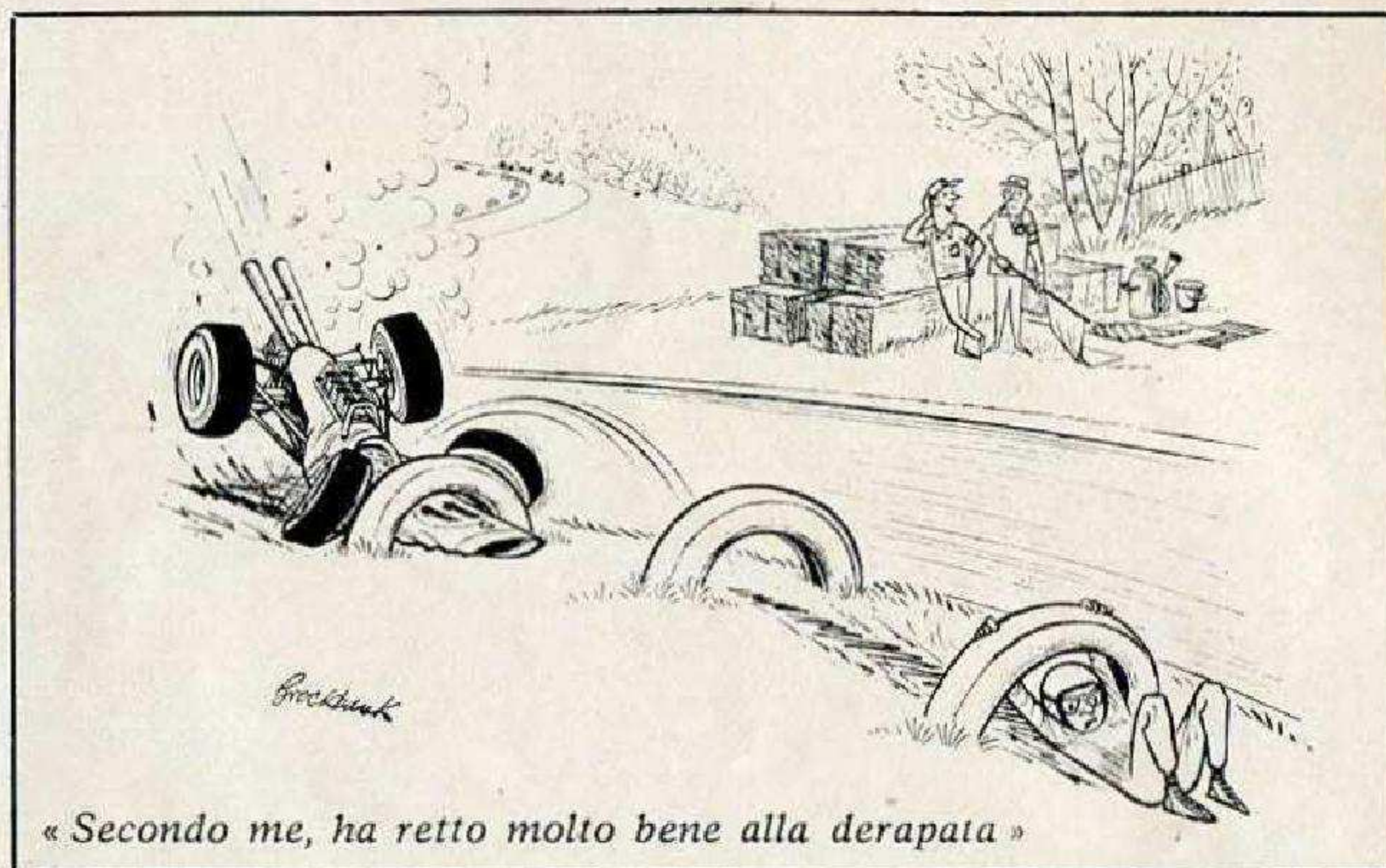
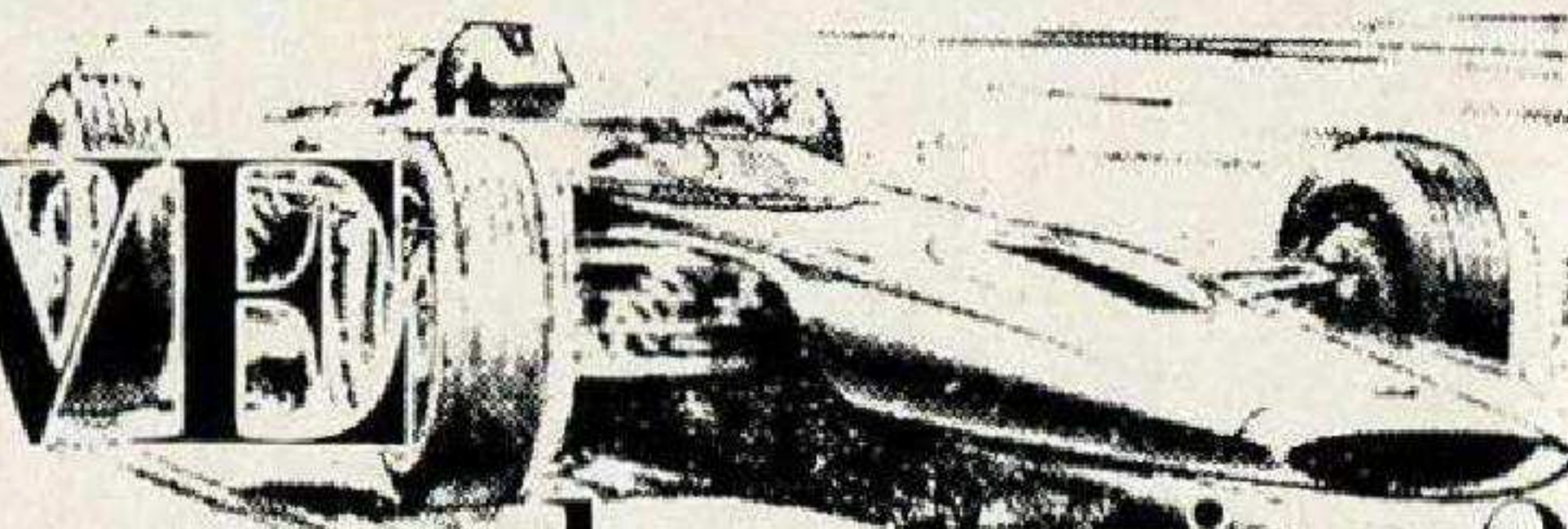


DOVE corriamo domenica?



« Secondo me, ha retto molto bene alla derapata »

Le corse in calendario dal 13-12-72 al 28-2-73 in Italia e all'estero

DICEMBRE

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
13-17	Rally di Etiopia	Etiopia			●●●	Rally	
17	3 Ore di Pietermaritzburg	Sud Africa			●●● Springbok	Velocità in circuito	Redman (Chevron) media 147,952
17	Coppa Autosprint	La Spezia				Pista Bottagna Autocross	
24	Corsa a Interlagos	Brasile	Circuito d'Interlagos		●●● Temporada sport gr. 5, 7	Velocità in circuito	
31	Corsa a Interlagos	Brasile	Circuito d'Interlagos		●●● Temporada sport gr. 5, 7	Velocità in circuito	

GENNAIO

6	Gara di Pukekohe NUOVA ZELANDA	●●● Tasmania	Velocità in circuito	Gardner (Lola) 57'16"5, media 179. Giro più veloce: Gardner 56"9, media 187,089. Record: Matich 56"7 (1970)
6-7	Ronde Invernale FRANCIA	●●●	Rally	
13	Corsa di Levin NUOVA ZELANDA	●●● Tasmania	Velocità in circuito	McRae (Leda) 48'34"3, media 147,120. Nuovo record: McRae 43"9, media 155,27.
14	Gara di velocità ARGENTINA	●●●	Velocità in circuito	
19-27	Rally di Montecarlo MONACO	●●● Camp. int. rallies marche	Rally	Munari-Mannucci (Fulvia)
20	Lady Wigram Trophy NUOVA ZELANDA	●●● Tasmania	Velocità in circuito	McRae (Leda) 53'11"6, media 181,700. Nuovo record: McRae 1'06"6, media 185 e 252.
21	Riverside 500 STATI UNITI	●●● Stock cars	Velocità in circuito	Petty (Plymouth) media 167 e 396
28	G. P. d'Argentina ARGENTINA	●●● Camp. mond. piloti F. 1	Velocità in circuito	Stewart (Tyrrell) 1.57'58"83, media 161,463. Nuovo record Giro più veloce: Stewart 1'13"66, media 163,463
28	Corsa a Teretonga NUOVA ZELANDA	●●● Tasmania	Velocità in circuito	Bartlett (McLaren) 1.07'46", media 141,664. Giro più veloce: Pilette 1'05", media 152. Record: Allen (McLaren) media 168 (1970)
28	Rallycross a Croft INGHILTERRA	●●●	Rallycross	

FEBBRAIO

1-4	Gara d'inverno STATI UNITI	●●● Dragsters	Velocità in circuito	
2-4	Rally Artico FINLANDIA	●●● Camp. int. rallies piloti	Rally	Kinnunen (Porsche)
3-4	Ronde Hivernale FRANCIA	●●●	Rally	Andruet (Alpine)
3-4	Indian G.P. INDIA	●●●	Velocità in circuito	

4	24 Ore di Daytona STATI UNITI	●●● Camp. mond. marche	Velocità in circuito	(6 ore) Andretti-Ickx (Ferrari) media 200,710. Giro più veloce: Wisell (Lola) media 205,902. Record: Siffert, media 206,103 (1971)
4	Surfers Paradise AUSTRALIA	●●● Tasmania	Velocità in circuito	McRae (Leda) 58'14"9, media 163,619. Giro più veloce: Matich (STP) 1'08", media 170 e 360
4	Hauts Vosges FRANCIA	●●●	Velocità in salita	Pozet (Martini) 2'11"7, nuovo record
10	Autosciatoria Roccaraso AC Bari	●	Autosciatoria	Di Capua-Gambardelli (Fulvia)
10-12	Rally Costa Brava SPAGNA	●●● Camp. int. rallies piloti	Rally	Pinto-Macaluso (Fiat 124)
11	G.P. del Brasile BRASILE	●●● Camp. mond. piloti F. 1	Velocità in circuito	
11	Warwick Farm AUSTRALIA	●●● Tasmania	Velocità in circuito	Matich (Matich) 1.4'5"4, media 152,645. Nuovo record: Gardner (Lola) 1'24"
11	Circuito di apertura MOZAMBICO	●●●	Velocità in circuito	
15-18	Rally di Svezia SVEZIA	●●● Camp. int. rallies marche	Rally	Blomqvist-Hertz (Saab)
16	Citrus 200 STATI UNITI	●●● Stock cars	Velocità in circuito	
17-18	Coppa della Favera AC Padova	●	Autosciatoria	Pittoni (Porsche)
18	Sandown Park AUSTRALIA	●●● Tasmania	Velocità in circuito	McRae (Leda) 54'59"4, media 173,546. Nuovo record: McRae 1'2"4, media 178,969
18	Daytona 500 STATI UNITI	●●● Stock Cars	Velocità in circuito	Foyt (Mercury) 3.05"46, media 259,673
24-25	Trofeo VAR AC Ferrara	●	Autosciatoria	
25	Corsa di Adelaide AUSTRALIA	●●● Tasmania	Velocità in circuito	Hobbs (McLaren) 1.02'40"5, media 161,477. Giro più veloce: Matich (STP) media 172
25	Corsa a Vallelunga Gentlemen's MC	●	Velocità in circuito	
25	Coppa KNA OLANDA	●	Velocità in circuito	

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

LEGGETE
SUBITO

nelle pagine che seguono

F.1 lascia
o raddoppia?



Via col
vento
(in galleria)



La danza
delle pulci

il pallottoliere
delle rubriche

il giornale
delle corse

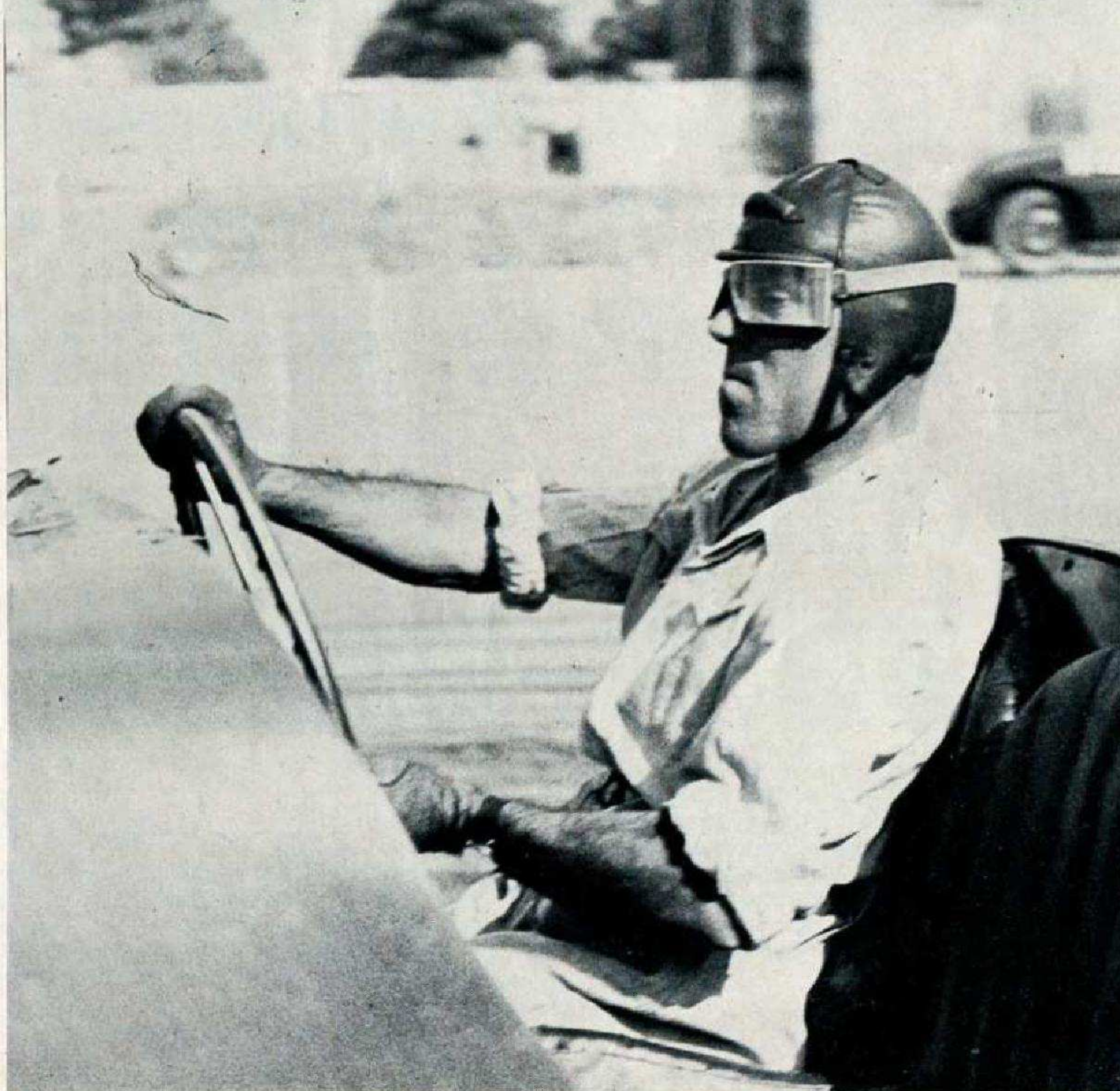
a pagina

- 2 Dove corriamo domenica?
- 27 LA ZANZARA
- 40 KARTING
- 46 TUTTESPRINT
- 48 SCRIVETECI rimarremo amici
- 50 INFORMATUTTO
- 51 COMPRAVENDITA

Il G. P. ^{AUTO SPRINT} COMPUTER fa polemica

ecco altre reazioni (e qualche contrappunto)

Un TAZIO



Efficacia di un personaggio, nella statuarietà di questa immagine. Non può essere che di un campione della velocità, con la evidenza di un nome che nella lapidarietà del TAZIO è contrappuntato dal cognome che riecheggia i cirri cavalcanti nel cielo. Quel «NUVOLARI!», poi magicamente sintetizzato nello straordinario «NIVOLA», coniato da Gabriele D'Annunzio

Per la cronaca questa fotografia è di CORRADO MILLANTA che l'ha scattata nel 1947 a FORLÌ. La macchina di «NIVOLA» quel giorno era la FERRARI «125»

non si cancella!

«Non credo nemmeno io — sottolinea con evidente imbarazzo Juan Manuel Fangio — che Nuvolari debba essere relegato al nono posto. Però, per quanto mi riguarda, sono soddisfatto dell'esito del computer nel G.P.-esperimento di AUTOSPRINT. Indubbiamente — avverte Fangio — sono stati scelti tre percorsi classici, di diverse difficoltà e caratteristiche e mi pare che il giudizio, sia pure attraverso il calcolatore, possa essere giudicato curioso. Se lo ha detto lui!!! Certo che non si possono dimenticare tanti altri corridori, faccio qualche nome: Villoresi, Hawthorn, Phil Hill, Chiron, Antonio Ascari, Campari, Von Stuck ecc. Anche se capisco che non sarebbe stato possibile mettere insieme tutti.»

Manuel Fangio, dunque, per quanto compiaciuto per essere stato glorificato anche elettronicamente, lui assente alla manifestazione di AUTOSPRINT, in qualche modo contesta e aggiunge: «Sarà utile, secondo me, vedere che cosa salterà fuori a distanza di qualche anno, con questo esperimento che ha suscitato dello scalpore, anche se con contrastanti pareri. A Londra i commenti sono stati diversi. Si attende che il computer giudichi sulla base di tutti e tre i circuiti famosi e classici. Comunque l'esperimento, preso come riferimento approssimativo o gioco che sia, può essere considerato qualcosa che suscita curiosità.»

Fangio sa di essere stato un grandissimo campione, forse lui

stesso si considera il «migliore», ma chi lo conosce bene considera che non è certo lui ad esaltarsi nel considerarsi tale. Venne definito: «Uno strabiliante pilota, il più grande di tutti i tempi».

Ci fu chi scrisse: «Se Nazzaro venne giudicato il più grande asso dei tempi passati, se Nuvolari ha conquistato le folle per aver saputo infondere nelle corse cuore e cervello in pari misura, Juan Manuel Fangio è il corridore completo che unisce alla sensibilità meccanica la padronanza del mezzo che sa dove può e come arrivare...» Con Juan Manuel Fangio i ricordi riaffiorano. Ripercorrere con lui il cammino della sua carriera e della sua continua ascesa è esaltante. Da quando venne notato da Jean Pierre Wimille (7. classificato dal computer), che giudica grandissimo corridore e al quale vede giustamente assegnato un posto di grande merito nella classifica elettronica a quando stravincedeva. Veniva dal calcio e dal pugilato. Schivo, serio, timido assorto: così apparve a Varzi e a Villoresi (l'assenza di Gigi dal computer ingiustificata, secondo Fangio), quando questi due campioni dell'automobilismo europeo giunsero in Argentina per la prima «Temporada». L'aiuto e l'incoraggiamento di Varzi ed alcune corse trionfali in Argentina lo portarono nel 1948 all'inizio della grande avven-

CONTINUA A PAGINA 4

Mario Morselli



Alla presenza dei piloti ospiti della nostra premiazione, viene dato il risultato del G. P. al Computer: ha vinto di gran lunga Fangio. L'aria assorta dei presenti dipende dal fatto che siamo in telecronaca diretta... nella pagina accanto, Fangio con l'Alfa al Nurburgring

Dal risentito scetticismo della moglie CAROLINA NUVOLARI e del fedele meccanico COMPAGNONI, all'omaggio di FANGIO

«Si... riscatterà al NURBURGRING»

CONTINUAZ. DA PAGINA 3

tura sulle piste europee. Era diventato ormai l'idolo, tanto che in un Gran Premio per lui sfortunato (a Modena), ritiratosi nei primi giri, venne esaltato dal radiocronista di «Radio Buenos Aires» ancora in gara sino all'ultimo. Il giornalista radiofonico che per ordine di Peron era stato messo al suo seguito, gli fece perdere la corsa dopo un aspro duello! Questa era la grande popolarità del campione, del «corridore che ha sempre guidato come se avesse un contagiri nel cervello e che ha avuto l'impareggiabile dono di sapersi fermare al momento giusto.»

«Sono un grandissimo ammiratore di Nuvolari — insiste Manuel — e credo che sia passato alla leggenda per la eccezionale classe e la estrema dedizione alla macchina oltre i suoi grandi successi. E' impossibile, io credo, stabilire una graduatoria assoluta per le diverse condizioni nelle quali ciascuno di noi ha svolto la propria attività; non si possono fare confronti. Ma

è al di sopra di ogni confronto e di classifiche. Non si discute! Vive nella sua villa, alla periferia di Mantova, la vedova del grande campione. La signora Nuvolari non assume atteggiamenti da superdonna per essere stata la moglie di un uomo da leggenda ma, garbatamente, e con squisita finezza, ci espone il suo parere.

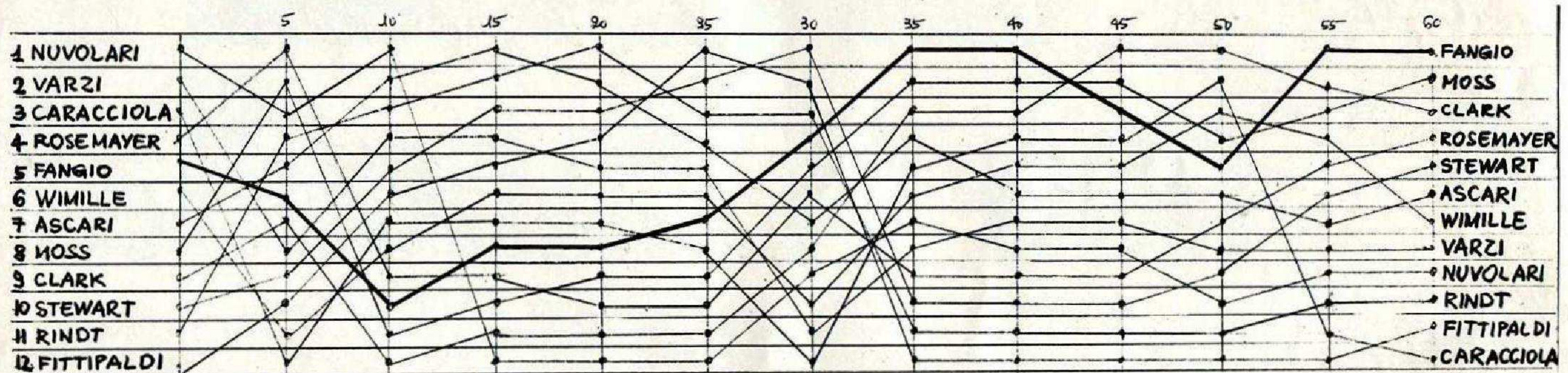
«Ho letto sui giornali — ci dice — e sono rimasta un po' amareggiata nel constatare che con quei calcoli, formulati chissà in base a quali elementi, Nuvolari è stato classificato al nono posto. Guardi che io non parlo come moglie di Nuvolari; Nuvolari non è stato soltanto mio, ma è dello sport italiano perché quanto ha fatto lo ha visto sempre impegnato in tutto il mondo nel nome della "sua" Italia. Mi hanno fatto piacere le parole e il giudizio espressi dall'ing. Ferrari, un uomo di statura mondiale che ha la reale conoscenza delle vicende dell'automobilismo da corsa e degli uomini che ne sono stati protagonisti...»

— Lei, signora, che cosa ha

Completiamo la «fantacronaca»

	5°	10°	15°	20°	25°	30°	35°	40°	45°	50°	55°	60°
①	4	1	7	11	12	10	5	5	9	3	5	5
②	8	7	11	7	10	12	8	8	8	3	9	8
③	1	11	10	10	11	11	9	9	5	6	8	9
④	11	9	2	12	7	5	7	3	3	8	6	4
⑤	7	10	12	2	2	8	3	6	6	5	4	10
⑥	5	12	6	6	6	4	6	7	7	7	10	7
⑦	9	3	3	3	5	7	1	2	2	4	7	6
⑧	2	6	5	5	3	9	2	1	1	2	2	2
⑨	10	4	4	8	8	1	4	4	4	10	1	1
⑩	12	5	8	4	4	6	10	10	10	1	11	11
⑪	6	8	9	9	9	2	11	11	11	11	3	12
⑫	3	9	1	1	1	3	12	12	12	12	12	3

Ricordate la fantacronaca della scorsa settimana? Ecco, abbiamo pensato di completarla alla maniera dei Gran Premi di oggi: il cronologico dei 60 giri anche nella sua altalena grafica (sotto)



l'esperimento è stato singolare.»

Il suo dire lo ha concluso, parlando di Clark, Stewart, Rindt ed ora di Fittipaldi.

Ma gli echi non finiscono a Fangio. Valeva la pena di sentire le ragioni mantovane.

L'«elaborato» non ha ovviamente soddisfatto l'ambiente mantovano dove è nato e ha vissuto il grande Nuvolari. A Mantova tutto parla di lui e nessuno può ammettere che un calcolatore elettronico o un incauto giornalista, alteri quella che deve essere e restare una realtà consacrata alla storia. La figura di Nuvolari

provato nel leggere quella classifica?

«Mi sono detta che gli uomini coi loro meccanismi possono fare quello che vogliono, ma non intaccheranno mai la fama di un pilota che non ha confronti. Io l'ho conosciuto quando avevo sedici anni e l'ho sempre seguito. Quanto era modesto! Un uomo impagabile! Ho letto poi in questi giorni una pubblicazione nella quale si mette in dubbio che abbia gareggiato con le ossa rotte. E a chi lo dicono? Vogliono testimonianze? Lo domandino a chi era con lui all'AVUS reduce dall'infortu-

no di Alessandria, quando è salito sulla macchina con una gamba ingessata! Ho ricevuto proprio in questi giorni dei giornalisti americani; stanno preparando una storia che abbraccia il periodo della motorizzazione, cioè dalla carrozza a cavalli ai giorni nostri. Mi hanno parlato di Tazio con commozione, giudicandolo un uomo che resta unico. Lo ricordano ancora quando vinse la Coppa Vanderbilt. Fensi che parli in testa mentre gli organizzatori mettevano in palio somme, che aumentavano ogni cinque giri per quel pilota che fosse riuscito a rag-

giungere Nuvolari. Faranno, brigheranno — aggiunge la signora Nuvolari con tono leggermente polemico — ma Tazio resterà lui, cioè l'uomo che ha scritto pagine di gloria sportiva in tutto il mondo.»

— Quindi, signora Nuvolari, lei contesta il verdetto del computer...

«Non sono io, ma tutti coloro che l'hanno ammirato e applaudito, quelli che lo hanno giudicato un uomo dalle doti straordinarie. D'altra parte se ci fosse Wimille, classificato prima di lui, potrebbe benissimo confermare quanto

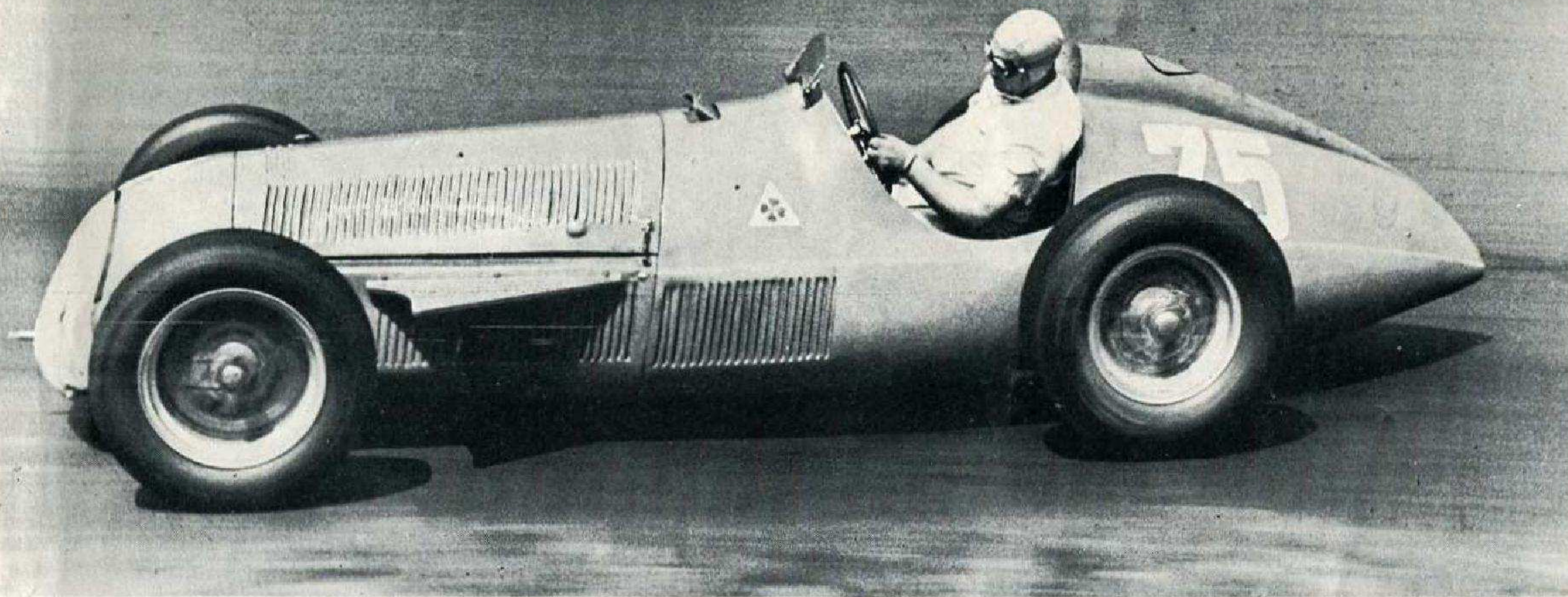
udii pronunciargli a Parigi non ricordo in quale occasione. Era presente anche Sommer. Disse Wimille: «Nuvolari è un uomo eccezionale, nessuno di noi fa parte di questa specie». E Wimille è stato uno straordinario corridore...»

Abbiamo parlato anche con DECIMO COMPAGNONI meccanico e seconda guida di Nuvolari, mantovano di nascita e di indole. Ha superato i settant'anni. «Debo dirle — ha precisato Compagnoni che conosciamo da molti anni — che non do peso a questi scherzi; chi ha vissuto per decenni con Tazio e ha seguito, come testimone e come protagonista a fianco di lui, le sue imprese, non può intrattenersi in un gioco. Purtroppo ci può essere anche chi, fra i giovani, prende alla lettera queste valutazioni elaborate, che sono, ovviamente, fasulle. Io non toccherei argomenti di questo genere. Ad esempio, mi si mette Montecarlo fra i tre circuiti. Ma lo sa che un taxista di Milano se vuole può arrivare primo a Montecarlo? E' il complesso della carriera di un pilota che fa testo, non tre circuiti!

Allora il campionato del mondo non c'era, ma Tazio oggi sarebbe un supercampione, unico. Come si fa a giudicare le corse di allora e quelle di oggi? Oggi andare a 200 è roba da ragazzi. Ma ci provino con le macchine di quei tempi, senza sospensioni indipendenti, con gomme con pressione a cinque atmosfere ecc. Sa chi può giudicare i piloti? Il commendator Ferrari; lui sì che è persona di tale competenza da intervenire con conoscenza di causa.»

— E infatti ha contestato...

m. m.



Com'è difficile, però, l'obbiettività: questa lettera può anche riscattare il COMPUTER...



Per ALFRED NEUBAUER (che «dimentica» NUVOLARI) il più forte è CARACCIOLA!

Caro signor Sabbatini, non è facile avere una corrispondenza con me, perché viaggio molto; sono appena tornato da Lugano, ove abbiamo festeggiato il settantacinquesimo compleanno della signora Caracciola.

La sua lettera è arrivata in mano mia soltanto il 30 ottobre. Ho dovuto farmela tradurre, poi fare tradurre anche la mia risposta. Già in marzo doveti annunciare una totale « bancarotta postale »: cinquecento lettere sono sulla mia scrivania, in attesa di risposta. Dodici-quattordici volte all'anno devo svolgere compiti di rappresentanza in manifestazioni di automobilismo sportivo, quindi mi scusi per il ritardo probabilmente eccessivo di questa lettera. Alla fine del prossimo marzo compirò ottantadue anni.

La mia risposta non le farà piacere. Anche se per sessant'anni mi sono occupato di corse automobilistiche, non posso rispondere alle sue domande per una questione di principio. Quale lettore di dieci o dodici pubblicazioni motoristiche, trovo spesso la frase « miglior pilota di tutti i tempi ». Non posso trovare che queste graduatorie siano giustificate e non sarà mai possibile trovare una formula che esprima tutti i fattori essenziali. Nessuno degli attuali tests prende in considerazione il numero di anni vissuti da un pilota e il tempo da lui trascorso partecipando a competizioni. Continuerò dunque sempre a ritenere che il più grande pilota di tutti i tempi sia stato Caracciola. Gareggiò dal 1922 al 1952, eccettuato negli anni della guerra, cioè per trent'anni!

Anche per quanto riguarda le vittorie (250 in questo periodo) non esiste altro campione che gli possa venire paragonato.

Non fu mai campione del mondo perché allora il titolo non esisteva, però fu tre volte campione d'Europa e tre volte campione di Germania.

Anche per via del chilometraggio un paragone è molto difficile: a quei tempi i Grandi Premi si correvano su distanze di 500-700 chilometri, oggi sono 300, coperti in un'ora e mezza.

Altre lettere di ESPERTI

(spediteci con le «PAGELLE»)

per capire...

Moss 2°

Le accludo il formulario, col giudizio sui famosi piloti. E' stato molto difficile in quanto mi era impossibile dire che un dato pilota era veramente carente sotto certi aspetti. Essendo campioni, pos-

sedevano tutti certe caratteristiche di alto livello. Anche, per esempio, una cosa come la «grinta» era una dote che NUVOLARI, ROSEMEYER e RINDT possedevano al massimo, sicché ho dato 10 a tutti e tre. MOSS, poi, era a ruota. Freddezza e concentrazione erano doti che avevano a parità VARZI, CARACCIOLA, FANGIO, MOSS e CLARK. Anche qui massimo punteggio. Nuvolari e Rosemeyer spaccavano le loro vetture come fossero giocattoli, quindi punteggio basso.

Nuvolari era un po' meglio di ROSEMEYER, che era veramente spietato con la vettura. Mentre, contrariamente a quanto la gente

non è quindi una sollecitazione spaventosa, né per l'uomo né per la meccanica. Il tipo dei fattori relativi alla concorrenza è cambiato. Del resto ho altre prove, a dimostrare che Caracciola era « universale ».

- 1 Correva su pista e su strada.
- 2 Sapeva gareggiare su strada e in gare di lunga durata, per esempio la Mille Miglia (1929 e 1931).
- 3 Era anche campione della montagna e ottenne per due volte il titolo europeo; oggi, questo tipo di eclettismo non esiste.
- 4 Svolsse con successo tests di resistenza su vetture turismo.
- 5 Stabili records. E' il solo uomo che abbia stabilito un record di kmh 437 su strada con traffico normale (Francoforte-Darmstadt). Questa velocità fu poi migliorata, però sul Lago Salato nell'Utah, non su una strada a traffico normale.
- 6 Caracciola ottenne tutte queste vittorie, pur avendo una menomazione all'anca destra, che si fratturò nel 1933 a Montecarlo, con l'Alfa.

La sua grande epoca fu negli anni dal 1934 al 1939 (già con la menomazione all'anca). Si potrebbe naturalmente osservare che, con un simile difetto fisico, non si dovrebbe partecipare a gare di Grand Prix, ma lui lo fece. E' facile capire quanto più grandi sarebbero stati i suoi successi, senza tale handicap. Da tutto questo, lei capirà che mai, in vita mia, muterò opinione: Caracciola era ed è il più grande. Morì nel 1959 per una malattia di fegato, causata dall'eccesso di gas di piombo aspirato durante le competizioni.

LANG, SEAMAN, FANGIO, MOSS, KLING, erano tutti bravissimi, ognuno a modo suo. Restringsiamo anche il campo ai Vecchi Campioni dell'«epoca» classica, come la definisco io precedente il 1914. CAGNO, NAZZARO, BORDINO, MASETTI, LANCIA, LAUTEN, SCHLAGER, SALZER, BRILLI PERI, RENE' THOMAS, JENATZKY... e tanti altri. Li conosco tutti, ma non oserei mai «classificarli». Erano tutti di primo ordine. Motore, pilota e fortuna creano il successo. Sarà sempre

crede, MOSS non maltrattava le vetture, semplicemente ne esigea quel tantino di più degli altri e questo per le macchine era una sollecitazione pesante. Il suo modo di usare freni e cambio era sempre impeccabile.

Però, il fatto che abbia dato 10 per bello stile a Nuvolari, Caracciola e MOSS non significa che avevano lo stesso stile, però erano tutti dei veri maestri.

Non avendo dato un punteggio nel modo indicato da lei, potrò crearle delle difficoltà, ma spero sinceramente che potrà usare il mio elenco, perché ci ho sudato sopra!

JOHN HUGENHOLTZ
Giornalista

molto difficile dire se uno era migliore di un altro, in uno sport legato a una macchina. Ho il dovere di dire tutto ciò, per questi piloti che conoscevo e che stimavo.

Non trovo CHIRON nella sua lista e nemmeno gli inglesi SEAGRAVE e DIVO, come pure molti altri. Personalmente, dichiaro che non sono in grado di fare una classifica.

Lei potrà forse sapere che prima del 1914 esisteva il concetto secondo il quale un uomo può vincere un solo Grande Premio nella sua vita e si alludeva al G.P. di Francia. Invece due campioni vinsero per due volte: GEORGE BOILLLOT su Peugeot nel 1912 e nel 1913 e CHRISTIAN LAUTENSCHLAGER su Mercedes nel 1908 e nel 1914. Come si potrebbe classificarli, nell'elenco dei migliori piloti di tutti i tempi?

Ho dimenticato di nominare altri campioni del volante, per esempio Fagioli, Enzo Ferrari, Campari, Arcangeli, Borzacchini, Taruffi, Brivio, Trossi, von Brauchitsch, Lang, Costantini, Biondetti, Goux, Wagner, Hemery ed altri. Erano tutti maestri del volante... sempre a seconda della vettura di cui disponevano. Li amo e li stimo tutti, ma non oso giudicare quale fosse il migliore — soprattutto per quanto riguarda le caratteristiche umane — perché sotto questo aspetto non li conoscevo abbastanza e posso dire altrettanto della più giovane generazione.

Noi tedeschi abbiamo trovato, dopo circa un secolo, la risposta giusta a questo tipo di domanda. Alla domanda: chi dei due «grandissimi poeti», Goethe e Schiller, era il più grande? rispondiamo: «Accontentiamoci di averli entrambi». Questo è il mio ragionamento, per quanto riguarda tutti i campioni del volante del mondo. Dobbiamo ringraziarli tutti, per avere portato le vetture al livello in cui si trovano oggi.

Ritengo mio dovere dire questo e pensarlo, in memoria degli uomini che diedero allo sport motoristico le loro ambizioni e spesso la loro vita. Che Dio mi aiuti, non posso dire diversamente.

Mi creda suo cordialmente.

ALFRED NEUBAUER

Il risentimento di CHIRON

...Prendo nota della sua lettera nella quale mi chiede un favore. Mi avrebbe fatto piacere poterle fare il favore, come è nelle mie abitudini, ma nel caso specifico per me è molto delicato dare un giudizio preciso, (che verrebbe pubblicato) del mio parere su ogni pilota che ho conosciuto bene, dato che abbiamo lottato insieme in una epoca magnifica.

Inoltre, poiché non sono compreso nel suo elenco, e dato che ho preso parte a quell'era gloriosa, capirà facilmente che mi astengo dal pronunciarmi...

Louis CHIRON



Sab.

Costruttori e piloti con la paurosa SPIRALE (al RIALZO) degli ingaggi per il 1973, rischiano di far saltare il calendario dei GRANDI PREMI

Questa foto è diventata famosa lo scorso maggio: le F. 1 in gabbia! Le macchine allineate dietro i cancelli dei nuovi boxes alla chiacane, aspettavano per cominciare le prove che gli organizzatori accettassero l'ukase dei costruttori e piloti, per gli ingaggi. Quest'anno l'accordo è stato possibile, ma l'anno prossimo col raddoppio? E' un interrogativo che si fa pressante, l'inizio del campionato è vicino



1 miliardo e 800 milioni per 15 Gran Premi

« La Gazzetta dello Sport » - Mercoledì 6 dicembre 1972 - Pag. 9

AUTO

Braccio di ferro per i Gran Premi fra costruttori e organizzatori

Le scuderie chiedono 130 milioni di lire per ogni prova titolata - I proprietari offrono 75 milioni

LONDRA, 5. - Il futuro dei gran premi di formula 1 è in pericolo dopo che organizzatori e costruttori si sono scontrati per resistere coraggiosamente alle richieste dei costruttori di auto.

Auto-grana

Le corse di F. 1 rischiano di saltare

I costruttori hanno chiesto il raddoppio delle borse, gli organizzatori hanno risposto picche e minacciano di varare i loro Gran Premi con for-

AUTO

Per i G.P. ultimatum degli organizzatori

LONDRA, 6. - Le case che partecipano ai Gran Premi di

Grana organizzatori-costruttori F.1

Il 14 dicembre, termine massimo per l'accordo

LONDRA, 6 dicembre

Auto: in crisi

grandi premi di f.1?

L'ASSOCIAZIONE costruttori di for-

ma 1 ha chiesto una "grana" di

130 milioni - il doppio del 1972 -

per ogni gran premio della stagione

1973. Gli organizzatori hanno risposto

proponendo una "grana" di 75 mi-

lioni solo per 11 delle 15 corse e mon-

diali a loro. Il G.P. del Canada e il

G.P. degli USA esistono accordi spe-

ciali. La "vertenza" che sarà illu-

strata oggi a Londra in una conferen-

za stampa, dovrebbe aprire una crisi

Lascia o raddoppia la F.1?

Il modo indiscriminato di « tirare la corda » e di badare esclusivamente ai propri interessi, senza tenere conto delle esigenze generali, porterà con ogni probabilità alla rinuncia per gran parte dei G.P. F. 1. Già quest'anno con i premi di partenza a 75 milioni, alcuni organizzatori sono stati con l'acqua alla gola. Adesso, con i premi di partenza raddoppiati, nessun organizzatore si può permettere di far disputare un G.P. E' un vero « Lascia o raddoppia ».

Nessuno tranne Montecarlo, che nel '72 incassò complessivamente 400 milioni di lire, compresi i diritti televisivi per l'America ed ebbe un utile netto di circa 150 milioni, ha speranza di farcela.

Il rischio organizzativo

Nel 1972 mediamente l'organizzazione di un G.P. è costata dai 160 ai 170 milioni. Possiamo confermarlo con un esempio di casa nostra: Monza. L'AC Milano è stato ad un pelo quest'anno da un « bagno » (come si dice in gergo quando un impresario ci rimette di tasca propria). Ha dovuto pagare 75 milioni di premi di partenza, 18 milioni di premi d'arrivo, più 30 milioni di spese organizzative, (forze dell'ordine, medici, elicotteri, servizio rianimazione, Commissari sportivi, addetti ai botteghini, pubblicità eccetera...). Un totale di 123 milioni, a cui si sono dovuti aggiungere il 30% di tasse da pagare al Fisco. Perciò altri 37 milioni che hanno portato

Una sera dello scorso maggio, nel nuovo « garage F. 1 » di Montecarlo, prima dell'ultimo G.P. di Monaco, parlavamo con Frank Williams della scottante vicenda di quei giorni. Era il venerdì pre-Gran Premio e gli organizzatori monegaschi stavano per capitolare di fronte alle richieste dell'Associazione costruttori di far ammettere al via venti vetture e una « scaletta » di ingaggi garantiti per 75.000.000 di premi. Williams ebbe a dire: « Non è molto quello che chiediamo oggi, con le attuali spese di trasporto, di manutenzione, di rifacimento di un motore alla Cosworth ecc... Non è lontano il giorno in cui chiederemo non meno di cento milioni. I costruttori sono compatiti, e gli organizzatori dovranno cedere alle nostre richieste ».

Questa 'profezia' si è puntualmente avverata in questi giorni. Come Autosprint anticipò tre numeri fa i costruttori hanno avvisato gli organizzatori dei G.P. con validità mondiale che dal prossimo anno le richieste di ingaggi sono state aumentate e portate complessivamente a 130 milioni per G.P. Praticamente sono state raddoppiate le condizioni già onerose del '72. Che cosa succederà ora?

ad un totale di 160 milioni le spese vive.

A queste spese fisse è necessario aggiungere altri 10-20 milioni di spese imprevedute, e si è arrivati a 180 milioni. Il che vuol dire incassare come minimo una cifra che de-

ve superare i 230 milioni, altrimenti non conviene rischiare l'organizzazione.

Ma qual è quell'organizzazione che può incassare queste cifre se non il solo Montecarlo? L'amministrazione locale del Principato concede

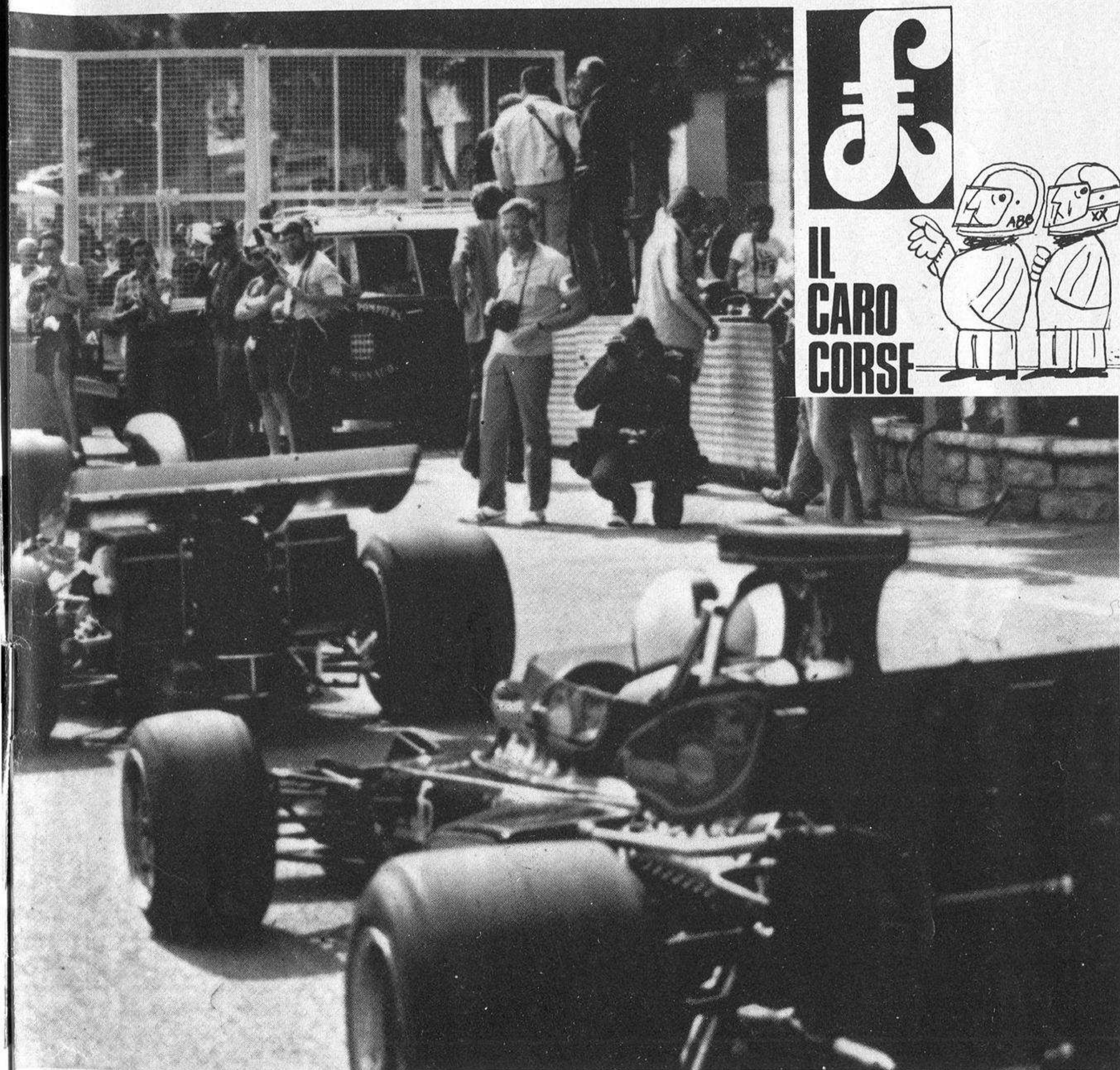
tra l'altro agli esercenti di aumentare del 20% i prezzi in occasione delle due manifestazioni (Rally e G.P. F.1) che attirano maggiormente pubblico nel piccolo Principato e c'è un ristorante a favore dell'AC Monaco.

Quest'anno per il G.P. di Francia a Clermont Ferrand, gli organizzatori non hanno ancora pagato la cifra pattuita con i costruttori per mancanza di fondi. A tutt'oggi hanno dato un acconto del 60%, mentre per il restante 40% si è resa garante la FFSA, con una lettera dove si è impegnata a far saldare il debito entro la fine dell'anno.

Che cosa succederà l'anno prossimo con il lievitare dei costi e con il raddoppio dei premi d'ingaggio richiesto è facile immaginarlo: diversi Gran Premi salteranno dal Calendario, alla maniera di quello olandese. Siamo solo agli inizi, ma già le avvisaglie sono preoccupanti. Anche nel campionato Marche si riscontrano difficoltà. E' già saltata la 1000 Km BOAC di Brands Hatch. Gli organizzatori non trovavano una contropartita valida alle spese.

Il Royal Automobile Club di Londra, ha annunciato che organizzare il G.P. del '72 è costato a Brands Hatch 165 milioni, e che si è esposto di tasca propria per il prestigio nazionale con una cifra molto rilevante, che non ha voluto specificare. L'Automobile Club del Belgio, per il G.P. che si è disputato nel nuovo circuito di Nivelles, ha garantito con una lettera i costruttori, che avrebbe esso coperto in proprio, chiamando in causa il solito prestigio nazionale, la somma che mancava agli organizzatori, cioè 60 milioni di lire.

Abbiamo interpellato telefonicamente alcuni organizzatori, e tutti sono stati concordi nel prevedere un avvenire nero per le gare di F. 1. Un budget complessivo per 15 Gran



Premi di 1 miliardo e 800 milioni solo per gli ingaggi, fa spavento. Intanto a Londra l'associazione dei Costruttori ha ricevuto una lettera degli organizzatori che vogliono una decisione entro il 14 dicembre, e fanno delle controfferte alle richieste. Gli organizzatori e i costruttori sono molto lontani e ben difficilmente si giungerà ad un accordo. Alla richiesta di 130 milioni (alcuni dicono sia di 160) la controfferta è addirittura minore dell'anno scorso: 64 milioni.

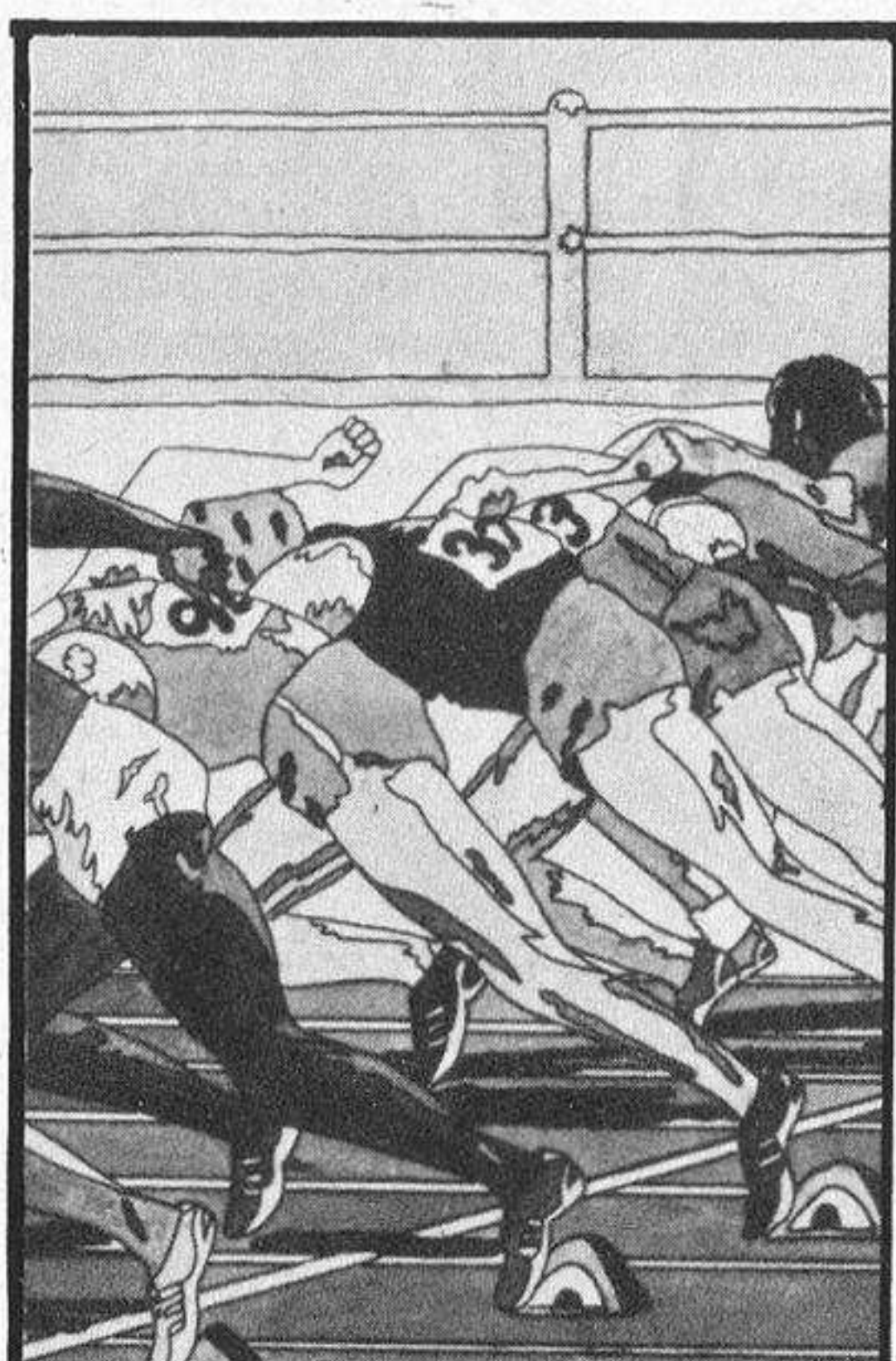
L'associazione dei costruttori fu fondata nel 1965, inizialmente vi erano solo gli inglesi, ma poi crebbe molto d'importanza e di prestigio quando nel '68 entrò anche Ferrari.

Nel periodo dal '60 al '65 le richieste di premi di partenza oscillavano dai 30 ai 40 milioni. Nel 68-69 ogni costruttore aveva dei contatti personali, e le richieste per premi di partenza non superavano mai i 60 milioni. Poi nel '70, l'associazione chiese 65 milioni, per portarli a 70 l'anno successivo, e a 75 quest'anno. Per il '73 c'è stato il rischiatutto del raddoppio.

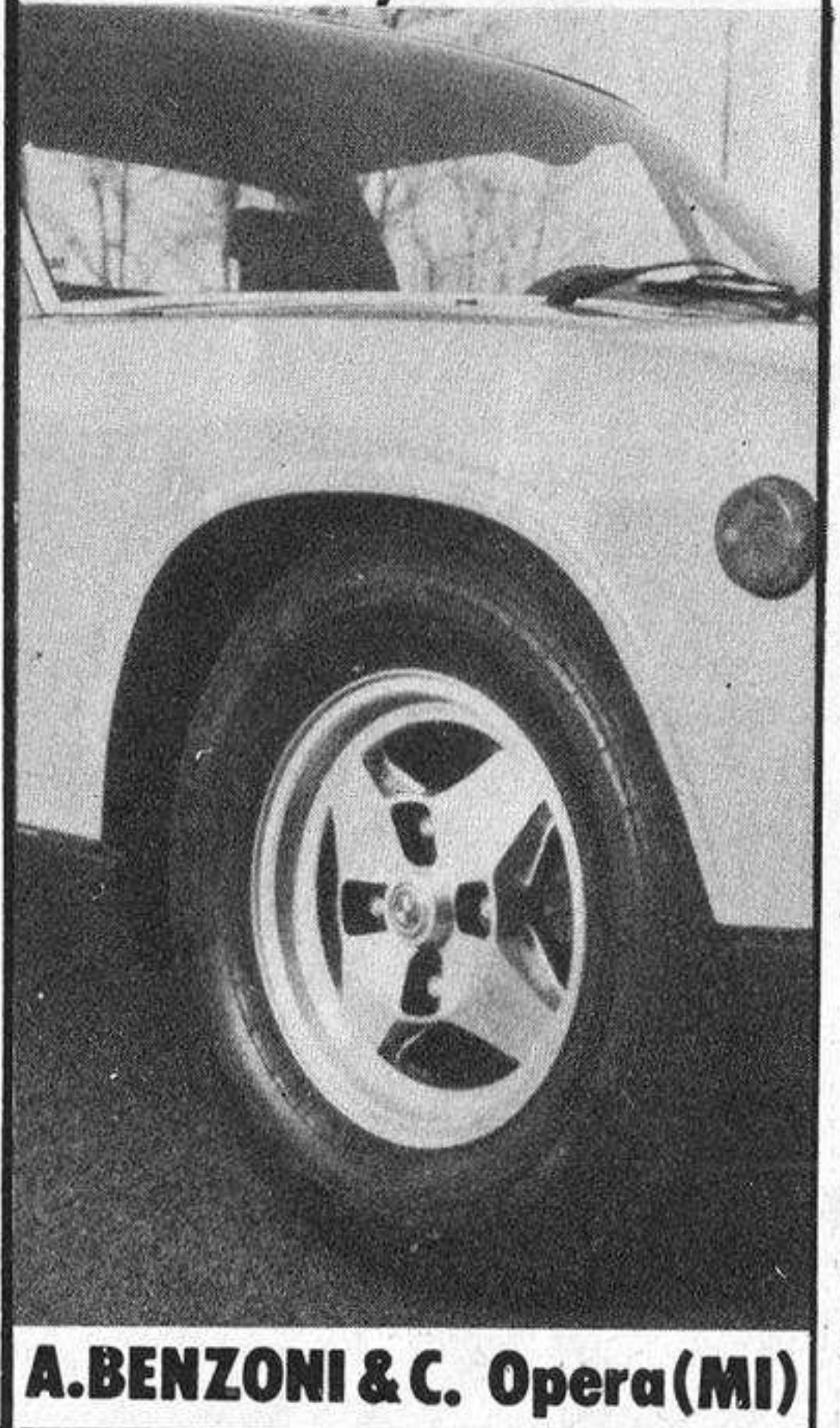
Ultimatum a Parigi

Se venissero accolte le nuove richieste, tanto per fare un esempio, il G.P. d'Italia a Monza verrebbe a costare (comprese le tasse) 286 milioni!

Come si riuscirà a sbloccare la situazione? L'ultimatum del 14 dicembre cade proprio alla vigilia della premiazione mondiale CSI a Parigi. Organizzatori e Costruttori si di-



in pista, scarpette su strada, ruote BWA



A. BENZONI & C. Opera (MI)

chiarano compatti sulle rispettive posizioni, il che significherebbe la fine delle corse di F.1, a meno che, e sarebbe la formula migliore e senz'altro la più moderna, si faccia come ad Indianapolis, cioè si rinunci a dare premi di partenza, ma solamente maxi premi d'arrivo, premi incentivanti giro per giro, con cifre all'ordine dei 100 milioni come monte premi. Il che vuol dire che per averli probabilmente di incassare tutti si impegnerebbero al massimo.

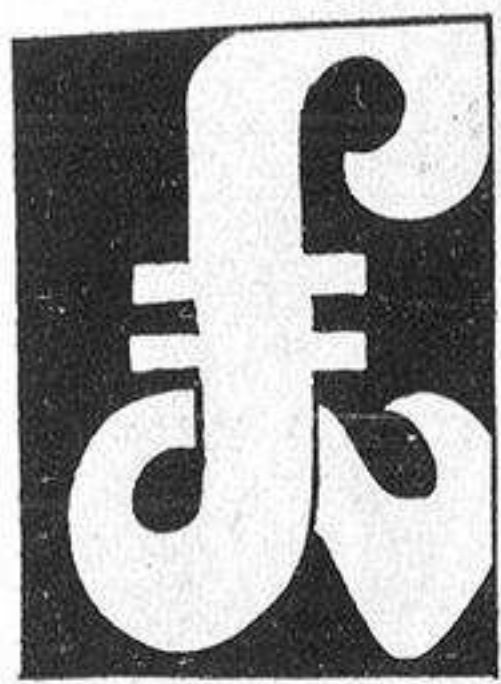
Meglio le F. Indy

A contrappuntare quest'ultima proposta, avanzata anche se non ufficialmente all'associazione costruttori, sono stati i piccoli teams, che adesso, vada come vada, il loro incasso ce l'hanno. Invece con il sistema « Indianapolis » i più deboli hanno paura di non prendere nulla. Ci vorrà buona volontà e realismo per uscire dall'impasse. Altrimenti si giungerà a quello che ha detto un organizzatore: « Se devo pagare 130 milioni di premi di partenza per delle gare di F.1 dove sono sempre quei due o tre a essere in testa, ne aggiungo altri 20, faccio un monte premi di 150 milioni, e chiamo gli assi americani della Can-Am e Indy. Sono sicuro che se riunisco in un autodromo gente come Andretti, Unser, Foyt, Follmer ecc. alla guida di mostri da 1000 e passa cavalli, faccio più pubblico che con una gara di F.1. E ci guadagno anche... »

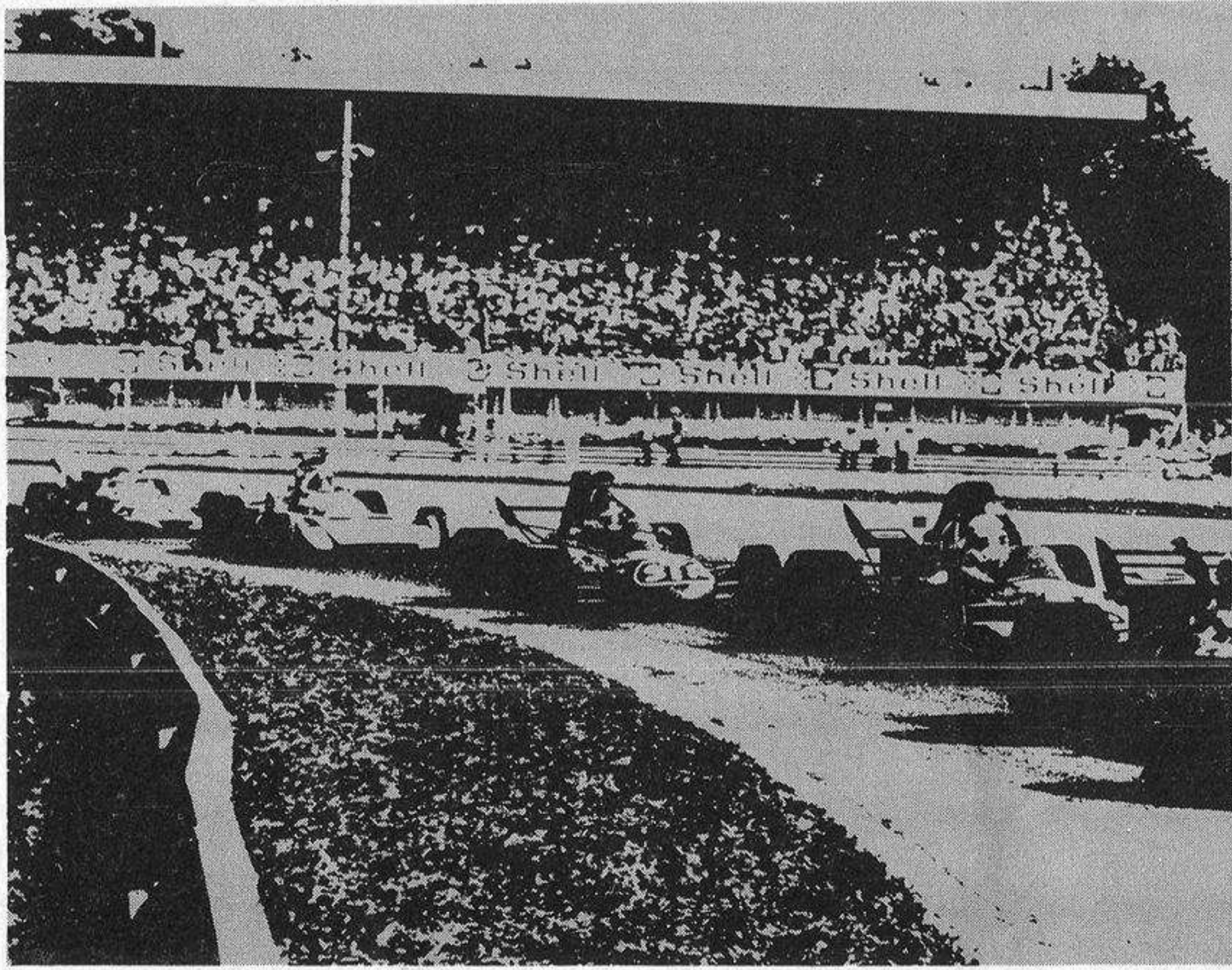
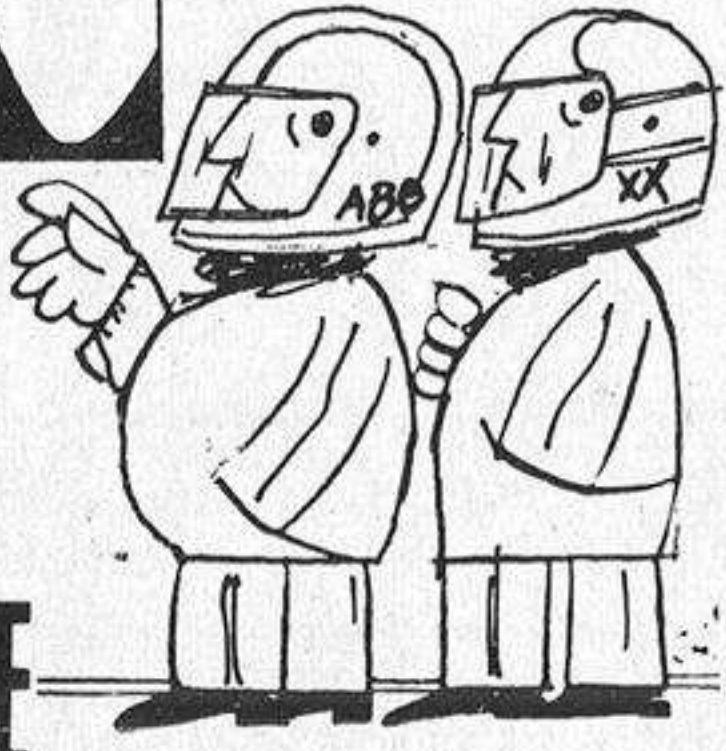
Giancarlo Cevenini

Quanto venivano pagati fino ad oggi i piloti da Grand Prix

	INGAGGI	QUOTAZIONE ATTUALE	PREMI D'ARRIVO
1936-39			
NUVOLARI	40.000	4.200.000	Al vincitore di un G.P. vi erano mediamente 200.000 lire pari alle nostre odierne 21.000.000
VARZI	25.000	2.625.000	
CHIRON	25.000	2.625.000	
FAGIOLI	15.000	1.575.000	
FARINA	20.000	2.100.000	
TROSSI	10.000	1.050.000	
TADINI	7.000	735.000	
1945-50			
FANGIO	600.000	1.620.000	Premi d'arrivo 500-600 mila lire pari a 1.620.000 odierne
MOSS	500.000	1.350.000	
BEHRA	300.000	810.000	
SHELL	200.000	540.000	
1950-55			
ASCARI	1.000.000	1.800.000	Premi globali di classifica circa 4.000.000 pari a 7.200.000 odierne
VILLORESI	1.000.000	1.800.000	
TARUFFI	900.000	1.620.000	
FARINA	650.000	1.170.000	
FAGIOLI	600.000	1.080.000	
CHIRON	500.000	900.000	
ALTRI	200.000	360.000	
1955-60			
BRABHAM	1.500.000	2.250.000	Premi globali di classifica circa 6.500.000 pari a 9.750.000 odierne
BROOKS	1.000.000	1.500.000	
BONNIER	800.000	1.200.000	
MOSS	1.500.000	2.250.000	
VON TRIPS	1.000.000	1.500.000	
GURNEY	700.000	1.050.000	
SCARLATTI	500.000	750.000	
1960-65			
MCLAREN	1.700.000	2.210.000	Premi globali 7.000.000 pari alle odierne 9.100.000
BONNIER	1.200.000	1.560.000	
G. HILL	1.700.000	2.210.000	
GONZALES	1.350.000	1.755.000	
MOSS	1.700.000	2.210.000	
SHELL	1.000.000	1.300.000	
1965-69			
STEWART	2.000.000	2.140.000	Premi globali 12.000.000 pari alle odierne 12.840.000
ICKX	1.500.000	1.605.000	
MCLAREN	1.100.000	1.177.000	
RINDT	1.700.000	1.819.000	
SIFFERT	1.000.000	1.070.000	
1970-72			
STEWART	5.000.000	—	Premi globali 14.000.000
RINDT	4.500.000	—	
ICKX	3.000.000	—	
PETERSON	2.000.000	—	
AMON	3.800.000	—	
FITTIPALDI	4.000.000	—	



IL
CARO
CORSE



F.1 lascia o
raddoppia ?

Non può «pagare» il pubblico!

LONDRA - Henry Treu ha scritto una lettera firmata, come segretario della G.P.I., a nome degli organizzatori dei Grandi Premi d'Austria, del Belgio, del Brasile, del Canada, di Francia, di Germania, d'Inghilterra, d'Italia, di Monaco, d'Olanda, del Sud Africa, della Spagna, della Svezia e degli Stati Uniti, sulla questione del caro ingaggi. I problemi che da tempo affioravano nel campo della F.1, senza venire proprio a bollire, ora sono scoppiati pubblicamente, creando una crisi in grande stile. Durante una seria, anche se numericamente ridotta, riunione tenutasi a Londra il 6 dicembre scorso, Henry Treu ha spiegato a grandi linee la situazione di vicolo cieco che è sorta fra la «Grand Prix International», che rappresenta tutti (ripetiamo tutti), gli organizzatori di Grandi Premi di campionato mondiale e l'Associazione dei costruttori di F.1. Per il campionato, si tratta di una situazione paragonabile a una collisione frontale e la data limite per risolverla è il 14 dicembre. Se non si sarà venuti ad un accordo, a quella data — e si direbbe che da nessuna delle due parti siano disposti a cedere — il campionato 1973 potrebbe svolgersi per altre categorie, anziché per la F.1.

Occorre sottolineare che all'inizio la riunione si basava principalmente sulla difesa di Treu, contro recenti e poco larvati attacchi formulati dai costruttori. Phil Kerr, che da poco si è messo in luce come un «pezzo forte» fra i costruttori, e ha svolto una campagna per ciò che considera un nuovo e realistico concetto sul lato finanziario dei Grandi Premi, respinge alcune delle asserzioni e dice che dal punto di vista dei costruttori le trattative erano a malapena cominciate, e tanto meno avevano raggiunto un punto di rottura. E' bene tenerlo a mente, seguendo il resoconto della riunione.

L'associazione dei costruttori ha proposto di organizzare le gare del campionato, ma la CSI non lo consente. Al contrario, sarà la CSI ad appoggiare la Grand Prix International nel 1973 ed ha dichiarato che, se non saranno disponibili vetture di F.1 in numero sufficiente, le prove del campionato potrebbero includere altri tipi di vetture.

Si è giunti al vicolo cieco perché da entrambe le parti sono state formulate proposte economiche molto diverse. I costruttori chiedono circa 130 milioni di lire per ogni Grande Premio in Europa, per un totale di 15 gare di campionato, un poco meno per una serie di dieci gare. Gli organizzatori hanno offerto 75 milioni. Per semplificare, prendendo come base i 60 milioni circa accettati nel 1972, gli organizzatori hanno dunque offerto un aumento di circa il 13 per cento (il costo medio dell'aumento della vita nei 15 Paesi che hanno intenzione di organizzare gare l'anno prossimo è valutato al 6,8 per cento); i costruttori hanno chiesto invece un aumento che supera il 100%.

Gli organizzatori insistono nel dire che questo non è giustificabile sotto nessun aspetto: se le basi sono realistiche, allora in passato i costruttori devono essere stati dei pessimi uomini d'affari. Ora non dovrebbero aspettarsi che il pubblico tolleri aumenti nei prezzi d'ingresso ai circuiti, che sarebbero necessari per soddisfare queste esigenze (si fa notare che in molti Grandi Premi, la stagione corsa, da Brands Hatch a Monza, le

presenze sono state minori e che perfino i brasiliani hanno scoperto di non disporre di fondi illimitati per le corse).

I costruttori, per dare un esempio degli aumenti dei loro costi, parlano delle ruote. Ogni vettura ne richiede 30 per stagione e fin'ora il prezzo è stato di circa 225.000 lire ognuna. Le nuove ruote in fibra di carbonio costeranno circa 600.000 lire l'una e ne occorreranno ancora 30 per ogni vettura. Gli organizzatori rispondono: «Allora siate ragionevoli e dimenticate i vantaggi del peso minimo non sospeso delle ruote nuove, oppure trovate il denaro altrove, ma non pretendete che sia il pubblico a pagare».

I seguenti estratti dell'ultima lettera della GP International, in cui si offriva di finanziare un comitato dell'associazione costruttori, sottolineano la gravità della situazione.

«Inutile dire che le proposte sono state considerate assolutamente mancanti di realismo dai membri della Grand Prix International. Pur vedendo che i costi sono aumentati notevolmente per i concorrenti della F.1, si ritiene che le urgenti esigenze finanziarie dei concorrenti, rappresentino soltanto una parte di un intero complesso di problemi, che decideranno del proseguimento delle corse di F.1 nella loro attuale forma.

«I nostri soci sono convinti che il campionato del mondo si dimostrerà una attività vitale, nei prossimi quattro-cinque anni, soltanto se il livello dello spettacolo, della promozione e soprattutto delle agevolazioni per il pubblico, potrà essere migliorato in modo drastico.

«In poche parole, gli sforzi che gli organizzatori e i proprietari di circuiti dovranno fare, nei prossimi quattro o cinque anni, tanto per le migliori ai circuiti che per il lavoro promozionale in genere, escludono ogni possibilità di drastici aumenti nei premi di arrivo e nei premi d'ingaggio.

«Inoltre, se si considera ciò che offre l'Associazione della F.1, non si può fare a meno di rammaricarsi per il poco dato in cambio del denaro offerto, per quanto riguarda la pubblicità ante-gara. Se si escludono circa sei binomi pilota-vettura, il resto delle iscrizioni non è di grande rilievo, quale attrazione per il pubblico.

«Proposte quali la vostra recente, di accollarvi tutta l'organizzazione e la promozione delle gare di campionato mondiale, dimostrano un'indifferenza quasi assoluta per la quantità e la difficoltà del lavoro richiesto agli organizzatori e ai circuiti. Inoltre, il definitivo utile economico, che sarà previsto dai concorrenti della F.1, serve soltanto a fare apparire questa offerta ancora più ingenua.

«L'offerta resta aperta soltanto fino al 14 dicembre prossimo. Se a quella data non ci sarà stata nessuna accettazione collettiva da parte dell'Associazione di F.1, la Grand Prix International dovrà ritenere che la vostra associazione si stacca dal mondo del campionato. Questo ci toglierebbe qualsiasi obbligo di trattare con la vostra associazione come Ente collettivo, sulle basi di un sistema di premi in denaro noto a tutti.

«Al tempo stesso la Grand Prix International si sentirà libera di fare i passi giudicati giusti per garantirsi di ottenere, in qualsiasi circostanza, una soddisfacente partecipazione alle sue gare.»

Treu ha spiegato che, per quanto riguarda gli

La C.S.I. appoggia gli organizzatori che hanno dato questo ULTIMATUM all'associazione F.1

organizzatori, non esiste altra possibilità di giungere a un compromesso. La GP International propone schieramenti di 28 vetture, mentre i costruttori insistono nel dire che non sarà necessario. Gli organizzatori preferirebbero 14-16 ottime (da notare quell'«ottime») vetture di F.1, completando gli schieramenti con altre di F.2.

Gli organizzatori vorrebbero anche che tanto i costruttori che i piloti si sforzassero maggiormente, per fare pubblicità alle gare. A quanto pare, i principali patrocinatori si sono accordati per restarne fuori, cioè per non partecipare a questo incredibile tira e molla.

Gli organizzatori sottolineano che, se arrivati al 14 dicembre non si sarà giunti ad un accordo, faranno disputare le gare di campionato «cheché accada» e, ovviamente, saranno disposti a combinare accordi individuali con qualsiasi concorrente costruttore dissidente, non membro dell'associazione. Il 15 dicembre sapremo se entrambe le parti continuano a non mollare e da questo potrebbe dipendere molto del futuro delle corse di primo piano.

Detto questo, c'è l'altra parte. Il 7 dicembre si è tenuta una riunione di costruttori e in precedenza era stato reso noto che non ci sarebbero state dichiarazioni, in risposta al «caso Treu». Comunque, uno dei tre membri del comitato finanziario dell'associazione costruttori ci ha detto che non sarebbe andato alla riunione e che, inoltre, non aveva ricevuto la lettera della GPI, che abbiamo riportato più sopra. Ne è venuto a conoscenza soltanto quando qualcuno gli ha telefonato per sentire i suoi commenti. Ha aggiunto che i costruttori non hanno ancora chiesto una somma specifica e che non erano riusciti a intavolare discussioni improntate al buon senso. La GP International non aveva dunque nessuna basi per parlare di cifre, né per attribuire dichiarazioni riguardanti somme di denaro al comitato finanziario dei costruttori, il quale aveva soltanto accennato a cifre possibili, in forma teorica.

Ha aggiunto anche che vorrebbe sedersi a trattare personalmente con gli organizzatori, ritenendo che alcuni possano ignorare ciò che Treu sta facendo a nome loro. Ha commentato che il «caso Treu» sarebbe considerato stupido, da qualsiasi tribunale, e lascia intendere che Treu ha vendette personali da fare nei confronti dei costruttori.

Bernie Ecclestone dice che i fatti sono semplicissimi. Tralasciando i costi per i piloti e i contributi dei patrocinatori, un team che in questa stagione faceva correre due vetture che si fossero piazzate prima e seconda in ogni grande premio, avrebbe perso da 150 a 200 milioni nella stagione. Quindi è chiaro che si deve fare qualcosa, ma è impossibile trattare nell'attuale situazione.

Si può soltanto concludere che le rivelazioni fatte dalla GP International sono premature e le politiche, da entrambe le parti, tendenti a fare passare l'interesse personale davanti a tutto il resto, potrebbero arrecare grandissimo danno a tutto lo sport motoristico. Speriamo che prevalga il buon senso.

David Hodges



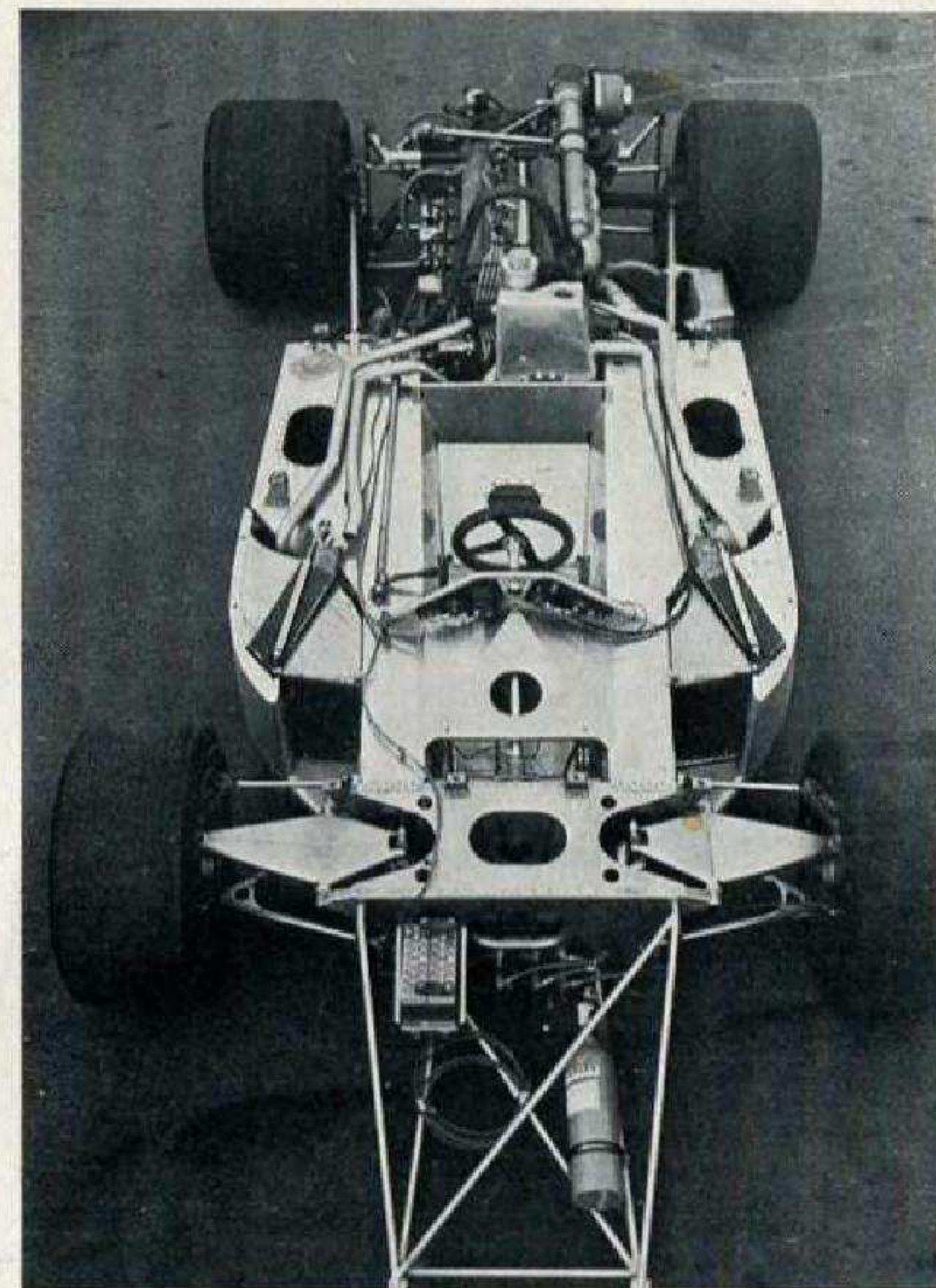
Mentre infuria la preoccupante polemica del caro - GRAN PREMI inventata questa sfida

« AQUILA - CAVALLINO »

alla maniera degli anni 30

Probabilmente da una discussione, una delle tante che si fanno sulle corse, fra due giornalisti inglesi è nata l'idea di una delle più singolari sfide di questi anni. L'idea è quella di vedere se, sul circuito del Nurburgring, una potentissima monoposto Formula USAC è in grado di battere le sofisticate Formula 1 europee.

Interpellato in proposito, Dan Gurney, che evidentemente si sente ancora in forma, ha dichiarato di essere sicuro di riuscire a battere, sia pure in un



Ma chi «mette» i 100 mila dollari?

La FERRARI 312

312 B2 Formula 1	autovettura tipo
posteriore	motore posizione
benzina 98/100	combustibile
Ferrari 12 boxer, 3000 cc, 480 CV a 12500 giri	motore tipo
traliccio in tubi con pannelli in lega leggera	telaio, struttura
1 anteriore	radiatore acqua
anteriore a bilancere, gruppo molla ammortizzatore interno	sospensioni
posteriore con triangolo rovescio inferiore, bielletta superiore, puntoni di reazione	freni
a disco Lockheed, posteriori sul cambio	carreggiata anteriore
1523	carreggiata posteriore
1580	passo
2426	peso
560	velocità
310	

circuito sinuoso come il Nurburgring, qualsiasi monoposto europea con la sua Eagle-Indy, ma di essere disposto a spostarsi solo con un premio minimo di almeno 100.000 dollari, cioè 60 milioni di lire circa.

Naturale avversario dello sfidante americano è Jacky Ickx, attuale detentore del primato assoluto sul difficile tracciato tedesco. Il belga è altrettanto sicuro della superiorità delle Formula 1, sempre che le USAC stiano alle loro regole e mantengono le limitazioni di pneumatici che il loro regolamento impone, e si è detto disposto ad accettare la sfida, di Gurney o di chiunque altro con una qualsiasi monoposto americana, sempre che la Ferrari dia il suo benessere alla sfida.

Tutto sta a vedere quando potrà realizzare questo curioso confronto, che ricorda tanto le sfide care ai disegnatori della «Domenica del Corriere». Il primo scoglio è trovare qualcuno disposto a mettere in pallo il premio di 100.000 dollari.

La EAGLE - OFFY

Eagle Formula USAC	autovettura tipo
posteriore	motore posizione
miscela al 90 per cento di metanolo	combustibile
Offenhauser 4 cilindri, turbocompresso, 820 CV a 9100 giri, 2700 cc	motore tipo
monoscocca aperta, sottotelaio tubolare posteriore	telaio, struttura
2 laterali	radiatore acqua
anteriore a bilancere, gruppo molla ammortizzatore interno	sospensioni
posteriore con bracci paralleli inferiori, bielletta superiore, puntoni di reazione	freni
a disco Airheat, tutti sulle ruote	carreggiata anteriore
1600	carreggiata posteriore
1473	passo
2590	peso
640	velocità
340	

Dopo la consegna del CASCO IRIDATO AUTOSPRINT vogliamo presentarvi una nostra classifica del mondiale F. 1

Con le nostre «PAGELLE» 1. FITTIPALDI 2. ICKX

EMERSON FITTIPALDI, campione del mondo 1972 e vincitore del Casco iridato che gli è stato consegnato a Bologna, ha anche vinto nella classifica delle «stelle» di Autosprint, quella che è stata ottenuta con la somma dei punti ottenuti da ciascuno dei partecipanti alle gare del campionato mondiale nelle «pagelle» che i nostri inviati

stilano alla fine di ogni gara.

E' una classifica abbastanza significativa, come potete constatare leggendola, perché dimostra tra l'altro l'obiettività dei nostri giudizi, in quanto nelle prime posizioni vi sono proprio quelli che in sostanza sono ai primi posti nella graduatoria ufficiale del campionato del mondo.

Tuttavia è una classifica che noi riteniamo più esatta di quella semplicemente aritmetica che serve per il campionato del mondo. E questo perché nelle nostre valutazioni non conta tanto la posizione di ognuno alla fine della gara, cioè la classifica finale di ogni corsa, quanto quello che ogni pilota ha dimostrato di saper fare effettivamente caso per caso. Anche tenendo conto del mezzo di cui dispone, fattore evidentemente molto importante ma di cui la graduatoria ufficiale non può tener conto, trattandosi di un elemento che non può essere valutato in punteggi ufficiali. Accade spesso che anche il pilota migliore non possa ben figurare, per una serie di circo-

La classifica dei nostri « pallini »

LE STELLE AUTOSPRINT

E. FITTIPALDI	51(11)
Ickx	49(11)
Peterson	48(12)
Hulme	46(12)
Stewart	45(11)
Amon	44(11)
Cevert	41(12)
Reutemann	39(10)
Hailwood	39(10)
Regazzoni	37(9)
Pace	33(10)
Revson	32(9)
de Adamich	32(10)
Beltoise	32(11)
Hill	32(12)
Schenken	31(11)
W. Fittipaldi	27(9)
Ganley	27(10)
Gethin	24(9)
Lauda	22(11)
Pescarolo	21(8)

CAMPIONATO MONDIALE

E. FITTIPALDI	61
Stewart	45
Hulme	39
Ickx	27
Revson	23
Regazzoni	15
Cevert	15
Hailwood	13
Amon	12
Peterson	12
Beltoise	9
Andretti	4
Hill	4
Ganley	4
Redman	4
de Adamich	3
Pace	3
Reutemann	3
Schenken	2
Merzario	1
Gethin	1

stanze che sono al di là delle sue possibilità individuali. Però agli occhi attenti di chi segue le corse e capisce il loro svolgimento le prestazioni eccezionali per valore intrinseco individuale non sfuggono; e possono trovare riconoscimento in una valutazione di merito che superi l'inevitabile sistema dei punteggi legati alle classifiche.

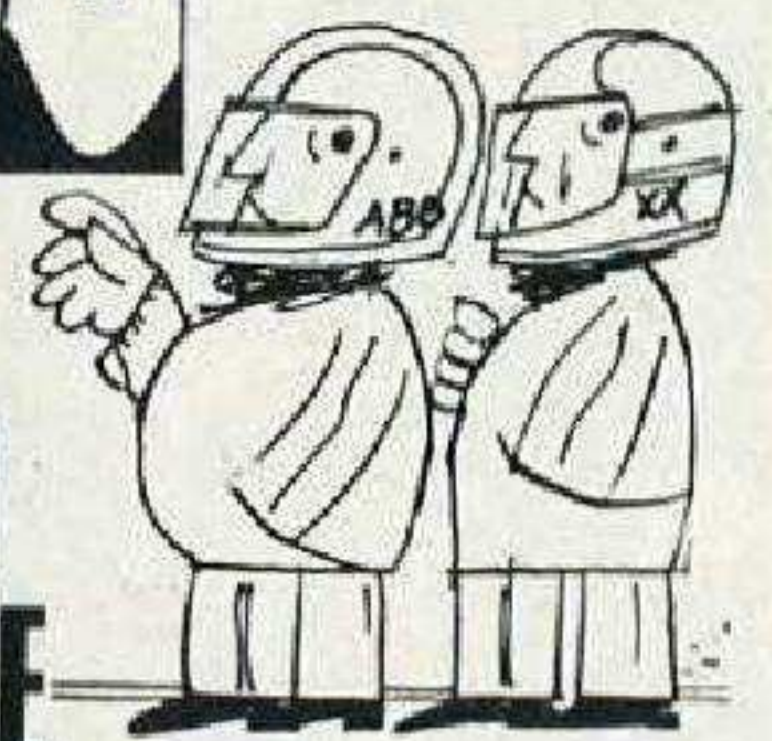
Quindi, pur ammettendo ovviamente che i nostri giudizi sono soggettivi, non vogliono cioè stato chi non ha raccolto punti in una o più gare, il che peraltro essere considerati assolutamente superiori a debolezze, siamo lieti di constatare come la somma di fine anno abbia dato un risultato che indica veramente una graduatoria attendibile dei valori di ognuno. Soprattutto se si considerano oltre ai punti ottenuti anche le gare disputate, vale a dire se si fa una media punti-gara, il che ci sembra il metodo migliore per trarre da queste valutazioni gara per gara una plausibile valutazione.

Wisell 21(8), Stommelen 20(8); Walker 18(8), Beuttler 18(8), Andretti 14(4), Galli 11(4), Redman 11(4), Marko 11(4), Merzario 7(2), Depailler 6(2), Schekter 5(1), Barber 4(2), Charlton 4(2), Oliver 3(1), Posey 3(1), Surtees 3(1), Migault 2(1), Brack 2(1), Soler Roig 1(1).

CONTINUA A PAGINA 10



IL CARO CORSE



Tra le due maggiori organizzazioni autosportive degli STATI UNITI

Scoppia la «gelosia» per gli sponsors

NEW YORK - I fabbricanti di sigarette, che condizionano ormai gran parte del panorama agonistico mondiale, stanno facendo le loro «manovre» negli USA in vista della stagione 1973. Confermato che la VICEROY patrocinerà ancora per un anno la Vel's Parnelli Jones per il campionato USAC (che quest'anno lo ha vinto), giunge la notizia che la L&M e Penske si sono lasciati. Infatti, nella prossima stagione i bolidi di Penske si chiameranno solo Porsche-Sunoco, la solita marca di carburanti che aiuta Penske da tanti anni. La L&M, allora, è andata a parlare con A. J. Foyt, costruttore di vetture USAC.

Per quanto riguarda i programmi della Vel's Parnelli, si sa che la vettura disegnata da Maurice Phillippe ha vinto il campionato con Leonard, ma non ha soddisfatto del tutto. Il progettista ha comunque fatto un anno di esperienza relativamente alle esigenze delle gare USAC, e la vettura per il '73 non dovrebbe avere più problemi.

Per il 1973, si prevedono anche interessanti cambiamenti regolamentari. Uno dei regolamenti più contestati dai piloti è

quello che riguarda l'attribuzione dei punteggi nel campionato NASCAR per Stock Cars. Per il suo 25. «compleanno» (è nata il 21 febbraio 1948), la NASCAR probabilmente cambierà questo punteggio, che ora attribuisce punti in base ai giri compiuti oltre che in base ai piazzamenti e che permetterebbe in teoria ad un pilota di vincere il campionato senza mai vincere una corsa. I piloti vorrebbero un punteggio più simile a quello del mondiale di Formula 1, con punteggi solo di classifica e più punti in proporzione per il vincitore.

Molto interesse anche per la «gelosia» fra la SCCA e la USAC, scoppiata quando la SCCA ha chiesto alla ACCUS (sarebbe come la nostra CSAI) di mettere la serie «Continental 5000» (il campionato per F. 5000 patrocinato dalla L&M) a livello internazionale. Quando la USAC è venuta a sapere questo, ha minacciato di ritirarsi dalla ACCUS, dato che se diventasse internazionale la Continental 5000, i piloti non dovrebbero più dover chiedere il suo benessere. Ad ogni modo Gurney ha deciso di costruire una Eagle Formula 5000.

Per Scheckter McLAREN TECNO F. 1?

LONDRA - La McLaren ha perfezionato in questi giorni il contratto che la lega alla Yardley per il '73. Due macchine saranno affidate a Hulme e a Revson, con il solito motore Ford 8 cilindri, mentre molto probabilmente ci sarà una terza vettura con motore boxer 12 cilindri della Tecno che sarà affidata al giovane Scheckter.

● Nel 1973, come è ormai risaputo, la Firestone assisterà tre sole squadre, la BRM, la SURTEES, e la TECNO-MARTINI. Ai responsabili delle tre case suddette, la casa di pneumatici ha fatto arrivare in questi giorni un programma di massima. Essa informa che sei settimane prima di ogni Gran Premio, la Firestone svolgerà sedute di allenamento per scegliere le mescole adatte dei pneumatici al G.P. che si dovrà disputare su quel circuito.

● Era corsa voce che Andretti aveva telefonato alla Tecno, prima della conferenza stampa di Ferrari. Mario ha smentito la notizia dicendo: «Personalmente non ne so nulla. Forse avranno fatto dei passi quelli della Firestone senza avvisarmi. Di certo vi è una cosa che a me per ora non è stato detto nulla, e tutte le decisioni che vengono prese devono prima essere da me approvate, oltre a tutto ci sono buone possibilità che Parnelli porti a buon fine la F. 1 che ha disegnato Maurice Phillippe. Potrei decidere di correre con la TECNO ma solo quando sarà pronta. Ormai conosco quasi tutti i circuiti europei, e vorrei fare se non nel '73 almeno nel '74 una stagione completa in F. 1».

● Nel primo contatto con la BRM, Regazzoni che non conosce l'inglese si è portato appresso un amico-traduttore. Ma ora, nelle prove che verranno fatte a Le Castellet, Tim Parnell non ha voluto nessuno. Vuole che Clay impari l'inglese da solo, visto che lo capisce ma non sa esprimersi.

● TREVOR TAYLOR, il trentacinquenne pilota inglese, ha deciso di abbandonare le corse. Aveva iniziato nel 1965 in F. 3.

● La GRD farà gareggiare sei vetture di F. 2 nel 1973, con un team ufficiale di cui si è già parlato, piloti Dave Walker e Andy Sutcliffe. Per i colori del Team Nippon ci saranno due F. 2 per Tetsu Ikuzawa e Hiroshi Kazato; i motori saranno inglesi e se ne occuperà un ex capo meccanico della Honda F. 1. Poi, altre due F. 2 per Brett Lunger e Dave McConell, oppure Allan McCully. Nonostante le voci, Wheatcroft ha di nuovo negato di avere ordinato una GRD F. 1, anche se la Casa sta studiando una vettura del genere, però si parla del 1974.

● Si vede che la SHADOW F. 1 sarà completata alla fine di dicembre e la LOLA tornerrebbe alle piccole monoposto con una Formula Ford T 340 e una F. 3 T 360.

Sotto accusa le fabbriche specializzate

Sono pericolosi i caschi americani?

Intanto l'industria USA dei caschi è entrata di colpo in crisi per la diligenza di certi ispettori del NHTSA (National Highway and Traffic Safety Administration), che è poi quello che stabilisce le norme per la legge-pollution. Il capo di questa agenzia federale, Douglas Toms, è uno che ha molto a cuore le corse. Poche settimane fa ha partecipato con una Ford Escort alla «Baja 1000» in Mexico.

Toms ha dichiarato che lui e i suoi tecnici si sono preoccupati quando hanno notato che parecchi piloti di moto e auto da corsa sono morti per ferite e lesioni al cranio. Allora hanno esaminato il materiale dei caschi che sono di resine di vetro e policarbonati, e hanno trovato che spesso questi materiali cedono, che con il tempo cambiano di composizione, e che altre condizioni provocano il cedimento del materiale stesso. Dopo hanno guardato il rivestimento e anche qui hanno trovato molte differenze.

«Abbiamo deciso di fare delle prove estensive», ha detto Toms, «e non abbiamo ancora finito. Però è già allarmante che pochissimi caschi abbiano superato le prove con soddisfazione. Abbiamo anche trovato dei caschi in vendita con etichette che giustificavano la conformità alle norme Z90 del 1972, quando in verità questi caschi non erano nemmeno all'altezza delle norme Z90 del 1966, già molto meno esigenti. Per di più ci sono dei fabbricanti che hanno presentato caschi per le prove

Z90 e quando hanno avuto il benessere si sono messi a fabbricare caschi con materiali che costavano meno, conservando le etichette secondo le norme Z90.»

«Adesso però facciamo norme più impegnative ancora. Vogliamo essere sicuri che se un pilota sbatte la testa, non si rompa il cranio.»

Fino ad ora, 54 modelli di caschi per moto sono state sottoposti a 74 prove varie. Il 90% non ha soddisfatto le norme del American National Standards Institute. Erano prove di resistenza all'impatto ed allo sfondamento nonché di resistenza della cintura sotto il mento. Fra i caschi, bocciati sono quasi tutti i modelli di alcune notissime case.

I. b. I.

CONTINUAZ. DA PAGINA 9

qui accanto troverete la graduatoria assoluta dei punti ottenuti, cioè delle nostre «stelle», confrontate con la graduatoria ufficiale del campionato mondiale, almeno nelle prime posizioni. Troverete però anche la media di punteggio per una gara, naturalmente ottenuta dividendo i punti per il numero di corse nelle quali ogni pilota ha avuto i nostri punti.

In ogni caso il primo è Emerson Fittipaldi, segno proprio che davvero egli il suo titolo di campione del mondo se l'è meritato. Come d'altra parte nessuno ha mai messo in dubbio. E comunque nelle nostre graduatorie Jacky Ickx è al secondo posto, mentre nella classifica del campionato mondiale egli è soltanto quarto preceduto da Stewart e Hulme.

Per la graduatoria con la media punti/gara ci siamo limitati ai primi, tenendo conto anche soltanto di coloro che avevano disputato un certo numero di gare. Altrimenti avremmo corso il rischio di vedere al primo posto assoluto il giovanissimo Scheckter, che avendo ottenuto cinque stelle nella unica gara disputata aveva una media di... 5, cioè il massimo, il che naturalmente deve essere considerato per quello che vale, cioè come un gesto di incoraggiamento e forse di eccessivo entusiasmo da parte di chi ha stilato la graduatoria del Gran Premio USA. Comunque chi volesse divertirsi a stabilire le medie di ognuno potrà farlo, perché accanto al punteggio assoluto abbiamo indicato il numero di gare che sono servite a comporlo.

f. I.

trall[®] cruscotti
sedili, tettucci
tornano
NUOVI!
trall[®]
la cosmesi che
risolve problemi
vecchi di
mezzo secolo

una barriera allo sporco

rinnova e protegge
pelli e
plastica

cerchiamo esclusivisti
introdotti nel settore
EVAN LORIO
20162 MILANO
VIA PONALE 6 - TEL. 24 84 656

BORGHI & SAVERI
s.n.c.

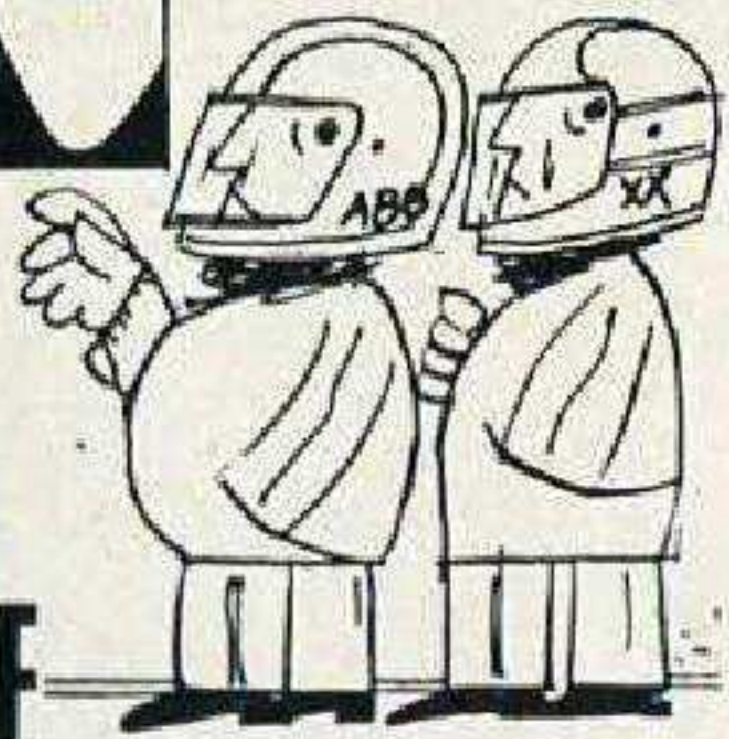
presenta la nuova gamma
di bancni provà elettromagnetici,
per determinare la potenza
dei motori diesel e a scoppio
di grande e piccola cilindrata

40066 PIEVE
DI CENTO
Bologna
tel. (051)
90 21 28

QUICK



IL CARO CORSE



PRIME CONSEGUENZE DELLA CRISI

LONDRA - Nella sua breve vita, la BOAC 1000, la corsa mondiale di durata in programma ad aprile a Brands Hatch, aveva rapidamente raggiunto il livello di una «classica» (definizione che non è sempre automatica, anche trattandosi di una corsa di campionato) e quindi la soppressione dell'edizione '73 ha provocato un vero e proprio choc in Inghilterra. Non è però stata una sorpresa, perché si era vista la scarsità del pubblico, quest'anno, con non più di 15.000 spettatori paganti. Per questo motivo la direzione del circuito di Brands Hatch vedeva la gara del 1973 quale «una perdita quasi sicura» e ha deciso di annullarla, soprattutto tenendo conto che nel 1972 molte delle principali corse britanniche sono risultate in forti perdite finanziarie.

Questo è sintomatico di due cose: il calo nelle presenze alle corse inglesi (fatto che, come abbiamo già avuto occasione di dire, è soltanto parte di una più vasta tendenza

generale, che va dal calcio al Salone di Londra) e il più diffuso disinteresse verso le gare sport su lunga distanza, disputate con gli attuali regolamenti. Se 15.000 spettatori sembrano molto pochi, per il round inglese del campionato, bisogna però ricordare che quello austriaco attirò soltanto due terzi di tale numero.

Il calo nelle competizioni inglesi del 1973 rappresenta una risposta molto negativa al problema locale. Ampliando il campo, con l'eccezione di qualche avvenimento fuori del comune, quale la 24 Ore di Le Mans, il problema ha tutta l'aria di espandersi in vari Paesi europei. Dal punto di vista degli inglesi, la soluzione positiva consisterebbe nello stilare regolamenti tenendo presente sempre in mente che cosa può attirare lo spettatore. La gente sapeva che le corse sport-prototipi col vecchio regolamento dei cinque litri fornivano un buono spettacolo, se non altro per la lotta che i piloti

ingaggiavano con vetture difficili (infatti le 917 erano difficili da pilotare e lo si vedeva, soprattutto sul bagnato).

Nessuno vuole affermare che correre con una 312 P sia un modo facile per guadagnarsi da vivere, ma il fatto è che per molti spettatori non sembra difficile. E' interessante rilevare che la gara Interserie a Silverstone attirò lo stesso numero di spettatori della BOAC 1000; benché la modestia dell'Interserie sia un fatto noto.

Pare esistere qualche speranza che il campionato europeo GT, o anche gruppo 2, risulti soddisfacente nel 1973, mentre sono poche le speranze nutrite per un miglioramento dell'Interserie. Un organizzatore, poi, ci ha detto: «dobbiamo tenerci il campionato sport tre litri almeno per tutto il 1973».

Torniamo alla BOAC 1000. Ironico a dirsi, benché l'Inghilterra sotto molti aspetti sia tanto ricca, in campo motoristico, possiede soltanto un altro circuito sul quale si

Addio alla «1000 BOAC»

potrebbe fare svolgere la BOAC 1000, quello di Silverstone. D'altro canto, la data stabilita per la BOAC 1000 1973 cade una settimana dopo quella dell'International Trophy e precede la Pasqua di sette giorni, cioè un week-end che per tradizione è ricolmo di gare. Per questo motivo le possibilità di spostare la corsa a Silverstone sono scarse, e resta soltanto la speranza che si riesca a trovare un'altra data. C'è però da dire che tutti i proprietari di circuiti inglesi considerano una vera pazzia, organizzare una gara importante in piena estate...

Come necrologia della BOAC 1000, questo pezzetto è forse prematuro, dato che speriamo nella rinascita della competizione per il 1974, fatto cui si è accennato. Se si tratta invece veramente di una necrologia, allora ricordiamo succintamente la gara.

Nel 1967 fu inaugurata come BOAC 500 e si trattò dell'ultima, decisiva prova del campionato. Fu vinta da Phil

Hill e da Mike Spence con una Chaparral 2F, mentre Amon e Stewart si piazzarono secondi, ottenendo il titolo per la Ferrari. Nel 1968 la Porsche era fiduciosa e sicura di vincere, e invece Ickx e Redman tagliarono per primi il traguardo con una GT 40 «inadatta» e «antiquata».

Nel 1969 Siffert e Redman vinsero per la Porsche con una 908, mentre Amon e Rodriguez, forti avversari su Ferrari 312 P, furono traditi da una foratura e da un guasto al dosatore del gas. Nel 1970 la competizione venne battezzata BOAC 1000 e vide una prestazione notevole sul bagnato di Rodriguez su Porsche 917, prestazione ricompensata dalla vittoria. Poi ci fu il famoso successo dell'Alfa, il primo dai gloriosi tempi dei grandi premi con la 158-159, quando de Adamich e Pescarolo vinsero nel 1971 con una T33/3. Poi quest'anno: prevedibile vittoria Ferrari e il pubblico più scarso nella storia della competizione...

d. h.

Il corso completo costa 215mila lire

MORROGH rinnova il materiale - scuola

ROMA - «Ho concluso una buona annata, nella quale ho aumentato il parco-macchine della scuola, ma ora è necessario preparare il futuro». Henry Morrogh è soddisfatto di come sono andate le cose per la sua Scuola di pilotaggio, nel 1972, ma ha un cruccio: «Sì, so di non avere vetture molto competitive da dare ai miei allievi, ed è soprattutto per questo che nell'annata appena trascorsa non abbiamo organizzato le solite gare Club. Ora sono però in trattative per rinnovare il materiale, ed anzi ho già tre motori Ford nuovi da preparare e da mettere sui nuovi telai».

L'istruttore irlandese, che è ormai un'istituzione sui circuiti italiani, è molto legato alle sue gare-club, nelle quali vede un'ottima possibilità per mettere in luce dei nuovi talenti, e si è organizzato per far disputare, su vari autodromi, una gara-club ogni sei settimane circa, a partire dal 14 gennaio 1973.

«Il calendario definitivo dipenderà dalle concomitanze con gli altri impegni di ogni circuito, ma spero di fare almeno otto gare nel corso della stagione». Fra i migliori suoi allievi, Morrogh sceglierà coloro cui dare la possibilità di partecipare a gare del campionato Chevron con vetture

di Formula Ford molto competitive.

La proposta di Morrogh è, in definitiva, ancora la forma più economica per iniziare a correre «davvero» e senza immobilizzare capitali. La scuola offre il corso completo teorico-pratico a 215.000 lire, al termine del quale — se uno c'è arrivato — si è in grado di pilotare discretamente una monoposto. Per ogni gara-club, Morrogh chiede poi solo 35.000 lire, comprensive di assicurazione, iscrizione e, naturalmente, il nolo della vettura. Se uno ha delle qualità (come ne hanno mostrate, a suo tempo, Cammarone, Bozzetto, Sassi ed altri) senza dubbio Morrogh farà di tutto per aiutarlo a proseguire.

A questo proposito, il discorso si è spostato sugli sponsor: «E' indubbio — ha detto Morrogh — che un patrocinatore è indispensabile se si vuole avere i mezzi finanziari per poter aiutare seriamente uno o più piloti. Sono già in contatto con varia gente per potermi garantire questo appoggio».

Ricordiamo, a coloro che fossero interessati al corso di pilotaggio di Henry Morrogh, che la segreteria della scuola è presso l'autodromo di Vallelunga, 00063 Campagnano di Roma, telefono 903.303.1.

AZIENDA ACCESSORI AUTO

facente parte di un gruppo di prestigio, nel quadro di potenziamento della propria rete di vendita, ricerca, per le diverse regioni italiane

AGENTI

già introdotti presso rivenditori, negozi specializzati e concessionari di Case automobilistiche.

E' possibile l'abbinamento con altre aziende purché non direttamente concorrenti.

Inviare curriculum dettagliato a:

Casella Postale 216 Ferrovia - Torino

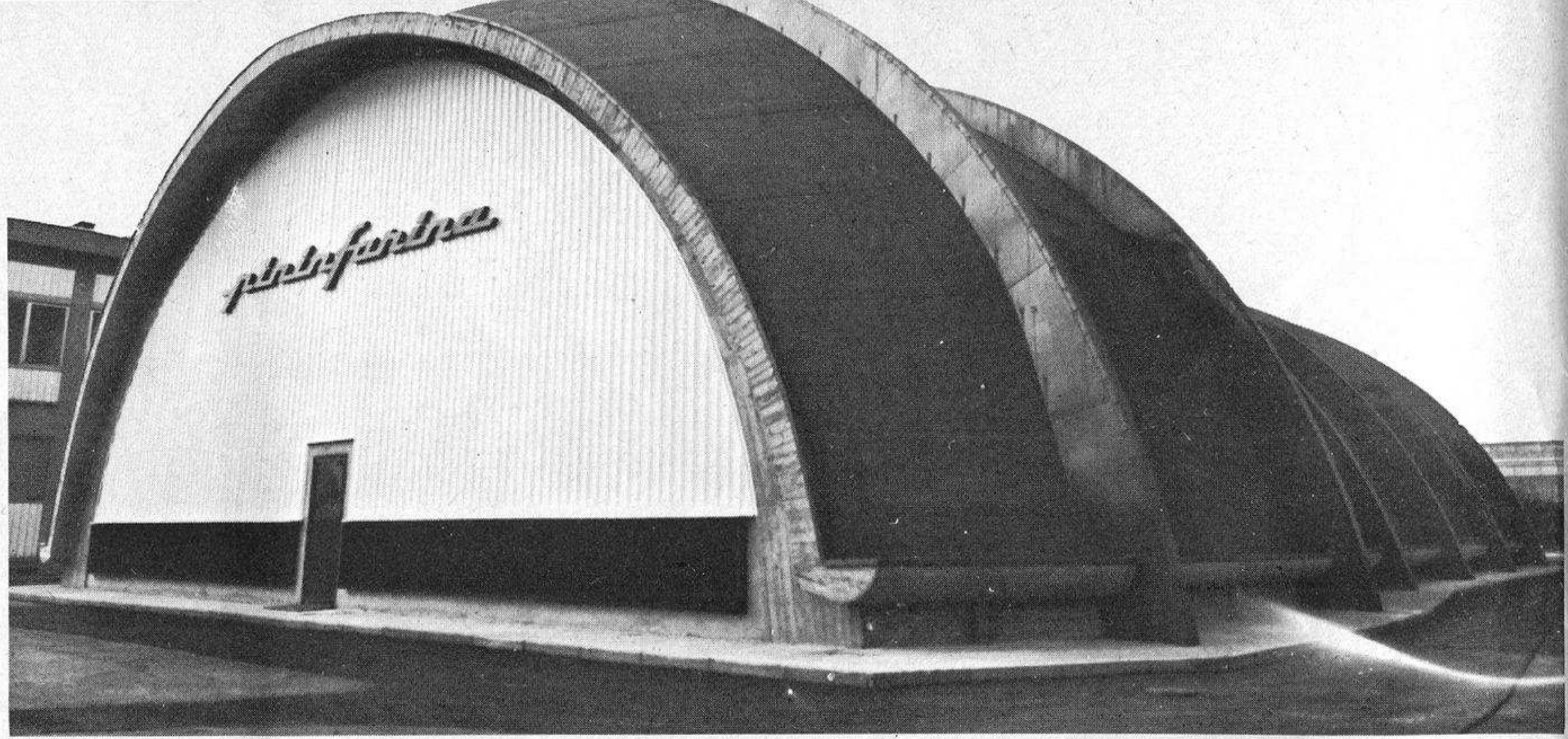
Gli attuali agenti dell'azienda sono stati preavvertiti del presente annuncio.

TORINO - Prima in Italia, la Pininfarina dispone ora, dopo quasi sette anni di progetti e lavori, di una eccezionale galleria a vento per prove aerodinamiche su veicolo in scala naturale.

La rapidissima evoluzione della tecnica automobilistica ha richiesto questo sforzo da parte di una casa che, come la Pininfarina, intende l'aerodinamica non solo come «velocità», ma anche riferita ad altri aspetti forse anche più importanti, come la sicurezza e l'economia di mezzo dei veicoli. Infatti, i campi di indagine che questo nuovo «strumento» potrà esplorare sono innumerevoli, e si riferiscono al comportamento del veicolo al vento laterale, alla funzionalità di molti accessori, all'ampianto di climatizzazione dell'abitacolo, alla diminuzione dei rumori, alla compensazione (attraverso un miglioramento del coefficiente di resistenza all'aria) di quelle perdite di potenza che i sempre più richiesti dispositivi antinquinamento obbligano ai motori.

Lungo l'arco di questi anni di studio e realizzazione, il progetto di questa galleria a vento, affidato al professor Alberto Morelli del Politecnico di Torino, si è andato man mano affinando di nuove idee e di nuovi dispositivi, ed ora, alla vigilia della sua entrata in servizio, prelevata per l'inizio del '73, essa si può considerare quanto di più completa si possa realizzare.

Consentirà ad una carrozzeria all'avanguardia, come quella di Sergio Pininfarina e Renzo Carli, di armonizzare ogni soluzione stilistica con la funzionalità tecnica cui deve far fronte.



La forma esterna della galleria non è casuale, ma «copia» in pratica il profilo dell'effusore. A sinistra, la grande elica protetta da una grigliatura. Attualmente, la galleria è in fase di messa a punto

L'elica a profilo C

Come è fatta La galleria a vento della Pininfarina è del tipo a camera di prova «aperta», ma con ricircolo dell'aria all'interno dell'edificio. Essa è composta, nella sue parti essenziali, da un «effusore», da una piattaforma su cui è fissata la vettura da provare, e dal complesso dell'elica che crea il flusso d'aria necessario alle prove. A proposito del flusso, la velocità massima dell'aria è pari a circa 150 kmh. Potrà sembrare una velocità troppo bassa, ma essa non risulta in limite teorico in quanto i vari coefficienti sono facilmente interpolabili, e quindi si possono

riprodurre anche condizioni di velocità superiori.

Questo limite è stato fissato anche a causa di motivi pratici. Infatti se per riprodurre una velocità di 150 kmh sono necessari 840 HP di potenza necessari all'elica, per riprodurre 300 kmh sarebbero necessari ben 6.700 HP, con enorme aumento dei costi e del rumore, già ora non indifferente anche se comodamente «assorbito» dall'involucro esterno dell'impianto.

Il «cuore» della galleria a vento, cioè la camera di prova, è dotata di una raffinata bilancia elettronica della ditta tedesca Pfister di Ausburg, che serve a misurare

le forze esercitate dalla corrente d'aria sul veicolo in studio. Questa bilancia separa le forze esercitate in sei componenti, che vengono poi elaborate da un calcolatore elettronico che si occupa anche della funzione di «pilotare» il funzionamento della bilancia secondo un programma di prove prefissato. La bilancia ha quattro terminali sul piano di prova, che possono essere regolati per adattarsi alle quattro ruote del veicolo in prova. Tutto il complesso può ruotare in modo da poter rilevare il comportamento del modello al vento laterale. Fra non molto la camera di prova sarà dotata di un banco prova a rulli, in modo da



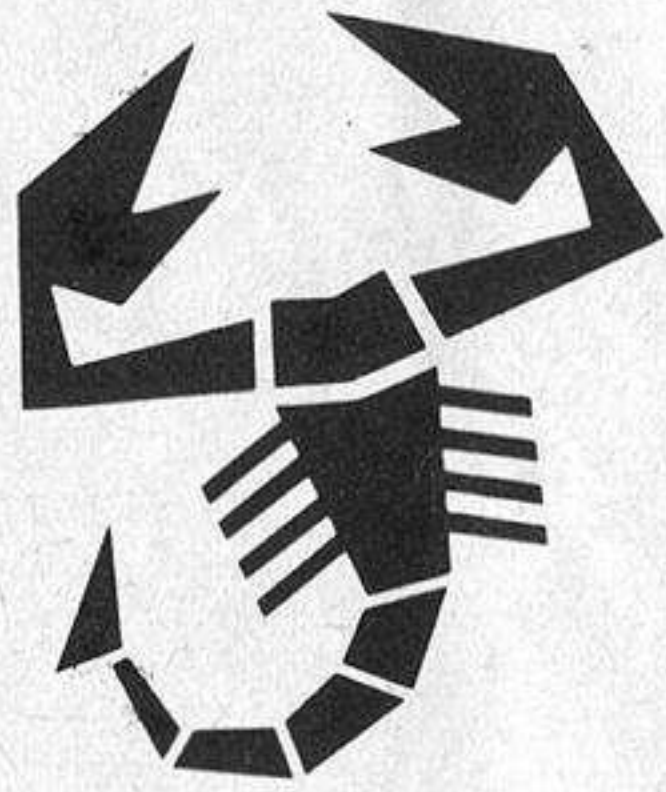
Se corri perchè vuoi

Se corri perchè devi



impugnatura vera pelle

prezzo al pubblico lire 23.000



ABARTH fa per te

la lunga esperienza maturata nelle competizioni sportive conferma la validità delle soluzioni ABARTH per qualsiasi vettura

anche nel volante

ABARTH dà di più

più confidenza con la strada:

perché fa sentire «padroni della guida»

più sicurezza

perché è un «tre razze» compatto e solido; non scivola tra le mani

più comfort

perché l'impugnatura è morbida e gradevole. Non si «arroventa» d'estate e non è gelida d'inverno

più valore

perché l'impugnatura non è rivestita di materiale sintetico ma di vera pelle

Ora i prodotti ABARTH sono distribuiti dai Ricambiisti Concessionari e dagli Accessoristi che espongono questa targa.

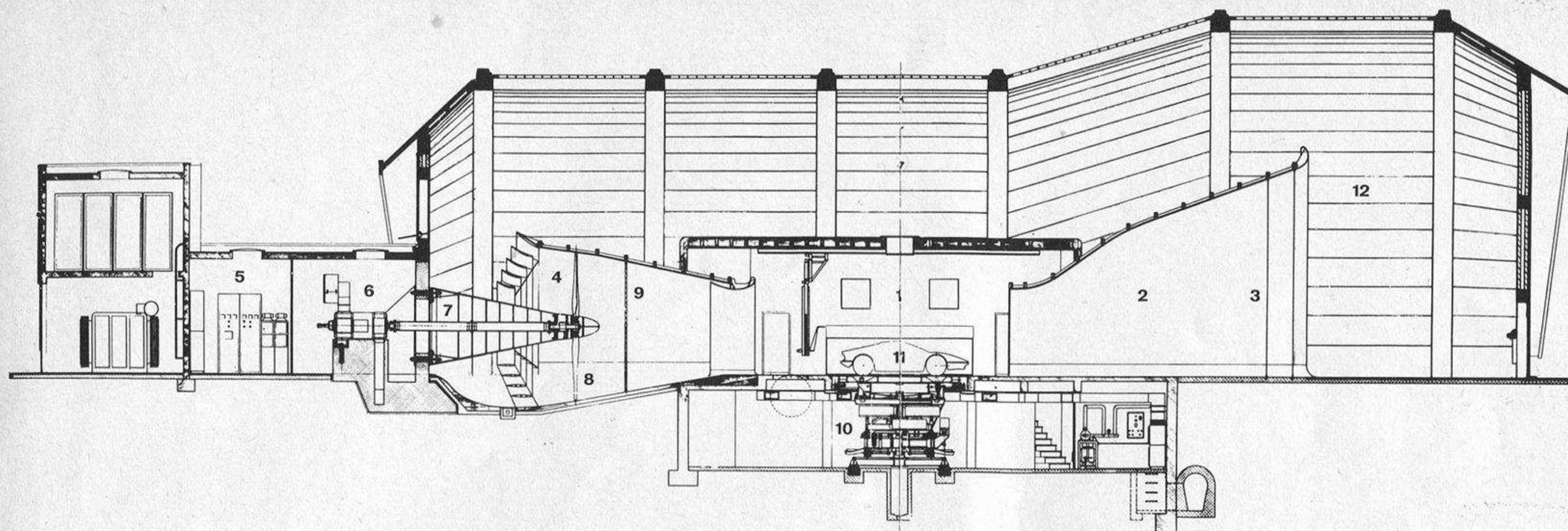


selecom

SELECOM SpA
SELEZIONE E DISTRIBUZIONE
DI RICAMBI ED ACCESSORI
PER AUTOVEICOLI

10123 TORINO - C.SO CAIROLI, 6 - TEL. 831225-835440

DISTRIBUTRICE ESCLUSIVA DI: **ABARTH GAUSS NGK SPARVA**



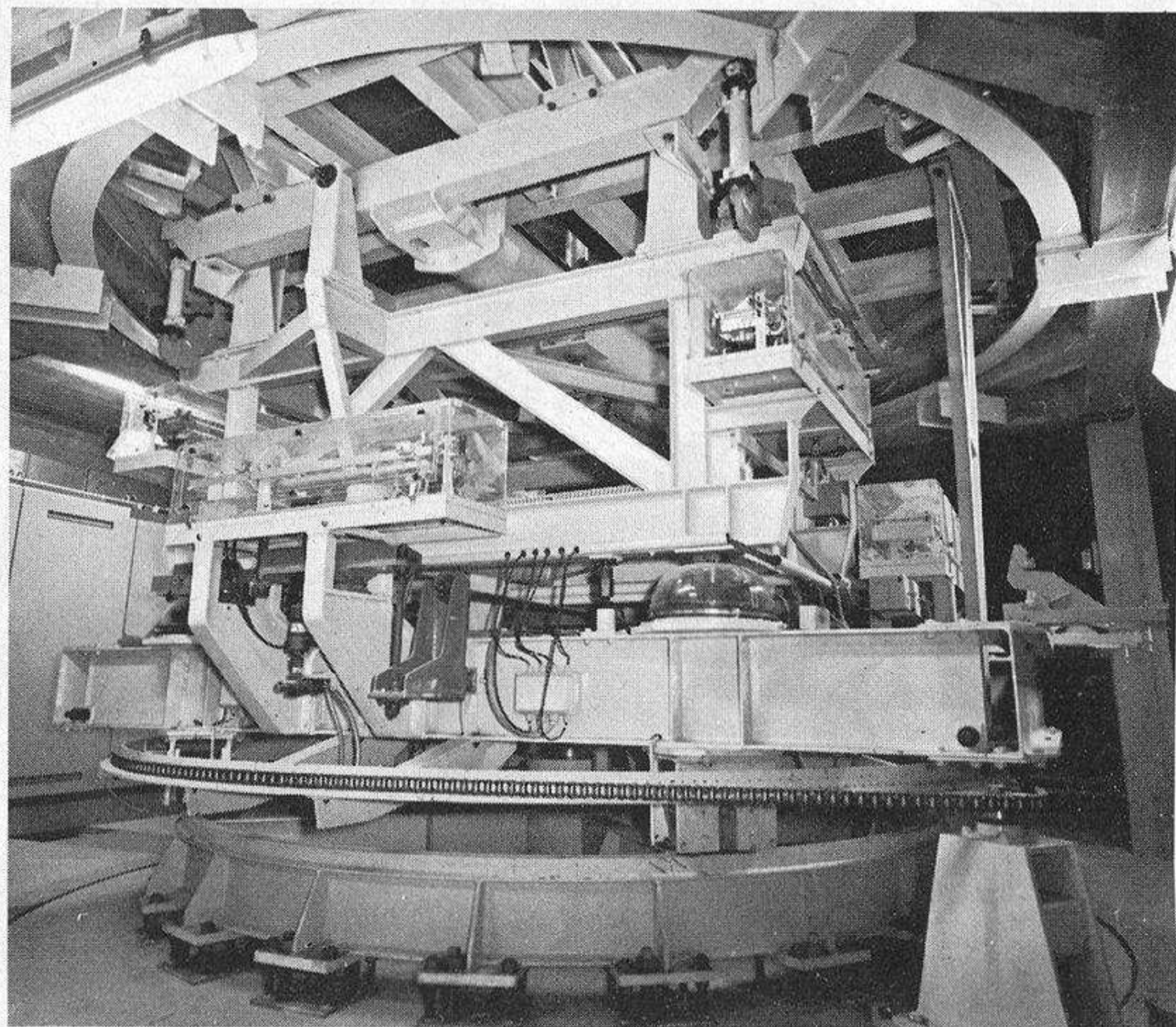
SEZIONE LONGITUDINALE DELLA GALLERIA DEL VENTO: 1 Camera di prova - 2 Effusore - 3 Reti di turbolenza - 4 Diffusori - 5 Cabine elettriche - 6 Motore di propulsione - 7 Albero motore - 8 Elica - 9 - Griglia e rete di protezione dell'elica - 10 Bilancia a 6 componenti - 11 Prototipo scala 1:1 - 12 Edificio

CLARK

permettere rilevazioni di dati con il motore in funzionamento.

Particolarmente interessanti certi accorgimenti aerodinamici atti a rendere le rilevazioni il più aderenti alla realtà possibile. Fra questi, le due reti poste all'imbocco dell'effusore, cioè all'entrata dell'aria aspirata dall'elica. Queste reti, con le maglie incrociate a 45 gradi, hanno il compito di creare dei micro-vortici che si esauriscono in pochi istanti ed hanno la funzione di « miscelare » ed uniformare il flusso dell'aria destinato ad investire il modello in studio.

Molto curato anche il rivestimento fonoassorbente della sala, soprattutto perché la galleria verrà



A sinistra, il complesso delle bilance elettromeccaniche sottostanti al piano di prova. Il tutto può ruotare tramite un motore

usata anche per prove di rumore. A questo proposito, tutto il complesso motore-trasmissione-elica, e relativi supporti, è collegato ad una fondazione indipendente ed isolata dal resto dell'edificio. Il propulsore è costruito da un motore elettrico a corrente continua, della Brown-Boveri Italiana, della potenza di 625 kw a 950 giri al minuto. La corrente di alimentazione proviene da una rete a 22.000 volts, trasformata a 380 volts e raddrizzata da un raddrizzatore a diodi. L'elica, a quattro pale, ha un diametro a 4,88 metri, ed è stata costruita in faggio ed abete lamellare, con pale a profilo Clark « y » e poi rivestita in lana di vetro.

La «galleria» come istanza sociale

Quando, in occasione del Salone di Torino, è stata presentata la Galleria del Vento Pininfarina, non è mancata una presa di posizione del Consiglio di Fabbrica. A cura della Federazione Lavoratori Metalmeccanici venne distribuito un volantino, del quale riportiamo le considerazioni più significative.

«...La scelta fatta dalla Direzione PININFARINA nella costruzione della Galleria del Vento non vede i lavoratori contrari o indifferenti, anzi essi salutano con soddisfazione tutte le iniziative che tendono allo sviluppo dell'industria (nel caso specifico automobilistica) valutandole come positive.

Questo non significa evidentemente che la Direzione ed i lavoratori con le loro organizzazioni sindacali hanno gli stessi obiettivi...

...Ribadiamo pertanto che gli investimenti devono essere fatti dicendo anche che deve cessare la concentrazione industriale al nord, ma deve esserci un impegno concreto per lo sviluppo del mezzogiorno, per superare i grossi squilibri sociali tra nord e sud...

...Collocata in questo quadro la costruzione della Galleria del Vento assume l'aspetto di una iniziativa puramente speculativa mentre, se inserita in un contesto di riforme e provvedimenti che vadano nel senso indicato dai lavoratori, potrebbe rappresentare realmente un momento di progresso per il Paese...».

Franco Lini/Marcello Minerbi

12.000 GIRI

La storia illustrata delle scuderie e dei piloti di Formula 1



© Sperling & Kupfer Editori

278 foto

a colori e in
bianco e nero

12.000 GIRI

di Franco Lini e Marcello Minerbi

La storia illustrata
delle scuderie
e dei piloti di Formula 1
Volume di 232 pagine
in grande formato

Spedire questo
tagliando a:
AUTOSPRINT
Via dell'Industria 6
40068 S. Lazzaro
di Savena (BO)

VOGLIATE INVIARMI N. COPIE

di 12.000 GIRI a L. 12.000 cadauno

NOME E COGNOME

INDIRIZZO

ALLEGO L'IMPORTO EFFETTUATE LA SPEDIZIONE CONTRO ASSEGNO