

DOVE corriamo domenica?



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

l'additivo del meccanico

LE GARE SOPPRESSE G.P. del Messico F. 1 (22 ottobre), Campionato Mondiale Piloti F. 1, la Valli Pordenonesi (19/11), la 300 miglia di Rafaela (3/12), la Coppa Castellana (22/10), la Coppa Olivari (22/10), la Coppa della Collina (4/6), gara di F. 2 al Ricard (29/10), gara a Jarama (5/11) Campionato Marche 2 litri.

QUESTE DATE CAMBIANO ● Rally 1000 Km Adriatico (30 aprile-1 maggio): rinv. data da destinare ● G.P. Mercanti (Monza F. 3, 7 maggio) rinv. a data da destinare ● La Coppa Gallenga (in programma il 7 maggio) rinv. a data da destinare. La

Coppa d'oro Savona (7 maggio) rinviata a data da destinare. La gara a Valledlunga (11 maggio) è rinviata a data da destinare. La Coppa Città di Volterra (11 maggio) è rinviata a data da destinare. La Coppa Canaletti (21 maggio) è rinviata a data da destinare. Il Giro del Gran Sasso (11 giugno) è stato rinviato a data da destinare. La Coppa Teramo a data da destinare. La Città di Gorizia è rinviata a data da destinare. La Coppa Amoco (30 luglio) è stata rinviata al 18-19 novembre. La Fiuggi Arcinazzo (13 agosto) è rinviata a data da destinare. La Monte Vergine (30 luglio) è rinviata. La Coppa Roma (24-9) è stata rinviata a data da destinare. La Salita del Gabbro è rinviata a data da destinare.

OTTOBRE

Le corse in calendario dal 16 al 30 ottobre in Italia e all'estero

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA Distanza - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
21	150 di Phoenix	Stati Uniti			●●● USAC	Velocità in circuito	
21-22	Corsa della Vittoria	Inghilterra	Circuito di Brands Hatch km. 4,26		●●● F. 1 F. 5000	Velocità in circuito	Gethin (BRM) 19'54"4, media 179,96. Nuovo record: Fittipaldi (Lotus) 1'24"00, media 182,77 (piazze a 14 giri per interruzione gara). F. 5000: Surtees 20'50"8. Giro più veloce: Rollinson e Walker 1'27"6.
21-22	Monti Piemontesi	Scud. Rododendri	Part. Moncalieri Arr. Idem	Part. ore 23 (21)	□	Regolarità sprint	
21-22	Rally delle Colline	Australia			●●●	Rally	
22	4 Ore di Belgrado	Iugoslavia			●●●	Velocità in circuito	
22	Trofeo S. Giorgio	Scud. S. Giorgio	Part. Ferrara Villa Fulvia Arr. Idem km. 40	Part. ore 9 arr. ore 12	●	Rally	Cané (Lancia)
22	Rockingham 500	Stati Uniti			●●● Stock Cars	Velocità in circuito	Petty (Plymouth), media 201,125.
22	Corsa La Rabassada	Spagna			●●●	Velocità in salita	De Bagration (Porsche) media 114,036.
22-25	Rally Sanremo	AC Sanremo			●●●	Rally	Andersson-Nash (Alpine).
22-28/11	Londra Sidney	Inghilterra			●●●	Rally	
26-29	Rally Wartburg GERMANIA	●●●	Rally				
27-28	Rally di Spagna SPAGNA	●●● Camp. Inter. rallies piloti	Rally	Nicolas (Alpine)			
28	Corsa di Gourdon FRANCIA	●	Velocità in salita				
28	Corsa di Cannes FRANCIA	●	Velocità in salita				
28-29	Rally Badner Herbst AUSTRIA	●●●	Rally				
28-29	Rally Hubertus GERMANIA	●●●	Rally				
29	Corsa a Riverside STATI UNITI	●●● Can-Am	Velocità in circuito	Hulme (McLaren) 1'37"36" media 199,076. Giro più veloce: Hulme 1'34"33.			
29	Corsa a Interlagos BRASILE	●●● Temporada F. 2	Velocità in circuito	Fittipaldi (Lotus) 1.18'26" media kmh 170,480. Giro più veloce: Peterson (March) 2'42"6, media 176,236.			
29	Gara a Valledlunga Gentlemen's MC	● Gr. 1, 2, 3, 4, 850 F.Italia	Velocità in circuito				
29	Ponte Corace Tiriolo AC Catanzaro	● Gr. 1, 2, 3, 4, 5	Velocità in salita	Scola, 6'32"1, media 98,854.			
29	Riviera Ponente AC Genova	●	Rally	Pittoni (Porsche)			
29	Circuito di Tatoi GRECIA	●●●	Velocità in circuito				
30	Corsa a Bay Park NUOVA ZELANDA	●●●	Velocità in circuito				

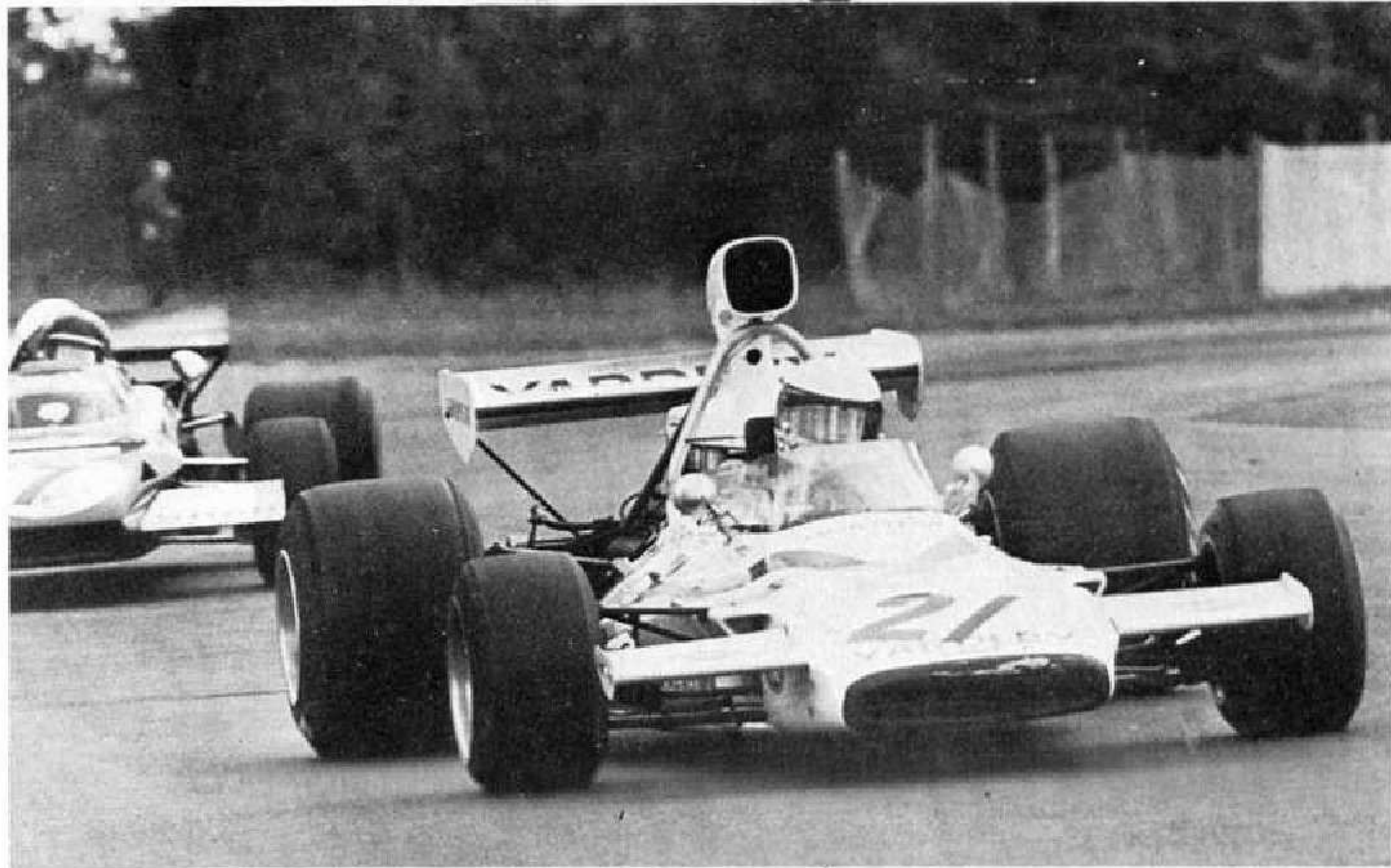
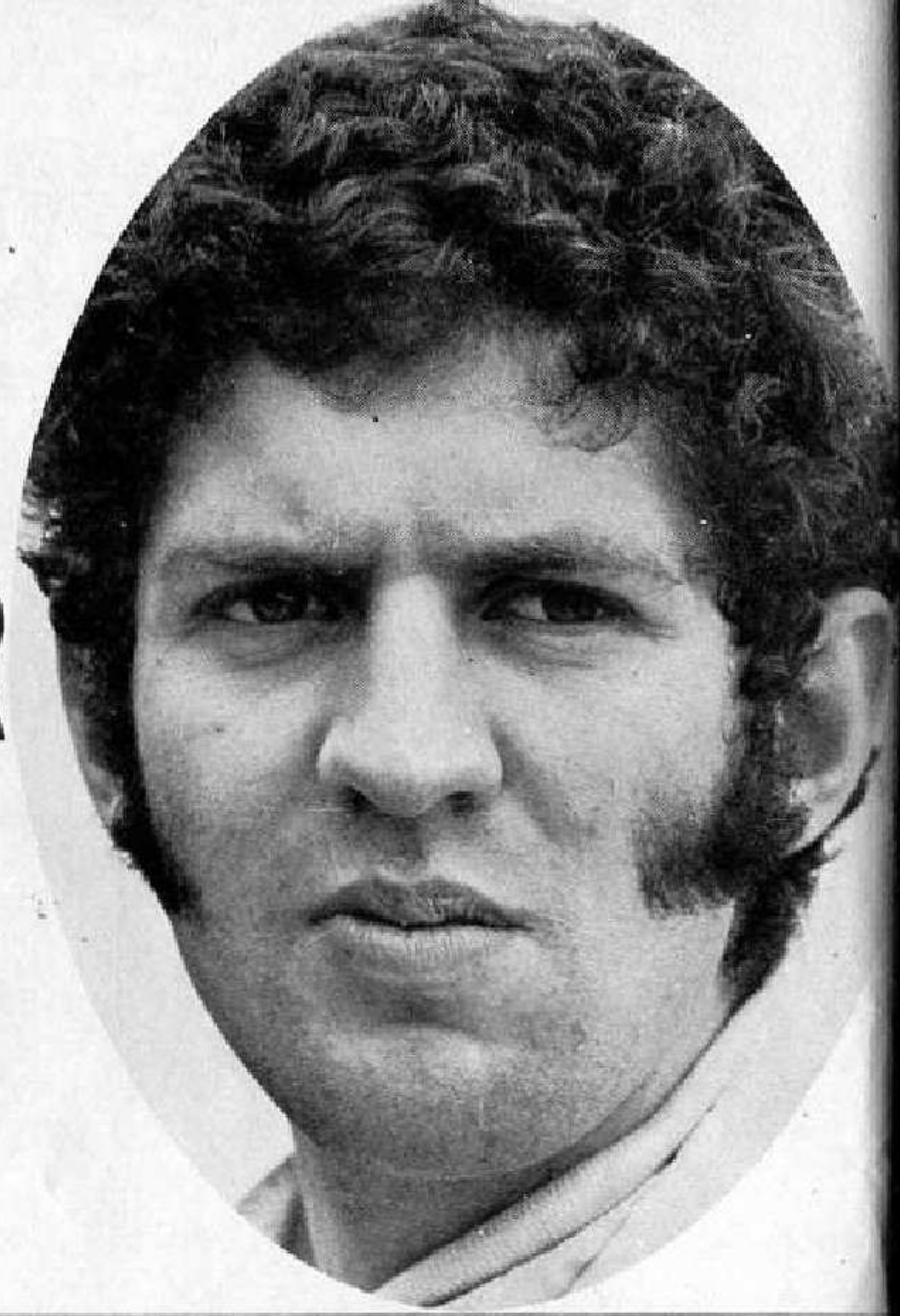
LEGENDA: ●●● = internazionale; ●● = nazionale a part. str.; ● = naz.; □ = « chiusa »



Nei ritratti a destra, Patrick Depailler, francese, 28 anni, e Jody Scheckter, sudafricano 23 anni, debuttanti — o quasi — di lusso nel ricchissimo Gran Premio USA di Formula 1. La loro prestazione ha dato la misura di cosa si può fare con le giovani leve, impiegandole con mezzi adatti senza prevenzioni. Proprio come succede qui in Italia ...



Il metro di SCHECKTER e DEPAILLER



A parte la vittoria di Stewart, veri protagonisti del Gran Premio USA sono stati i giovani, sia di età che di esperienza in Formula 1. Parliamo di Jody Scheckter e di Patrick Depailler. Il giovanissimo sudafricano è ormai sicuro di una guida fissa nel team McLaren F. 1 del prossimo anno. Lo vediamo, a sini-

stra, tenere a bada con disinvoltura la Ferrari di Ickx. Depailler, poi, ha condotto ad un ottimo settimo posto la terza Tyrrell, quella modello vecchio, che aveva guidato solo a Clermont Ferrand. Da segnalare, anche, l'exploit di Peterson che partito in fondo allo schieramento è arrivato fino al quarto po-

sto. Esso si spiega, oltre che per la classe non certo appannata dello svedese, con il nuovo Cosworth montato durante la notte sulla sua March appena ricostruita: si trattava del motore « smesso » da Stewart, quello del miglior tempo in prova. Stewart ne aveva montato uno ancora più potente...

Trapianto con rigetto.

Non rischiatelo!

Usate
ricambi
originali
FIAT
A®



Un d.s. solo per DE ADAMICH nel programma SURTEES '73

Andrea de Adamich avrà probabilmente un importante jolly nelle sue carte per il '73: John Surtees ha intenzione di affidare a Peter Briggs la responsabilità diretta della sua F. 1 Team Pagnossin e l'opportunità per il nostro pilota è presto detta. Nel '71 Briggs era il direttore sportivo della March e Peterson ha vinto il Campionato, quest'anno ha fatto la stessa cosa alla Surtees ed Hailwood ha vinto il Campionato...

Per la triste vicenda MARKO ping-pong delle responsabilità

Helmut Marko è ormai rassegnato. Il verdetto dei medici è inappellabile. Ha perso la vista dall'occhio lesionato per l'80 per cento. Si farà un'altra operazione a gennaio, ma praticamente la situazione non cambierà di molto per il suo occhio sinistro, leso come è noto in seguito all'incidente che lo coinvolse in occasione del G. P. di Francia a Clermont Ferrand. Il sasso gli frantumò la visiera di plastica del casco integrale e i pezzettini sbriciolati gli si infilarono nella cornea dell'occhio. Marko l'anno prossimo sarà a capo del programma Formula Ford in Austria. Si pensa che dalla Ford otterrà anche incarichi più importanti, tanto che ha rinunciato a fare il giornalista come aveva iniziato nelle scorse settimane.

Helmut Marko è anche molto indignato. Dice che si sono comportati tutti male: dalla BRM con il suo patron mr. Stanley, alle società di assicurazioni agli organizzatori. Finora ha pagato tutto di tasca sua.

Il suo è un caso simbolo di questo sport, che chiede sempre più a tutti i suoi protagonisti ma troppi di loro, specie nel momento del dramma, non riescono a trovare la giusta valutazione umana del loro sacrificio.

Nel n. 41 di Autosprint avete letto una intervista con il direttore sportivo della Lotus, il quale si è prodigato nel giustificare certi atteggiamenti umani di Colin Chapman, uno dei costruttori che più spesso si è trovato alla ribalta in momenti drammatici. A detta del suo collaboratore egli deve cer-

carsi una corazza umana che lo ha portato a certi atteggiamenti che poi vengono deprecati. Marko ha chiamato in causa il suo patron anche lui.

Il « caso » del pilota austriaco è un episodio simbolo. Proprio in questi giorni ne è nata una violentissima polemica. Tutto è nato da un comunicato della GPDA, l'Associazione dei piloti da G. P., che ha accusato certe carenze degli organizzatori per le conseguenze negative dell'incidente.

Ha replicato duramente il presidente dell'Associazione Sportiva dell'A. C. Auvergne, il quale ha puntato tutte le sue considerazioni di difesa su un certo comportamento di Stanley. E' il solito gioco di scarica barili e di responsabilità. Le due tesi ve le proponiamo a parte, testuali. Ecco:

DICE LA GRAND PRIX DRIVERS ASSOCIATION

« Durante la riunione tenuta all'Osterreichring, prima del G. P. d'Austria, si è rivolta molta attenzione alle cure mediche ricevute da Helmut Marko, dopo il suo incidente a Clermont Ferrand. E' risultato che il maggior problema nacque dal fatto che Marko parla soltanto tedesco e inglese, lingue sconosciute all'ospedale di Clermont Ferrand ove era stato ricoverato, e questo lo costrinse a scrivere il proprio nome, indirizzo e gruppo sanguigno, sforzo non trascurabile date le condizioni in cui si trovava. A questo proposito Stewart ha proposto che si formi un gruppo di medici internazionali multilingue, due dei quali dovrebbero sempre essere presenti ai Grandi Premi. Stewart ha osservato che molti piloti non conoscono varie lingue, pertanto situazioni come quella creatasi nel caso di Marko potrebbero ripetersi, quindi la presenza di almeno un medico che conosca più lingue è indispensabile sui circuiti. Questi medici dovrebbero arrivare sul luogo della corsa ventiquattrore prima dell'inizio delle prove ufficiali, per potere controllare le attrezzature degli ospedali del luogo e per mettersi in contatto coi medici locali. Dato che in certe nazioni un medico non può svolgere la sua professione se non fa parte dell'albo in quel paese, la GPDA si è rivolta alla CSI nella speranza che le varie associazioni mediche dei paesi interessati siano disposte a concedere una dispensa per i medici dei Grandi Premi, anche soltanto in veste di consulenti, per la durata della gara. »

DICE IL PRESIDENTE DELL'ASSOCIAZIONE SPORTIVA DELL'AC D'AUVERGNE

« Qualche minuto dopo l'incidente, Elford ha condotto Marko (usando la veloce vettura destinata a questi interventi) al pronto soccorso inglese, situato ai bordi della pista. Dopo un rapido esame, il chirurgo ha consigliato il trasferimento al centro di soccorso previsto all'ospedale di Clermont ove erano accentrati i servizi permanenti di soccorso, destinati al circuito. Là i medici di turno si sono subito messi in contatto telefonico con il primario e Marko veniva portato al centro ospedaliero universitario, ove giungeva più o meno contemporaneamente al primario. Un assistente, che parlava inglese, ha potuto senza difficoltà comunicare con il pilota e questo vale da secca smentita alle voci che hanno dato per certa la mancanza di un interprete. Successivo rapido esame e il primario ha deciso di operare senza indugio. »

« A questo punto è arrivato Stanley che si è opposto all'effettuazione dell'intervento, sbandierando il contratto che lo legava a Marko. Si sono così persi trenta preziosi minuti. Dopo Stanley ha voluto interrogare personalmente il pilota, chiedendo che "venisse svegliato". Dopo avergli fornito gli abiti sterilizzati necessari per entrare in sala operatoria, il permesso gli è stato dato e infine Stanley ha permesso che l'operazione venisse svolta. »

« E qui lasciamo giudicare con quanta lucidità Marko può avere risposto e quale valore potesse avere il suo giudizio, nelle condizioni in cui si trovava. »

« Concludiamo, dicendo che il comportamento di Stanley ci ha lasciati per lo meno perplessi. »

Da parte nostra una sola considerazione: la GPDA non può aver fatto la sua deplorazione senza aver ascoltato la voce del diretto protagonista, cioè il pilota austriaco. Si può prendere atto della strana sequenza, persino allucinante, nell'ospedale francese per decidere sull'operazione. Però è altrettanto certo che in quella occasione la sollecitudine dei mezzi di soccorso non è stata come gli organizzatori dicono.

E' certo che Marko ha impiegato circa due ore buone per passare dal punto dell'incidente all'ospedale giusto. Risulta che mentre aveva l'occhio offeso, ha dovuto preoccuparsi di essere accolto in ospedale: dare garanzie di identità, ecc. E tutto questo, a detta di qualsiasi oculista, ha contribuito in maniera essenziale alle conseguenze del sasso nell'occhio.

Perché, adesso lo sappiamo, quando si ha un incidente del genere la cosa più importante per il ferito è di rimanere in posizione sdraiata, in modo da non lasciar fuoriuscire dall'orbita dell'occhio quel liquido essenziale che assicura la « lubrificazione » della pupilla e quindi la vista. Invece Marko, come si è detto, ha passato lunghi minuti in piedi, si è alzato quando discuteva con i medici ecc.

Che lo sport del volante sia rischioso è un conto, ma che non si debbano trascurare tutte le possibilità di renderlo meno drammatico è altrettanto necessario. Non è una forma di ipocrisia come sostengono certi nemici delle corse (li lasciamo correre e rischiare la vita e poi ci preoccupiamo di intervenire con ambulanze mediche e altri mezzi) perché le corse sono anche un aspetto emblematico di comportamento come altri momenti della vita nel mondo di oggi. Per una ragione qualsiasi si può essere coinvolti in situazioni drammatiche. L'importante è che ci sia modo di potersela cavare, se questo è appena umanamente possibile. Non è ipocrisia, perché altrimenti dovremmo vivere sotto una campana di vetro o non venire al mondo per non accettarne le brutture.



...in ballo come n. 2 CHEVRON

● La Chevron avrà ancora una squadra ufficiale in F. 2 nel '73. Quest'anno Gethin (a destra) sulla carta aveva uguali probabilità di Hailwood per la vittoria nel Campionato ma tutto è andato storto e l'organizzazione ed i mezzi della Chevron non erano gli stessi della Surtees. Per il prossimo anno è probabile che sia ancora Gethin il pilota di punta, ma si parla anche di Watson dopo la sua bella corsa di Brands Hatch al Rothmans 50000 al volante della macchina ufficiale.

CONTINUA A PAGINA 8

sab.



Ron Dennis e Neil Trundle, i due ex-meccanici della Brabham che hanno costituito il Rondel Team unendo parti dei loro cognomi

PESCAROLO e SCHENKEN insieme con la DART F. 1

PESCAROLO e SCHENKEN non hanno avuto una bella stagione in monoposto ed il loro magro bilancio porta un solo alloro: una vittoria a testa in Formula Due. Queste vittorie messe insieme fanno anche i due soli successi del Team Rondel che è diventato il simbolo di perfezione ed accuratezza nella messa a punto delle macchine grazie al talento di Ron Dennis e Neil Trundle, i due ex-meccanici Brabham che lo costituirono solo un anno e mezzo fa. Sono state due stagioni avere di successi per il Team, ma tutta una serie di circostanze ha tolto ai due tenaci inglesi più vittorie di quante ne siano realmente arrivate. Malgrado ciò tutto al Rondel procede bene e dall'inizio dell'anno è in costruzione la Rondel-D.A.R.T., la Formula Due che è nata su progetto di Ray Jessop.

La macchina doveva esordire a Vallelunga ma ora si vedrà solo in Brasile in preparazione alla stagione '73 dove verrà schierata in due esemplari. La Formula Due è però solo una parte del progetto Rondel '73. Con la Motul la Rondel sarà anche in Formula Uno sempre con due macchine: i piloti sono proprio Schenken e Pescarolo sui quali è stata riposta una giusta fiducia. I due erano rimasti liberi dopo che Pace aveva firmato con Surtees e Ganley stava perfezionando gli accordi con Williams e Marlboro.

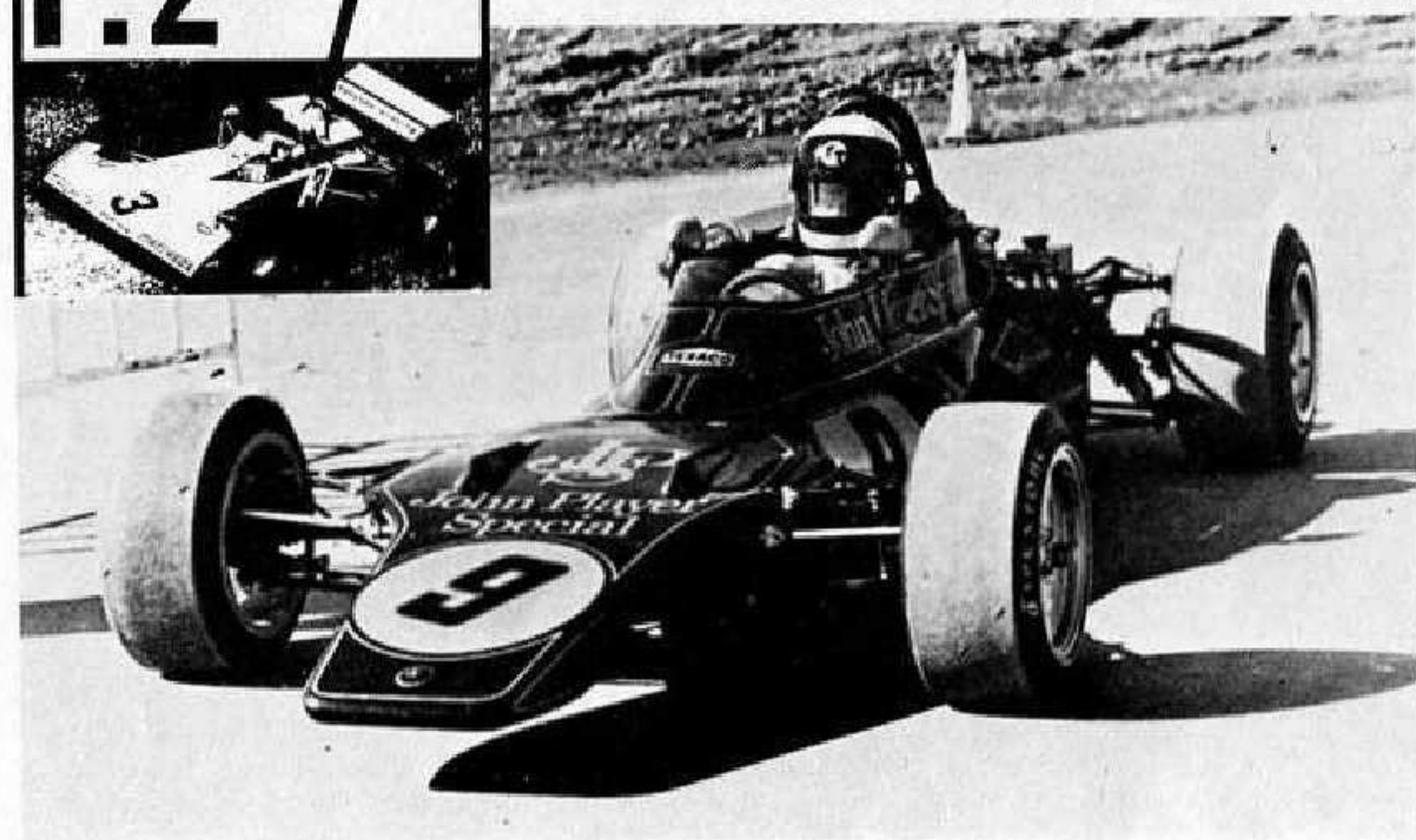
La scoperta dello irlandese...

● Con la Brabham F. 2 del Team ufficiale, per la quale esiste già un programma di Campionato Europeo dato che al mercato delle monoposte la BT38 non ha fatto troppa pubblicità al suo costruttore, oltre a Wilson Fittipaldi pare che possa correre JOHN WATSON. L'irlandese, dopo aver faticosamente riacquisito la sua forma durante la stagione '71 al termine del lungo periodo di guarigione conseguente l'incidente di Rouen, ha compiuto delle ottime gare con la piccola Tui ed ora pare che oltre Manica si cominci ad accorgersi di lui...





La Lotus F.3 di quest'anno dà un'idea di come sarà la prossima Formula 2 della Casa. A destra, la Elf 2 di Jabouille, che anche nel '73 sarà in coppia con il «gemello» Depailler (foto in basso a destra) (foto Noris)



RUESCH fa i conti per crescere

RUESCH non è rimasto troppo soddisfatto della sua stagione: anche se ha corso nel Team Surtees con una macchina ufficiale dipinta dei colori argentini, ha sentito la differenza di attenzione tra sé ed Hallwood. Che Hallwood aspirasse al Campionato non c'era nulla da obiettare, ma le differenze c'erano...

Oltre a sperare di rifarsi nelle gare della Temporada, Ruesch sta facendo sogni abbastanza realistici di F.1: « Con i soldi che ho speso quest'anno non mancava molto per fare una stagione in F.1 ». In Europa nel '73 anche Lian Duarte, il brasiliano che quest'anno è rimasto « bidonato » insieme a Pace dal B.E. Team: la società franco-inglese che ha finito i soldi a tempo di record con un notevole contributo dei soci inglesi e con grande disperazione del costruttore della Pygmée, Patrick Dal Bo.

La LOTUS 73 quando arriva?

La LOTUS — o JPS che dir si voglia — ha avuto una stagione tanto positiva in F.1 quanto negativa in F.3. Trimmer e Vermilio non sono riusciti a fare un solo risultato con le loro bellissime 73 che costituiscono anche la base per le F.2 che useranno Emerson Fittipaldi e Peterson nel Team ufficiale '73. A dire il vero sono almeno tre anni che parliamo di questa nuova fantomatica « 73 » ma le difficoltà economiche Lotus dell'altro anno e l'interesse della JPS per la F.3 nella stagione appena conclusa hanno sempre rimandato il progetto. Lo stesso Emerson sperava di averla già nel corso di questa stagione ma ogni volta che la macchina stava per venir pronta uno dei piloti di F.3 distruggeva la sua e tutto veniva rimandato per destinare i pezzi alla Formula minore.

Rispetto alle F.3 attuali, le F.2 di Emerson e Ronnie non avranno molti cambiamenti mentre si sta lavorando per ritoccare quelle parti che quest'anno hanno dato qualche noia. Come ci diceva Peter Warr la monoscocca sarà identica mentre il telaio posteriore verrà modificato per ospitare il Jensen Healey-Nova-Lotus di cui saranno dotate le auto della squadra. Anche l'avantreno verrà modificato in alcuni particolari ma i freni resteranno entrobordo e tutto l'insieme apparirà identico con radiatori sul fianco ed i colori nero ed oro di quest'anno. Il primo esemplare è già pronto e verrà provato intensamente durante l'inverno non appena i fratelli Pedrazzani avranno consegnato il motore che ha girato per la prima volta al banco sabato 30 settembre.

GEMINI «blu»

Programma ufficiale anche per la Elf 2 nella prossima stagione. Non c'è verso di farsi raccontare nulla ma è certo che la monoscocca per le F.3 della squadra ufficiale ALPINE e per le F.2 è già pronta. Ci sarà del nuovo nella carrozzeria proflatissima e le macchine della squadra saranno due identiche per DEPAILLER e JABOUILLE. Il bilancio di quest'anno non è stato ricco di risultati ma positivo dal punto di vista delle prestazioni e questo fa essere di buon umore de Cortanze che ha dedicato molto del suo tempo alla seconda Formula nel '72. Resterà Coombs? C'è da credere di no mentre è praticamente certo che lo sponsor rimarrà la Elf. Mistero invece per il motore anche se i Renault nuovi non dovrebbero più tardare molto.



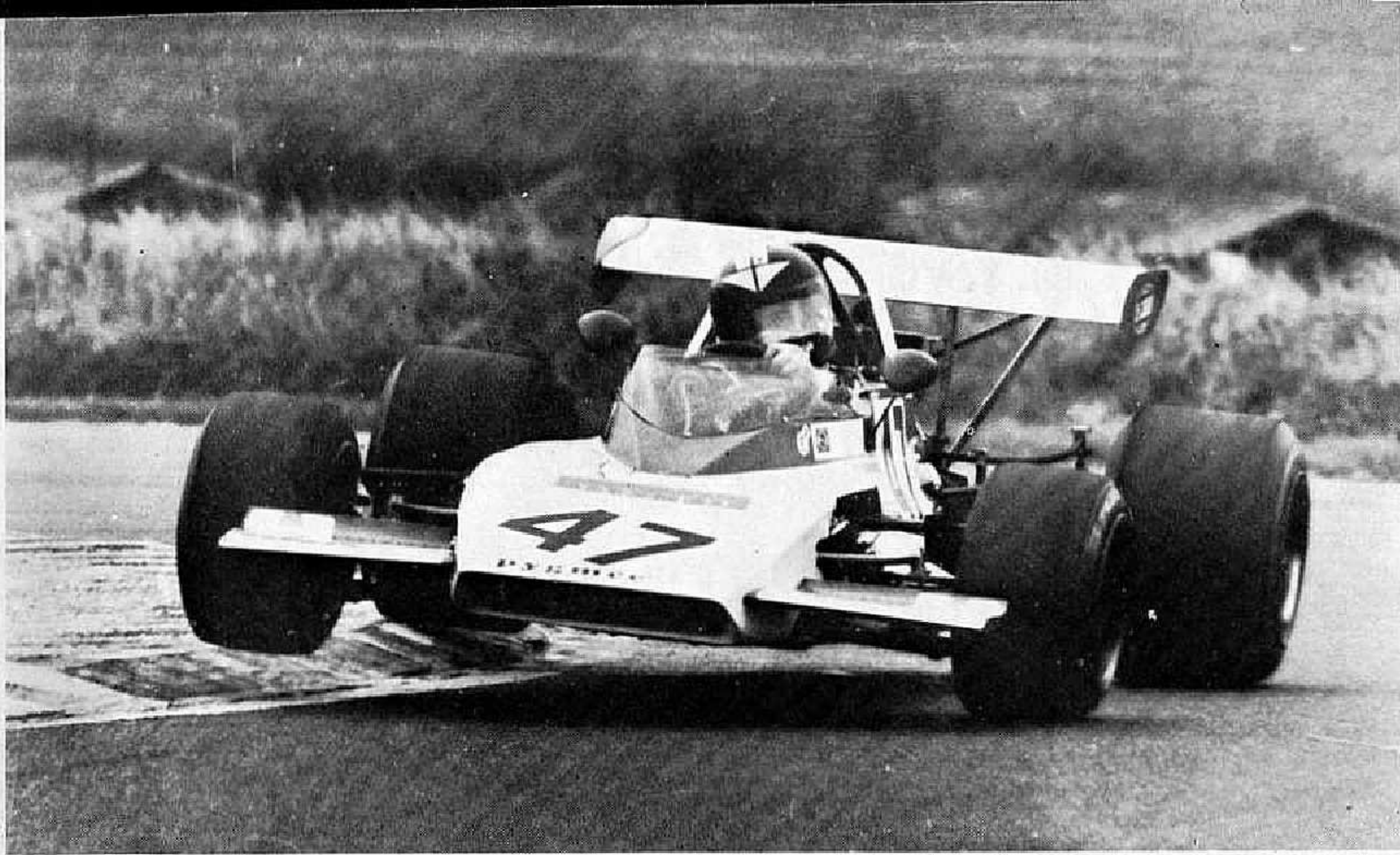
ferrari vince

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





Carlos Pace ha guidato, anche se molto poco, la Pygmée F. 2 del B.E. Team. Eccolo in acrobazia

SCHECKTER ormai solo F. 1

SURTEES sarà in F.2 con **MASS** il prossimo anno per il Campionato Europeo ma anche **HAILWOOD** e **PACE** saranno in pista tutte le volte che potranno e gli organizzatori li accetteranno, viste le economie che quest'anno sono state fatte risparmiando proprio sui piloti classificati CSI.

Alla Matchbox, che ha avuto una pubblicità eccellente dall'abbinamento, dovrebbe affiancarsi anche un nuovo sponsor; le macchine saranno nuove, studiate in modo da abbassare ulteriormente il baricentro attraverso un particolare disegno della monoscocca che concentra i

pesi più in basso rispetto all'attuale TS10.

Col fatto che ha vinto il Campionato, tutti parlano di acquistarla ma John vuole limitare a sei, otto macchine al massimo le vendite. D'altra parte la qualità della macchina è molto importante per ottenere risultati se è vero, come dice Surtees che «**Ho capito che Hailwood non doveva essere male se riusciva a fare dei risultati discreti con le macchine di cui disponeva prima di venire con me. Allora mi sono detto: se va bene con quelle, chissà cosa può fare con la mia? Ed ho avuto ragione.**».

Anche la McLAREN produrrà

sei macchine attraverso la Trojan. La M21 che è stata guidata da **Jody Scheckter** verrà modificata nella parte posteriore per ospitare il motore Vega, mentre la parte anteriore della monoscocca verrà leggermente allungata per creare un punto d'attacco più avanzato alla sospensione anteriore.

Quelli della McLaren non saranno più ufficialmente in F.2 nel '73 ora che Scheckter è entrato tra le stars della F.1 e farà tutta la stagione con la grossa McLaren. Era già tutto deciso ad Albi; andandosene ci hanno salutati così: «**Ciao mafia... arriverci in F. 1!**»

BIRRELL «passa» alle CAPRI e alla F. 5000

GERRY BIRRELL invece lascerà il campo della F.2 dopo una stagione rovinosa: ha firmato un bel contratto con la Ford Colonia per guidare le Capri ed ha una ricca offerta per una stagione in Formula 5000 con la Lola finanziata da Radio Lussemburgo e dalla Shell. Comincerà col motore Chevy in attesa del Ford V6 3600 cc ad iniezione di derivazione Capri, ora che il regolamento della F.5000 è stato liberalizzato ed ai motori americani potranno affiancarsi quelli europei potenziati.



Birrell, con la sua Coca-Cola-March 722 qui davanti a Jausaud

Forse anche PACE con la FERRARI alla TEMPORADA Sport brasiliana

SAN PAULO - La chiusura dell'annata agonistica europea e nordamericana, coincide con la stagione delle «Temporada» brasiliane. Dopo la felice conclusione delle trattative con i piloti di F.2 per il tramite della MRC di Londra, un altro gruppo organizzatore diretto da **AVALLONE** conferma ora l'effettuazione della «Coppa Brasile», un'altra Temporada nella quale saranno impegnate le vetture sport gr. 5 e le corsa biposto gr. 7.

Le gare saranno CINQUE e si svolgeranno tutte all'autodromo di **INTERLAGOS**, sulla pista grande di 8 km, nel mese di dicembre. Ciascuna corsa verrà disputata sulla distanza di 75 miglia (120,700 km) e le date in programma sono: 3, 10, 17, 24 e 31 dicembre.

Già è ufficialmente annunciata l'adesione di un primo gruppo di piloti europei con vetture impegnative dei due gruppi ammessi, quali **LEO KINNUNEN**, vincitore dell'Interserie 1972, con la sua

Porsche 917-10 con tubo compressore e di **WILLI KAUSEN**, secondo classificato nel medesimo campionato, con pari vettura; quindi, **WILSON FITTIPALDI** con una Porsche 917 (ma ha anche la possibilità di correre con un'Alfa 33tt3), **ALBERT FULL** con Porsche 908, **HELMUT KELLENERS** e **GEORGE LOOS** entrambi con McLaren M8F sovralimentate. Si sta cercando di avere anche **CARLOS PACE** con la Ferrari 312 P e forse **ANDREA DE ADAMICH** su Alfa 33tt3. Proseguono intanto le trattative per assicurare alla Coppa Brasile altri piloti di richiamo ed altre prestigiose vetture.

Un'altra gara per vetture sport, questa però limitata alla cilindrata di 2000 cc, è in programma per la data del 25 GENNAIO 1973; anche questa competizione verrà disputata sul circuito grande di Interlagos in due manches di 20 giri ciascuna con classifica finale per somma di tempi.

La resa di ROMA Sponsoricidi all'italiana

«Come, Vallenga cancellata? Ma non è possibile così all'ultimo momento, perché?». Cerchiamo di spiegare al nostro interlocutore telefonico Paul Watson, contitolare con Peter Gaydon della Motor Race Consultants di Londra, la società che assiste molti piloti nelle operazioni di iscrizione ed ingaggio, che gli organizzatori romani hanno problemi economici e che temono anche una scarsa partecipazione di macchine perché il Campionato si è concluso ad Hockenheim. «**Ho io qui davanti a me l'elenco di 28 piloti che venivano a Roma. Dico 28 solo da qui, mi sembrano abbastanza per un'ottima gara. Ci sarebbero anche Graham Hill e Schenken con la nuova Rondel-Dart. E poi non capisco i problemi economici a dieci giorni dalla gara: ma non è l'Automobile Club Roma?**».

Ci sentiamo imbarazzati a rispondere. E' proprio così, è l'A.C. Roma con la sua gara prevista sul rinnovato autodromo di Vallenga che il famoso settimanale inglese Motoring News aveva indicato in prima pagina come la pista che avrebbe potuto portare via a Monza il Gran Premio d'Italia.

«E' proprio così Paul, non so cosa dirti. Si sono riuniti ed hanno deciso il cinque sera. Pensa che i piloti italiani sono rimasti male come te: Francisci ha fatto trasformare la sua Brabham portando il radiatore anteriormente e facendo costruire un nuovo muso apposta per questa gara. E' un lavoro che gli è costato più di 200.000 lire per niente. E Francisci è di Roma!».

Abbiamo già parlato altre volte di certi organizzatori italiani e quindi non è il caso di riprendere tutte le cose che sono state dette e scritte. Sanno benissimo tutti che nel nostro Paese le gare devono essere organizzate dagli Automobile Club provinciali che dipendono dall'A.C. Italia, un Ente morale che non si pone fini di lucro e che ha per statuto il dovere di favorire l'attività sportiva. Basta questo per rendersi conto di come l'A.C. della nostra Capitale non faccia del bene all'automobilismo italiano a livello internazionale, cancellando all'ultimo momento la gara più significativa e ricca di tradizioni del suo autodromo.

Abbiamo visto le reazioni di Watson, che sono poi quelle di tutti i suoi piloti, e pensate cosa potranno dire i due giapponesi Ikuzawa e Kazato che avevano già mandato a Vallenga le G.R.D. per prepararsi alla gara?

Ma c'è di più: l'Automobile Club deve lavorare per lo sport e dicendo

sport ci si riferisce prima di tutto a quello italiano e naturalmente ai nostri piloti. Tutti sanno che l'automobilismo a livello della F. 2 non si può praticare da privati con i propri soldi, ma si ha bisogno di uno sponsor che dia una bella somma capace di mettere in piedi una organizzazione che disponga di un'auto da corsa, un paio di motori, tutti i ricambi, due serie di ruote, un camion per il trasporto, meccanici e così via.

Andrea de Adamich ha trovato nella FINA Italiana il suo sponsor, Francisci nella Elcom Mobili di Roma e Tino e Vittorio Brambilla negli Utensili BETA. Questi nostri piloti all'inizio della stagione hanno detto ai loro patrocinatori: «**Faremo la stagione europea di F. 2, forse molte delle gare all'estero non vi daranno troppa pubblicità, ma in Italia correremo ad Imola, Enna, Monza e Roma, queste gare vi ripagheranno di gran parte del denaro che ci date.**».

Questi piloti si sono impegnati non sulla base di speranze od ipotesi, ma sulla certezza di un Calendario Internazionale al quale quattro Automobile Club italiani avevano iscritto una corsa. Bologna, Milano ed Enna sono stati di parola mentre Roma, a dieci giorni dalla gara, dice «non gioco più, la gara non la faccio». Teme un danno economico e si ritira. Si ritira per non affrontare una situazione che lo scorso anno un organizzatore privato affrontò per più di una gara andando incontro ad una perdita di alcune decine di milioni solo perché aveva dato la sua parola.

Ma il danno economico che subiscono la Finna, la Elcom e la Beta l'A.C. Roma non se lo è posto?

E se vogliamo rimanere ad un livello etico qual è quello che gli Enti morali invocano ogni volta che si entra in polemica, l'A.C. Roma non ha pensato che con una decisione di questo tipo danneggia direttamente i nostri piloti che proprio nelle prossime settimane dovranno andare a chiedere nuovo denaro ai loro sponsor senza poter promettere le gare riportate dal Calendario perché possono venire annullate così, senza preavviso, a qualche giorno dalla loro effettuazione?

La triste morale è questa: l'automobilismo di oggi è un fatto professionistico importante dove tutti, da piloti a meccanici, da costruttori a finanziatori, svolgono la loro attività su programmi ed impegni ben precisi e su bilanci che permettono di svolgere utilmente la loro attività.

Gabriela Noris

La Ferrari Daytona



vince il
TOUR de FRANCE
con marmite



E' bastato un anno
alla Porsche-Penske per
sbancare il CAN-AM

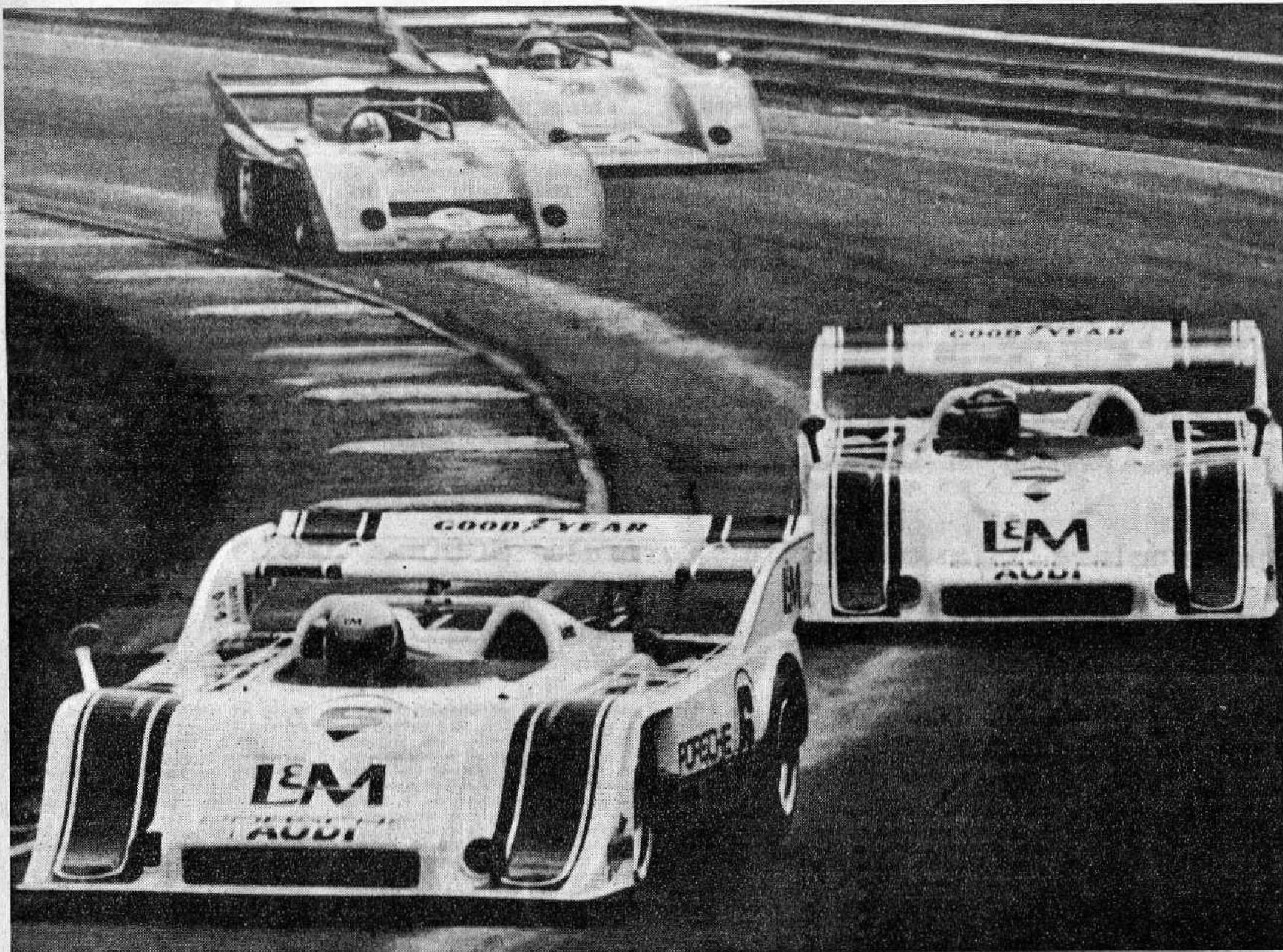
il giornale di mezzanotte
per telefono e per telex

AUTO
SPRINT

domenica SPRINT

Nel penultimo atto di LAGUNA SECA, facendosi sopravanzare dal compagno, MARK DONOHUE decide matematicamente il Trofeo CAN-AM per le maxisport: abdicano le McLAREN

FOLLMER vince e lascia



... la
PORSCHE
il sostituto
sarà GARY
BETTENHAUSEN

Subito in testa, a Laguna Seca, le due Porsche-LM con turbocompressore di Donohue e Follmer, seguite dalle McLaren-Chevrolet

Così in fila nella Can-Am '72	MOSPORT	ROAD ATLANTA	WATKINS GLEN	MID-OHIO	ROAD AMERICA	DONNYBROOKE	EDMONTON	LAGUNA SECA	TOTALE PUNTI VALIDI
FOLLMER	—	20	8	20	20	10	12	20	110
MINTER	10	12	6	12	4	15	—	10	69
HULME	20	—	20	10	—	—	15	—	65
CEVERT	—	—	12	—	15	20	—	12	59
DONOHUE	15	—	—	—	—	—	20	15	50
REVSON	12	—	15	—	—	—	6	—	33
GREGG	8	8	—	—	12	—	—	—	28
OLIVER	—	—	—	15	—	12	—	—	27
HOBBS	—	—	10	6	—	—	8	3	27
MOTSCHENBACKER	6	6	4	—	—	6	4	—	26

LAGUNA SECA - Penultima prova di questa edizione '72 del Challenge Can-Am — manca la gara di Riverside —, la gara sul circuito di Laguna Seca, presso Monterey, ha visto fin dalle prove una netta supremazia delle Porsche-LM turbocompresse della squadra di Roger Penske.

In prima fila al via, infatti, appaite la vettura di Donohue e quella di Follmer, che in prova avevano ottenuto il medesimo tempo con un sensazionale 58"66, alla media di 187,507 kmh che migliora di gran lunga i records preesistenti sui 3 chilometri del breve e veloce circuito californiano.

Dietro ai due, erano le McLaren di Revson ed Hulme, in mezzo alle quali si era inserita di forza la UOP-Shadow di Jackie Oliver. A proposito di Hulme, il neozelandese avrebbe dovuto vincere entrambe le ultime gare in programma per poter riuscire ad agguantare in extremis il successo nel Challenge per la McLaren. Proseguendo nello schieramento, erano poi Milt Minter e Mike Hiss.

Vista la sicurezza con cui si erano posti in prima fila, erano

Lino Manocchia

servizio a pagina 22

Gara di Laguna Seca, prova internazionale di velocità in circuito valida quale penultima prova del Challenge Can-Am. Monterey (California), 15 ottobre 1972.

LA CLASSIFICA

1. George Follmer (Porsche-LM 917-10). 90 giri pari a 277,200 km, in 1.34'39", media 175,151 kmh; 2. Mark Donohue (Porsche-LM) a 1"; 3. François Cevert (McLaren-M 20) a 20"; 4. Milt Minter (Porsche); 5. Sam Posey (Porsche); 6. David Parson (McLaren M8F); 7. Stuart Patrick (Alfa Romeo); 8. David Hobbs (Steed-Lola); 9. Jerry Walfreen (McLaren M8D).

Giro più veloce: il 32. di Donohue alla media di 180,342 kmh.

CONTINUA A PAGINA 22

CONTINUAZ. DA PAGINA 21

comunque in pochi a non pronosticare un successo Porsche, ed in particolare un successo di Donohue, tornato in forma eccellente dopo il lungo riposo a causa della frattura alla gamba.

Al via, dato con oltre mezz'ora di ritardo per il protrarsi della gara Trans-Am, vinta dalla Chevrolet Camaro di Don Morton, Donohue è scattato in testa seguito dal suo «delfino» Follmer, che comunque non ha mai potuto insidiarlo. Il distacco delle due Porsche è aumentato ben presto, e le McLaren non sono apparse in grado di opporre resistenza. Inoltre Hulme dopo una decina di giri aveva già bruciato il motore, mentre Revson a metà gara romperà la trasmissione: un'annata da dimenticare per le McLaren, trionfatrici indiscusse in queste gare fino a poco tempo fa.

Ad ogni modo, scomparsi Hulme e Revson, l'onore delle vetture arancione è tenuto alto da François Cévert che, partito dalle retrovie a causa di un tempo in prova molto alto, è risalito benissimo fino alla terza piazza, superando dopo breve lotta anche Posey e Parson.

Le Porsche, comunque, sono troppo lontane: Follmer è a 10", mentre il vantaggio di Donohue è quasi doppio. A questo punto, la gara è praticamente conclusa, ma i 50 mila spettatori richiamati ai bordi del circuito da una bellissima giornata vivono un «brivido» finale quando Donohue, che ha accumulato ormai 18" di vantaggio su Follmer, rallenta improvvisamente all'89. del 90 giri in programma.

Follmer supera quindi Donohue a pochi metri dal traguardo ma appare subito chiaro che si tratta di un gioco di squadra per far sì che il team si aggiudichi matematicamente, con una gara di anticipo, il Challenge Can-Am edizione '72. Infatti, Donohue non avrebbe potuto, anche vincendo poi a Riverside, accumulare abbastanza punti per far sua la vittoria finale. Vorrà dire che si consolerà con una parte dei 18 mila dollari (10 milioni circa) spettanti al primo, e che Penske farà dividere tra lui e Follmer (facendo mucchio delle cifre previste per il 1. e il 2.).

l. m.

Pronti i nuovi serbatoi antifluoco

MILANO - L'Abarth si è salvata la faccia con i famosi serbatoi antifluoco dell'Autodelta che sulle monoposto Formula Italia erano montati ma non adoperati, perché nelle prove il fluobrene delle cellule si mischiava alla benzina per le vibrazioni. Si è scoperto che la colpa era delle saldature troppo convenzionali. Ora i serbatoi progettati dall'ing. Chiti sono stati commissionati alla stessa ditta che aveva realizzato quelli per l'Autodelta e che non davano fastidi (perché saldati in «argon» alla maniera aeronautica). La commessa è di 180, ne sono stati consegnati già venti. Sulle monoposto Formula Italia già vendute saranno sostituiti a spese dell'Abarth. Così nel '73 si correrà regolarmente col fluobrene di sicurezza nei serbatoi.

Già vendute per 40 milioni le 917-10 vittoriose!

Spedite a PENSKE da STOCCARDA quelle nuove '73

LAGUNA SECA - Roger Penske, uno dei più noti capo-équipe del mondo delle competizioni, prima dello svolgimento della penultima prova del Challenge Can-Am ha concesso ad AUTOSPRINT questa intervista sui suoi progetti per la prossima stagione:

— Quali sono i programmi '73 della tua squadra?

«Molti, forse anche troppi, ma li svolgeremo tutti. Intanto ho sempre con me Mark Donohue e Gary Bettenhausen che correranno la Can-Am al volante di due nuovissime Porsche che sono state appena costruite e che sono già in viaggio dall'Europa verso gli Stati Uniti.»

— Hai detto Bettenhausen? Ma non corre per George Bignotti?

«La Can-Am sarà un'altra cosa. Del resto, per Indianapolis deve rivedere i quadri e forse non avrà Bettenhausen, ma non è ancora detta l'ultima parola: spetta ai premi d'ingaggio...»

— Dunque si prevede una grossa «battaglia di dollari» attorno al figlio dell'asso di Indy. Ma la nuova Porsche, come sarà?

«Avrà modifiche sostanziali solo all'aerodinamica, per il resto avrà ritocchi al turbocompressore per evitargli quelle noie che ora creano la pioggia e la polvere. Ad ogni modo, sarà più veloce ancora e vincerà la Can-Am '73, ne sono certo!».

— E le vetture che Donohue e Follmer hanno guidato quest'anno?

«Saranno vendute a Bobby Rinser di Atlanta, nella Georgia, per 65-70 mila dollari l'una (circa 40 milioni di lire!). Come sponsor, le macchine avranno la catena di Motel "Holiday Inn"».

— A cosa attribuisce il successo nella Can-Am di quest'anno?

«Ad una serie di cose. Prima ai piloti, poi alle macchine. Donohue comunque ne è l'artefice principale, in un senso e nell'altro. Infatti, oltre ad essere il magnifico pilota che sai, ha collaborato direttamente, con collaudi molto accurati, alla messa a punto della macchina in Germania, ed inoltre ne ha modificato personalmente la linea aerodinamica, modifiche che poi noi qui abbiamo realizzato,

oltre ad altre messe a punto particolari. Questo modello di vettura, la 917-10 turbó, è costata in tutto a Stoccarda un bel po' di dollari fra ricerche, studi, costruzione e messa a punto».

— Ed al team Penske cosa è costata?

«A noi nulla, a parte i lavori che abbiamo fatto qui. La Porsche ci ha affidato le due macchine e molti ricambi, e noi pensiamo a farle correre.»

— L'anno prossimo perderete George Follmer. Ti dispiace?

«Infatti, George passerà nel '73 alla UOP-Shadow, con Oliver, e me ne dispiace perché è un pilota eccellente, ottimo anche nelle gare NASCAR, nelle quali comunque ho ancora il mio Donohue, con la «Matador», che non è seconda a nessuno».

— E per Indy?

«Anche qui la Roger Penske Racing sta preparando delle novità. Soprattutto in questo tipo di gare occorre migliorare continuamente, dato che la concorrenza è fortissima, se si vuole sopravvivere.»

Lino Manocchia

FONTANESI gamba rotta a MONZA

MONZA - Domenica mattina, mentre sul percorso Junior dell'autodromo stava provando la Branca F. 3, Luigi Fontanesi è uscito di strada all'uscita della variante verso il percorso stradale. Il pilota modenese, nell'incidente, ha sofferto una doppia frattura ad una gamba, ed è stato immediatamente trasportato all'ospedale di Monza, dove è stato ricoverato. Le sue condizioni sono comunque buone.

Era da qualche tempo che Gigi Fontanesi aveva in animo di provare la monoposto Formula Corsa 3 del costruttore di Buscate, anche per accontentare all'invito fattogli da Branca. Le condizioni atmosferiche non certo ideali di questi ultimi giorni non avevano mai concesso di scendere in pista, fino a domenica, quando una buona giornata era apparsa l'ideale per il test.

Al momento di andare in macchina non abbiamo particolari sulle cause dell'incidente, che pare comunque causato da una sbandata in uscita di curva, forse per un eccesso di confidenza del pilota con il telaio a lui sconosciuto.

● GANLEY ha provato a Goodwood la Mirage M6, girando in 1'11"2, con grande soddisfazione di Wyer che pensa al pilota per il suo Team di due vetture nel 1973. Il motivo ufficiale di questa prova erano i test dei Goodyear.

● La VOLKSWAGEN France ha smentito la notizia pubblicata da un periodico tedesco, secondo la quale il Maggiolino sarebbe rimpiazzato da un nuovo modello piccolo, con trazione anteriore. Un portavoce della Casa ha detto che non c'è motivo di rinunciare al Maggiolino, che esiste da trentasette anni.

Spettacolare rilancio della Formula 5000 a OULTON PARK

REDMAN tra i rottami cede a McRAE

OULTON PARK - In questa gara la F. 5000 ha ripreso vita, dopo un periodo in cui si era affossata al punto di raggiungere quasi la mediocrità dell'Interserie. Si è trattato di una corsa veloce, con molti incidenti, sorti alterne e mutamenti di posizioni, condotta in modo deciso da Redman, ma poi vinta da Graham McRae, dopo che Redman aveva danneggiato la propria vettura nel tentare di evitare i rottami conseguenti a un incidente.

I due «velocisti» della formula erano arrivati dagli Stati Uniti e hanno mostrato agli altri quanto veloce può essere la F. 5000. Il tempo da raggiungere era il record di categoria di Redman in 1'25"8, e quello assoluto del circuito, segnato da Hulme in 1'24"4, nello scorso maggio, con la M 19A. Pilotando la Chevron B 24 Redman ha segnato 1'24", ottenendo così la posizione al palo. Dopo ha detto: «Non credevo che sarebbe andata tanto forte, ma vedendo i tempi di McRae che scendevano ce l'ho messa tutta negli ultimi due giri.» Infatti almeno quattro volte ha portato tutte e quattro le ruote fuori pista.

Contrariamente al solito, questa volta non c'è stata la partenza mobile e quando si è abbassata la bandiera Redman è scattato, davanti a McRae, che era seguito da Rollinson e da Williamson. Questo ordine è rimasto immutato fino al termine del primo giro, ma subito dopo Cannon e Thompson hanno superato Williamson, che adesso era seguito da un gruppo capeggiato da Russell. Van Lennep era in dodicesima posizione, alle spalle dell'ex pilota di vetture sport Guy Edwards. McRae si è dato molto da fare, per mantenere costante il distacco con Redman, mentre Rollinson perdeva terreno, nei confronti di entrambi e lottava per tenere a bada Cannon. Questi in breve si è trovato molto impegnato per resistere agli attacchi di

Williamson, che al terzo giro è riuscito a precedere di nuovo Thompson. Alla quinta tornata Williamson era di nuovo al quarto posto e Cannon non tentava di rioccuparlo, bensì di conservare la quinta posizione, minacciata dall'ostinato Thompson.

Nel gruppo che seguiva le posizioni cambiavano di continuo. Van Lennep era quello che faceva più progressi, mentre un giro dopo l'altro Russell che Pilette sono riusciti a perdere cinque posizioni ognuno. Si notavano molti musi ammaccati e la battaglia cominciava ad assumere l'aspetto di una corsa di vetture di F. 3.

ROTHMANS TROPHY - Oulton Park - 15 ottobre - Gara di F. 5000

LA CLASSIFICA - 28 giri

1. McRae (McRae) 40'48", media kmh 182,93; 2. Rollinson (Lola) 41'05"6; 3. Cannon (March) 41'43"; 4. van Lennep (McLaren) 27 giri; 5. Pilette (McLaren) 27 giri; 6. Prophet (McLaren) 27 giri; 7. Williamson (Kitchman) 26 giri; 8. Soukry (McLaren) 24 giri.

Giro più veloce: Redman e McRae 1'24"6, media kmh 189,02, record di categoria

Tanto Redman che McRae rosciavano decimi di secondo al record sul giro della formula e i loro tempi scendevano, avvicinandosi al record assoluto. Mentre McRae si avvicinava sempre più alla coda della Chevron di Redman, la scena sembrava preparata per un duello coi fiocchi, che invece non doveva verificarsi. Jock Russell è finito contro una barriera Armco (si è sospettata la rottura della sospensione della sua McRae e dopo la gara McRae, molto preoccupato è stato visto esaminare con attenzione i danni). Mentre i leaders si avvicinavano al luogo dell'incidente, Redman è stato avvertito dallo sventolio delle bandiere gialle, ma il rottame era nascosto da una lieve collinetta, sicché l'ha visto soltanto

quando gli era praticamente addosso, al centro della pista. Si è portato sull'erba, per evitarlo, ma qualcosa di solido, appunto in mezzo all'erba, ha spaccato il radiatore della sua vettura, per cui è uscito di scena, poco prima della metà gara, e McRae si è trovato così con un'posizione di comando molto netta e incontrastata.

Dopo l'incidente di Russell, Cannon si è accodato a Williamson e vi è praticamente rimasto fino al termine, rilevando che una cosa era raggiungere Roger, un altro paio di maniche superarlo. Intanto van Lennep si era portato al settimo posto, passando da-

mente di stare alla pari del più giovane Williamson, perdendo terreno sui rettili, recuperando con frenaggi arditissimi, tanto che la piccola March procedeva serpeggiando disordinatamente. Le cose sono continuate così fino all'ultima curva del penultimo giro, quando la March ha urtato la coda della Kitchmac, facendo ruotare la vettura. «Sono alla lettera schizzato via — ha poi detto Williamson. In effetti è finito in testa-coda contro il terrapieno e le sospensioni si sono rotte. Quattro curve più tardi, Cannon è pure uscito di pista, dato che dopo la collisione la March non era più molto maneggevole, però è riuscito a ripartire prima che van Lennep lo acciappasse ed è così arrivato terzo.

Kitchener, concorrente che aveva iscritto la Kitchmac, ha sporto reclamo contro Cannon benché né Williamson né Wheatcroft fossero d'accordo. Erano soddisfatti di avere dimostrato che Roger è capace di guidare una vettura potente e che, quindi, non è soltanto un «fenomeno da F. 3». Come risultato del reclamo, Cannon è stato multato ma non squalificato.

Del resto è stata una giornata di proteste. Il bellicoso messicano Gerber è stato multato per le sue dubbie tattiche (ha causato un testa-coda all'australiano Burgess, che pilotava una Bowen australiana nella sua prima gara europea) e facendolo uscire di pista. Poi il primo pilota a superare il traguardo nella gara del gruppo 1, il conduttore della Capri Matthews, è stato pure squalificato per avere chiaramente bloccato il pilota di una Camaro, Lloyd, nelle ultime fasi.

Insomma, fra una cosa e l'altra un'ultima gara dell'anno emozionante, per Oulton Park, che oltre tutto ha ravvivato le speranze per quanto riguarda la F. 5000.

David Hodges

Crisi nel superteam di ANDRETTI

BIGNOTTI lascia PARNELLI (e vuole un italiano per INDY)

INDIANAPOLIS - « Quando ci sono troppi galli non si fa mai giorno »: con questa filosofica espressione italiana, Giorgio Bignotti, il supermeccanico della squadra Andretti-Leonard-Unser ha lasciato la scuderia di Parnelli Jones.

« Senza rancore, ma con molto rammarico lascio la squadra che mi ha dato molte soddisfazioni », ha concluso Bignotti allorché ci ha comunicato la sua decisione. Il « Superteam » comunque è al momento saturo di meccanici, dirigenti, ed esperti ciascuno addetto al proprio pilota. Ad esempio, Mario Andretti si era portato via dalla squadra STP il meccanico Jim McGee, che è con lui da anni e che conosce tutte le esigenze dell'asso di Nazareth, tanto che il più delle volte Bignotti lasciava correre su certe soluzioni per non interferire con il volere di Mario.

Come si sa, il disegnatore delle vetture di Parnelli è Maurice Phillippe, che ha già terminato di progettare il nuovo « cuneo » per Indy 1973 e sul quale, come da noi anticipato, dovrebbe essere forse anche Regazzoni. Bignotti ultimamente era impegnato solo nel reparto motori, dove « scaricava » la sua incommensurabile esperienza.

L'oriundo comasco, il cui guadagno attuale è ora di circa 100 mila dollari, quasi 60 milioni di lire, è senza dubbio il miglior capomeccanico della serie USAC. Le sue macchine, nel corso della sua brillante carriera, hanno finora vinto cinque Indianapolis, due 500 miglia di Ontario e Pocono, e 61 altre gare in questa categoria.

« Ora, ho investito molti soldi con la Louis Meyer Inc. di Indianapolis, specializzata nella costruzione e messa a punto dei motori Offenhauser, i più usati nella categoria USAC, e contemporaneamente ho firmato un contratto con la Patrick Petroleum, che ha costituito un team da lei patrocinato che beneficerà in esclusiva, per tre anni, di tutte le facilitazioni della Meyer. La squadra sarà formata da Swede Savage e da Gary Bettenhausen, che piloteranno delle nuove Eagle che Dan Gurney sta costruendo.

Prima di congedarsi da noi, Bignotti ha detto: « Non dimenticare che fra non molto sarò in Europa, per un giro alla ricerca di piloti in grado di pilotare sui catini americani. Abbiamo tre Eagle, che forse diventeranno quattro, quindi in questa nuova squadra ci sarà posto per un altro pilota, che potrebbe anche essere un italiano. »

I. M.

2 amori (difficili) per FERRARI

FITTIPALDI ANDRETTI

Lo confessa in TV

MILANO - Emerson Fittipaldi alla TV italiana. Approfitando della presenza in Italia del campione del mondo piloti che ha accompagnato il fratello Wilson dall'ing. Chiti dell'Autodelta (Wilson desidera avere una 33t3 per la Temporada brasiliana vettura sport), l'ente televisivo, sempre così parco di notizie automobilistiche, ha voluto offrire questa grossa ghiottoneria ai telespettatori.

Dopo le solite domande su chi è più bravo dei due, con le ovvie risposte che tutti potevano attendersi, e la patente di « talent scout » data a Frank Williams, che accompagnava i due celebri fratelli, in quanto proprio Williams ha dato la prima « monoposto da corsa ad Emerson, Poltronieri ha chiesto al campione notizie circa i suoi contatti con Ferrari. Emerson Fittipaldi è stato molto diplomatico e dopo avere detto che a Maranello si mangia molto bene, ha dichiarato, cosa che tutti i brasiliani sanno, che è suo fermo desiderio correre prima o dopo, per la Ferrari.

● L'anno prossimo verrà organizzata a HOCKENHEIM una gara di F. 1 non di campionato, anche se per ora la data è incerta.

senza FIRESTONE...

● Sono divertenti le notizie lette sui quotidiani nei giorni scorsi titolate: « Andretti lascerà la Ferrari? » Perché; ci sono dubbi? Ma l'ha già lasciata. E' stato o no annunciato che in F. 1 correranno nel '73 Ickx (più Merzario, anticipiamo noi) e nelle corse sport due macchine con Ickx-Redman e Merzario-Pace? E' vero che Andretti potrà sempre mantenere un contatto per singole corse, ma la cosa diventerà problematica se la Ferrari non conserverà le gomme Firestone, la Casa che « paga » Andretti come collaudatore. E poi Andretti qualche corsa F. 1 vuole sempre farla, ma da Maranello non gli danno garanzie per una vettura, visti i programmi ridotti. Per il momento siamo di fronte a una « separazione consensuale ». Ammeno che Mario non riesca davvero a garantirsi un 12 cilindri boxer per la sua monoposto F. 1 USA made Parnelli.

● A Elvington, nello Yorkshire, sono stati stabiliti nuovi RECORDS MONDIALI sui 400 e 500 metri, da Dennis Priddle e Clive Skilton. Priddle pilotava un dragster con motore Chrysler di 1700 cc, Skilton un dragster Revolution 3.

La classifica tricolore

	MONZA 25-6	IMOLA 23-7	MISANO 6-8	MISANO 20-8	VARANO 27-8	VALLELUNGA 10-9	IMOLA 17-9	VARANO 1-10	VARANO 8-10	TOTALE PUNTI VALIDI
FRANCIA	—	—	4	9	9	—	6	9	9	42
MARTINI	—	3	9	6	—	9	9	6	6	39
GHINZANI	6	6	—	3	3	—	4	—	3	25
GUNNELLA	—	9	3	2	—	6	—	—	4	24
BOZZETTO	9	—	—	—	6	4	—	3	—	22
RUGGERI	—	—	6	—	—	3	1	—	—	10
FARNETI	4	—	—	—	—	—	2	2	—	8
BURATTI	—	—	—	4	4	—	—	—	—	8
TONUSSI	1	—	—	—	—	—	—	4	—	5
CANEVA	—	—	1	—	1	1	—	—	2	5
CASTIGLIONI	—	—	—	—	—	2	3	—	—	5
ANGELINI	—	4	—	—	—	—	—	—	—	4
FERRARI	3	—	—	—	—	—	—	—	—	3
COROLLI	—	2	—	1	—	—	—	—	—	3
NENCINI	—	1	—	—	2	—	—	—	—	3
GRIMALDI	—	—	2	—	—	—	—	—	1	3
TROYER	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2
BUTTANI	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1

Ci sembra ormai giunto il momento di tirare le somme, a campionato ultimato (rimane solo la gara di Vallelunga in programma il 29 ottobre) di questo primo anno di attività della F. Italia, di queste nove corse che stanno laureando campione Giorgio Francia anche se per pochi punti su Giancarlo Martini. Nove gare portate a termine, 58 vetture costruite dalla Abarth di Torino e assegnate dalla CSAI a piloti ventiquennari prescelti secondo criteri imperscrutabili, ancora una decina di monoposto da consegnare per terminare il primo lotto (queste ultime vetture verranno consegnate in primavera, dal momento che gli acquirenti

hanno posticipato il momento del ritiro). Ma con questo l'attività della casa torinese non è certo scemata: 150 macchine dovevano essere costruite e tante verranno portate a termine in corso Marche, così ci ha dichiarato il dott. Avidano che continua imperturbato per la sua strada.

Ma ci saranno davvero questi altri ottanta acquirenti, minori di 26 anni, senza precedenti di un certo valore che possano intendere la loro candidatura? A sentire il dott. Giacchini della CSAI non ci sono veramente problemi: già diverse richieste giacciono sulle scrivanie e saranno al più presto inoltrate alla ditta torinese per la consegna

80 F. ITALIA

da vendere!

crescerà

il limite

d'età?

nella prossima stagione. Per il completamento poi delle 150 macchine si vedrà, durante l'anno: comunque a Roma, al contrario di altri che vedono la cosa con una certa preoccupazione, sono molto tranquilli e fiduciosi e non vogliono accettare l'idea di rivedere l'assurdo ukase del limite d'età (che casomai si può rendere valido solo per l'assegnazione del titolo!).

Indubbiamente questo è un momento di stallo, durante il quale sono in diversi a cercare di mettere in cantiere un programma, un'attività definita per la prossima stagione, a fare una botta di conti per un preventivo bilancio.

E' responsabile mamma-CSAI per le bizze degli alunni-piloti

Nel frattempo si conclude la prima stagione di queste monoposto scuola: qualche risultato si è indubbiamente ottenuto, anche se per arrivarci ci si è messi in una situazione che ramenta il grottesco, a causa delle intemperanze ricorrenti che si verificano di domenica in domenica.

Non sono trascorsi ancora dieci giorni dalla lettera inviata dalla CSAI a firma Erasmo Saliti, che elencava una serie di provvedimenti disciplinari presi nei confronti degli intemperanti della categoria, con promesse di misure sempre più severe, che ci troviamo di nuovo di fronte a una situazione difficile che è già stata portata di fronte al giudice sportivo per le decisioni del caso. E' indubbiamente una situazione singolare questa, dei giovani della formula scuola nazionale che pare non riescano a portare a termine una gara senza strascichi polemici, senza sospensioni per « condotta pericolosa » o « guida imprudente e irregolare ».

E' una situazione unica: saremo quasi portati a pensare che tutti i cattivoni, gli scorretti piloti da monoposto si siano radunati in questi meeting e regolarmente si esibiscano in tutto il loro repertorio di « colpi bassi » nei riguardi di una minoranza di incapaci, timidi indifesi.

Veramente la cosa ci fa sorridere: e non per le scorrettezze, di per se stesse deprecabilissime e realmente esistenti, quanto per il clima paternalistico, o meglio « parascolastico » di mam-

ma CSAI che volta per volta sgrida i suoi scolari li minaccia con lo spauracchio del sette in condotta o della sospensione per qualche gara. E qui non vorremmo essere fraintesi, in quanto riteniamo lodevole l'intervento delle autorità sportive, volto a stroncare con decisione ogni velleità « criminale » da parte di chiunque svolga attività agonistica sulle nostre piste: solamente ci sembra un po' parziale come intervento in questo solo settore, senza preoccupazione per altre categorie dove evidentemente pare che le cose vadano sempre liscie come l'olio. Forse sarebbe auspicabile un controllo diverso: pensate che in Italia esiste un lotto di monoposto indubbiamente vicino alle duecento unità (parliamo solo delle vetture a ruote scoperte) suddiviso in diverse categorie e tutte queste si affrontano sulle varie piste italiane. Succede quotidianamente che all'entrata della prima curva ci sia qualcuno costretto, toccato o spinto con grazia addirittura sulla parte erbosa (quando c'è) del tracciato per non parlare addirittura di falli ancora più grossolani. Naturalmente a fine corsa volano parole pesanti, minacce e impropri: ma la cosa termina in questi limiti dal momento che nessuno poi ci fa gran caso.

In questa situazione il povero pilota, fermato in questo caso al limite della regolarità, impara se non altro a non ritrovarsi nella stessa situazione la seconda volta: l'esperienza e la maturità che si acquistano pro-

prio in questi frangenti lo guideranno a non cadere di nuovo nel tranrello.

Tutto ciò non accade in F. Italia, dove i giovincelli, abituati ad avere sempre qualcuno che toglie loro le castagne dal fuoco (e non sempre è possibile svolgere questa attività di sorveglianza in modo completo ed esemplare) non fanno altro che urlare ed esporre reclami di tutti i tipi, senza badare a se stessi, sicuri che col loro comportamento riusciranno a risolvere qualsiasi situazione. E in questo modo, sottomessi a questo malsano paternalismo, si accendono gli animi nelle controversie: a nessuno va mai bene qualsiasi decisione della autorità sportiva (che tra l'altro ritarda a venire), tutti invocano provvedimenti di qualsiasi genere nei riguardi di altri concorrenti che secondo loro sono rei di scorrettezze indicibili. E in questo modo i dopo corsa si scaldano sempre più, si arriva alle minacce più pesanti, per terminare ai match di pugilato che coinvolgono addirittura i genitori e le mamme delle nostre giovani leve! A questo punto, ad « anno scolastico » finito, queste sono le tristi conclusioni: certo ci verrebbe quasi voglia di mandare i nostri in viaggio di studio a una qualsiasi riunione di F. 3 sui circuiti inglesi, dove forse potrebbero imparare qualcosa di istruttivo per la loro attività al termine di questo svezamento.

can.



Ha sperimentato il suo CASCO con un sistema ANTI-APPANNANTE per MERZARIO (tradito dal cambio a maschera termica

Sono stati in parecchi ad osservare con curiosità le manovre effettuate da Arturo Merzario al momento di salire in macchina per le prove e per la gara della 400 chilometri di Barcellona (e gliene hanno chiesto notizie anche a Rouen). Merzario infatti aveva il suo normale casco ben conosciuto, ma che stavolta era munito di un filo nero, evidentemente un cavo conduttore di corrente, che era stato applicato in via non definitiva, come dimostravano i due pezzetti di nastro adesivo che lo tenevano fissato.

E poiché una volta salito in macchina Merzario è stato visto togliere di tasca il terminale di quel cavo, dotato di una spina, ed infilare in una presa situata sulla macchina, da varie parti sono cominciate le congetture.

Chi diceva che era un collegamento radio, del genere di quelli usati già da qualcuno, specialmente a Indianapolis; chi ha pensato che si trattasse di un sistema di sicurezza, un poco sul genere di quanto era stato previsto sulla SIGMA-Pininfarina, che aveva un allacciamento tra vettura e casco del pilota, al quale era collegata una presa di corrente che in caso di urto brusco interrompeva i circuiti elettrici.

In realtà, da quel che abbiamo potuto capire osservando da vicino il casco del pilota italiano, mentre se lo stava allacciando e come dimostra la fotografia che abbiamo scattata a Barcellona, si trattava di qualcosa di molto più semplice ma anche di molto più interessante, ai fini immediati della sicurezza, specie nelle gare di durata.

Infatti abbiamo potuto vedere che il cavo collegato alla presa sulla macchina finiva sulla mascherina trasparente che i piloti calano davanti agli occhi prima della partenza, nella quale era «annegato» un elemento filiforme che riteniamo sia una resistenza: il tutto con lo scopo di riscaldare la maschera e perciò evitare l'appannamento interno, tanto spesso fonte di fastidio per i piloti, che non possono farci null'altro che... sollevarla. Con le conseguenze immaginabili nel caso di guida su monoposto o macchine sport non dotate di parabrezza.

Se le nostre supposizioni sono esatte, e abbiamo ragione di credere che lo siano, è evidente che Merzario stava sperimentando qualcosa che potrebbe avere una importanza molto grande e che sarà accolto con molto piacere dai piloti, finora senza difesa contro il fenomeno dell'appannamento, salvo l'uso di cere o liquidi antiappannanti, che oltre a non durare molto possono dare riflessi distortanti e soprattutto possono generare vapori irritanti.

Il fatto che questa innovazione sia stata provata da Merzario in pista può significare che sono già state compiute esperienze preliminari che fanno ritenere applicabile la idea.

Non riusciamo a capire bene, sempre se la nostra supposizione è esatta, come possa resistere al calore la mascherina di sottile materiale plastico trasparente nella quale è inserita la resistenza; ma probabilmente sono stati effettuati i calcoli necessari perché il calore non superi una determinata quota, e magari sono stati usati materiali speciali. Comunque sia ci pare che la innovazione si di alto interesse.

Ricordiamo, tanto per citare un esempio, che quest'anno al Gran Premio di Monaco Emerson Fittipaldi è stato attardato proprio ed esclusivamente dal fatto che gli si era appannata la mascherina nella parte interna, costringendolo a correre pressoché alla cieca ed a sollevare la visiera prima delle curve. E' solo uno dei tanti esempi.

f. l.

Con la «nuova» 282 e BELTOISE un'anticipazione tutta blu per il '73

LARROUSSE vincendo dà l'addio alla LOLA

ROUEN - Una vittoria che è allo stesso tempo un addio ed una anticipazione quella che GERARD LARROUSSE e JEAN PIERRE BELTOISE hanno colto sul circuito di Rouen, nella Mille Chilometri di Parigi che, vista la crescente decadenza di Montlhéry, è emigrata un poco al Nord. Una vittoria che è l'addio di Larrousse alla squadra della Lola e che gli ha fatto tanto piacere proprio perché dedicandola a Jo Bonnier ha voluto ringraziare tutta la squadra che negli ultimi tempi gli ha dato la possibilità di correre bene nelle gare maggiori, un addio che è stato anche sofferto perché la vittoria non è stata facile nonostante le apparenze. Una anticipazione della stagione che sta per cominciare e che vedrà Larrousse correre per la Matra nelle gare di durata anche se lui adesso non vuole ancora dirlo perché il contratto non è stato ancora materialmente firmato, ma che in sostanza è cosa fatta.

Non è a caso che insieme con Larrousse ci fosse Beltoise che alla Matra ritornerà per i prototipi non potendo tornare per la formula uno come avrebbe voluto. E non è certo a caso che Larrousse nelle interviste radio e tele dopo la corsa, si sia lasciato scappare un «Spero che ne verranno altre» quando il cronista gli ha chiesto cosa pensava di questa prima vittoria in coppia con Beltoise. L'affermazione era abbastanza trasparente e quindi noi possiamo dare per scontato che Larrousse sarà al volante delle Matra nel 1973.

Torniamo alla gara. Ha vinto la nuova Lola 282 che in sostanza è una riedizione della 280 conosciuta e che ha marciato come i suoi costruttori si auguravano che marciasse. Anche se alla vigilia e anche in corsa la macchina ha dato qualche preoccupazione, il risultato è stato ottenuto e ce ne rallegriamo per la simpatica squadra che sta facendo ogni sforzo per continuare al meglio quello che Jo Bonnier ha cominciato e che stava finalmente portando in porto.

toria del campionato italiano che comunque resta sempre molto aperto.

La corsa è stata ovviamente imperniata sulla presenza della Lola tre litri e sulla prestazione favolosa di Merzario, ma volendo vedere le cose come si sono svolte ai fini dello spettacolo, le cose più interessanti sono venute dalle macchine che seguivano i primi. Scomparsa subito la Porsche 908 di Jost per cui Mario Casoni non ha nemmeno potuto prendere il volante, dietro Larrousse e Merzario si erano posti Lafosse, Jaussaud e Wol-

1000 KM DI PARIGI - Gara di velocità in circuito - Rouen, 15 ottobre 1972

CLASSIFICA

① Larrousse-Beltoise (Lola T. 282-3000) 181 giri per km 1003,283 in ore 6.04'24"92 alla media di 165,187 kmh; ② Lafosse-Coulon (Lola T. 290) a 1 giro; ③ Bridges-Jaussaud (Chevron B. 21) a 4 giri; ④ Juncadella-Hine (Chevron B. 21) a 10 giri; ⑤ Swietlik-Bayard (Lola T. 290) a 13 giri; ⑥ Robinson-Lacarru (Chevron B. 21) a 16 giri; ⑦ Fitzpatrick-Kramer (Porsche 911 S) a 21 giri; ⑧ Haldi-Touroul (Porsche 911 S) a 23 giri; ⑨ Jarier-Lafitte (Ferrari 365 GTB4) a 25 giri; ⑩ Andruet-Ballot Lena (Ferrari 365 GTB4) a 37 giri; ⑪ Migault-Rouveyran (Ferrari 365 GTB4) a 38 giri; ⑫ Farjon-Humble (Chevron B. 21) a 53 giri; ⑬ Merzario-Pal-Joe (Abarth-Osella) a 54 giri; ⑭ Formento-Tondelli (Chevron B. 19) a 70 giri; ⑮ Wollek-Jabouille (Chevron B. 21) a 80 giri.

Giro più veloce: Larrousse, 26. giro. in 1'47"54, media 185,626 kmh.

DALL'INVIATO

ROUEN

lek a formare un trio serratissimo che cambiava spesso posizione, ma che restava unito. Poi Jaussaud è riuscito a staccarsi dagli altri due che venivano, però, raggiunti da Juncadella. E approfittando del relativo rallentamento di Merzario, Jaussaud riusciva a far rinascere l'interesse per la gara che continuava con ritmo serrato.

Fermatosi Merzario per la faccenda dell'accensione, per cui ha perduto più di dieci minuti, Jaussaud è diventato secondo e poi addirittura primo perché la Lola ha cominciato ad avere delle difficoltà col cambio, il che ha richiesto una fermata di oltre sei minuti per un tentativo di regolazione che è servito almeno a far scoprire che si trattava soltanto di giochi nelle tiranterie e non di guasto del cambio vero e proprio.

A metà corsa era dunque in testa la Chevron di Jaussaud-Bridges anche se era proprio allo scadere del 91. giro che la macchina doveva fermarsi per una lunga riparazione che la faceva retrocedere. E così passava al primo posto la Chevron di Juncadella-Hine con dietro la Lola di Larrousse-Beltoise i quali, ovviamente, una volta tornati in pista sono andati fortissimo e hanno recuperato il tempo perduto. Guidando senza mai usare la prima, effettuando anche il tornantino del Nouveau mondo in seconda per non rischiare di restare col cambio bloccato, Larrousse e Beltoise hanno ripreso la loro posizione e l'hanno mantenuta fino alla fine, nonostante il tentativo di ritorno di Lafosse che nel finale era diventato secondo.

Così, come abbiamo detto, la Lola rinnovata ha ottenuto la sua prima vittoria che è stata naturalmente accolta con molta gioia dai suoi uomini che avevano avuto modo di soffrire parecchio durante la prova e che infine sono stati ripagati. Buon per loro, ma male per la Abarth che meritava di più e per Merzario che dopo tanto bel lavoro s'è visto sfuggire un risultato che era meritatissimo e che lo avrebbe posto ben avanti nella classifica del campionato.

Buona, la corsa, lo è stata per La-

COSI' (IN 26) AL VIA

Merzario-Pal-Joe (Abarth-Osella 2000)	Larrousse-Beltoise (Lola T. 282 3000)
1'51"9	1'49"4
Lafosse-Coulon (Lola T. 290 2000)	Bridges-Jaussaud (Chevron B. 21 2000)
1'53"1	1'52"1
Lepp-Silverwood (Chevron B. 21 2000)	Wollek-Jabouille (Chevron B. 21 2000)
1'53"4	1'53"3
Robinson-Lacarru (Chevron B. 21 2000)	Juncadella-Hine (Chevron B. 21 2000)
1'54"1	1'53"7
Jost-Casoni (Porsche 908-3 3000)	Raymond-Le Gueliec (Chevron B. 21 2000)
1'54"6	1'54"1
Swietlik-Bayard (Lola T. 290 2000)	Cabral-Serpaggi (Lola T. 290 2000)
1'56"6	1'55"3
Twites-McInerney (Chevron B. 21 2000)	Ligonnet-Smith (Lola T. 290 2000)
1'58"0	1'57"8
De Hanning-Smith (Chevron B. 21 2000)	Gaydon-Gray (Chevron B. 21 2000)
1'58"1	1'58"0
Farjon-Humble (Chevron B. 21 2000)	Martin-Purley (Martin B. 9 2000)
2'00"8	1'58"2
Fitzpatrick-Kramer (Porsche 911 S)	Vinatier-Chasseuil (De Tomaso Pantera)
2'07"3	2'07"1
Andruet-Ballot-Lena (Ferrari 365 GTB4)	Migault-Rouveyran (Ferrari 365 GTB4)
2'08"5	2'07"6
Jarier-Lafitte (Ferrari 365 GTB4)	Alvai-Locatelli (De Tomaso Pantera)
2'10"3	2'09"5
Haldi-Touroul (Porsche 911 S)	Formento-Tondelli (Chevron B. 19)
2'11"8	2'11"3

E' stata una delusione per tutti, ma soprattutto per lui perché almeno il secondo posto poteva ottenerlo con facilità, compresa la vittoria nella classe duemila, e questo gli avrebbe dato altri preziosi punti per la gradua-

L'altalena nella «1000»

30. GIRO

- Larrousse-Beltoise (Lola)
- Merzario-Pal Joe (Abarth)
- Bridges-Jaussaud (Chevron)
- Juncadella-Hine (Chevron)
- Lafosse-Coulon (Lola)
- Raymond-Le Guellac (Chevron)
- Cabral-Serpaggi (Lola)
- Swietlik-Bayard (Lola)
- Wollek-Jabouille (Chevron)
- Robinson-Lacarrau (Chevron)

60. GIRO

- Larrousse-Beltoise
- Bridges-Jaussaud
- Juncadella-Hine
- Swietlik-Bayard
- Lafosse-Coulon
- Merzario-Pal Joe
- Wollek-Jabouille
- Robinson-Lacarrau
- Twaites-McInerney (Chevron)
- Fitzpatrick-Kremer (Porsche 911S)

90. GIRO

- Juncadella-Hine
- Larrousse-Beltoise
- Bridges-Jaussaud
- Lafosse-Coulon
- Wollek-Jabouille
- Merzario-Pal Joe
- Swietlik-Bayard
- Robinson-Lacarrau
- Jarier-Lafitte (Ferrari 365 GT)

120. GIRO

- Larrousse-Beltoise
- Lafosse-Coulon
- Bridges-Jaussaud
- Swietlik-Bayard
- Merzario-Pal Joe
- Robinson-Lacarrau
- Juncadella-Hine
- Jarier-Lafitte
- Fitzpatrick-Kremer
- Haldi-Touroul (Porsche 911S)

150. GIRO

- Larrousse-Beltoise
- Lafosse-Coulon
- Bridges-Jaussaud
- Swietlik-Bayard
- Juncadella-Hine
- Robinson-Lacarrau
- Jarier-Lafitte
- Fitzpatrick-Kremer
- Haldi-Touroul
- Merzario-Pal Joe

180. GIRO

- Larrousse-Beltoise
- Lafosse-Coulon
- Bridges-Jaussaud
- Juncadella-Hine
- Swietlik-Bayard
- Robinson-Lacarrau
- Fitzpatrick-Kremer
- Haldi-Touroul
- Jarier-Lafitte
- Andruet-Ballot Lena

Tutti i soldi MATRA per il mondiale Marche

PARIGI - Notizia non ancora ufficiale, ma pressoché sicura: la Matra non corre più con la formula uno e si dedica esclusivamente ai prototipi riservando tutte le sue energie e disponibilità finanziarie al campionato mondiale Marche. Alla base della decisione, pare ci sia il mancato accordo finanziario con la Marlboro che pareva disposta a sovvenzionare anche la Matra insieme con la BRM, ma che in ultima analisi deve aver offerto meno di quello che i dirigenti della Matra si aspettavano. Così, visto che nelle formula uno le possibilità di vittoria sono ridotte data la concorrenza molto più feroce, la Matra ha deciso di utilizzare il denaro disponibile per le gare di durata, vale a dire tutte quelle del campionato mondiale e non soltanto quella di Le Mans come era avvenuto l'anno scorso.

Quello che non si sa bene è la fine che farà BELTOISE in tutta questa faccenda, perché il francese aveva già abbandonato la BRM e così adesso si trova a piedi per le formula uno, almeno in apparenza, perché in sostanza pare che egli sia già designato come primo pilota della nuova squadra Rondel che nel 1973 esordirà nel massimo campionato.

Nella stessa squadra vi sarà anche TIM SCHENKEN che è stato lasciato libero dalla Surtees (Così non trova più posto PESCAROLO, che spera di rimanere con WILLIAMS). Per AMON il problema è meno complesso perché egli ci aveva già detto a Monza che se la Matra non continuava sarebbe andato con la March: e così sarà.

La «282» una LOLA solo modificata

La Lola 282 con la quale Larrousse e Beltoise hanno vinto la Mille Chilometri di Parigi, è in sostanza un rifacimento aggiornato della Lola 280 conosciuta, con leggere differenze nella parte posteriore del telaio e qualche affinamento meccanico non visibile ad occhio nudo, ma che è stato adottato in conseguenza delle esperienze passate al fine di rendere la macchina più stabile.

Anche ai fini della facilità di montaggio e di manutenzione, sono stati adottati nuovi piccoli accorgimenti, ma in sostanza le novità consistono nella adozione di un solo radiatore per l'olio, posto dietro quello dell'acqua che è a sinistra della macchina. Per il resto la vettura è molto simile alla precedente, anche se in sostanza ci è parso che in stabilità e in frenata essa sia decisamente migliore. Una cura particolare è stata posta ai freni che sono di diametro leggermente maggiore, ma soprattutto dotati di miglior raffreddamento.

L'Alpine torna a correre nella SPORT (2000)

La Alpine tornerà a correre con macchine prototipo, partecipando, nel 1973, alle gare della classe 2000 con una macchina che sarà presto pronta e che sarà affidata ai piloti attualmente già sotto contratto, vale a dire Jabouille, Depailler, Darniche e probabilmente Therier. La decisione è stata presa in questi giorni e sarà annunciata ufficialmente tra non molto, probabilmente in occasione del prossimo Tour de Corse che si correrà il 5 novembre con partenza da Ajaccio.

fosse e Coulon che con la Lola della scuderia Filipinetti hanno conquistato il secondo posto assoluto e il primo della classe duemila; e per Lafosse è stato un riscatto dalla disavventura e dalle peripezie di Barcellona, riscatto che gli ha anche risollevato il morale. Anche in questo caso si può parlare di corsa d'addio perché la scuderia Filipinetti ha concluso la sua attività con le Lola, per cominciare l'anno prossimo quella con le vetture sport che stanno preparando in Inghilterra e che si vedranno anche tra le tre litri. Una bella affermazione che ha rallegrato anche Vic Elford che per la prima volta ha potuto davvero dirigere le macchine della Filipinetti, dopo che a Barcellona aveva dovuto farlo a metà per la storia dell'incidente stradale.

Meno buona, anche se alla fine le macchine ci sono nell'ordine di arrivo, la corsa lo è stata per le Ferrari Daytona che in questa gara hanno avuto un sacco di guai derivati principalmente dai freni, che sono sembrati inadatti e dalle sospensioni che erano decisamente fuori posto. Un fenomeno stranissimo perché le stesse macchine avevano corso su questo circuito poche settimane fa durante il giro di Francia e quindi non si capisce come mai la recentissima esperienza non sia stata messa a profitto. Forse alla Pozzi hanno voluto risparmiare e non cambiare gli ammortizzatori, oppure hanno effettuato le regolazioni a modo loro. Il fatto certo è che le Daytona erano davvero poco a loro agio e che i loro piloti hanno dovuto fare delle acrobazie inenarrabili per tenerle in strada, quando ci sono riusciti, perché in un paio di occasioni essi hanno avuto modo di avere delle emozioni.

Dapprima è stata una collisione tra la macchina di Migault e quella di Andruet, un vero tamponamento da parte di Migault che si è trovato la Daytona di Andruet in frenata troppo decisa, a provocare la necessità di una lunga fermata delle due macchine ai box per riparare i danni subiti. Poi Andruet ha avuto la sgradevolissima sorpresa di sentire la gomma anteriore sinistra sgonfiarsi proprio alla uscita della curva in discesa a destra che è tristemente famosa perché è quella in cui ha trovato la morte Jo Schlesser quattro anni fa. E in seguito anche le altre Ferrari hanno avuto molti guai con le gomme. Andruet è stato bravissimo a controllare la macchina partita in testa coda e

che non ha urtato le barriere esterne solo grazie alla abilità del pilota che ha raggiunto il box con la gomma a terra. Gli altri non hanno avuto le stesse emozioni, ma il tempo lo hanno comunque perduto. Parliamo dei piloti delle due Daytona della Pozzi perché quelli della Nart di Chinetti erano esordienti con questa macchina e su questo circuito, e quindi per loro c'era anche lo svantaggio del noviziato.

Comunque, bene o male, le Daytona hanno finito la gara, ma la vittoria tra le Gran Turismo è andata alla Porsche 911 S di Fitzpatrick-Kremer dovremmo dire più di Fitzpatrick che di Kremer perché anche questo equipaggio era molto squilibrato

nei rendimenti. Loro due, d'altra parte, erano venuti a questa Mille chilometri un poco per gli stessi motivi di Merzario, perché puntano alla Coppa Porsche dei privati ed alla bella somma del premio finale. E sono stati soddisfatti.

Disastrosa invece la prestazione delle due Pantera De Tomaso che erano state allineate in questa gara. Quella di Locatelli era a contatto di quella di Vinatier nella prima parte della corsa, ma quando le due Ferrari Daytona sono entrate in collisione, Locatelli è uscito anche lui di pista e si è impantanato, riuscendo poi a uscire dal fango ed a riportare la macchina al box per una riparazione necessaria alla carrozzeria, riparazione che ha ri-

chiesto parecchio tempo. Ripresa la gara non è andato lontano perché si è rotto il motore e quindi ha dovuto abbandonare. La seconda Pantera non ha durato molto neanche lei e Vinatier ha appena avuto modo di dare il volante a Chasseuil che la macchina ha dovuto fermarsi con la testata bruciata.

Infine, per citare anche gli altri italiani che si erano allineati alla partenza, Tondelli e Formento, con la Chevron, hanno avuto le loro peripezie durante le prove, e in gara hanno tenuto l'ultimo posto fino a quando la loro macchina è stata tamponata dalla Porsche di Haldi ed è uscita di strada restandovi danneggiata.

E' stata un mille chilometri che avremmo voluto vedere meglio fornita in macchine da tre litri, ad esempio una Ferrari 312 o una Alfa Romeo 33-3, ma che in sostanza non ha deluso perché di battaglie ce ne sono state... Ha permesso a Beltoise di tornare ad assaporare il gusto della vittoria ed a Larrousse di assicurarsi praticamente il campionato francese dei circuiti, insieme con il dono, alla Lola, del successo. Poiché stranamente c'è stato anche il sole durante i tre giorni delle prove e della gara, diciamo che è stata una bella gara e che per i parigini che sono venuti a Rouen (con l'autostrada che finisce proprio sul circuito è stata impresa facile) è stata anche una occasione per accorgersi che nel cambio tra Rouen e Montlery ci hanno guadagnato.

Franco Lini

La MODENA CORSE emigra nel '73 a VARANO MELEGARI

MODENA - La «Modena Corse» ha interessato i responsabili dell'auto-dromo San Cristoforo di Varano de' Melegari per una manifestazione (1973) che comprenderà F. 3, F. Italia, 850 ecc. Ha preso contatto con l'ambiente modenese il segretario della «Modena Corse», geometra Stefanini. Il preventivo di spesa è risultato abbastanza ragionevole. Ora la «Modena Corse» andrà a Taormina con un suo rappresentante per cercare che le venga concesso ancora il rally come prova nazionale. E' una corsa che costa e, quindi, se non si potesse avere tale gara, ecco che si vorrebbe tentare la organizzazione a Varano.

Tutti i tempi delle prove

N. DI GARA	PILOTI	VETTURE	TEMPI DI PROVA	
			VENERDI	SABATO
1	Larrousse-Beltoise	(Lola T 282)	—	1'49"1
16	Merzario-Pal Joe	(Abarth Osella)	—	1'51"9
11	Bridges-Jaussaud	(Chevron B 21)	1'57"3	1'52"1
5	Lafosse-Coulon	(Lola T 290)	1'54"4	1'53"1
9	Wollek-Jabouille	(Chevron B 21)	1'53"3	1'53"9
17	Lepp-Silverwood	(Chevron B 21)	1'58"2	1'53"4
10	Juncadella-Hine	(Chevron B 21)	1'55"5	1'53"7
19	Robinson-Lacarrau	(Chevron B 21)	2'02"8	1'54"1
33	Raymond-Le Guellac	(Chevron B 21)	1'59"6	1'54"1
2	Jost-Casoni	(Porsche 908)	1'54"6	1'56"7
7	Cabral-Serpaggi	(Lola T 290)	1'59"2	1'55"3
6	Swietlik-Bayard	(Lola T 290)	1'59"7	1'56"6
12	Lignonnet-Smith	(Lola T 290)	1'58"0	1'57"8
31	Twaites-Mc Inerney	(Chevron B 21)	1'58"0	2'00"3
18	Gaydon-Gray	(Chevron B 21)	2'00"3	1'58"0
8	De Henning-Smith	(Chevron B 21)	2'05"0	1'58"0
15	Martin-Purley	(Martin B. 9)	2'01"5	1'58"2
32	Farjon-Humble	(Chevron B 21)	2'01"4	2'00"8
20	Vinatier-Chasseuil	(De Tomaso Pantera)	2'08"2	2'07"1
25	Fitzpatrick-Kremer	(Porsche 911 S)	2'07"3	2'08"9
23	Migault-Rouveyras	(Ferrari Daytona)	2'07"6	2'10"7
22	Andruet-Ballot-Lena	(Ferrari Daytona)	2'11"7	2'08"5
21	Alval-Locatelli	(De Tomaso Pantera)	—	2'09"5
24	Jarier-Lafitte	(Ferrari Daytona)	2'10"3	2'10"5
14	Formento-Tondelli	(Chevron B 21)	2'11"3	2'14"4
27	Haldi-Touroul	(Porsche 911 S)	—	2'11"8
26	Sindel-Siegle	(Porsche 911 S)	—	2'16"0

In neretto i tempi validi per lo schieramento di partenza.

ICKX difende GALLI!

MISANO - Mentre una pioggerella fastidiosa, bagnava la pista dell'Autodromo di S. Monica, e le due Ferrari 312 P, assieme alla B3 F. 1, riposavano sotto la tettoia dei box, Merzario (che era presente insieme a Ickx per collaudare le vetture) è uscito con un urlo, dicendo: «Per forza c'è questa stagione e non riusciamo a provare: è venerdì 15». Ickx è rimasto indifferente, mentre alcuni meccanici si sono precipitati a fare scongiuri vari.

Era arrivata in forze la squadra Ferrari al circuito adriatico, ma anche Ickx, giunto apposta da Bruxelles, non ha fatto neppure un giro se non con la vettura a noleggio della Hertz. Non si è neppure cambiato. Merzario invece ha inanellato circa 30 giri della pista che, dopo una ennesima misurazione, è stata definitivamente fissata in 3488 metri. Ovviamente di tempi neppure da parlarne, il meglio è stato di 1'25"4, lontano di 12 secondi dal record che appartiene allo stesso Merzario.

Si è sperato sino al tardo pomeriggio che la pioggia smettesse, ma «venerdì 13» ha dato ragione ad Arturo, il quale ad un certo momento è partito assieme a Ickx; lui per andare a Rouen alla 1000 KM e Ickx per tornare a casa a Bruxelles.

Durante le ore di attesa, si è mangiato «al sacco» assieme ai due ingegneri Caliri e Giorgio Ferrari, e ovviamente si è parlato delle ultime corse di F. 1 negli USA. Tutti concordi nell'affermare che le gomme Firestone erano nettamente inferiori.

Ad un certo momento, c'è stato chi ha detto che in America le Ferrari hanno dovuto correre «con i fondi di magazzino» intendendo dire con questo che ormai da giugno la casa di pneumatici americana non ha più portato pneumatici con mescole nuove alle corse. Si è parlato anche di chi (eventualmente) sostituirà la Firestone. Ovviamente è saltata fuori la Michelin, da tutti elogiata per le caratteristiche delle sue coperture. L'unico svantaggio che queste gomme avrebbero nei confronti dei rivali è il peso. A causa della carcassa in acciaio aumenterebbe (rispetto alle rivali) di 5 kg per le gomme posteriori e di 3 kg per quelle anteriori. Si parlava di correre a Kyalami (per test) con le Michelin, ma gli scioperi nella Casa francese hanno fatto sfumare il progetto. Bisognerà vedere se il ritorno ufficiale Firestone sarà con mezzi adeguati.

Era proprio di quel giorno la notizia dei nuovi contratti fatti firmare dall'Alfa Romeo. Ha destato meraviglia l'esclusione di Nanni Galli dalla squadra dell'Alfa Romeo. Ickx, incredulo, ha commentato la notizia dicendo che in Italia succedono delle cose che non accadono in nessuna altra parte del mondo. Ed ha aggiunto che non tutti i piloti che hanno firmato per il '73 con l'Alfa vanno forte come Galli.

Merzario è stato l'unico a non meravigliarsi perché, ha detto: «Non dimentichiamoci che anch'io ho un passaporto italiano come Nanni, e so che cosa vuol dire...».

A metà pomeriggio tutti a casa. La B3 sarà tenuta a disposizione di Merzario per quando rientrerà da Rouen. La collauderà prima di partire per l'Inghilterra, mentre le due sport verranno mandate in Sud Africa per la 9 Ore di Kyalami, dove saranno guidate dalle coppie: MERZARIO-REGAZZONI e ICKX-REDMAN.

Giancarlo Cevenin.

RALLY TAP - Gara internazionale valida per il Campionato d'Europa Rallies per conduttori - Lisbona, Portogallo, 11-15 ottobre 1972

LA CLASSIFICA

1. Warmbold-Davenport (BMW 2002) in 5.22'03"; 2. Darniche-Mahe (Alpine-Renault) 5.59'35"; 3. Waldegaard-Thorzelius (Citroen) 6.10'05"; 4. Fall-Wood (Datsun) 6.11'08"; 5. Paganelli-Russo (Fiat 124) 6.26'34"; 6. Salvi-Bardosa (Porsche) 7.14'11"; 7. Fiat-X (Opel) 7.24'05"; 8. Beaumont-Giganot (Opel) 7.26'41"; 9. Nunes-Morais (Porsche) 7.27'07"; 10. Kuun-Kasselmann (Volvo) 7.27'17"; 11. Luybregts-Luybregts (Daf) 7.27'30"; 12. Netto-Jocanes (Fiat) 7.29'50"; 13. Dolk-

La spunta una BMW

Paganelli compromesso dalla pompa benzina (che ha tardato a riparare)

TAP WARMBOLD (Alpine k.o.t.)

14. Magalhaes-Luis Pedreira (Datsun) 7.47'20"; 15. Fowkes-Kirkham (Ford) 8.05'36"; 16. Perazio-Rossi (Fiat 124) 8.34'38"; 17. Wathen-Austin (Ford) 8.44'25"; 18. Morais-Roxo (Fiat) 8.57'30"; 19. Carvalho-Oliveira (BMW) 8.52'24"; 20. Britth-Reppling (Ford) 8.54'55"; 21. Hoepfner-Trautmann (Alpine) 8.56'04.

● La classifica è ufficiale fino al 14. posto; non è stata confermata per i piazzamenti successivi.

Il vincitore ringrazia le gomme

AKIM WARMBOLD ha 31 anni, sposato, senza figli, e non ha un mestiere se non quello di pilota, anche se esegue test per la BMW. Era prima alla Opel. Ha corso in Italia al Rally di San Martino e due volte a quello dell'Isola d'Elba. Quest'anno è giunto terzo alla Acropoli e l'anno scorso si è aggiudicato il Campionato Tedesco. A proposito della sua macchina mi ha detto che è un 2002 non a iniezione ma a doppi carburatori, sistema più sicuro per i rallies, con 190 CV. Si è dimostrato entusiasta dei pneumatici Pirelli e ha detto «Se si ha una buona macchina ma cattive gomme non si può vincere». La scelta Pirelli è stata sua non della Casa.

Davenport, il suo nuovo coequipier, gli è stato di grande aiuto, anche se qualche problema è nato perché Davenport legge le note in inglese. Programmi futuri: Warmbold rimarrà forse alla BMW ma è lasciato libero di fare tre o quattro rallies con altre marche. Gli piacerebbe molto partecipare al rally del Marocco: è

libero e aspetta un'offerta. Della Fiat? abbiamo chiesto. Ha sorriso e dietro di lui Davenport ha strizzato l'occhio. Questo è, per chi vuole capirlo, un'avviso pubblicitario vero e proprio: Warmbold cerca casa in Marocco (automobilistica, s'intende!).

La BMW 1973 avrà le sospensioni posteriori sempre a ruote indipendenti, ma limitata sarà la variazione dell'angolo di camber. Il motore, quello del F. 2 a 16 valvole da due litri, 240 CV; l'omologazione in gruppo 2 non tarderà a venire e la prima uscita sarà forse al Rally dell'Acropoli.

Davenport, il simpatico coequipier ex Lancia, non ha ancora firmato contratti per l'anno prossimo. Ha corso con quasi tutti i tipi di macchina, non ancora con la Fiat. A proposito della gara portoghese, ha detto che all'inizio la loro BMW ha avuto noie all'acceleratore: di Warmbold ha detto che è eccellente soprattutto di notte e conosce le note quasi a memoria. Nell'ultima prova, nella nebbia, ha realizzato un tempo eccezionale.

LA TRAGEDIA

Tutta colpa del cambio «bloccato»

SPECIALE PER AUTOSPRINT

LISBONA - Un rally che ci sarebbe piaciuto vedere tutto in tutti i punti, perché noi per la verità lo abbiamo vissuto praticamente in un ufficio stampa per avere la situazione minuto per minuto. Un'entusiasmante battaglia vi è stata fra le Alpine di Nicolas e di Darniche e la BMW di Warmbold il quale, nell'ultima parte, l'ha spuntata per KO «tecnico», cioè per abbandono, di Nicolas che si stava ampiamente meritando la sua seconda vittoria al Rally Tap.

E fra questi protagonisti avrebbe dovuto inserirsi anche Paganelli, secondo una tattica prestabilita per la parte finale del rally: il guaio è che Paganelli ha perso quasi 35 minuti, a tre quarti di gara, per noie alla pompa della benzina. E la corsa di Paganelli era particolarmente interessante perché la sua 124 Prototipo Pininfarina (presentata al Salone di Ginevra) con motore 1800 sarà la macchina con la quale la squadra Fiat affronterà i rallies l'anno prossimo. Anche dalla BMW ci si aspetta molto mentre la Citroen SM a coda mozza di Waldegaard ci ha lasciati un momento perplessi.

Rivediamo insieme le fasi principali della gara. I protagonisti sono Nicolas e Darniche per l'Alpine (vettura non prototipo, gruppo 4 quindi), la BMW di Warmbold (a proposito, le nuove 2000 TI a iniezione Gr. 1 sono veramente impressionanti) e Waldegaard (con la Citroen), ma lo «spauracchio» per la Fiat era rappresentato in particolar modo da Zasada venuto con l'intenzione di insidiare la posizione di Pinto nella classifica del campionato Europeo Conduttori, (Pinto in questi stessi giorni gareggiava ai 1000 Minuti prova sempre valida per l'Europeo).

La squadra Fiat si era così sdoppiata, e a cercare di difendere la posizione di Pinto, erano stati inviati qui in Portogallo Paganelli e Smania. La situazione si delinea ben precisa fin dalle primissime prove speciali: Dar-

niche e Nicolas in testa seguiti da un Warmbold quasi ancora non ben «riscaldato» alla gara e da Paganelli sempre in vista dei primi: Zasada è il più lento e Waldegaard è in ritardo per noie alle sospensioni.

Le posizioni in testa alla classifica non variano molto dopo che Nicolas è passato a condurre seguito da Darniche, Warmbold, Paganelli e Zasada fino al termine della seconda tappa, settecento chilometri di percorso comune e cinque prove speciali all'attivo.

La terza tappa di 300 km con quattro prove speciali (siamo così a nove in totale) si conclude con un nulla di fatto nelle prime quattro posizioni raggruppati cioè nello spazio di tre minuti, mentre Fall con la Datsun si avvicina ai primi, e Zasada è retrocesso in tredicesima posizione. Waldegaard inizia la sua rimonta (è già diciottesimo ma era precipitato molto più in basso in classifica).

La quarta tappa da Estoril a Porto di 850 km, registra analoga situazione fra i primi quattro mentre Borges su Porsche supera Fall, Smania s'inserisce al nono posto, e Waldegaard è già decimo: questo nella prima parte della gara; dopo altre due prove Waldegaard è ottavo, poi settimo (Smania passa ottavo) ma intanto è iniziata anche la rimonta di Warmbold che supera Darniche e s'insedia al secondo posto. Zasada abbandona nel corso della tredicesima prova. Si dice che la vettura di Darniche non fosse più la stessa e che il pilota cercasse di risparmiarla al massimo tenendola al di sotto di 1000-1500 giri. Forse è soprattutto perché a lui interessava il Campionato di Francia (il Tap ne è prova valida) in lizza con Andruet dopo il recente successo nel Giro di Francia: a tutti i costi doveva arrivare.

Purtroppo inizia la disavventura Paganelli: la macchina accusa noie alla pompa di benzina ma marcia ancora, tanto è vero che nella prova in cui si verifica il

guasto, vengono persi solamente quattro minuti. Paganelli piuttosto che perdere altro tempo ad un servizio assistenza Fiat, decide di tentare di fare anche l'ultima prova ed il C.O. successivo. La pompa cede però completamente e così il ritardo a Porto, termine della tappa, sale a 35 minuti (contro i dieci che poteva comportare un'arresto all'assistenza). Ma non è biasimabile la sua decisione: a volte bisogna fare una scelta e non sempre è la migliore. La situazione, prima dell'ultimo riposo e dell'ultima fatica cioè la quinta tappa Porto-Estoril di oltre 1000 km, vede ancora al comando Nicolas, Warmbold, Darniche, Borges; Waldegaard è sesto, Smania ottavo.

E la squadra CSAI partita da Milano con tre equipaggi (Perazio-Rossi, Taufer (al posto di Sonda)-Baggio e Dall'Ava-Maiga)? Baggio e Taufer, fondono il motore dopo circa 3800 km, Dall'Ava-Maiga nella 19. prova (quattromila chilometri percorsi) si fermano per mancanza di benzina quando erano in ottava posizione di classifica assoluta e primi del Gr. 3. L'errore è dovuto al fatto che, troppo preoccupati al servizio assistenza per noie alle sospensioni, si sono dimenticati il rifornimento. Salvay che guidava la squadra, ci dirà poi però che, anche se avessero avuto il pieno della benzina non sarebbero andati molto oltre, proprio a causa di una balestra. Perazio continua a salvare l'onore della bandiera ed è trentunesimo.

Si inizia l'ultima tappa (Paganelli ha riparato il guasto) e dopo la prima prova speciale, la 20. della serie, Waldegaard è già quinto, Smania settimo. Dopo la 24. prova ancora Nicolas in testa ma per poco: si deve infatti ritirare per guasto al cambio quando ha ancora quasi due minuti su Warmbold. Darniche è sempre terzo ma lontano dal tedesco di quattro minuti. Paganelli si aggiudica la 25. e 26. prova e si porta in ottava posizione. Waldegaard è quarto, Smania settimo.

La prova portoghese del Campionato Rallies Piloti, il Rally TAP, si è svolto secondo un meccanismo un poco complesso. Infatti, era previsto un itinerario di concentrazione con partenze da undici città europee, e precisamente: Amsterdam, Copenhagen, Londra, Vienna, Milano, Madrid, Porto, Lisbona, Bruxelles, Francoforte, Parigi. Le partenze da queste città erano previste per il 9 e 10 ottobre. Quindi, ricongiungimento generale a Braganca. Da qui, senza alcuna sosta, si iniziava il rally vero e proprio, il giorno 11, con la prima tappa (Braganca-Ofir, di 267 km), comprendente la prima prova speciale.

Arrivo ad Ofir verso le ore 16, e nuova partenza il giorno successivo (il 12) per la seconda tappa (Ofir-Estoril, di 433 km), con quattro prove speciali.

Terza tappa (Estoril-Estoril, km. 308), anch'essa comprendente quattro prove speciali, dalle ore 21 del giorno 12 alle ore 2,15 del giorno 13.

Sosta fino alle ore 11 del mattino dello stesso giorno 13, ed inizio della quarta tappa (Estoril-Porto, 841 km), con 10 prove speciali ed arrivo a Porto alle ore 2,50 del giorno 14 ottobre.

Ultima sosta, e partenza per la quinta ed ultima tappa (Porto-Estoril, 1052 km.) alle ore 13,30 di sabato 14 con arrivo alle ore 9,30 di domenica 15 dopo le ultime 12 prove speciali.

Per riassumere, 2902 km di percorso comune, con sosta di 17 ore ad Ofir, di 9 ore a Estoril, di 10 ore a Porto; 31 prove speciali intervallate da settori anche molto selettivi fra i controlli orari.

LISBONA - Un tragico incidente ha purtroppo funestato questo Rally, vittima il coequipier Arnaud di una Alpine portoghese che si è disintegrata nella scarpata sottostante la strada dopo aver sbattuto contro la spalletta di un ponte nel corso della prima prova speciale. Le cause sembrano da ricercarsi, così ha almeno detto il pilota Marques (che se l'è cavata bene perché saltato dalla vettura al primo urto e che ha già lasciato l'ospedale dopo qualche ora di ricovero), nel cambio che non ha permesso di scalare le marce dopo un rettilineo di 400 metri.

IL MONDIALE RALLY MARCHE 1973

Questa la serie definitiva delle prove valevoli per il Campionato Internazionale Rallies Marche 1973:

Gennaio	RALLY DI MONTECARLO
Febbraio	RALLY DI SVEZIA
Marzo	RALLY TAP (Portogallo)
Aprile	EAST AFRICAN SAFARI
Maggio	RALLY DELL'ACROPOLI (Grecia)
Giugno	RALLY DEL MAROCCO
Giugno (Luglio)	RALLY DEI 1000 LAGHI (Finlandia)
Settembre	ALPENFARTH (Austria)
Ottobre	RALLY DI SANREMO (Italia)
Ottobre	RALLY USA
Novembre	RALLY RAC (Inghilterra)
Novembre	TOUR DE CORSE
?	RALLY DI POLONIA

Le prove valide saranno 12, quindi dovrà essere cancellata dalla lista una manifestazione: quelle ancora in discussione sono le gare di Finlandia, Austria, Corsica e Polonia.

Paganelli ottiene ancora ottimi risultati nelle prove successive. Smania purtroppo nella 29. prova rompe il differenziale e abbandona.

Anche Borges che era terzo deve ritirarsi; rimangono quindi fra gli italiani Paganelli e Perazio a difendere i nostri colori, ma le disavventure non sono finite; Perazio sbaglia strada, giunge al traguardo di Lisbona-Estoril, ma forse fuori tempo massimo.

E' retorica, ma ci domandiamo: quale sarebbe stata la posizione di Paganelli senza il ritardo accusato a Porto? Ma del sen-

no di poi... Di Fall su Datsun, possiamo dire, per concludere la cronaca, che ha fatto una corsa che premia la sua intelligenza tattica al risparmio.

Ci siamo dilungati a parlare delle prove speciali, perché quest'anno la corsa era basata quasi completamente sulle prove più che sui settori tra C.O. veloci. Cinque di queste erano su asfalto, le altre tutte su terra ma veloci comunque. Il tempo è stato piovoso e in una prova anche la nebbia ha ostacolato i concorrenti.

Carlo Massagrande

Tra le quinte di un successo organizzativo

66 milioni da sponsor (non Alitalia)

Ricordo che non più tardi di due anni orsono, al seguito di questo rally, mi trovai alle nove di sera di domenica a Coimbra senza nessuna notizia da telefonare ad AUTOSPRINT e senza la possibilità, a quell'ora, di chiamare l'estero, perché i telefoni internazionali interrompevano i servizi alle ore venti. Telefonai a Lisbona e da qui via telex venne rimbalzato un laconico comunicato al direttore: «Mi dispiace, sono da due giorni al rally ma non so nulla e non posso mettermi in contatto con te...».

A due anni di distanza l'organizzazione già perfetta sotto il profilo tecnico, lo è diventata anche sotto quella dell'informazione, tempestive e precise come in un rally tipo San Remo o Isola d'Elba per fare un confronto con i nostri. Merita in pieno questa manifestazione di giungere l'anno

prossimo ai vertici dei valori mondiali nel campo organizzativo dei rallies, con la validità Campionato Marche.

E si pensi che questo rally era nato a livello manifestazione aziendale per i dipendenti della Compagnia Aerea TAP e così è andato avanti per sei edizioni, poi nel 1967 divenne internazionale (73 concorrenti di cui 19 stranieri) nel 1968 190 concorrenti, 13 appena all'arrivo quindi rally selettivo; analogamente nel 1969 su 179 equipaggi 23 furono qualificati e nel 1970, per la prima volta valido per il Campionato Europeo, su 141 concorrenti 84 furono stranieri appena 22 i classificati.

Infine nel 1971, 145 iscritti di cui 108 stranieri: siamo ben lontani dalla manifestazione aziendale trasformata in competizione internazionale di alto livello.

Il merito va ad una Società, la TAP (trasporti aerei portoghesi) che vede nelle competizioni un motivo d'interesse e che per questo non evita ad elargire, come nell'edizione 1972, addirittura tre milioni di escudos (forse di più), che tradotti in lire italiane corrispondono a 66 milioni. Che cosa ha questo rally che lo differenzia dagli altri? Nulla di particolare se si vuole, non soluzioni speciali ma solamente il meglio di ogni rally perché Torres, il realizzatore materiale della competizione (assieme a Motta-Cardoso) ha saputo prendere il meglio dagli altri rallies europei, che ha seguito personalmente, e amalgamare il tutto. Questo è il motivo di un successo, più che meritato.

c. m.

● Fiat-Generalmotors: uno spozialio? No si tratta di un fatto veramente curioso. Roland Fiat un francese che sembra non vada neanche male, perché ha vinto un Campionato di Giovani, il signor Fiat dicevamo, discendente forse dagli antenati della famiglia Agnelli, corre... su Opel! Andiamo, ing. Sguazzini, diamogli una 124 e non se ne parli più: almeno avremo concorrente Fiat e primo conduttore Fiat. Che bello sarebbe se gli facesse da coequipier la moglie per esempio: tre volte la scritta Fiat non la levarebbe nessuno.

● A proposito di Pinto. E' vero che gareggiava al 1000 Minuti, ma al Tap c'era un suo omonimo, un certo Carlos Pinto, poi ritiratosi. Zasada si era andato a informare dopo aver letto l'elenco degli iscritti...

● La prossima edizione del Rally Tap non si svolgerà più in ottobre ma in marzo se avrà la validità, come è quasi certo, per il Campionato del Mondo Marche precisamente dal 13 al 18 marzo.

● Alle prove speciali, da noi eseguono il servizio i radioamatori; in Portogallo è l'esercito che ha installato i servizi telefonici. Il tutto gratuitamente (ma non ha dato il personale).

● La Pirelli è venuta con molte gomme e svariati tipi di coperture ma ne ha utilizzate poche, un numero sufficiente comunque a collaborare alla vittoria di Warmbold. Oltre a questa vettura, equipaggiava ufficialmente le due Fiat di Paganelli e di Smania che ufficialmente altri equipaggi portoghesi e svedesi.

● A rappresentare la C.S.A.I. era il dottor Erasmo Saliti.

● John Davenport, coequipier di Warmbold, è alla sua seconda vittoria; la prima fu con Lampinen su Lancia nel 1970.

● Si dice che Waldegaard abbia ricevuto un'offerta per correre, il prossimo anno, con la BMW.



Enrico Pinto e Gino Macaluso hanno vinto, con la Fiat 124 spider, il Rally dei 1000 minuti, portandosi nettamente in testa al campionato europeo anche per la contemporanea battuta d'arresto di Zasada al TAP. Nella foto, eccoli ad un controllo nel Lussemburgo

1000 MINUTI scatenati del pilota FIAT Un camion non ferma PINTO (quasi europeo)

SPECIALE PER AUTOSPRINT

ZENTEL - Raffaele Pinto in coppia con l'ormai fido Gino Macaluso, dopo aver letteralmente dominato la settimana scorsa il Rallye della Jugoslavia, nel quale aveva superclassato il suo diretto avversario Zasada, ha vinto il Rallye del 1000 minuti portando così il suo punteggio per il Campionato europeo molto vicino al massimo utile. Pinto e Macaluso con la Fiat 124 spider hanno infatti già vinto 5 prove del campionato (Costa Brava, Semperit, Polonia, Jugoslavia e 1000 minuti) ed hanno conseguito un secondo posto al Rallye di San Martino di Castrozza.

Con questi risultati hanno raggiunto la quota di 115 punti (il massimo è 120) distanziando ancora una volta tutti gli avversari e ponendo la candidatura con notevole percentuale al titolo di campioni europei che verrebbe così aggiudicato per la prima volta ad un equipaggio italiano.

Il Rally dei Mille Minuti è un rally decisamente impegnativo che pur essendo con il fondo sterrato mediamente buono (solo qualche pezzo è scassamacchine), pone decisamente in risalto le doti e le qualità dei piloti. Si snoda su un percorso di 1628 km divisi in due tappe, di cui la prima di 916, con un intervallo di sette ore. Dieci prove abbastanza lunghe, tutte in sterrato a scraich e controlli orari che impegnano a fondo i piloti.

Nella prima prova speciale Pinto va immediatamente in testa distanziando subito tutti gli avversari, dallo stuolo dai maggioloni capeggiati da Janger impegnati nel Campionato austriaco, Grunsteidl con un BMW ufficiale e Russling con l'Alpine. Janger però ha subito contrattaccato approfittando delle strade di casa sua, ma ben presto subisce (nella terza prova) un ritardo.

Al termine della prima tappa, Pinto è sempre in testa con oltre venti secondi su Grunsteidl e trenta su Verini che conduce una gara di conserva e di appoggio al proprio compagno di squadra. Janger attacca decisamente e pur aggiudicandosi tre prove finisce con l'essere ancora più distanziato da Pinto che, guidato con sicurezza da Macaluso, si scatena letteralmente nella prova più lunga, in fliggendo all'austriaco più di mezzo minuto. Prima del termine della prima tappa, Pinto, nel superare un camion in una strada stretta durante un controllo tirato, subisce un incidente danneggiando la scatola guida

che però i tecnici della Fiat hanno prontamente sostituito.

Le Fiat 124 spider (erano tre affidate oltre che a Pinto anche a Verini-Scabini e Tominz-Squaw) hanno completamente risposto alle sollecitazioni dei piloti tanto che sono arrivate tutte tre ottimamente classificate conquistando il quarto posto con Verini ed il settimo con la Tominz che ha così quasi raggiunto la Beaumont nella classifica della Coppa delle Dame nel campionato europeo. Quarto equipaggio presente al Rallye dei Mille Minuti, Ormezzano-Falletti al volante di una 128 coupé gruppo due privata, che però usufruiva della assistenza sia Fiat che Pirelli. Ormezzano ha fatto registrare ottimi tempi nelle prove speciali, ma la sua scarsa esperienza in questo tipo di gare all'estero, lo ha tradito costringendolo al ritiro.

Pinto e Macaluso sono partiti subito per la Spagna per difendere la loro posizione di leaders nel campionato europeo.

g. s.

RALLY DEI 1000 MINUTI - Prova del europeo conduttori rally - Zentel, 13-15 ottobre 1972

1. Pinto-Macaluso (Fiat 124 spider) punti 5684,1; 2. Janger-Gottlieb (VW 1302) 5786,4; 3. Grundsteidl-Hopf (BMW 2002 ti) 5811,1; 4. Verini-Scabini (Fiat 124 spider) 5882,9; 5. Fischer-Tatzl (VW 1302) 5914,9; 6. Bisek-Nevela (VW 1302) 6110,7; 7. Tominz-Squaw (Fiat 124 Spider) 6199,2 (1. delle dame); 8. Dietmayer-Schurer (BMW 2002 ti) 6320,3; 9. Fischer-Siebert (VW 1302) 6382,6; 10. May-Mikes (BMW 2002 ti) 6915,4.

Così la classifica Campionato Europeo Conduttori Rallies

	Pinto-Macaluso	punti
1	Pinto-Macaluso	114
2	Zasada	90
3	Nicolas	55
4	Warmbold	50
5	Darniche	50
6	Andruet	40
7	Barbasio	39
8	Rohrl-Berger	35
9	Verini	34
10	Trombotto	32
11	Makinen	30

● Rimangono da disputare ancora tre prove: il RALLY SPAGNOLO (27-29 ottobre), il GIRO DI CORSICA (3-5 novembre), e il GIRO DEL BELGIO (10-12 novembre).

L'altalena delle prove speciali TAP

1) RUIVAES (Km 8,5)
1. Nicolas (Alpine) 8'03"; 2. Darniche (Alpine) 8'08"; 3. Warmbold (BMW) 8'24"; 4. Leif (BMW) 8'27"; 5. Inguar (BMW) 8'31"; 6. Paganelli (Fiat) 8'35".

2) BOA VIAGEM (Km 6,0)
1. Darniche 3'59"; 2. Nicolas 4'05"; 3. Zasada (Porsche) 4'13"; 4. Paganelli (Fiat) 4'14"; 5. ex-aequo Warmbold (BMW) e Fall (Datsun) 4'15".

3) S. PEDRO DE MOEL (Km 8)
1. Nicolas 4'03"; 2. Darniche 4'34"; 3. Warmbold 4'44"; 4. Waldegaard (Citroen) 4'49"; 5. Cheneviere (Porsche) 4'51"; 6. Zasada 4'53"; 7. Paganelli 4'55".

4) MONTEJUNTO (Km 7)
1. Nicolas 5'25"; 2. Ex-aequo Darniche e Warmbold 5'28"; 4. Paganelli 5'34"; 5. Waldegaard 5'40"; 6. Leif 5'52".

CLASSIFICA DOPO LA 4. PROVA
1. Nicolas (Alpine) 21'36"; 2. Darniche (Alpine) 22'09"; 3. Warmbold (BMW) 22'51"; 4. Paganelli (Fiat) 23'18"; 5. Zasada (Porsche) 23'55"; 6. Cheneviere (Porsche) 24'01"; 7. Oliveira (Datsun) 24'04"; 8. Fowkes (Ford) 24'06"; 9. Leif (BMW) 24'07"; 10. Inguar (BMW) 24'17".

F. gli altri italiani: 13. Smania (Fiat 124) 24'23"; 20. Dall'Ava (Lancia) 25'57"; 44. Sonda (Fiat 124) 27'24"; 54. Perazio (Fiat 124) 28'33". Waldegaard è 45. col tempo di 27'30".

5) AUTODROMO ESTORIL (Km 21 - 7 giri di pista)
1. Darniche 10'12"; 2. Nicolas 10'13"; 3. Warmbold 10'22"; 4. Culcheth (Triumph) 10'40"; 5. Paganelli 10'41"; 6. Cheneviere 10'43"; 7. Inguar 10'44".

6) ARRABIDA (Km 10)
1. Warmbold 6'28"; 2. Nicolas 6'29"; 3. ex-aequo, Darniche e Fall 6'38"; 5. «Merepa» (Opel) 6'39"; 6. Bochnicek (Citroen) 6'42".

7) COMENDA (Km 2,100)
1. Darniche 1'33"; 2. ex-aequo, Nicolas e Warmbold 1'35"; 4. Paganelli 1'37"; 5. ex-aequo, Leif, Waldegaard, Borges (Porsche), Ramozinho (Citroen), Culcheth 1'41".

8) MONTEJUNTO (Km 7)
1. Warmbold 5'47"; 2. Nicolas 5'49"; 3. Darniche 5'55"; 4. Paganelli 5'56"; 5. ex-aequo, Waldegaard e Fall 6'00".

9) PENINHA (Km 8)
1. Nicolas 8'11"; 2. Paganelli 8'15"; 3. Warmbold 8'17"; 4. Darniche 8'22"; 5. Borges 8'29"; 6. Waldegaard 8'32".

CLASSIFICA GENERALE AL TERMINE DELLA III TAPPA
1. Nicolas (Alpine) 55'53"; 2. Darniche (Alpine) 56'49"; 3. Warmbold (BMW) 57'20"; 4. Paganelli (Fiat) 58'53"; 5. Fall (Datsun) 1.01'03"; 6. Borges (Porsche) 1.01'08"; 7. Leif (BMW) 1.02'02"; 8. Culcheth (Triumph) 1.03'43"; 9. Cheneviere (Porsche) 1.03'51"; 10. Romao-

zinho (Citroen) 1.03'54"; 11. Smania (Fiat) 1.04'01"; 12. Inguar (BMW) 1.04'28"; 13. Zasada (Porsche) 1.04'40". Waldegaard è 18. col tempo di 1.05'26".

20. Dall'Ava 1.06'35"; 41. Sonda 1.13'59"; 47. Perazio 1.16'36".

10) FIGUEIRO DOS VINHOS (Km 10)
1. Nicolas 5'33"; 2. Darniche 5'35"; 3. Paganelli 5'45"; 4. Warmbold 5'51"; 5. Waldegaard 5'52"; 6. ex-aequo, Borges e Culcheth 5'55".

11) LOUSA (Km 11)
1. Nicolas 8'19"; 2. Warmbold 8'22"; 3. Paganelli 8'26"; 4. Waldegaard 8'34"; 5. Leif 8'35"; 6. Borges 8'44".

12) CANDOSA (Km 6)
1. Warmbold 5'20"; 2. Paganelli 5'22"; 3. Nicolas 5'23"; 4. Darniche 5'29"; 5. Waldegaard 5'30"; 6. Borges 5'33".

13) ARGANIL (Km 15)
1. Nicolas 13'58"; 2. Warmbold 14'10"; 3. Paganelli 14'16"; 4. Waldegaard 14'23"; 5. Darniche 14'24"; 6. Leif 14'52".

14) CARAMULO (Km 7)
1. Nicolas 6'15"; 2. Darniche 6'28"; 3. Warmbold 6'30"; 4. Paganelli 6'31"; 5. Smania 6'46"; 6. Borges 6'47".

15) PRESTIMO (Km 9)
1. Warmbold 7'52"; 2. Nicolas 8'00"; 3. Paganelli 8'06"; 4. Bochnicek (Citroen) 8'27"; 5. Darniche 8'30"; 6. Smania 8'36".

16) NESPEREIRA (Km 9)
1. Warmbold 10'20"; 2. Paganelli 10'38"; 3. Darniche 10'39"; 4. Nicolas 10'41"; 5. Borges 10'51"; 6. Bochnicek 11'00".

17) FREITA (Km 25)
1. Warmbold 19'47"; 2. Paganelli 20'14"; 3. Nicolas 20'16"; 4. Waldegaard 20'37"; 5. Darniche 20'39"; 6. Bochnicek 21'03".

18) MARAO (Km 32)
1. Warmbold 30'29"; 2. Nicolas 30'38"; 3. Darniche 31'10"; 4. Carpinteiro (Fiat) 31'11"; 5. Bochnicek 31'24"; 6. Borges 32'18".

19) ERMELO (Km 13,5)
1. Nicolas 11'03"; 2. Warmbold 11'15"; 3. Bochnicek 11'25"; 4. Darniche 11'28"; 5. Fall 11'53"; 6. Waldegaard 11'58".

CLASSIFICA GENERALE AL TERMINE DELLA IV TAPPA
1. Nicolas (Alpine) 2.59'57"; 2. Warmbold (BMW) 3.00'16"; 3. Darniche (Alpine) 3.03'44"; 4. Borges (Porsche) 3.12'58"; 5. Bochnicek (Citroen) 3.16'43"; 6. Waldegaard (Citroen) 3.16'45"; 7. Fall (Datsun) 3.16'52"; 8. Smania (Fiat) 3.18'16"; 9. Ramozinho (Citroen) 3.

21'39"; 10. Cheneviere (Porsche) 3.31'20".

Paganelli è 13. col tempo di 3.38'03"; 31. Perazio 4.13'22".

49 concorrenti all'arrivo, 44 classificati.

20) ORBACEM (Km 20)
1. Nicolas 7'54"; 2. Warmbold 8'07"; Waldegaard 8'42"; 4. Warmbold 8'44"; 5. ex-aequo Darniche e Fall 8'20".

21) PORTELA (Km 7,5)
1. Nicolas 6'38"; 2. Paganelli 6'39"; 3. Waldegaard 6'32"; 4. Warmbold 6'44"; 5. Darniche 6'53"; 6. Fall 6'58".

22) PONTE DE LIMA (Km 23)
1. Nicolas 17'24"; 2. Warmbold 17'30"; 3. Paganelli 17'34"; 4. Waldegaard 17'44"; 5. ex-aequo Darniche e Fall 18'03".

23) GERES (Km 10)
1. Nicolas 10'29"; 2. Waldegaard 10'40"; 3. Paganelli 10'42"; 4. Warmbold 10'49"; 5. Darniche 10'58"; 6. Borges 11'02".

24) CABREIRA (Km 15)
1. Warmbold 12'15"; 2. Paganelli 12'17"; 3. Nicolas 12'24"; 4. Waldegaard 12'36"; 5. Fall 12'43"; 6. Borges 12'44".

25) SENHORA DA GRACA (Km 32)
1. Paganelli 31'07"; 2. Warmbold 31'57"; 3. Fall 32'03"; 4. Waldegaard 32'04"; 5. Romozinho (Citroen) 32'39"; 6. Borges 32'42".

26) FRIDAO (Km 20)
1. Paganelli 18'32"; 2. ex-aequo, Warmbold e Waldegaard 19'08"; 4. Romozinho 19'17"; 5. Fall 19'18"; 6. Darniche 19'32".

27) FREITA (Km 16)
1. Waldegaard 17'53"; 2. Paganelli 18'01"; 3. Warmbold 18'09"; 4. Smania 18'30"; 5. ex-aequo, Borges e Fall 18'31".

CLASSIFICA DOPO LA 27. PROVA
1. Warmbold (BMW) 5.07'55"; 2. Darniche (Alpine) 5.12'44"; 3. Borges (Porsche) 5.21'19"; 4. Waldegaard (Citroen) 5.21'45"; 5. Fall (Datsun) 5.24'04"; 6. Romozinho (Citroen) 5.30'17"; 7. Smania (Fiat) 5.31'23"; 8. Paganelli (Fiat) 5.41'10"; 9. Figueiredo (Fiat) 5.56'14"; 10. Salvi (Porsche) 5.57'40".

28) CARAMULO (Km 7)
1. Paganelli 6'43"; 2. Waldegaard 6'57"; 3. Fall 7'03"; 4. Warmbold 7'08"; 5. Darniche 7'19"; 6. Beaumont (Opel) 7'30".

29) ARGANIL (Km 15)
1. Paganelli 15'08"; 2. Fall 15'35"; 3. Warmbold 15'43"; 4. Darniche 16'33"; 5. Waldegaard 15'54"; 6. Pereira 16'34".

30) CANDOSA (Km 6)
1. Paganelli 5'52"; 2. Fall 5'55"; 3. Pereira 6'04"; 4. Waldegaard 6'05"; 5. Nunes (Porsche) 6'08"; 6. Dorniche 6'11".

31) LOUSA (Km 11)
1. Warmbold 11'44"; 2. Darniche 12'48"; 3. Paganelli 13'31"; 4. Salvi (Fiat) 14'31"; 5. Netto (Fiat) 14'43"; 6. Nunes 14'47".

Un clamoroso poker FIAT nella «LE MANS» turismo argentina



Una fase della lunga corsa di 20 ore (qui sopra) riservata alla categoria Turismo nazionale, disputata all'autodromo municipale di Buenos Aires. Rodriguez Canedo guida la fila precedendo un gruppo di Fiat 128 e Peugeot 504. A sinistra: partenza notturna, tipo Le Mans, della 20 Ore argentina. Alla luce dei fari e di fronte a un pubblico numeroso ed entusiasta, i conduttori prendono il via. Mayorga, che poi vincerà la categoria C, è il più lesto ed è quasi dentro alla vettura

Venti ore «128»

BUENOS AIRES - Una corsa lunga ed interessante, ricca di colpi di scena e con un finale a sorpresa. Mentre nella categoria C si registrava una vera inondazione di Peugeot 504 stante l'assoluta assenza della Fiat, nella categoria B le piccole ma stabili 128 lasciavano prevedere un deciso attacco alle Renault 12. Così è stato e al termine della gara ben quattro Fiat, capeggiate dai vincitori Hitermeiser-Macias, hanno preceduto la prima delle Renault che era condot-

ta dalla coppia Milcon-Stegmann. Nella categoria C lotta in casa e vittoria di Mayorga-Lopez che hanno nobilitato la loro gara distaccando di sette giri i secondi classificati.

Parlare della corsa e dei suoi vari aspetti nel corso delle 20 ore sarebbe troppo lungo; non bisogna dimenticare tuttavia i duelli accaniti delle superstabili 128 che ad un certo momento, incuranti della lunghezza della competizione, hanno avuto il coraggio di attaccare anche le più po-

tenti 504 che si trovavano notevolmente handicappate dalle gomme che erano costrette a montare. Treni lunghi come il Settebello, sportellate, ammassature, ma tanto entusiasmo soprattutto da parte dei novizi che non avevano rispetto per nessuno, ivi compresi i Recalde, recente vincitore del «Desafio de los valientes», Garcia Veiga, Fangio, Stegman abituati ai più impegnativi duelli in formule maggiori.

«20 ORE» TURISMO NAZIONALE - Gara di velocità in circuito - Buenos Aires, 24 settembre 1972.

CLASSIFICHE

Categoria B: 1. Hitermeiser-Macias (Fiat 128) in 2.02'06"7 e 456 giri, media di 119,759; 2. Juarez-Zunino (Fiat 128) in 2.02'07"8; 3. Bustos-Bustos (Fiat 128) a 1 giro; 4. Rizzuto-Gammerman (Fiat 128) a 3 giri; 5. Milcon-Stegmann (Renault 12) a 3 giri; 6. Recalde-Mazzoni (Renault 12) a 3 giri; 7. Caldarella-Fangio (Fiat 128) a 4 giri; 8. SN-Agotegaray (Fiat 128) a 7 giri; 9. Espartaco-Brichs (Fiat 128) a 14 giri; 10. Fernandez-Barrio Aleri (Fiat 128) a 14 giri.

Categoria C: 1. Mayorga-Lopez in 20 ore 2'12"7 e 479 giri alla media di 125,789; 2. R. Canedo-Castanon a 7 giri; 3. Miguez-Deiry a 9 giri; 4. Garro-Uravich a 17 giri; 5. Maggi-Transfer a 18 giri; 6. Cano-Acosta a 18 giri; 7. Lucchetti-Casa a 19 giri; 8. Carbone Caballero-Fliter a 22 giri; 9. Yoll-Fialas a 24 giri; 10. Lustig-Repilla a 26 giri. (tutti su Peugeot 504).

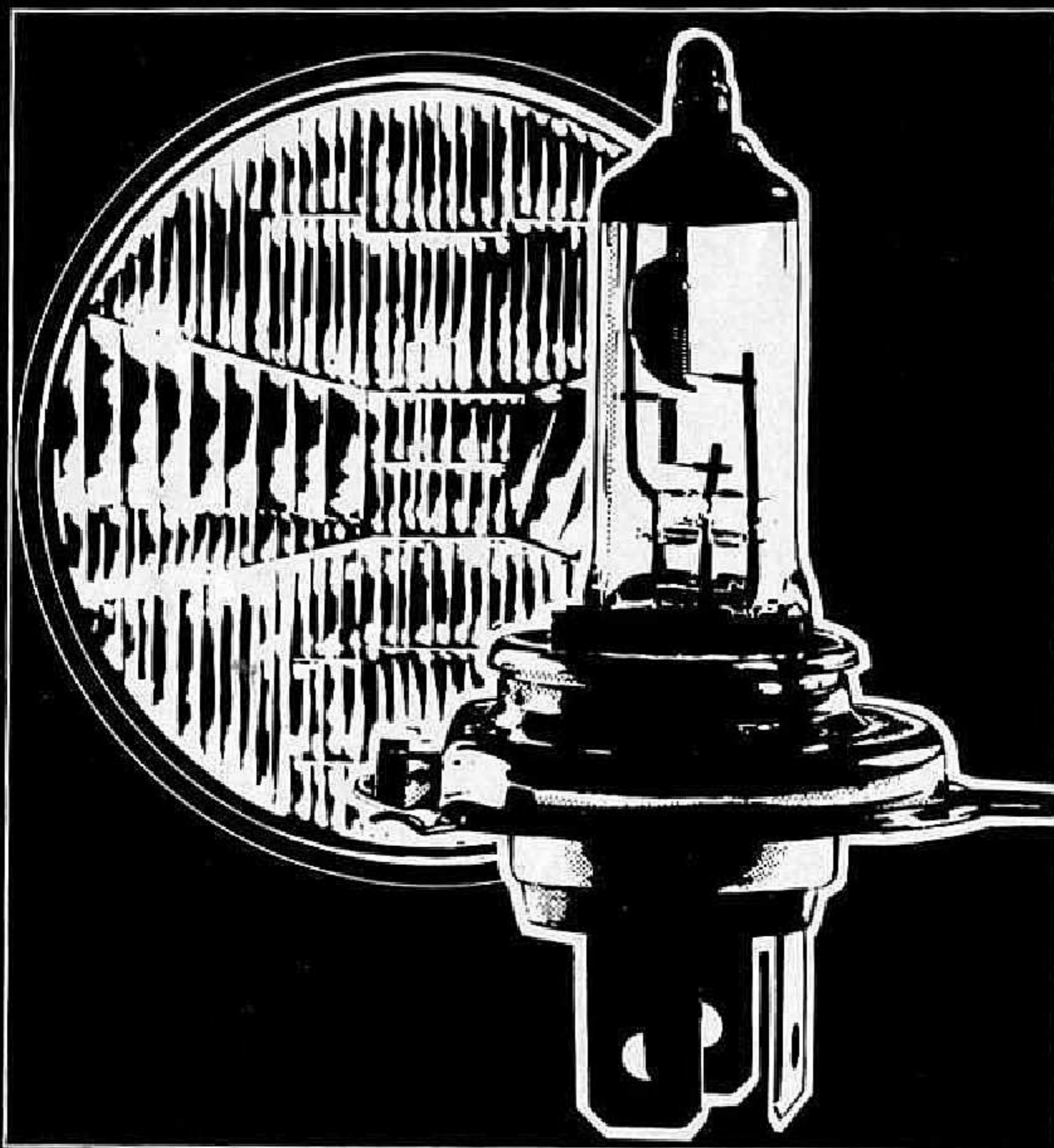
43 milioni per McRAE campione «5000»

SOUTHPORT (Conn.) - Graham McRae è il primo neozelandese che sia riuscito a vincere il campionato continentale nordamericano patrocinato dalla L&M, della Formula 5000. Con la sua STP Leda-McRae che egli stesso ha ridisegnato, il pilota ha vinto a Laguna Seca, Watkins Glen e sul circuito di Road America; con il terzo posto conseguito a Riverside nell'ultima gara della serie, Graham McRae ha totalizzato, nelle sei gare valide su otto disputate, 87 punti mentre Sam Posey che si è classificato secondo ne ha totalizzati soltanto 69. McRae ha vinto la somma finale di 75.000 dollari (43 milioni e 650 mila lire circa); a Sam Posey sono andati oltre 25 milioni di lire e a Brett Lunger, terzo classificato, 22 milioni e 305 mila lire.



Autodromo di El Zonda nei pressi di San Juan in Argentina. Una fase della corsa riservata agli sport prototipi vinta da Perkins, ma che ha permesso a Di Palma di laurearsi campione argentino di questa categoria retta da regolamenti nazionali

doppia luce philips per la vostra automobile



lampada alogena duplo-PH4



PHILIPS

a fascio asimmetrico, a doppio filamento, a lunga durata, che dà il 100% di luce bianchissima in più

Si blocca a 200 all'ora lo sterzo a DI PALMA

SAN JUAN - Sul circuito di El Zonda, circondato da alte montagne, ancora una volta gli SP si sono trovati di fronte per dirimere la solita questione di supremazia e questa volta Perkins ha avuto la meglio. Mancava all'appuntamento la vettura più attesa, e cioè quel Chelco Marlboro che la sfortuna ha voluto finisce su un guard-rail durante il trasporto in trailer, distruggendosi quasi totalmente. E con la macchina l'assenza di Garcia Veiga andato a correre il Desafio de los Valientes.

Questa di San Juan era una lotta riservata quindi ai Tornado Berta, specialmente fra Luis Di Palma e Gastone Perkins alla sua ultima corsa. E' mancato anche a San Juan l'apporto spettacolo sempre offerto da quella muta di lepri che sono le F. 4, in aperta ribellione contro gli organizzatori che non hanno voluto aumentare il monte premi.

Non sono stati superati record e Perkins ha avuto anche un poco di fortuna perché ad un certo momento della seconda serie su tre, Di Palma si è visto di colpo bloccarsi lo sterzo quando correva sui 200 e buon per lui che si sia limitato ad andarsene a strisciare contro la protezione esterna, senza danni notevoli e perdendo solo 31 secondi che, ad ogni modo, gli hanno fatto perdere la gara.

Dopo che Di Palma si era aggiudicato la prima serie per cinque secondi e Perkins la seconda con il vantaggio di 31 secondi, al via della terza Di Palma va via come il vento, ma dietro a lui pure come il vento corre Perkins. Alla fine della serie saranno solo 5 secondi di distacco e Perkins porta a casa una coppa in più.

CORSA A SAN JUAN - Gara del campionato SP - Autodromo di El Zonda, 18 settembre 1972.

CLASSIFICHE

Prima serie: 1. Di Palma (Berta Tornado) in 18'38"5 alla media di 156,087 (giro più veloce a 160,829); 2. Perkins (Berta Tornado) 18'43"3; 3. Bertolini (Berta Tornado) 19'27"3; 4. Del Rio (Berta Tornado) 19'37"1; 5. Pauloni (Chevrolet) 19'37"9; 6. Prono (Liebre Il Tornado) 19'37"5; 7. Faverio (idem) 20'01"7; 8. Gallo (Chevrolet) 12 giri; 9. Pozuetta (Corre La Licorne) 12 giri; 10. Nathan (Peugeot) 12 giri.

Seconda serie: 1. Perkins in 18'40"7 alla media di 155,668; 2. Di Palma, 18'43"3 (giro più veloce in 160,829); 3. Pauloni 19'45"4; 4. Bertolini 19'47"5; 5. Del Rio 14 giri; 6. Faverio 13 giri; 7. Gallo 13 giri; 8. Nathan 13 giri; 9. Prono 13 giri.

Terza serie: 1. Di Palma in 18'49"8 alla media di 154,428; 2. Perkins 18'55"3; 3. Bertolini 20'03"0; 4. Del Rio a 1 giro; 5. Pauloni a 1 giro; 6. Nathan a tre giri; 7. Gallo in 18'51"6 a 4 giri; 8. Faverio in 17'39"6 a 4 giri.

CLASSIFICA FINALE PER SOMMA DI TEMPI

1. Perkins in 56'19"3, media 154,836; 2. Di Palma 56'45"1; 3. Bertolini 59'17"5; 4. Pauloni 59'12"5 e 44 giri; 5.

Del Rio 57'21"6 e 43 giri; 6. Nathan 1.00'5" e 37 giri; 7. Gallo 57'20"7 e 36 giri; 8. Faverio 56'31"9 e 31 giri.

CAMPIONATO ARGENTINO SP

1. Di Palma (virtualmente campione argentino 1972) con 148 punti; 2. Perkins 63; 3. Pauloni 54; 4. Del Rio 40; 5. Garcia Veiga 29; 6. Ternengo 27; 7. Plano 17; 8. Pino 16; 9. Fernandez 13; 10. Bertolini 8; 11. Pourciel 8; 12. Salatin 6; 13. Pozuetta 5; 14. Faverio 5; 15. Nathan 3; 16. D'Agnillo 3.

Un GRADASSI nel GIRO di SANTA FE'

SANTA FE' - 23. Giro di Santa Fé su un circuito di 142,430 km da ripetersi 4 volte per un totale di 569,720 km. Una gara che ha visto un trionfo netto di Gradassi, seguito da Nasif Estefano e da Riccardo Iglesias, che potremmo chiamare i tre moschettieri della Ford. Una gara lunga e tesa con una guerra implacabile fra Gradassi e Nasif Estefano che se anche appartenenti alla stessa scuderia, non hanno avuto perplessità a spingere, anche se la prudenza potrebbe consigliare a Nasif di proteggere i suoi punti di quasi campione.

Al via scatta subito Gradassi mentre, poco dopo, cominciano a ritirarsi i grandi nomi, specialmente Marincovich e Suarez. La lotta era fra Gradassi e Nasif Estefano, il secondo tranquillamente attaccato al compagno di scuderia, mentre Iglesias doveva arrangiarsi da solo per seguire il duetto di testa che ha finito come aveva iniziato senza alcun disturbo da parte degli avversari.

Augusto C. Bonzi

CORSA A SANTA FE' - 4 giri del circuito - vetture TC - Santa Fe', 26 settembre 1972.

CLASSIFICA

1. Gradassi (Ford) in 2.41'10"8 alla media di 212,080; 2. Estefano (Ford) 2.41'20"6; 3. Iglesias (Ford) 2.42'12"2; 4. Loeffel (Dodge) 2.47'41"0; 5. Suarez (Dodge) 2.48'52"6; 6. Luluaga (Dodge) 2.50'20"8; 7. Saenz (Ford) 2.54'13"6; 8. Calegaris (Dodge) 2.56'56"6; 9. Argana (Torino) 2.57'06"2; 10. Ciani (Dodge) 2.59'00"0; 11. Vidal (Dodge) 2.59'59"2; 12. Luaces (Torino) 3.00'31"0.

CAMPIONATO ARGENTINO TC

Nasif Estefano punti 124; Gradassi 84; Bordeu e Iglesias 29; Marincovich 27; Loeffel 18; Martinez Boero 17; Traverso 15; Iglesias 14; Parisi 12; Alfredo Manzano 11; Marincovich 10; Parodi, De Guidi, Suarez 5; Giordano, Malnatti Cassanon e Villegas punti 3.

CRYSTAL PALACE - Il 24 settembre una densa folla si è radunata per un nostalgico avvenimento: l'ultima manifestazione al Crystal Palace. Diciamo nostalgico, più che triste, dato che si trattava di una corsa per vettura veterane e molte, fra quelle al via, avevano gareggiato al «Palace» ai tempi del loro fulgore. L'importanza dell'occasione era ravvivata dalla presenza di personaggi quali Moss, Ireland, Salvadori e Raymond Mays, i quali hanno fatto alcuni vivacissimi giri di dimostrazione, al volante di vetture con le quali avevano corso ai tempi della loro maggior gloria: Moss su una Maserati Tipo 61, Ireland su una Aston Martin di Le Mans, che emetteva suoni rochi, e Mays naturalmente con un'ERA.

La corsa in sé è stata magnifica e in certi momenti tesa e combattuta quanto l'ultima di F.3, che si era svolta sul circuito due settimane prima. Lo spettacolo ha lasciato ai presenti imperituri ricordi di un circuito che, quali che fossero le sue peccate, ha sempre offerto allo spettatore manifestazioni di pregio. Fra le «esibizioni» di spicco, quella di Charles Lucas, che è emerso dal suo semi-ritiro, per pilotare con brio una Maserati 250F (fra i divertimenti «minori» che ci attendono, l'anno prossimo, c'è la prospettiva di vedere Lucas e Corner correre regolarmente, in un team formato appunto di 250F).

Al Crystal Palace, «Luke» abordava con esuberanza le curve, lanciato all'inseguimento del leader della corsa per veterane, Neil Corner, a una media inferiore di soli venti chilometri circa, in rapporto a quelle ottenute quest'anno dalle F.2, contro un lotto di avversari formato soprattutto di vetture grand prix degli anni cinquanta: Cooper, Connaught, Maserati, una Ferrari 625 e una Lotus 16.

C'era poi il solito Willie Green, su Ferrari 250 GTO, il quale ha condotto nella gara un'ammirabile prova alla fine, con una tecnica in curva a volte ancora più «originale» di quella di Lucas, dato che all'apice del tornante piantava la ruota anteriore interna sull'erba, lasciando che la vettura slittasse fino a pochi centimetri dal «muretto» in legno, all'esterno delle uscite di sicurezza. Del resto il circuito del Palace ha sempre favorito i piloti coraggiosi e dotati. Alle spalle di Green si è piazzata una vettura piuttosto rara, una Bizzarrini che nel 1964 percorse una breve distanza a Le Mans, poi veniva una AC Daytona Cobra e un'Aston Martin 1961 con carrozzeria di Zagato.

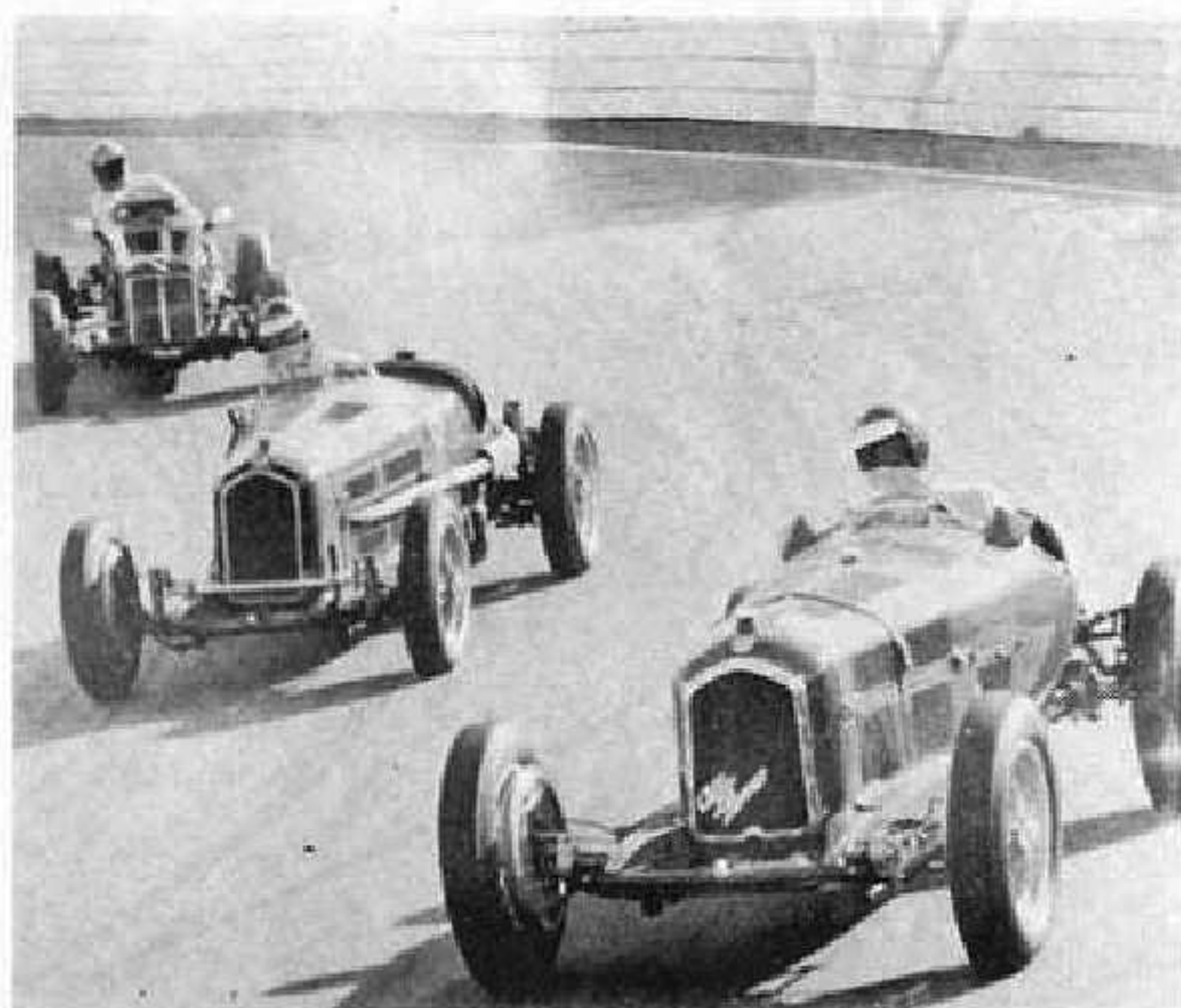
C'è quindi stata l'ultima gara del circuito, nella quale Gerry Marshall su Lister-Jaguar ha tenuto a bada i disperati attacchi sferrati da Willie Green e da Nick Faure, entrambi su Maserati Tipo 61: al termine dei dieci giri le vetture erano staccate di 1'2 e la media del vincitore è stata di nuovo di oltre 130 orari. Si può dunque dire che nessuno ciandolava!

La rima manifestazione del Crystal Palace si svolse nell'aprile 1937 ed è simpatico potere riferire che la ERA, vincitrice di questa prima corsa, si è piazzata seconda nell'ultima. L'ottobre del 1937 vide la prima manifestazione internazionale — fra i piloti c'erano Villorosi, Trossi e Lurani — e, come dato storico, aggiungiamo che fu trasmessa dalla BBC. Se non erriamo, si trattava della prima gara trasmessa in televisione.

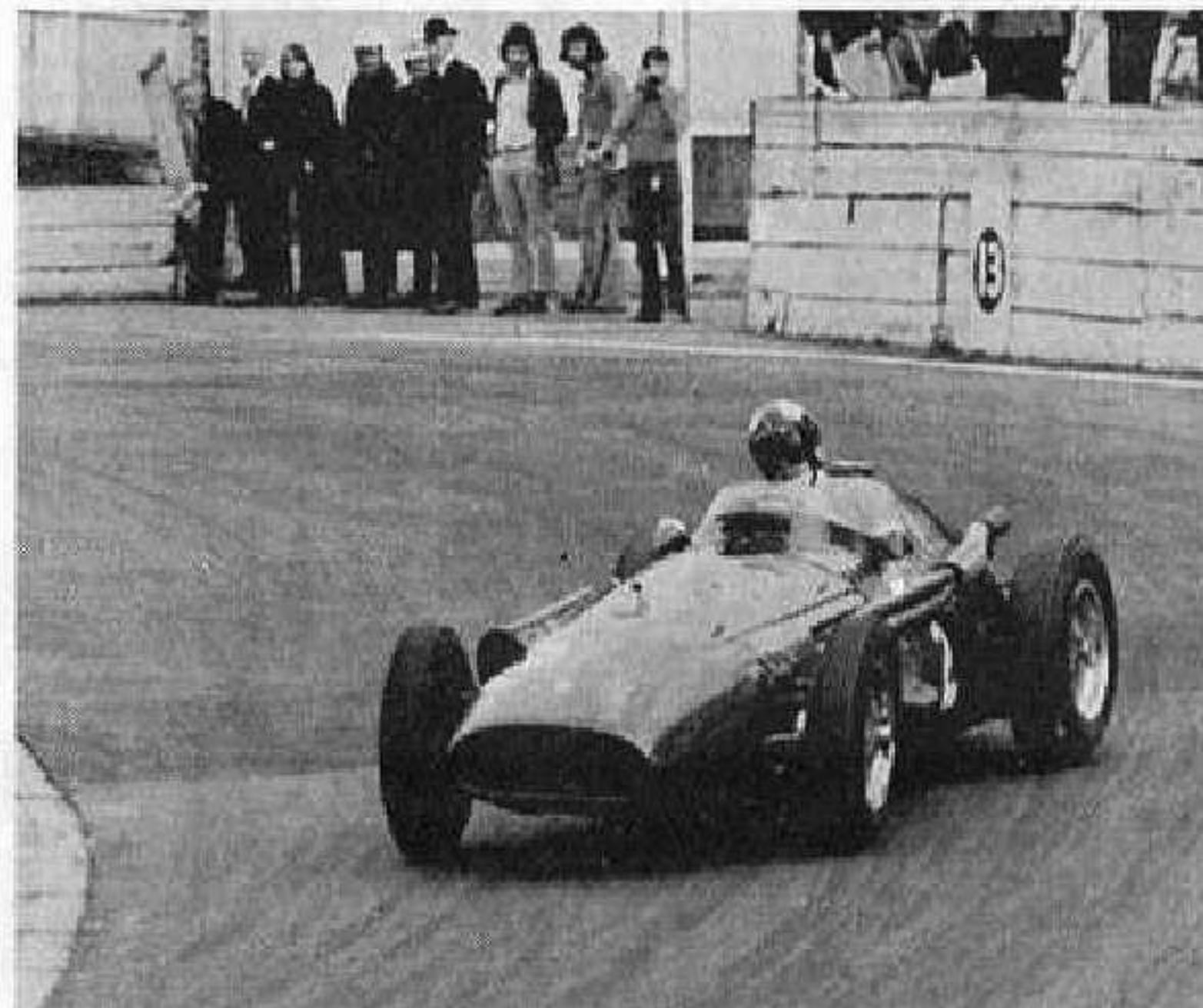
Il vecchio, stretto e tortuoso circuito chiuse i battenti nel 1939 e quando si ebbe la rinascita, nel 1953, era nuova la pista e nuovi i nomi dei piloti. Il tracciato adesso era più corto e, crediateci o meno, assai meno stretto e sinuoso (un pilota dei vecchi tempi ci ha però detto, durante la gara di «chiusura»: «Suppongo che al giorno d'oggi la GPDA esigerebbe cinquanta metri di uscite di sicurezza per



La partenza dell'ultima gara (sopra) e l'ultimo arrivo (sotto) al Crystal Palace, la pista ricavata in un parco alla periferia di Londra. La bandiera si abbassa per la Lister-Jaguar di Marshall



A sinistra, un'Alfa P 3 ed un'Alfa Monza tengono a bada una ERA. A destra, la Maserati «bird-cage» tipo 61 di Willy Green. Sotto a sinistra, la Bizzarrini di Mehew davanti alla AC-Cobra di Spencer-Phillips e alla Aston Martin-Zagato di Cussons. Sotto a destra, Charles Lucas in controsterzo con la Maserati 250 F (foto HODGES)



ogni curva!»). I nomi nuovi erano, fra gli altri, Moss, Collins e Salvadori.

Da allora il circuito è stato cornice di prestazioni mirabolanti (fu al Palace che Rindt irruppe sulla scena internazionale di primo piano, nel 1964) e spesso fonte di stupore, per i piloti stranieri. Ricordiamo con chiarezza Andrea de Adamich che si guardava attorno stupefatto, quando vi andò per la prima volta, quasi incaace di convincersi che proprio in Inghilterra, famosa per i suoi circuiti-aeroporti — avrebbe corso su una pista situata non solo in un parco pubblico, ma addirittura nella zona popolata di Londra.

L'era d'oro è superata. Senza un motivo chiaro, nei passati recenti anni le competizioni organizzate al Palace non attiravano pubblico numeroso. E si che è sempre stato un circuito unico nel suo genere, in Inghilterra, che sottoponeva piloti e vetture a notevoli sollecitazioni. Ora, benché siano corse vaghissime voci su una possibile rinascita nel futuro, dobbiamo presumere che il Palace sia ormai passato alle pagine della storia automobilistica, con quell'«addio» di settembre, rappresentato dalle corse per veterane, alle quali hanno assistito più o meno diecimila spettatori.

Torniamo per un attimo a questa ultima manifestazione. Le corse per vetture storiche erano sette, vinte rispettivamente da Llewellyn con una Bentley 1926-30 di otto litri; da Beckett con una Lola MK 1 del 1959, 1100 cc da Morris su Era due litri del 1936; da McLennan su Mg 1933 di 1300 cc; da Corner su Aston Martin 1959 da Green su Ferrari 250 GTO del 1962 e da Marshall su Lister Jaguar 1969 di 3800 cc. L'ultimo arrivato, in una di queste gare, è stato «Echerslyke» (pseudonimo di un ricchissimo uomo d'affari) che pilotava una Jaguar Tipo D.

C'è poi stata, per concludere, una gara moderna le cui prove hanno visto l'ultimo dei tanti incidenti occorsi su questo circuito, quando la Brabham di Mike Irons è finita contro il rigido terrapieno, rivestito in legno. Il pilota si è rotto una gamba.

L'ultima corsa ha anche stabilito il risultato del campionato JCB 1972 e l'assegnazione del Trofeo Jaguar, vinti entrambi da Willie Green che per tutto l'anno ha sempre gareggiato con una Maserati Tipo 61. Questo campionato era patrocinato dai Bamford, padre e figlio, titolari di una ditta di macchine per dissodamento di terreni, entrambi appassionati di corse e di Ferrari! È stato quindi giusto che la 250 GTO pilotata da Green in una delle corse (che non contava per il campionato) sia arrivata sul circuito su un vecchio furgone Ferrari, di cui Autosprint ha recentemente pubblicato una fotografia.

Per garantirsi che questa giornata di addio non si chiudesse in un'atmosfera di malinconia, la JCB ha dato una festa la sera, assolutamente in armonia con il carattere dei piloti dell'epoca delle vetture, cioè i buontemponi quali Collins, de Portago e Hawthorn, le cui vite, sia in circuito che fuori, erano tanto diverse da quelle dei professionisti moderni di primo piano.

Questa nostra piccola cronaca di un tempo che finisce, non ha forse molto in comune con le corse moderne che Autosprint segue di settimana in settimana, ma riteniamo che sia una parte importante del mondo automobilistico britannico e molti organizzatori di gare sarebbero felici, se le loro manifestazioni attirassero una folla numerosa come quella che è accorsa in questa giornata per veterane. Inoltre molti spettatori sarebbero più soddisfatti, se le corse moderne offrissero sempre duelli e contese come quelli cui hanno assistito nell'ultima giornata di vita del Crystal Palace.

David Hodges

