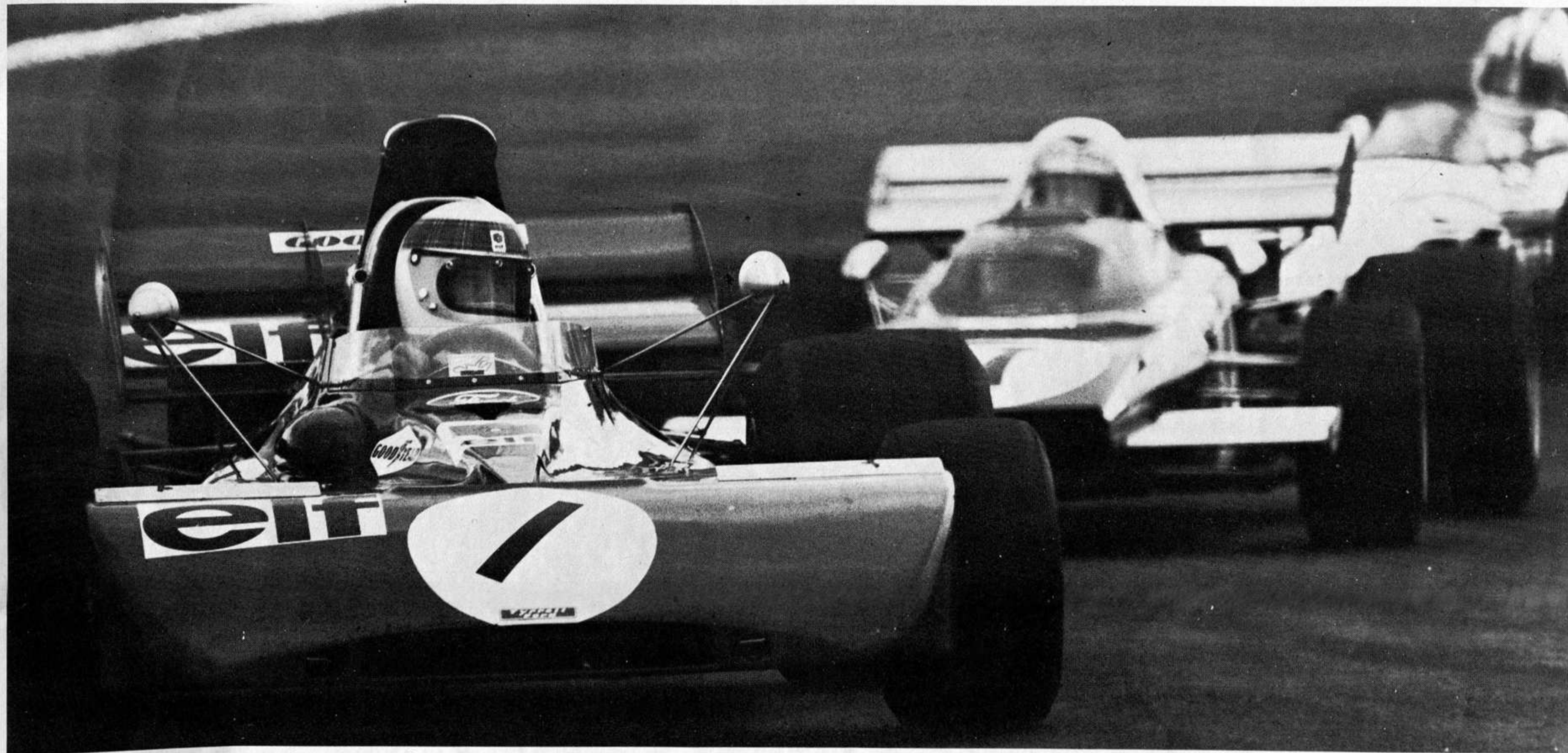


MARIO ANDRETTI si fa portavoce di una proposta a nome di tutti i piloti americani:



Mario Andretti mentre attacca Stewart per il terzo posto in Spagna. L'avaria di un pistone al 23. giro (causato da un difetto di produzione riscontrato in fabbrica anche sui motori in prova per la 1000 Km di Spa) ha evitato al campione del mondo scozzese, che non «se la dice» molto con l'italo-americano, l'umiliazione anche di questo sorpasso

F. 1 unificata EUROPA-USA a 4000 cc. per un vero campionato del mondo!

MADRID - «Basta con questa F. 1!, ormai non ha più niente da dire, né tecnicamente né sportivamente! A nome anche di altri piloti di livello mondiale propongo un'altra Formula Internazionale!»

Questo sfogo è di Mario Andretti, vincitore di Indianapolis, non qualificato a Montecarlo l'altr'anno, e che si è ritirato sul circuito del G.P. di Spagna dopo aver rotto il motore della sua Ferrari F. 1, quando stava per «saltare» Stewart al terzo posto.

L'incontro è nei boxes Ferrari, mentre sul podio il vincitore Fittipaldi (Lotus) e i suoi due «valletti» Ickx e Regazzoni (Ferrari) ricevono la corona d'alloro dal futuro re di Spagna Juan Carlos.

Gli chiedo di spiegarsi meglio, e Mario accompagnato dalla moglie che indossa una sgargiante maglietta con i colori dell'arcobaleno, non si fa pregare: «L'attuale livellamento della F. 1 3000 cmc, ha ucciso l'interesse e la prestazione umana del pilota che la guida. Ormai i telai sono tutti eguali, devi solamente indurire o dare qualche tacca di barra alle sospensioni. I motori hanno ormai raggiunto una potenza eguale. Hai un bel da essere un pilota che va forte, ma le macchine ormai livellate non ti permettono di far di più di quello che fanno altri magari più «scarpa di te». Abbiamo parlato di questo in una recente riunione di piloti negli S. U. e tutti ci siamo trovati d'accordo nel proporre una nuova Formula Internazionale di 4 litri o 4 litri e mezzo, con cui correre negli S. U. e in Europa con le stesse macchine».

— Perché questo?

«Sono convinto che un uomo non si può proclamare Campione del mondo solo perché vince qualche gara in Europa, in circuiti stracittadini o quasi. Il vero Campione del mondo deve essere proclamato e consacrato anche da gare

Il «piede di velluto»

A proposito di questa intervista-bomba con Mario Andretti, c'è da dire che l'italo-americano ha iniziato davvero una crociata. Sembra di essere tornati ai giorni in cui Stirling Moss contestava la Formula 1 di 1500 cc. «Ad andar forte con queste macchine ormai sono buoni tutti. Ci vuole il mitra per farsi largo!...». E' quello che, ora, dice Andretti per la 3000: «Le macchine sono arrivate tutte o quasi a un limite. Devi affidarti all'acceleratore da tener schiacciato sempre e appena è possibile. La selezione rimane affidata così a quelle minime differenze di gomme, di sospensioni o di rendimento del propulsore. Si perde il gusto di guidare, il gusto del dosaggio dell'acceleratore. Con il piede di velluto si esaltavano i piloti, non con quello di piombo!...».

che vanno per la maggiore nel mondo come Indianapolis e altre. Noi piloti americani (e quando dico noi dico i fratelli Unser, Foyt, Revson e tanti altri, perfino Gurney mi ha detto che se venisse attuata questa formula sarebbe disposto a ritornare alle corse), proponiamo la Formula che ti ho detto. Le gare per consacrare l'uomo campione del

mondo, dovranno comprendere anche Indianapolis, Ontario e Pocono, mantenendo inalterate tutte quelle che vengono disputate ora in Europa in Africa negli S.U. e in Sud America».

«Ti prego di scrivere — dice ancora Andretti — che vorremmo una riunione al vertice, fra i piloti, ma principalmente dovrebbero intervenire i dirigenti della CSI e della FIA, perché quanto detto venga attuato il più presto possibile. Altrimenti le gare di F. 1 che laureano il Campione del mondo finiranno presto a scadere a gare di seconda serie».

Questo sfogo di Andretti ci porta a fargli un'altra domanda: perché non corri solo in Europa in F. 1 e nelle gare Sport, invece che a domeniche alternate per gli impegni nelle gare USA?

«Semplice. Io ho un contratto Firestone, che mi lega principalmente per le gare negli U.S.A. per motivi pubblicitari. Questi impegni prevedono tutte le gare USAC e Indianapolis.»

— Sono forse i soldi che ti fanno correre di qua e di là dall'Atlantico quasi tutte le settimane, invece che correre sempre in Europa?

«I soldi hanno la loro importanza, perché io ho famiglia e devo pensarci. Alla fine di ogni stagione mi pongo sempre il dilemma, se fare corse negli U.S.A. e in Europa oppure solo in Europa. Fino ad ora non sono riuscito a decidermi per una delle due possibilità. Certo che se si facesse quella Formula detta prima, sarebbe per me più facile convincere i dirigenti Firestone, che sono quelli che mi pagano, a partecipare più intensamente alle gare europee.» E conclude: «Mi raccomando di dare la maggior pubblicità possibile».

Giancarlo Cevenini



Lo staff viaggiante della Ferrari Formula 1 al completo: Peter Schetty, l'ing. Giorgio Ferrari e l'ing. Sandro Colombo discutono al Jarama



De Adamich con la Surtees-Pagnossin-Fina nel corso del suo duello con Cevert. Andrea verso la fine ha dovuto difendere il suo bel quarto posto dagli attacchi della McLaren di Peter Revson

Tra le quinte
del JARAMA

Dai missili al «terribile» (mancato)

● **MADRID** - La giovanissima figliola dello «sponsor» de Adamich, comm. Giulio Pagnossin, ha passato buona parte della mattinata del 1. maggio, prima del via del G.P. di Spagna, davanti alla porta del box Surtees-R.T. Pagnossin. Il padre le aveva detto, mettendole in mano un pacco di adesivi e di distintivi (in miniceramica) del suo team ceramiche dal baffo tricolore: «Ti dò due lire per ogni esemplare che distribuisce». E la piccola ha fatto il vuoto!...

● A pochi minuti dal via, alla Ferrari di Ickx hanno cambiato le gomme anteriori. Tutti hanno pensato a un «colpo» in extremis. Invece Jacky aveva effettuato i giri di ricognizione con le gomme da pioggia. Ma già era deciso di montare, come tutti, le slick da asciutto. Solo che Fittipaldi ha azzeccato a montare le YB33, dalla miscela un po' più dura delle YB 34 che avevano permesso il supertempo di Jacky in prova.

● Qualcuno (della Ferrari) chiede a Amon la mattina della corsa: «Ma come ti va questo tem-

po?». Il pilota blu replica: «E me lo chiedi? Non ti ricordi come... mi è sempre piaciuto il bagnato?...».

● La corsa della Matra, finita male per il cambio, ha seccato molto il direttore generale Lagardere. Perché in tribuna, invitati personali del dirigente francese (e in incognito), erano il Ministro della Difesa spagnolo e il suo capo di stato maggiore. Stai a vedere che le macchine da corsa servono anche per contratti di forniture missilistiche!...

● Amon non era proprio molto contento perché, col suo ritardo arrivo, il giovedì la Matra ha fatto provare la F. 1 blu a Pescarolo e Graham Hill. Va bene che correranno con i prototipi blu a Le Mans, ma certi «paragoni» seccano sempre!...

● Un gruppo di stupende e filiformi fanciulle in completo «hot pants» verdi e calzamaglia nera, sfoggiava scritte Jackie il terribile sulla schiena e negli adesivi che regalavano. Era la reclame dei nuovi pantaloncini da bagno «marca Stewart». Peccato (per la pubblicità) che, proprio a Jarama, lo scozzese non sia stato poi tanto terribile!...

● Catherine Ickx non era a Jarama. Si vede che il «bagnone» di Monza le è bastato. Durante la Mille Chilometri italiana non faceva che ripetere: «Ma mio marito è un pilota di macchine, non di motoscafi!...».

● Regazzoni non ha quasi più posto per la pubblicità sulla sua tuta. Dopo sigarette e altro, adesso c'è anche la scritta di un'acqua minerale (svizzera).

● Commento, amaro (e in rima baciata) di un meccanico Ferrari dopo la rottura del motore di Andretti in prova: «Come diceva Caio Gregorio, tiriamo giù anche questo motorio...».

● I meccanici McLaren hanno battuto il record di smontaggio e rimontaggio del gruppo motore per la sostituzione abituale pre-gara: un'ora e 28 minuti (in tre a lavorare). Per l'analoga operazione, col più complesso 12 boxer occorrono in media 4 ore e mezzo.

● Cronometro alla mano, Colin Chapman alla vigilia ha controllato i tempi di cambio di gomme sulla monoposto di Fittipaldi

(casomai ce ne fosse necessità, ha detto). «Vi dò un premio se impiegate meno di due minuti» aveva incoraggiato i meccanici. Tempo: 1'45".

● Un meccanico «aggiunto» della Ferrari ha rischiato di far scoppiare una guerra razziale nell'albergo di Madrid dove soggiornava il team modenese. C'era una troupe di danzatori negri brasiliani e una comitiva di americani, che hanno finito per metter su una festa con tamburi e maracas la sera del sabato. Una biondissima americanina si era tolta le scarpe per ballare meglio e queste, a un certo punto, sono scomparse. Apriti cielo! Accuse «yankees» ai «boveri negri». Invece lo scherzetto era stato organizzato dall'euforico scatenato danzatore di casa nostra.

● La Marlboro ha organizzato, dopo le prove del sabato, un «asado» con tanto di minicor-

rida. Ma nessuno dei piloti ha voluto avvicinare il toro peraltro abbastanza tranquillo.

● Gli organizzatori dell'AC Roma sono stati due giorni al Jarama, per raccogliere adesioni al G.P. Roma del 18 giugno. Andretti ha detto: «Se la Ferrari manda le macchine, io sono ben lieto di correre a Vallelunga. Mi incuriosisce».

● Da quanto tempo non avveniva? Il nuovo dirigente tecnico del team Ferrari, ing. Sandro Colombo (che ha sostituito nella responsabilità della squadra l'ing. Forghieri, tornato a Modena a progettare la B.3), è stato visto anche nelle curve ad osservare i comportamenti delle macchine.

● Poco prima di realizzare il nuovo favoloso record di Jarama, Jacky Ickx ha fatto un fuorigiri col suo 12 boxer. Lo diceva la «spia» rossa del contagiri. Ma non ci sono state conseguenze.

● Stewart e Hulme si sono lamentati del comportamento «duro» di Andretti in prova. L'hanno accusato di averli «stretti» in un paio di occasioni. Si dà il caso che queste accuse saltano fuori ogni volta che le Ferrari tornano ad andare forte!

● «Oh, ingegnere, ben arrivato! Finalmente è venuto!...» «Alt, so per chi forse lei mi ha scambiato. Ma io non sono...» Sapreste indovinare per chi il vecchio pilota svizzero De Grafenried ha scambiato in Spagna Andrea de Adamich?

● In Spagna i giornalisti non debbono proprio essere ben visti. Quello del Jarama è uno dei pochissimi autodromi in cui la tribuna stampa non esiste e bisogna seguire la corsa in piedi (perché il pubblico non rimane seduto mai). Occorre perciò fare acrobazie con le mani per tenere contemporaneamente: il quadro contagiri, il cronometro e il libretto di appunti! Ma non si snobbano solo i giornalisti al Jarama. Ne sanno qualcosa i direttori sportivi delle squadre. Schetty in particolare. Si vede che organizzare una corsa mondiale all'anno fa perdere la testa ai signori dell'ODACISA! Permettete perciò che AUTOSPRINT dia loro un bello ZERO in capacità professionale?

m. s.

racing
gloves

guanti sportivi
in similpelle
regolabili, lavabili
resistentissimi
universali
molto eleganti

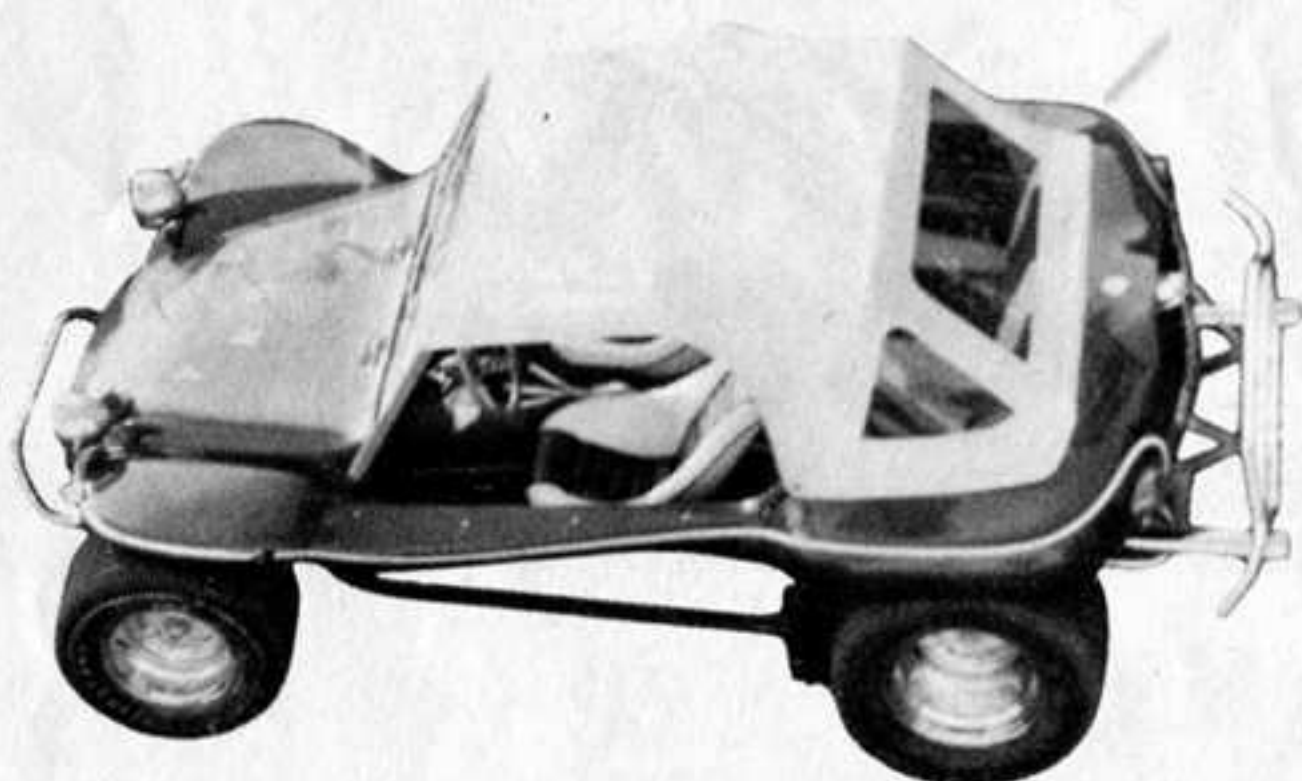
L. 2.800
spese di spedizione
comprese

in vendita presso
SHOP CAR 33
racing equipments
33, via Plinio/20129 Milano
tel. 26 56 86

PUMA

stabilimento:
00141 ROMA - via Val Seriana 3a
telefono 89.70.96 - 83.19.345

scatola
di montaggio
L. 440.000
sconto 10 %
fino al
31/5/72



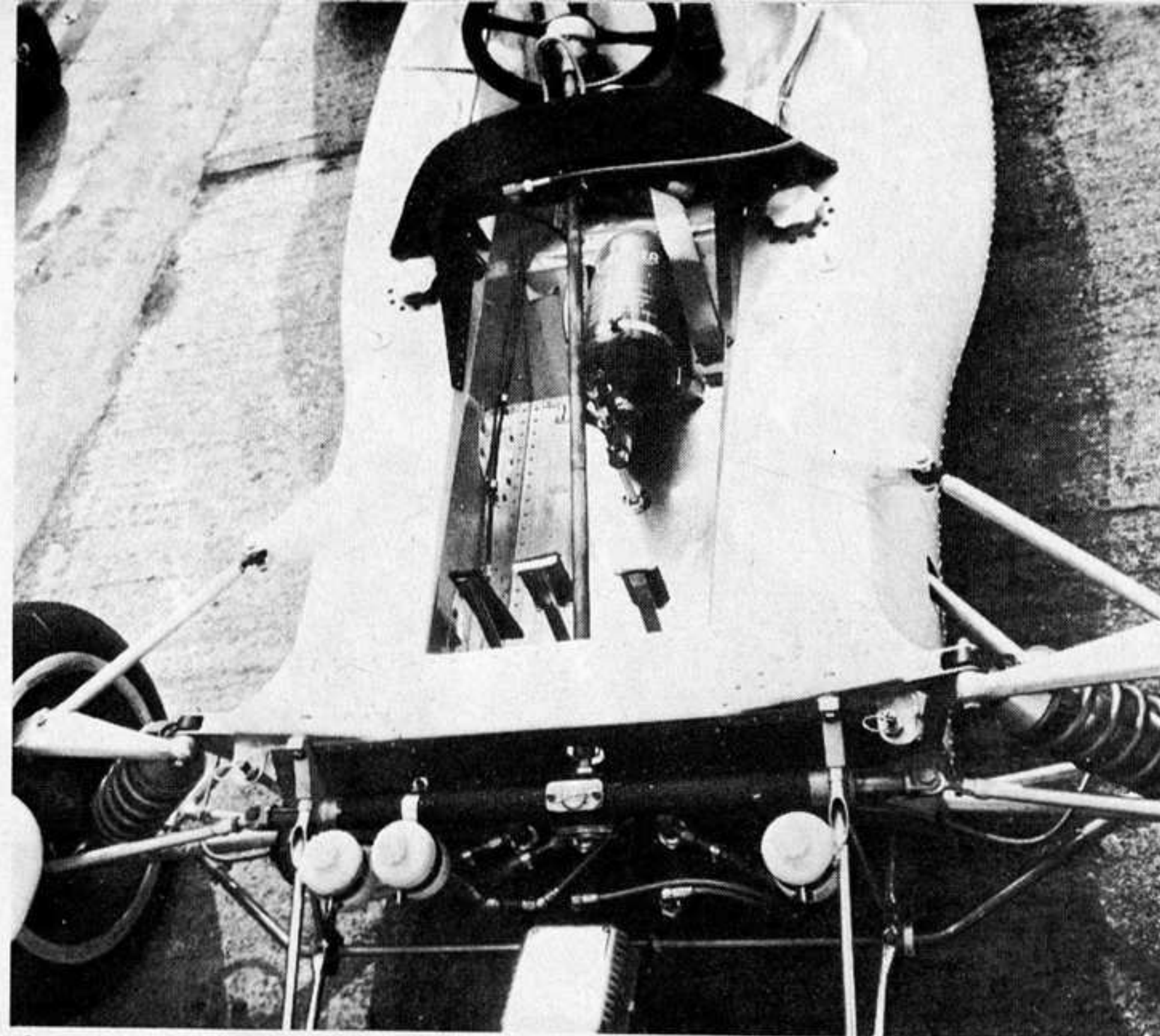
vettura di serie come da foto
L. 1.300.000 con garanzia

**JAUSSAUD
ferraribile**

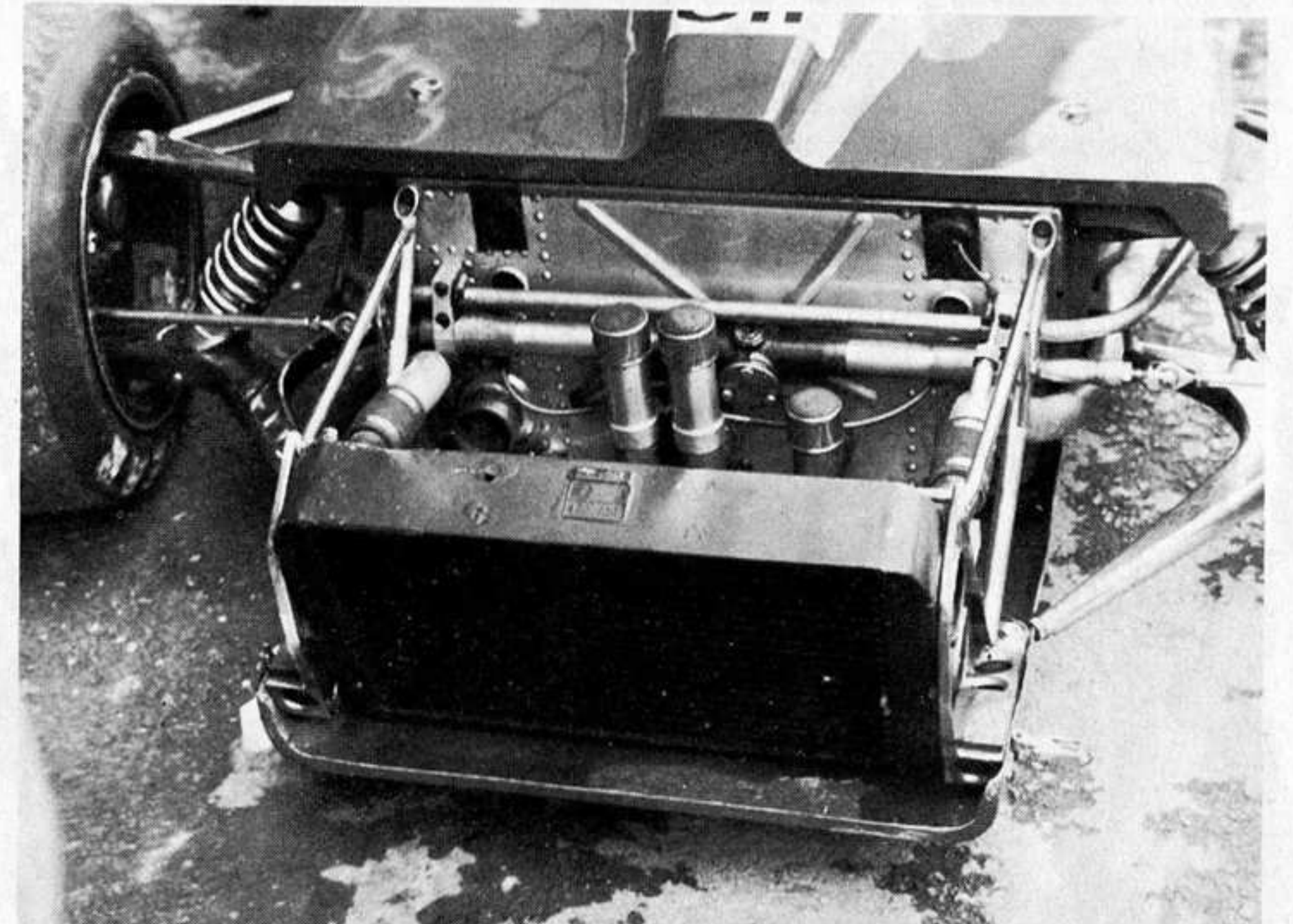
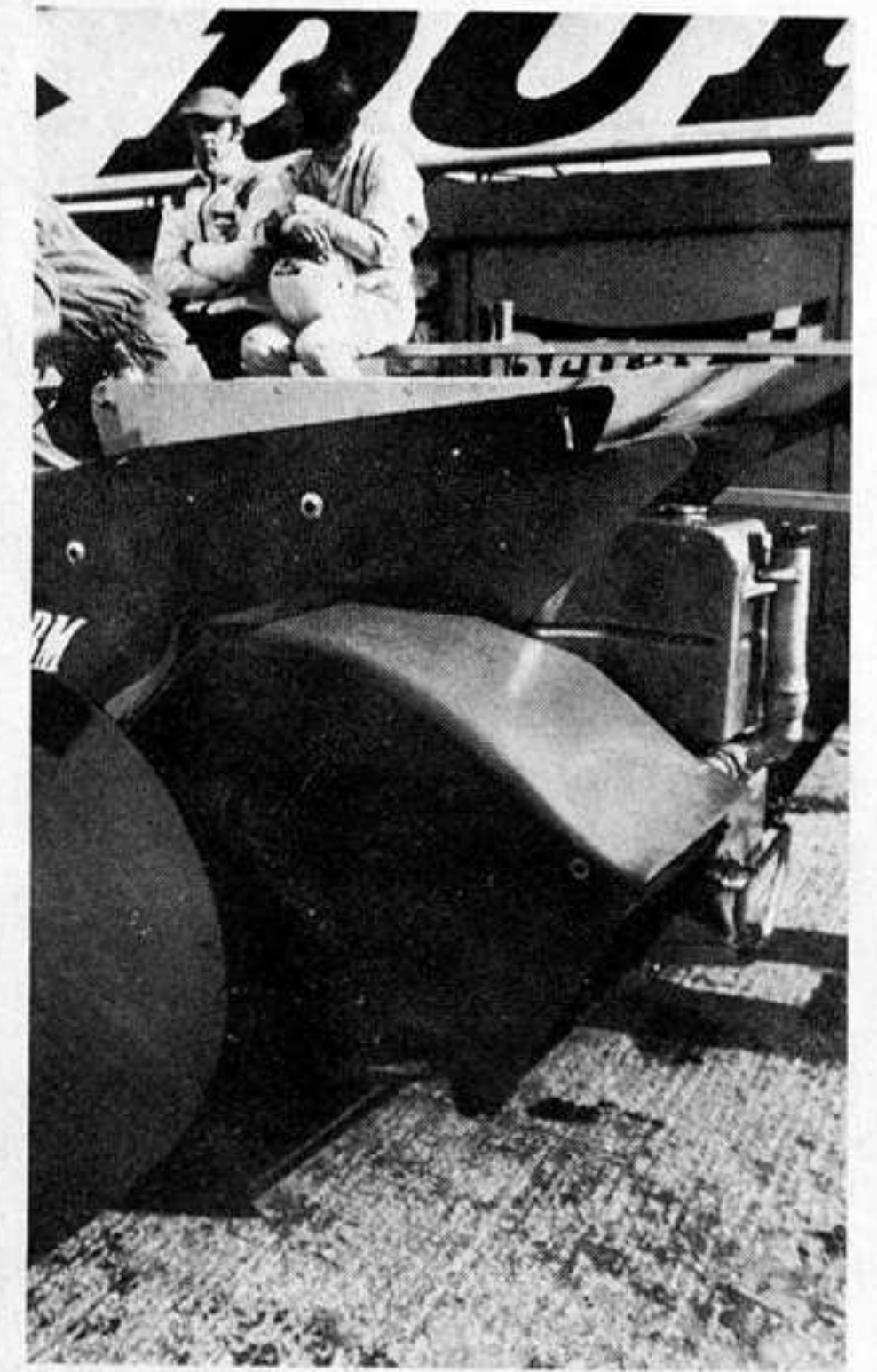
● Con le mani alzate, come fanno i campioni ciclisti, ecco il pilota francese JAUSSAUD come ha tagliato il traguardo di Hockenheim nella sua vittoriosa corsa F. 2 di due settimane fa. Jaussaud sembra tornato ai tempi migliori. Ha ambizioni anche oltre la seconda formula. Ha scritto a Ferrari per chiedergli una monoposto F. 1 per Montecarlo, cioè quella «libera» di Andretti, che non viene a Monaco. E' da pensare che gli risponderanno di no. Anche perché altrimenti non sarebbe più logico in un caso del genere magari fare un pensiero a Nanni Galli, la cui presenza con la Tecno Martini è da considerare sempre dubbia, visti i tempi che la F. 1 bolognese ha spiccato (solo di grinta del pilota) a Imola?



A Jarama in viaggio di nozze... F. 1, ecco i bolognesi Sandro e Paola Beccari ed i genovesi Roberto e Lia Dotti, del Club Autosprint



Sopra, la bella struttura monoscocca « aperta » della BRM P 180. A destra, i radiatori acqua intubati posteriori. La 180 non va ancora



A sinistra, poco alla volta, la Eifelland ritorna ad assomigliare ad una March 721. Per ora, le è rimasta la carenatura dell'abitacolo. Sopra, il radiatore che — avariatosi — ha costretto al ritiro Stewart dopo il testa-coda. La nuova Tyrrell apparirà a Nivelles, per il G.P. del Belgio (Attualfoto)

Jackie Stewart dichiara : 'sparo con fucili Beretta perché sono i migliori'

chi corre a 300 km all'ora
conosce l'importanza
della perfezione tecnica.

Per questo

J. Stewart ha scelto un fucile Beretta



Beretta



studio emmetti



In occasione del G.P. di Spagna, l'Associazione Costruttori F. 1 aveva sollecitato una riunione a MADRID, con i rappresentanti della CSI e gli esponenti della GPDA, l'associazione piloti. Ma i responsabili burocratici dello sport automobilistico hanno fatto sapere da Tokyo, dove si è svolto il noto convegno turistico-sportivo-lavoro della F.I.A., che non ravvisavano la necessità di questo incontro e comunque annunciavano che, in occasione del GP Monaco a Montecarlo, avrebbero presentato il nuovo progetto CSI per i regolamenti F. 1, sia per quanto riguarda la costruzione (specie in funzione sicurezza) delle nuove monoposto, sia per la questione oggi contestatissima del rifornimento ai boxes, per ridurre la quantità di carburante nei serbatoi.

Intanto l'associazione Costruttori F. 1 ha diramato questa nota di opposizione al progetto CSI, che ci sembra opportuno pubblicare integralmente per definire le opposte tesi, al momento davvero inconciliabili.

Sugli argomenti citati, AUTOSPRINT ha chiarito da tempo la sua posizione.

Desideriamo comunque ricordare che, se la CSI ha anche troppo spesso preso decisioni superficiali, o di comodo, è altrettanto vero che i costruttori continuano altrettanto a fare la politica del «cicero pro domo sua», senza preoccuparsi poi tanto del realismo di certe esigenze generali.

L'augurio è che si trovi comunque uno sbocco nel particolarismo singolo, a vantaggio prima di tutto dello sport automobilistico.

L'ultimatum dei costruttori F. 1 alla C.S.I.

LONDRA - L'associazione dei costruttori di vetture di F. 1 e di tutte le vetture da Grand Prix informa di aver chiesto di avere una riunione con la CSI, con i proprietari di circuiti e con i piloti, in occasione del G.P. di Spagna.

I costruttori di F. 1 ritengono che le proposte della CSI, a proposito delle fermate al box e delle due manches, siano contrarie all'attuale atteggiamento dei costruttori, nei riguardi di una maggiore sicurezza nelle gare di Grand Prix.

I pareri dei costruttori sono espressi qui di seguito.

1) Ci sono state molte discussioni e scambi di idee fra la CSI e l'associazione dei costruttori di F. 1 riguardo alle caratteristiche tecniche per le F. 1 del 1973. Inoltre i costruttori, sia individualmente che collegialmente, hanno svolto studi per trovare materiali adatti e applicazioni tecniche per la costruzione di vetture più sicure.

Per conseguenza le nuove esigenze tecniche, sulle quali CSI e costruttori paiono d'accordo, daranno quale risultato vetture più sicure sui circuiti. Restano soltanto da completare alcuni particolari e il complesso dei nuovi regolamenti. I costruttori ritengono che questi regolamenti debbano essere messi a punto entro il 1. giugno di quest'anno. Tutto sta a indicare che il telaio «o cellula di sopravvivenza» della futura vettura di F. 1 fornirà maggior protezione al pilota e ridurrà notevolmente i rischi d'incendio, nel caso di un incidente, nei confronti del passato. Il primo obiettivo delle esigenze costruttive è consistito nell'eliminare lo spargimento del carburante in caso d'incidente, riducendo appunto così le possibilità d'incendio.

2) Prima che fossero disponibili informazioni tecniche e costruttive sufficienti, la CSI ha agito frettolosamente e senza consultare i costruttori, annunciando nel dicembre 1971 che dal 1973 in poi sarebbero state obbligatorie le fermate al box nei Grandi Premi, e che sarebbe stato limitato il contenuto di carburante sulle vetture di F. 1. Non sono mai stati chiariti i motivi per questo annuncio, ma si è parlato di ragioni sia di sicurezza che politiche. Si direbbe che la CSI, essendosi posta in una situazione spiacevole, ora non voglia o non possa mutare la decisione, presa in un momento in cui aveva da poco avuto inizio la ricerca di creare vetture e corse più sicure in F. 1. Questa ricerca, oltre a studi tecnici, ha fornito informazioni le quali dimostrano chiaramente che la decisione della CSI è stata presa affrettatamente e non ha molto a che fare con il vero problema.

3) Le nuove caratteristiche tecniche sono abbastanza progredite, nel loro concetto, per consentire di costruire una F. 1 che contenga abbastanza carburante per completare un Grande Premio in osservanza ai regolamenti 1972, senza fermate al box e in condizioni di sicurezza quali non si sono mai avute fin'ora.

Questo fornisce una competizione degna del nome di Grande Premio, o «grande épreuve» mentre le proposte della CSI ridurrebbero notevolmente il livello di queste gare.

4) Se fossero imposte le soste al box, si dovrebbero applicare le seguenti misure:

● a) la via di accesso dal circuito ai boxes dovrebbe essere studiata in modo che le vetture rallentino a velocità sicura, prima d'immettersi effettivamente nella strada vera e propria di accesso al box. Si dovrebbero avere cure particolari, ove la strada di accesso lasci il circuito in un punto ove possono essere in atto delle «scie» (esempio: incidente a Le Mans nel 1955).

● b) Il sentiero del box dovrebbe essere abbastanza largo per consentire un sicuro passaggio alle vetture che vanno al box o ne escono.

● c) Ogni box dovrebbe essere abbastanza largo per consentire a qualsiasi vettura che si fermi per il rifornimento di entrare e uscire senza ostacoli (nota: potrebbero esservi 25 vetture al box contemporaneamente).

● d) Lasciando il sentiero del box per tornare in pista, non dovrebbero esistere mezzi artificiali che impediscano a pilota e vettura di tornare in corsa, quali o luci rosse o bandiere.

● e) La strada di riingresso dal sentiero del box dovrebbe riunirsi al circuito in modo tale da consentire a una vettura di tornare in gara senza pericolo, a velocità da corsa.

● f) Ad ogni box ci dovrebbe essere un commissario addetto agli incendi, con adeguata attrezzatura anti-incendio.

● g) Gli addetti alle segnalazioni al box e i cronometristi delle squadre dovrebbero stare fra il sentiero del box e il circuito. Questo richiederebbe squadre supplementari, per lasciare nella zona box un numero sufficiente di meccanici (almeno sei per vettura).

● h) Il sentiero del box dovrebbe essere tenuto completamente sgombro di personale, questo in ogni momento (compresi giornalisti e meccanici) per evitare il pericolo che vengano investiti.

● i) Le fermate al box saranno uno svantaggio per le vetture a 12 cilindri che consumano più carburante, perché (i) richiederanno soste più lunghe, (ii) potrebbero richiedere due soste.

● j) I serbatoi del carburante per il rifornimento devono essere forniti dal circuito o dagli organizzatori.

● k) Ci dovrebbe essere una revisione delle tabelle dei giri e anche procedure per tenere informati gli spettatori sulle posizioni di gara.

I COSTRUTTORI DI F. 1 SONO DEL PARERE CHE L'APPLICAZIONE DI QUESTE NECESSARIE MISURE DI SICUREZZA SIA IMPOSSIBILE SENZA UNA GRANDE E NON GIUSTIFICATA SPESA, SULLA MAGGIORANZA DEGLI ATTUALI CIRCUITI.

A MONTECARLO si decide, in un incontro tra costruttori, piloti e dirigenti CSI, il futuro tecnico e regolamentare delle maximonoposto 3000, specie in funzione della sicurezza. ● Perché il «NO» assoluto al rifornimento in gara.

5) La CSI ha annunciato che le alternative alle fermate al box sono le seguenti:

● a. due manche; ● b. due manche e una finale.

La parte più pericolosa di qualsiasi gara è rappresentata dai giri iniziali, quando le vetture sono ammassate. E' importante che venga ridotto al minimo il numero di tali situazioni.

Molti proprietari di circuiti e molti organizzatori non possono permettersi di modificare le installazioni dei boxes, per via delle forti spese, e opterebbero quindi per il più pericoloso sistema, che prevede manche e finale.

Per certi circuiti la lunghezza massima di qualsiasi manche o finale, con i regolamenti proposti dalla CSI e l'attuale consumo di carburante dei motori a 12 cilindri, sarebbe di km 225. Tale distanza, per una finale, degrada gravemente l'appellativo «Grande Premio» in una gara di campionato mondiale.

Un Grande Premio di due manche e finale per somma dei tempi creerebbe una situazione in cui gli spettatori, sia quelli alla TV che quelli presenti, non avrebbero nessuna idea, durante la seconda manche, delle effettive posizioni assolute. Il vincitore di una «grande épreuve» dovrebbe essere il primo a passare allo sventolare della bandiera.

Le proposte della CSI riducono il livello delle corse di F. 1 a quello delle F. 2 o delle F. 3. QUESTO NON PUO' E NON DEVE SUCCEDERE DATO CHE MAI COME ORA LA F. 1 E' STATA COSI' ENERGICAMENTE CONTESTATA DA TANTE SQUADRE E MAI COME ORA HA AVUTO UN COSI' DIFFUSO APPOGGIO DA PARTE DEL PUBBLICO E DEGLI ORGANIZZATORI.

PER CONSEGUENZA I COSTRUTTORI DI F. 1 FANNO LE SEGUENTI RACCOMANDAZIONI

● Serbatoi del carburante Uniroyal o analoghi
● Struttura deformabile, come accordato fra costruttori e CSI

● Giunti tubi di alimentazione auto-sigillati
● Interruttori di sicurezza

● Serbatoi speciali a prova d'incendio
● Migliorie dei roll-bars

● Migliorie nei sistemi per spegnere gli incendi
● «Cellule di sopravvivenza» per i piloti

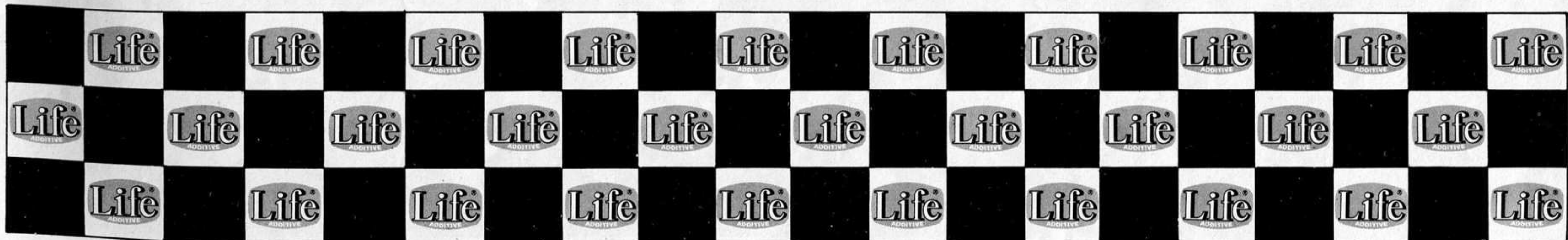
● Qualsiasi altra misura di sicurezza concordata fra costruttori e CSI

● Che tutti i Grandi Premi si svolgano come corsa unica.

● Che non ci siano limiti alla quantità di carburante

● Che un Grande Premio di F. 1 non venga deciso da due manche o da due manche e una finale

● Che la CSI annulli i regolamenti del dicembre scorso, per quanto riguarda le soste al box, in previsione delle nuove caratteristiche tecniche delle vetture di F. 1.



La «riunione gialla» della C.S.I.

Rinviate a giugno le regole - sicurezza

La spedizione italiana al congresso di primavera a Kyoto è rientrata dal Giappone con le «ventiquattr'ore» piene zeppe di carte, documenti e proposte. L'incontro biennale dei delegati FIA (riuniti nel '70 a Firenze e già per il '74 convocati a Sofia), non ha aggiunto molto al poco credito riconosciuto dall'ambiente sportivo alla CSI. Erano presenti a Kyoto (520 km da Tokyo) il principe von Metternich, presidente, e Henri Treu, segretario della commissione. I capidelegazione erano von Hanstein (Ger.), Pfundner (aut), Hanna, Can, Villapaderna (Spa), Moran (USA), Chiron (Mon), Consten (Fra), Delamont (GBR), Dardoufas (Gre), Rogano (Ita), Nakamura (Gia), Pijanowski (Pol), Agvald (Sve), De Toledo (Svi), Afanasiev (URSS). Per la prima volta ha partecipato ai lavori della CSI l'Argentina con Baca e Faggio e questa presenza nello schieramento della commissione dovrebbe ritenersi definitiva, anche se fra tre anni è prevista la conferma da parte del bureau.

Sui risultati (e su certe morali) dei lavori di Kyoto abbiamo fatto quattro chiacchiere con il dr. Erasmo Saliti, segretario della CSAI, andato in Giappone con il presidente dell'ACI avv. Filippo Carpi de' Resmini (esponente FIA), con l'ing. Alberto Rogano, presidente della CSAI, con il dr. Giovanni Gallo consigliere Karting, con l'ing. Bacchiagaluppi rappresentante italiano nelle tre sottocommissioni CSI. Vediamo un po' di riassumere per i lettori quanto si è detto e si è fatto al congresso di primavera. Dividiamo gli argomenti.

● **CAMPIONATO EUROPEO TURISMO 1973:** l'Italia ha proposto un'articolazione in tre divisioni, ma nelle votazioni è sola con l'Unione Sovietica e Polonia contro il resto... del mondo. Anche Paesi estranei come l'Australia (!) si sono pronunciati per la conservazione delle due divisioni attuali fino a 2000 ed oltre 2000. Tra le astensioni: Argentina, Canada e Francia. URSS e Polonia hanno votato in favore della proposta italiana per il possibile impiego nell'europeo turismo delle loro derivazioni-Fiat.

Aumenta nel '74 la cilindrata F.3

● **FORMULA 3:** si è parlato a lungo delle prospettive future di questa formula internazionale. Da parte dei Paesi extraeuropei è stato confermato un vivo interesse teso ad avviare un contatto a livello piloti e gare con quei Paesi dove l'attività F.3 è ormai con successo radicata da anni. Polonia, Unione Sovietica e Italia hanno sostenuto la necessità di aumentare la flangia, comunque è stata ribadita l'opinione generale che sia il caso di elevare la potenza dei motori F.3 per contenere le spese di gestione di queste monoposto e per allargare così la base dei concorrenti quasi tutti i delegati si sono orientati verso questa proposta: lasciare inalterata la strozzatura, limitare il numero dei giri e aumentare la cilindrata a decorrere dal 1974. Il Canada in particolare ha auspicato l'aumento della cilindrata in maniera tale che si estenda la gamma dei motori disponibili per l'equipaggiamento della F.3.

Infine la Francia si è espressa ancora una volta favorevolmente a questa terza formula, manifestando certi dubbi legati ai temi propedeutici e promozionali delle formule nazionali. La CSI ha deciso di ricorrere, per la soluzione di tutti questi problemi, ad un'inchiesta a livello aderenti alla FIA.

MINIMI DI QUALIFICAZIONE: sono stati approvati formalmente i criteri per la determinazione dei tempi minimi di qualificazione a tutte le corse internazionali libere e non soltanto a quelle dei campionati FIA.

CAMPIONATO SUDAMERICANO F.2: per iniziativa di Argentina, Venezuela e Brasile è stata decisa l'istituzione di un campionato «regionale» sudamericano di F.2 che (dopo un esperimento ulteriore in programma quest'anno) decorrerà dal 1973. Sarebbe prevista una finale intercontinentale.

Niente più bidoni di rifornimento

SISTEMA RIFORNIMENTO STANDARD: per le gare di durata è stato approvato un sistema standard di

rifornimento stagno a caduta di carburante. Tale sistema può essere centralizzato o particolare per singolo concorrente ai boxes. Dal 1973 saranno banditi i bidoni Nascar ritenuti poco sicuri.

PNEUMATICI F.2: è stato ribadito il principio della limitazione della larghezza dei pneumatici F.2 e la competente sottocommissione stabilirà la sezione massima.

LARGHEZZA «FUORI TUTTO»: è stata fissata in 210 cm. La larghezza massima delle vetture da circuito. Il provvedimento avrà vigore dal 1973 ed è stato specificato che le vetture Gr. 7 di costruzione anteriore a tale data e di larghezza superiore ai 210 cm potranno continuare a correre.

VEETURE GRUPPO 5: a Londra in giugno (dopo Le Mans) la sottocommissione regolamenti tecnici stilerà la esatta definizione delle vetture Gr. 5, oggi troppo spesso e troppo comodamente assimilabili a quelle Gr. 7.

Anche in SVEZIA G.P. «mondiale»?

CAMPIONATO SUD-PACIFICO: su proposta dell'australiano Thomson nel 1974 si svolgerà il primo campionato del Sud-Pacifico riservato a monoposto o sport (non è stato ancora deciso) equipaggiate con motore di cilindrata massima di 2000 cc e di una potenza limite di 300 CV. I Paesi che già si sono prenotati ad ospitare almeno una prova di campionato sono Giappone, Macao, Malesia, Singapore, Filippine, Nuova Zelanda e Australia.

G.P. DEL MESSICO F.1 1972: è stata data assicurazione agli organizzatori messicani che la gara si disputerà regolarmente solo a queste condizioni: ① pagamento di una cauzione da stabilire; ② garanzia governativa per l'ordine pubblico; ③ accettazione senza riserve dei commissari internazionali.

DUE NEO-GRAN PREMI NEL '73: il Brasile (che quest'anno ha ospitato un G.P. non valido per il mondiale F.1) e la Svezia sono stati autorizzati ad organizzare una prova valida per il campionato F.1 del 1973. L'Italia, e non soltanto l'Italia, aveva sollevato una obiezione di principio in merito all'assegnazione di una prova titolata alla Svezia che fino ad oggi non ha mai organizzato un G.P. F.1 preliminare. Evidentemente è stato determinante il seguito di cui gode il presidente della GPDA lo svedese Jo Bonnier che adesso strumentalizzerà la decisione-CSI alla faccia del regolamento e del buon senso.

SICUREZZA IN F.1: la Commissione Sportiva Internazionale ha raccomandato alla sottocommissione Regolamenti tecnici (che, come detto, si riunirà in giugno a Londra) di mettere a punto decisioni e conseguenze che riguardano: ① strutture contenitrici del serbatoio dell'olio per impedire perdite; ② sistema di estinzione nell'abitacolo e nel vano motore; ③ peso minimo (sotto riserva) di 570 chilogrammi; ④ capacità massima di 160 litri per i serbatoi di carburante. Nel caso si dovesse confermare quest'ultimo limite, la sottocommissione dovrà decidere se sarà il caso (ferma restando la durata del G.P.) di prevedere un rifornimento supplementare l'articolazione del G.P. in manches e classifica a somma di tempi, oppure in batterie e finale.

APERTURA ASIATICA PER IL KARTING: non è stato dibattuto alcun problema. La conferenza ha confermato l'interesse dei Paesi asiatici per il Karting. Nel 1973 Paesi come Giappone, Malesia e Hong-Kong daranno vita ad un campionato Estremo-Orientale. I delegati europei (tra cui il dr. Giovanni Gallo) hanno suggerito l'opportunità di riservare questo campionato ai motori classe 100 cc internazionale onde consentire a fine stagione (ma anche durante) un confronto comparativo — alla pari — tra i piloti e i Kart europei e asiatici.

ORGANIZZAZIONE STANDARD DEI RALLIES: il 30 maggio ad Atene, in occasione del Rally dell'Acropoli (valido per il Mondiale Marche), saranno gettate le basi per la ristrutturazione organizzativa dei rallies internazionali per quanto concerne le prove comuni dei campionati FIA.

Lino Ceccarelli

Momenti d'angoscia nel clan ALFA in SICILIA

Si temeva che GALLI e un tecnico fossero sul tragico aereo «DC8»

PALERMO. Un centinaio di equipaggi risultano perfettamente in regola, a norma di regolamento, con le iscrizioni alla prossima Targa Florio del 21 maggio. Si tratta di una partecipazione sufficientemente qualificata che però potrà conferire alla corsa madonita una configurazione definitiva soltanto dopo le prove ufficiali di giovedì 18 (in programma dalle ore 9,30 alle 12,30 e dalle 13,30 alle 16,30), quando si conosceranno i nomi degli ottanta equipaggi più veloci, i soli che potranno prendere il via domenica alle ore nove.

L'elenco degli iscritti conferma praticamente le previsioni della vigilia. La Ferrari con la solitaria «312P» della coppia tutta italiana Merzario-Munari, dovrà vedersela con le quattro «33tt3» di Chiti che, almeno sulla carta, dovrebbero vedere Elford con Van Lennep, Vaccarella con Stommelen, de Adamich con Hezemans e Nanni con Marko. Appare comunque chiaro che questi binomi potranno essere confermati solo dopo l'esito delle prove, sia ufficiali che «ufficose».

Fra gli assenti di rilievo — pur se previsti — ci sono la «Gulf Mirage» di John Wyer decisamente troppo fragile, così come le tre litri «Lola», e le «T290» di Bonnier che pare non abbiano raggiunto un accordo soddisfacente con gli organizzatori. All'appello manca anche la «Porsche 908» di Jost-Schuller e la «Pantera» di Muller di cui si era parecchio parlato a livello di «si dice». Di primo piano comunque la partecipazione delle varie sport due litri più o meno private fra cui spicca la «Abarth-Osella» di Facetti-«Pam». Sarà pure interessante vedere impegnati Lele Pinto e Ugo Locatelli con la piccola Ferraris mille, che certamente lotterà gomito a gomito con un nugolo

di AMS che vivacizzano la classe.

Fra tanto sulle Madonie è stato effettuato il collaudo del circuito da parte degli organismi tecnici locali e della CSAI (Mirto Ventura) ed è iniziato il conto alla rovescia per il giorno della gara.

Giovedì è arrivata a Cerda una «33tt3» con l'ingegnere Severi per una prima presa di contatto col tracciato: per la tubolare comunque c'è stato poco lavoro. Durante il secondo giro, venerdì poco dopo le 13, mentre era alla guida Vaccarella, si verificava un incidente piuttosto grave, risolto fortunatamente senza alcuna conseguenza fisica per il pilota siciliano.

Nei pressi del bivio Polizzi, in una semicurva veloce, il «preside volante» trovava nel bel mezzo della strada un grosso autotreno quattro assi il cui conducente, accortosi in extremis dell'arrivo dell'Alfa, stava tentando di riportarsi sulla destra. Purtroppo era tardi e nonostante Vaccarella avesse cercato di stringersi il più possibile a destra, finendo su uno spiazzo eroso, la ruota posteriore sinistra, l'ultima, del grosso mezzo, «pizzicava» la «33» danneggiandone gravemente il frontale e la fiancata sinistra. Vaccarella, tornando al Motel Aurim di Cerda, quartier generale siciliano dell'Autodelta, raccontava a Severi dello «spaghetto» e sospendeva gli allenamenti. La vettura veniva recuperata e ci si rendeva conto che ci sarebbero voluti almeno tre o quattro giorni di lavoro per riportarla in efficienza; così veniva richiesto l'invio da Milano di uno specialista che potesse lavorare rapidamente sul telaio.

Sabato mattina arrivava via terra, con il traghetto da Napoli, Vic Elford. Il forte pilota inglese (da più parti già indicato come partner ideale di Vaccarella per il giorno del-

la gara, al posto di uno Stommelen forse rapidissimo ma anche troppo focoso), iniziava ad inanellare giri di ricognizione con un «GTAM» giallo e poi, al pomeriggio, trovava buona compagnia proprio in Vaccarella che, assicurato con una solida cintura di sicurezza, ha lungamente girato a fianco del «postino».

Sabato sera poi è arrivato anche Nanni che ha girato per tutta la domenica con un altro «GTAM» riprendendo alla sera di domenica la via di casa per compiere le operazioni di voto (analogamente a quanto già fatto da Severi la sera prima).

A proposito delle trasferte siciliane va ricordato che a Cerda e a Milano gli uomini dell'Alfa hanno vissuto momenti di angoscia quando si è saputo del tragico incidente del «DC-8» Roma-Palermo di venerdì sera. Tanto Nanni Galli che il meccanico dell'Autodelta richiesti d'urgenza per la vettura di Vaccarella, avrebbero dovuto essere a bordo di quell'aereo e in tal senso avevano informato Settimo Milanese. Poi il pratese, avendo fatto troppo tardi, era rimasto in Toscana, contando di partire la mattina successiva, mentre il meccanico aveva perduto per pochi minuti la coincidenza col «volo della morte» essendo arrivato troppo tardi a Roma per un'avaria al Milano-Roma che aveva ritardato di circa un'ora.

Per martedì sono attesi sulle Madonie Andrea de Adamich, Gijs Van Lennep e Toine Hezemans. Riparato il «muletto» e con le altre vetture che man mano giungeranno in Sicilia, inizieranno un «tour de force» di allenamenti per non lasciarsi scappare, il 21 maggio, quel risultato che potrebbe, almeno in parte, riscattare una intera stagione di amarezze per gli uomini-Alfa.

Giulio Mangano

Una 24 ORE di prova FERRARI a Torino

La Ferrari parteciperà con una sola vettura alla Targa Florio, ma Sandro Munari non vuole affrontare la trasferta siciliana senza aver davvero confidenza col 312 P. Il rallyista ha chiesto e ottenuto di potersi recare sul percorso delle Madonie anche prima di lunedì 15 quando tutti saranno in Sicilia per terminare quella preparazione avversata dal maltempo. Prima, e precisamente tra il 9 e il 10 maggio la squadra 312 con Merzario e Munari si porterà al tronco di autostrada usato dalla Fiat a Torino, dove sosterrà una... 24 ore

tutto rettilineo. Sarà una prova di durata, al massimo regime, in vista di LE MANS, con «andata e ritorno» sui due tratti paralleli di 14 chilometri della «base» della FIAT controllata elettronicamente e sulla quale si è già svolto il test delle «code», prima della 1000 Km di Monza.

Le MATRA by night infastidiscono i contadini marsigliesi

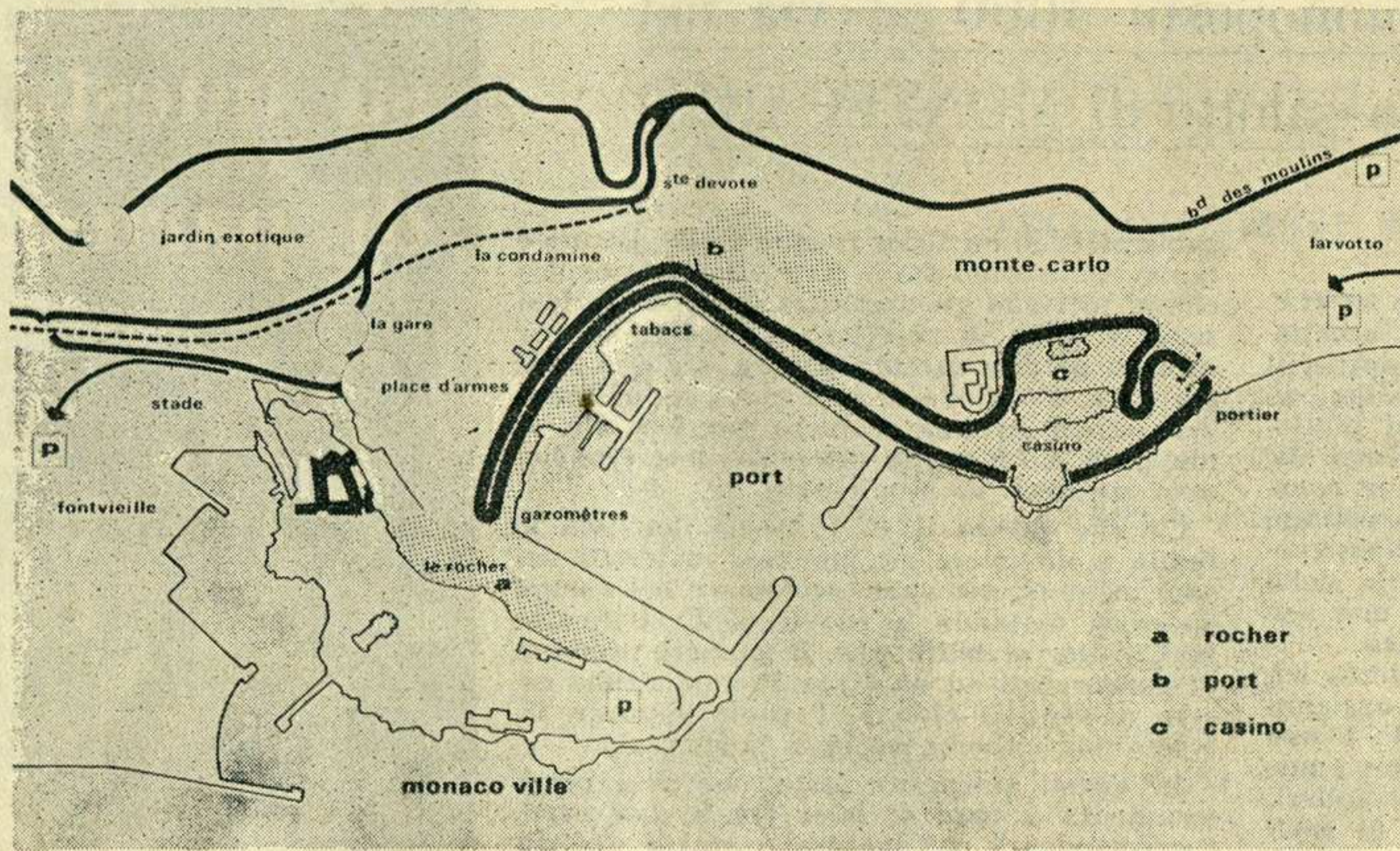
LE CASTELET - Ancora una volta la «grandeur» è stata tirata in ballo dai

francesi anche se a farlo non sono stati i gollisti, ma i dirigenti della Matra. E' successo l'altra notte, quando nell'autodromo «Paul Ricard» le sport della casa nazionale stavano provando a scarichi aperti in preparazione della loro grande occasione di Le Mans. Il rombo dei motori, veramente potenti si dice, moltiplicato dai monti circostanti ha svegliato i contadini della zona che in gran numero si sono precipitati al circuito per protestare. Alle veementi lamentele dei «paysans» pare che un dirigente Matra abbia risposto che si chiedeva loro un piccolo sacrificio, appunto per la grandeur del Paese. Pare, ancora, che la risposta sia stata poco edificante, qualcosa come «ma a noi non ce ne importa niente»!

Mentre gli organizzatori regolano in modo nuovo (per la sicurezza) la dislocazione del pubblico sul circuito, scoppia una nuova vigilia

polemica del G.P. monegasco

Il successo di pubblico che tutti gli anni caratterizza il G.P. di Monaco, ha indotto gli organizzatori a prendere in esame la questione «visibilità e sicurezza» per gli spettatori. In seguito a questo esame e per offrire veramente posti dai quali si possa con «tranquillità» vedere la corsa (anche se le richieste dell'Associazione F.1 rimette ora tutto in gioco) i cosiddetti CIRCULAIRES, che da quest'anno si chiamano PELOUSES, sono stati ridotti di numero e le zone alle quali si potrà accedere con quello speciale biglietto sono soltanto tre: zona A «rocher», ove è la residenza del principe Ranieri, zona B quartiere Condamine-Porto e zona C Montecarlo-Casino. Naturalmente, a seconda del biglietto posseduto, gli spettatori verranno smistati da alcuni centri appositamente creati, centri che si trovano a Vistaro (e che interessa particolarmente coloro che giungono dall'Italia), alla base de La Turbie sulla corniche moyenne, al giardino esotico, stazione e in piazzad'armi.



In una dichiarazione ufficiale ad AUTOSPRINT, Pierre Karczac (dell'Ufficio stampa dell'AC Monaco, e membro della FIA) ha annunciato: «Il segretario dell'associazione costruttori di F.1 ci ha costretti ad accettare 28 iscrizioni per le prove e l'impegno di ammettere al via 25 vetture. Per noi era già un problema avere 20 macchine al via come voleva la FIA per una gara di validità mondiale, ma 25 ci sembrano veramente troppe! E' in gioco la sicurezza non solo dei piloti ma anche e soprattutto quella del pubblico che è ai margini del circuito cittadino. Abbiamo dovuto sottostare all'aut-aut di Mr. Ferguson, perché non sapevamo come comportarci altrimenti a 10 giorni dalla disputa del G.P. quando ormai la macchina organizzativa era stata messa in moto. Certo ce lo potevano dire prima, e avremmo agito forse in altro modo. Una cosa abbiamo messo ben in chiaro con il sig. Ferguson: la responsabilità è TUTTA, tutta ripeto dei costruttori che ci hanno imposto 25 vetture al via quando noi come organizzatori non ne volevamo far partire neppure 20».

Il G.P. della paura

FERRARI romperà il «Fronte dei costruttori» a MONTECARLO?

L'ing. ENZO FERRARI, interpellato telefonicamente sull'improvviso «caso» maturato per la richiesta dell'ASSOCIAZIONE COSTRUTTORI F.1 di avere 25 macchine al via nel G.P. di Monaco F.1 di domenica prossima 14 maggio, ha dichiarato testualmente ad AUTOSPRINT:

1) Debbo anzitutto precisare, contrariamente a quanto è stato scritto su un quotidiano milanese, che dopo la tragedia Bandini nel 1967 la Ferrari non ha partecipato l'anno dopo alla corsa, senza peraltro ottenere la solidarietà dei colleghi costruttori che non hanno tenuto conto di quel sacrificio.

2) Ancora prima della tragedia occorsa al mio pilota, ho ripetutamente espresso, in conferenze stampa ed in altre dichiarazioni, la mia convinzione che non fosse tra i marciapiedi di quel circuito-salotto che si dovevano continuare a disputare Gran Premi mondiali F.1.

3) A conoscenza del nuovo «caso», ho chiesto per telefono a Spa al direttore sportivo della Ferrari Peter Schetty, di informarmi sull'adesione da lui data al deliberato della associazione costruttori. A parte che queste decisioni vengono prese a maggioranza, Schetty mi ha detto che la controversia è nata ancora una volta con gli organizzatori per la tabella economica degli ingaggi. La nostra associazione, mi ha detto Schetty, era disposta ad accettare 20 partenti, ma la situazione si è irrigidita tanto più che l'Associazione Costruttori aveva conosciuto il parere del Presidente della Commissione circuiti e sicurezza della CSI, il tedesco Schmidt, favorevole all'ammissione di 25 vetture al via sul tracciato di Montecarlo.

Fin qui l'ing Enzo Ferrari. Per quanto ci riguarda vogliamo solo rimandarvi alle altre dichiarazioni da noi appresso pubblicate, sia di Schetty che di costruttori inglesi, come di piloti, per i quali il problema di sicurezza di 25 macchine insieme al via nel toboga di Montecarlo, praticamente non esiste.

Eccoci d'accordo, a discutere di cose spiacevoli! C'è stata la grigia storia del Gran Premio d'Argentina, con quella specie di ricatto operato dalla associazione F.1. (Quella dei costruttori) verso gli organizzatori, che pur essendo gente sveglia erano ingenuamente cascati nel classico tranfollone del tira-e-molla, portato fino alla vigilia della corsa, in modo che non fosse più possibile rifiutare le richieste avanzate all'ultimo momento. Pena la dispersione di tutti gli sforzi finanziari fino ad allora sostenuti. E gli argentini, ricorderete, hanno dovuto cedere, anche se adesso sanno dove mettono i piedi quando hanno da trattare con certi personaggi. E il risultato è stato che quelli del Club YPF, che hanno rilanciato l'Argentina nel mondo sportivo internazionale, non vogliono più ripetere l'esperienza.

C'è stata recentissimamente la vicenda de-

gli spagnoli, anche loro presi alla sprovvista, due giorni prima del loro Gran Premio, da richieste finanziarie inaspettate coinvolgenti anche assicurazioni speciali molto costose. E gli organizzatori hanno dovuto cedere, anche se, ovviamente, mugugnando. Adesso siamo d'accordo, a Montecarlo!

A pochi giorni dalla disputa del Gran Premio oltre alla già elevata somma di 423.000 franchi svizzeri (è il 20 per cento di più dell'anno scorso) per il complicato conto finanziario stilato dalla associazione F.1, agli organizzatori è stato chiesto un altro notevole apporto finanziario con la domanda di una speciale assicurazione che non era prevista.

In una lettera inviata agli organizzatori il 24 marzo, e che tra l'altro conteneva una pre-

CONTINUA A PAGINA 26

«Siamo tutti d'accordo» dicono i costruttori

A proposito del nuovo «scottante» problema del G.P. Monaco F.1, abbiamo interpellato altri interessati. Cominciamo da GIANFRANCO FEDERZANI, il costruttore TECNO F.1 che, a domenica sera 7 maggio, non sapeva ancora, tra l'altro, se NANNI GALLI potrà debuttare a Monaco. Tutto dipende dalle prove di lunedì, dopo il montaggio di radiatori dell'acqua speciali in alluminio della «Maston Excelsior» che David Yorke ha portato in fretta e furia dall'Inghilterra. Tradendo la preoccupazione di una mancata qualificazione, il fratello jr. del progettista «self-made» ha detto:

«Abbiamo ricevuto in questi giorni il telegramma di Mr. Ferguson che ci annunciava 25 vetture al via del G.P. di Montecarlo. Alla riunione era presente il nostro DS David Yorke che si è trovato d'accordo a questa soluzione. Anche noi personalmente lo siamo. Cosa vuoi che siano alcune macchine in più su un circuito di tre km?

D'altra parte se sono partiti in 25 a Jarama, che è della stessa lunghezza di Montecarlo, non vedo perché si dovrebbero fare delle differenze. Noi della Tecno siamo perfettamente d'accordo con quanto deciso nella riunione dei costruttori.» E ancora PHILL KERR (d.s. della McLaren): «Non vedo perché non devono essere ammesse al via 25 vetture a Montecarlo. Oltretutto è un circuito meno pericoloso di tanti altri, per le basse velocità che vi si realizzano. Una uscita di strada vuol dire al massimo la rottura di una sospensione o la perdita di una ruota». Gli rammentiamo Bandini. «Quel caso» dice Mr. Kerr «fa parte del rischio nelle corse».

Mr. ECCLESTONE (neo titolare della Brabham): «Alla riunione di Londra tutti, tutti i costruttori si sono trovati d'accordo per far accettare 25 vetture al via. Certamente le persone che erano alla riunione, avevano pri-

ma parlato con i loro piloti per sapere il loro parere, quindi implicitamente anche i piloti sono d'accordo. Venticinque vetture al via vorrà dire al massimo che i sorpassi saranno un po' più difficili del solito. Non credo che sia un grosso problema che riguardi la sicurezza, molte macchine su un percorso».

ALAIN FENN (DT della Surtees): «Se 25 vetture sono partite a Jarama non vedo perché non debbano partire anche a Montecarlo. Certamente con più vetture in pista sarà più dura per i sorpassi, e quindi leggermente più pericolosa, ma le corse di F.1 sono fatte da uomini che hanno una grande esperienza e che quindi sanno comportarsi di proposito, non è come nelle gare di vetture sport che sono ammesse al via anche dei novellini senza esperienza con delle vetture lente. In F.1 sono tutti professionisti capaci, e saranno loro a dare forza a questa decisione di ammettere al via 25 vetture».

Abbiamo cercato telefonicamente JACKIE STEWART per interpellarlo sul nuovo incredibile girotondo del «circo F.1» in tema di sicurezza. Ci interessava tra l'altro un parallelo tra il veto a Zandvoort e la tranquilla trovata di 25 macchine al via a Montecarlo. Ma il telefono di Begnins (Svizzera) del campione del mondo suonava a vuoto.

Irragionevole e ingiustificato atteggiamento dei piloti e costruttori F. 1 per aumentare di un terzo le monoposto 3000 al via nel pericoloso circuito-salotto di MONTECARLO

CONTINUAZ. DA PAGINA 25

cisa minaccia di non partecipazione al G.P. di Monaco se non vi fosse stata la accettazione delle condizioni prima del 21 aprile, il solito segretario della F. 1 Association, signor Ferguson, ha utilizzato termini piuttosto dittatoriali, del genere «o mangi la minestra o salti la finestra». Comunque, avendo gli organizzatori di Montecarlo accettato, pareva che le cose fossero chiarite. Nossignori, adesso salta fuori anche la storia della assicurazione speciale! E siamo ad una settimana dalla organizzazione della gara.

C'è di più, ad ogni modo. Nella stessa lettera il signor Ferguson afferma che oggigiorno per condurre una stagione di F. 1 una piccola squadra di due macchine (con i motori Cosworth) deve spendere 450.000 dollari; e che la ulteriore richiesta globale di soldi per un Gran Premio sarà quindi di 200.000 dollari. Bontà loro, i costruttori di F. 1 assicurano che per il 1972 limiteranno le richieste ai 438.000 franchi svizzeri, rimettendoci. Dal tono della lettera, tutta un gran pianto, si deduce che finora i cosiddetti costruttori di F. 1 hanno perduto un sacco di soldi. Il che è piuttosto curioso.

Proprio non ci risultava che i costruttori F. 1 fossero soltanto dei mecenati, e che il far le corse costasse loro tanto. Adesso lo sappiamo. Quindi dobbiamo cambiare le nostre opinioni convinte. Guardate i nomi in ordine alfabetico: il meccanico Brabham che si è ritirato miliardario deve aver trovato i soldi chissà dove; la BRM che si è rimessa in sesto negli ultimi anni deve aver vinto qualche lotteria; Ferrari che venticinque anni fa aveva

ganizzativa di un Gran Premio è già in moto e tante spese sono state fatte. Il che significa che si mettono gli organizzatori in situazioni senza scampo: o accettare o perdere (e per loro, le perdite sarebbero vere, reali) i soldi già spesi. Un modo di fare che i codici legali definiscono in una maniera precisa. C'è di più, però. Ed è quello che più ci interessa nel caso specifico di Montecarlo.

C'è che adesso la F. 1 Association non si limita a difendere gli interessi materiali dei suoi membri, ma vuole sconfinare nel campo sportivo, dettando le sue leggi. Così mentre la CSI ha stabilito che il numero minimo di concorrenti ad un Gran Premio debba essere di venti il club F. 1 vuole imporne 25, e le vuole imporre anche a Montecarlo.

In questi giorni c'è stata una fitta corrispondenza a base di telex tra le due parti, corrispondenza che (naturalmente) è sfociata in una perentoria ulteriore dimostrazione del come i costruttori intendano agire: o sono ammesse 25 macchine al via o non si corre. A meno di due settimane dalla gara, con tutti i biglietti venduti, è un modo di agire che si autodefinisce. Modo di agire in ogni caso, che non è ammissibile, perché in definitiva scavalca totalmente i poteri della CSI e quindi sovverte completamente l'ordine delle cose logiche.

Gli organizzatori di Montecarlo hanno opposto alla richiesta argomentazioni logiche, ma mr. Ferguson ha tenuto duro. Dopodiché da parte dell'AC Monaco è stato risposto che la richiesta poteva essere anche accolta, ma a patto che fosse la F. 1 Association ad assumersi tutte le responsabilità inerenti. E

E' una sfida al buonsenso

soltanto un piccolo capannone e adesso è quello che è deve aver giocato molto al Totocalcio, per continuare a perdere soldi con le corse; i giovani della March forse hanno trovato finanziamento nel partito fascista inglese del padre di Mosley, chissà quanti boschi deve aver tagliato Tyrrell per continuare a sprecare quattrini con le monoposto; e Surtees deve aver guadagnato proprio tanto con le moto, se adesso ha la Surtees fabbrica di automobili; la Lotus del giovane e squattrinato Colin Chapman deve essere diventata una fabbrica di automobili grazie a sovvenzioni occulte della regina. Deve proprio essere così, se è vero come afferma il Ferguson che a far le corse tutti perdono danaro!

Beh, ci vuole una bella impudenza!

Siamo sempre stati dalla parte di chi, con ragione, pretendeva che richiamando gente attorno ad una pista aveva diritto ad una adeguata ricompensa. Adeguata, però, non esorbitante. Adesso, da qualche anno si sono tutti messi sui gradini della scala americana, e pretendono che tutti paghino come pagano gli americani. E' insensato, ma è la realtà.

Comunque, anche ammesso che ci sia la possibilità di accedere alle richieste, e non c'è, tutte queste cose dovrebbero essere dette e discusse prima, con largo anticipo. Se vien raggiunto l'accordo è quello che è.

Da qualche tempo invece la «F. 1 Association» sta facendo un giochetto che non ci piace per niente, e che è quello delle richieste all'ultimo momento, quando la macchina or-

questa volta, stranamente, mr. Ferguson non è stato tanto sollecito a rispondere, tanto è vero che fino al momento in cui scriviamo queste note la risposta non è giunta.

Tra l'altro indipendentemente dagli organizzatori, ci sono di mezzo le autorità di polizia di Monaco, e le assicurazioni; oltre alla CSI che non pare si sia molto emozionata, finora, davanti a questo crescente stato di cose assurde. La decisione finale, quella che determinerà come si farà il G.P. di Monaco sarà presa mercoledì, quando tutti saranno sul posto e le cose potranno essere discusse a voce, senza i comodi paraventi dei ritardi postali o delle assenze dall'ufficio. Vedremo come si comporteranno i rappresentanti dei costruttori, e vedremo soprattutto se tutti i costruttori saranno d'accordo.

Vedremo, inoltre, se saranno davvero d'accordo i membri del GPDA, cioè soprattutto Stewart e Beltoise e Bonnier, agitatori della bandiera della sicurezza. Potremo infine constatare se essi hanno un minimo di coerenza, oppure se sono le circostanze e le convenienze estemporanee a dettare le loro azioni. E' una prova importante, quella che li attende. E che crediamo attenda anche gli «agit-prop» della F. 1 Association, perché non siamo proprio sicuri che tutti i costruttori siano del parere espresso da mr. Ferguson. Ferrari, ad esempio, è d'accordo? Sarebbe piuttosto curioso che lo fosse, a meno che col tempo abbia cambiato le sue opinioni.

Franco Lini

Ci pensate che cosa si aggiungere altre 7 ve su questa linea di partenza?

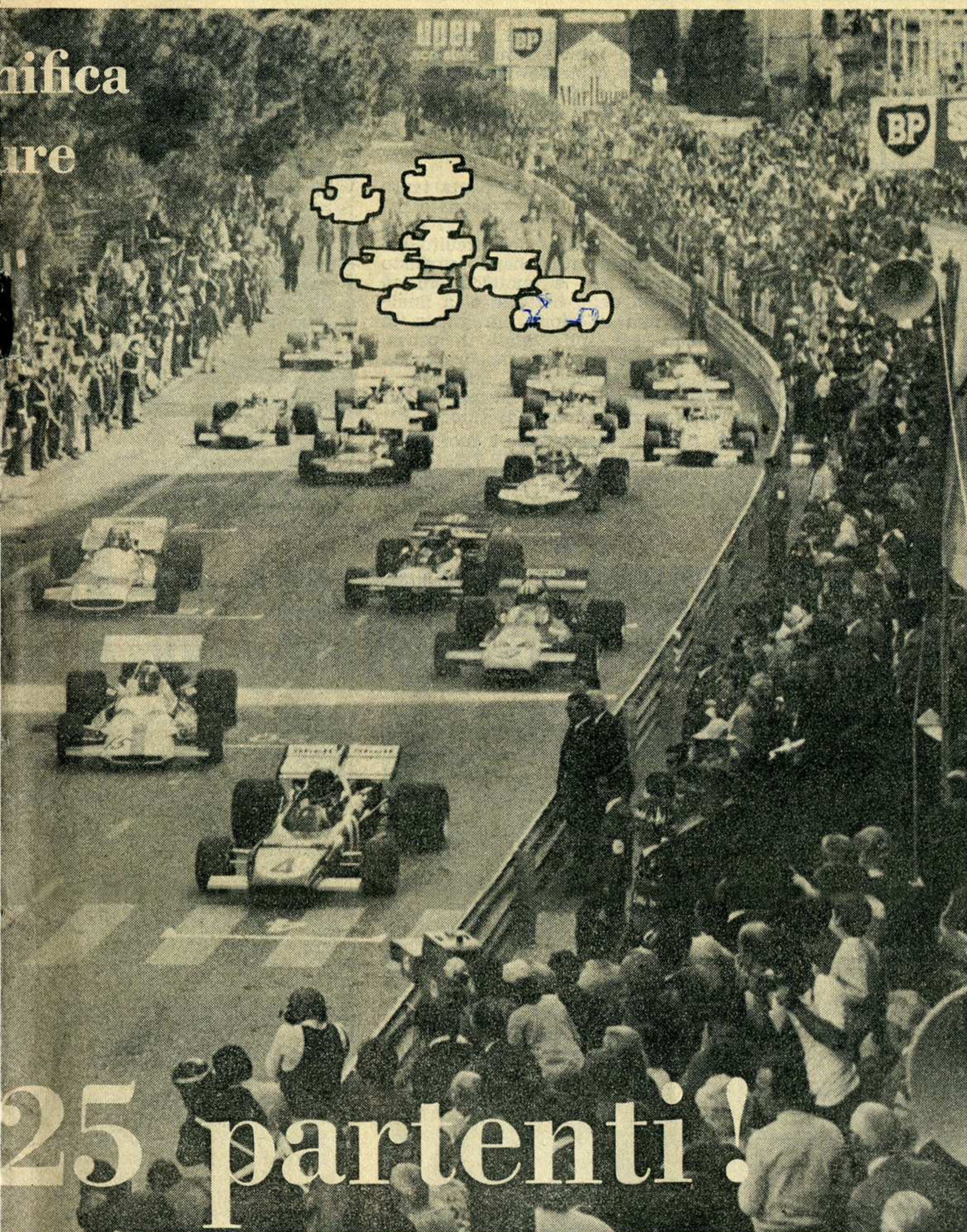


In questa «tabella» tutta la verità della vertenza

Ecco la tabella-prezzi per le squadre F. 1 imposta agli organizzatori dei Gran Premi (base 25 macchine):

	franchi svizzeri
Fondo FIA	4.800
spese viaggio	201.000
« bonus » Coppa FIA costruttori	4.800
quota per i partenti	1.600
premi finali classifica	196.400
« bonus » squadre	30.000
totale	438.600
pari a lire italiane	66.228.600

● in pratica, a parte i «fondi» particolari, ogni macchina-pilota totalizza circa 2 milioni in media per Gran Premio. E non è certo poco.



nifica
ure

25 partenti!

FRANCORCHAMPS - Sull'argomento delle 25 macchine ammesse al prossimo Gran Premio di Monaco a Montecarlo, tutto il «clan» ferrarista s'è mostrato favorevole. La proposta, com'è noto, è partita dalle «Formula 1 Association», con l'appoggio della GPDA, ed è una conseguenza della larghezza di ammissioni operata recentemente al Jarama, in condizioni assai simili di lunghezza del circuito. Ecco più in particolare i pareri.

PETER SCHETTY - (Direttore sportivo Ferrari). Noi ci siamo dichiarati favorevoli a questa soluzione ed abbiamo aderito alle richieste dell'associazione dei costruttori, per un motivo di principio essenziale: non troviamo giusto escludere da una prova di campionato mondiale una pilota che incappi in una cattiva serie di prove qualificative. Il caso di Andretti dell'anno scorso è stato evidente: il nostro pilota in quel momento era al comando della classifica del campionato del mondo. Se il circuito è limitativo, è sulle sue caratteristiche che bisogna intervenire: non nella limitazione antisportiva dei concorrenti aspiranti al titolo mondiale.

JACKY ICKX - Io sono d'accordo e penso che cinque o nove vetture in più non cambiano nulla a Montecarlo. Tanto più che la sele-

D'accordo tutto il «clan» ferrarista: «Si può correre in venticinque»

zione, su questo circuito, è molto forte fin dai primi giri di gara.

CLAY REGAZZONI - Se abbiamo corso in 25 nel Jarama, lo si può fare anche a Montecarlo. Specie perché si tratta di 25 piloti di «Formula 1», non di guidatori di gran turismo che si aggiungono ai professionisti esperti. L'unico problema è quello dei doppiaggi, specie nella fase centrale e conclusiva della corsa. Io direi di essere severi: che non si ostacoli assolutamente il sorpasso e che i commissari usino

anche la «bandiera nera, in taluni casi.

RONNIE PETERSON - Per me non esistono problemi: sono sicuro che si possa correre in eguali condizioni. L'importante è poter svolgere una buona preparazione durante le prove, senza il tormento delle qualificazioni.

TIM SCHENKEN - Corriamo pure in 25 a Montecarlo: ma impegniamoci tutti a guardare molto, molto negli specchietti retrovisori, per non ostacolare chi si trova in una posizione migliore.

DEREK BELL - Non sapevo ancora di questa decisione e apprendo la notizia con piacere. Spero di essere uno dei 25 alla partenza. Tutto è più facilitato. Non penso che vi siano dei pericoli. Anzitutto perché i piloti sono tutti dei professionisti veramente «on the top» e poi, con la selezione che c'è sempre, penso che il significato della corsa sarà certamente maggiore.

I primati del GRAN PREMIO MONACO

Sulla distanza: Jackie STEWART (Tyrrell-Ford), 20 giri in 1.52'24"3, media 134,359 kmh (G.P. 1971).

Sul giro: Jackie STEWART (Tyrrell-Ford) in 1'22"2, media 137,737 kmh (G.P. 1971).

● La gara si svolge sulla distanza di 80 giri pari a km 251,600. Il circuito misura km 3,145.

Questi NUMERI sono utili per riconoscere anche in TV i

● Anche quest'anno la Televisione italiana si collegherà con il Principato di Monaco per la telecronaca del Gran Premio di Formula 1. Il collegamento inizierà alle 15, quindi in coincidenza con la partenza della corsa, sul programma nazionale, per concludersi poi sul «SECONDO». E' possibile anche un collegamento nel telegiornale delle 13,30, prima del via.

protagonisti del G.P. Monaco

NUMERO DI GARA	PILOTA	VETTURA
1	Jackie STEWART	Tyrrell-Ford
2	François CEVERT	Tyrrell-Ford
3	Ronnie PETERSON	March-Ford
4	Niki LAUDA	March-Ford
5	Mike BEUTTLER	March-Ford
6	Jacky ICKX	Ferrari 312 B-2
7	Clay REGAZZONI	Ferrari 312 B-2
8	Emerson FITTIPALDI	John Players Special
9	Dave WALKER	John Players Special
10	Tim SCHENKEN	Surtees-Ford
11	Mike HAILWOOD	Surtees-Ford
12	Andrea de ADAMICH	Surtees-Ford
14	Denis HULME	McLaren-Ford
15	Brian REDMAN	McLaren-Ford
16	Chris AMON	Matra-Simca
17	Jean-Pierre BELTOISE	BRM
18	Peter GETHIN	BRM
19	Howden GANLEY	BRM
20	Graham HILL	Brabham-Ford
21	Wilson FITTIPALDI	Brabham-Ford
22	Henri PESCAROLO	March-Ford
23	Carlos PACE	March-Ford
24	Derek BELL	Tecno-Martini
25	Nanni GALLI	Tecno-Martini
26	Helmut MARKO	BRM
27	Rolf STOMMELEN	Eifelland-Ford

Anche i BOXES nella «discordia»

I protagonisti del Gran Premio di Monaco avranno anche un altro argomento di cui discutere, ed è quello dello spostamento dei box, voluto dalla CSI e dal GPDA. Vi abbiamo già parlato di questo argomento, esprimendovi la nostra opinione. Un gruppo di esperti si è riunito a Montecarlo qualche settimana fa per poter giudicare in luogo le possibilità offerte dalla sistemazione imposta dalla CSI e dal GPDA, ai fini della effettiva operabilità e soprattutto a quelli della sicurezza. Che Montecarlo sia poco felice, lo sappiamo. E lo sanno anche gli organizzatori che si stanno dando da fare perché il circuito sia allungato, ponendo i box in una zona nuova attrezzata adeguatamente. Nel frattempo tuttavia la situazione esistente era la meno infelice possibile, e la zona dei box com'era non aveva dato mai adito a fenomeni negativi di rilievo. Nossignori, nella smania di voler fare a tutti i costi gli innovatori ecco che alcuni personaggi hanno avuto la bella pensata di spostare i box subito dopo la famosa chicane, creando

una situazione che il meno che si possa dire è che è fonte di perplessità. Non c'è stato verso di far cambiare la decisione e vedremo come le cose andranno.

Gli organizzatori non hanno voluto insistere, perché qualcuno ha fatto loro sapere che «se poi accadesse qualcosa nella vecchia zona dei box avreste la responsabilità di non averci ascoltato». Un bel modo di risolvere i problemi, non c'è che dire.

Tutto ciò, è chiaro, non può portare che a una conclusione, alla quale eravamo già arrivati da tempo: è ora che la si intervenga, e metta ordine nella situazione che si fa di giorno in giorno più confusa. Quelli che adesso chiedono la luna anche a chi non la può dare, hanno, a nostro avviso, il solo obiettivo di mettersi in tasca tanto più danaro possibile. Se fra un anno o due o tre le corse non si potranno più fare a loro non interessa. La CSI, invece, deve proprio salvaguardare l'avvenire dello sport, ed è quello che preme anche a noi, come a tutti gli appassionati delle corse.

GRAN PREMIO DI PAU - Gara internazionale di velocità valida come quarta prova del Trofeo europeo piloti di F. 2 - Pau (Francia), 7 maggio 1972.

LE CLASSIFICHE

1. BATTERIA (37 giri): 1. Depailler (March 722) in 48'16"6, media kmh 126,918; 2. Lauda (March 722) 48'27"2; 3. Birrell (March 722) 48'44"5; 4. Beltoise (March 722) 48'57"2; 5. Wolleck (Brabham BT38) 49'07"8.

Migliori tempi (partono i primi cinque più i migliori tempi): Wisell (GRD 272) 1'17"1; Ruesch (Surtees TS10) 1'17"2; 3. Purley (March 722) 1'17"6.

2. BATTERIA (37 giri): 1. Gethin (Chevron B20) in 47'19"7, media kmh 129 e 461; 2. Jaussaud (Brabham BT38) 47'29"6; 3. de Adamich (Surtees TS10) 48'05"9; 4. Westbury (Brabham BT38) 48'22"6; 5. Williamson (March 722) 48'35"1.

Migliori tempi: Mass (March 722) 1'16"2; Hailwood (Surtees TS10) 1'16"2; Emerson Fittipaldi (Lotus 69) 1'17"1; Dal Bo (Pygmée MGD17) 1'17"1; G. Hill (Brabham BT38) 1'17"5.

CLASSIFICA FINALE: 1. Gethin (Chevron B20) in 1.33'40"8, alla media di kmh 123,740; 2. Depailler (March 722) 1.33'41"7; 3. Purley (March 722) a 2 giri; 4. Jaussaud (Brabham BT38) a 4 giri; 5. Hailwood (Surtees TS10) a 4 giri; 6. Wisell (GRD 272) a 5 giri; 7. Wolleck (Brabham BT38) a 6 giri. Il giro più veloce non è stato assegnato per guasto al computer.

Tutti i «big» in difficoltà per incidenti e la folla va a sperare nella rimonta Depailler

PAU - Il Gran Premio di questa città francese ha sempre un grosso prestigio nel calendario di F. 2 benché sino a quest'anno non appartenesse alla «rosa» delle prove titolate per il Campionato d'Europa. Forse questo prestigio dipendeva dal fatto che la partecipazione era ad inviti, per cui venivano sempre selezionati diciotto piloti di primo piano. Quest'anno an-

che la prova di Pau appartiene a quelle valide del Campionato benché rimanga il problema di una ridotta capienza della pista che è di tipo cittadino, alla Montecarlo per intendersi. Anche qui, sui 2 km 750 metri si incontrano aiuole, laghetti, marciapiedi e spigoli di case oltre che un lungo tratto in salita e una discesa molto impegnativa.

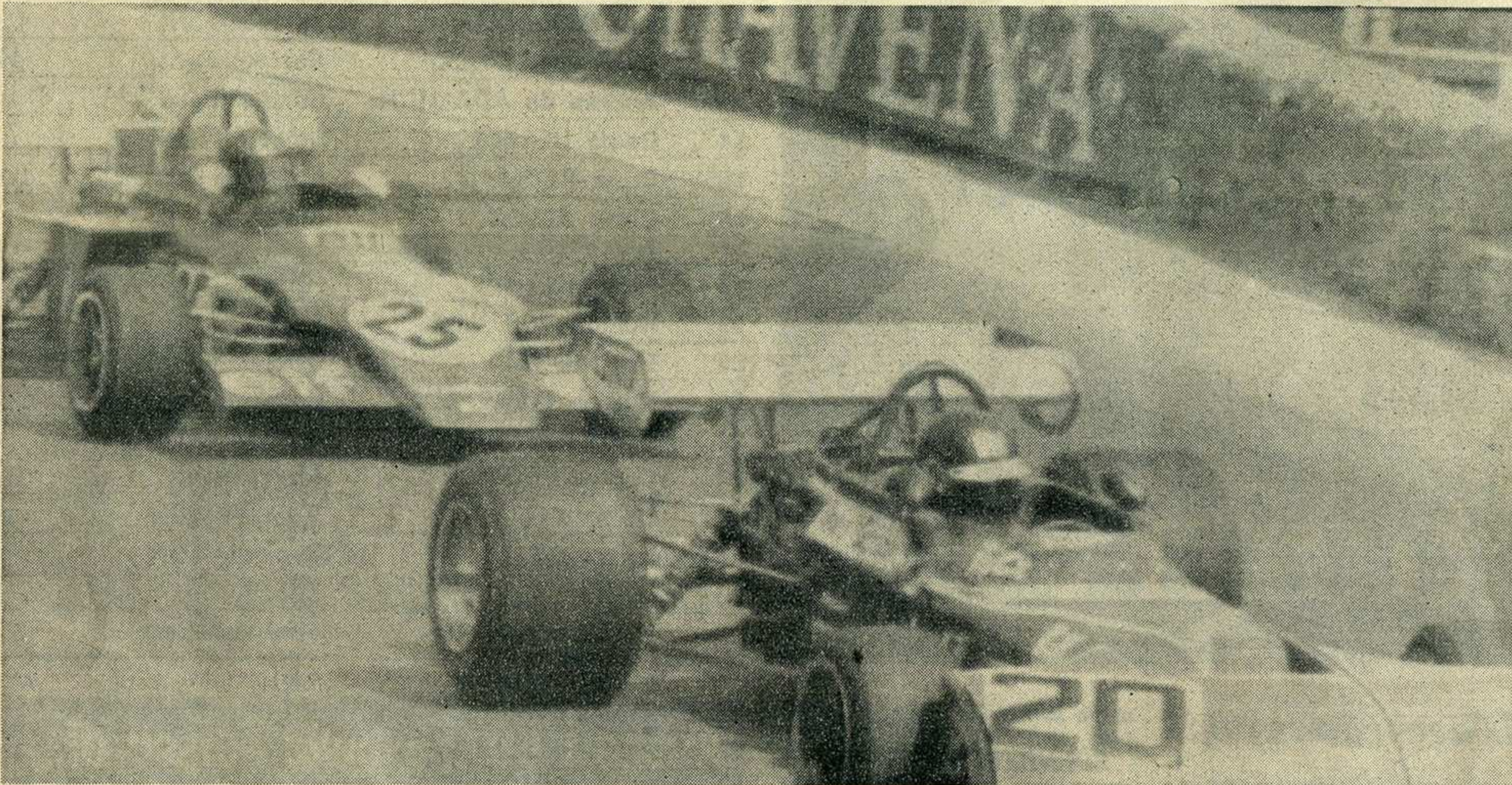
E' un circuito di media molto bassa tanto che il record sul giro di Cevert, segnato nel '71 con la Tecno F. 2, è di appena 127 kmh. Per ovviare all'inconveniente del circuito poco capiente, gli organizzatori hanno previsto un ampio spazio per le qualificazioni ed adottato il criterio delle batterie e la finale per consentire una selezione più giusta di quanto avvenga coi soli tempi in prova. Data la grande incertezza che ancora esiste nella classifica del Campionato d'Europa, i presenti sono numerosissimi, 36 per l'esattezza per nove marche diverse di auto.

Prima di tutte la March con i suoi piloti di fiducia Lauda e Mass sulle STP 722, Cévert e Depailler con le Elf Gulf, Birrell con la March Coca Cola, Beltoise sulla Arnold Shell,

PAU - «Stavo studiando la situazione nel gruppo dei primi e non andavo al massimo. Penso che Gethin sarebbe stato abbastanza facile da battere se non ci fosse stato prima l'incidente dovuto all'olio non segnalato e poi la pressione della benzina a fermarmi». Così de Adamich ha commentato il suo esordio stagionale di F. 2, un commento sotto molti aspetti positivo che conferma lo stato di forma che Andrea sta attraversando in questo momento e costituisce una garanzia delle buone doti della sua Surtees nuova-nuova. Che poi le cose si siano messe male, e si sia dovuto ritirare è un altro discorso.

Questo di Pau è stata la gara delle occasioni perdute per lui e per molti altri. E ciò sen-

Euro F. 2 incertissimo: a PAU



Nel Gran Premio di Pau, magnifica la battaglia fra la Chevron B 20 di Peter Gethin, che vincerà, e la March-Coombs di Patrick Depailler

SPECIALE PER AUTOSPRINT

PAU - Le due batterie che ammettono 16 piloti ciascuna, si corrono sabato. La ragione oltre che dettata dalla necessità di permettere il completo svolgimento delle gare di contorno, ha radici più profonde. La pista di Pau è corta e stretta e non consente di schierare più di sedici auto, per cui alle batterie si dà più un ruolo di proseguimento sportivo delle prove speciali che di gara vera e propria. Non importa dire che condividiamo pienamente questa scelta degli organizzatori, che, in questo modo, lasciano a questa pre-gara il compito di selezionare i pochi finalisti al contrario di quanto avviene di solito dove i soli tempi selezionano il ristretto numero di ammessi alla gara. Per ogni batteria, che si corre su 37 giri pari a km. 102,100 metri, vengono selezionati i primi cinque più i migliori tre tempi sul giro.

PRIMA BATTERIA

Una collisione lascia 2° LAUDA

Le bizzarrie del tempo, che non risparmia l'Europa quest'anno, lasciano uno spazio di sole e asciutto per sabato pomeriggio alle 17,30 (con un

ritardo di quasi un'ora) quando le macchine del primo gruppo vengono portate in pista. I favoriti sono Depailler, Wisell, Birrell, Pescarolo e Lauda che partono nelle prime file mentre Scheckter, Beltoise, Wolleck e Morgan costituiscono gli «outsiders». Il criterio di qualificazione, come diciamo sopra, è quello usato spesso in Inghilterra di ammettere alla finale i primi cinque più i tre che hanno avuto i giri più veloci. Al via, va subito in testa Depailler seguito da Wisell, Birrell, Scheckter, Morgan, Purley che ha fatto una bellissima partenza, Lauda, Pescarolo, Wolleck, Ruesch, Scott, Wingfield, Belso, Potoki, Beltoise che è rimasto fermo alla partenza e passa con circa 90 metri di ritardo Wingfield non si allinea e lascia il posto alla riserva Belso.

Durante il primo giro c'è una piccola collisione fra Lauda e Pescarolo. Lauda non perde la posizione mentre Pescarolo passa staccato in fondo al gruppo con la macchina che non andrà più per il resto della gara. Dopo i primi giri, resi un po' caotici dalla caratteristica del circuito, la situazione si stabilizza con Depailler, Wisell e Birrell impegnati per il primo posto e Scheckter, Purley e Lauda che compongono il gruppetto degli immediati inseguitori. Va intanto al box Morgan perché si è staccato il tubo del vaso di espansione e riparte attardato. Al quarto passaggio Lauda passa Purley e parte all'attacco di Scheckter che sembra in difficoltà, e al sesto giro lo passa.

Al 7. passaggio Pescarolo si gira mentre è impegnatissimo per riuscire a rientrare almeno con la scappatoia dei giri veloci. Purtroppo non riuscirà. Al 9. è Purley a fare testacoda e a ripartire attardato. Verso il 10. giro Beltoise, che sta facendo una rimonta favolosa, si ricongiunge al gruppo degli immediati inseguitori dei primi, composto da Scheckter che si è staccato da Birrell, Wisell e Lauda che sembra in serie difficoltà, Ruesch, Scott e Wolleck. Al 13. giro Duarte è fermo per la rottura di un pistone.

A metà manche le posizioni sono queste: sempre prima la March di Depailler seguita dall'altra March di Lauda e di Birrell, da Wisell con il motore che non sembra girare regolarmente e perde progressivamente terreno, dalla Surtees TS10 di Ruesch, dalla March di Beltoise che continua la sua rimonta e ha superato Wolleck e Scheckter, Purley, Morgan, Wingfield e Belso. Al 23. giro Ruesch esce di strada nel tentativo di passare Wingfield e danneggia seriamente la macchina. Si ritirano entrambi, si ferma al box Wisell e riparte attardato.

Beltoise è così al quarto posto assoluto e la sua qualificazione per la finale è garantita. Le posizioni non mutano più sino alla fine. Vince quindi Depailler, secondo è Lauda, terzo Birrell, quarto Beltoise e quinto Wolleck. Si qualificano con i giri veloci: Wisell, Ruesch, che però non può partire in finale per un incidente, e Purley.

SECONDA BATTERIA

DE ADAMICH guai benzina

Alla partenza della seconda batteria c'è stato un malinteso che ha causato un po' di confusione. Wilson Fittipaldi aveva dichiarato di non partire perché la sua macchina non era ancora pronta. Si è così allineato Silvio Moser, prima riserva, che nel giro di ricognizione si è fermato sul circuito. Wilson vedendo che lo svizzero non arrivava e avendo finito di mettere a posto i suoi guai, è così rientrato prendendogli il posto. Moser è rimasto molto male perché nel frattempo aveva riportato la sua macchina al box ed era pronto a partire, ma gli organizzatori glielo hanno impedito.

Finalmente alle 18,45, quasi al buio partono. Questa volta i favoriti sono Cévert, Gethin e Jaussaud con possibilità di intronmissione soprattutto da parte di de Adamich, Emerson Fittipaldi, Hill e Hailwood. Va subito in testa Cévert seguito da Gethin, Williamson, Jaussaud, Dal Bo, Westbury, E. Fittipaldi, de Adamich, Mass, Hailwood, Beuttler, W. Fittipaldi, Jabouille, Hill, Max e Francisci. Al terzo giro però, colpo di scena: Cévert è fermo sul circuito per la rottura del pignone di distribuzione. Gethin è

za nulla togliere a Gethin che, bene o male è stato in testa dal primo all'ultimo giro dominando una Chevron ancora molto «vistosa» nel comportamento in curva, ma migliorata grazie al nuovo Smith-BDA 1900 che ha qualche cavallo in più del precedente. Dicevamo che in testa il vincitore del Gran Premio d'Italia '71 è stato «bene o male» anche perché, verso la fine, un difetto al distributore d'iniezione ha fatto vedere che tutta la sua bella corsa fosse destinata a concludersi a vantaggio del sempre più forte Depailler. Il francese, questa volta al volante di una nuova March 722 che Coombs ha affiancato all'altra di Cevert, è stato come sempre tenacissimo ed ha impegnato Gethin per tutti i 70 giri come avrebbe potuto fare un levriero dietro alla preda. Alla fine loro due soli erano a pieni giri.

E che sia stata la gara delle occasioni perdute lo può confermare il fatto che molti dei protagonisti sono stati e-

quindi primo con circa 3" di vantaggio su Jaussaud; li segue Williamson tenacissimo e Dal Bo che però sta perdendo terreno per la rottura del tubo di scarico e un tirante piegato dovuto al tentativo di passare Williamson.

Alle loro spalle Andrea de Adamich è impegnatissimo a passare E. Fittipaldi, Max e Westbury. Al 6. giro non passa Beuttler e poi E. Fittipaldi è fermo al box perché il suo nuovissimo motore super 1930 perde colpi. Riparte attardato e tutto il resto della gara lo passerà a fermarsi e ripartire. De Adamich che al quinto giro era riuscito a passare Emerson, passa Westbury al 10. giro e, quando al 17. Dal Bo si ferma al box, si porta alle spalle di Williamson e lo passa al 18. giro. Si trova quindi in quarta posizione assoluta e parte all'attacco di Max.

Per Francisci invece le cose non vanno molto bene. Già in prova diceva di non sentire bene la macchina e per ovviare a questo inconveniente per la batteria ha montato al posto della Firestone le Goodyear e la macchina è diventata troppo sovrasterzante. Finirà la gara in nona posizione ma senza possibilità di inserirsi per la finale. Al 27. passaggio Hailwood, rimasto senza freni, arriva «lungo» alla curva sotto il ponte, si ferma al box e riparte senza muso. Compie ancora cinque-sei giri e poi si ferma definitivamente. Jabouille con la nuova Elf va al box al 31. giro dopo essersi già fermato altre due volte

liminati da tutta una serie di incidenti capitati spesso incredibilmente presto. Tanto presto che dopo l'elettrizzante partenza per le strade cittadine si sono cominciati a vedere sempre nuovi buchi nel gruppo, corrispondenti ad altrettanti ritiri. Il vuoto più grande lo ha creato la macchina d'olio che ha mandato a sbattere Jaussaud, Beltoise, Birrell e il nostro de Adamich. Jaussaud, malgrado il tempo perso al box per riparare ai guai, è stato poi autore di una rimonta spettacolosa che si sarebbe potuta concludere con ben più del 4. posto se non ci si fosse messo l'afflosciamento di un pneumatico ad arrestarlo una seconda volta.

Occasione perduta anche per Hailwood: malgrado una

mentre con le 722 Beuttler, Wilkins, Kazato e Roger Williamson che esordisce con questa macchina. Nessuna 712 è presente in questa gara mancando i fratelli Brambilla con le loro Beta-Dino.

Poi la Brabham è rappresentata da ben dodici BT38, una BT36 e una BT35. Le «superefficienti» macchine del Rondel Team sono guidate da Pescarolo, Wollek e Max che è sulla macchina lasciata libera da Schenken. Le altre macchine di punta di questa marca sono condotte da Hill, Wilson Fittipaldi, Jaussaud, Westbury, Scott, Morgan e dal nostro Francisci sulla macchina verde della Elcom. Sempre BT35 Potoki e Silvio Maser che finalmente ha avuto consegnata la sua Brabham-Marlboro. Con la vecchia BT36 è presente Wingfield e con la BT 35 Tom Belso.

La Surtees, oltre ad Hailwood e Ruesch può finalmente contare sul nostro Andrea de Adamich che sfoggia la sua TS10 nuova (forse troppo, per la verità, visto che è venuta pronta proprio all'ultimo momento) che porta i colori italiani ed è patrocinata dalla Fina. Il B.E. Racing Team ha solo due Pymée per

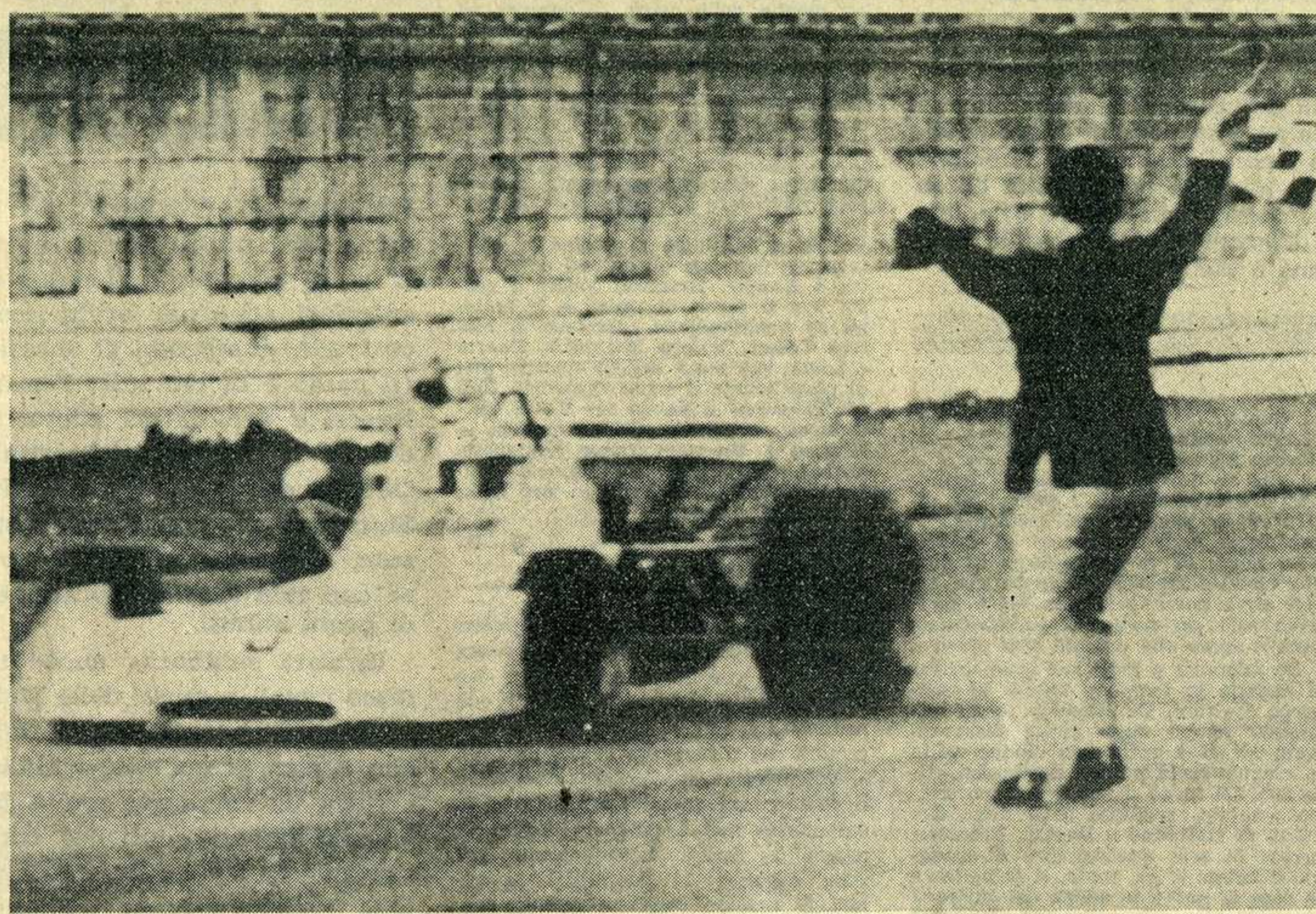
Dal Bo e Duarte mentre Pace è assente per un lutto familiare.

Sono riapparse le McLaren del sudafricano Scheckter e la Chevron B20 di Gethin. Coombs ha iscritto una sola Elf (Alpine) per Jabouille mentre la GRD oltre al suo Ikuzawa può contare su Wisell patrocinato da una Casa di pellicole giapponesi, la Elmo. A Completare il quadro la Lotus 69 di Emerson Fittipaldi è arrivata solo per le prove di sabato. Veramente Emerson avrebbe dovuto esordire con la 73, ma Trimmer e Vermilio continuano a distruggerle in F. 3 e quindi il suo esordio viene rimandato. La 69 monta il Super Cosworth 1930 come la March di Lauda e la McLaren di Scheckter. Pescarolo, che è l'altro pilota col 1930 questa volta ha un normale 1790 perché la Cosworth non gli ha ancora consegnato il «super» dopo la rottura di Hockenheim.

Dei trentasei presenti ben sei sono classificati CSI come piloti A e quindi esclusi dal campionato europeo: si tratta di Hill, di Emerson Fittipaldi, Beltoise, Cévert, Wisell e Pescarolo.

U tocca all'acrobata GETHIN

perdita d'olio al cambio che ne rendeva difficoltoso l'uso, l'inglese ha guidato con tutta la sua grinta motociclistica finendo anche fuori per colpa di una marcia non entrata e terminato quarto senza muso. Lo stesso discorso vale per Emerson Fittipaldi, perseguitato da un super Cosworth incredibilmente poco volontoso di andare e Lauda che, per la rottura di un semiasse, ha dovuto dare l'addio ai punti del campionato per la seconda volta consecutiva. La cosa curiosa è che questa classifica, col passare delle gare, invece di consolidarsi sta facendosi sempre più fluida. Se andremo avanti così è probabile che bastino una dozzina di punti per aggiudicarsi il titolo. I pretendenti comunque crescono: oltre a Gethin sono entrati in classifica anche Jarier, Purley, e Wisell. Purley che è uno dei «giovani leoni» della F. 3 inglese, è arrivato terzo ma staccato di due giri dai primi.



John Surtees è andato a far vincere la sua TS 10 fino in Giappone, al Gran Premio di Gotemba

per l'impossibilità di tenere in strada questa macchina. Hai dei gravi problemi di freno e di assetto.

Volgendo alla conclusione, è sempre in testa l'acrobatico Gethin seguito a pochi secondi da Jaussaud, terzo è Max e quarto — vicinissimo — de Adamich. Ci si aspetta che l'italiano sorpassi quando al 35. giro Max non passa più: si è rotto il tubo della benzina e Andrea è con merito nella terza posizione assoluta. I primi cinque classificati sono Gethin, Jaussaud, de Adamich, Westbury e Williamson mentre i tre giri più veloci sono quelli di Max, Hailwood ed Emerson Fittipaldi. Anche questa manche determina alcune esclusioni importanti, particolarmente quella di Hill (che rientrerà come riserva) e Cévert, che si preannunciavano come protagonisti.

LA FINALE

Carambole decisive

Con tutta la mattinata di tempo i sedici finalisti si presentano al via con le macchine in perfetto ordine. I giri da compiere sono 70 pari a km 193,200 metri. Questa gara è valida per il Campionato di F.2 ed è anche la prima del Trofeo di Francia. Il tempo è bellissimo, come capita qui nei giorni di gara anche se le

prove sono piovose, il pubblico è numerosissimo e spruzza tutte le finestre e le aiuole a portata del circuito.

Alle 15 in punto le macchine vengono schierate due per due con Gethin (vincitore della seconda batteria di sabato che è stata percorsa in un tempo nettamente inferiore della prima) alla corda e Depailler (vincitore della prima batteria) che lo affianca nella prima fila. Le macchine fanno poi un giro di ricognizione ed alla fine vengono fermate sulla linea della partenza. Dopo il giro di ricognizione Dal Bo (che parte nella posizione lasciata libera da Ruesch) va al box e il suo posto viene preso dalla prima riserva Hill. Accade la stessa cosa successa sabato fra Moser e Wilson Fittipaldi e Dal Bo protesta perché probabilmente avrebbe potuto partire.

Alla partenza Gethin scatta e passa per primo alla curva subito dopo il traguardo seguito da Depailler, Jaussaud, Beltoise, Lauda, Birrell, de Adamich, Williamson, Hill partito benissimo, Purley, Emerson Fittipaldi, Wollek, Hailwood, Westbury e Wisell partito in ritardo. Al secondo giro non passano Mass e Wollek venuti a collisione nella chicane della chiesa. Mass si dovrà fermare per la rottura di due triangoli della sospensione anteriore sinistra, mentre Wollek riprende nello stesso giro dopo essersi fermato al box. Al terzo passaggio c'è un gruppetto davanti formato da Gethin, Depailler, Jaussaud, Beltoise, Lauda, Birrell e de Adamich, poi passa più

staccato Williamson già in difficoltà, poi Hill, Emerson Fittipaldi e Purley, più staccato Wollek, poi Hailwood e Westbury ed infine Wisell.

Al quinto giro, su alla chicane, per dell'olio non segnalato dai commissari, Jaussaud si intraversa e picchia le due ruote di sinistra contro la barriera di protezione. Beltoise che lo segue si gira e piega la sospensioni anteriori e posteriori sinistre. Arrivano sempre sull'olio de Adamich e Birrell e, dopo un lungo testa-coda, ripartono e si fermano entrambi al box per cambiare la gomma del cerchio posteriore sinistro. Birrell perde un giro e riparte e anche de Adamich ritorna in gara ma si deve definitivamente ritirare perché è rimasto senza la pressione della benzina Peccato, perché la sua gara prometteva molto bene. Beltoise ripassa ancora una volta sul traguardo ma abbandona, mentre Jaussaud riparte dopo aver cambiato gomma e cerchio con due giri di ritardo. Al sesto passaggio — sono giri movimentatissimi — Williamson fa testa-coda nella curva dopo il traguardo e Emerson che lo segue si ferma e il motore gli si spegne. Inizia qui il suo calvario: da questo punto di gara fino alla fine rientra in pista e si ferma al box senza trovare la causa per cui il suo motore non funziona perfettamente. All'ottavo giro

Gabriela Noris

CONTINUA A PAGINA 30

1. BATTERIA

Così (in 17) al via (numeri pari)

DEPAILLER (March 722) 1'16"5	WISELL (GRD 272) 1'16"8
SHECKTER (McLaren) 1'17"1	BIRRELL (March 722) 1'17"3
PESCAROLO (McLaren) 1'17"1	MORGAN (Brabham BT38) 1'17"8
LAUDA (March 722) 1'18"7	SCOTT (Brabham BT38) 1'18"3
PURLEY (March 722) 1'18"5	WOLLECK (Brabham BT38) 1'18"5
RUESCH (Surtees TS10) 1'18"8	WINGFIELD (Brabham BT36) 1'19"9
DUARTE (Pymée MDB17) 1'21"7	BELTOISE (March 722) 1'21"4
POTOCKI (Brabham BT38) 1'21"5	WILKINS (March 722) 1'22"3 (non partito)
	BELSO (Brabham BT38) 1'21"1

2. BATTERIA

Così (in 16) al via (numeri pari)

CEVERT (March 722) 1'15"4	GETHIN (Chevron B20) 1'15"6
JAUSSAUD (Brabham BT38) 1'15"6	WILLIAMSON (March 722) 1'16"3
DAL BO (Pymée MDB17) 1'16"7	WESTBURY (Brabham BT38) 1'16"9
E. FITTIPALDI (Lotus 69) 1'17"3	HAILWOOD (Surtees 10) 1'17"3
DE ADAMICH (Surtees TS10) 1'17"5	BEUTTLER (March 72) 1'17"7
MASS (March 722) 1'17"8	JABOUILLE (Elf A. 367) 1'17"9
G. HILL (Brabham BT38) 1'18"4	W. FITTIPALDI (Brabham BT38) 1'18"5
MAX (Brabham BT38) 1'18"6	FRANCISCI (Brabham BT38) 1'19"9

Così (in 16) al via della FINALE

GETHIN	DEPAILLER
JAUSSAUD	LAUDA
DE ADAMICH	BIRRELL
WESTBURY	BELTOISE
WILLIAMSON	WOLLECK
MASS	WISELL
HAILWOOD	PURLEY
E. FITTIPALDI	DAL BO (non part.)

L'EUROPEO PILOTI F. 2 dopo la 4. prova

	MALLORY PARK	THRUXTON	HOCKENHEIM	PAU	TOTALE
LAUDA	6	9	—	—	15
JAUSSAUD	—	—	9	3	12
MORGAN	9	—	—	—	9
GETHIN	—	—	—	9	9
DEPAILLER	—	—	—	6	6
BEUTTLER	—	—	6	—	6
DAL BO	—	6	—	—	6
HAILWOOD	2	—	—	2	4
PERROT	1	—	3	—	4
PURLEY	—	—	—	4	4
REUTEMANN	4	—	—	—	4
WOLLECK	—	—	4	—	4
FRANCISCI	—	4	—	—	4
SHECKTER	3	—	—	—	3
BELSO	—	—	2	—	2
WESTBURY	—	—	—	1	1
WINGFIELD	—	—	1	—	1

CONTINUAZ. DA PAGINA 29

Hill rompe il motore e lascia una 'ungua scia d'olio mettendo nuovamente in difficoltà tutti.

Al decimo passaggio solo otto piloti sono a giri pieni. Gethin e Depailler conducono con circa 6" su Lauda. Segue a circa 50" dai battistrada Purley e più staccato Williamson che sta perdendo olio, poi Wisell, Hailwood e Wolleck. Al diciottesimo giro Hailwood viene doppiato e al ventesimo è la volta di Purley. Sempre al ventesimo giro Lauda è terzo alle spalle dei leaders ma al venticinquesimo si dovrà fermare per la rottura del semiasse posteriore destro dovuta ad affaticamento. A metà gara sono solo due i piloti a giri pieni. Gethin è sempre primo con un vantaggio di circa 15" da Depailler, seguono, a un giro Hailwood e Purley e a due giri Wolleck che, dopo la piccola collisione, ha dei problemi di tenuta di strada e Westbury con il motore che brucia sempre più olio. Williamson è ormai a tre giri mentre Wisell è a quattro come Jaussaud. Il francese si è dovuto fermare al box dopo una splendida rimonta, per una foratura alla gomma posteriore sinistra al 35. passaggio. Al 48. Hailwood, che è rimasto senza olio nel cambio, va «lungo» in una curva e perde il musone della sua Surtees, come era già successo sabato in batteria, e la terza posi-

Battaglia grossa nelle prove

«Moria» di motori e volo di KAZATO

PAU - Le prove si svolgono venerdì pomeriggio, a partire dalle ore 14, per un tempo di tre ore suddiviso in due turni: il primo turno è dedicato alle macchine contrassegnate coi numeri dispari, il secondo dai numeri pari. E' prevista anche una sessione sabato pomeriggio dalle 12,30 alle 15, prima delle due manches di qualificazione del pomeriggio. Con trentacinque presenti non c'è praticamente pericolo di venire esclusi ma tutti provano molto perché in questo circuito mettere a posto bene la macchina e fare una bella prestazione per riuscire a partire davanti è importante. Il tempo incerto fa temere che a complicare le cose possa mettersi l'impossibilità di schierarsi sull'asciutto da parte di alcuni.

Venerdì provano tutti ad eccezione di Emerson Fittipaldi che aspetta la sua vecchia Lotus 69, ferma da qualche parte della Francia per un guasto

dello scorso anno sono anche Jaussaud (1'16"3), Gethin con la Chevron (1'16"6), Depailler con la March (1'17"1), Birrell con la March (1'17"5), Wisell con la GRD (1'17"6), Lauda con la March (1'18"0), de Adamich con la Surtees (1'18"0) e Beuttler con la March (1'18"1).

Alla fine di questa giornata sono in molti a cambiare il motore. Tra questi Moser che è riuscito a fare un solo giro, Beuttler, Lauda, Depailler e Williamson. Ikuzawa, che monta il famoso motore di Amon, è molto scontento e si deve accontentare del penultimo tempo. Sono anche in molti ad avere problemi di tenuta di strada: Pescarolo, Hailwood e Graham Hill, che rimane al box fino a notte inoltrata per controllare personalmente convergenze e camber.

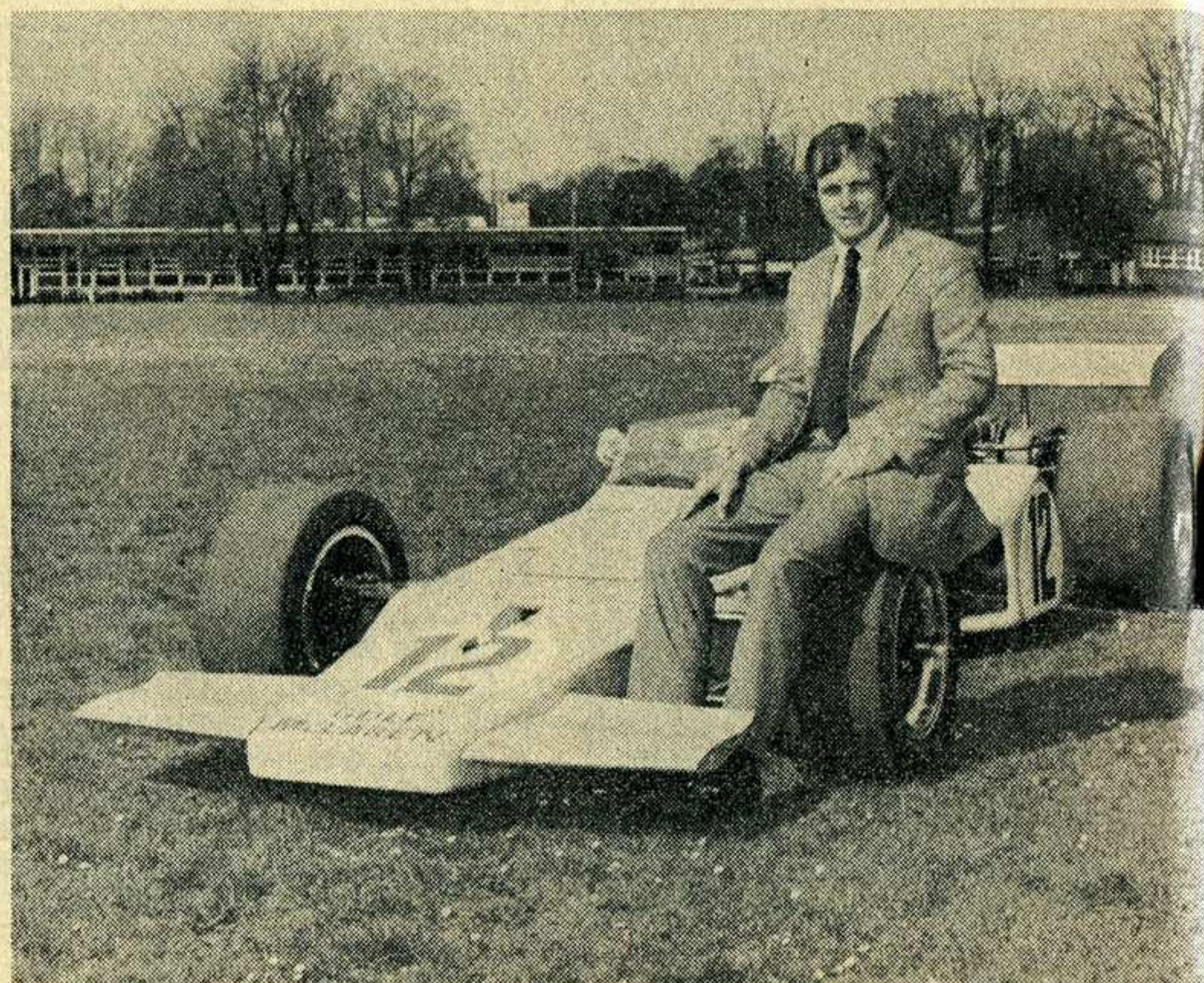
Sabato i presenti sono trentasei, essendo arrivata anche la Lotus 39 di Emerson Fittipaldi, iscritta dalla Mooraker - Power Yachts, che è la fabbrica di barche di proprietà di Colin Chapman. Con 36 presenti si pone il problema di escluderne quattro perché possono partire solo 16 macchine per batteria. L'obiettivo immediato dello schieramento di partenza porta subito a dei miglioramenti. Tutti fanno meglio delle prove di venerdì ad esclusione di Purley, Duarte e Wilkins.

Nel primo turno, sempre dedicato alle macchine contrassegnate con numeri dispari, il giapponese Kazato ha una brutta uscita di strada e sfonda un buon numero di balle di paglia messe ai bordi della pista per protezione. Esce per fortuna illeso, ma la macchina rimane danneggiata e deve così rinunciare a partire per le batterie di qualificazione.

Il secondo turno si svolge regolarmente e alla fine gli esclusi sono, oltre a Kazato, Ikuzawa, Moser e Beiso. Tra il turno di prove e le batterie di qualificazione cambiano il motore Cevert, Wilson Fittipaldi, Duarte e Lauda che dopo appena quattro giri di pista rompe il super Cosworth 1930 (di Peterson) e monta un R.E.S. della stessa cilindrata. Gethin cambia la frizione e Emerson riesce finalmente a trovare il guasto all'impianto elettrico che lo aveva assillato per tutto il turno di prove.

g. n.

● La palma della sfortuna imolese è per Marazzi che, dopo non essere riuscito a correre a Silverstone con la sua nuova Lotus, e per di più nemmeno a Imola. E' successo che il camion che trasportava la vettura (con al volante il solito McCarty) ha rotto il motore nei pressi di Milano e la monoposto non è potuta giungere in tempo a Imola. Ciononostante era stata concessa la possibilità al pilota di provare con una vettura analoga e poi verificare quando sarebbe giunta la macchina: ma pare che tutti i possessori di Lotus avessero tanti problemi da non poter lasciare fare nemmeno qualche giro, a passo ridotto, al giovane romano.



1000 cv. per le quattro McLAREN - Indy

LONDRA - La McLaren per Indianapolis che deriva dai modelli 1971, molto simile in apparenza, è invece modificata. E' stato aumentato il passo e gli alettoni, sia posteriori che anteriori, sono più larghi sicché la M16B, si può dire, è stata costruita giungendo al massimo delle dimensioni consentite (il passo è di cm 259). I pannelli della carrozzeria sono più leggeri e i radiatori laterali hanno subito a loro volta modifiche di una certa importanza. Sono di nuovo usati motori Offenhauser, messi a punto dalla McLaren Engines a Detroit. Si ritiene che con tutta la spinta che darà il turbocompressore, questi motori potranno erogare fino a 1000 HP, anche se con tale savoralimentazione la durata del motore sarebbe di pochi minuti.

Un'altra miglioria, anche se minore, consiste nei freni a disco uguali a quelli delle McLaren-Can-Am ufficiali dello scorso anno. Il progettista, Gordon Coppuck, riassume la vettura con molta semplicità. «Abbiamo cercato di migliorare una vettura da corsa già molto buona».

Quest'anno i piloti del team Gulf-McLaren a Indianapolis saranno Revson e Johncock, mentre le due M16B che iscriverà Penske saranno affidate a Donohue e a Bettenhausen. Le quattro M16 dello scorso anno sono state modificate, senza presentare però le notevoli migliorie che si trovano nella M16B. Una di queste vetture rimarrà in Inghilterra, quale scorta per la McLaren.

I costruttori di gomme rifiutano le limitazioni per la Formula 1

I rappresentanti della FIA e quelli dei costruttori di pneumatici hanno avuto un nuovo incontro per la progettazione di nuove regole limitative per i pneumatici di F. 1. I rappresentanti della Firestone, della Goodyear, della Dunlop e della Michelin hanno colto l'occasione per sostenere di nuovo la necessità di mantenere completamente libero lo spazio per la ricerca. L'incontro, quindi, inutile dirlo, non è approdato a nulla e il problema è stato ancora rinviato.

zione a favore di Purley. Riprende, ma per tutto il resto della gara dovrà fare una fatica dannata per rimanere in strada.

A dieci giri dalla fine il vantaggio che Gethin ha su Depailler si assottiglia. Solo 5" dividono l'inglese, in difficoltà con il distributore d'iniezione dal francese e la folla, comincia a pensare a una vittoria bleu. Terzo è Purley a due giri; quarto è Hailwood sempre più ondeggiante a tre giri, quinti e sesti sono Jaussaud e Wisell ormai senza più speranza di successo a quattro giri, settimo è Wolleck a cinque giri; ottavo Westbury a quattordici giri; nono è Birrell a cui sta succedendo lo stesso inconveniente di Throuxton, cioè surriscaldamento del motore ed è a diciotto giri, e ultimo è Williamson a ventitré giri perché si è spaccato il tubo che va dal motore al filtro dell'olio, ed è rimasto molto fermo al box. La gara finisce praticamente in questo ordine, al 70. giro anche se Gethin deve aver frenato un po', visto che al traguardo il suo vantaggio su Depailler è di un solo secondo e un decimo.

g. n.

al camion che la trasporta. Emerson, recente vincitore del G.P. di Spagna, doveva guidare in questa occasione la 73, ma ha dovuto lasciarla a Trimmer che ora la usa in F. 3 perché ha distrutto la sua in un incidente. Il brasiliano però non perde la calma: «La Lotus 69 va molto bene in questo circuito tortuoso e credo che arrivi così potrà fare una bella gara. Avrò solo un turno di qualificazione però e spero che domani non piova».

De Adamich e Francisci sono arrivati appena in tempo e subito si mettono a girare. De Adamich fa un bellissimo tempo dopo molte disavventure: gli si è rotta ben cinque volte la cinghia della pompa meccanica. Alla fine del turno il suo è l'ottavo tempo assoluto, migliore delle altre due TS 10 di Hailwood e Ruesch. Francisci invece fa solo qualche giro di assaggio e finisce al 29. posto. A complicare le cose si mette la scelta dei rapporti che solo alcuni hanno azzeccato quasi subito. Tra questi Cevert, Jaussaud, Gethin e Depailler che sono i più veloci allo scadere dei turni di prove.

Il tempo di Cevert (1'16"2) è di ben 2" inferiore di quello da lui stesso segnato lo scorso anno con la Tecno che era di 1'18"2. A far meglio

ASA racing-line

Per una moda giovane e sempre all'avanguardia, una vasta gamma di prodotti di classe a disposizione di tutti gli sportivi e gli appassionati.

Equipaggiamenti completi per piloti, sedili anatomici, tute ininfiammabili, guanti, scarpe, calze, sottotute, occhiali, caschi, visiere, stemmi in tessuto, volantini, magliette e foulards con stampa indelebile, giubbetti, borse, ombrelli, strumenti speciali.

A tutti gli interessati, che ci ritorneranno l'unito tagliando, verrà inviato GRATIS il nuovo listino prezzi — illustrato a colori — della ASA RACING LINE, oltre ai nominativi dei rivenditori più qualificati della loro zona.

RITAGLIARE (possibilmente incollare su cartoncino) SPEDIRE SENZA AFFRANCARE.

MITTENTE
(scrivere chiaro in stampatello)

COGNOME

NOME

VIA

C.A.P.

CITTA

Francatura a carico del destinatario da addebitarsi sul conto di credito n. 4148 nell'Ufficio Postale di Milano A.D. (A. Dir. Prov. P.T. di Milano N. D/154109 3 Febbraio 1970)

NON
AFFRANCARE

L'AUTOACCESSORIO

20124 MILANO
Via G. B. Pirelli, 5

La super-500 MIGLIA stock-car emozionante a TALLADEGA

In settantamila plaudono a Pearson

SPECIALE PER AUTOSPRINT

TALLADEGA - La pioggia ha fatto fermare due volte la corsa Stock-car più famosa d'America: la 500 Miglia di Talladega con 152.000 dollari in palio. Comunque David Pearson su Mercury ha vinto staccando leggermente il plottone di 50 partenti.

Alla vigilia, Bobby Isaac sul circuito a forma di «D» dai banchi sopraelevati aveva ottenuto la prima posizione di partenza alla media di 198 e 304 miglia orarie (quasi 320 kmh) senza peraltro riuscire a cancellare il suo stesso primato dello scorso anno quando toccò le 202 miglia orarie. Il vincitore ha dovuto tenere a bada i più ferati avversari che avevano fatto coalizione contro Pearson il quale dalla seconda posizione si era portato subito in testa e grazie ad una vettura perfetta ha potuto «far fuori» tutti gli altri contendenti.

L'incidente più spettacolare si è avuto nella seconda parte della corsa quando James Hilton ha urtato il muro di protezione dopo che il motore si è incendiato. Due grosse piroette che hanno distrutto completamente il mezzo senza danni fisici del pilota. In complesso i 71 mila spettatori — cifra record — hanno ammirato una gara tra le più avvincenti e combattute.

Lino Manocchia

500 MIGLIA WINSTON - Gara internazionale per vetture Stock Cars valida per il campionato - Talladega (Alabama), 7 maggio 1972.

LA CLASSIFICA

1. David Pearson (Mercury) alla media di kmh 224,280; 2. Bobby Isaac (Dodge); 3. Buddy Baker (Dodge); 4. Fred Lorenzen (Ford); 5. Richard Petty (Dodge).

Domina a Lime Rock la Javelin di FOLLMER

LIME ROCK - George Follmer al volante di una Javelin ha vinto, alla media di 142,571 kmh., la «200 Miglia TransAm» sul difficile circuito di Lime Rock che misura appena 2 chilometri e mezzo. Follmer ha praticamente dominato la corsa essendo partito in testa e non avendo mai abbandonato il comando: un vero asso che gli ha permesso di precedere Warren Agor di ben due giri e Tony De Lorenzo (figlio del vice presidente della GM).

Gli oltre 15 mila spettatori si sono entusiasmati per le prodezze di Follmer che era giunto a Lime Rock appena appena in tempo per partecipare alle qualificazioni e che aveva già alla vigilia fatto vedere quali fossero le sue intenzioni. Nessuno degli avversari ha potuto opporsi alla sua irruenza e alla sua perizia, tanto che appena dopo due giri il distacco fra se e gli altri era già praticamente in-

BELL sostituisce
REGAZZONI
sull'ABARTH

TORINO - Per la gara dell'Europeo Marche 2000 che si svolgerà a Salisburgo domenica 21 maggio, Enzo Osella invierà una Abarth-Osella (con alettone) che sarà guidata da Derek Bell. Avrebbe dovuto guidarla addirittura Regazzoni, ma precedenti impegni hanno impedito al forte corridore ferrarista di aderire all'invito. Con la vettura di Bell, altre macchine della preparatrice torinese saranno in gara al Salzburgring.

colabile a meno di imprevedibili incidenti. George Follmer che subito dopo la corsa è ripartito per Laguna Seca avendo in programma un'altra competizione, ha vinto 2 milioni e mezzo.

Prima della 200 miglia, sulla stessa pista si era svolta un'altra corsa per vetture di minore cilindrata, corsa vinta da Bob Sharp su Datsun 510, dopo che l'unica Alfa Romeo GTA ha dovuto abbandonare per un guasto alla trasmissione.

l. m.

«200 MIGLIA» - Prova del campionato TRANS-AM - Circuito di Lime Rock - 6 maggio.

CLASSIFICA

1. George Follmer (Javelin) alla media di kmh 142,571; 2. Warren Agor (Camaro) a 2 giri; 3. Tony De Lorenzo (Pontiac Firebird) a 3 giri.

Frank Alesi ha potuto soltanto avvicinarsi la seconda posizione.

In formula Bleue, Gabriel ha vinto davanti a Trepier e al capolista del criterium Bochet, al termine di una corsa ricca ed entusiasmante.

j. r. j.

Un altro furto
a IMOLA
(vittima WAINER)

IMOLA - Anche quest'anno siamo alle solite, coi furti a spese dei poveri piloti: lo scorso anno, se ben ricordate sparì addirittura un F. 2 completo, più vari pezzi di ricambio. Questa volta c'è andato di mezzo il povero Wainer, che non è più riuscito a trovare un grosso quantitativo di materiale (pezzi di scorta, impianti di iniezione Lucas, serie di rapporti) per un valore non inferiore a due milioni. «Ci hanno lasciato solo quattro candele di scorta; speriamo di non rompere il motore prima della gara, altrimenti dovrà correre a Milano a prenderne un altro».

Un pistone tradisce ZAMPOLLI ed è l'assoluto per NARCISI

SPECIALE PER AUTOSPRINT

RIVALTA TORINESE - Elezioni e super match tra Juventus e Cagliari non hanno trattenuto pubblico e piloti dalla pista di Cerrina. Infatti un centinaio di piloti e numerosi appassionati hanno animato una delle gare più belle e movimentate che si siano svolte sul minikartodromo.

Inizio e svolgimento regolare nella mattinata della gara di slalom. Nella 500 primo è Fardella molto bravo seguito da Origlia e Agli. Nella 850 Caricola davanti a Bille e Angelillo. Nella 1200 vince Negri davanti a Lisella e Costantini. Beccaria è primo nella 1500 seguito da Lo Bello e Gatti. Due soli concorrenti nella oltre 1500 si disputano il primo e il secondo posto: Gatti e Lo Presti. Sia alla mattina che al pomeriggio piccolo giro di vite alle verifiche, messo in atto con pazienza del sig. Maffioldo validamente coadiuvato.

Puntualmente, alle 14,30 partono sotto un sole a picco i licenziati CSAI ai quali di volta in volta sono aggregati i non licenziati che corrono con mezzi non di gruppo uno. Nella 500 Carena vince dopo aver rischiato sino all'ultimo di non partecipare per una rottura alle molle-valvole riparata appena in tempo. Terzo è Feiles, un «non licenziato» che merita la licenza in quanto si è difeso molto bene in mezzo ad avversari molto bravi. Nella 850 di nuovo protagonista Carena su 695 autoperparata, secondo è Santarsieri su 695 elaborata in proprio che migliora di gara in gara, terzo è Brusa su 695 preparata da Calza. Nella 1200 vince Ramella su Simca 1150 dotata di super assetto con cerchi 13 x 7", enormi gomme Dunlop 4,25x9,50 e un discreto motore. Secondo è De Martino, finalmente fortunato, che riesce a portare a termine un'ottima prova. Segue il formidabile Cesari su A 112, appena appena preparata, protagonista di notevoli acrobazie.

Nella 1500 vince Stroppolo su Zagato 1300 cc, preparata da Bertetto e Girolami, togliendo un secondo e 3 decimi dalla prestazione precedente. Stroppolo è un esempio emblematico di giovane pilota incoraggiato e lanciato dalle gare della Cerrina. Nella oltre 1500 vince Di Giulio su GTA ex-Zampolli, secondo è Papinutto su Alfa 1600 che migliora le sue prestazioni di gara in gara. La sua Giulia Monzeglio è dotata di una nuova barra al retrotreno; di terzo, quarto e quinto sono Piacenti, Bernardi e Isoardi, tutti su Alpine 1600.

Inizia la classe libera e il tempo fa i capricci con qualche goccia di pioggia, il che aumenta di molto il nervosismo dei piloti che si ostacolano senza danno alcuno. Questo non impedisce a Narcisi di fare l'assoluto nella ripetizione della prova con 53"7 al primo giro da fermo 51"5 e 51"4 al secondo e al terzo (media record assoluta della pista al terzo giro con 84 kmh; record precedente Zampolli con 54" a 80 kmh di media).

Narcisi ottiene questo risultato eccezionale su F. Ford Bellasi, motore Bosato 102 HP a 5800 giri, assetto e messa a punto speciale dello stesso Narcisi. Oltre alla indubbia bravura del pilota conta certo la disponibilità di coppia ai bassi regimi tipica di questo motore. Secondo è Giordana Gian Mario tornato alla Cerrina con una vettura bomba la Tecno ex Truffo preparazione Cavallotto dotata di un 2000 Abarth due valvole 200 cavalli e molte modifiche.

La vettura non è ancora a punto comunque con questo secondo posto e il tempo di 2'39"7 ha dimostrato le sue notevoli possibilità. Terzo è Negro su CRM DKW preparata da Bruschetto e Trinchero di Porto Comaro della Scuderia dei Draghi Rossi di Casale. La vettura è dotata di un motore strapotente su un peso di poco più di 300 kg. Manca solo di un pelo di tenuta di strada.

Molto sfortunato, dopo due giri condotti a notevole andatura, è stato Zampolli che per un pistone della sua Dallara 1000 e fa un testa-coda. Per l'occasione la vettura elaborata da Allais era stata dotata di un compressore francese Mag, che si usa per il Gordini; in prove Zampolli aveva ottenuto un favoloso 50"8.

Giorgio Rossotto

COPPA VITTORIO CAPELLA - Pista Aeroporto di Cerrina - Rivalta Torinese, 7 maggio 1972.

LE CLASSIFICHE

CLASSIFICA SLALOM

Classe 500: 1. Renato Fardella 3'41"9; 2. Origlia 3'54"9; 3. Agli 3'55"5; 4. Pola 3'56"8; 5. Chiavarello 3'57"4; 6. Curto 4'02"8.

Classe 850: 1. Giancarlo Caricola (500-595) 3'31"7; 2. Bille (500-650) 3'33"3; 3. Angelillo (500-650) 3'34"4; 4. Pognante (500-650) 3'36"1; 5. Loverso (500-650) 3'38"1; 6. Donà (500-650) 3'44"2; 7. Ferrero (500-850) 3'45"6; 8. Spera (500-650) 3'48"2; 9. Sergi (650-850) 3'51"6; 10. Calandra (Fiat Vignale 750) 4'03"1.

Classe 1200: 1. Alessandro Negri (1000) 3'24"9; 2. Lisella (Fiat Abarth) 3'26"7; 3. Costantini (A 112 Abarth) 3'27"5; 4. Castagnero (Autobianchi) 3'33"7; 5. Merlo (A 112 Ab.) 3'33"8; 6. Pretato (Fiat 850 S) 3'36"2; 7. Cardella (Cooper) 3'37"7; 8. Panz (Innocenti) 3'38"5; 9. Tarasco (Fiat 127) 3'39"9; 10. Morchino (Cooper) 3'40"7; 11. Iono (Simca) 3'45"5; 12. Chiecchi (Fiat 127) 3'46"7; 13. Marchese (Fiat 128) 3'47"9; 14. Lizzi (Simca 1100) 3'48"4; 15. Tagnese (Cooper) 3'51"9; 16. Ferraro (Primula) 3'52"2; 17. Griot (Fiat 1100) 3'58"2; 18. Ruo (Renault) 4'00"8; 19. Zaffinetti (Mini Innocenti) 4'00"9; 20. Aimasso (A 112) 4'37"2.

Classe 1500: 1. Franco Bennaria (Alfa) 3'38"9; 2. Lo Bello (Fulvia) 3'43"5; 3. Gatti (Fiat 124) 3'46"4; 4. Piccato (Fiat 128) 3'50"6; 5. Vitranò (Fulvia) 3'53"5; 6. Mendicino (Fulvia) 3'57"7.

Classe oltre 1500: 1. Mauro Gatti (Opel Manta) 3'41"1; 2. Lo Presti (Fiat 125) 3'48"1.

CLASSIFICA SENIORES

Classe 500: 1. Giovanni Carena (Fiat 500) 3'10"2; 2. Pavese (Fiat 500) 3'11"1; 6; 3. Felles (Fiat 500) 3'20"1; 4. Grenuto (Fiat 500) 3'33"5.

Classe 850: 1. Giovanni Carena (Fiat Abarth 695) 3'01"1; 2. Santarsieri (Fiat Abarth 695) 3'03"7; 3. Brusa (Fiat Abarth 695) 3'07"1; 4. Bolognesi (Fiat 500-595) 3'07"6; 5. Calza (Abarth 695) 3'10"3; 6. Angelillo (Abarth 650) 3'16"5; 7. Cerchio (Fiat 850 coupé) 3'30"1.

Classe 1200: 1. Giovanni Ramella (Simca) 3'02"1; 2. De Martino (Fiat 128) 3'04"6; 3. Cesari (A 112) 3'09"2; 4. Pizzerà (A 112) 3'11"6; 5. Mendicino (Fulvia 1300) 3'17"6; 6. Finotti (Mini Cooper) 3'20"7; 7. Gariazzo (Simca) 3'30"1; 8; 8. Arata (Fiat 128) 3'33"2; 9. Lombardo (Abarth 1000) 3'36"2; 10. Cardella (Cooper) 3'37"1.

Classe 1500: 1. Attilio Stroppolo (Zagato 1300) 2'58"2; 2. Grandino (Renault 1300) 3'03"9; 3. Sorrentino (GTA 1300) 3'08"8; 4. Leone (Fulvia 1300) 3'14"6; 5. Simoletto (Simca 1100) 3'24"8; 6. Cerioni (Fiat 128 Rally) 3'28"8.

Classe oltre 1500: 1. Antonio Di Giulio (Alfa GTA) 3'03"3; 2. Papinutto (Alfa 1750) 3'03"5; 3. Piacenti (Alpine 1600) 3'04"6; 4. Bernardi (Alpine 1600) 3'05"2; 5. Isoardi (Alpine 1600) 3'10"7; 6. Maggi (A.R. Giulia 1600) 3'12"1; 7. Luchino (Lancia HF) 3'12"5; 8. Brambilla (GT 2000) 3'13"8; 9. Gatti (Opel 1900) 3'14"9; 10. Maggi (A.R. 1600) 3'15"9; 11. Carena (Opel 1900) 3'19"6; 12. «Zipp» (Opel 2490) 3'26"7; 13. Marsaglia (A.R. 1600) 3'30"9.

CLASSE LIBERA

1. Narcisi (Formula Ford Bellasi) 2'36"3; 2. Giordana (Tecno Abarth) 2'39"7; 3. Negro (CRM DKW) 2'43"3; 4. Mussa (F. Ford Bellasi) 2'43"5; 5. Merlin (Fiat 500-128) 2'45"1; 6. Lavazza (Fiat 500-128) 2'47"3; 7. Dirosa (F. 850 Bellasi) 2'48"5; 8. Carbonaro (F. 850 Bellasi) 2'48"8; 9. Zampolli (Dallara 1000) 2'52"8; 10. Isgrò (F. 850 Bellasi) 3'01"6; 11. Serra (F. 850 Bellasi) 3'09"5; 12. Elia (Fiat 500) 3'28"2.

Classifica delle Dame: 1. Luchino; 2. Arata; 3. Cardella 4. Aimasso.

Ottimo il NOGHES visto al «festival RICARD»

Già a punto la GRAC MT 16

LE CASTELET - Nel bel mezzo delle prove Matra, che prepara simultaneamente il Gran Premio di Monaco con la MS 120 C e la 24 Ore di Le Mans con il prototipo 670, il circuito Paul Ricard ha ritrovato la sua destinazione pubblica e naturale. Cinque corse erano in programma per le vetture dei gruppi da 1 a 7. Hans Wiedmer (McLaren M8E) è praticamente risultato senza rivali nei gruppi 5 e 7 effettuando una cavalcata solitaria a più

di 140 di media. L'attenzione si è portata allora sulla Grac MT16 di Noghes che ha compiuto una prova rimarchevole, dimostrando lo stato avanzato della sua messa a punto. Prima di restare attardato dal bloccaggio del filo dell'acceleratore nell'ultimo giro, Noghes ha nettamente distanziato la Lola T212 di Mons, facendo lo stesso gioco in apertura di corsa con la T290 di Ligonet, prima che questi non fosse costretto al ritiro per cedimento del motore. «Bardini» (Porsche 911S) e Archambeaud si sono dati strenua battaglia, e il primo è riuscito a prevalere, ma tutti e due non sono riusciti tuttavia ad evitare di essere doppiati dai primi tre.

«Bardini», grazie al forfait di «Le Banner», ha comunque riportato il successo nel gran turismo speciale precedendo Agostini di 50" e Guerin vincitore del gruppo 3. Darson era il favorito nel gruppo 2 avendo nel corso delle prove realizzato il tempo migliore, ma ha dovuto abbandonare in seguito ad un pauroso testa-coda, lasciando così campo libero a Fornage che non doveva faticare ad assicurarsi la vittoria davanti a Bourdillat e Daire e doppiando Chamillard (Alfa Romeo) negli ultimi giri. Fra le turismo di serie Chemin era intoccabile e

COPPE PAUL RICARD - Gare di velocità in circuito - 7 maggio 1972.

LE CLASSIFICHE

Gruppo 1: 1. Henri Chemin (Crysler Barracuda); 2. Alesi (Camaro); 3. Laurent (Plymouth).

Gruppo 2: 1. Dominique Fornage (BMW 2002 ti); 2. Bourdillat (BMW 2002 ti); 3. Daire (Ford Escort tc).

Gruppi 3 e 4: 1. «Bardini» (Porsche 911 S 2500); 2. Agostini (Alpine 1600); 3. Guerin (Porsche 911 S 2400).

Gruppi 5 e 7: 1. Hans Wiedmer (McLaren M8E); 2. Mons (Lola T 212); 3. Noghes (GRAC MT16); 4. Elias (Chevron B.8 BMW); 5. «Bardini» (Porsche 2500); 6. Archambeaud (Lola T 70).

Formula Bleue: 1. Michel Gabriel; 2. Trepier; 3. Bochet



Il pilota LANCIA più sfortunato finora risolve di forza la sfida con le FIAT nel RALLY ELAN (col felice debutto degli «azzurrini»)

ELAN RALLY, rally Internazionale valido quale prima prova della Mitropa Cup - Vienna, 5-7 maggio 1972.

CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Ballestrieri-Bernacchini (Lancia Fulvia HF) punti 2735,4; 2. Pinto-Macaluso (Fiat 124 SS) 2768,0; 3. Verini-Eisendle (Fiat 124 SS) 2884,3; 4. Janger-Hopf (Volkswagen 1600) 2894,9; 5. Hainbach-Biebinger (BMW 2002) 3281,5; 6. Cavallari-Besozzi (Lancia Fulvia HF) 3692,6; 7. Schweinger-Norwig (Ford Capri) 4396,3; 8. Rack-Koeler (Porsche 911 S) 4845,2; 9. Dietmajer-Schurek (BMW) 6975,0; 10. Wieser-Schraml (Opel Commodore) 7947,8; 11. Jansen-Boltze (Alfa Romeo) 11230,2; 12. Zumbf-Neubauer (Simca) 35318,9.

La classifica Mitropa Cup

1. Ballestrieri-Bernacchini punti 25; 2. Pinto-Macaluso 23; 3. Verini-Eisendle 21; 4. Janger-Hopf 20; 5. Hainbach-Biebinger 17.

Finalmente BALLESTRIERI

Ha vinto tutte (meno una) le cinque prove speciali

1. prova (sterrato)
1. Pinto, punti 288,6; 2. Ballestrieri, 293,8; 3. Paganelli 294,4; 4. Verini 302,6; 5. Hainbach 310,5; 6. Janger 310,8; 7. Pelganta 320,6.
2. prova (asfalto)
1. Ballestrieri 390,4; 2. Paganelli 394,2; 3. Pinto 398,6; 4. Verini 414,0; 5. Hainbach 424,4; 6. Janger 430,8; 7. Pelganta 433,1.
3. prova (sterrato)
1. Ballestrieri 394,0; 2. Pinto 402,8;

3. Paganelli 402,9; 4. Janger 409,9; 5. Pelganta 417,4; 6. Verini 418,5; 7. Hainbach 423,0.
4. prova (asfalto)
1. Ballestrieri 387,2; 2. Pinto 390,2; 3. Paganelli 395,0; 4. Verini 408,2; 5. Pelganta 411,0; 6. ex-aequo, Janger e Hainbach 426,4.
5. prova (sterrato e asfalto)
1. Ballestrieri 1270,0; 2. Pinto 1287,8; Janger 1317,0; 4. Verini 1341,6; 5. Pelganta 1344,2; Hainbach 1397,2.

11 corse in circuito e nove su strada per il TOUR-AUTO 1972

Il Tour de France, che si disputerà dal 15 al 24 settembre, prevede un percorso di 5.000 chilometri, con undici prove in circuito, per complessivi chilometri 1.200, e con nove prove su strada per km 160. Il via avverrà a Biarritz, l'arrivo a Nizza.

Questa edizione 1972 della gara torna alle origini. Rinuncia infatti, se non altro in parte, ai principi che l'hanno distinta negli ultimi tre anni e ritorna una gara mista circuito-strada, rispondendo ai desideri della grande maggioranza. La competizione sarà così aperta a una gamma di vetture molto più vasta, infatti vi saranno ammesse quelle turismo di serie, turismo speciale. E' quindi molto probabile che la gara, quest'anno, non sarà dominata da un gruppo preciso di vetture.

Il «Tour», valevole per il campionato europeo rallies piloti, per il campionato rallies di Francia e per il campionato d'Europa GT, si svolgerà in otto tappe.

Partenza, Biarritz, venerdì 15 - Prima tappa, Biarritz-Barcellona, sabato 16 - Seconda tappa, Barcellona-Albi, domenica 17 - Terza tappa, Albi-Vichy, lunedì 18 - Quarta tappa, Vichy-Le Mans, martedì 19 - Quinta tappa, Le Mans-Le Touquet, mercoledì 20 - Sesta tappa, Le Touquet-Flaine, giovedì 21 e venerdì 22 - Settima tappa, Flaine-Bandol, sabato 23 - Ottava tappa, Bandol-Nizza, domenica 24.

Queste le prove in circuito e prove speciali a cronometro.

① VENERDI' 15: Biarritz-Bois de St. Pée km 21,500 - ② SABATO 16: Circuito di Nogaro km 50 - ③ DOMENICA 17: Circuito di Barcellona km 120 - ④ DOMENICA 17: Circuito di Albi km 90 - ⑤ LUNEDI' 18: Salita del Mont Dore km 5 - ⑥ LUNEDI' 18: Circuito dell'Auvergne km 145 - ⑦ MARTEDI' 19: Circuito di Magny Cours km 95 - ⑧ Circuito Bugatti km 110 - ⑨ MERCOLEDI' 20: Circuito di Rouen Les Essarts km 130 - ⑩ GIOVEDI' 21: Circuito di Nivelles km 110 - ⑪ VENERDI' 22: Salita del Ballon d'Alsace km 8,850 - ⑫ VENERDI' 22: Prova di Rainkopf km 20 - ⑬ VENERDI' 22: Circuito di Dijon km 100 - ⑭ VENERDI' 22: Salita di Flaine km 11 - ⑮ SABATO 23: Prova di Notre Dame de Bellecombe km 45 - ⑯ SABATO 23: Prova del Semnoz km 18 - ⑰ SABATO 23: Salita di Limouches km 10 - ⑱ SABATO 23: Salita del Mont Ventoux km 21 - ⑲ SABATO 23: Circuito Paul Ricard (km 3,263) km 100 - ⑳ DOMENICA 24: Circuito Paul Ricard (km 5,810) km 145.

VIENNA - La prima prova valida per la Mitropa Cup, il Rally Elan, è stata dominata dagli equipaggi italiani, scesi in forze in Austria oltre che con alcuni equipaggi ufficiali, anche con la nuova Squadra Rallies CSAI. Le vetture ufficiali erano la Lancia Fulvia HF 1600 di Ballestrieri e Bernacchini, che hanno vinto il Rally, e le Fiat 124 Sport Spider di Paganelli-Russo (che sono usciti di strada rompendo il cambio nell'ultima prova speciale quando erano 3.) e Pinto-Macaluso. Il Rally Elan era lungo circa 1400 chilometri, e si è svolto per metà in Austria e per metà in Jugoslavia, dove gli equipaggi hanno fatto una sosta di circa 8 ore. Forse a causa della recente epidemia di vaiolo, poche le vetture al via, solo 21, e pochi quindi gli arrivati, che sono 12. La gara è stata ostacolata da un tempo abbastanza cattivo, con pioggia e nebbia.

Ballestrieri, dopo aver iniziato con calma ed essere stato battuto da Lele Pinto nella prima prova speciale, ha poi trovato il ritmo giusto e

non si è più fatto sorprendere, vincendo tutte le altre prove e terminando primo davanti all'altra Fiat ufficiale, quella di Pinto, che ha avuto il merito di non essersi mai dato per vinto.

Della Squadra Rallies Nazionale, che in questo debutto era seguita dal presidente della Sottocommissione Rallies della CSAI, avv. Stochino, non si può dire che bene, anche se la «concorrenza» non era molta. Il rally era comunque piuttosto impegnativo. Peccato per Pelganta, che era quinto quando si è scontrato (proprio poco prima del-

la fine, al penultimo controllo orario) con una VW che proveniva in senso contrario, rompendo un tirante dello sterzo. Il migliore della «nazionale» è risultato Verini, che era in coppia con Eisendle, che è riuscito a precedere il forte Janger, su Volkswagen 1600.

Quanto a Cavallari, all'ultimo momento ha fatto coppia con Besozzi, non essendosi costituito il gruppo 3 ai fini della classifica della Mitropa, ed i due hanno completato il successo della squadra classificandosi sesti.

I piloti della Fiat, della Lancia e della squadra CSAI si sono immediatamente trasferiti in Germania, per provare il percorso del Rally Hesse che avrà luogo il 12-13 maggio, e che è la seconda prova della Mitropa Cup. Speriamo solo che in questa occasione le vetture al via siano di più, anche se la presenza di forti equipaggi ufficiali come Ballestrieri-Bernacchini, Pinto-Macaluso e Paganelli-Russo rischia di «uccidere» la Mitropa.

d. a.

SIMONI all'ospedale

VIENNA - Per la mancata istituzione del gruppo 3 al rally Elan, vi è stato un «rimpasto» nella squadra italiana: infatti, Arnaldo Cavallari è andato a far coppia con Besozzi e pertanto Simoni, l'abituale coequipier di Cavallari, e il compagno di Besozzi hanno fatto coppia fra loro. La loro corsa è finita subito, allora si sono dati da fare per l'assistenza. Purtroppo, presso Sennering lungo la statale per Vienna, la loro vettura ha avuto un incidente ed il povero Simoni si è rotto tre costole ed un braccio.

Una giapponese a Le Mans

● La prima vettura tutta giapponese che correrà a Le Mans, sarà il coupé DATSUN 240Z (categoria GT) pilotato da Rob Grant, con un coequipier ancora da nominare. La vettura in seguito parteciperà ai rounds del campionato GT, prima di andare in Africa per la serie Springbok.

● Dopo l'ottima prestazione di WISELL con la BRM a Jarama, è confermato che il pilota resterà con la Marlboro-BRM per il resto della stagione. Come si ricorderà a Monaco avrebbe dovuto gareggiare con una Yardley-McLaren ufficiale per sostituire Revson. Sarà ora Redman il prescelto.

● Durante una riunione non ufficiale, svoltasi in un albergo londinese, si è discusso della possibilità di formare un'associazione di F. 2. Fra i presenti Ron Dennis, Peter Warr, Gerry Birrell, Roger Williamson e Andrew Ferguson. Pare che non sia stata presa nessuna decisione, per il momento.

● La MCLAREN ha ora uno sponsor anche per la F. 2 essendo andate a buon fine le trattative allacciate con la IMPACT, un'agenzia per la compravendita dei terreni. Pilota ufficiale della nuova IMPACT-McLaren è Jody Scheckter il giovane (23 anni) sudafricano messosi in luce sulle monoposto F. 3.

● La BRITISH LEYLAND rileva la Innocenti autoveicoli. Non si tratta ancora di un annuncio ufficiale, ma le trattative sono in fase molto avanzata. Il documento definitivo dovrebbe essere firmato nei prossimi giorni. Dei tre settori dell'Innocenti — industria pesante, Lambretta, autoveicoli — soltanto la Lambretta resterà autonoma, essendo il settore dell'industria pesante già stato rilevato dalla Finsider.

● La FIAT TEDESCA ha annunciato di avere deciso la graduale chiusura dello stabilimento di montaggio di Heilbronn, in cui venivano montate ottanta vetture al giorno in base alla fornitura di serie prodotte in Italia. La decisione è dettata da convenienza economica per la clientela tedesca, in rapporto al regime doganale all'interno del MEC.

Per il «4 regioni» MANNUCCI prepara il radar per MUNARI

PAVIA - Vinto nel 1971 da Lampinen - Davenport su Lancia HF 1600, il «2. Rally internazionale delle 4 Regioni» è in via di allestimento presso l'Automobile Club di Pavia. La gara che si svolgerà nei giorni 2, 3 e 4 giugno ha un percorso della lunghezza di 1.206,600 km. ed una conformazione molto varia; lungo il percorso saranno disseminati 31 controlli orari e 24 controlli a timbro; le prove speciali saranno 7 e si svolgeranno a Cerreto, Oramala, Cacerate, Costalta, Pietra Parcellara, Santa Barbara e Montebore. L'elevato coefficiente di punteggio attribuito alla gara (1,6) servirà a richiamare soprattutto gli aspiranti al titolo italiano. Sono già stati visti in prova diversi concorrenti quali Trombotto-Enrico, Mario Mannucci «navigatore» di Munari ed altri.

● La «BERTA», dicono in Argentina, non verrà decisamente in Europa quest'anno perché le trattative di patrocinio sono andate a monte. Di Palma ha segnato buoni tempi in prova, con una Berta, al circuito di Cordoba.

Il criterium femminile
Parigi - St. Raphael
è della HOEPFNER

Tradita a MONZA la BEAUMONT

SAINT RAPHAEL - Esclusivamente femminile, il criterium internazionale Parigi-Saint Raphael resta una competizione unica, in Europa. Detto ciò, aggiungiamo però che gli organizzatori dovrebbero sforzarsi per trovare un migliore equilibrio, nella ripartizione delle difficoltà, per sottolineare il carattere decisamente sportivo della gara. La formula adottata, con quattro itinerari di concentrazione, con partenze da Torino (719 km), Dunkerque (585 km), Bordeaux (521 km), e Rennes (515 km), che si concludono con una breve prova a cronometro a Bouterwilliers (Km. 1,5) è senza dubbio interessante, come lo è il fatto d'includere due circuiti — Albi e Monza — fra le prove a cronometro lungo i km. 1786 del percorso comune, diviso in quattro tappe, via Albi, Torino e Draguignan però occorrerebbe creare uno squilibrio fra i due circuiti e le prove in salita, non esistendo alcun correttivo nella classifica scratch.

La campionessa di Francia, Marie Claude Beaumont, che sa leggere un regolamento e analizzare un tracciato, aveva scelto per la gara la propria Chevrolet Corvette, quella che parteciperà alla 24 Ore di Le Mans. Pilotarla su strada le avrebbe certamente posto dei problemi, ma in circuito si tratta di una vettura imbattibile. Calcolo giusto, e poiché l'abilità di questa conduttrice le permettono di adeguarsi a tutte le circostanze, su qualsiasi vettura, la campionessa si è ben presto trovata senza rivali. Un guasto minimo (al cavo elettrico) sul circuito di Monza l'ha però fatta tardare ed essendo ormai impossibile colmare l'handicap, Marie Claude ha preferito rinunciare, piuttosto che rischiare di danneggiare la Corvette.

Il terzetto del team Aseptogyl-Alpine, non trovando più opposizione, ha così occupato i primi tre posti in classifica. Marianne Hoepfner, vincitrice dell'edizione nazionale della gara nel 1969, ha dunque ottenuto la sua prima grande vittoria internazionale, davanti alla belga Christine, che non è decisamente favorita dalla sorta, dall'inizio della stagione, e a Christine Dacremont.

Una ventina di equipaggi ha raggiunto Parigi, dopo la prova di Bouterwilliers nella quale Marie Claude Beaumont precedeva cinque Alpine. E' stata però Marianne Hoepfner a realizzare il miglior tempo a Thizon-Vernieix, mentre a Riom les Montagnes lo segnava Christine Dacremont. Le due berline hanno preceduto la Corvette tallonata da Christine.

I dieci giri del circuito d'Albi hanno poi soverchiato la fisionomia della gara. Qui Marie Claude Beaumont riprendeva nettamente il comando, mentre Marianne Hoepfner riusciva a resistere agli attacchi di Corinne Koppenhague. Nel turismo di serie, Michèle Vallet, desolata di non avere l'occasione per duellare seriamente, precedeva madame Rioult che continuava a svolgere una corsa molto regolare. Il rapido tracciato del Mont Ventoux si adattava molto bene alla Corvette e l'ordine era ormai stabilito in modo chiaro: Beaumont, Hoepfner, Christine, Dacremont e Koppenhague.

E' poi stata decisiva la prova a Monza, organizzata in collaborazione con la Ezzo: Marie Claude Beaumont ha abbandonato e ha vinto la prova Corinne Koppenhague, portando via la terza posizione a Christine Dacremont, la quale è però stata spodestata per poco; infatti all'Ampus ha riacquisito la posizione, confermandola poi al Belhomme. Nonostante una forte perdita d'olio, Marianne Hoepfner non ha avuto problemi e ha tagliato felice il traguardo, dopo essersi rifatta il trucco!

Jacques J. Jaubert

PARIS-SAINT RAPHAEL - 3-7 maggio - Criterium internazionale femminile. LA CLASSIFICA

1. Hoepfner-Fourton (Alpine); 2. Christine-Lurani (Alpine); 3. Dacremont-Bossert (Alpine); 4. Koppenhague-Cousin (Porsche); 5. Charrière-Bordes (Alpine); 6. Vallet-Penot (Alfa 2000); 7. Rioult-Bourdeau (Opel Kadett).



La LANCIA si tuffa nel mondiale

La Lancia Fulvia di Lampinen impegnata in un guado nel corso del recente e vittorioso Rally del Marocco. Con questa vittoria, per la prima volta una Casa italiana è al comando del Campionato Internazionale Rallies e con serie possibilità di successo finale

TORINO - La felice conclusione dal Rally del Marocco ha naturalmente suscitato molta soddisfazione alla Lancia, che dopo la splendida vittoria di Montecarlo, ed il terzo posto nel Rally di Svezia (nonostante il « giallo dei pneumatici » ha ottenuto con questo successo un invidiabile serie utile nelle tre prove del campionato mondiale cui ha partecipato.

Dirò che Cesare Fiorio fosse di morale molto alto, perché oltretutto è la prima volta che una Casa italiana guida la classifica mondiale Marche della specialità. Ed ovvio, anche che adesso alla Lancia stiano facendo piani per, se possibile, mantenere la posizione.

« Andremo al rally dell'Acropoli con due macchine, anziché una come avevamo previsto. Ci sarà ancora Lampinen (ma non Rejnike, perché Andreasson si era già impegnato con Eriksson). E ci sarà anche Kallstrom. Le strade della Grecia le conosciamo e certo sono tali da poter essere affrontate dalle nostre macchine al meglio. Abbiamo visto in Marocco come la robustezza conti molto, nei rally più duri. E le nostre Fulvia sono senza dubbio robuste, come hanno avuto modo di constatare i francesi ».

Cesare Fiorio ci dice queste cose con evidente soddisfazione, ma anche con una punta di malizia. Infatti la stampa francese aveva pressoché ignorato la presenza della Lancia di Lampinen alla vigilia e durante la gara è parso che nessuno si fosse accorto che Lampinen era sempre a ridosso dei primi, e che in sostanza il protagonista era lui, perché se le Alpine ottenevano i migliori tempi lo facevano a danno della incolumità meccanica. Era infatti sempre un pilota diverso che portava una Alpine al primo posto, pagando però la prodezza con molti guai successivi.

« La nostra tattica — dice Fiorio — era stata calcolata in funzione delle caratteristiche dei percorsi. Ed avevamo stabilito un piano preciso che Lampinen ed il capo spedizione Audetto

hanno applicato magnificamente. I francesi non hanno capito che non si è trattato di fortuna, se la nostra macchina non ha avuto guai che hanno avuto le loro macchine. Noi abbiamo soltanto cambiato ammortizzatori (spesso, n.d.r.) senza avere i guai ai motori, sospensioni, telai, che hanno avuto gli altri. Non hanno voluto ammettere, si vede, di aver sbagliato l'impostazione della gara. Comunque noi sapevamo che il risultato che conta è quello finale, ed a quello abbiamo puntato. Posso affermare che se ve ne fosse stato la necessità Lampinen poteva fare di più, e lo ha anche dimostrato ».

Comunque quel che è importante è che la Lancia ha vinto questa gara, che molti hanno giudicato ancora più dura del Safari. Tanto è vero che da più parti si è già chiesto agli organizzatori di attenuarla per non correre il rischio di vederla disertata. Ora la Lancia va all'Acropoli con la speranza di ripetere l'impresa, che la porrebbe in una posizione di favore per il seguito del campionato. All'Acropoli non ci saranno le Alpine, che si dedicheranno di più al campionato francese, però ci saranno altri avversari temibili quali Ford e Porsche.

Fiorio è chiaro: « All'Acropoli temo sopra tutti la Porsche di

Waldegaard. Ci sono dei tratti velocistici che ovviamente favoriranno la maggior potenza della Porsche. Però conterà anche la solidità, e noi ne abbiamo tanta, come hanno dimostrato le gare dure. Le nostre Fulvia, anche se soltanto da 1600 cc si fanno rispettare. E sono macchine vicine a quelle della serie, non create apposta per le corse ».

Certo che un risultato favorevole all'Acropoli sarebbe il benvenuto. Ricordiamo che il campionato mondiale Marche è attribuito con la somma di sette risultati utili su dieci prove (o di sei su nove prove). Quattro gare sono già state fatte (Montecarlo, Svezia, Safari, Marocco) e ne restano sei. Dopo l'Acropoli infatti ci saranno: Coppa delle Alpi, Alpi austriache, Italia, Stati Uniti e Gran Bretagna. La corsa americana, inclusa per la prima volta nel calendario non è ancora sicura. Se non avrà luogo i risultati da sommare saranno sei.

In fondo anche senza vincere tante altre gare, la Lancia può farcela, se gli avversari si alterneranno. Glielo auguriamo.

f. i.

Super-fuoristrada sul Monte delle Formiche

BOLOGNA - Organizzato dal Club Nazionale Fuoristrada con la collaborazione della Scuderia Nettuno e il patrocinio dell'Automobile Club Bologna, su un percorso di circa 15 km da ripetersi più volte per una durata di tre ore di gara, si svolgerà il « 3. Trofeo internazionale veicoli fuoristrada » al quale hanno già dato la loro adesione oltre, naturalmente, i migliori fuoristradisti italiani, anche rappresentative straniere tedesche, francesi, belghe e olandesi. La gara di « regolarità » (1), alla quale sono ammessi veicoli fuoristrada a tutte ruote motrici, prenderà la partenza dal campo di Gim-cross del Monte delle Formiche e attraverso strade boschive, pietrose con voragini a tradimento, guadi con fosse mozzafiato e salite a perpendicolo concluderà il suo anello al luogo di partenza, dopo tre ore di massacrante fatica. Le verifiche preliminari avranno luogo nella giornata di sabato 13 maggio e la partenza della prima classe di vetture (fino a 1200 cc) verrà data alle ore 8,01 di domenica.

G. C.

Ci provano in 15 piloti italiani di F. 3 a MONACO

Crisi per il bialbero ALFA

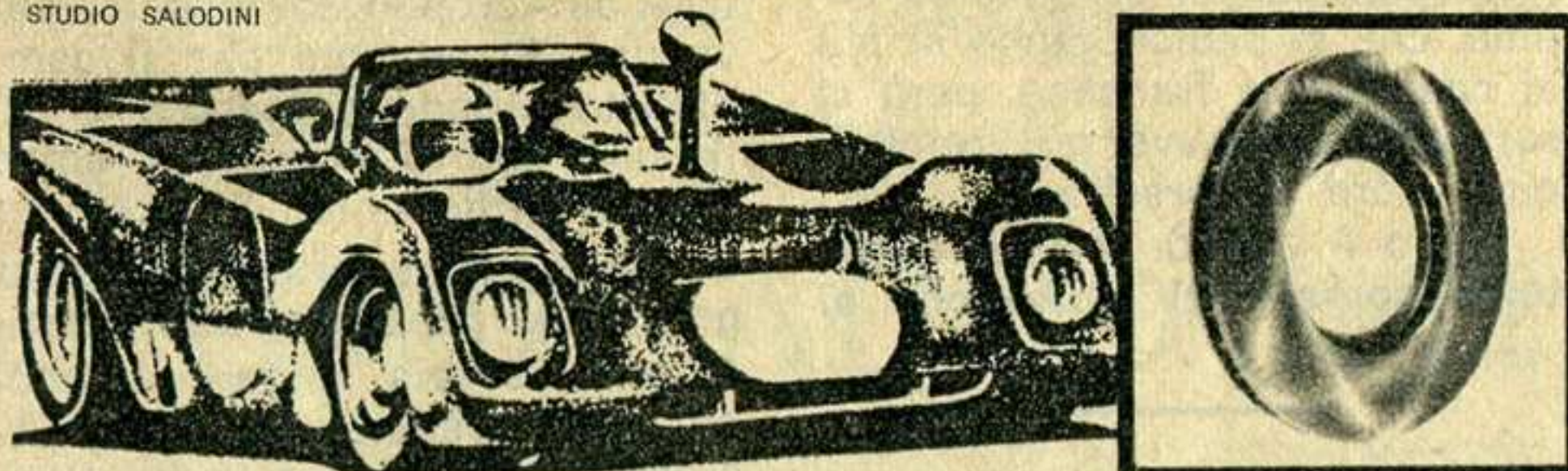
Sono questi 15 i piloti italiani F. 3 accettati

PILOTA	VETTURA	SCUDERIA
Giuseppe Bianchi	Birel Novamotor	Italia
Adelmo Bignami	Brabham BT35 Novamotor	Italia
Vittorio Brambilla	Brabham BT38 Novamotor	Italia
Sandro Cinotti	Brabham BT35 Novamotor	Jolly Club
Luigi Fontanesi	Tecno 71 Novamotor	Tecno Racing Team
Adelmo Fossati	?	Meneghina
Claudio Francisci	Lotus 69 Novamotor	Nettuno
Marcello Gallo	GRD Novamotor	Italia
Carlo Giorgio	Br. BT35 - Tecno 71 Nov.	Jolly Club
Gianni Giudici	March 713 Novamotor	Italia
Lella Lombardi	Lotus 69 Novamotor	Jolly Club
Libero Pesce	Tecno Novamotor	Meneghina
Giorgio Pianta	Branca Novamotor	Ala d'Oro - Jolly Club
Pino Pica	Brabham BT35 Novamotor	Italia
Carlo Scarambone	Chevron B17 Novamotor	Jolly Club

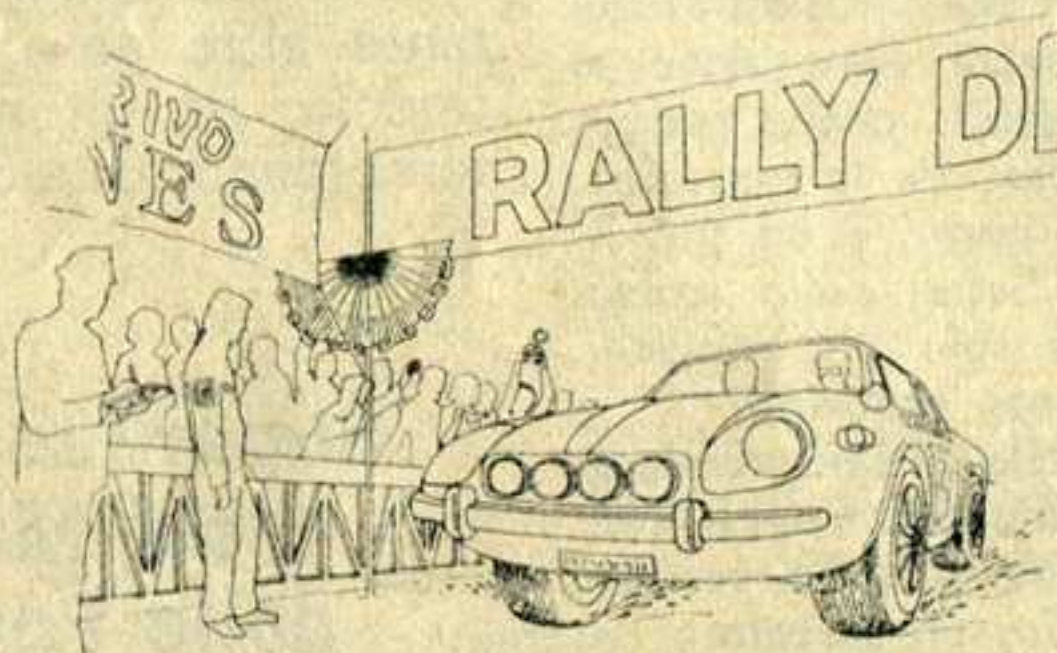
Oltre i limiti delle sollecitazioni più gravose senza cedimenti. Da anni i dischi freno BREMBO colgono le più belle vittorie. In queste competizioni la riprova della loro qualità.

DISCHI FRENO BREMBO

STUDIO SALODINI



kléber corre



KLEBER CORRE per aiutare i piloti a vincere, con un Servizio Assistenza famoso sui percorsi di rally di tutto il mondo.

KLEBER CORRE per collaudare le tecniche nuove dei suoi pneumatici d'avanguardia.

pneumatici radiali V 10

Kleber

dolci international 150

Con la defezione finale di Vittorio Brambilla, che era stato il più fedele «paladino» di Wainer e dei motori Alfa Romeo, la Casa del biscione non avrà quasi più nessun alfiere valido nel campo della F. 3, ormai completamente conquistato dai motori inglesi. Le nostre speranze di poter resistere con i gloriosi bialbero milanesi a lungo, a dire il vero, era stata da noi abbandonata da tempo: ma in segreto ci illudevamo sempre che il bravo Wainer riuscisse con qualche geniale trovata a riportare sul piano della competitività il suo motore. Ma dopo le due recenti prove di Monza e di Imola ci si è resi irrimediabilmente conto che ciò non era possibile: e nonostante l'abilità e gli sforzi di Vittorio Brambilla.

E così anche lui, probabilmente a malincuore, ha dovuto fare il salto alla concorrenza, a quei motori curati dai Pedrazzani di Novara che al momento attuale rispondono più di qualsiasi altro a requisiti di sicurezza e di praticità.

Dalla prossima gara di Montecarlo, dove Brambilla è stato accettato assieme ad altri 14 piloti italiani, il popolare Vittorio disporrà di una nuova vettura, una Brabham BT 38 monoscocca della scuderia Italia, ma soprattutto monterà quel motore Novamotor contro il quale si è sempre battuto con accanimento.

La crisi dei propulsori Alfa è giunta quindi al suo apice: ma non è cominciata solo ora. Sin da quando la strozzatura era stata portata da 20 mm a 21,5 si cominciava a sentire che i motori Alfa non ce l'avrebbero fatta a reggere il confronto, solo l'abilità di Wainer aveva posto una pezza, e soprattutto nel misto il motore Alfa reggeva il confronto abbastanza bene. Ma il colpo definitivo è venuto con la successiva liberalizzazione fino a 23 mm, dall'inizio di quest'anno: e dall'inizio di quest'anno i clienti Alfa hanno cominciato a cambiare direzione. Ricordate la storia dei motori Alfa Romeo, legati al contributo in denaro che la CSAI aveva stabilito di attribuire ai sei piloti meritevoli? Che fine hanno fatto questi motori? Al momento attuale gli unici piloti che usufruiscono di tale aiuto sono solo due, Spreafico e Rosel. La Lombardi quando le fu proposta questa possibilità (forse un po' tardivamente, circa una settimana prima della prima gara, quando già la Lella si era organizzata in altro modo) rispose che era dispiaciuta, ma non se la sentiva di accettare il motore Alfa, che non garantiva prestazioni, a suo giudizio, all'altezza del Ford. Anche Colombo rispose alla stessa maniera, dal momento che anche lui aveva già comprato altri motori. Massimo Ciccozzi invece scattò e montò l'Alfa Wainer sul Brabham BT 28 ex Pesenti Rossi: con questa macchina non si qualifica a Monza e decise, d'accordo col suo sponsor, di trovarne una che sembrasse più competitiva. E così si è presentato a Imola con la Branca nuova di zecca con motore Novamotor: e ha restituito i motori Alfa Romeo.

Ma la «fuga» dall'Alfa non si limita a questi piloti: anche altri, che montavano il motore di Wainer hanno cambiato bandiera. Parliamo ad esempio di Vittorio Venturi, che almeno a Imola si è presentato con un motore Ford. Un altro caso clamoroso è quello del giovane Bruno Pescia, che definiva il suo motore «ufficiale Alfa Romeo Wainer» e che, pare, per un litigio con il patron del Jolly, Angiolini, ha rotto tutti i ponti con la sua scuderia, e di conseguenza ha abbandonato il motore. A Imola correva con il Ford Delta montato sulla Lotus di Doneda: un ritorno ai vecchi amori, e con questa vettura pensa di disputare tutte le gare della stagione. E per finire, anche Vittorio Brambilla ha «defezionato»: e anche lui si è reso conto che non c'era più nulla da fare.

Questo ci dispiace, se non altro per le notti insonne che il povero Wainer Mantovani avrà certamente trascorso davanti al banco di prova, ricercando quei pochi cavalli (e si tratta veramente di poca cosa) che gli mancano per poter competere ad armi pari. Non vedremo quindi per qualche tempo motori italiani sulle piste, sui telai da F. 3: ma non tutte le speranze sono perdute. Probabilmente il buon Wainer si rimboccherà le maniche e ricomincerà a lavorar sodo: e non è detto che in capo a qualche tempo, non riesca di nuovo a riportare il bialbero Alfa alle prestazioni di un tempo.

can.

• Il Challenge europeo della FORMULA RENAULT è stato approvato dalla federazione internazionale automobilistica. Così tutti i piloti in possesso di licenza internazionale e di una monoposto di questa formula potranno partecipare a un certo numero di prove, che verranno disputate sui circuiti stranieri. C'è soltanto l'obbligo d'iscrizione per ogni corsa. La

Michelin ha deciso di istituire una Coppa Europea Michelin XAS, che si aggiungerà ai premi messi in palio

• Nel mese di marzo 1972 la RENAULT ha prodotto 131.156 veicoli, di cui 118.834 vetture e 937 trattori agricoli. La Saviem, da parte sua, ha prodotto nello stesso periodo 3.289 veicoli industriali.

Le monoposto Formula Skoda in gara a BRNO (con le Tur.)

BRNO - Anticipazioni sullo svolgimento del Gran Premio di Brno, terza gara valida per il campionato europeo turismo, che verrà effettuata sul circuito di Brno della lunghezza di km 13,941 (record sul giro: Dieter Glemser su Ford-Capri in 5'11"1 media 161,300 kmh).

Le verifiche sportive e tecniche ante gara verranno effettuate venerdì 19 maggio a cominciare dalle ore 12 mentre le prove ufficiali avranno luogo nella sola giornata di sabato 20 a cominciare dalle ore 8,30. Il programma di domenica 21 maggio prevede: una corsa di due ore (partenza ore 10 arrivo ore 12) riservata alle vetture della 1.a divisione fino a 1300 (con classifica speciale per le vetture fino a 1150); una corsa di due ore (partenza ore 13 arrivo ore 15) per le vetture della 2.a e 3.a divisione unitamente.

Nell'occasione verrà fatta disputare anche una gara con vetture di Formula nazionale Skoda.

In pericolo il record di NORIS a Castellarquato

PIACENZA - La «Castellarquato-Vernasca» gara di velocità in salita giunta alla sua XVII edizione, verrà disputata, per l'organizzazione dell'AC di Piacenza, domenica 14 maggio. Un buon segno perché ciò denota che le varie CPV forse stanno allentando un poco i freni.

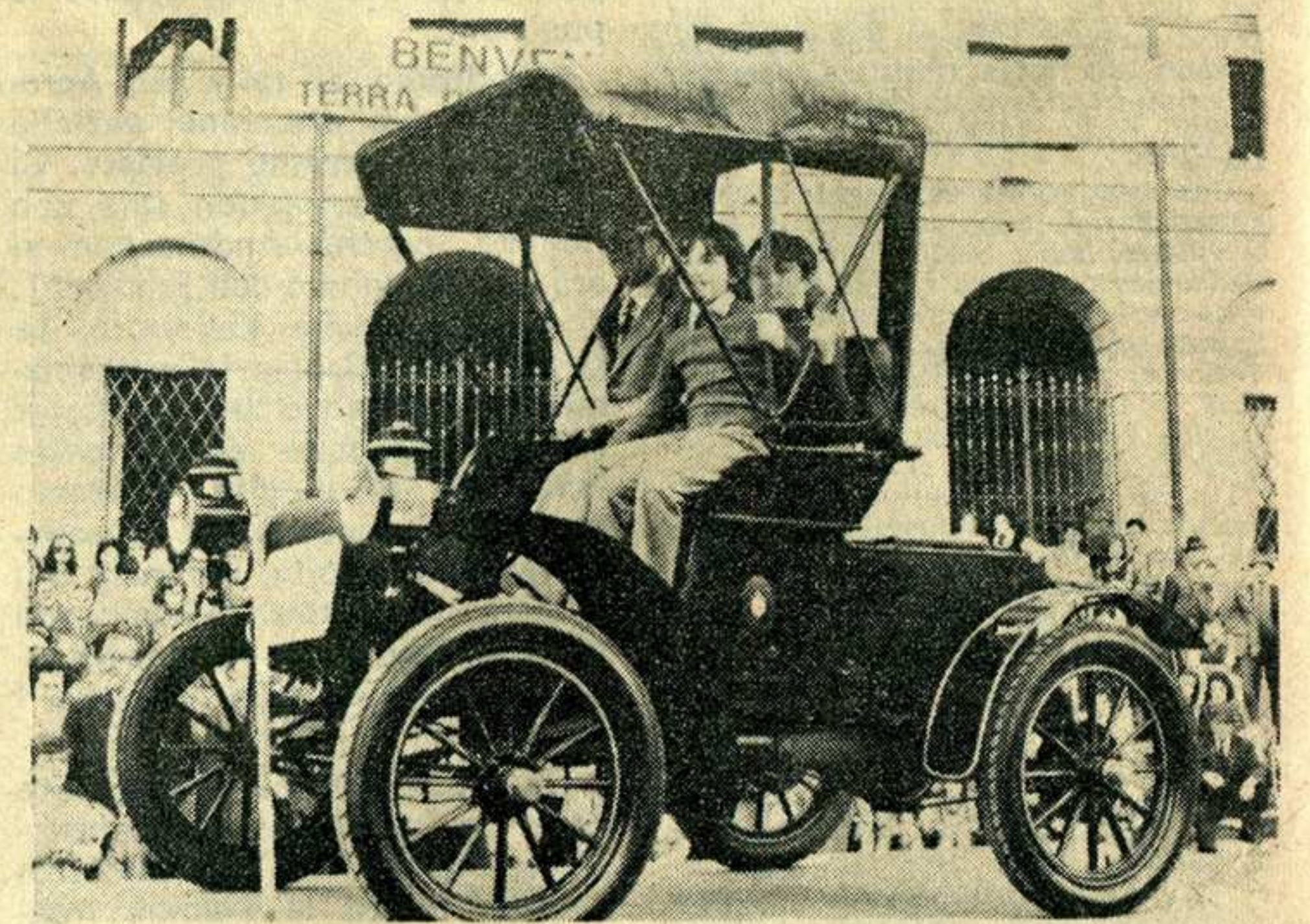
La gara piacentina è classificata «chiusa» e ad essa potranno partecipare i piloti degli AC di Piacenza, Parma, Reggio Emilia, Bologna, Milano, Torino, Bergamo, Cremona, Brescia e Pavia. Vetture ammesse quelle dei gruppi 1, 2, 3, 4 e 5. Le operazioni di verifica e le prove ufficiali si svolgeranno nelle giornate di venerdì e sabato. Le partenze avranno inizio a cominciare dalle ore 15 di domenica 14 maggio. Il tracciato della gara è stato accorciato di 115 metri per cui il record di «Noris» non potrà essere battuto. Alla gara hanno già dato la loro adesione Tondelli, Lualdi, Bonomelli e Botalla che gareggerà con l'Abarth-Osella di Merzario.

IL MUGELLO si farà: ma per le «nonne»

PRATO - Il Gran Premio del Mugello si correrà, quest'anno, al rallentatore. Parteciperanno alla rievocazione storica della classica corsa vetture corsa e sport costruite dal 1912 al 1935.

La manifestazione organizzata dall'ASI e dall'AC di Firenze con la collaborazione dei comuni di Borgo San Lorenzo, Scarperia, Firenzuola, Barberino del Mugello e S. Piero a Sieve, si svolgerà nei giorni 20 e 21 maggio e alla stessa hanno già dato la loro adesione Fiat, OM, Lancia, Amilcar, Singer, Scat, Itala, Alfa e altre Case.

Due saranno i giri da percorrersi, quello del circuito piccolo (tempo di percorrenza 60') e quello grande (tempo 1 ora e 30'). Le vetture partendo da Scarperia dovranno toccare Firenzuola, tornare a Scarperia, ancora a Firenzuola e poi scendendo dalla Futa devieranno al bivio Montecatelli e passando da Barberino del Mugello, per Ghiereto e S. Piero a Sieve arriveranno al traguardo di Scarperia. Le vetture ammesse saranno 40 che verranno verificate sabato 20 maggio in Piazza Dante a Borgo S. Lorenzo.



VOLTERRA di nuovo «vietata»?

L'ALGHERO-SCALA PICCADA è una corsa in salita che finalmente vedrà la sua effettuazione domenica 14 maggio. Visti i tempi che corrono e dopo che anche da Pisa è giunta notizia che la SALINE DI VOLTERRA - VOLTERRA nonostante le speranze degli organizzatori ha ricevuto un nuovo veto dalle autorità competenti (leggi CPV tanto per cambiare), la CSAI ha pensato bene di attribuire alla gara sarda la validità per il Trofeo della Montagna. La Alghero-Scala Piccada diviene quindi gara titolata e ciò per i gruppi 2 turismo speciale, 5 gran turismo speciale e 5 sport.

MONTEFORTE D'ALPONE - Una cinquantina di vetture d'epoca, periodo 1900-1940, hanno sfilato in passerella per i concorsi di restauro e conservazione del «1. Raid del Soave classico». Ha vinto la stupenda OLDSMOBILE Curved Dash presentata da Paolo Gratton, una vispa «nonnina» del 1922 (nella foto) mirabilmente conservata che il collezionista goriziano ha curato con tanta passione. Il giudizio della giuria è stato unanime così come quella composta dai giornalisti che doveva assegnare l'artistico trofeo Salvatore Castelli. La manifestazione molto bene organizzata dal Veteran Car Club Enrico Bernardi di Verona si è conclusa con una prova speciale, vinta dal campione ASI Leopoldo Marelli su Citroen B-14 berlina del 1927 e dallo specialista triestino Renato Verzier su Fiat 508 Coppa d'Oro 1935.

g. m.

Surtees diventa ricco

GIAPPONE - G.P. del Giappone - Gara di velocità in circuito.

1. Surtees (TS10) 1.8'37"8, media kmh 188,823; 2. Tamaka; 3. Fuhida.

Di fronte a 69.000 spettatori, Surtees ha non soltanto vinto la gara, percorrendo km 215, ma si è intascato la bella sommetta di due milioni di yen.

Walker sul circuito « proibito »

OLANDA - Corsa a Zandvoort - Gara di F. 3.

1. M. Walker (Ensign) 1.2'33"3; 2. Williamson (GRD); 3. Evans (March).

Valevole per il campionato Shell, la gara ha visto Walker vincere entrambe le manches, sempre seguito da Williamson. Quarto Vermilio, il pilota ufficiale del team John Player di F. 3.

Finalmente bel tempo

FRANCIA - Corsa di Colombier - Gara di velocità in salita.

1. Lapiere (Pygmée) 2'13"4, media kmh 89,050, nuovo record; 2. Daniel (Pygmée); 3. Péchaire (Pygmée).

Il percorso era ottimo, il tempo bello e con questa gara Lapiere è entrato nella rosa dei piloti di livello internazionale, dopo una dura lotta con le altre due Pygmée. Ha inoltre stabilito un nuovo record, polverizzando quello detenuto da Staiano.

Pygmée sempre Pygmée

FRANCIA - Corsa di Murs - Gara di velocità in salita.

1. Daniel (Pygmée) 4'1"6, media kmh 88,658; 2. Lapiere (Pygmée); 3. Péchaire (Pygmée)

Battuto la vigilia al Colombier, proprio da Lapiere, Daniel si è vendicato, vincendo con un vantaggio di 5"5. Ancora come al Colombier, tre Pygmée ai primi tre posti.

Dall'Inghilterra con sfortuna

FRANCIA - Corsa di Hebecrevon - Gara di velocità in salita.

1. Martin (Tecno) 36"7, nuovo record; 2. Ruß (Tecno); 3. Pignard (Brabham)

Diecimila e più spettatori, superando ogni previsione in fatto di pubblico. Il record detenuto da Maublanc e da Roussin, in 37", è stato battuto. Maublanc ha dovuto dare forfait perché la sua Chevron, con la quale era arrivato da poco dall'Inghilterra, si è rifiutata di partire. Assente anche Smith (che sarà a Le Mans) per mancato arrivo della sua Lola, per via di uno sciopero in Inghilterra.

Il pubblico sfida il maltempo

FRANCIA - Corsa di Yès - Gara di velocità in salita

1. Gache (Tecno) 4'25"8, media kmh 85,327; 2. Almeras (Porsche); 3. Lariou (Porsche)

Il percorso era molto selettivo e aveva attirato i migliori specialisti della regione. Tempo freddo e nebbioso, però un pubblico numeroso era accorso per vedere i quarantasette concorrenti in gara.

Pessimista inutilmente

FRANCIA - Rally di Lorena - Rally

1. Fiorentino-Gelin (Simca)

Al via dell'ultima tappa, Fiorentino aveva detto: « Non c'è verso, non riesco mai a vincere questo rally ». Invece sbagliava e dopo la perdita di 3' minuti di Darniche, per uscita di strada, è passato brillantemente in testa.

Otto giri fra la nebbia

FRANCIA - Circuito dei Vosges - Rally

1. Roussely (Alpine)

Pioggia e nebbia, in questa strana primavera, hanno ostacolato i concorrenti che dovevano percorrere per otto volte km 41,700 di prove a cronometro. Roussely ha praticamente dominato dal principio alla fine.

Cilindrate diverse ma sempre Alpine

FRANCIA - Rally Côtes d'Armor - Rally

1. Bourdon-Moutard (Alpine)

L'Alpine vincitrice aveva un motore di 1860 cc, mentre quella di Nusbaumer, arrivata seconda, l'aveva di 1600 cc. Farjon, pure su Alpine, si è piazzato terzo, mentre la Coppa delle Dame andava alla coppia Rioult-Bordeau su Opel Kadett.

Otto superstiti sotto la neve

FRANCIA - Rally della Mosella - Rally

1. Boni-Lourdin (Gordini)

Tutto ha contribuito a rendere la gara molto difficile, soprattutto le tempeste di neve nei tratti speciali. Su trentasei partiti, infatti, soltanto otto hanno portato a termine la gara.

Il Napoleone dei rallies

CORSICA - Ronde Giraglia - Rally

1. Darniche-Mahé (Alpine)

Darniche correva in Corsica allo scopo di migliorare la propria posizione nel campionato di Francia, di cui è il leader dopo il Criterium Alpino. Ha vinto, ma con parecchie difficoltà. Il percorso aveva molti tratti diversi da quello del Giro di Corsica.

Palikovic ormai campione

JUGOSLAVIA - Rally di Belgrado - Jugoslavia

1. Palikovic (Renault)

Palikovic si è praticamente messo in tasca il titolo nazionale, con questa vittoria. Il percorso era di 1000 km, su strade pessime, con sei prove speciali. Dietro al vincitore si sono piazzate due Zastava.



PODISMO e automobilismo a MONZA

MONZA - Una originale manifestazione sportiva, ma senza una classifica che turbi la giornata all'aria aperta, è stata indetta, in collaborazione, dai rappresentanti della SIAS e da quelli delle scuole medie e superiori di Monza. Si tratta di un curioso abbinamento di gare podistiche a gare automobilistiche e più precisamente a quelle della 3. Coppa Agip di Formula corsa 3. Ogni istituto cittadino parteciperà con i suoi giovani e nella speciale classifica ideologica, in quanto sul piano pratico nessuno verrà premiato mentre tutti saranno elogiati.

In forze la Centro-Sicula alla TARGA

CALTANISSETTA - Dopo la vittoria ottenuta in Sardegna, nella cronoscata Ottavio Asquer, dalla Abarth 1000 O.T.S. di Gianbattista Renda, la scuderia «Centro-Sicula» di Caltanissetta si prepara col massimo impegno alla 56. Targa Florio; vi parteciperà con due equipaggi formati rispettivamente da Vito Tipa-Giuseppe Valenza e Antonio Ferraro-Mirto Randazzo molto attesi alla prova sui durissimi 792 km del percorso. Oltre alla Targa, la Scuderia «Centro-Sicula» che per quanto ai suoi primi passi si è già imposta all'attenzione degli sportivi per avere partecipato con successo alle impegnative gare di Vallelunga e Monza, si prepara con puntiglio e serietà di intenti alle competizioni di Cosenza (Coppa Sila), Reggio Calabria (Gambarie), Palermo (Monte Pelicrino), Trapani (Monte Erice) e, se verrà effettuata, alla gara di Pergusa.

Scatola di montaggio a sole

L. 398.000!



I nostri dune buggy sono la novità che vi farà dimenticare tutti gli altri dune buggy

BOLOGNA via Mazzini 26
telefono 30 78 86 - 39 74 56

Per invio documentazione illustrativa spedire L. 200 in bolli a: AUTOMIRAGE



GIANNINI

SOCIETA' GIANNINI AUTOMOBILI S.p.A.

- FIAT-Giannini 500 TV: berlina 2 porte, motore 2 cilindri, alesaggio mm 67,4, corsa mm 70, 499,5 cc, potenza max HP 22 DIN, vel. oltre 105 kmh Lire 685.000
- FIAT-Giannini 590 GT: berlina 2 porte, motore 2 cilindri, alesaggio mm 73, corsa mm 70, 586 cc, potenza max HP 28 DIN, vel. oltre 120 kmh Lire 750.000
- FIAT-Giannini 650 NP: berlina 2 porte, motore 2 cilindri, alesaggio mm 77, corsa mm 70, 652 cc, potenza max HP 32 DIN, vel. oltre 130 kmh Lire 760.000
- FIAT-Giannini 128 NP-S: 2 porte, motore 4 cilindri, 2 carburatori, alesaggio mm 80, corsa mm 55,5, potenza max HP 76 DIN, vel. oltre 170 kmh Lire 1.500.000

E LE FIAT-GIANNINI DA COMPETIZIONE:

- FIAT-Giannini 500 Montecarlo: potenza max HP 27 DIN, giri motore 6000 Lire 845.000
- FIAT-Giannini 590 Vallelunga: potenza max HP 35 DIN, giri motore 6000 Lire 845.000
- FIAT-Giannini 650 Modena: potenza max HP 42 DIN, giri motore 6000 Lire 845.000

UFFICI Via Tiburtina 97 - Tel. 49 50 302 - 00185 ROMA
STABILIMENTO Via Teano 12 - Tel. 29 52 56 - 00177 ROMA