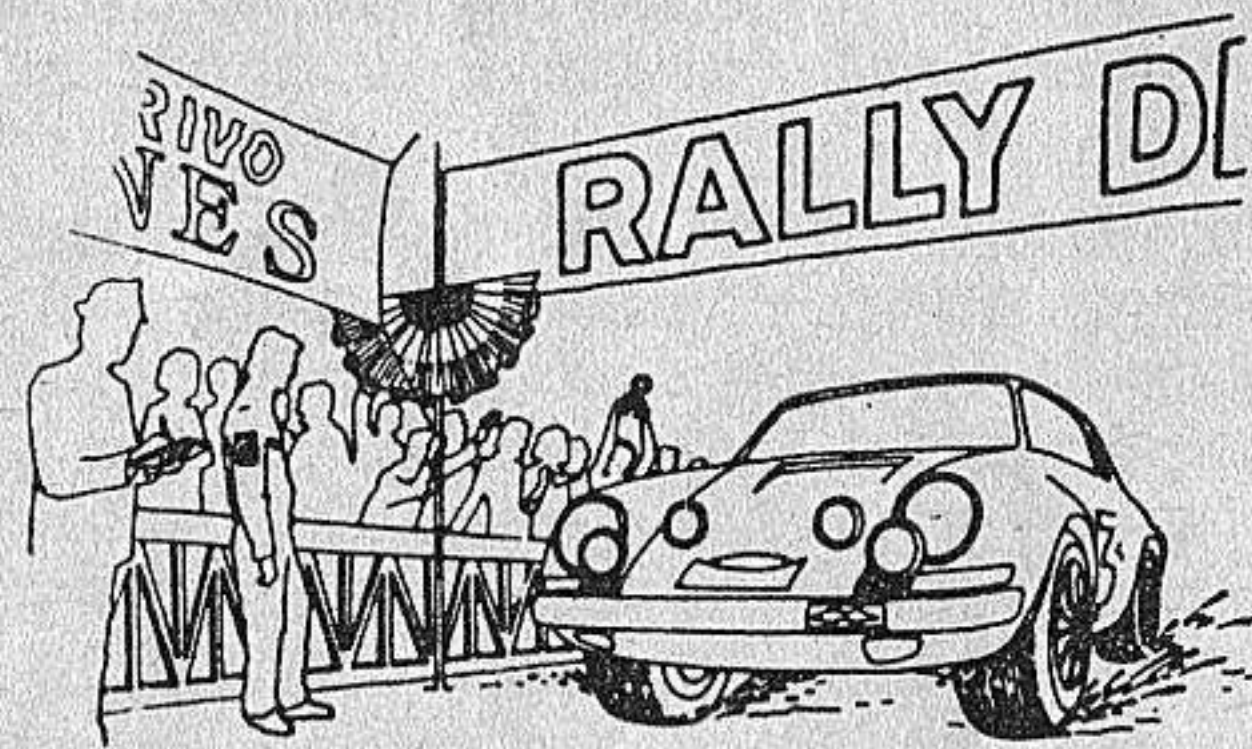
1. Liliana Borghesio (Fiat 127) p. 1,3; 2. De Liguori (Fiat 850) 3,5; 3. Coppato (Mini Cooper) 6,36; 4. Colnaghi Crippa (Fulvia Coupé 1300) 6,52; 5. Bergamo (Fiat 500) 7,4; 6. Luchelli (Innocenti Mini Minor) 7,9; 7. Gazzola (Innocenti Mini Cooper) 8,9; 8. Meggiolaro Ribaricker (Opel Kadett) 9-8; 9. Del Monte (Innocenti Mini Minor) 10,3; 10. Grottin (Fiat 128 Rallye) 10,4; 11. Ferraresi (Innocenti Mini Minor) 10,6; 12. Ferrucci Lenzini (Fiat 850 F) 10,7; 13. De Vecchi (Innocenti Mini Minor) 11,2; 14. Borsoi (Fiat 128) 11,5; 15. Cazzan (Autobianchi A-112) 12,1; 16. Palestini (A.R. Giulia GT) 16,1; 17. Paldo Ambrosi (Mini Minor) 13,4; 18. Possenti (Fiat 500) 13,7; 19. Piredda (A.R. Giulia) 14,2; 20. Pastori p. 14,6; 21. Chech (Autobianchi A-112) 14,7; 22. Benedini (Innocenti Mini Cooper) 15,2; 23. Rizzo (Fiat 128 Rallye) 19,4; 24. Scolari p. 20,5; 25. Radella Martinel (Fiat 128 Rally) 22,9; 26. D'Alessio (Fiat 500 L) 24,2; 27. Garri (Fiat 128) 24,9; 28. Parisi (Innocenti Mini Minor) 25,5; 29. Stallone (Lancia Fulvia Coupé) 34,6; 30. Gibelli (Opel Kadett) 35,5; 31. Volontieri p. 42; 32. Costa Piendibene (Lancia Fulvia Coupé) 53,3.

#### CATEGORIA A (Domenica)

1. Maria Cristina Poggiali p. 39,04; 2. Del Zotto 41,98; 3. Raimondi Borghesio 42,64; 4. Calvini p. 47,77; 5. Gorni p. 55,10; 6. Imerito p. 57,78; 7. Gatti p. 64,30; 8. Di Stefano p. 74,2; 9. Castillet p. 74,40; 10. Fava p. 86,99; 11. Luchino p. 97,61; 12. Palossi p. 105,38; 13. Mandelli p. 119,12.

CATEGORIA B: 1. Onelia Baldo Ambrosi p. 35,51; 2. Grottin 43,73; 3. Ferrucci p. 46,99; 4. De Dettis p. 47,74; 5. Del Monte p. 49,40; 6. Coppato p. 51,73; 7. Borsoi p. 53,61; 8. Gazzola p. 57,70; 9. Bergamo p. 59,26; 10. Chech p. 60,88; 11. Palestini p. 61,13; 12. Parisi p. 63,22; 13. Cassan p. 64,32; 14. Rizzo p. 65,06; 15. Meggiolaro Rubarick p. 65,17; 16. Garri Pennati p. 65,88; 17. Luchelli p. 69,41; 18. Piredda p. 70,65; 19. Ravella Martinel p. 70,78; 20. Borghesio p. 71,69; 21. Benedini p. 81,01; 22. Ferraresi p. 82,17; 23. Pastori p. 91,40; 24. Volontieri p. 96,96; 25. Scolari p. 103,76; 26. Colnaghi Crippa p. 109,06; 27. D'Alessio p. 116,67; 28. De Liguori p. 117,49; 29. Possenti p. 135,76; 30. Gibelli p. 154,82; 31. Costa Piendibene p. 160,91.

# kléber vince



## 2. Trofeo Valle d'Aosta 17 settembre 1972

1. assoluto Rubieri Fulvio su Porsche 911 S, della Scuderia Lloyd Adriatico.
2. assoluto Pittoni Leo su Porsche 911 S, della Scuderia Lloyd Adriatico.
1. del Gruppo 1 classe 4 Brai Salvatore, su Opel Kadett 1900, della Scuderia Jolly Club.
- Gruppo 2 - 4 classe, 7 Rubieri Fulvio, su Porsche 911 S, della Scuderia Lloyd Adriatico.
- Gruppo 3 - classe 8, Pittoni Leo, su Porsche 911 S della Scuderia Lloyd Adriatico.

Kleber radiale V10

primo dove più difficile è vincere

# Kleber



Ormai il gioco è fatto: appare a tutti impossibile togliere a VITTORIO BRAMBILLA la meritata soddisfazione del titolo italiano, in ballottaggio fino alla gara di Valledlunga, nella quale il monzese ha ribadito per l'ultima volta la sua ferrea volontà di vincere. Rimangono certamente la gara di Monza, mentre non è ancora chiaro se si farà la conclusiva del 15 ottobre a Roma, ma ormai rimangono poche speranze per i tre inseguitori, irrimediabilmente inchiodati a quota trenta. Inoltre Vittorio ha al suo attivo ben quattro primi posti, mentre sia Giorgio che Pesenti Rossi ne hanno solo due: Pica addirittura uno solo.

Una sola possibilità quindi per Giorgio e Pesenti: vincere entrambe le gare (sempre nel caso che siano entrambe valide per il campionato), per poi portarsi a pari numero di vittorie, senza che naturalmente il Vittorio vinca. Ed è una condizione pesante questa: da quando Brambilla si è seduto sulla Brabham BT 35 che aveva usato nelle prime corse della stagione Giuseppe Bianchi non ha più avuto rivali: e le vittorie sarebbero state certamente cinque, una in fila all'altra, se non ci fosse stata la battuta d'arresto di Varano, dove il monzese era apparso imprevedibile e solo la rottura del cambio (mancava la quarta) e la perdita del musetto lo hanno attardato abbastanza da concedergli il secondo posto.

## le CORSE PARALLELE dei 4 aspiranti al tricolore

### MONZA 16 aprile

Carlo Giorgio conquista i primi nove punti vincendo la volata-surplace sull'incredulo Fontanesi: Vittorio Brambilla è solo settimo con l'anziana Birel Alfa preceduto in volata anche da Colombo. Pesenti Rossi fa una corsa regolare giungendo quarto: Pica non era riuscito a partire in batteria per aver distaccato forse infilandosi nella monoposto il filo elettrico della pompa benzina.

### IMOLA 1 maggio

E' la volta di Francisci che si avvantaggia su Carlo Giorgio che si illudeva di giocare il solito scherzetto della volata tirata: Francisci però non ci casca e frammette subito uno spazio sufficiente per vincere senza volata. Pica invece vince lo sprint su Cinotti e Venturi, mentre Vittorio Brambilla in possesso di un cambio con marce corte si classifica solo sesto. Pesenti Rossi è attardato dalla foratura del radiatore e termina a 12 giri la sua corsa.

### MONZA 28 maggio

Sul tracciato Junior ancora una volta una vittoria in volata: Pino Pica è questa volta il più abile e sfrutta le scie di Giorgio e Vittorio Brambilla precedendoli in quest'ordine. Da questa gara Vittorio Brambilla inaugura la Brabham BT 38 della scuderia Italia, faticando non poco nel metterla a punto mentre Pesenti Rossi, sempre al volante della BT 35 identica ai primi due giunge quinto al traguardo.

### VARANO 11 giugno

Sotto l'acqua battente Carlo Giorgio, che dispone di gomme più adatte al terreno la spunta su un Colombo scatenato: è la prima volta che le F. 3 corrono a Varano. E' il miglior momento del giovane romano: distanziati giungono Brambilla terzo, Pica quinto e Pesenti Rossi settimo.

### IMOLA 23 luglio

Si ritorna a Imola: dopo una volata drammatica, per il pauroso volo di

Carlo Giorgio sulla curva che immette sul rettilineo dei box è lo svizzero Bruno Pescia ad aggiudicarsi la volata davanti a Pesenti Rossi. Per Pesenti i primi nove punti (Pescia, che corre con licenza italiana, è cittadino svizzero): Pica è terzo mentre Vittorio Brambilla non entra in finale per una foratura in batteria.

### MISANO 6 agosto

Anche Vittorio Brambilla, dopo le esperienze sulla BT 38, opta definitivamente per la più vecchia ma certamente più competitiva BT 35 e vince clamorosamente qui a Misano, costruendo con questa vittoria senza discussioni il suo campionato. Pica riesce a precedere Pesenti Rossi all'ultimo giro con la complicità di un doppiato, mentre Carlo Giorgio, dopo una lunga serie di disavventure non prende punti con la nuovissima BT 38.

### MISANO 20 agosto

Questa volta le discussioni ci sono, e forse anche troppo accese. Ancora

una volta Vittorio Brambilla, spalleggiato dal fratello Tino sbaraglia il campo, costringendo Pica a dare forfait. Carlo Giorgio è sempre in difficoltà con la nuova monoscocca e riesce a giungere sesto per un pelo: ancora regolarissimo Pesenti Rossi, che giunge terzo alle spalle dei Brambilla.

### VARANO 27 agosto

L'atmosfera è ancora rovente dopo i fatti di Misano: sotto lo sguardo vigile dei dirigenti CSAI, al termine di una gara bella e entusiasmante è Pesenti che la spunta davanti a Vittorio Brambilla, in verità senza più il musetto e senza la quarta marcia. Pica perde la terza posizione per un testa coda a pochi giri dalla fine e giunge quarto: non taglia il traguardo invece Carlo Giorgio, di nuovo al volante della BT 35 che ha avuto numerose noie.

### MONZA 3 settembre

E' l'inaugurazione delle chicanes in previsione del G.P. d'Italia: sotto un dilu-

vio universale è ancora una volta Vittorio Brambilla che si conferma il più forte e conduce una gara sempre in testa davanti al redivivo Fontanesi. Terzo al termine di una bella gara è ancora una volta Pino Pica, al volante della BT 35 di Mohr, che giunge ancora davanti a Pesenti Rossi, mentre Giorgio è fuori gara per la rottura della pompa benzina.

### VALLELUNGA 10 settembre

Con la corsa romana Vittorio Brambilla ha concluso il suo piccolo capolavoro: in testa dall'inizio alla fine, non ha mai avuto un attimo d'incertezza, avvantaggiandosi ormai irrimediabilmente per la classifica finale. Ha dovuto invece lottare a lungo Fontanesi per giungere alle spalle del monzese, davanti a Pescia e Pesenti Rossi, mentre Carlo Giorgio (con una gomma a terra?) esce di strada al termine della essse. Pica ormai ha abbandonato e preferisce correre con la Porsche all'Intereuropa.



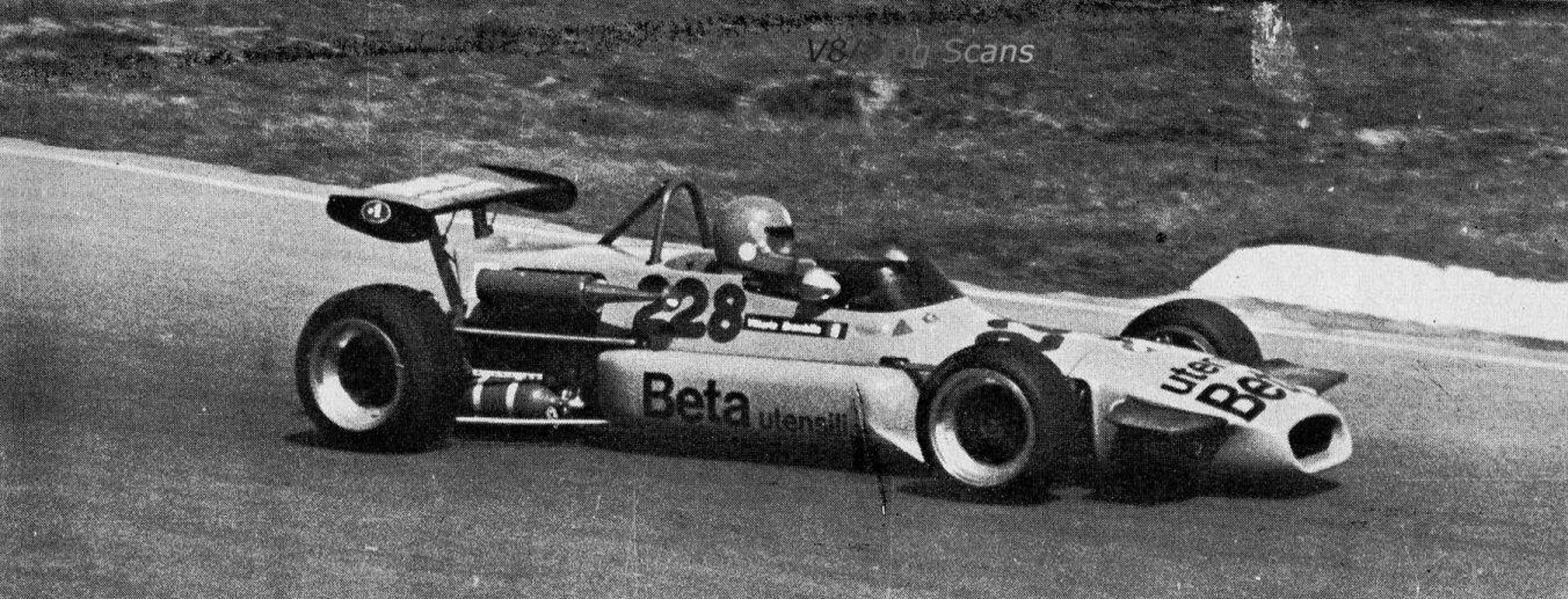
# ferrari vince

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

**MAGNETI  
MARELLI**

MAGNETI MARELLI  
LA RAGIONE PER NON CAMBIARE





Vittorio Brambilla non è nuovo alla F. 3: aveva debuttato nel '68 ottenendo un quarto posto a Monza, ma solo nel '69 era esploso giungendo secondo assoluto alle spalle di Picchi. Nel '70 aveva corso con la F. 2, per poi tornare alla F. 3 nel '71 giungendo ancora 2.o nella classifica del campionato dopo Naddeo

E' stato proprio nell'ultimo stralcio del campionato che il monzese ha costruito il suo successo: nelle gare precedenti, sarà per le vetture (l'anziana Birel con motore Alfa, la nuovissima Brabham BT 38, difficilissima da mettere a punto e apparsa inferiore al precedente modello tubolare) che per altri fattori (Vittorio tra l'altro era impegnato anche con la F. 2, che ha in seguito abbandonato per curare fino in fondo la F. 3) non era mai riuscito a primeggiare. Durante questo primo periodo invece il romano CARLO GIORGIO aveva colto i suoi migliori successi e pareva sicuramente avviato alla conquista del titolo: per un poco era stato impegnato da Fontanesi, che abbandonava poi le competizioni per una strana tournée nel medio oriente, alla ricerca forse di una tranquillità interiore che stava perdendo di giorno in giorno, e poi da Francisci e Pica, indubbiamente più esperti di lui, che gli soffiavano due vittorie a Imola e Monza. Poi la battuta d'arresto con l'incidente di Imola, dopo la promettente affermazione di Varano: la bruttissima uscita di strada, rimasta ancora poco chiara, dove Pesenti Rossi prendeva i suoi primi nove punti. L'utilizzazione in seguito della insicura BT 38 e il ritorno alla BT 35 raddrizzata: ma ormai il momento magico era passato e nonostante molti sforzi per il giovane non venivano più risultati validi.

Venivano invece per ALESSANDRO PESENTI ROSSI, caparbio bergamasco, che con una guida pulita e sempre molto efficace finiva col conquistare poi la vittoria di Varano davanti all'arrendevole Brambilla e una lunga serie di terzi posti.

Per PICA il discorso è diverso: con una sola vittoria a suo carico e una bella serie di buoni piazzamenti non ce l'avrebbe fatta anche se avesse corso a Vallelunga. Tra l'altro, dopo le note vicende di Misano, al seguito delle quali aveva già minacciato di abbandonare il mondo della F. 3, la sua carica psicologica era venuta a mancare.

Dopo questi quattro il vuoto: il quarto nella classifica attuale, Luigi Fontanesi vanta solo 18 punti, derivatigli da una serie di secondi posti.

Con questo non si deve pensare che Fontanesi sia secondo a nessuno: se la prima volta fu l'inesperienza a giocargli il tiro della volata-surplace (ormai la lezione pensiamo l'abbia imparata) per le ultime due volte hanno giocato molto la lunga assenza dalle piste, il cambio di vettura e un certo periodo di acclimatamento (e infine quel certo Brambilla, nella sua forma più smagliante). Di Tino Brambilla è difficile parlare: e non ce ne voglia il «fratellone» del monzese, ma tutte le volte che si tira in ballo il suo nome sono in molti fra i giovani a rabbiarsi. Le sue qualità (e i suoi difetti) d'altronde sono noti a tutti: in questo modo è molto difficile rendersi conto quando sia la sua «esperienza» o la sua «voglia di vincere» a giocare certi brutti tiri a qualcuno meno esperto. Ad ogni modo, quando è sceso in pista con vetture efficienti, ha sempre fatto valere la sua maturità, molte volte, come al Nurburgring, anche spaventando gli stranieri.

Di Francisci poco si può dire: dopo la vittoria di Imola e qualche altro risultato è ritornato completamente alla F. 2, vendendo addirittura la sua Lotus in questi giorni al voluminoso «Guido». Da sottolineare invece le buone gare dei debuttanti quest'anno Bignami, Colombo e Lella Lombardi, mentre di Cinotti non si può certo parlare di debutto.

Poi ancora SPREAFICO, che ha utilizzato i motori Alfa donati all'inizio dell'anno, BODINI, con la Tecno che fu di FONTANESI, VENTURI, al volante di più macchine, «GERO», BERGAMI, GATTA e PIAZZI.

Un ultimo richiamo per BRUNO PESCIA, lo svizzero con licenza italiana che ha partecipato a quasi tutte le gare del campionato, ma che non può prendere i punti per via della nazionalità. Non dimentichiamo che il giovane, rivelazione della F. Ford polemica dello scorso anno, è riuscito a vincere una gara e a piazzarsi in diverse altre, prima col motore Alfa Romeo e poi con il Ford Delta montato sulla Lotus di Cesare Doneda.

# Resta una sola «carta» per battere BRAMBILLA jr.

## Campionato Italiano F. Corsa 3

	MONZA 16-4	IMOLA 1-5	MONZA 28-5	VARANO 11-6	IMOLA 23-7	MISANO 6-8	MISANO 20-8	VARANO 27-8	MONZA 3-9	VALLELUNGA 10-9	TOTALE PUNTI VALIDI
Vittorio Brambilla	—	1	4	4	—	9	9	6	9	9	9+9+9+9+6=42
Carlo Giorgio	9	6	6	9	—	—	1	—	—	—	9+9+6+6+1=31
Alessandro Pesenti R.	3	—	2	—	9	4	4	9	3	4	9+9+4+4+4=30
Pino Pica	—	4	9	2	6	6	—	3	4	—	9+6+6+4+4=29
Luigi Fontanesi	6	—	—	—	—	—	—	—	6	6	6+6+6=18
Ernesto Brambilla	—	—	—	1	—	—	6	4	—	3	6+4+3+1=14
Claudio Francisci	—	9	1	3	—	—	—	—	—	—	9+3+1=13
Adelmo Bignami	2	—	—	—	—	3	3	1	2	—	3+3+2+2+1=11
Alberto Colombo	1	—	—	6	—	—	2	—	—	—	6+2+1=9
Lella Lombardi	—	—	—	—	3	—	—	2	—	2	3+2+2=7
Sandro Cinotti	—	3	3	—	—	—	—	—	—	—	3+3=6
Ferdinando Spreafico	—	—	—	—	4	2	—	—	—	—	4+2=6
Alceste Bodini	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
Vittorio Venturi	—	2	—	—	—	—	—	—	—	2	2
« Gero »	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	2
Francesco Bergami	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	1+1=2
Gabriele Gatta	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1
Giuseppe Piazzi	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1

## RADIOGRAFIA - qualità delle MACCHINE

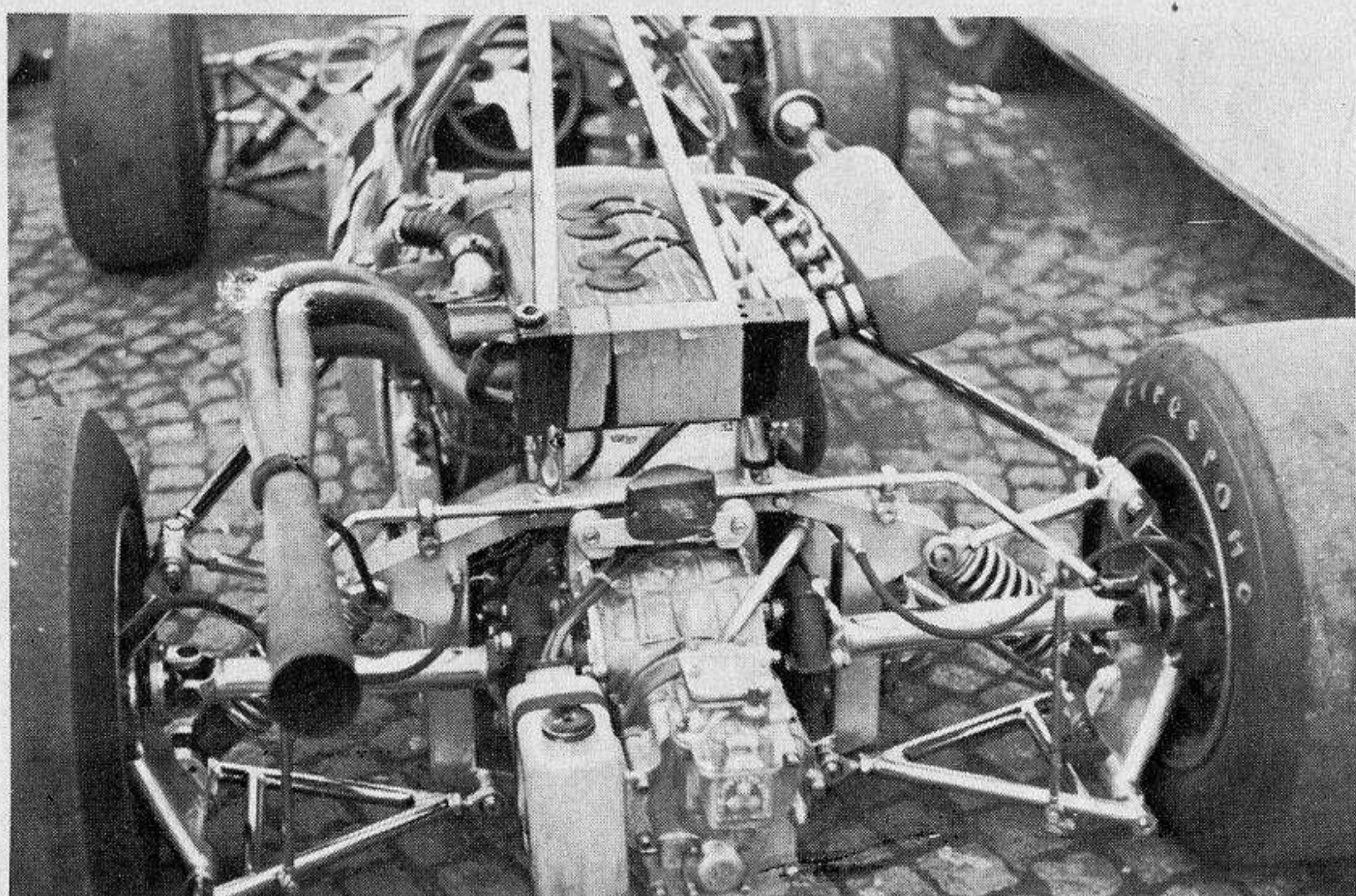
### I motori

Fare un bilancio sui motori impiegati in questa stagione è ancora un poco prematuro: al termine delle gare certamente ritorneremo sull'argomento, con dati definitivi e più precisi. Ad ogni modo molte cose sono emerse in questo fine estate ed è forse il caso di fare un punto sulla produzione nazionale.

**NOVAMOTOR** La casa di Novara dei fratelli Pedrazzani ha quasi completamente assorbito il mercato nazionale, con i suoi ultracollaudati Ford che per tutta la stagione non hanno temuto rivali. Durante l'anno molto si è fatto per incrementare la potenza e soprattutto per migliorarne i regimi di utilizzazione: i propulsori si sono dimostrati ad ogni modo molto resistenti e appunto per la loro grande affidabilità sono ormai conosciutissimi anche oltremarica.

L'ultima novità, immessa sul mercato a metà stagione, è stata quella dei motori a tre supporti, subito utilizzati dai migliori. Con questa eliminazione dei due cuscinetti di banco si è ottenuta una maggior scorrevolezza, per evidente diminuzione di attriti e quindi, anche se la potenza è rimasta più o meno la stessa, si è ottenuto ancora qualcosa in accelerazione. L'ultimo grido (a dire il vero se ne parlava anche lo scorso anno, ma in realtà non se ne era quasi mai fatto l'uso) sono le bielle al titanio, che si possono ottenere con un aumento di prezzo di circa 200.000 lire. In questo modo però i motori (parliamo dei tre supporti) diventano più fragili e abbisognano quindi di maggiori cure.

**WAINER** L'unico elaboratore dei motori Alfa Romeo a dire il vero sta impegnando tutte le sue energie per cercare di mettersi al livello dei motori Ford, ma la cosa appare piuttosto problematica. In effetti il milanese lavora con un discreto handicap: è noto a tutti che i monoblocchi Alfa sono meno adatti alla lavorazione dei Ford, che vantano diversi anni di espe-



La Branca di Gaudenzio Mantova è la stessa che aveva avuto al Vigorelli Dubler e che Salvati aveva portato al successo nell'ultima gara della scorsa stagione. Appartiene ad Aquilino Branca, che la concede di volta in volta a qualche pilota che egli ritenga meritevole. Ed è una vettura con soluzioni tecniche ineccepibili che il costruttore milanese collauda personalmente, volta per volta

rienza e continuano a sfornare modelli sempre più solidi e meglio rifiniti. Ma già Wainer ha fatto tanto: gli ultimi modelli a corsa corta hanno dato risultati sorprendenti, con potenze che ormai eguagliano quelle dei migliori Ford. E si sta aspettando l'uscita di un nuovo albero a tre supporti, col quale il bravo milanese conta di affiancare se non di superare i propulsori concorrenti.

**DELTA** Abbiamo già avuto modo di parlare di questo motore, che deriva dal basamento Ford e sta ottenendo lusinghieri risultati. Cesare Doneda da qualche anno si occupa dell'elaborazione di motori, ma

solo dall'inverno scorso aveva messo in cantiere un 1600 da F. 3 (prima preparava solo i motori per la F. Ford).

I risultati, tenuto conto dell'esiguità di tempo in cui sono ottenuti, sono veramente soddisfacenti. Ora il motore lavora benissimo, con una coppia notevolmente più bassa di tutti gli altri, ed eroga una potenza analoga ai Novamotor.

Solo in questi giorni se ne è ultimata una discreta serie, che Doneda conta di far entrare in commercio a un prezzo veramente competitivo.

Di altri motori molto si è parlato, ma in realtà i risultati sulla pista ottenuti dagli altri preparatori non sono

stati all'altezza dei tre sopracitati. Si è visto a un certo punto il Fiat 128 di Repetto, ma questa interessante realizzazione col passaggio della strozzatura da 21,5 a 23 ha perso completamente ogni sua possibilità di utilizzazione. Si sono visti anche alcuni Holbay, aggiornati ma anche questi pezzi d'oltre Manica non sono sembrati all'altezza della situazione.

### I telai

Di novità quest'anno se ne sono viste diverse, ma il telaio che ha dato più soddisfazione ai piloti italiani rimane indubbiamente il valido Brabham BT 35, ultimo telaio tubolare in mezzo alla marea dilagante degli scatolati. Per la sua robustezza, facilità di regolazioni e abbastanza semplice reperibilità quest'anno ha indubbiamente recitato la parte del leone: ma cerchiamo di farne una panoramica più ordinata.

**BRABHAM** Stavamo dicendo del BT 35, l'ex telaio F. 2 del '71 che si è rivelato quest'anno, almeno dalle nostre parti, l'unità più competitiva e valida. Nel nostro parco macchine di questi telai ce ne sono almeno una decina e nonostante alla Brabham abbiano già costruito il modello successivo, la richiesta di questa solida struttura tubolare non pare ancora cessata. Il modello BT 38 infatti, monoscocca con radiatori arretrati, non ha incontrato quanto il modello precedente. Eravamo portati a pensare che almeno nel nostro paese non si riuscisse a metterla a punto perfettamente: ma poi ci siamo resi conto che un po' dappertutto i possessori di BT 38 si lamentavano, deducendone che effettivamente sia un modello particolarmente difficile per la F. 3.

**BRANCA** Rimane da diversi anni l'unico costruttore di monoposto italiano in attività, dopo la chiusura di De Sanctis e Tecno. Il suo telaio scatolato è stato ormai apprezzato da molti piloti; e se non riscuote un successo più massiccio è solamente per una certa esterofilia da parte dei nostri, che magari si imbarcano in spese ben superiori pur di avere un telaio made in England che non sempre è detto sia migliore o più efficiente delle creazioni del geniale

Aquilino. Ad ogni modo Branca prosegue per la sua strada: in questa fine stagione ha messo insieme diverse unità che però il suo pilota Mantova, non sempre per colpa sua, ha provveduto a mettere fuori uso.

**G.R.D.** La monoscocca disegnata da Jo Marquhart (ex McLaren) pare la macchina dell'anno, a giudicare dai risultati che sta ottenendo in Inghilterra per mano di Roger Williamson. Ma il discorso è sempre il medesimo: rimane una monoposto che richiede una messa a punto particolarmente impegnativa e per le due unità che corrono in Italia questa è ancora in atto. Ad ogni modo non pare abbia entusiasmato molto i nostri, a giudicare dalle scarse richieste dei piloti (mentre invece oltre Manica molti uomini Brabham stanno passando a questa marca).

**LOTUS** Rimane ancora un ottimo telaio, apprezzato da molti, anche se tutti sostengono che sia particolarmente fragile e delicato. Non è più in costruzione, ma pare che se ne possano trovare ancora in Inghilterra, con un poco di ricerche e addirittura ci sia uno che li costruisce su ordinazione. Anche di questo modello ve ne sono cinque unità, di cui due montano motore Alfa Romeo e tutti i piloti che li usano paiono soddisfatti.

**TECNO** Di questi solidi telai tubolari ne esistono ancora parecchi in circolazione anche se con tutta la buona volontà di chi li pilota è difficile che riescano a competere con i più moderni Brabham. Rimane per queste creazioni la sicurezza di una enorme solidità, anche se per loro la messa a punto è più che difficoltosa.

Poi vi sono diversi monotipi: parliamo della Quasar, realizzazione di «Gero» che era riuscito ad assemblare diversi pezzi De Sanctis, poi la Gozzoli, opera dell'omonimo artigiano modenese, sempre realizzata in tubi, adoperata per tutta la stagione da Paolo Minozzi.

Per i cambi il discorso è abbastanza semplice: lo Hewland inglese ormai è adottato universalmente e la sua solidità e praticità da tutti apprezzate. Rimangono alcuni esemplari del modenese Colotti: questo tipo di cambio è forse un po' più difficoltoso nella sostituzione dei rapporti, mentre invece per quel che riguarda l'uso in gara sembra egualmente preciso e forse molto più leggero negli innesti.

**I nazionali svedesi**

SVEZIA - Corsa a Kinnekulle - Gara di F. 3, valevole per il campionato nazionale

1. Dahlqvist (Merlyn) 18'29"4; 2. Palm (Brabham); 3. Andersson (Brabham).

Dahlqvist si è subito portato in testa e non si è più mosso da quella posizione. Blomqvist, che stava per piazzarsi terzo, ha commesso un errore lasciando così il posto ad Andersson.

**Ritorno in bellezza**

FRANCIA - Corsa di Chamrousse - Gara di velocità in salita

1. Mieusset (March) 7'44", media 133 e 044, nuovo record; 2. Bayard (Surtees); 3. Maublanc (Chevron).

Era un pezzetto che Mieusset non vinceva, ma qui lo ha fatto in modo brillante, migliorando il proprio record di 11"1.

**Beltoise ha deluso**

FRANCIA - Corsa di Urcy - Gara di velocità in salita

1. Mieusset (March) 1'32"79; 2. Pignard (Tecno); 3. Fréquelin (Grac).

Il record della gara, detenuto da Larrousse su Chevron (1971) con 1'32"4, è rimasto imbattuto. La gara ha attirato meno pubblico del solito, anche se gli spettatori erano circa 15.000. C'era anche Beltoise, previsto vincitore su Chevron, che ha invece deluso.

**Duello March-Chevron**

FRANCIA - Corsa a Perthuis - Gara di velocità in salita

1. Mieusset (March) 1'31"1; 2. Maublanc (Chevron); 3. Fréquelin (Grac).

Mieusset aveva vinto lo scorso anno, col tempo di 1'37", che era un nuovo record. Quest'anno l'ha largamente battuto anche se ha dovuto lottare duramente con il rivale di sempre, Maublanc.

**Spensierato al traguardo**

FRANCIA - Corsa di Dunières - Gara di velocità in salita

1. Mieusset (March) 1'12"8, media 114,230.

Mieusset è stato favorito dal bellissimo tempo, ma in fondo non ne aveva bisogno perché Lapierre e Pignard, secondo e terzo, non l'hanno mai impensierito.

**Che fatica!**

FRANCIA - Corsa di Poissons - Gara di velocità in salita

1. Fréquelin (Grac) 1'00"8, media 97,537.

Già trionfatore al Mont Dore, Fréquelin ha vinto anche questa gara, affrontando avversari di tutto rispetto, fra i quali Martin, Kobb e Darniche. Occorre dire che la sua vittoria è stata piuttosto sudata.

**I volontari della salita**

FRANCIA - Corsa di Arette - Gara di velocità in salita

1. Fréquelin (Grac) 3'24"7.

Anno felice per Fréquelin. Questa volta ha vinto in pessime condizioni atmosferiche, con pioggia e nebbia. Secondo, Lapierre su Pygmée. La seconda salita era facoltativa, appunto per le condizioni del tempo. Martin è uscito di strada.

**Favoriti in testa**

FRANCIA - Corsa di Poitiers - Gara di velocità in salita

1. Martin (Tecno) 1'2"7.

I favoriti erano due, Martin e Coarasa, i quali hanno rispettato il pronostico, col primo e il secondo posto. Il percorso era molto selettivo e il pubblico ammontava a oltre 5000 spettatori.

**In « barca » il Volante Shell**

FRANCIA - Corsa a Neuville Le Roi - Gara di velocità in salita

1. Dhotel (BBM); 2. Larrieu (Lola); 3. Monconduit (BBM).

Il vincitore del Volant Shell 1970 si è imposto (difficoltà economiche lo hanno costretto per ora a rinunciare alla F. 3) con una barchetta di sua progettazione.

**Gara di tutto riposo**

FRANCIA - Corsa di Valcherie - Gara di velocità in salita

1. Henry (Porsche) 2'30"9; 2. Damaisin (Pygmée); 3. Malun (March).

Nessuna fatica per Henry, gara senza storia, se non per il buon comportamento delle Renault Dauphine prototipo.

**Percorso piccolo vantaggio grande**

FRANCIA - Corsa a Saint Goueno - Gara di velocità in salita

1. Martin (Tecno) 1'14"8.

Altra vittoria del bravo Martin, che ha preceduto il secondo arrivato, Badan su Kitchiner, di 3"4, su un percorso di soli km. 2,4.

**I montanari di Francia**

FRANCIA - Corsa di Baux de Provence - Gara di velocità in salita

1. Daniel (March) 2'00"8, media 119,204.

Valevole per il campionato francese della montagna, la gara ha visto la vittoria di Daniel davanti a Rua su Tecno. Staiano, vincitore l'anno scorso, è arrivato quinto.

**Imbattuto record 1970**

SVIZZERA - Corsa di Marchaizuz - Gara di velocità in salita

1. Perrot (March) 4'57"45.

Perrot non è riuscito a battere se stesso e non ha migliorato il proprio record, stabilito nel 1970. Secondo Salomon, su GRD.

**Tuoni e vittoria**

FRANCIA - Corsa Baghères de Bigorre - Gara di velocità in salita

1. Rua (Tecno) 2'7"7.

Nonostante un forte temporale durante la prima salita, Rua si è imposto ancor più nettamente del previsto. Gache, arrivato secondo su Tecno, non ha potuto opporsi, seguito sul traguardo da Larrieu.

**Dodici mesi dopo**

FRANCIA - Corsa di La Voulte - Gara di velocità in salita

1. Lapierre (Pygmée) 3'11"3, nuovo record.

In questa gara lo scorso anno Lapierre era stato molto sfortunato, ora si è preso la rivincita, stabilendo anche un nuovo record. Predominio delle monoposti (i primi cinque posti) e ottime prestazioni di Zaganelli su Alpine.

**Sconfitto il maltempo**

FRANCIA - Corsa di Argeles Gazost - Gara di velocità in salita

1. Lapierre (Pygmée) 5'32"."

Pioggia, vento, nebbia, non hanno impedito a Lapierre di ottenere una bella vittoria. Molti gli incidenti, per fortuna senza gravi conseguenze.

**Una salita in meno**

FRANCIA - Corsa di Irancy - Gara di velocità in salita

1. Pozet (Pygmée) 53"5.

Vittoria ostacolata da Polrot e da Dhotel, arrivati poi terzo e quarto. Dhotel, del resto, non ha potuto fare la seconda salita per guasto.

**Chi « esce » e chi vince**

FRANCIA - Corsa di Montbazillac - Gara di velocità in salita

1. Coudraie (Le Gallen) 1'43"1.

Il favorito Larrieu, su Lola, è uscito di strada alla prima salita ed è quindi stato l'« outsider » Coudraie a ottenere una bella vittoria, a quasi 110 di media.

**Pronostico maligno**

FRANCIA - Corsa di Treffort - Gara di velocità in salita

1. Lachaud (Pygmée) 1'18"7; 2. Maublanc (Chevron); 3. Pozet (Martini).

Pur disponendo della Chevron, Maublanc non è riuscito a battere la Pygmée e i maligni l'avevano previsto.

**Irruenza di Rua**

FRANCIA - S. Martin de Castillon - Gara di velocità in salita

1. Rua (Tecno) 1'49"6, nuovo record.

Lotta serrata sui km. 3,300 del percorso, scivoloso benché il fondo fosse stato rifatto. Il record precedente era stato stabilito da Lapierre, in 2'4"2.

**Vittoria senza record**

FRANCIA - Corsa di Haut Cantal - Gara di velocità in salita

1. Martin (Tecno) 1'58"2.

Tempo magnifico, 3600 spettatori, però Martin non è riuscito a battere il record detenuto da Perrot, pur precedendo di 3" l'ottimo Morel, al volante di una Martini.

**Spagna d'estate**

SPAGNA - Rally Rias Bajas - Rally

1. Reverter-Reverter (Alpine-Porsche).

Unica di tre vetture che non avevano accusato fastidi, l'Alpine Porsche di Reverter ha vinto quella che è considerata la più importante prova estiva spagnola. Quest'anno era stata aggiunta una prova speciale molto difficile.

**I soliti « noti »**

SPAGNA - Rally di Oviedo - Rally

1. Reverter-Reverter (Alpine-Porsche).

Il vincitore è pilota-costruttore dell'Alpine-Porsche. Ha dominato la gara, mentre nella prima prova speciale uno dei favoriti, Doncel, è uscito di strada riportando ferite alle gambe e al viso.

**LE PROSSIME GARE** 24 settembre, **PISTA S. PANCRASIO (Parma)**: 3.a ed ultima prova Campionato Italiano cl. 100 1. e 2. categoria - 24, **PISTA S. PANCRASIO (Parma)**: gara naz. cl. 100 cc 3. cat. e 125 cc - 24, **PISTA GIUNTI (Falerna)**: gara naz. cl. 100 e 125 cc - 1 ottobre, **PISTA KENNEDY (Camaldoli - Napoli)**: gara naz. cl. 100 e 125 cc - 1, **PISTA S. PANCRASIO (Parma)**: gara naz. cl. 100 e 125 cc - 8, **PISTA SCHIRANNA (Varese)**: gara naz. cl. 100 e 125 cc - 8, **PISTA TRICOLORE (Reggio Emilia)**: gara naz. cl. 100 e 125 cc - 8, **PISTA DEL SOLE (Firenze)**: gara naz. cl. 100 e 125 cc.

# Con queste regole il rilancio K 250

La Formula K 250 ha indubbiamente nel 1972 toccato il fondo di una crisi, che l'attaglia dal suo apparire nel 1965. Un ibrido, che nato da presupposti kartistici non ha trovato sinora spazio agonistico valido alle sue prestazioni, anche perché al suo nascere ebbe la sventura d'incontrarsi con la 875 Monza.

L'avvento della Formula Italia, che dopo l'inevitabile rodaggio e di assestamento regolamentare, è destinata a fagocitare le Formule intermedie, apre al K 250 nuove prospettive. Senza bisogno di ripetere il suo alto valore propedeutico e di vero addestramento, se non per ricordare che nella Formula Italia dominano i piloti provenienti dal kart e K 250, vedi i vari Martini, Buratti, Buttani per non parlare di Francia, la Formula K 250 può, se profondamente ristrutturata, occupare un ben determinato settore agonistico e diventare l'anello di congiunzione della Formula con ruote scoperte.

Con questi intenti e parlando di prospettive realistiche, la Federazione Italiana Karting ha indetto un Convegno di praticanti, organizzatori e simpatizzanti, che si è tenuto a Leonessa (quasi Canossa) il 9 settembre.

Un dibattito ampio, approfondito, polemico in qualche sfumatura, nel presupposto del contenimento dei prezzi iniziali della vettura, che deve essere tenuto il più basso possibile, e comunque non oltrepassare il milione, è stato deciso di sottoporre alla CSAI una nuova regolamentazione della Formula.

Regolamentazione che dovrebbe avere i cardini:

1. Categoria: unica di piloti;
2. Motori: nazionali ed europei motociclistici mono o bicilindrici, a due o quattro tempi, con il solo vincolo della cilindrata ed ampia possibilità di preparazione nel rispetto dei pezzi d'origine. I motori nazionali saranno ammessi se regolarmente omologati dalla F.I.M. mentre quelli europei

devono essere accompagnati dalla scheda di omologazione, la cui presentazione è a carico del pilota;

3. Gomme: di qualsiasi marca nel rispetto delle misure. Le gomme Racing saranno ammesse solo se un'apposita indagine di mercato potrà stabilire che sono regolarmente riportate nei listini, di facile reperimento e di prezzo contenuto;

4. Calendario: su un massimo di 10-12 gare;

5. Campionato Italiano: otto prove solamente valide, di quelle a calendario e definite a fine anno senza alcuna possibilità d'inserimento di altre gare durante l'anno agonistico;

6. Sollecitato intervento della FIK e della CSAI perché il K 250 sia ammesso, con una certa pressione sui vari organizzatori, a gareggiare nei vari autodromi di Varano, Misano, Vallelunga ed Imola;

7. Pretesa di garanzie, studiandone le modalità, da parte degli organizzatori dei percorsi provvisori, onde non incorrere negli inconvenienti lamentati nel 1972;

8. Quando possibile prevedere una tangente di rimborso spese o un monte premi in denaro, specie nei circuiti cittadini, che notoriamente ne fanno una speculazione a fine di spettacolo alcuni, finanziaria altri;

9. Creazione di un Trofeo Nazionale delle Scuderie regolamentando la figura di concorrente;

10. Snellite con la nuova regolamentazione le verifiche tecniche, che siano tassativamente eseguite, pena la non omologazione dei risultati.

E' un decalogo, si può dire, ma nella totalità indispensabile se veramente si ha intenzione di far vivere ancora la Formula, che avendo indubbiamente un altro valore addestrativo, merita tutte le particolari attenzioni della FIK e della CSAI.

## Mondovì, una volta all'anno

MONDOVI' - E' il secondo anno che la pista di Mondovì regala solo qualche spicciolo all'attività sportiva approfondendo il solco di quasi disinteresse per il karting. E' un fenomeno che trova le sue radici nell'ambiente piemontese in un primo tempo all'avanguardia poi calato dopo i Campionati del mondo 1971.

Le gare, come è d'uso in Piemonte, hanno avuto un andamento regolare e trovato i vari vincitori in Roberto Rossi, nella prima categoria, Mamino Lorenzo nella seconda, e Dario Bertolino nella terza.

Rossi, una volta libero dalla presa di Paola Marchetti, ferma per avarie, che non gli aveva dato respiro agonistico sia nei tempi che nella prima semifinale, ha dovuto rintuzzare l'offensiva di Alfieri e Francioli per far sua la vittoria.

Anche nella seconda categoria lotta incerta e finita a pari punti tra Mamino e Gallo, dopo che i due si erano liberati del pericolo Pozzolo e Cossa. Il regolamento classifica primo Gallo, ma Mamino gli può stare sullo stesso scalino del podio.

Nella terza categoria ancora una vittoria facile di Bertolino su Alfieri dopo che ambedue avevano riportato la prima batteria. Scontata la loro classifica c'è da mettere in rilievo la veramente eccelsa prestazione di Cavallari, il più piccolo dei piloti piemontesi ed al suo primo anno di attività. Non ha mollato prima Alfieri nella sua batteria e poi i primi due della finale nella gara conclusiva soccombendo solo di poco.

- LE CLASSIFICHE**
- Cl. 100 cc - 1.a cat. - 1. Rossi R.; 2. Alfieri E.; 3. Francioli; 4. Guazzo; 5. Berdese.
- Cl. 100 cc - 2.a cat.: 1. Mamino; 2. Gallo; 3. Pozzolo; 4. Cossa; 5. Perrone.
- Cl. 100 cc - 3.a cat.: 1. Bertolino; 2. Alfieri S.; 3. Cavallari; 4. Crepaldi; 5. Tondo.

## Bergonzoni e Garofalo campioni K 250 '72

Il circuito di Leonessa ha chiuso la stagione agonistica del K 250. Una stagione sportiva invero delle più positive per la Formula, ad ogni modo probante per i futuri sviluppi. Si sono laureati Campioni italiani per la categoria superiore Adriano Bergonzoni e per la prima categoria Lucio Garofalo, i due piloti più positivi durante tutto l'arco delle gare. I titoli sono ampiamente meritati anche perché per i due campioni l'accoppiata pilota-motore ha sempre perfettamente funzionato.

Il circuito di Leonessa però, con lo stesso monte premi, ha avuto svolgimento sulla pista del mare di Fano, con grave disappunto sia degli organizzatori che dei piloti, perché la commissione provinciale, solo poche ore prima dello svolgimento, ha fatto conoscere il suo parere negativo per l'agibilità.

Bergonzoni a Fano ha onorato nel migliore dei modi il titolo tricolore imponendo la sua indiscussa classe. Ha dominato il lotto intero dei migliori piloti della Formula. Il tracciato, particolarmente struciocolevole ha imposto a tutti una tattica prodente e di attesa. I testa-coda sono stati i motivi più interessanti ed è appunto un testa-coda che ha tradito l'irruente Borghi in testa sin dal primo giro e sino a quando il suo infortunio non ha aperto la strada a Bergonzoni in vigile attesa. In sostanza una gara a ritmo ridotto per la pioggia e naturalmente fatta solo di abilità per restare in linea, ma senza spunti agonistici validi.

- LE CLASSIFICHE**
- Gara di Fano
1. Bergonzoni; 2. Borghi; 3. Parenti; 4. Roncarati; 5. Ghergo P.; 6. Montanari; 7. Losco; 8. Ghergo A.
- CLASSIFICHE CAMPIONATO ITALIANO K 250**
1. categoria
1. Garofalo p. 46; 2. Roncarati 33; 3.

Ghergo A 22; 4. Anselmo 16; 5. Smacchia 13; 6. Pederzoli 12.

1. Superiore
1. Bergonzoni p. 50; 2. Ghergo 37; 3. Parenti 18; 4. Pennisi 12; 5. Borghi 11; 6. Cagnoni M. 10.
- Sperimentale
1. Parenti p. 19; 2. Buratti 18; 3. Trizino 14; 4. Cagnoni M 11; 5. Ghergo P. 9; 6. Bergonzoni 9.

## Ancora show di « Manuela »

Un tracciato dei più perfetti, un'organizzazione modello, una serietà d'impostazione dei particolari, a nulla valgono quando le condizioni atmosferiche sono avverse e mettono tutto a dura prova.

Malgrado tanto a Racconigi si è potuto mandare in porto il programma delle gare sia pure in mezzo a tante difficoltà.

Si sono aggiunte le intemperanze del pilota «Manuela» che ha messo in esecuzione una delle sue solite uscite e speriamo l'ultima, nel voler cioè impedire a tutti i costi lo svolgimento della gara della seconda categoria, a seguito di un'assurda richiesta naturalmente non accolta dai commissari sportivi.

Rubin, che sul bagnato si trova a suo agio, ha vinto bene nella prima categoria, in seconda posizione Guazzo ed in terza Clarich. Sfortunata la Paola Marchetti che pur non disdegnando lo «scivoloso» è stata attardata da noie meccaniche. Mamino, con disinvoltura e autorità nella seconda categoria con alle spalle Cossa e Rosina. Pattono, nella terza categoria, attraverso un periodo particolarmente positivo e nell'aggiungere alle sue brillanti prestazioni la vittoria di Racconigi, conferma il suo particolare stato di forma.

- LE CLASSIFICHE**
- Classe 100 cc. - 1.a cat.: 1. Rubin; 2. Guazzo; 3. Clarich; 4. Alfieri; 5. Rossi.
- Classe 100 cc. 2.a cat.: 1. Mamino; 2. Cossa; 3. Rosina; 4. Gallo; 5. Pozzolo.
- Classe 100 cc. - 3.a cat.: 1. Pattono; 2. Marino; 3. Crealdi; 4. Cavallari; 5. Piovano.

# Soltanto ammoniti NECCHI e DEL FANTE

Il Comitato Nazionale Karting è stato riunito l'8 settembre a Roma, per esaminare principalmente i fatti accaduti a Kalmar, durante la prova del Campionato del Mondo, dove i piloti Necchi e Del Fante furono squalificati. Il provvedimento di sola ammonizione nei loro confronti è stato adottato responsabilmente perché vagliati i fatti, (l'ambiente particolarmente ostile ai nostri piloti, la palese protezione nei confronti del Campione del Mondo, che per aver mandato fuori pista l'italiano Gorini è stato solo ammonito), infierire sarebbe stato seguire la politica dominante in campo internazionale, cioè quella del senso unico.

Il Comitato inoltre, sempre per il settore internazionale, ha investito il dr. Gallo del preciso compito di esternare

nella riunione del 16 settembre a Nivelles (Belgio) le rimozioni dell'Italia per il modo con cui viene condotta l'attività sportiva internazionale, alla quale fino a quando non ci saranno le garanzie dovute, la rappresentativa nazionale non parteciperà.

Vagliati inoltre gli episodi di Milazzo, Varese, Falerna, Giulianova e Vibo Valentia, ha comminato le seguenti punizioni:

Campo Salvatore, Comito Armando e Parrinello Paolo: 1 mese di sospensione; Nicotia Riccardo, Franceschi Fabrizio, De Pasquale Salvatore, Foderaro G. Battista, Rossi Pietro, Corrado Salvatore e Pileggi Pasquale: ammonizione con diffida. D'Arcangelo Rocco, Arnold Jean Claude, Scurti Luigi e Andreis Giuseppe: 3 mesi di sospensione.

## Bellini salda il conto

Organizzare circuiti non è da tutti, specie poi quando le condizioni essenziali per contenere il pubblico, a gioia e godimento del quale, i vari comitati li organizzano, vengono ad essere carenti. Non sempre tutto può andare per il meglio, come del resto è accaduto a S. Stefano, dove sono accorsi circa sessanta piloti in vena altamente velocistica, né può essere altrimenti con i tempi che corrono di alta competitività dei motori e dei telai.

Sessanta piloti dei quali Banzi, nella terza categoria, ha dominato il lotto dei suoi avversari regolando sia Giamberti che Vandelli. Zani invece, nella seconda categoria, ha avuto bene il suo daffare per staccarsi dalla ruota (si fa per dire) di Bartolini e Massignan. Bellini, che sta ritornando il pilota brillante di un recente passato, nella prima categoria aveva un conto sospeso da lunga data con Campani. Ne ha approfittato per saldare almeno per il momento. Rientro di Italo Ider, nella 125 1.a categoria, una parentoria vittoria di Girelli su Giusti e Levì. Nella seconda categoria bella vittoria di Cormiani sull'onnipresente milanese Maiolino.

- LE CLASSIFICHE**
- Classe 100 cc - 3. cat.: 1. Banzi; 2. Giamberti; 3. Vandelli; 4. Scandola; 5. Galimberti.
- Classe 100 cc. - 2.a cat. - 1. Zani; 2. Bartolini; 3. Massignan; 4. Zurlo; 5. Scarabelli.
- Classe 100 cc - 1.a cat.: 1. Bellini; 2. Camani; 3. Sandonati; 4. Coperchini; 5. Mantovani.
- Classe 125 cc - 1.a cat.: 1. Girelli; 2. Giusti; 3. Levì; 4. Ider I. 5. Ider U.
- Classe 125 cc. - 2.a cat.: 1. Carmiani; 2. Maiolino; 3. Soatti; 4. Modena; 5. Fortunati.

## A Milano la Coppa Regioni

Nei giorni 14 e 15 ottobre avrà luogo a Milano «Pista Rossa» la Coppa F.I.K. delle Regioni organizzata dalla Federazione Italiana Karting in collaborazione con il Karting Club Milano. Ogni regione sarà rappresentata da un massimo di 10 piloti soci della F.I.K. Di diritto parteciperanno i primi due classificati di ogni classe e categoria nei Campionati Regionali.

Nelle seguenti Regioni: Abruzzo e Molise, Veneto, Liguria e Campania i Campionati Regionali non hanno avuto luogo pertanto i piloti rappresentanti la Regione saranno designati dai Delegati Regionali o da apposito incaricato della Federazione.

Al fine di una fattiva collaborazione anche da parte dei piloti, in considerazione che l'iter organizzativo è fortemente impegnativo, i piloti stessi dovranno rivolgersi ai Delegati regionali e agli incaricati della Federazione.

L'ammontare del monte premi, consistente in Trofei, Coppe, Medaglie, Targhe, Motori, Telai ed altri oggetti di valore si aggira complessivamente sui 2.000.000.

## Quando tira « Bufera »

I piloti toscani amano scendere volentieri nel viterbese, anche perché dai vari circuiti che di solito in settembre si organizzano, riescono sempre a rientrare con vittorie sonanti e piazzamenti qualificati.

Infatti il senese «Bufera» che nel nome di battaglia è tutto un programma, nella terza categoria ha avuto come validi e pericolosi antagonisti gli altri due toscani Bizzarri e Picchioni con il quale si è alternato nelle vittorie di manche, riuscendo però a prevalere perché inseritosi nella seconda manche Bizzarri con un brillante secondo posto. Dopo i due toscani il locale Lattanzi e Nobili di Roma.

Fabio Bianchini, nella seconda categoria, ha siglato ancora una vittoria.

Nella 125 Giovanni Zani ha spazionato come ha voluto sia pure contrastato da Vincenzo liberati che ritornato alle gare solo ultimamente ha dimostrato che la classe non è acqua.

- LE CLASSIFICHE**
- Classe 100 cc - 3.a cat.: 1. «Bufera»; 2. Bizzarri; 3. Picchioni; 4. Lattanzi; 5. Nobili.
- Classe 100 cc - 2.a cat.: 1. Bianchini; 2. Lastri; 3. Boccollini; 4. Erica; 5. Russo.
- Cl. 125 cc. 2. cat. - 1. Giovanni Zani; 2. Liberati; 3. Sciamanna; 4. Leone; 5. Innamorati.

## Il no del clan romano

Il tradizionale circuito di Leonessa, che ha sempre suscitato entusiasmo e partecipazione anche se disputato in giornata feriale, quest'anno è stato in un certo senso boicottato da un certo clan romano perché è venuto meno allo stesso un importante foraggiamento (leggi mezzo milione).

Così ancora un successo per Leonessa ed il solerte Comitato Organizzatore. Tanti i piloti, circa 30, ma quanti necessari per assicurare ad una sagra sportiva un preciso obiettivo agonistico.

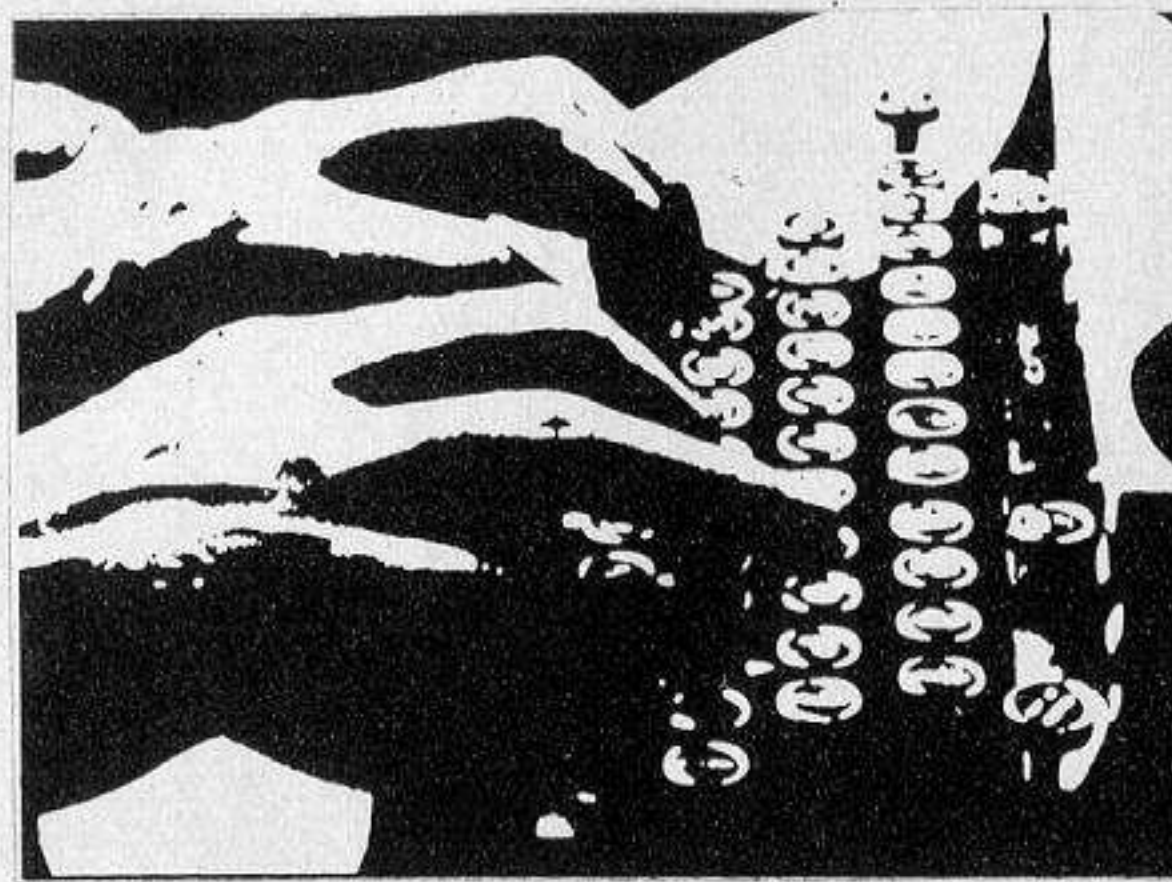
Il percorso non è dei più ideali, ma molto ben protetto. Colangelo Adelchi, un veterano dei circuiti, non ha sofferto per la pioggia, e per vincere sui due Giuliani Mario e Giuseppe nella prima categoria. E' riuscito con la vittoria ad aggiudicarsi anche il magnifico Trofeo. La gara più bella quella della 3. categoria. Ha vinto ancora una volta Evangelisti, però questa volta con estrema difficoltà.

- LE CLASSIFICHE**
- Cl. 100 cc - 1. cat.: 1. Colangelo; 2. Giuliani M.; 3. Giuliani; 4. Domenichini.
- Cl. 100 cc - 2. cat.: 1. Rossi P.; 2. Moretti; 3. Zullo; 4. Bartolini; 5. Nanni.
- Cl. 100 cc - 3. cat.: 1. Evangelisti; 2. Grossi; 3. Pantaleoni; 4. Di Crescenzo; 5. Luna.
- Cl. 125 cc - 2. cat.: 1. Stortini; 2. Damiano; 3. Giuliani N.; 4. Moretti.









SCRIVETECI,  
RIMARREMO AMICI

AUTO  
SPRINT  
ESPRESSO

## Un anno di attesa

Un anno fa periva tragicamente, sul circuito di Palazzolo (Vr), Bruno Cantelli. I piloti e gli amici del Karting Club Chiaro da Sesto, non dimenticano lo sfortunato e valoroso pilota che tanto innalzò il karting bolognese, rinnovano ai genitori del caro Bruno i sensi del loro più profondo cordoglio.

Alla tristezza di questa ricorrenza, si aggiunge il dispiacere nel constatare come, a distanza di un anno da quel tragico incidente, gli organizzatori del circuito di Palazzolo non abbiano ancora trasmesso alla famiglia Cantelli quella somma di danaro derivante dalle quote di iscrizione e dai premi posti in palio che ciascun pilota, spontaneamente, aveva devoluto alla famiglia dello scomparso.

La Direzione Sportiva del Club Chiaro da Sesto ha più volte invitato, mediante lettera, i responsabili affinché provvedessero con urgenza all'invio di quella somma che per nessuna ragione spetta loro essendo, ripetiamolo, una offerta dei piloti presenti a Palazzolo ai genitori di Cantelli. Perché un simile comportamento? Perché questo silenzio da parte degli organizzatori? Sperano, forse, che con il passare del tempo la cosa sia dimenticata?

Walter Volta, direttore sportivo del Club Chiaro da Sesto - Bologna

Che triste ricordo del povero Bruno! Che peccato che un gesto sincero dei suoi compagni di corsa ed un doveroso omaggio degli organizzatori di quella tragica corsa sia al centro di una contestazione, e neppure una lira sia giunta fin'ora di quel denaro ai suoi genitori.

Non sappiamo esattamente come sia andata avanti la cosa, sappiamo solo che l'indomani dell'incidente i piloti presenti decisero di rinunciare ai premi, mentre gli organizzatori da parte loro avevano stabilito di offrire l'importo delle quote di iscrizione. Fu fatta anche una sottoscrizione, tramite Autosprint, ma quei soldi pervennero alla famiglia Cantelli. Ora, invece, il Club cui apparteneva Bruno ci fa sapere che ancora nessun importo è pervenuto da parte degli organizzatori veronesi.

In questi giorni, la famiglia Cantelli ha ricevuto una lettera che promette spiegazioni. Speriamo che esse siano efficaci, e che la faccenda finalmente si risolva, perché non vorremmo aggiungere a quel dramma anche l'amarrezza per tante promesse non mantenute.

## LA SCELTA

### Autotorneo dimenticato

Egredo signor direttore, siamo un gruppo di appassionati di automobilismo sportivo che oltre a seguire le gesta dei vari campioni Fittipaldi, Ickx, Stewart, Munari partecipiamo attivamente alle gare dell'Autotorneo Italiano della Scuderia Sporturismo.

Naturalmente, signor direttore, Autosprint è anche per noi la rivista che ci informa, che tiene i collegamenti, che ufficializza l'attività sportiva italiana in cui ci sentiamo inseriti sia come appassionati, sia come sportivi attivi e tutti, dopo aver partecipato all'Autotorneo, cercheremo di passare a formule più impegnative come già sta avvenendo per molti di noi.

Notiamo che su Autosprint lo spazio riservato all'Autotorneo è pochissimo e diventa sempre meno per cui riteniamo che la sua bella rivista dovrebbe parlare molto di più di noi giovani anche perché è necessario incoraggiarci per incitarci a fare sempre di più e meglio.

Ringraziando per l'ospitalità che vorrà concederci porgiamo i più cordiali saluti.

Peretta Michele, Giovanna Mulazzani, Filippo Alotta, Emanuele Maggi, Aldo Togni, Domenico Alotta, Gianfranco Maggi, Giordano Maggi, Renzo Bernardi, Bice Maggi, Roberto Maffei, Marino Boscolo, Fernando Negri, Sergio Savioli, Claudio Spreafico, Antonio Romano, Squadrelli Romolo, Adamoli Carlo, Sansica Nicolò, Masiello Renzo - Milano

Cari amici, avete tutta la nostra comprensione, anche perché dal tono della vostra lettera ci sembra che abbiate inquadrato l'Autotorneo per quello che è, senza esaltazioni fuori luogo.

Ed è anche proprio per una scelta nella valutazione dell'importanza e dell'interesse suscitato nei lettori dai vari tipi di attività agonistica, che Autosprint non può dedicarvi troppo spazio.

Nello stesso tempo, non ci siamo mai rifiutati di pubblicare i brevi resoconti delle vostre divertenti gare. Sarebbe sufficiente che il vostro organizzatore, signor Di Trani, ci mandasse le notizie. Noi non possiamo avere sempre dei redattori o dei collaboratori liberi da mandare alle vostre manifestazioni.

Grazie comunque per le belle parole per il nostro lavoro.

AUTOFFICINA TEDESCO - Salerno — Ecco qua un indirizzo a velocità sprint: Piper, Wooton Road, Kingsnorth, Ashford, Kent Gran Bretagna.

ATTILIO GUIDI - Zermatt (Svizzera) — Grazie per il suo interessamento, ma come avrà letto nel numero scorso il Referendum non ha più ragione di essere, visto che anche per il '73 la Ferrari avrà una squadra efficiente. Se lo desidera, può ordinare il mensile direttamente al nostro ufficio diffusione, oppure abbonarsi (un abbonamento annuo al mese costa all'estero 8.500 lire).

MAURIZIO PEDRINELLO - Milano — La vettura «test» da lei fotografata in Calabria è senz'altro una Citroen, un prototipo «costruito» con una carrozzeria fatta di pezzi di altre vetture, porte della DS, cofano della AMI e via dicendo. Il motore è collocato posteriormente, ma dalle foto non si capisce altro. Grazie, comunque, per la sua gentilezza.

FRANCO CHIOFALO - Partanna (Trapani) — Scriva alla segretaria della Scuola di Pilotaggio di Henry Morrogh, presso autodromo di Vallelunga, 00063 Campagnano di Roma. Per partecipare ai corsi è sufficiente la patente di guida.

MARCO BUTI - Lamporecchio (Pistoia) — Lei è veramente un bel tipo! A parte il fatto che ancora quelle notizie in anteprima non sono state smentite, ed anzi molte di esse si sono rivelate vere, le pare che se ne sapessimo di più ce lo terremmo per noi? Ma come dobbiamo dirvi, cari lettori, che non è necessario sollecitarci a «dare altri particolari»: è chiaro che se altri particolari si vengono a sapere, ve li daremo, state tranquilli. E come al solito prima degli altri.

PIERANTONIO MOGNOL - Vittorio Veneto (Treviso) — Ecco i nomi dei partecipanti alla Agordo-Frasenè che le interessano: numero 282, Bruno Rebai (Abarth 1000 Sport); numero 283, Giancarlo Corsi (Abarth 1000 Sport); numero 292, Roberto Rosa (Fiat-Abarth OT 1300).

ENRICO BERETTA - Como — Un testo «praticone» come lo desidera lei non esiste. Faccia una cosa: si rivolga al nostro collaboratore Giuliano Orzali, via Dante 12, 20121 Milano, le potrà dare utili indicazioni. Altrimenti, può fare un salto da Alloni, preparatore della sua città, in via Cosenz 8, e chiedergli «lumi».

ANGELO SCIACCA - Palermo — La Porsche 911 iscritta nella categoria Sport alla 1000 KM d'Austria per Waldegaard e Steckonig non aveva nulla di misterioso. Si trattava di uno dei prototipi della 911 2.700 che abbiamo presentato qualche numero fa. In quella corsa, si fece un collaudo dello spoiler posteriore che verrà adottato in serie dalla «Carrera». In quella occasione si verificò che l'alettone, oltre a dare un miglior assetto posteriore, limitando il sovrasterzo, aveva anche una buona validità per migliorare l'aerodinamica della macchina.

ANTONINO BRUNO - Torino — L'indirizzo è questo: Istituto di Scienza dell'Auto, via Umberto Giordano 28, Modena.

RICCARDO RICCIO - Torino — Come avrà letto nel numero di Monza, esiste già un nuovo progetto di variante che comprende l'utilizzazione dei tracciati interni già esistenti. Non sappiamo ancora altro, ma non è improbabile che ricalchi a grandi linee la sua idea. Vedremo. Quanto a chiamare la nuova curva «curva del Lettore», ci sembra abbastanza ridicolo...

Cari amici, due parole di chiarificazione a quanto scritto ed illustrato su Autosprint n. 36, a pagina 9.

Evidentemente, l'enorme striscione inneggiante a Stewart deve averci tratto in inganno. Essendo questo di proprietà dell'amico «Billo», ed essendo lui l'unico fautore e sostenitore di Stewart io e tutti gli altri che per forza maggiore abbiamo dovuto soccombere a questa sinistra scritta, ci siamo sentiti offesi (senza peraltro attribuirvi colpa alcuna) nell'essere considerati antiferrari.

Non è vero!!!

Siamo tutti per Ferrari, tutti tranne uno: la solita pecora nera...

Sergio Lorini - Chiari (Brescia)

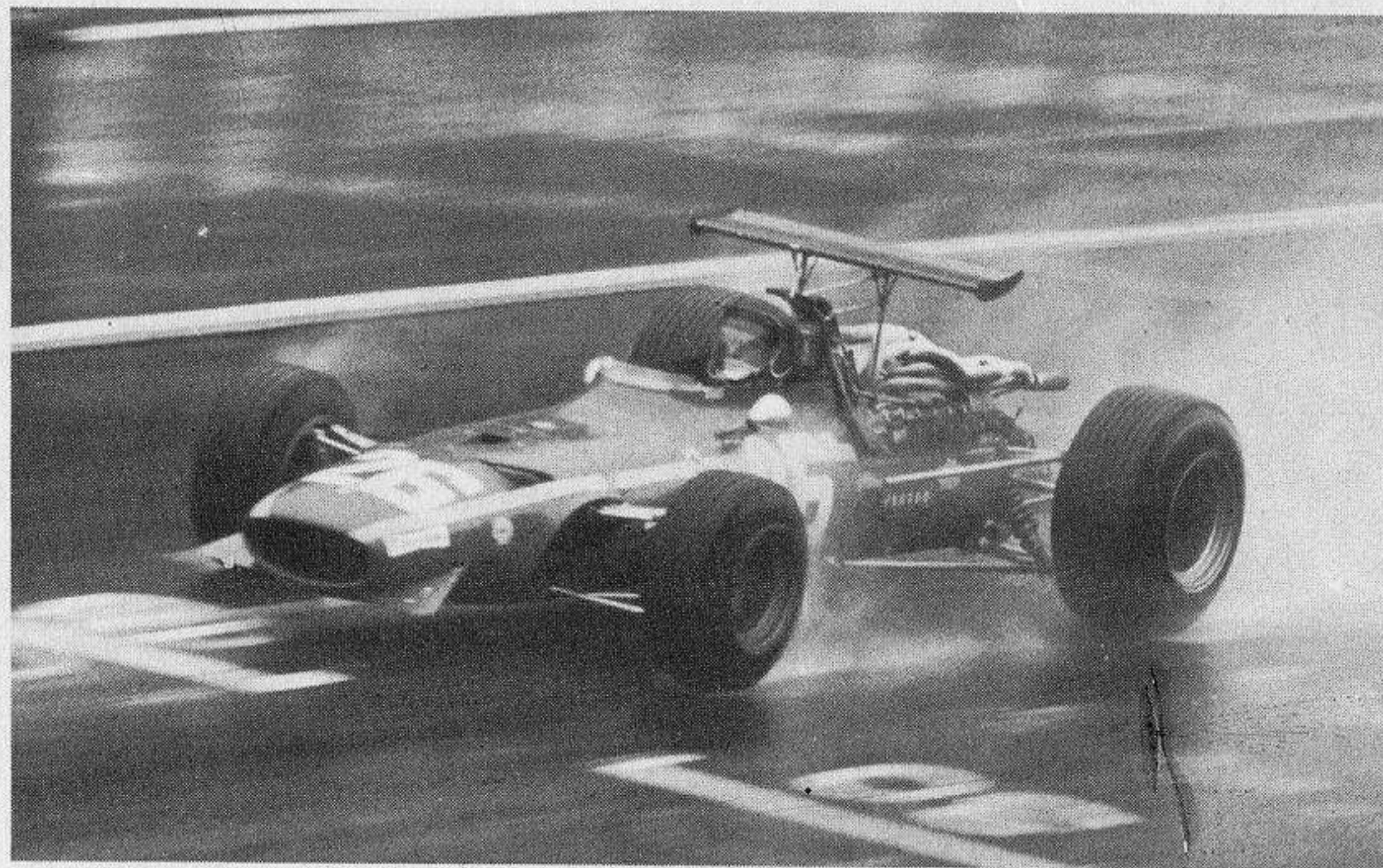
Spett. Autosprint, mi riferisco alla didascalia apparsa a pag. 9 nel n. 36 di Autosprint, sotto la foto dello striscio-

ne di Stewart visto a Zeltweg. Poiché direttamente interessato preciso che:

— Lo striscione è stato portato da un solo tifoso di Stewart, il sottoscritto. Non sono affatto un antiferrari. Stewart partecipa al campionato e quindi la mia preferenza va al pilota, non alla macchina con cui gareggia. Il mio striscione porta chiaramente la scritta «Stewart» e non la scritta «Tyrrell». Diciamo piuttosto che sono anti-Ickx.

— Colgo l'occasione per ringraziare attraverso Autosprint gli sportivissimi tifosi che chiameremo anti-Stewart o anti-Tyrrell che, nella notte di sabato 9 settembre mi hanno rubato e — a quanto si dice — incendiato il suddetto striscione. Nessuno, né a Monaco, né a Clermont-Ferrand, né a Zeltweg si era mai permesso di toccarlo.

Franco Franchini - Chiari (Brescia)



## LA FOTO

Caro Autosprint, sono un tuo lettore e vorrei che pubblicassi la foto del vittorioso arrivo di Jacky Ickx nel Gran Premio di Francia del 1968, che si svolse a Rouen, al volante di una Ferrari. Vorrei anche sapere chi vinse la coppa costruttori del 1970.

Gian Carlo Calabrese - Vittoria (Ragusa)

Vi chiedo di veder pubblicata la foto di Jacky Ickx di cui sono ammiratore, alla sua prima vittoria in Formula 1, nel Gran Premio di Francia a Rouen, nel 1968, ed i dati tecnici della sua macchina.

Massimo Ronca - Roma

L'allora ventitreenne Jacky Ickx vinse a sensazione il suo primo Gran Premio a Rouen, durante il drammatico Gran Premio di Francia che vide la morte di Jo Schlesser, che pilotava la nuovissima Honda Formula 1.

Quella corsa fu tutta sotto la pioggia, ed il giovanissimo belga confermò così le sue ottime doti sul bagnato. In quella stagione Ickx era già arrivato terzo in Belgio e quarto in Olanda.

Per quanto riguarda la sua Formula 1, essa era dotata di un motore a 12 cilindri a V di 60°, della cilindrata di 2998 cc., potenza 400 CV circa. La versione era quella con scarichi interni alla bancata ed aspirazioni al centro delle testate. Per il telaio, si trattava di una delle solite realizzazioni Ferrari, con telaio a traliccio e pannelli rivettati.

## IL TESTIMONE

### Le coppie rimescolate

Vi invio la presente riferendomi all'articolo apparso sul n. 36 di Autosprint in merito alla gara di Europeo Turismo svolta al Castellet domenica 3 settembre, alla quale ho potuto assistere.

Ritornato a casa, leggo su Autosprint il servizio e noto che il vostro corri-

spondente ha commesso un grave errore. Precisamente, nella classifica e nel commento ha inserito il nome di Van Lennep al posto di quello di Carlo Facetti, il quale con Gian Luigi Picchi ha in realtà guidato la vettura Alfa 1300 che ha ottenuto l'ottavo posto assoluto.

Già altre volte ho potuto notare che avvengono di questi errori, e precisamente vengono messi nomi di piloti italiani al posto di quelli stranieri. Dato che sono un sostenitore dei piloti italiani, e della Alfa Romeo in particolare, mi sono permesso di farvi questa segnalazione.

Enrico Agrati - Milano



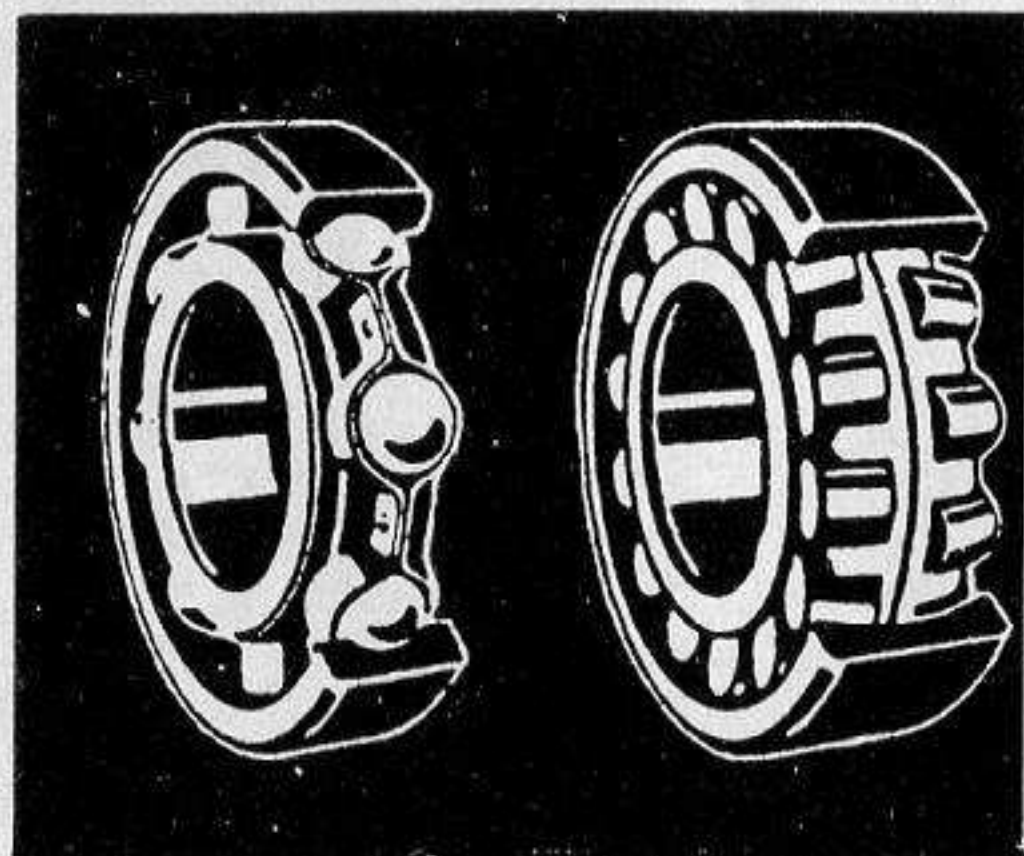
IMELDA e VALERIANA VEDOVA - S. Pietro in Barbozza (Treviso) — Spiacenti, ma cerchiamo di pubblicare lettere e risposte di interesse generale, e il vostro «appello» ci sembra un po' troppo personale, a meno che non vi siano motivi molto seri, che peraltro non specificate nella vostra lettera.

GIANANTONIO GERONAZZO - Bigolino (Treviso) — Ecco gli indirizzi: Carlo Ravaoli, via Badia Tedaldo 4, Forlì; Leo Pittoni, via Caterina da Forlì 48, Milano; Francesco Svizzero via S. Andrea 9, Treviso; Aldo Fasan, via S. Apollonio 30/B, Altvole (Treviso); Emilio Paleari, via Lecco 12, Eupilio (Como).

VINCENZO AGNELLO - Siracusa — Ecco altri indirizzi: Martini-Tecno Racing Team, c/o Tecno, via Cavalieri Ducati 7/7, Bologna; Trivellato, via Trissino 27/29, Vicenza; Politoys, c/o Frank Williams, 36 Bennet Road, Reading, Berkshire, Gran Bretagna.

ANTONIO CARAPUCCI - Ascoli Piceno — Quando sono in velocità, le F. 1 con la presa d'aria a «periscopio» non imbarcano praticamente acqua, quando piove dato che la presa d'aria è in una zona di turbolenza. I motori contrapposti ne sono privi per il rischio di «raccolgere» anche molta polvere e sassetti, e poi evidentemente non serve in maniera determinante. I motori delle vetture Can-Am ed Interserie sono quasi tutti derivati da blocchi Chevrolet, e sono ad aste e bilancieri con due valvole per cilindro. Hanno una cilindrata elevata, oltre 8 litri, quindi non hanno bisogno di raffinatezze tecniche per dare HP sufficienti.

ANDREA MANGINI - Genova — Cesare Garrone abita a Genova in via Rima 49/6, e corre per la Scuderia Genova Corse. Francesco Cerulli Irelli abita a Roma, in via Salaria 280, e corre per la Scuderia Nettuno.



**FAG**  
cuscinetti volventi

Questa faccenda dello striscione fotografato da Autosprint all'Osterreichring, della sua didascalia, e della sua « paternità » poteva anche essere una cosa divertente, con gli amici di « Billo » Franchini che si affannano a scaricare la loro responsabilità ed a ribadire il loro « amore » per la Ferrari.

Peccato che la faccenda sia stata, diciamo così, « rovinata » dall'atto teppistico che il signor Franchini denuncia. Siamo in clima di « caccia alle streghe », con furto dei materiali « odiati » e relativo incendio purificatore. Chissà credevamo che almeno nel nostro sport non fossero ancora contemplati i reati di opinione, e che ognuno fosse libero di tifare per chi preferiva. Evidentemente, non è così: un'altra brutta figura per gli « appassionati » italiani.

se a prima vista potrebbe essere considerato un problema ormai risolto. Infatti, pur in presenza di una normativa abbastanza precisa e ampia, a volte accade che le centine non facciano il loro dovere, cioè quello di proteggere il capo del pilota (saldamente legato nell'abitacolo, è importante) in caso di ribaltamento della vettura.

Dicevamo della normativa. Essa è molto circostanziata, ed il punto « o » del paragrafo 253 dell'annesso J — che è intitolato appunto « archi di sicurezza » — occupa una decina di pagine dell'Annuario FIA, fra disegni, descrizioni, schemi tecnici, precisioni sui diametri, sui materiali sul modo di fissaggio alle vetture. In particolare, per quanto riguarda le vetture monoposto, vi sono delle norme supplementari, contenute al paragrafo 297/a. Ad ogni modo, nel caso di vetture aperte, quindi anche per le monoposto, la sommità della centina deve superare la sommità del casco del pilota seduto in macchina di « almeno 5 cm. ».

Non ostante la normativa ampia e precisa, a volte però succede di vedere (e non parliamo solo di monoposto artigianali) dei roll-bar assolutamente inefficienti. Ad esempio, in una recente gara a Brands Hatch, all'inizio di agosto, la GRD Formula 3 di Tim Brise si è ribaltata ed il suo roll-bar si è tranciato di netto, in maniera che Brise ha sofferto delle ferite alla testa che potevano essere anche molto serie.

D'altra parte, non è sempre facile per un verificatore tecnico « bocciare » l'esecuzione di un roll-bar alla semplice ispezione visiva, né si può pretendere da lui che in ogni occasione si rimetta a fare quei calcoli che

dovrebbe fare il progettista. Sovente, nei casi dubbi al pilota viene richiesta una dichiarazione del progettista sulla rispondenza della struttura ai regolamenti. Questo serve a sollevare il verificatore da ogni responsabilità, ma serve a « tener sollevata » la macchina con il pilota sotto?

## LA SMENTITA

### Una questione di stile

Premetto che non voglio assolutamente « tirare per le lunghe » un argomento che tutto sommato non è gran che importante. Per precisione desidero però chiarire che non ho del tutto gradito lo spirito dell'amico Burlando non per l'esposizione che è simpaticissima, ma per il contenuto che è alquanto tendenzioso e del tutto gratuito.

Particolarmente fuori luogo è la conclusione, relativamente alla quale chiedo che mi venga indicata la pagina e il numero de « Il Pilota » dove compare la frase finale « Un elemento da... ». Non tanto perché reputi tale frase importante (come cronista avrei potuto benissimo fare una affermazione del genere) quanto perché detta frase non è conforme al mio stile di scrittura e non ricordo di averla scritta.

Qualora non esistesse tale frase vi invito a una smentita.

Leo Pittoni - Milano

Siamo perfettamente d'accordo con il signor Pittoni che quanto riguarda la veramente relativa opportunità di tirare per le lunghe questa piccola polemica, non iniziata da noi, e che senz'altro non interessa granché i nostri lettori.

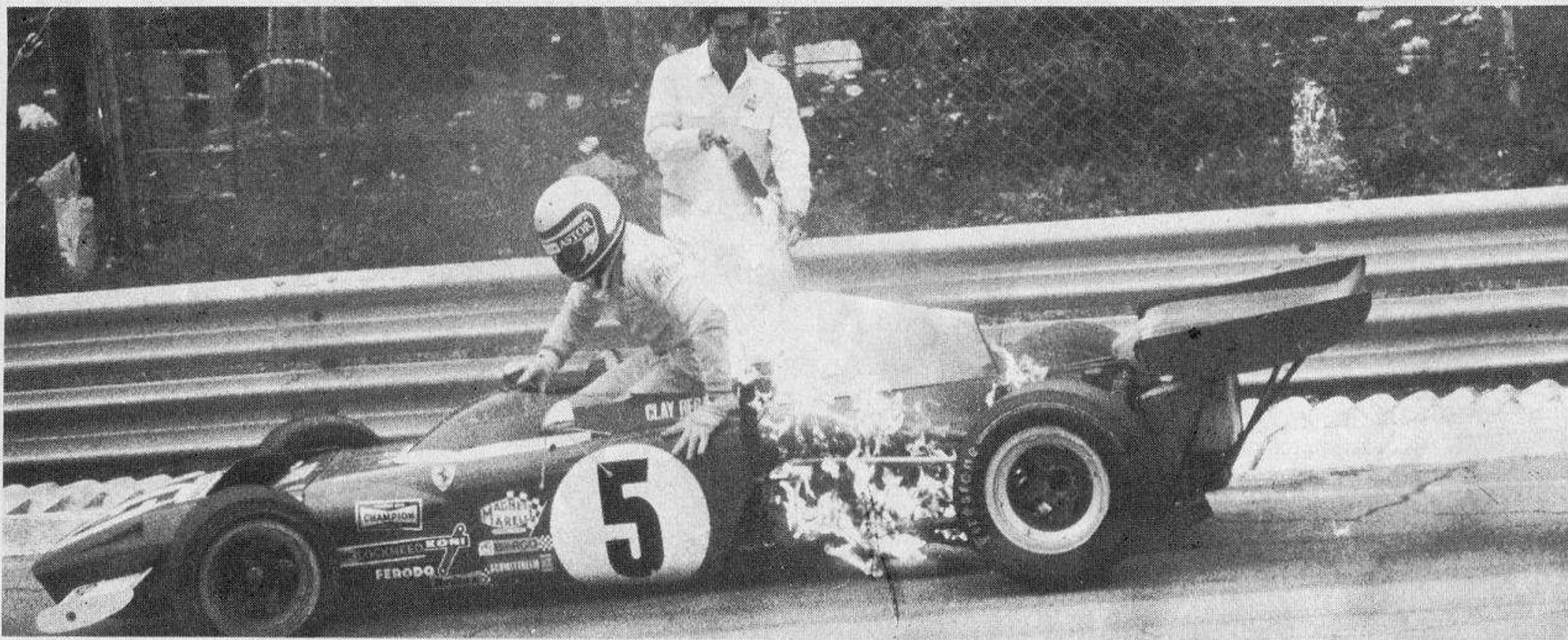
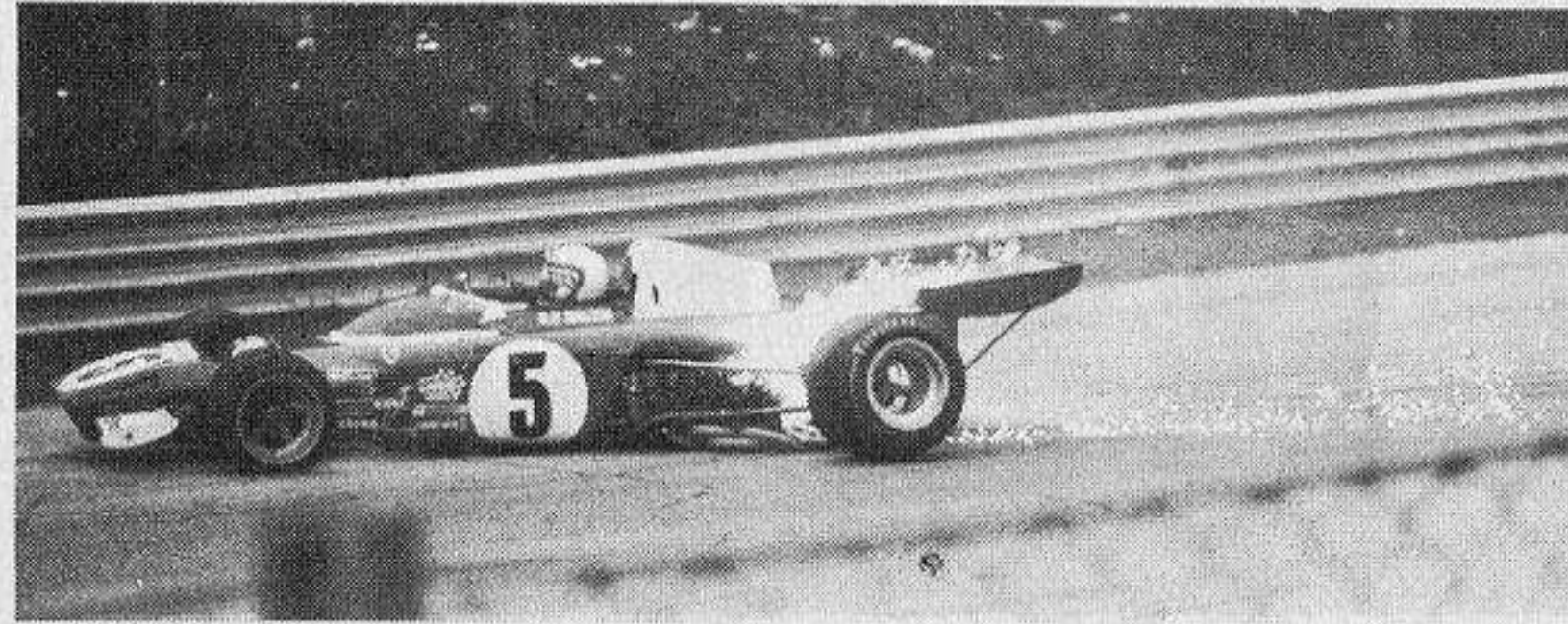
D'altra parte, poiché egli ci sollecita una risposta precisa (cioè un numero di pagina ed un numero di fascicolo), gli dobbiamo una risposta. Fortunatamente, il fatto che egli dica che « come cronista avrei potuto benissimo fare una affermazione del genere », ci esime da una lunga e barbosissima rilettura de « Il Pilota » dal primo numero in avanti: il fatto che l'abbia « pensata » ci basta ed avanza.

Comunque, il signor Pittoni nega, ed a noi sta bene anche così. La famosa frase (« Un elemento da tenere in considerazione è Leo Pittoni ») non sarebbe « conforme al suo stile ». Siamo nuovamente d'accordo con Leo Pittoni: è unicamente una questione di stile.



Cari amici di Autosprint, è tardi ed è domenica, ma voglio scrivervi ugualmente quello che ho provato oggi a Monza durante lo svolgimento del Gran Premio.

Ero con dei miei amici alla variante che interseca la curva Ascari, quando è successo il peggio. Ed ecco, per ordine, i fatti. Arriva, troppo lungo, Carlos Pace che non tiene il mezzo ed entra in testa-coda nel bel mezzo della variante, e gli si spegne il motore. Pron-tissimi, i commissari iniziano uno sventolio di bandiere gialle che avrebbe fatto invidia agli sbandieratori del Palio di Siena, ma sono altrettanto pronti a spingere in 4 o 5 la vettura di Pace, che ingranando una marcia riesce ad avviare il motore.



Una lettera per tutte, che riassume le perplessità generali nate in quel 17. giro di corsa, quando le probabilità di vittoria della Ferrari al Gran Premio d'Italia sono improvvisamente diminuite del... 50 per cento, con la messa fuori uso della 312 B2 di Clay Regazzoni.

Non è la prima volta, e non sarà certamente l'ultima, che riceviamo lettere di spettatori che criticano aspramente l'operato dei commissari di pista in occasioni di incidenti più o meno gravi. Non vogliamo dire che gli spettatori di un Gran Premio siano tutti degli emeriti incompetenti, ma a volte essi non si rendono ben conto delle vere difficoltà di far fronte con immediatezza ad una situazione di pericolo.

Dalle testimonianze da noi raccolte, e da quanto ci hanno scritto anche i critici più accesi, l'operato dei commissari monzesi è stato all'altezza della situazione.

Innanzi tutto, immediata esposizione delle bandiere gialle. E questo è stato fatto, come anche lei afferma. D'altra parte, le bandiere bisogna agitarle quando il pericolo è grave, ed il pericolo grave c'era, rappresentato dalla March-Politoys di Pace immobile al centro della chicane, coperta alla vista di coloro che stavano sopraggiungendo.

Poi, si doveva sgombrare

la chicane dalla vettura ferma, ed i commissari l'hanno spinta. La March era in perfetta efficienza, e cosa crede lei che faccia un pilota che si è girato ed al quale si è spento il motore, quando si sente spinto? Sicuramente non guida la macchina nella piazzola di sosta, ma si rimette in senso di marcia, ingrana la seconda, rimette in moto e via!

Diciamo dunque che — forse — non era intenzione dei commissari rimettere in pista Pace, ma che il brasiliano è stato ben felice di essere tolto di mezzo. Ad ogni modo, secondo noi l'errore l'ha fatto Regazzoni, che affronta spesso dei rischi che non solo non sono giustificati, ma che invariabilmente portano danno a lui stesso ed alla sua macchina. Infatti, facciamo l'ipotesi che la March di Pace, nella sua sbandata, avesse perso due ruote contro il guard-rail d'entrata e giacesse, immobilizzata, nascosta alla vista di chi arrivava. In questo caso, forse l'impatto fra la Ferrari e la March sarebbe stato molto più grave, mentre al contrario era evitabile solo che Clay avesse dato il necessario peso alle bandierine gialle, che normalmente non vengono agitate tanto per fare dell'esercizio fisico.

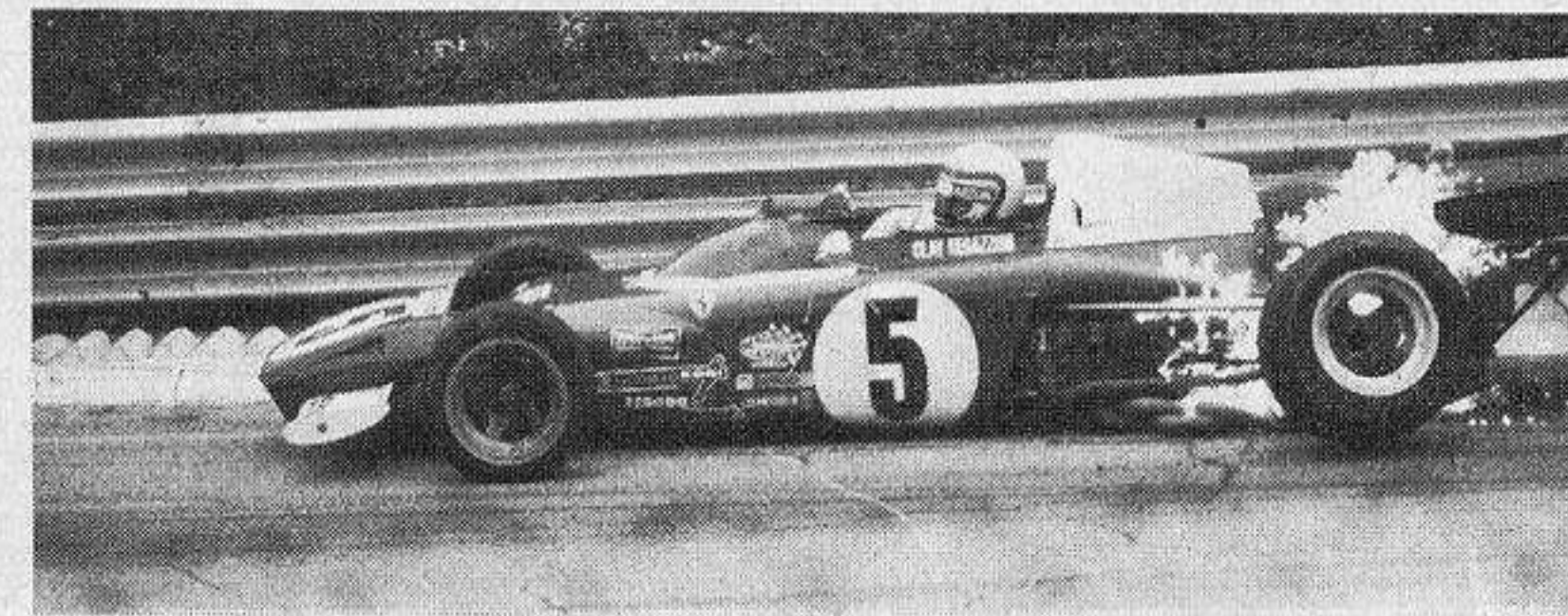
Alcuni altri lettori ci hanno scritto lamentando un certo ritardo nell'intervento degli e-

# Il vero «giallo»

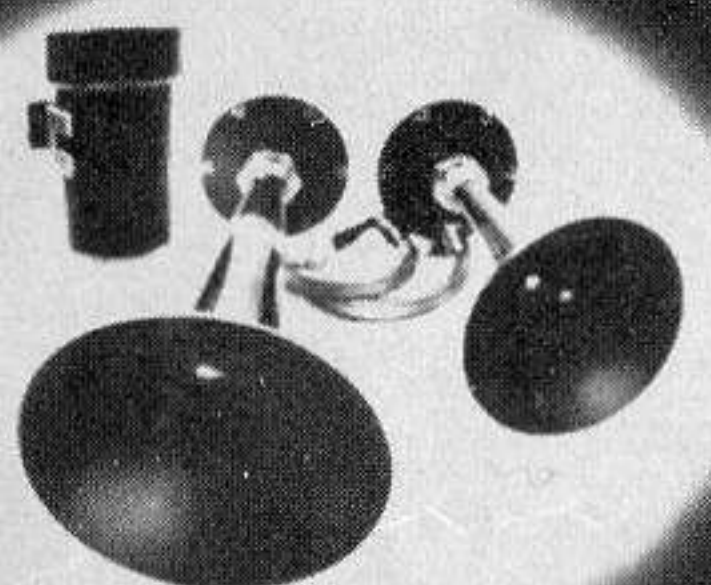
Nel frattempo, giungeva il quintetto di testa guidato da Regazzoni, che aveva superato Ickx qualche giro prima. L'impatto fra la macchina di Pace che si era avviata lentamente e la Ferrari di Regazzoni, in piena accelerazione, avviene all'uscita dalla variante. Poi, il fuoco.

Tutto è bene quel che finisce bene, ma quale prezzo stava per pagare il ticinese per la leggezza di alcuni commissari? Io e le centinaia di persone che erano vicine a me non siamo riusciti a capire come mai i commissari non abbiano portato la macchina nella vicinissima piazzola, anziché spingerla per rimetterla in moto.

Mario Fantoni - Saronno - (Varese)



suona le trombe della



stebel

da 20 anni produce solo trombe

**CALOGERO CHIARENZA** - Casteltermeni (Agrigento) — Dunque, quello che le ha scritto Stommelen si può tradurre così: « La ringrazio per quanto ha scritto, e soddisfo volentieri la sua richiesta di autografo ». L'altra frase significa: « L'unico conduttore tedesco da Gran Premio ». L'ultima frase significa: « Squadra Marlboro per il Campionato del Mondo ».

**SILVANO DILI** - Roma — La licenza di conduttore la rilascia la CSAI, che ha un ufficio a Roma in via Solferino 32. Li potrà avere ogni informazione. Le vetture Turismo e Gran Turismo di serie possono subire alcuni lavori di messa a punto. Chieda alla stessa CSAI il regolamento tecnico relativo.

**LUCIANO BISCARA** ed altri - Genova — Nessuno disconosce i meriti dell'ing. Forghieri. Il fatto è che quelli che nominiamo (cioè Caltri, Ferrari, Colombo) sono coloro che vanno alle corse. Da qualche tempo, invece, il lavoro di Forghieri si svolge negli uffici tecnici della Casa.

**NICOLO' BUTTAFUOCO** - Bagheria (Palermo) — Si rivolga alla Libreria dell'Automobile, Galleria Caracciolo, via Marsala, Roma.

**ANGELO RAVAGLI** - S. Pellegrino (Pistola) — Provi a rivolgersi alla ditta Candrini, via Emilia Est 119, Modena. Fra l'altro potrebbe utilmente fare un'inserzione nella nostra rubrica di compravendita.

**MAURIZIO SCANAVINI** - Consandolo (Ferrara) — Una Lotus 69 Formula Ford è un modello ormai introvabile, dato che la Casa non la costruisce più. Ad ogni modo completa può costare 4.500.000 lire circa. Un motore F. Ford preparato costa tra le 550.000 e le 650.000, a seconda dei preparatori. In proposito, consulti il Mercato dell'Auto da corsa che compare in fondo ad ogni numero di Autosprint-Mese.

**ENZO MASSAGRANDE** - Villafranca (Verona) — La sigla EE in alcune targhe significa « escursioni esteri » e viene rilasciata a quei cittadini stranieri temporaneamente nel nostro paese che acquistano un'autovettura in Italia.

**ROBERTO GUARNORI** - Vercurago (Bergamo) — La corsa di Campionato Marche a Brands Hatch è stata di 6 ore dal 1967 al 1969, di 1000 KM dall'edizione '70 in avanti. Nella gara di Campionato F. 2 di Imola del 1970, il giro più veloce lo fece Ickx (BMW) in 1'35"5, media 189,122 kmh. La media del vincitore, Regazzoni, fu di 185,569. Questa la classifica dopo i primi tre: 4. Peterson (March); 5. Stommelen (Brabham); 6. Goth (Brabham); 7. Ikuzawa (Lotus); 8. Birrell (Brabham); 9. Schenken (Brabham); 10. Nelson (Crosslé).

**ROBERTO LIBERTINI** - Torino — Non vogliamo sostenere che lei, a proposito dell'argomento specifico per cui ci ha scritto, non possa avere ragione: a volte, può capitare di parlare troppo a lungo di una marca e nello stesso tempo sottovalutarne un'altra. Ma se lei — che si proclama lettore abituale di periodici specializzati inglesi e francesi — sostiene che chi scrive in essi è esente da questi « peccati di nazionalismo » o dalle parzialità che lei imputa ad Autosprint allora vuol dire che non li legge bene.

**ROBERTO RAVEGGI** - Firenze — Questo singolare, il suo. Comunque, pur non essendo del « mestiere », se dovessimo carrozzare un autotelaio punteremmo su un materiale come la lana di vetro. Ovviamente ci vuole uno stampo, una forma della carrozzeria sulla quale stendere gli strati di tessuto sintetico impregnati di solvente. Altrimenti, c'è sempre l'allumintio, ma lavorarlo è molto difficile.