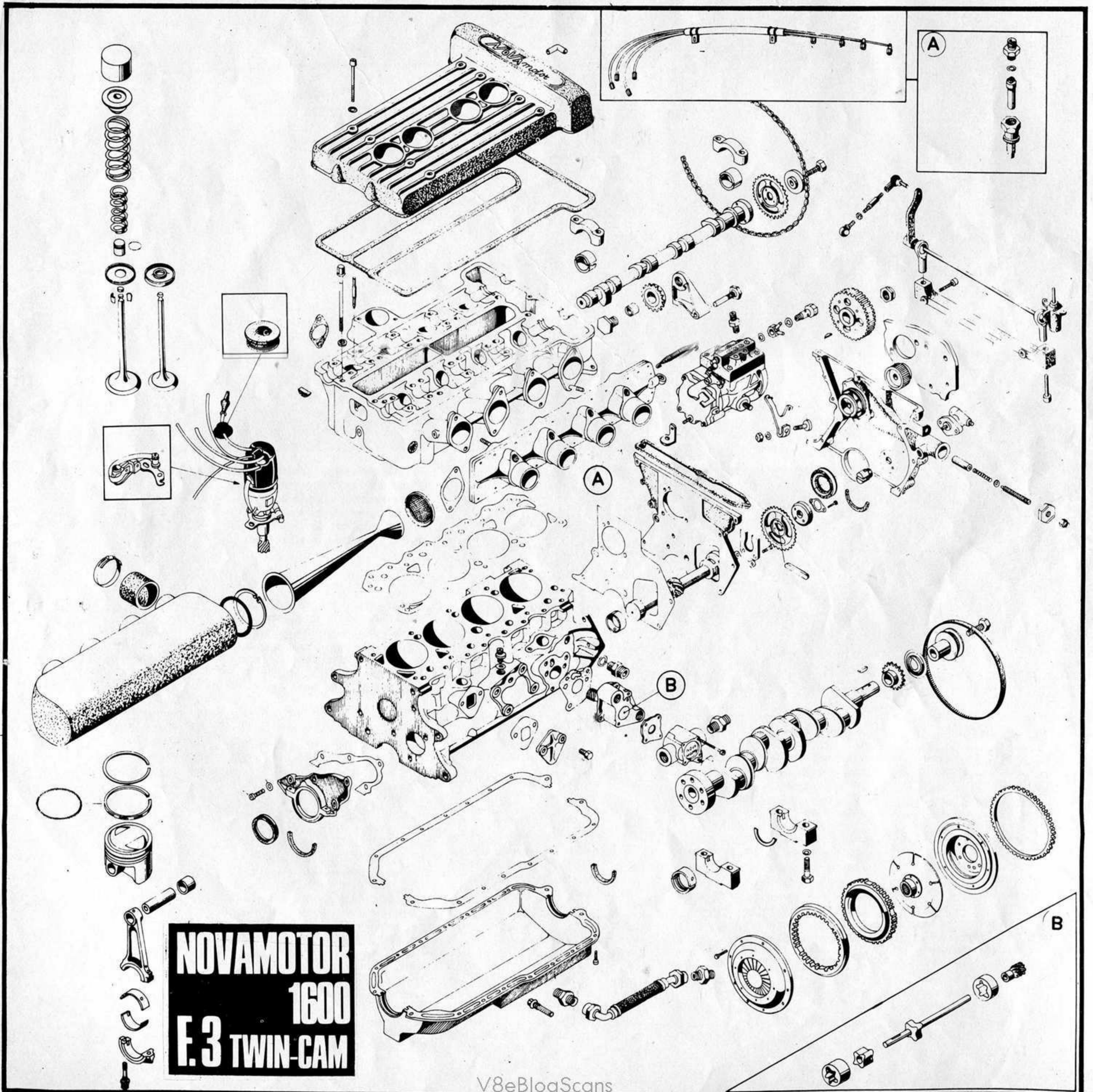


Continua l'escalation dei PEDRAZZANI

DALL'INVIATO

# La succursale di COSWORTH

NOVARA - Per la Novamotor di Gianni Pedrazzani si sta dischiudendo una nuova importante fase di sviluppo, con una progressione rimarchevole, dai motori di «Formula 3» a quelli della «F. 2», fino al primo interessamento alla «F. 1», con la revisione dei Ford-Cosworth DVF, l'anno prossimo, per le macchine di de Adamich, Reutemann e forse Peterson. Una progressione che trova al giusto grado di maturità tecnica Gianni Pedrazzani, il quale, dotato com'è d'un eccezionale senso della meccanica, oltre ad un prezioso bagaglio di esperienze, ha saputo veramente salire al vertice della precedente «F. 3» di 1000 cc ed è stato in grado di ottenere pregevoli risultati quest'anno, affrontando per la prima volta i più impegnativi motori FVA Ford-Cosworth di 1600 cc.



Questo impegna anche la Novamotor ad una inevitabile espansione, dovendo necessariamente abbandonare l'officina della troppo centrale via Battistini, fattasi angusta e inadatta a sopportare il rombo d'un V8 tre litri sul banco-prova. Ciò a favore di una sede nuova, fuori città, accanto all'Autostrada Milano-Torino, la cui costruzione è già cominciata, con un migliaio di metri quadrati coperti dei 5.000 a disposizione.

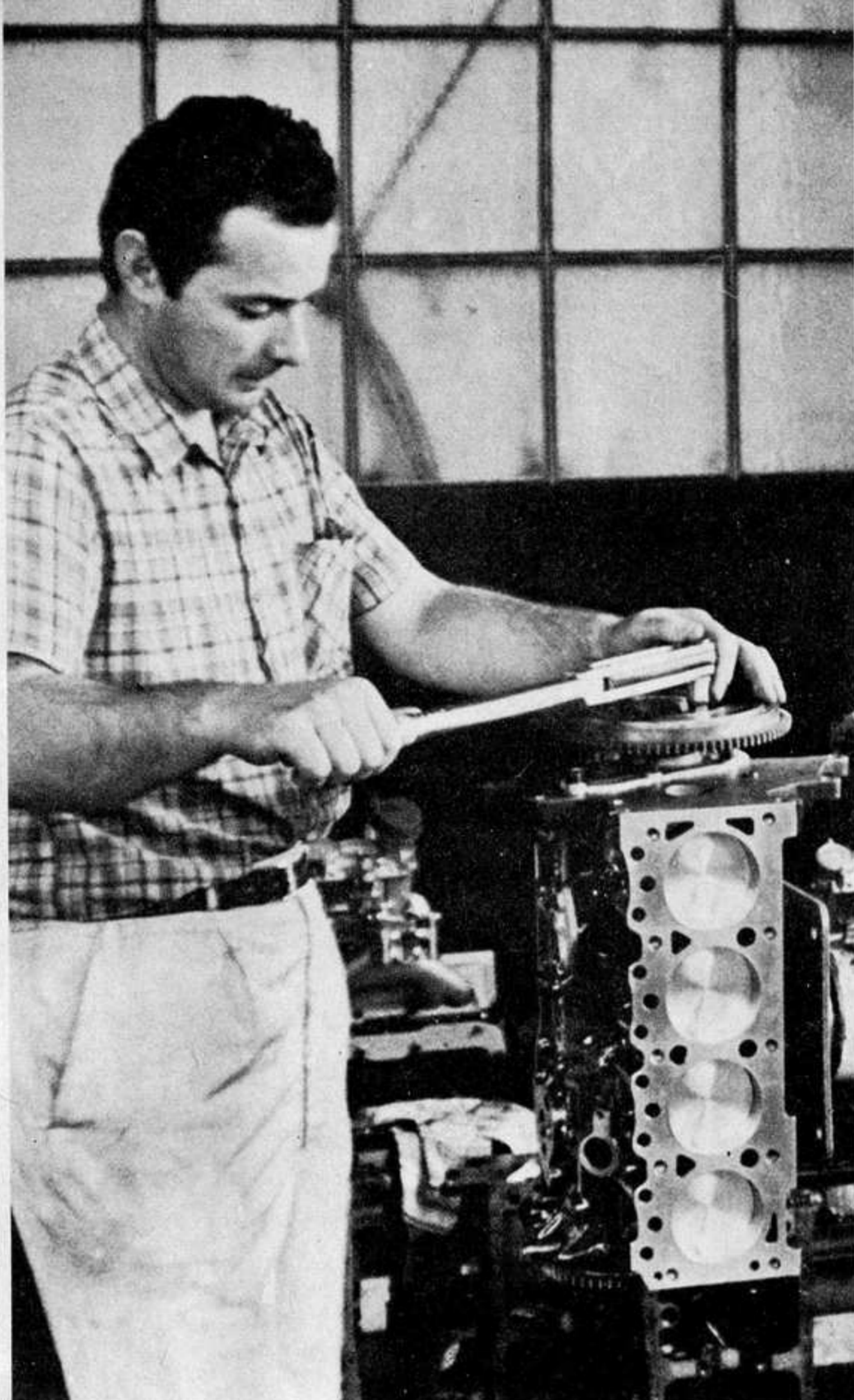
Tuttavia, da un punto di vista squisitamente tecnico non è questo il fatto di maggior rilievo; infatti, a questo riguardo bisogna dare più importanza al fattore applicazione, cioè al modo con cui Gianni Pedrazzani si applica nella preparazione di ogni motore che affronta. Ad esempio, dinanzi ad un motore dell'eccellenza tecnica d'un Cosworth FVA, l'apporto di innovazioni poteva apparire impossibile; eppure, fin dalle prime cure della Novamotor, esso ha mostrato piccole differenze di caratteristiche funzionali, che, nelle mani di piloti come i fratelli Fittipaldi o Reutemann, oltre a quelli dei nostri «teams» Iris o Ala d'Oro, hanno avuto una buona influenza sui risultati. Infatti, con rese sempre dell'ordine di 230÷232 cavalli corretti, a 9.700÷9.800 giri, s'erano avute eccezionali condizioni di utilizzazione. E gli interventi hanno interessato tutti i principali organi, dalla costruzione di diversi pistoni ad «H», con minori carichi tangenziali, a modifiche per valvole (con diametro di 1,5 mm maggiore per quelle di aspirazione e 0,9 mm per quelle di scarico), condotti, camera di scoppio, profilo delle camme, bielle del 1.800 FVC, eccetera, fino ad ottenere un rapporto di compressione prossimo a 12:1.

Tutto ciò vale a spiegare il livello raggiunto da questa officina e quindi la sua maturità per giungere presto ad un grado di indipendenza assoluta, con progettazione e costruzione interamente propria; un traguardo a cui Pedrazzani ambisce da tempo e che potrebbe darci un costruttore di motori a livello internazionale, com'è avvenuto in Inghilterra in questi ultimi anni, prima con la Coventry-Climax e poi con la Cosworth Engineering.

### Un formula 2 tutto NOVA?

E quale sarà il primo motore tutto Novamotor? Probabilmente un «Formula 2», fra un anno, quando la nuova officina sarà completata; ma non ci stupiremmo se venisse affrontato un tema tecnico ancor più impegnativo, eppur più libero, svincolato dagli obblighi di ricorrere a parti meccaniche derivate dalla serie. Comunque, il fatto importante è quello della creazione di questo nucleo, di questa piccola scuola motoristica, di cui l'automobilismo italiano ha tanto bisogno.

Per guardare ai problemi di oggi, la Novamotor intende continuare a far convergere le maggiori attenzioni sulle costruzioni per la «F.2» e «F.3», nel primo caso con innovazioni molto interessanti e nel secondo con la prosecuzione delle esperienze già fatte quest'anno. Infatti, per



Gianni Pedrazzani, in attesa di trasferirsi in un nuovo e più grande stabilimento, pensa ai motori '72. Non è escluso che a breve scadenza esca un motore originale tutto Novamotor, forse un Formula 2

le prime corse della nuova «F.2» del '72, di due litri di cilindrata, sarà inevitabile lo impiego di motori BDA, gli unici già omologati con quattro valvole per cilindro; successivamente, però, entrerà in scena un motore di altissimo interesse, il motore Lotus. E' un quattro cilindri due litri inclinato di 30°, tutto in alluminio, a quattro valvole per cilindro, sul quale da tempo si lavora a Norwich; sulle prime con l'impiego del basamento Vauxhall ed ora con il cento per cento delle parti di fabbricazione Lotus. E', insomma, il motore a cui si è dedicato il notissimo ing. Tony Rudd da quando ha lasciato la BRM e che la Lotus già produce in esigua serie, fornendolo anche ad altri piccoli costruttori. Il livello di potenza annunciato per questo primo motore di marca Lotus è di 240 cavalli a 8.000 giri, mentre le prove compiute in questi ultimi giorni per l'adattamento alla nuova «F.2» indicano rese dell'ordine di 270 cavalli, che sarebbero le più alte in assoluto per un quattro cilindri di due litri, maggiori anche dell'eccezionale «Vega» della Cosworth, che darebbe 265 CV. E la Lotus, tutti sanno, ha sempre tenuto rapporti molto stretti con la Novamotor, impiegandone i motori sulle proprie «F.2» e «F.3»; rapporti che si sono ulteriormente intensificati, oggi che Pedrazzani ha creato in Inghilterra una propria succursale, con la Norwich Racing Engineering, a Wymondham, Norfolk, una succursale utilissima anche a tutti i piloti del Nordeuropa per le revisioni e l'assistenza, come a tutti coloro che partecipano a gare in Inghilterra con

con la previsione di costruire ancora una trentina di questi motori nel '72, ma affrontando altresì un più vasto lavoro di aggiornamento e di assistenza di tutti i propulsori in circolazione, che supereranno così il centinaio. Infatti, per la prossima stagione è prevista una evoluzione di questo motore, alla conquista di rese superiori; un motore che ha preso le mosse dal Ford Cortina-Lotus bialbero di 1558 cc, che per portarsi più vicino al limite di 1600 cc ha avuto una maggiorazione dell'alesaggio da 82,5 a 83,5 millimetri, ferma restando la corsa di 72,7 mm, con il risultato d'una cilindrata esatta di 1591,6 cc. Molte lavorazioni si sono avute per la testata, allo scopo di migliorare la camera di combustione, valvole di diametro maggiore, albero speciale in acciaio, bielle originali con diversi bulloni e pistoni originalissimi, costruiti dalla Mahle, su disegno di Pedrazzani: pistoni ad «H» di eccellente fattura, stampati, a due segmenti, con ottimi raccordi sullo spinotto e con cielo forato da un sottile gradino, da un'ampia corona e da due sacche per le valvole assai profonde. Per l'alimentazione è stato preferito l'impianto ad iniezione indiretta della Kugelfischer, con una originale valvola a saracinesca.

Il punto di partenza, all'inizio della stagione, con la strozzatura di 20 mm di diametro, è stato necessariamente basso, con una resa di circa 100 cavalli a 5.500 giri; poi, con un rapporto di compressione pari a 12,4:1, attraverso i primi sviluppi, s'è potuto salire ad un valore massimo di 114,7 cavalli a 5600 giri, con coppia massima di 16,7 kgm a 4300 giri, valore decisamente alto, che accettiamo come dichiarazione del costruttore, ma con tutte le riserve del caso, in quanto significherebbe disporre di circa 100 cavalli in quel punto della curva di potenza, con una variazione di 14,5 CV in un intervallo di 1300 giri.

Il passaggio al  $\varnothing = 21,5$  per la strozzatura dell'alimentazione ha fatto salire la potenza a 121 cavalli corretti a 6000 giri, dando luogo a tutta una serie di motori riusciti, giacché la resa minima non scendeva mai al disotto di 118 cavalli.

### Pensando al '72

Gianni Pedrazzani ha già lavorato assiduamente alla versione '72 di questo motore, prevedendo interventi un po' su tutti i principali organi, dalle valvole di diametro ancor più grande, con un certo compromesso per le alzate, onde evitare il toccarsi a tutta apertura, ai condotti, eccetera. Rimarchevole è la costruzione d'un nuovo albero motore a otto contrappesi; in questo modo, l'equilibratura è tutta circoscritta qui e viene eliminata la funzione del volano, che è in alluminio e che serve soltanto per l'applicazione della frizione ed il sopportamento della corona dentata. Ciò dovrebbe condurre ad una sensibile accentuazione della prontezza d'accelerazione del motore, mentre l'ultimo aumento di potenza lo si deve a forti miglioramenti di alimentazione, di distribuzione, di fasatura e di combustione. Le indagini su questo punto hanno fatto intendere che tutte le caratteristiche erano rivolte a condizioni troppo alte, dell'ordine dei 7000 giri; allora, spostato il campo di ricerca della potenza massima verso i 5500÷5700 giri, si sono ottenuti 128÷130 cavalli, che rappresentano indubbiamente un valore incredibilmente alto, con questo vincolo d'alimentazione. Con l'ulteriore aumento del diametro della strozzatura a 23 mm., Pedrazzani ora deve nuovamente rimboccarsi le maniche, ma con la sua esperienza non ci meraviglieremo se il suo F.3 risultasse di nuovo il miglior motore della categoria, con potenze oltre 140 CV.

e. b.



# Parafllu

para il caldo, para il freddo

L'accordo comprende il tra-  
sferimento (totale dal '73)  
del reparto corse al Castellet

# RICARD sponsor (senza nome) della MATRA

LE CASTELLET - Si è molto parlato da qualche settimana della partecipazione di un patrocinatore nella scuderia Matra: i nomi Ricard, Bic e Martini Rossi erano stati fatti. Dato che la Martini finanzia la nuova scuderia Tecno di F. 1, restavano « in lizza » soltanto i primi due. Benché la notizia sia ancora ufficiosa, e si debba attendere l'annuale conferenza stampa di Jean Luc Lagardère, direttore della S.A. Engins Matra, il 12 gennaio, per avere conferma pubblica e ufficiale, pare che le trattative col signor Paul Ricard siano arrivate in porto. Non si tratta però, come si sarebbe potuto interpretare dai commenti di alcuni dei nostri colleghi della stampa specializzata francese, di un « patrocinio » da parte di M. Paul Ricard: il suo nome non sarà unito a quello della Matra sulle vetture e le MS 120 B, come pure i prototipi 660, conser-

veranno il colore azzurro ben noto, senza la minima banda gialla e rossa...

Sembra effettivamente che l'accordo si limiti a una messa a disposizione permanente del circuito Paul Ricard e al finanziamento di un edificio di mille metri quadrati, costruito nella parte ovest del circuito. L'impianto verrebbe effettuato del resto in due tempi: l'edificio, che dovrebbe essere pronto in maggio o in giugno, ospiterebbe prima la fabbricazione delle « cellule », cioè delle carrozzerie e dei telai, e soltanto durante il 1973 tutto il reparto corse s'installerebbe nel sud della Francia.

Oltre all'interessante possibilità di poter disporre di una pista in permanenza, l'installarsi della squadra francese sul circuito provenzale permetterebbe di risolvere i delicati problemi sindacali di fronte ai quali si trova il personale del settore automobilistico a Velizy.

## La RENAULT pensa al F.2

### 7 circuiti col « muro » a DONINGTON

LONDRA - In un'epoca in cui la sicurezza è il maggiore argomento di conversazione, è stato interessante sapere da Tom Wheatcroft che non ha intenzione di usare rete metallica, né barriere Armco, attorno ai circuiti di Donington. La decisione è stata presa definitivamente dopo il recente incidente di Peterson con la March, in prova all'Ontario, e Wheatcroft intende costruire muri di cemento tipo piste USAC dietro una zona di uscita di sicurezza di dieci metri. La prima metà sarà erba, la metà più vicina ai muri sabbia, per fare rallentare le vetture. Entro i confini del vecchio circuito di Donington, Wheatcroft costruirà strade che in varie combinazioni formeranno sette circuiti. Il primo, uno corto per prove, dovrebbe essere utilizzabile questa estate. Intanto la costruzione del museo automobilistico, che sarà il punto focale del nuovo autodromo, sta già prendendo forma e dovrebbe essere aperto al pubblico verso la fine della primavera.

d. h.

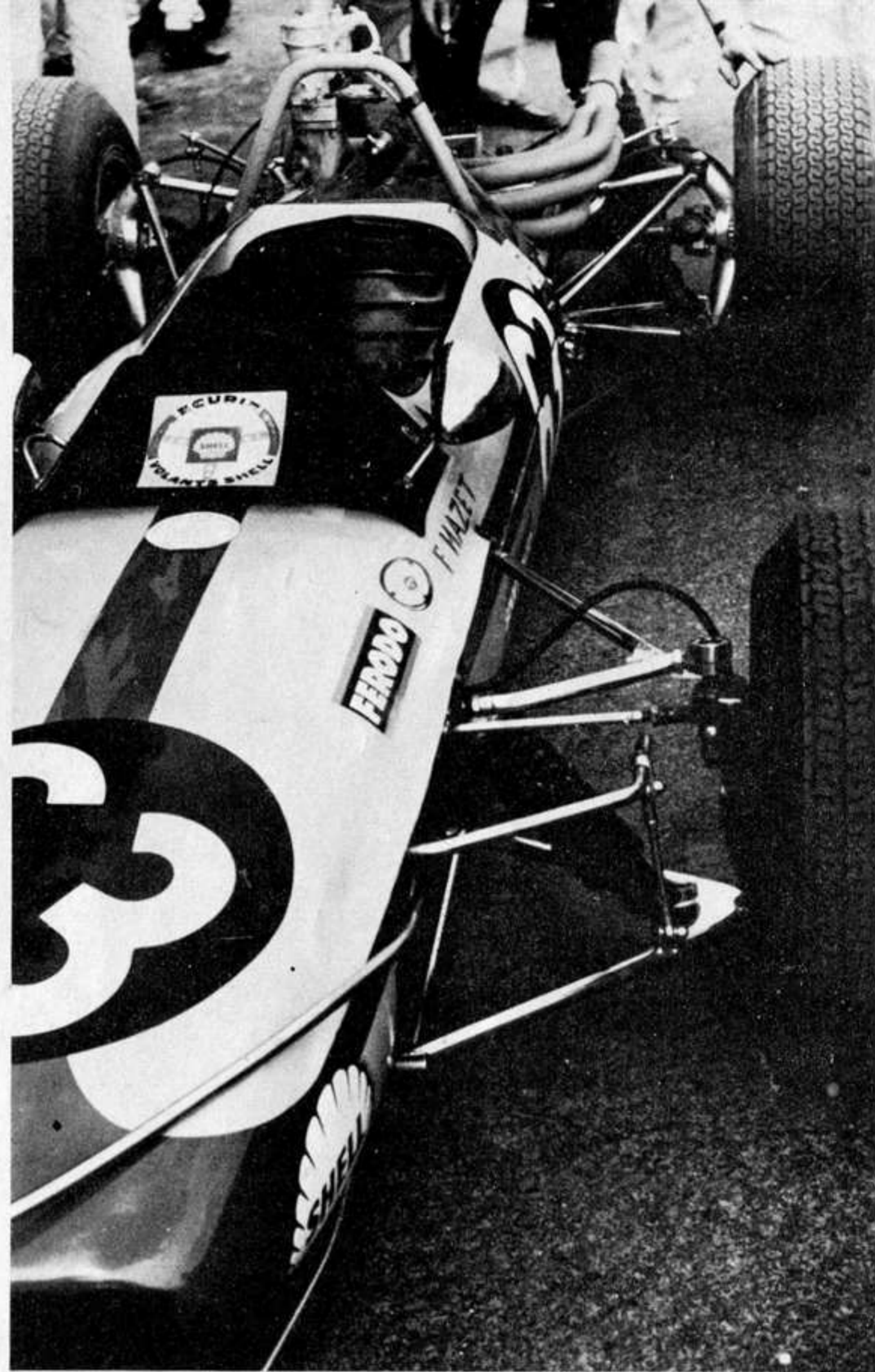
Secondo il collega François Janin, la Renault farebbe il suo ingresso in F.2 nella prossima stagione e la monoposto avrebbe dovuto essere provata al « Ricard » la settimana scorsa. Effettivamente l'Alpine Renault ha fatto prove sul circuito provenzale, ma si trattava della nuova monoposto di F.3 sulla quale si notano un nuovo telaio, sospensioni diverse e carrozzeria più avvolgente, con la parte anteriore un poco più lunga, senza che questo modifichi l'aspetto caratteristico della monoposto francese.

I responsabili con i quali abbiamo parlato delle notizie radiotrasmesse da Janin non hanno smentito la notizia, neppure Guitier, direttore della Elf, che aveva interrotto le sue vacanze in Camargue per assistere alle prove.

L'ingresso della Renault in F.2 sarebbe però « mascherato », perché la monoposto dovrebbe avere il nome del « petroliere » che finanzierebbe l'operazione; si tratta naturalmente della Elf. La Renault costruirebbe in un primo tempo il complesso carrozzeria, sospensioni, telaio, e per il 1972 il motore dovrebbe essere un Ford Cosworth o il nuovo Vega. Il sei cilindri di 2600 cc realizzato in collaborazione con la Peugeot non è infatti ancora pronto, anche se è già stato sottoposto a prove al banco.

Ingaggiate per il tramite della scuderia inglese di John Coombs, tre monoposto saranno affidate a Cévert, Dépailler e Jabouille. Le prime prove dovrebbero svolgersi nel mese di febbraio.

Jacques R. Jaubert



François Mazet è stato Volante Shell nel 1967 ed ha continuato e continua tuttora ad essere appoggiato da questa società petrolifera. Qui la sua Tecno, gemella di quella di Jaussaud è a Reims nel 1969 per i colori della Scuderia Volante Shell. Sotto: Cévert impegnato a Monza nel giugno 1968 con la Tecno Formula 3, corre con i colori Shell dopo la vittoria del Volante Shell 1966



Su come funzioni il volante Shell, che si disputa proprio a Magny-Cours, abbiamo avuto una lunga chiacchierata con José Dohlem che ne è il vincitore 1969. Prima di lui ci sono stati piloti come Jaussaud, Cévert e Mazet e altri che hanno avuto minor fortuna ma hanno corso con successo.

« Il volante Shell è praticamente aperto a tutti », dice Dohlem « anche a chi ha già corso, e richiama ogni anno molte centinaia di iscritti, tanto che ora è stato posto in 400 il numero massimo di concorrenti ammessi. Il volante Shell si compone di un certo numero di fasi e, a ciascuna fase, si può essere eliminati. Le eliminatorie possono essere disputate quando si vuole, sia scegliendo di fare un certo numero di giorni successivi, sia andando un giorno e prenotandone un altro anche dieci o quindici giorni dopo. E' un accordo che si fa all'iscrizione ed anche le quote, che sono proporzionali all'uso della macchina, si pagano da fase a fase del corso. Il primo giorno si fa conoscenza con la monoposto della scuola e poi si guida, ma solo in dritto: sembra una cosa tanto semplice ma molti vengono eliminati già lì. Si impara a cambiare sia salendo che scendendo le marce. Si deve guardare il contagiri e cambiare in punti indicati, scalando

fino a fermarsi. Non si possono bloccare le ruote e i commissari controllano il punto di cambiata. Questa prova, già alla fine del primo giorno, elimina dal 10 al 15 per cento dei partecipanti ».

« E' superfluo dire che si tratta di un esercizio importante: si impara subito a rispettare la macchina e a usarla con dolcezza; in corsa è sempre fondamentale fare le cose che devono essere fatte ed al momento giusto. Poi ci sono altri cinque giorni, dedicati ciascuno ad una delle cinque curve del circuito di Magny Cours. Il primo giorno è per la prima curva: prima si percorre a piedi, si vede il punto di corda e si valuta la traiettoria. Quando si sale in macchina si deve imparare a percorrere la curva con la marcia che viene di volta in volta indicata ed al numero di giri imposto. Ci sono tre controllori che ti fermano ogni volta che le cose non vanno bene. Il numero di giri massimo del motore a cui si può arrivare è di cinquemila e la prova selettiva viene appunto fatta a cinquemila giri. Anche qui si può venire eliminati in funzione delle valutazioni dei controllori e degli errori. Il testa-coda è praticamente sempre eliminatorio e viene perdonato solo di rado se fatto in curve strette o in particolari condizioni. Così si passano

La formula del VOLANTE

SHELL francese suggerisce

un'ipotesi per l'ITALIA

# Mandiamo a scuola i nostri piloti

Fino a quando l'Italia era la patria delle salite, passi: le stupidaggini uno le faceva per conto suo. Ma ora che arrivano i circuiti e le formule nazionali, mettiamoci una mano sulla coscienza e cerchiamo di far capire che scegliere di andare ad una scuola di pilotaggio è un importante segno di serietà e professionismo.

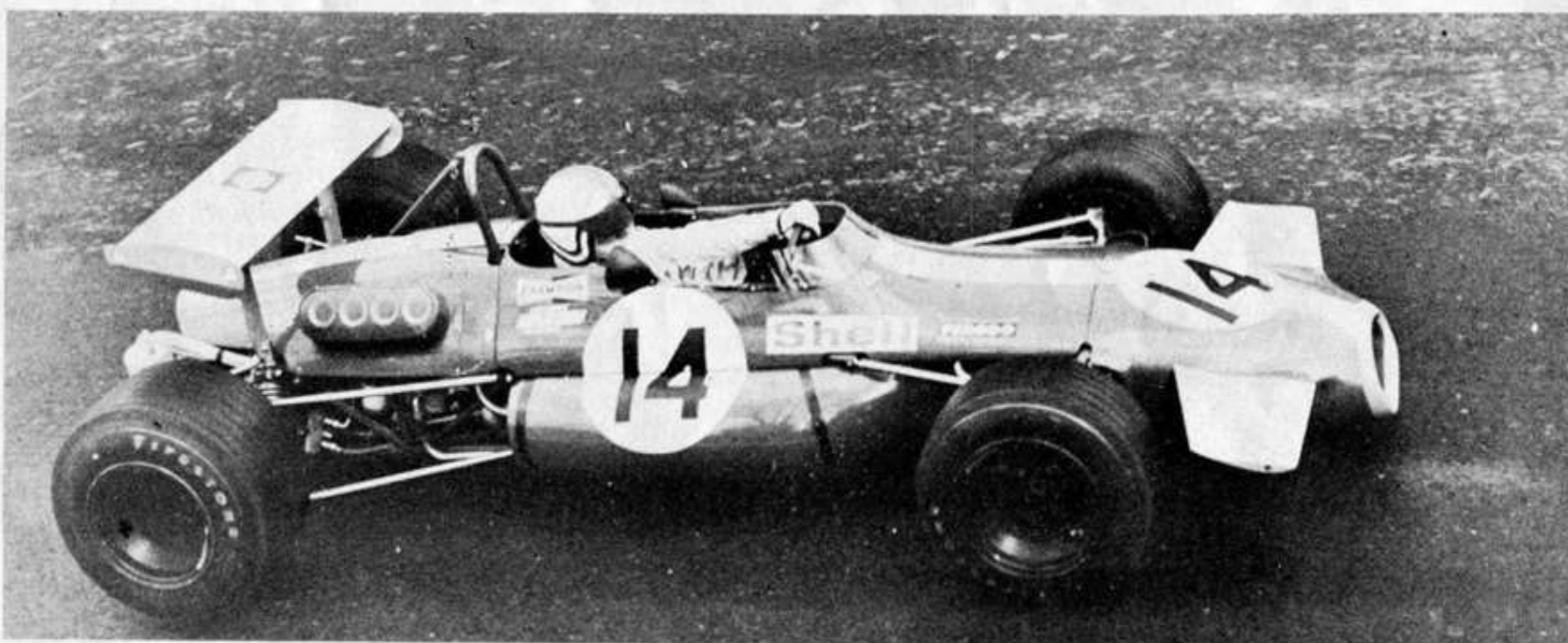
Tra l'altro, dopo gli esperi-

menti della Centro Sud e di Lippi a Varelungia, fatti per dare l'impressione di imparare in una settimana ad andare in F.1, ora abbiamo una scuola che ricalca, per esperienza di chi la conduce, le orme di Russell e Magny-Cours, ed è quella di Morrogh. Quindi non ci manca l'elemento base che è proprio la scuola. Ciò che manca, invece, è una adeguata pubblicità alla

scuola: con pubblicità adeguata si intende organizzare qualche cosa di cui si parli molto, su giornali ed anche alla TV, che abbia come oggetto l'attività della scuola. Non c'è nulla da inventare anche questa volta: basta prendere lo esempio del volante Shell che ogni anno dà alla Francia un pilota di nome, anche se a volte si tratta di un giovane che non ha mai corso prima.



Jaussaud, primo Volante Shell nel 1963, ha sempre mantenuto buoni rapporti con la Casa petrolifera. Qui a Reims, nel 1969, con la Tecno F.3 della scuderia Volante Shell. Anche quest'anno Jaussaud ha corso con la March F.2 patrocinata da Arnold e dalla Shell. A destra: Mazet a Pau nel 1970 con la Brabham BT30 di Formula 2, sempre patrocinata dalla Casa petrolifera Shell



cinque giorni e quelli non ancora eliminati alla fine di questi cinque giorni e del primo, che fanno sei in tutto, passano finalmente a fare i giri completi di pista.»

## Limite: 4500 giri

«E' molto facile capire quanto sia utile percorrere tutta questa fase preparatoria per arrivare al momento in cui si compiono i giri del circuito conoscendo perfettamente macchina e pista ed avendo imparato che si deve guidare in un modo molto ragionato se non si vuole essere esclusi. I giri di pista previsti sono sessanta in tutto. Si comincia con quindici in cui non si possono superare i 4.500 giri del motore. Anche qui ci sono i controllori e delle regole ben precise da seguire, ma soprattutto non si può superare il limite dei giri imposto. Ogni volta che si superano i 4.500 giri bisogna compiere un giro in più a quel limite, che viene detratto dai sessanta di cui si ha diritto, perdendo l'opportunità di compierlo ad un regime maggiore. Naturalmente questo è molto dannoso per il risultato del Volante Shell perché le prove finali si basano sui giri più veloci e quindi sprecare tornate a 4.500 giri, signifi-

ca farne meno al limite massimo di 6.000. In più ogni partecipante ha una sua tabella di valutazione, che è una specie di pagella, su cui viene scritto tutto ciò che fa, per cui accumulare errori può facilitare l'eliminazione ai passaggi successivi. Fatti i quindici giri a 4.500, si passa a farne quindici a 5.000, dieci a 5.500 e, finalmente, dieci al limite massimo consentito di 6.000.»

«Concluse tutte queste fasi in genere gli eliminati sono circa la metà e, da questo momento in poi iniziano le selezioni vere e proprie. E' chiaro che essere arrivati a questo punto senza eliminazione è già un risultato positivo che equivale alla promozione a pieni voti dalla scuola.»

«Per la conquista del Volante il primo turno di selezione viene fatto su altri dieci giri cronometrati. Il vincolo è sempre quello di non superare i 6.000 giri e non fare testa-coda: questi due errori sono eliminatori. Da questa prova vengono selezionati i migliori quaranta partecipanti che sono quelli che hanno fatto i migliori quaranta tempi; in caso di parità di tempo contano i giudizi della famosa pagella. Questi quaranta selezionati compiono ancora trenta giri a testa e, con le stesse regole di prima, vengono selezionati i migliori venti tempi. Per questi venti c'è una ulteriore prova

di venti giri, dalla quale i sette più veloci vengono ammessi alle finali del Volante Shell. Questa serie di eliminazioni desta molto interesse nel pubblico e la prova finale richiama l'attenzione di molti appassionati. I sette selezionati ottengono già il premio di avere l'intero corso gratuito, per cui viene loro rimborsato tutto ciò che hanno speso fino a quel momento.»

«Il giorno della prova finale viene preparata una sola monoposto della scuola che devono usare tutti. I giri da compiere sono otto ma per l'assegnazione del Volante Shell vale il miglior tempo ottenuto negli ultimi cinque. L'ordine di partenza è a sorte; oltre ai soliti commissari, sulle curve ci sono anche i vincitori delle precedenti edizioni che devono dare punteggi di valutazione per ciascun concorrente. Questi punteggi servono in caso di parità. Assistere a una di queste finali è una cosa emozionante perché il premio in palio è molto importante: chi vince ha una Formula 3 Martini per la quale può scegliere il motore che preferisce e che gli viene pagato. La Shell gli fa anche un contratto personale che consente l'uso gratuito dei suoi prodotti, dà diritto alle revisioni del motore e prevede premi in denaro in funzione della posizione in classifica ottenuta per cia-

Nel corso di un dibattito avuto recentemente con un gruppo di piloti italiani tra i più promettenti (dibattito che verrà riportato sul numero speciale di AUTOSPRINT '71), tra i temi che abbiamo introdotto c'è stato quello delle scuole di pilotaggio per la formazione di un pilota. Per commentare adeguatamente la reazione dei presenti è necessario ricorrere ad una battuta ormai sfruttata ma molto eloquente: «allo spegnersi della luce si udi un gran tonfo: era la stanza che piombava nel buio».

I nostri piloti, quelli interpellati almeno, hanno reagito così ed il discorso è letteralmente morto sul nascere. Queste scuole non servono proprio a nulla allora? Se questa dovesse essere la conclusione dovremmo dire che è la conclusione di chi alle scuole di pilotaggio non c'è andato, e mette un paravento tra se stesso e la realtà. A queste condizioni ci sarebbe da domandarsi per quale ragione la Jim Russel School o l'Ecole de Magny-Cours potrebbero essere messe al pari di Oxford e la Sorbona per talenti che hanno generato. E' abbastanza sintomatico il fatto che uscendo dalla scuola ed entrando nella vita uno si accorga che deve imparare tutto. Però la predisposizione a imparare ed a discernere è propria di colui che le scuole le ha fatte, anche se ci sono casi di chi ha raggiunto il vertice senza studiare. Diciamo quindi che la scuola, qualunque essa sia, dà una impostazione ed insegna una serie di elementi che vengono utili col tempo, senza che ci se ne possa rendere sempre conto.

Nelle corse è proprio così. Anzi lo è soprattutto perché, come abbiamo già avuto a dire in altre occasioni, nelle corse i conti si tirano subito se gli errori si fanno. Spesso chi comincia a correre pensa «io mi, presento e vado più forte di tutti, e se c'è da rischiare, rischio»; in questo modo le doti si mescolano alla non conoscenza del nuovo mondo di cui si è entrati a far parte ed il risultato diventa spesso la perdita di anni, soldi... e ruote. Non si capisce perché il contabile neo-assunto non si scandalizzi a farsi insegnare l'uso della macchina da calcolo, il fornitore si applichi pazientemente per imparare il tornio, mentre il neo-pilota debba sentirsi quasi offeso all'idea di partecipare ai corsi di pilotaggio. E pensare che spesso è proprio il pilota quello che avrebbe più bisogno di imparare: non molto tempo fa mi sono sentita dire, con una certa convinzione, che, forse, la macchina rossa sarebbe stata migliore come prestazioni. E non mi stavano prendendo in giro! Anche se si tratta di un caso limite, è pur vero che a volte si comincia a correre così, sapendo meno che nulla.

scuna gara. Di solito anche altri dei finalisti riescono ad avere aiuti di diversa provenienza e la stessa scuola, per un certo periodo, offriva una seconda macchina all'allievo giudicato migliore nel complesso delle valutazioni, considerando anche i punteggi della pagella e i rapporti ottenuti disputando la finale.»

Molto interessante, ma c'è un'altra domanda da fare a Dohlem: che vantaggio ne trae la Shell da una manifestazione che si svolge sull'autodromo di una scuola senza pubblico e senza pubblicità?

## Il « volante » italiano

«Senza pubblicità? Il volante Shell è un avvenimento che la stampa e la stessa televisione seguono con molto interesse: è una manifestazione formidabile che nelle ultime fasi è forse più avvincente di una corsa. A parte questo, l'opinione pubblica sa che chi vincerà sarà un pilota di successo per i colori francesi. In queste condizioni la Shell trae un grande vantaggio pubblicitario da questa manifestazione che, in definitiva, non le costa neppure moltissimo denaro. Bisogna ricordare che i partecipanti pa-

gano il corso e che sono solo i sette qualificati per la finale a non avere spese e solo il vincitore ad ottenere premi. In più il vincitore del Volante, nella sua stagione successiva, viene sempre indicato come tale e la sua macchina corre con i colori della Shell. Questo fa del pilota un personaggio ma giova molto anche alla società petrolifera che gli è costantemente associata.»

Conclusione? Lo vogliamo anche noi! Chiediamolo alla Shell, tanto per cominciare, e se la Shell dirà di no siamo ben certi che ci saranno altre società petrolifere pronte a farsi avanti, come la Fina per esempio, che ha dimostrato con de Adamich di capire cosa si deve fare nell'automobilismo. E se non saranno le società petrolifere potranno essere altri a legare il loro nome al «volante» italiano, perché se si coglie l'intelligenza e la portata pubblicitaria dell'iniziativa, non possono essere i pochi milioni necessari a spaventare aziende che di milioni, in pubblicità, ne spendono centinaia. Non vogliamo neppure aspettare troppo: Morrogh esiste già ed è sicuramente pronto ad accettare la proposta in tempo per avere un «volante.. 1972» anche italiano per il nostro automobilismo delle speranze.

Gabriela Noris

# La squadra rally ITALIA

**ROMA** - Con un direttore sportivo, prescelto nella persona di **Dante Salvay**, la Sottocommissione rallies della CSAI, ha varato, nella sua riunione di Roma, la squadra che rappresenterà l'Italia nelle competizioni rallistiche internazionali e nella Mitropa Cup.

I componenti la predetta squadra sono: **Gianni Besozzi, Gianni Bossetti, Arnaldo Cavallari, Orlando Dall'Ava, Maurizio Verini**. Tutti i succitati piloti prenderanno parte alle competizioni con vetture Lancia Fulvia HF 1600 ad eccezione di Verini che gareggerà con una Fiat 124 spider.

Le gare valide per la **Mitropa Cup** sono: 7 maggio, **Elan Rally**; 14 maggio, **Rally Essen**; 10 giugno, **Rally Semperit**; 2 luglio, **Rally delle Alpi Orientali**; 31 agosto, **Rally S. Martino di Castrozza**; 22-24 settembre, **Rally di Baviera**.

L'impegno della CSAI sarà rivolto soprattutto alle due gare austriache e alle due che si svolgeranno in Germania. La CSAI darà il suo contributo di assistenza non solo ai cinque piloti che costituiscono la squadra, ma anche agli altri piloti italiani che parteciperanno alle competizioni internazionali.

# 57.000.000

quello che  
**ANTICIPIAMO:**

# forse divisi così

**MILANO** - Trenta milioni per la F. 2, ventisette per la F. 3, due categorie di licenze, con l'aggiunta di una 1. cat. CSAI, queste le più interessanti risultanze dell'ultimo convegno milanese della Sottocommissione velocità della CSAI in unione ai rappresentanti dell'ANCAI e della FISA (che ora dovranno essere decise dalla CSAI). Riunione alquanto animata e in certi momenti controversa, conclusasi tuttavia — a quanto risulta — a «tarallucci e vino» fra i presenti e, auguriamoci, con altrettanto beneplacito degli interessati. Ovvero i piloti.

Ma andiamo per ordine. Primo degli argomenti trattati, i contributi in danaro da devolvere ai piloti di F. 2 in sostituzione delle tanto criticate sovvenzioni a due scuderie nel 1971. Dopo un approfondito esame della situazione e dopo che alcune proposte erano state decisamente respinte da qualcuno dei presenti, si è addivenuti ad una soluzione approvata all'unanimità. I contributi F. 2 per l'anno 1972 saranno i seguenti e così suddivisi:

- Contributo globale L. 30.000.000;
- Contributo parziale per partecipazione a gare del Campionato Europeo della specialità:
- ① L. 100.000 per la presenza alle prove ufficiali;
- ② L. 200.000 per la qualificazione alla gara;
- ③ L. 150.000 per chi si qualifica entro i primi 10 della prima manche o entro i primi 15 della classifica finale.

Per questi contributi parziali si prevede un'uscita di L. 20.000.000.

Il residuo di 10 milioni verrà aggiudicato, in ordine di merito, ai tre piloti italiani che otterranno la migliore classifica nella graduatoria conclusiva del campionato. Anche questa suddivisione di premi è stata approvata all'unanimità.

Le previdenze per i piloti di F. 3, oltre ai dieci motori Alfa dei quali già abbiamo dato notizia, si estrinsecano in:

- Stanziamiento globale L. 27.000.000;
- contributo di L. 750.000 a ciascun organiz-

zatore delle 12 gare programmate; premi integrativi CSAI come previsto nel regolamento del campionato italiano di F. 3, L. 12.000.000 (un milione a gara);

contributi per gare all'estero così come previsto dal R.N.S. con una previsione di spesa di L. 6.000.000.

Eventuali residui verranno assegnati a quei piloti che, prescelti dalla CSAI in base alla loro classificazione annuale, decideranno di passare, nel 1973, alla F. 2.

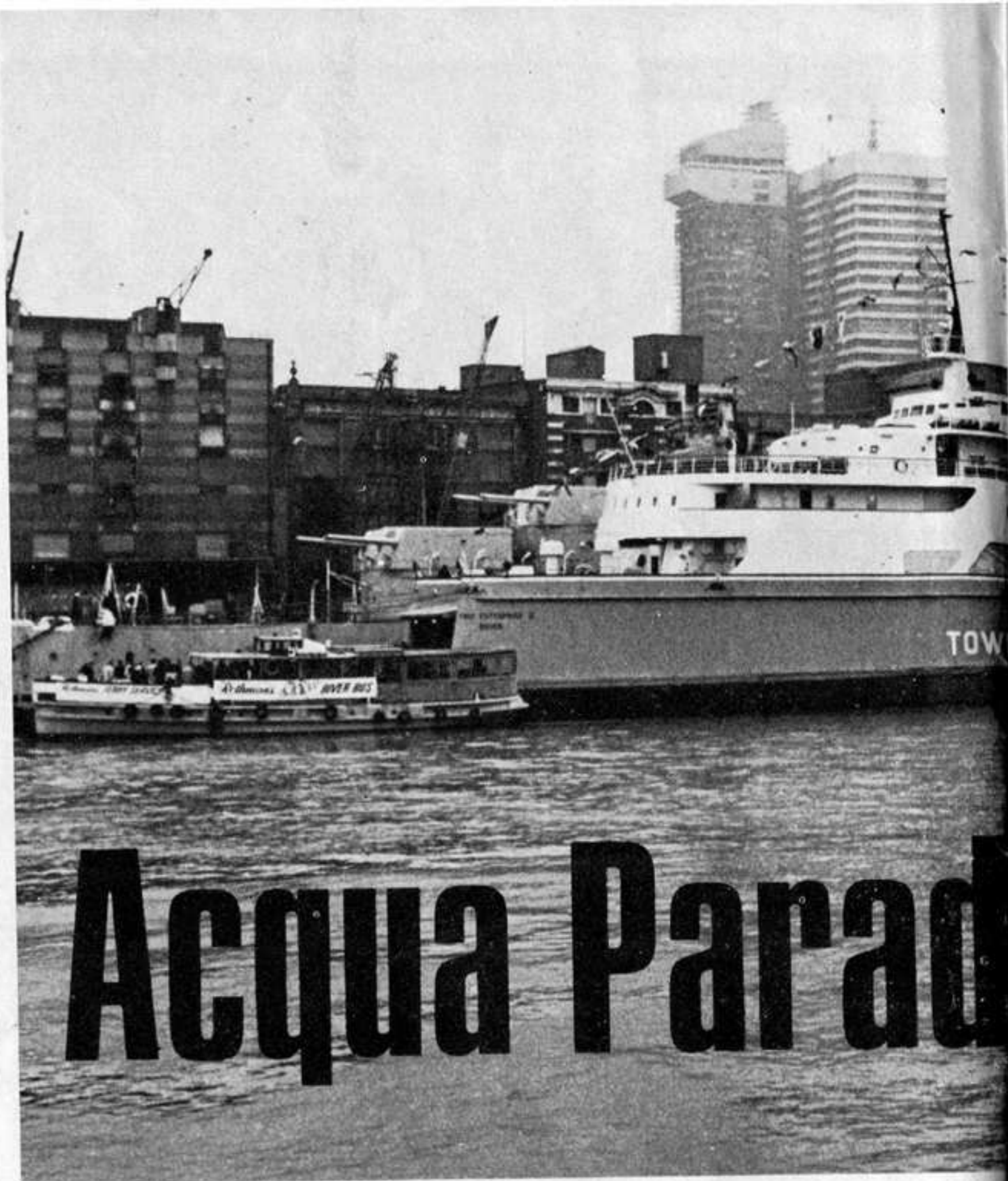
Ultima voce dell'o.d.g. presa in esame (le varie non erano molto interessanti), è stata quella attinente le licenze. Sono stati, infatti, decisi i criteri con i quali procedere alla nuova classificazione dei conduttori, così come la CSAI aveva chiaramente comunicato nel corso del convegno delle Commissioni sportive degli A.C. Le licenze '72 saranno soltanto di due categorie (con una piccola schiera di piloti cosiddetti «CSAI») e la validità delle nuove licenze resta così fissata:

**1. cat. CSAI** - che abilita i suoi titolari alla partecipazione, in Italia e all'estero, a gare di **F.1, F.2 e Sport** oltre 2000 cc con autorizzazione per l'estero automatica;

**1. cat.** - che permette la partecipazione a tutte le gare italiane e straniere e con **tutti i tipi di vettura** eccezione fatta per quelli specificati per la 1. cat. CSAI. Eventuali richieste per partecipare a gare con vetture di categoria superiore saranno esaminate, caso per caso, dai rappresentanti CSAI, ANCAI e FISA;

**2. cat.** - che permette la partecipazione a gare, in Italia e all'estero, con **tutti i tipi di vettura con cilindrata inferiore o eguale a 1600 cc**, ivi compresa la F. 3. Unica eccezione per vetture di cilindrata superiore viene fatta per i piloti da rallies e per quelli partecipanti a gare con vetture gruppo 3 (gran turismo di serie) e gruppo 1 (turismo di serie).

Una nuova riunione è prevista per martedì 11 gennaio riunione che sarà interamente dedicata all'assegnazione delle vetture di Formula Italia.



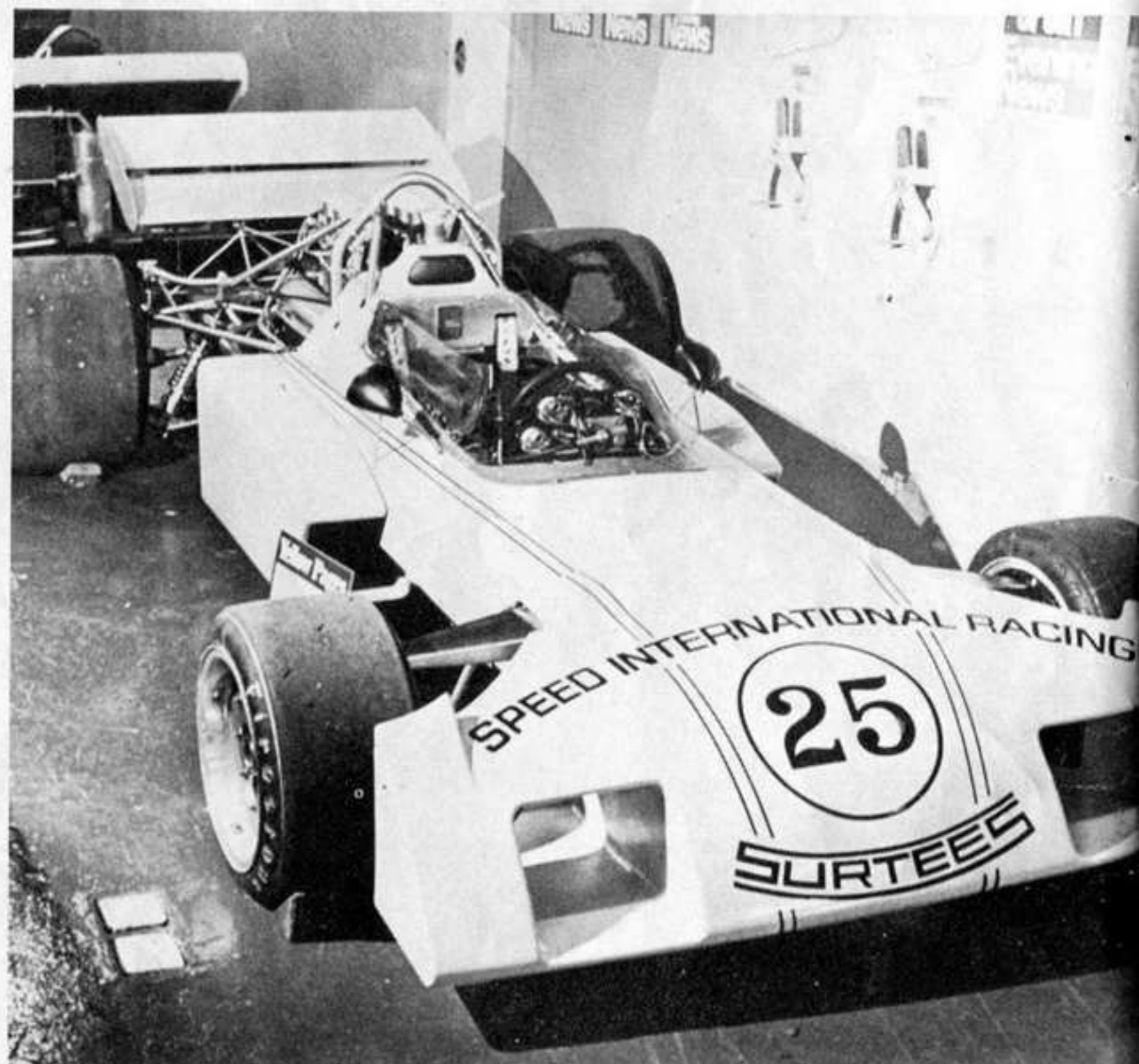
# Acqua Parad

**SPECIALE PER AUTOSPRINT**

**LONDRA** - Questo è l'anno del Racing Car londinese secondario — quell'internazionale si svolge ad anni alterni — e qualcuno ha avuto una buona idea, che ha portato un cambiamento alla malinconica sede della mostra minore del passato. Come si era già annunciato, lo Show si è svolto su un ferry-boat della Manica lungo il Tamigi, dal 31 dicembre al 9 gennaio, e i ponti servivano da zona di esposizione, mentre erano anche stati allestiti bar, ristoranti e così via. Il successo non è stato del tutto soddisfacente, se non altro per quanto riguarda l'affluenza di pubblico soprattutto nei primi giorni, però c'erano alcune vetture nuove e piccole interessanti informazioni da raccogliere qua e là e ci occuperemo soprattutto di queste.

Se esistesse un premio motoristico per la perseveranza

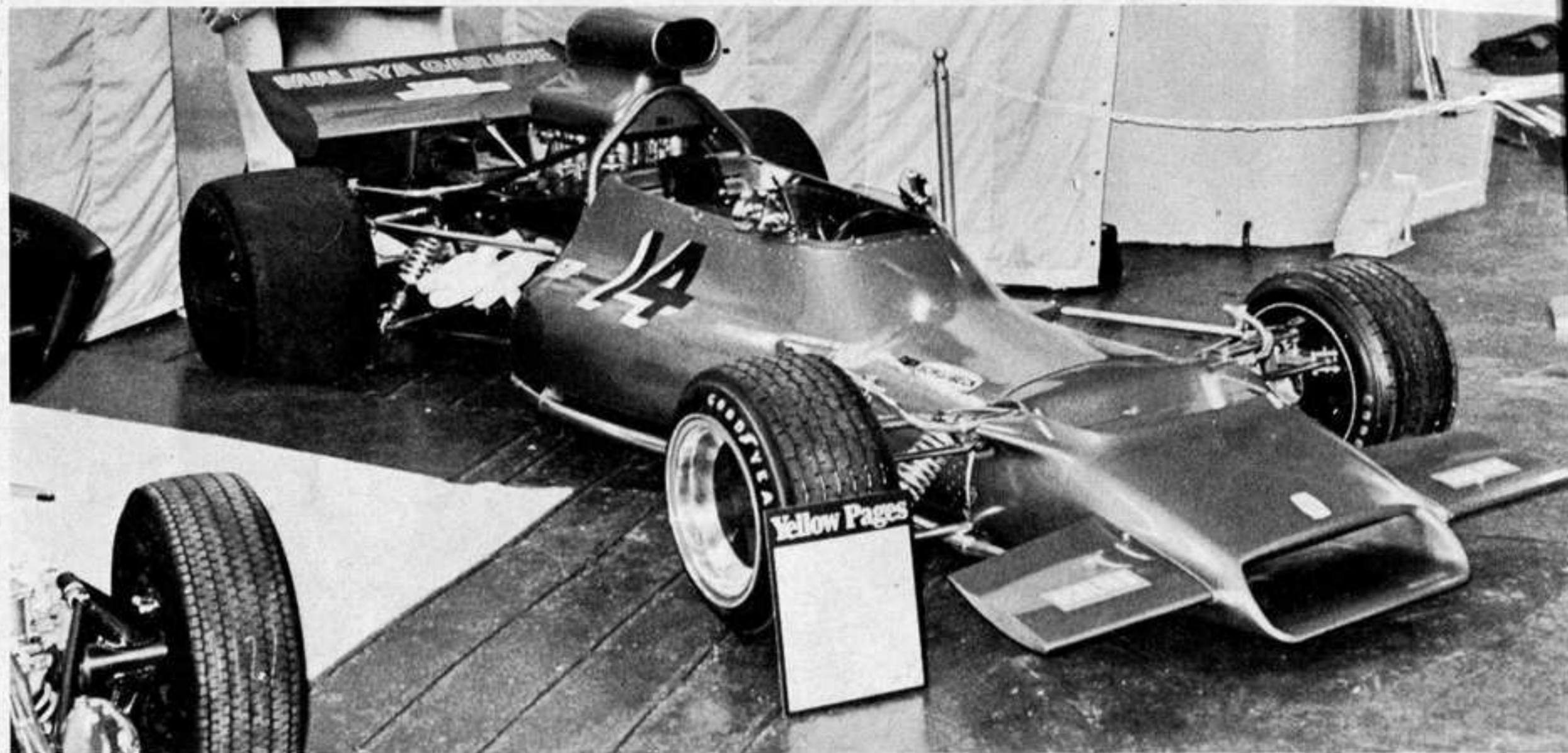
e per il merito, quest'anno dovrebbe senz'altro andare a **Peter Connew**. Infatti ha creato una vettura Grand Prix molto bella e affusolata, e anche molto convincente, salvo per un aspetto. Come è stata esposta, rappresenta circa 5000 ore di lavoro, quasi tutto svolto da Connew, dato che ha avuto aiuto soltanto in parte da due amici. Basilarmente la Connew PC1 è convenzionale e comprende una monoscocca in lega di alluminio (regolamenti 1972) con paratie in acciaio, motore Cosworth DFV. Sotto il muso di bella linea c'è una presa d'aria, progettata per aspirare più aria di quanta ne occorra in effetti al radiatore. I dubbi sono suscitati dalla sospensione posteriore entrobordo e da qualche altro particolare. La vettura non è completa, mancano i serbatoi, il motore (quello nella foto è vecchio) e parti della trasmissione, quali gli alberi. Peter Con-



Un'altra monoposto della F. 5000, la Surtees TS 11, presentata con i colori (un giallo squillante) dello Speed International Racing



# e di monoposto



## IL RACING CAR SHOW londinese si è trasferito quest'anno sul TAMIGI

A sinistra, in questa sede, si è svolto lo Show londinese. Sopra, la «choccante» Leda LT27 F. 5000

new era rimasto senza denaro e non ha patrocinatori, ma se mai un'iniziativa merita di averlo, è questa. Molti patrocinatori hanno sborsato fior di quattrini per promesse su carta, mentre in questo caso si tratta di una vera promessa in metallo...

La GRD ha esposto soltanto la sua F. 3, ma forse questo è un buon momento per valutare la società prima della sua iniziale stagione, «la va o la spacca». E' ammesso che molte delle sue speranze si accentrano su un fatto negativo, cioè che la Lotus Racing non opera più. Il primo incaglio si è avuto quando il bravissimo progettista ex-Lotus, Dave Baldwin, se n'è andato di recente. Dal punto di vista positivo la GRD ha il denaro contante, ordini per 14 monoposto (sei F. 2, 6 F. 3, una F. Atlantic, una F. B.) e la meta di 25 vetture per l'inizio della stagione. Forse gli sviluppi più interessanti risie-

dono nelle trattative con Amon, per l'uso di suoi motori per le GRD F. 2, con la proposta che sia lui a occuparsi dello sviluppo della F. 2 dal punto di vista della guida e con la speranza che l'usi qualche volta in gara. Se Amon accetterà si può già prevedere che la vettura sarà competitiva, perché ci sembra che Chris non possa permettersi di fare un'altra mossa falsa nelle gare per monoposto.

Dopo una falsa partenza meno di un anno fa — quasi un fiasco — la Huron è stata acquistata da due uomini con la testa sul collo, Daly e Chambers. Mike Chambers ha ridisegnato le originali vetture di Marquart in ogni particolare, per renderle pratiche vetture di serie (a quanto pare, i bilanci illimitati di Marquart alla McLaren lo indussero a perdere di vista i concreti aspetti della produzione,

portandolo a incorporare fusioni in metallo complicate e costose). Ci sono già ordini per un paio di monoposto Huron 1 A, per F. Atlantic e per un paio di sport 4A due litri. E qui le cose diventano interessanti perché le due originali vetture «Camel» sono state comprate dalla DAF (che ha anche ordinato una nuova 4A) e vi saranno montate le trasmissioni Variomatic (probabilmente per trasmettere la potenza di motori Ford BDA). La vettura correrà per lo meno in forma quasi ufficiale nel campionato di gare in salita di due litri e potrebbe anche gareggiare, sui circuiti adatti nelle gare del campionato marche due litri.

La Surtees TS11 ha fatto la sua prima apparizione, con un colore giallo piuttosto sfacciato. A parte questo non è proprio la più bella delle vetture. Ha un telaio TS9 con carreggiata più larga, radiato-

ri laterali e muso largo (che incorpora un serbatoio dell'olio). L'esempio mostrato è una F. 5000, benché possa ospitare un DFV la F. 1.

Accanto alla TS11 c'era una novità di F. 5000 non troppo bella, la Leda LT27-GM2. LT vuole dire il progettista Len Terry (ex Lotus, ex Eagle e così via) GM significa Graham McRae. Len Terry non è troppo soddisfatto dell'estetica della vettura e ne dà la colpa alle idee di McRae! Nel complesso la vettura è convenzionale e non resta che chiedersi se rimetterà in sesto le sorti della Leda in Formula 5000, fra le mani capaci di McRae. La Leda esponeva anche una graziosa piccola Tui Super V, che deriva dall'originale Tui di F. 3 di Alan McCall.

L'unica nuova March era la tozza 723 di F. 3 con radiatori laterali che ha già corso a Brands Hatch (secondo

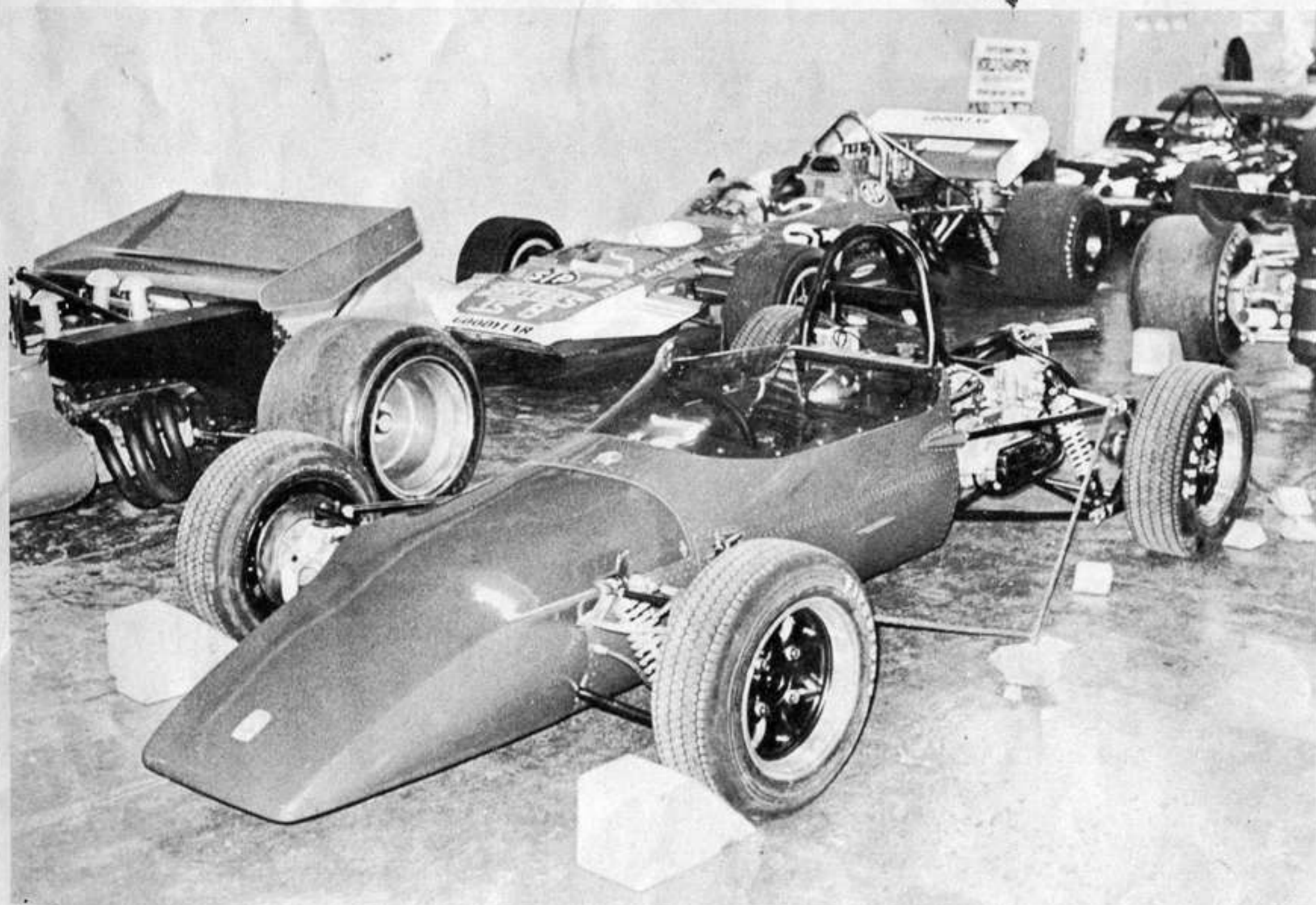
posto). Nella categoria secondaria delle monoposto c'erano nomi nuovi e molte nuove vetture, intese per il mercato F. 3, FAt/FB e, a volte, e forse con più speranze, per la Formula 2.

La Elden non è nuova e le sue Formula Ford sono state buone vetture (ne usò una l'anno scorso il promettente Tony Brise). Adesso passa alla F. 3 con la PRH9 derivata dalla FF però con aggiornamenti quali freni posteriore entrobordo, ma senza i radiatori laterali tanto alla moda.

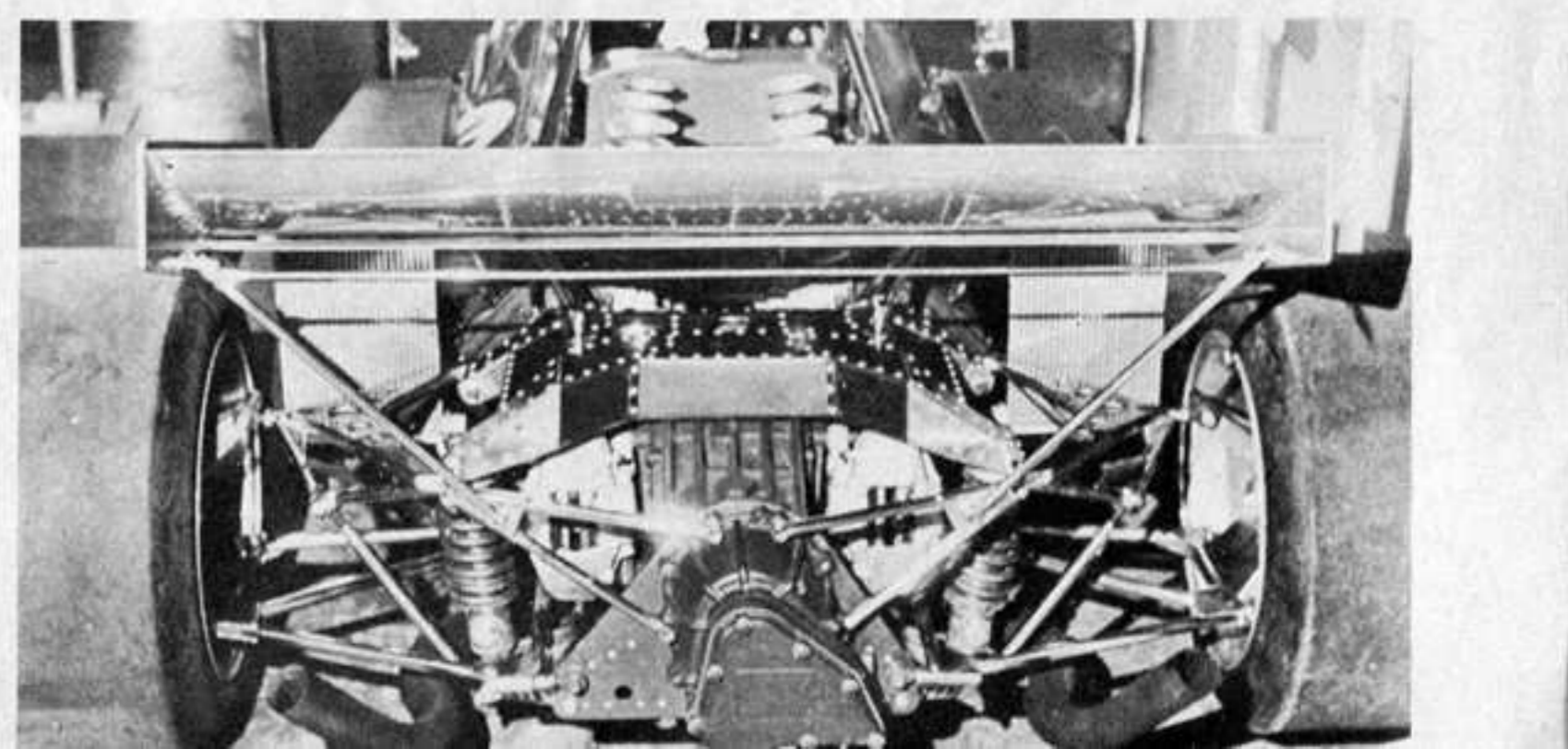
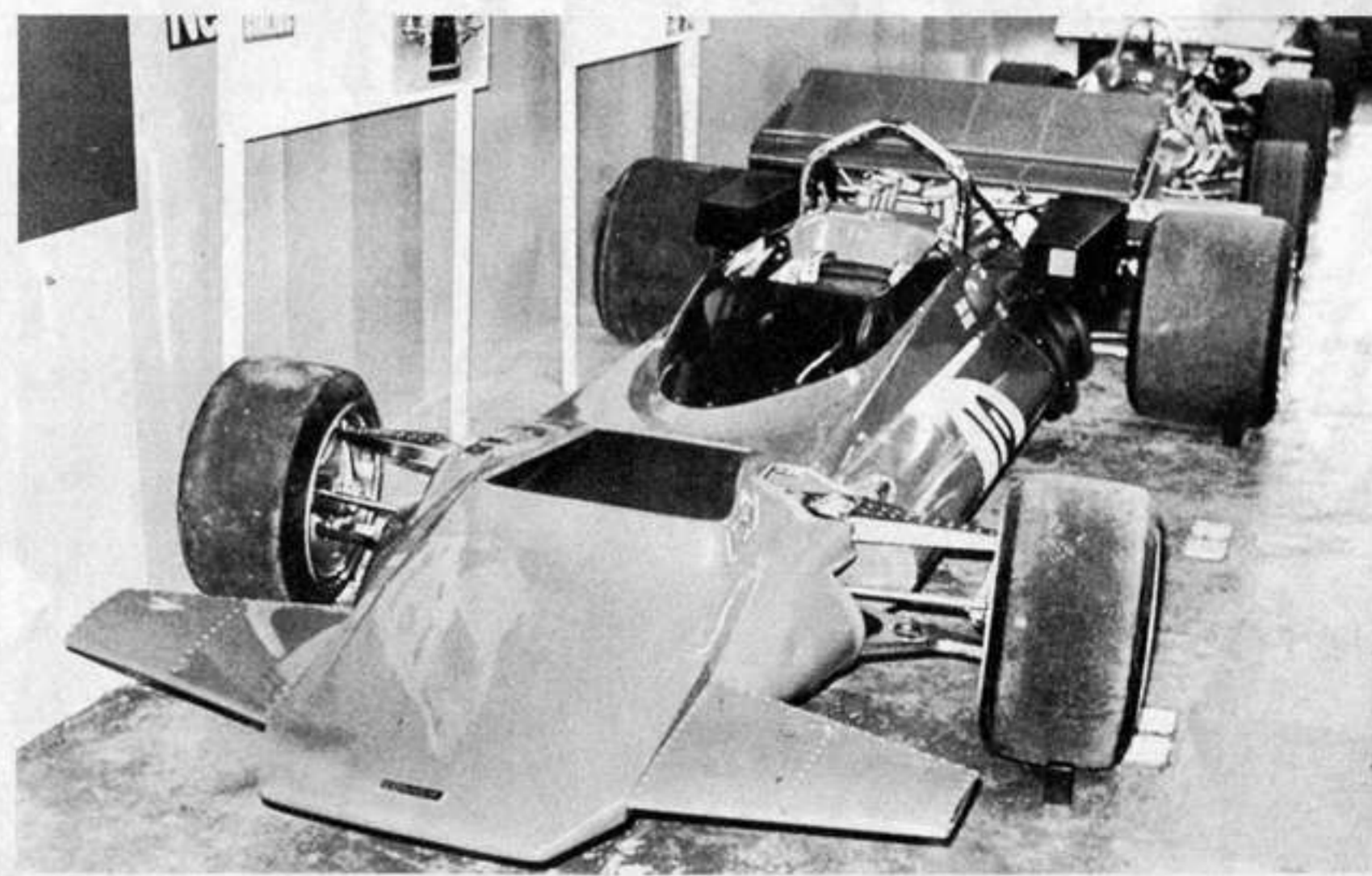
Poi tanti buggies, karts, turismo modificate, «reliquie», come l'unica March che abbia mai vinto una gara di campionato grand prix e la Lotus che vinse la primissima gara di FF.

Uno show che dimostra iniziativa, ma che non ha riscosso un grandissimo successo di pubblico.

David Hodges

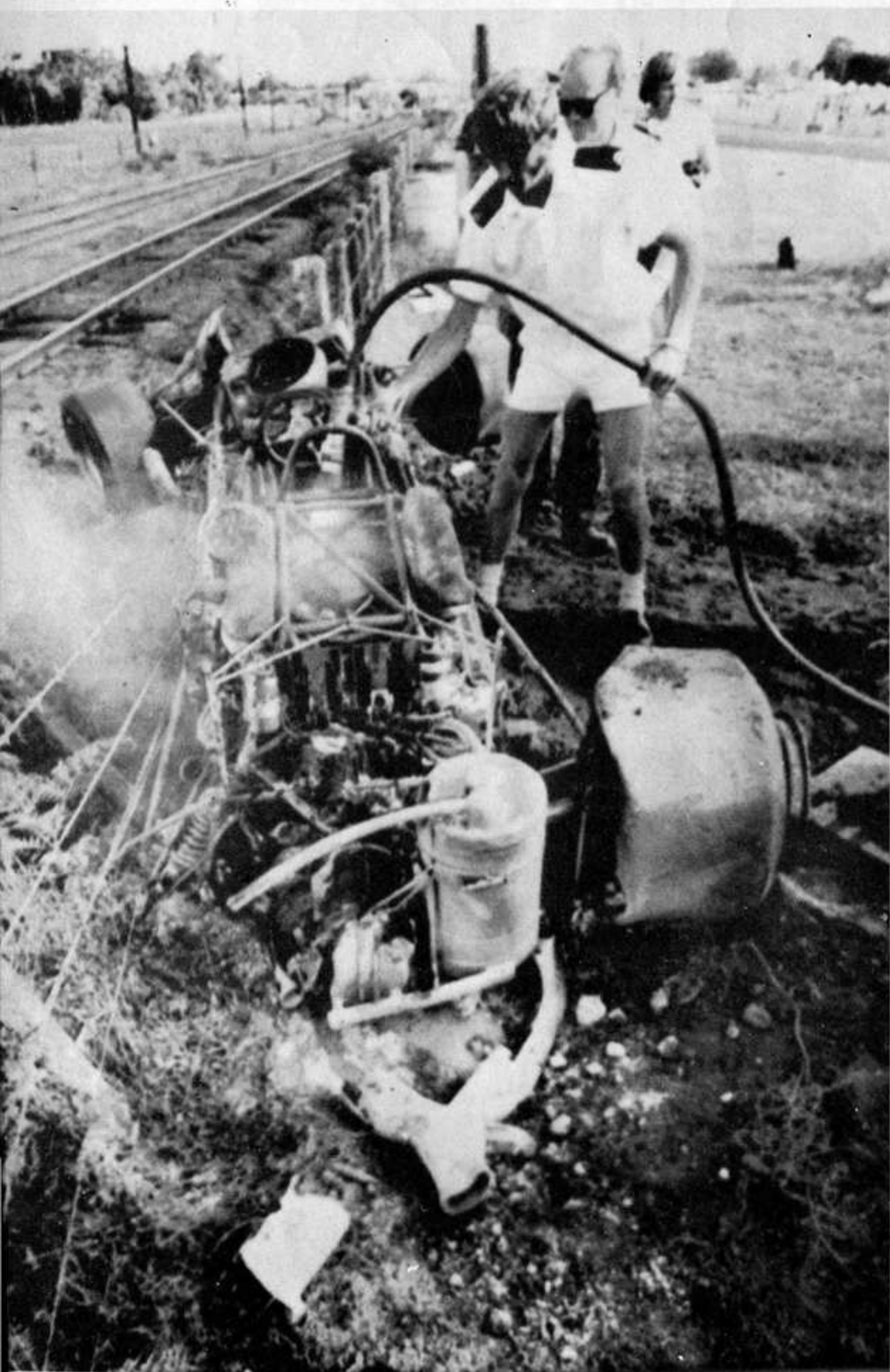


La Leda AM29 della formula Super-Vee. A destra, due viste della interessante novità, la F. 1 di Connaw. In alto la sua insolita forma, sotto la sospensione posteriore con le molle entrobordo



Un tragico «momento» nella prima corsa dell'anno

# IL FUOCO ha spento la gioia di GARDNER



**CORSA DI AUCKLAND** - Prima prova della Coppa Tasmania - Gara di velocità in circuito - Km 175,900, 58 giri - Auckland, 6 gennaio 1972.

#### LA CLASSIFICA

1. Gardner (Lola T300) 57'16"5, alla media di 179,697 kmh; 2. Hailwood (Surtees TS8) 57'43"5; 3. Hobbs (McLaren M22) 57'47"6; 4. Bartlett (McLaren M10B) 57'48"1; 5. M. Stewart (Elfin MRS) 57'54"1; 6. Pilette (McLaren M10B) 58'20"8; 7. McCormack (Elfin MRS) 57 giri; 8. Noyes (McLaren M18) 56 giri; 9. Francevic (McLaren M10B) 55 giri; 10. McRae (GM1) 50 giri; 11. Smith (Lotus 69) 50 giri; 12. Hughes (Begg FM2) 48 giri; 13. Cooper (Elfin MRS) 48 giri.

Un inserviente spegne gli ultimi focolai sulla Stanton Porsche completamente distrutta: la macchina è uscita di strada, urtando con la parte posteriore, a una velocità superiore ai 210 kmh

La CSI continua ad essere sollecitata dalla CSAI per accelerare i tempi di adozione del serbatoio di sicurezza, mentre la GPDA, per bocca del suo presidente Bonnier, si dice incerta della validità del sistema dopo la prova (sciocca) del fiammifero di Cevert.

La CSI vorrebbe fare effettuare una nuova serie di esperimenti a Parigi, mentre la CSAI appoggia in pieno la tesi dell'Autodelta che desidera farli, invece, presso la propria sede in quanto può disporre, in loco, di tutte le attrezzature necessarie. Gli esperimenti dovrebbero svolgersi sotto il diretto controllo di una apposita commissione nella quale è magna pars il nostro ing. Nosetto.

Dal canto suo l'ing. Bacciagaluppi, presidente della sottocommissione circuiti e sicurezza della CSAI e componente la commissione sicurezza della CSI, favorevole alla soluzione prospettata dall'Autodelta, desidererebbe contemporaneamente risolvere tutti gli altri problemi concernenti i serbatoi, anche, ad esempio, quello relativo alla resistenza alla penetrazione di corpi estranei.

## CHI PAGA per FALOON?

**UNA PROPOSTA AI COSTRUTTORI:** si facciano decurtare gli ingaggi, per contribuire a pagare l'elicottero-pompieri, in attesa di approntare le nuove macchine con i serbatoi antifiamma!

*Sembra quasi una nemesis; sembra proprio che la sorte abbia voluto porre con dispettosa scadenza tutti gli appassionati dello sport del volante di fronte al drammatico problema del fuoco nelle corse, proprio al primo appuntamento dell'anno. In quelle gare di Tasmania, quella serie di manifestazioni di gennaio-febbraio che mai hanno toccato il vertice dell'interesse assoluto, ma nemmeno in chiave di cronaca nera, la prima corsa '72 ha voluto il suo olocausto, quello del ventisettenne pilota entrato in collisione in pieno rettilineo ma la cui monoposto 5000 si è accesa subito drammaticamente come un cerino.*

*Siamo ad appena un mese dall'esperimento di Parigi, quell'esperimento che — come ci ha detto Williams persino in TV — ha riacceso (scusateci il gioco di parole) anziché spegnere la differenza di valutazioni sul brevetto dei serbatoi antincendio. I costruttori inglesi, come sapete, non lo vogliono. Non lo volevano subito, all'indomani della notizia del brevetto, non lo volevano senza averlo visto e ne indicavano i limiti. L'hanno voluto ancora meno dopo il test di Parigi, pur a successo, il test del lungo di fumo bianco, con la trovata del cerino adoperato dopo sui residui di carburante dai quali si erano dissolte le componenti alogene, volatilizissime, del liquido antincendio. E Williams ci ha detto perché.*

*Ha detto che forse è meglio pensare prima alla sicurezza «dopo», con la famosa trovata dell'elicottero-pompieri, dimenticando che è assurdo tendere a preferire una soluzione che permette di intervenire su un fatto negativo, rispetto ad un'altra che ten-*

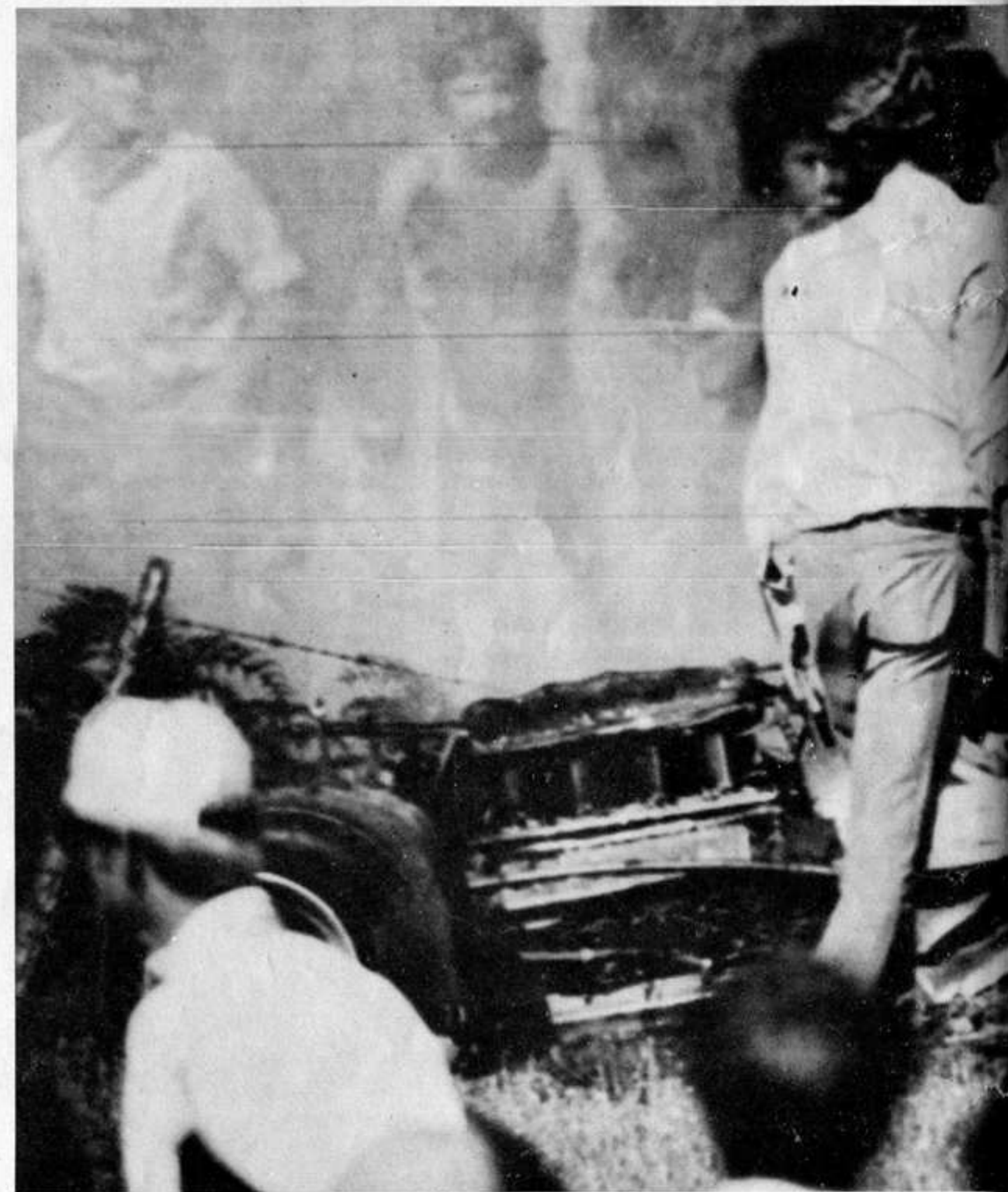
**AUCKLAND** - La stagione agonistica 1972 è cominciata con una tragedia: nella prima prova valevole per la Coppa Tasmania, nel rogo della sua vettura, ha trovato la morte il ventisettenne pilota neozelandese Bryan Faloon, deceduto durante il trasporto all'ospedale per la gravità delle ustioni riportate. Un nuovo atto d'accusa, per coloro che ritardano di imporre quelle misure che darebbero alle corse la possibilità di svolgersi senza roghi funesti.

La gara di Auckland, svoltasi su 58 giri del circuito e per una lunghezza di 175,900 km., è stata chiaramente dominata da Frank Gardner che al volante della sua Lola T300 Chev. ha tenuto a rispettosa distanza i suoi avversari.

L'incidente è avvenuto a sei giri dalla conclusione, la Lola del neozelandese Graham Lawrence, vincitore dell'ultima edizione della Coppa, e la Stanton-Porsche del connazionale Bryan Faloon si sono scontrate mentre le due vetture procedevano ad oltre 210 kmh sulla principale dirittura del percorso. Faloon, che pochi giorni or sono aveva compiuto 27 anni, è morto nell'incendio della sua vettura, mentre Lawrence se l'è cavata con leggere ferite.

Secondo la ricostruzione della sciagura, Faloon si era spostato sulla sinistra per lasciar passare l'australiano John McCormack, dotato di una macchina più veloce senza accorgersi di essere tallonato da presso la Lawrence: l'urto, violentissimo, è stato inevitabile. La Porsche, colpita al treno posteriore, si è rovesciata prendendo immediatamente fuoco. Uno spezzone della macchina è andato a colpire un convoglio ferroviario, fermo sui binari che costeggiano la pista e che solo alcuni minuti prima aveva trasportato sul posto centinaia di spettatori.

Lawrence, come abbiamo detto, è rimasto leggermente fe-



**Giungono i primi soccorsi per lo sfortunato Bryan Faloon ma ormai non vi è più niente da fare. Il corpo del pilota giace inerte al posto di guida, con il capo ripiegato su una spalla**

*come Ponzio Pilato (tranne quelli italiani) nella vicenda di questo brevetto. Fino a quando questi signori avranno il coraggio di evitare la presa di coscienza per l'adozione di un dispositivo così importante? Qualunque sia il prezzo, il peso e i sacrifici tecnici. Non c'è tempo da perdere assolutamente. Anche la data di aprile, fissata dalla CSI è lontana. Bisogna fare presto. E subito.*

*Sappiamo che la CSAI sta convincendo i tecnici CSI a fare gli ulteriori tests in Italia, perché con l'attrezzatura Autodelta già esistente siano più rapidi e decisi. Ma si faccia subito qualcosa! Non si può cominciare l'anno che già arriva drammaticamente a scadenza la cambiale del fuoco. Adesso non si può dire più che l'automobilismo è da condannare perché è uno sport pericoloso. C'è il pericolo si dica che è necessario abolirlo perché anche i suoi protagonisti e reggitori non hanno alcuna intenzione di renderlo meno pericoloso, pur avendone forse i mezzi.*

*La morte per ustioni di Faloon è*

*de ad evitare che si produca. E' inumano, si è la parola, che dei costruttori di auto da corsa pensino sia più giusto adottare un mezzo antincendio in più, anziché dotare le proprie macchine di qualcosa che quasi certamente l'incendio non lo fa verificare. Possibile che si debba pensare preferibile la prima soluzione solo perché mentre l'elicottero pompieri lo pagherebbero i proprietari dei circuiti, il serbatoio di sicurezza con le ristrutturazioni necessarie della vettura sarebbero a loro carico.*

*La morte di Bryan Faloon comunque è un atto di accusa per tutti. Dai costruttori ai dirigenti del nostro sport, ai piloti stessi che hanno fatto*

rito. Trasportato in ospedale i medici lo hanno subito giudicato fuori pericolo. Nulla da fare invece per Faloon che è deceduto durante il trasferimento al nosocomio.

Ma torniamo alla gara, disputata sulla distanza delle 110 miglia (58 giri del circuito). Al via si portava al comando il grande favorito, il neozelandese Graham McRae, ma la sua Leda GM.1 Chev., di fabbricazione inglese, ha resistito solo due giri ritirandosi per guasti al cambio. Gardner aveva così insperatamente via libera ed era lesto nell'approfittare della buona occasione con una condotta di guida regolare ed oculata che gli consentiva di tagliare il traguardo con un confortevole margine di 24 secondi sull'immediato inseguitore, l'ex asso del motociclismo britannico Mike Hailwood, a bordo di una Surtees TS8 Chev.

Gardner ha ottenuto il tempo complessivo di 57'16"5 con una media oraria di 106.33 miglia. Il giro più veloce è stato il suo con 56"9 alla media di 187,099 kmh. Dei 20 partenti solo 13 si sono classificati.

L'ex compione del mondo Hailwood ha detto che il suo contagiri si era rotto nel corso della gara: «Speravo di vincere ma anche un secondo posto non è male» ed ha aggiunto «Gardner è stato molto bravo a non osare l'impossibile e mantenere un'andatura micidiale senza però forzare.»

Il record del giro stabilito lo scorso anno dall'australiano Frank Matic, ritiratosi al quarto giro per rottura del serbatoio dell'olio, non è stato abbassato, ma Gardner lo ha mancato per due decimi di secondo. Terzo l'inglese David Hobbs, su McLaren M22 Chev., in 57'47"6, che ha preceduto nell'ordine, dopo un'aspra ed avvincente lotta, gli australiani Kevin Barlett, su McLaren 110B (57'48"50), e Max Stewart, su Elfin MR5 Repco (57'54"1).

Gordon Tait



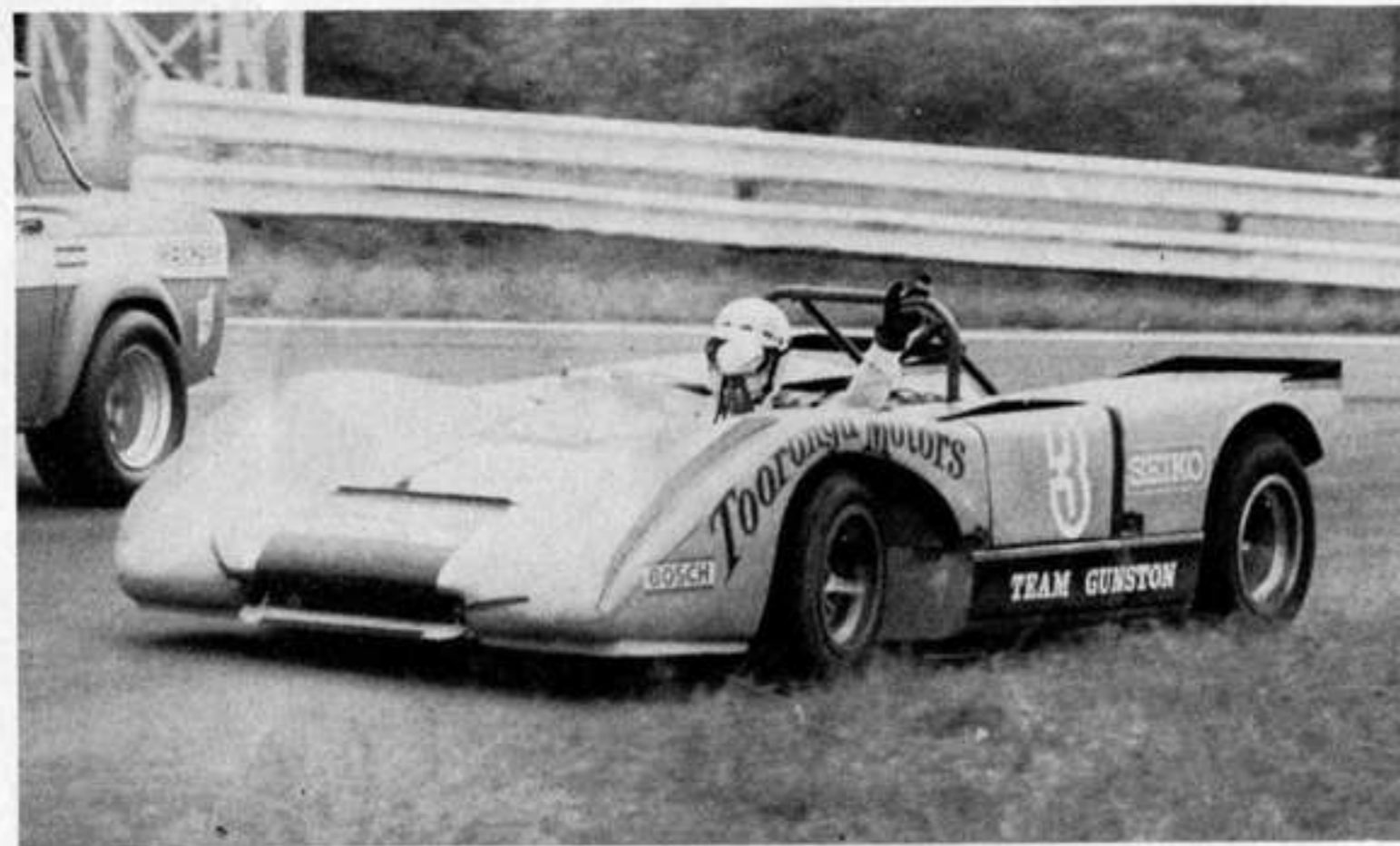
un atto di accusa. Può diventare un omicidio colposo da parte di chi poteva far qualcosa e non ha ritenuto opportuno farlo con speciose riserve. Ricordiamocene tutti!

m. s.

### Un calendario molto ricco per ZANDVOORT

● La direzione del circuito di ZANDVOORT ha reso noto, in un suo comunicato, il consuntivo dell'attività svolta sulla pista nell'anno 1971 (oltre 1000 ore fra prove e gare) e i nuovi programmi per il 1972 in base ai quali il circuito avrà un'attività effettiva di 78 giorni, astrazione fatta per i tests delle case costruttrici. Per quanto attiene alla voce manifestazioni, il calendario di Zandvoort sarà il seguente: 12 marzo, Corsa Club NAV; 3 aprile, Corsa di Pasqua; 30 aprile, Gara internazionale di F. 3; 14 maggio, Trofeo ADAC; 22 maggio, Gara internazionale; 18 giugno, Gr. Pr. d'Olanda; 2 luglio, Coppa Benelux; 6 agosto, Gara internazionale F. V; 27 agosto, Trofeo di Zandvoort; 24 settembre, Trofeo delle Dune; 8 ottobre, gara internazionale NAV.

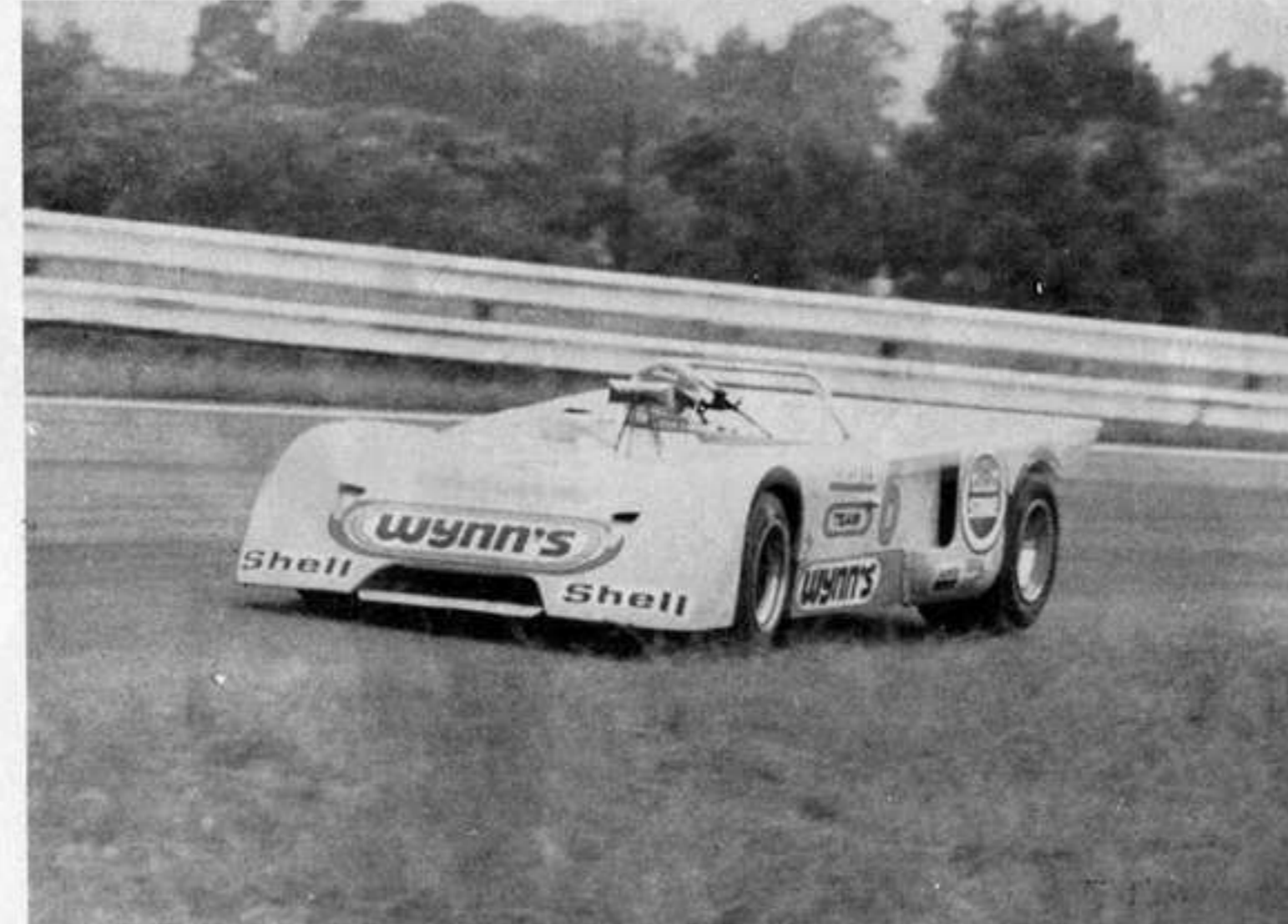
P.S. - E se proprio è tanto complicato modificare rapidamente le macchine monoposto (per i prototipi l'obbligo potrebbe diventare tale subito senza problemi) bene, facciamo, una proposta: finché tutti i costruttori non saranno in grado di adeguarsi insieme a una nuova macchina in grado di contenere i serbatoi antincendio, si quotino con una decurtazione degli ingaggi da parte degli organizzatori che dovranno predisporre servizi di sicurezza con i richiedi elicotteri-pompieri, alla maniera di quelli in uso negli aeroporti NATO. Così dimostreranno che non è un problema di spesa, ma davvero di complicate esigenze di tempo tecnico!



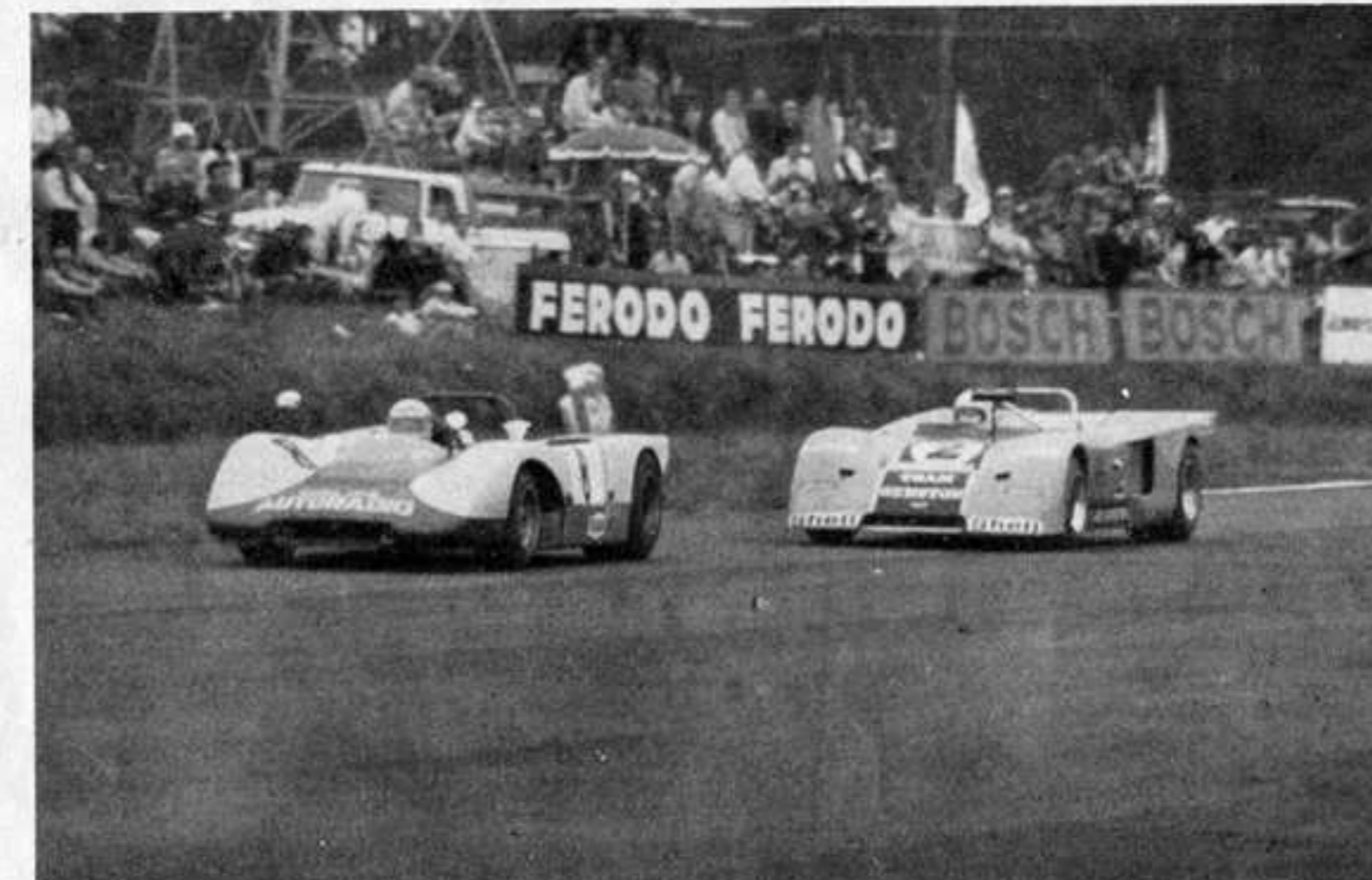
Vincitore e nuovo campione della serie Springbok: John Love

## SPRINGBOK in archivio

Il vecchio e il giovane pretendente: Scheckter (a sinistra) chiacchiera con il campione '71



Jody Scheckter è stato battuto di stretta misura per il terzo posto



Guy Edwards, con la Lola arrivata seconda, precede Hailwood su Chevron. Sotto: Jochen Mass (Capri) cerca di arrampicarsi sopra una Mini lenta. Il suo quinto posto assoluto e la sua vittoria di classe gli hanno procurato il secondo posto nel campionato



## IL SINDACO di MODENA

accusa:

# L'A.C.I. rallenta l'autodromo!

SPECIALE PER AUTOSPRINT

MODENA - Tabù, è il caso di dirlo, il progettato autodromo di Modena. Nel corso della conferenza stampa di fine d'anno il sindaco ha fatto presente che: «Alla fine di luglio è stata approvata la convenzione con l'ACI per la costruzione del nuovo autodromo Cittanova-Marzaglia e sono state aperte con il Ministero della Difesa le trattative per il trasferimento del campo di volo. La vicenda dell'autodromo non procede, però, con la necessaria sollecitudine per l'inspiegabile lentezza degli uffici dell'ACI, mentre la esigenza di dotare l'Emilia di un così importante impianto e di recuperare alla città la vasta area dove attualmente è collocato, si fa ogni giorno più urgente».

Poi il sindaco a una nostra domanda ha aggiunto: «Doveva venire a Modena il presidente dell'ACI avv. Marinucci per stendere l'atto col quale l'area sarebbe passata all'ACI, ma poi sono sorte altre difficoltà che io non so spiegare bene... L'avv. Marinucci ha fatto sapere che non può venire a Modena... ebbene andremo noi a Roma, è un male da poco; se il problema è questo... Ho inviato un telegramma di sollecitazione, ma non ho avuto ancora alcuna risposta. Il nostro Automobile Club col suo presidente Orlandi in testa ha fatto tutto quanto poteva...»

Dunque, dipenderebbe dall'ACI.

La conferenza stampa si è svolta alla presenza degli assessori. Noi abbiamo insinuato che si tratti di un aspetto politico del problema. Ma la nostra battuta è stata lasciata cadere.

A quanto pare, dunque, l'Amministrazione Comunale ha fatto quanto era in suo potere; gli Enti locali, l'Amministrazione Provinciale e l'AC Modena hanno appunto assolto ad ogni loro obbligo assumendosi grossi impegni anche se sotto forma di prestiti. Ma, evidentemente, questa politica degli autodromi voluta dalla CSAI e dallo stesso presidente avv. Marinucci trova ostacoli nell'altra politica, quella che conta di più. E siccome l'automobilismo sportivo non è considerato evidentemente una forza politica o comunque una massa che può avere un peso elettorale (questo almeno è il parere dei nostri governanti), ecco che si temporeggia.

Il sindaco Triva è apparso molto contrariato per questo arresto inspiegabile. «Occorre parlarne, scriverne — ha detto — sollecitare l'opinione pubblica e i responsabili».

Purtroppo se n'è sempre scritto sino alla noia, ma è chiaro che contro schemi evidentemente insuperabili non c'è parola o scritto che conti.

Sapete come verrà utilizzata l'area sulla quale sorge il vecchio autodromo? Come zona verde; quindi nessuna infrastruttura o impianti per servizi della città. «Sarà un polmone di verde in una zona centrale» è stato detto. Ma c'è un'altra soluzione; quella di costruirvi nel sottosuolo un parcheggio e sarebbe veramente una bella idea.

«Certo che — è stato sussurrato da parte di qualcuno — non vi potrebbero essere piantati degli alberi».

Il sindaco, comunque, è preoccupato anche di trasferire il campo di volo e non ha torto con tutte quelle acrobazie che i piloti civili fanno per dare spettacolo, ma facendo rischiare la pelle ai cittadini.

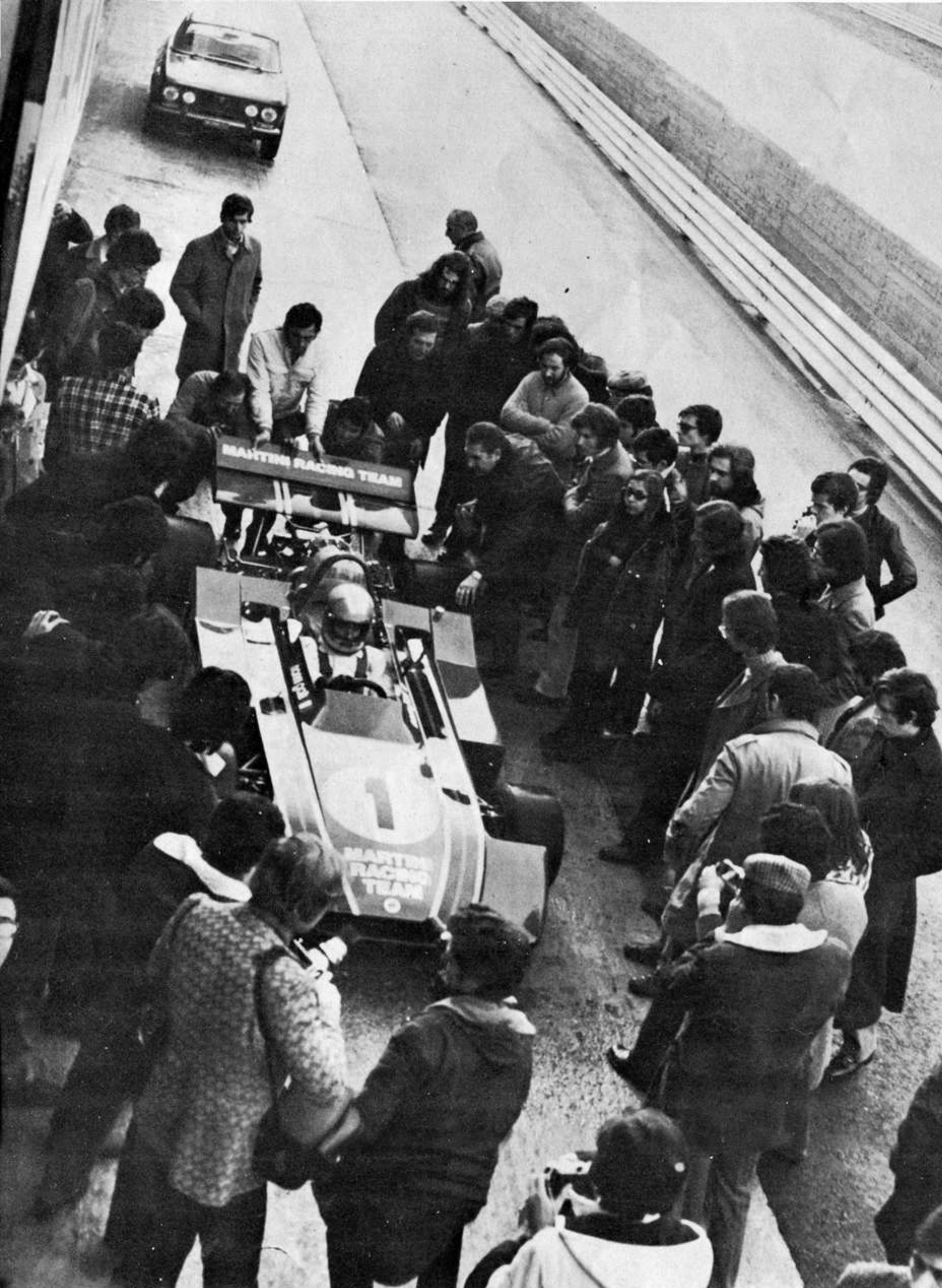
Mario Morselli



La TECNO-MARTINI  
torna a Vallelunga  
dopo i primi guai

# Avranno risolto i nostri eroi i problemi della lubrificazione?

A sinistra, la Tecno-Martini Formula 1 si appresta ad essere messa in moto con una volenterosa spinta, con Galli al posto di guida. Qui sotto, primi giri di riscaldamento ad uso e consumo di una troupe della TV Svizzera sulla pista ancora umida di Vallelunga



## SPECIALE PER AUTOSPRINT

**CAMPAGNANO** Per la Tecno, la preventivata settimana (3-9 gennaio) di collaudo della neonata F. 1 all'autodromo di Vallelunga, è finita al martedì, dopo un «segnare il passo» imposto all'intero team bolognese dalla pioggia battente del lunedì. Quattro ore è durato il test della Tecno-Martini guidata da Nanni Galli, presentatosi in tuta bianco-latte e con capigliatura da paggetto medioevale. Da «numero 13» in panchina, facevano Luigi Fontanesi, a Vallelunga, e Derek Bell, in Inghilterra. In veste di «debuttanti» erano con Gianfranco Pederzani i Conti Rossi di Montelera patrocinatori della Formula 1 tutta italiana e il direttore sportivo David Yorke.

Diciamo subito che in cuor loro, quelli della Tecno-Martini, quasi auspicavano un'avaria di comodo perché un'affrettata trasferta della macchina, pronta a correre in Argentina, non avrebbe certo agevolato il lavoro della definitiva messa a punto delle due monoposto che saranno sicuramente al via nel Gran Premio del Sudafrica del prossimo 4 marzo. E l'avaria c'è stata, anche se non riguarda il motore propriamente detto. Gli è che le prese d'aria, tramite i caratteristici tunnels che avrebbero dovuto assicurare il raffreddamento forzato dei radiatori (interni) dell'olio, si sono rivelate insufficienti. L'olio, circolando ad elevata temperatura, cadeva di pressione, senza rimedi, nonostante ad ogni fermata ai boxes si provvedesse allo svuota-

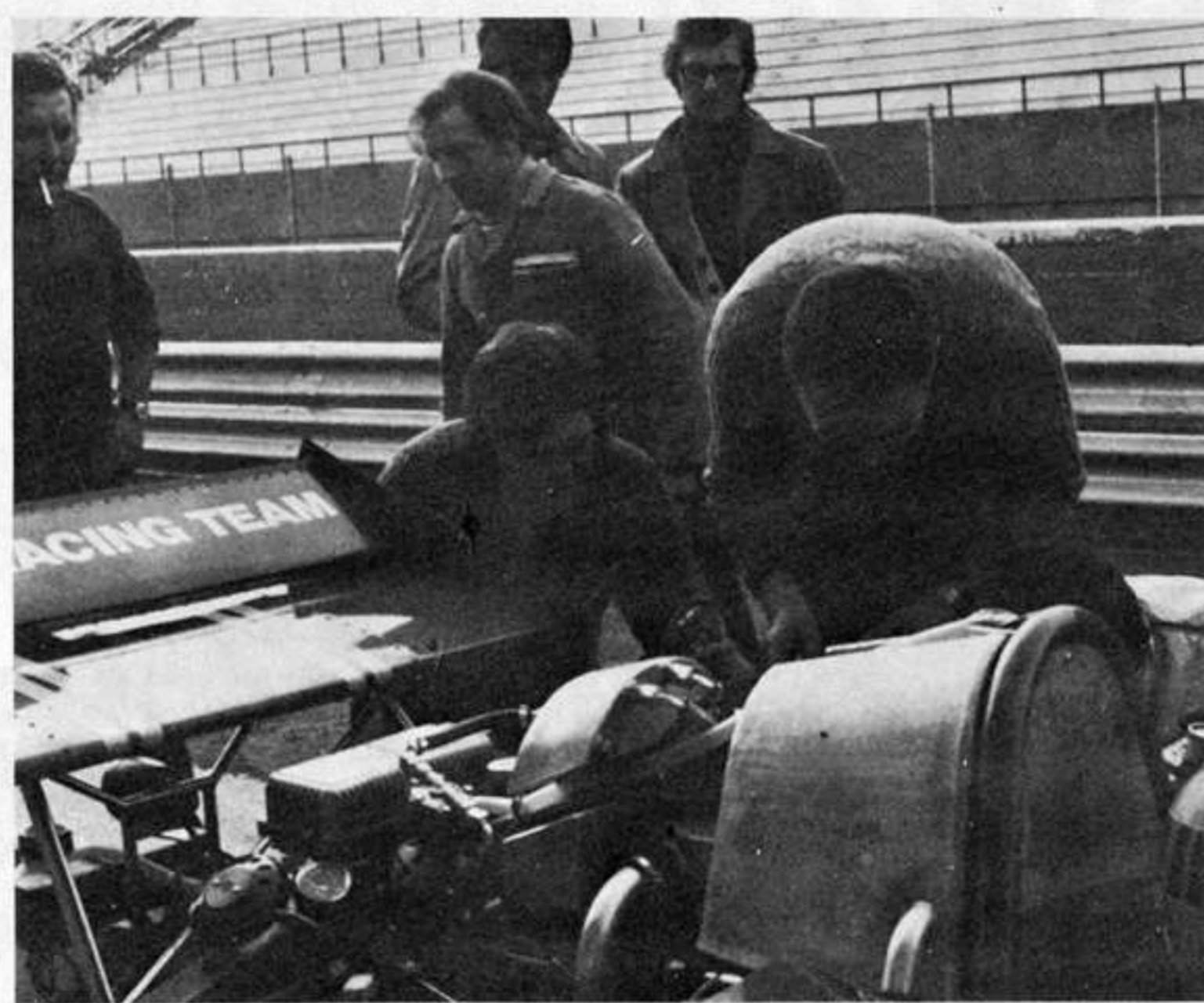
mento del lubrificante ormai inutilizzabile.

In queste condizioni Nanni Galli ha guidato (da par suo) la Tecno-Martini in un significativo conto-allaroscia che dall'1'30" è finito ad un probante 1'16" sul giro di 3150 metri, sulla pista qua e là ancora umida. Ad asciugarla ci hanno pensato il conte... Rossi (con la Fiat 125 S del fratello), Luigi Fontanesi (con l'Alfa GTA 2000 di Galli) e un po' di sole, timidamente primaverile.

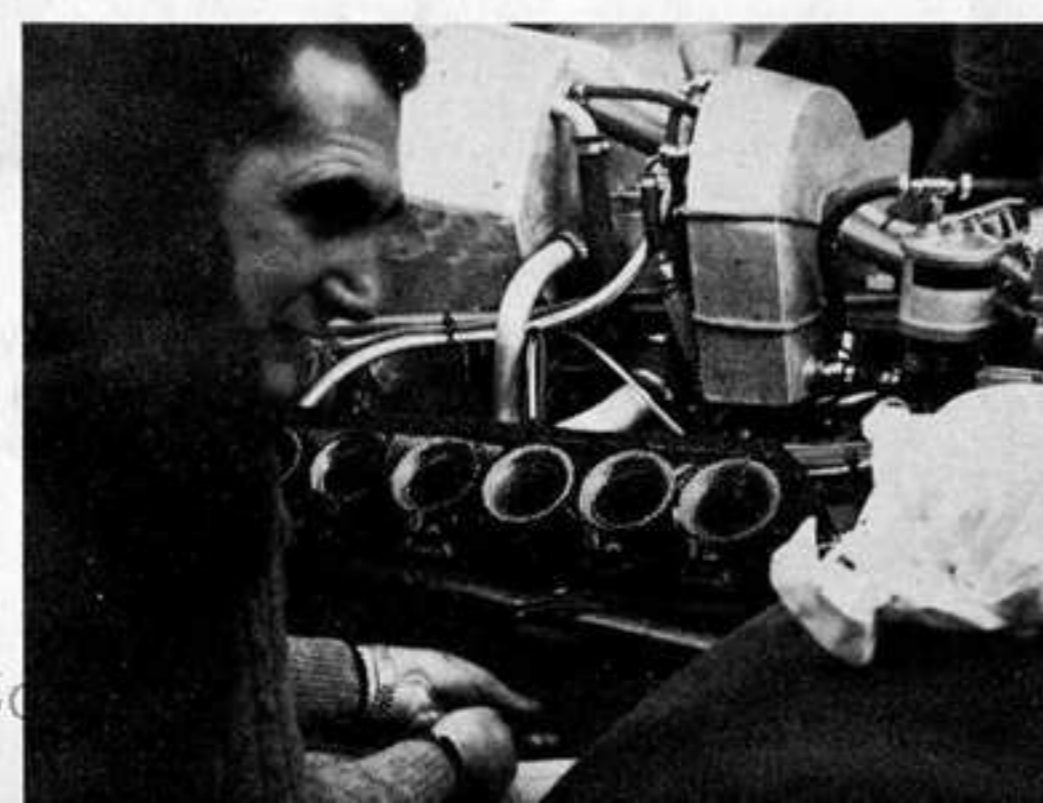
In pratica, soltanto dalle 14 alle 16 si sono realizzate le migliori condizioni di agilità della pista e di rendimento della Tecno-Martini, con gomme Firestone a battistrada integrale ed equipaggiata, sul finire delle prove, di due piccoli spoilers anteriori, tanto per contenere l'effetto «zigzagante» dell'aria, schiacciata dal muso sotto il «tubolare» ancora in fibra vetrosa.

Precedentemente, Gianfranco Pederzani (il fratello è rimasto al banco di prova dell'officina, a tirar fuori i 440 cavalli da un 12 cilindri gemello di quello sottoposto a collaudo) aveva fatto sostituire le molle delle sospensioni anteriori, montando un tipo più rigido. Per la cronaca il motore della Tecno-Martini è il prototipo di un anno fa, che è ben lungi dall'esalare l'ultimo respiro. E' una precisazione che ci sembra sia doverosa e significativa pure, se vogliamo riferirci al travagliato «varo» di un'altra monoposto tutta italiana, la Ferrari, quando utilizzò per la prima volta il 12 cilindri boxer.

La giornata di prove, la Tecno-Martini l'aveva cominciata esibendosi, tra



**Il capomotorista della Tecno, Armadori, in stretto colloquio con il boxer di Pederzani, aiutato (sopra) da Gianfranco. Gli eccessi di larghezza della scocca paiono facilmente risolvibili**



una pozzanghera e l'altra, ad uso e consumo della Televisione svizzera di lingua italiana. Le sequenze della monoposto spruzzante, intercalate da interviste, appariranno in un documentario sul pre-campionato mondiale della Formula uno (che adesso interessa di più i tele-appassionati elvetici: al pilota di casa, Gianclaudio Regazzoni, si è ora affiancata addirittura una squadra, la Marlboro-BRM). Gianfranco Pederzani, che con il fratello Luciano ha portato il verde «coccodrillo» dai karts alla formula uno, appariva in gran forma, sin dall'inizio delle prove, quando l'emozione avrebbe dovuto chiudergli la bocca. Andava ripetendo, con una punta di malcelato sarcasmo:

«Se giriamo in 1' e 12" andiamo in Argentina.» Poi, tanto per mettere le mani avanti (ma era verità): «Non possiamo sfruttare la massima velocità, perché la coppia l'abbiamo preferita piuttosto bassa.» Nanni Galli, quando si riusciva ad avvicinarlo, confessava che «Il passo corto crea problemi di traiettoria, specie qui a Vallelunga, ma in definitiva con un po' di abitudine dovrebbe avvantaggiare...».

David Yorke, che dopo 15 anni riprendeva confidenza con le F. 1 (le ultime sue esperienze risalgono ai tempi della Vanwall e di Stirling Moss), è rimasto contrariato dall'invasione della zona dei boxes da parte dei «paganti» compresi gli incauti minorenni. Di lui, abbiamo saputo che avrebbe fatto ancora comodo a John Wyer impegnato nel '72 con la Gulf-Mirage, ma il conte Gregorio Rossi s'è assicurato il D.S. poco pri-



Sopra, il trio dirigenziale della spedizione Tecno-Martini a Vallelunga: da sinistra, il conte Gregorio Rossi (arrivato apposta da Parigi), il d.s. David Yorke, ed il costruttore Gianfranco Pederzani. Sotto, la formula 1 Tecno-Martini esce dai boxes. Galli otterrà un 1'16"



### Il « Trofeo von Trips » dei piloti GPDA a Howden GANLEY

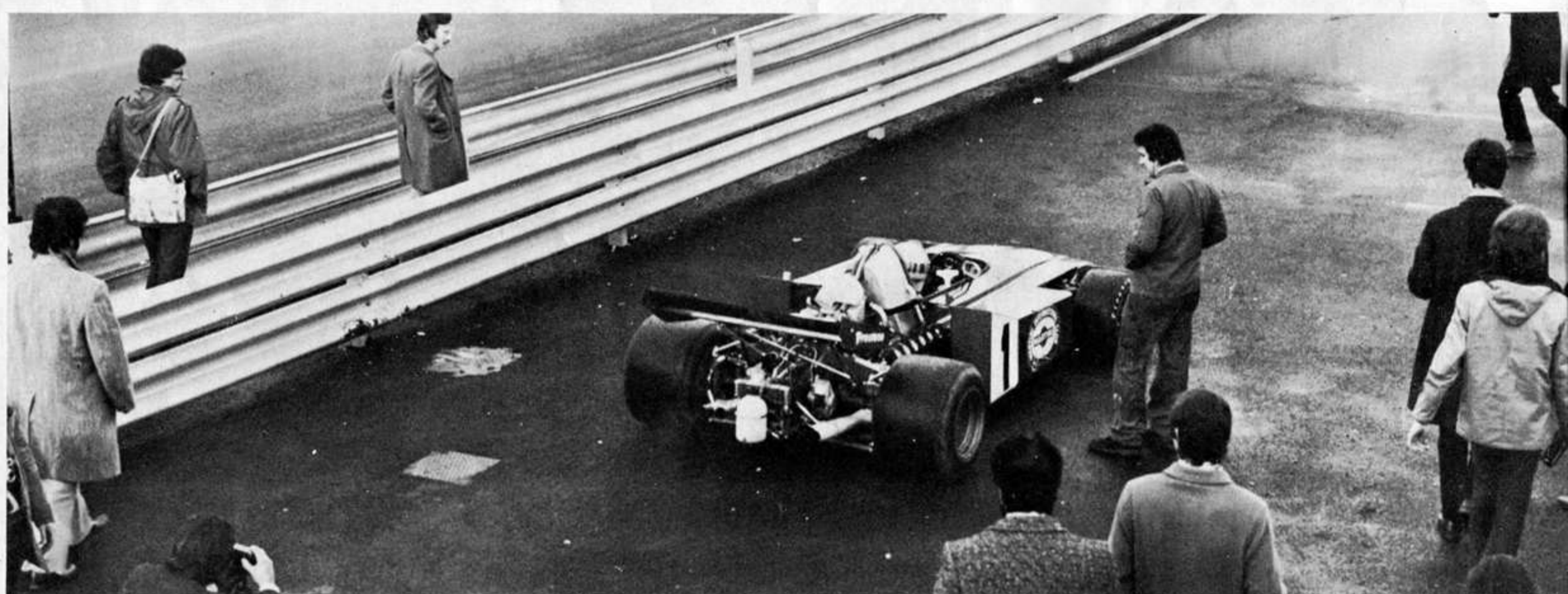
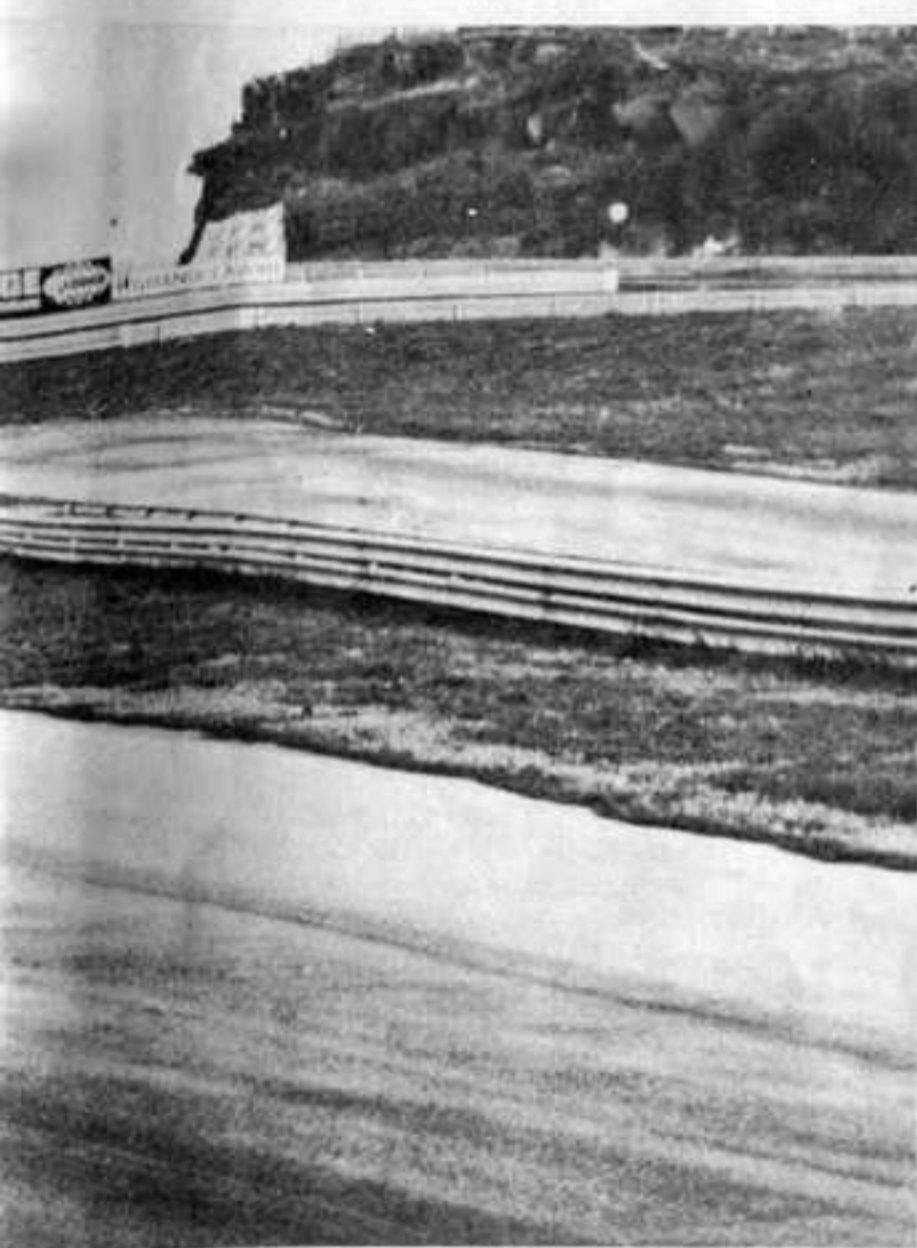
GLAND - Il « Memorial Trophy Wolfgang von Trips » è stato vinto, per decisione unanime dei piloti membri della GPDA che lo hanno istituito, dal debuttante, nelle corse di campionato mondiale, Howden Ganley, neozelandese. Lo stesso premio venne attribuito nel 1970 a Clay Regazzoni e in precedenza a Jo Siffert, Jackie Oliver e Chris Irwin. Soltanto i piloti alla loro prima stagione in gare di Gran Premio possono essere prescelti per l'assegnazione del trofeo.

## Sono i francesi (secondo la GPDA) i migliori organizzatori dei GRAN PREMI

GLAND - La Francia, per merito del circuito Paul Ricard, ha vinto la speciale classifica redatta dalla GPDA nel 1971, relativa agli organizzatori di Grandi Premi. Il trofeo creato nel 1962 per incoraggiare il miglioramento dell'organizzazione nelle gare valide per il campionato mondiale piloti, andò agli americani ed ai tedeschi che sommarono il medesimo punteggio in classifica. Ora, è molto significativo che proprio gli organizzatori britannici, nel cui paese le corse automobilistiche sono tanto popolari, figurino ancora una volta nella parte bassa della classifica, mentre americani, sud africani e austriaci sono piazzati nuovamente ai primi posti.

Il vincitore del trofeo viene proclamato dai membri della GPDA in base ad un punteggio che, per ciascun circuito, tiene conto delle condizioni del circuito stesso, dei box e del parco conduttori, dell'efficienza dei servizi di cronometraggio in corsa e nelle prove, della sicurezza, dei servizi medici e di quelli antincendio e dell'abilità della direzione di corsa e degli ufficiali di gara. La classifica 1971 è la seguente:

1. FRANCIA con punti 77; 2. SUD AFRICA p. 76; 3. STATI UNITI p. 74; 4. AUSTRIA p. 72; 5. ITALIA p. 69; 6. GERMANIA p. 66; 7. SPAGNA p. 65; 8. GRAN BRETAGNA p. 59; 9. CANADA p. 56; 10. MONACO p. 54; 11. OLANDA p. 52.



ma che venisse nuovamente interpellato da mr. Wyr.

« Se la Tecno-Martini dovesse resistere ai test di Vallelunga » — ci avvertiva Yorke — « appena Nanni Galli partirà per l'Argentina, convocherò subito Derek Bell ». Ma invece che a Bell, Yorke ha mandato martedì sera un telegramma a Ferguson, segretario della Associazione Costruttori di F. 1 perché fosse lui ad avvertire gli organizzatori argentini del forfait-Tecno. Una volta eliminato, in officina, l'inconveniente della lubrificazione, la F. 1 dei fratelli Pederzani scenderà ancora all'autodromo di Roma. Da martedì 11, disponibile sempre Galli (che sarà rientrato da Baïres il giorno prima, alle 18,50 con volo Varig) riprenderanno le prove.

Chi era fortemente eccitato dall'attesa prima esibizione assoluta della « sua » Tecno, era il conte Gregorio Rossi, presidente (a Parigi) della Martini Racing International. Era venuto in macchina dalla Francia, proprio per il test anti-Ferrari e pro-Argentina. Era in compagnia del fratello... e di due collaboratori. Quattro chiacchiere con lui.

« Le sport o i prototipi » — diceva — « esaltano maggiormente e forse giustificano di più un appoggio finanziario da parte di uno sponsor. E' una forma di abbinamento, in termini più realistici, più umani. Sono macchine che prefigurano l'automobile gran turismo e per questo cadde, qualche anno fa, la scelta sulle Porsche, poco importa se fossero mod. 917 di 5000 cc. E' per questa ragione che io mi sono interessato, in vista del '72, all'Alfa ed alla Ferrari. Il dr. Luraghi temeva

forse un certo antagonismo (secondo lui da evitare) tra la scuderia Auto-delta e la scuderia Martini; l'ing. Ferrari è l'uomo che è, imprevedibile e filosofo, con il quale è stato difficile, anzi impossibile dialogare sul tema dell'abbinamento pubblicitario, nonostante le « rotture », con i due sono rimasto in ottimi rapporti di amicizia. Ci si è presentata poi l'occasione della Tecno. Per me la Formula uno è qualcosa di fantascientifico e il campione che la guida è un Marziano. Forse proprio per questo l'opinione pubblica, la massa degli sportivi è più per la F. 1 e così mi sono convinto che l'operazione finanziaria con i Pederzani avrebbe procurato una più vasta eco, un più grande interesse, che per noi si traduce in un « top » pubblicitario mai realizzato fino ad oggi.

Insomma, sono soddisfatto dei soldi che abbiamo speso, soprattutto perché la Tecno è una macchina italiana. Ed anche perché è una debuttante — così non andiamo, come qualcuno ci riproverà a suo tempo, a rimorchio del prestigio e della gloria (di cui già godevano le Porsche). L'abbinamento Tecno-Martini lo abbiamo sottoscritto a scatola chiusa: in essa ci sono i rischi dell'impresa, ma c'è pure una grande fiducia nella macchina, nei fratelli Pederzani, nel D. S. Yorke, nei piloti Galli e Bell. »

Il conte Gregorio Rossi di Montelera avrebbe potuto dirci qualcosa di altro ancora, ma non ha resistito al richiamo del cronometro appena Nanni Galli cominciava a scendere. Che ti combina la passione!

Lino Ceccarelli

## Anche STANGUELLINI vuol riprovarci con i motori FIAT-DINO Formula 2?

MODENA - Non è escluso che Stanguellini si dedichi alla costruzione di una monoposto di F. 2 impiegando un motore Fiat Dino due litri. Il « mago » delle piccole cilindrato non è nuovo a motori da corsa elaborati su gruppi Fiat e basta ricordare la macchina preparata per il compianto Nando Righetti per la partecipazione ad alcune corse, fra le quali una a Marsiglia.

Il costruttore modenese è piuttosto riservato in merito e non vuole affatto pronunciarsi. Sia chiaro, da quando ha capito di non poter reggere al confronto con gli inglesi in F. 3 (ricorderete una vettura preparata anche per accogliere un motore da F. 2, che era il 1600), si è ritirato non volendo impiegare altri motori, che egli avrebbe potuto avere per le sollecitazioni e le offerte che non gli erano mancate.

Ora Stanguellini è uno dei principali specialisti per le « Dino » e le « Fiat Dino ». Sono macchine che hanno, come sappiamo, una meccanica particolare ed è logico che non sia facile, a volte, ritrovare le cause di determinati inconvenienti (per quanto oggi la rete di assistenza in tutto il mondo funzioni perfettamente). Comunque Stanguellini dei motori Dino e Fiat Dino ha una conoscenza particolare, perché si tratta di

una meccanica particolare e che ha caratteristiche derivanti dalle corse.

Stanguellini qualche anno fa, quando comparvero le Fiat Dino di serie, ebbe a sollecitare qualche esponente interessato per partire con una F. 2 1600 (d'altra parte la costruzione aveva anche questo scopo). Poi, evidentemente, non si è considerata adeguatamente la proposta Stanguellini che ora starebbe veramente pensando a un progetto del genere.

Si può parlare, allora, di un grande ritorno di Stanguellini, fedele e coerente coi suoi principi di non usare materiale straniero ma italiano e segnatamente Fiat? Non lo escludiamo, anche se questo nostro amico è piuttosto vago nelle sue espressioni. I collaboratori non gli mancano certamente e anche le sue qualificate consulenze potrebbero essere rinnovate, nello spirito di una fattiva collaborazione. Forse a Stanguellini manca quella spintarella autorevole che può dargli anche determinate garanzie.

E' ben nota la passione per lo sport automobilistico di Francesco Stanguellini figlio del costruttore, il quale non ha ancora messo via l'intenzione di darsi alle corse come pilota (ma che ne dirà la signora Simona?). Ma c'è un altro specialista in casa Stanguellini: Franco Goldoni, fratello della signora Carmen

Stanguellini, che ha collaborato per tanti anni alle costruzioni sportive.

Ci saranno, indubbiamente, delle resistenze in famiglia. Ma Vittorio Stanguellini se vedesse realizzate determinate condizioni-base, potrebbe senz'altro dare il via. E i motori Fiat Dino in mano a Stanguellini potrebbero veramente far paura a molti assemblatori del momento.

m. m.

### ZECCHINI presidente del nuovo Consiglio della NORD-OVEST

TORINO - La Scuderia Nord-Ovest ha un nuovo Consiglio Direttivo. Nella ultima assemblea sociale, infatti, hanno avuto luogo le elezioni e sono stati discussi altri argomenti all'ordine del giorno, fra i quali l'aumento della quota sociale. Il nuovo Consiglio così composto: Lino Zecchini, Presidente; Fulvio Bertinetti, vice presidente; Francesco Cosentino, segretario; Gualtiero Benvenuti, tesoriere; Giancarlo Fantinuoli, Livio Gilli, Guido Calcatelli, Giovanni Carena, Achille Soria, consiglieri. Il vice presidente Bertinetti fungerà anche da addetto stampa, mentre i direttori sportivi (a turno secondo le disponibilità) saranno Francesco Cosentino, Livio Gilli, Giovanni Carena e Achille Soria.

Formula 3 e  
Formula Ford  
(invernali)

# C'è un MUSSO che vince a Brands H.

SPECIALE PER AUTOSPRINT

**BRANDS HATCH** - Soltanto una delle vetture 1972, iscritte con speranza alla gara di Brands Hatch del 27 dicembre, è realmente apparsa, una March 723 M che si è dimostrata in gran forma in mano a Roger Williamson, defraudata però del successo assoluto da un guasto meccanico.

In programma c'erano due corse per monoposto, per vetture F.3-Ford e FAt-F.3 e questo farebbe pensare che gli organizzatori avessero avuto difficoltà nel trovare buoni schieramenti per partecipare a questa tradizionale manifestazione natalizia. Può darsi, ma in effetti la gara F.3-Ford è stata molto combattuta, con tipica lotta da F.3 per la posizione di testa. Salvo su due tratti di un quarto di chilometro, ha condotto Williamson nei venti giri previsti, infatti ha dovuto molto brevemente lasciare la posizione di testa a Purley su Ensign, in mezzo a due curve a metà gara e di nuovo nel punto ove aveva importanza, cioè dall'ultima curva all'abbassarsi della bandiera.

Nelle prime fasi tallonavano Williamson Purley, Brise, Evans e Hull, che duellavano per la seconda posizione, ma alla fine soltanto Purley e Brise erano veramente in lizza (quest'ultimo ha dato una bella prova, nella sua prima uscita in F.3, pilotando la Brabham quasi ufficiale usata fino ad allora da Vandervell). Un testa-coda di Evans ha spezzettato l'altro gruppo, proprio quando vi si era aggiunto Bev Bond.

La « sezione » Formula Ford è andata al viareggino Valentino Musso, che aveva previsto di pilotare la nuova Royale RP11 con la quale passa alla F.3, dopo due buoni anni in Formula Ford. Invece la Royale non era pronta e così Musso ha fatto un'ultima uscita con la sua fedele FF Titan, avendo la meglio su Fox (Hawke) a metà gara e tenendolo a bada per un quinto di secondo quando si è abbassata la bandiera.

Williamson aveva fatto gareggiare per la prima volta la nuova March nella gara FAt-F.3, avendola pilotata per la prima volta in prova proprio in questa occasione e facendosi subito la mano. E' scattato in testa, ma ben presto è stato superato da Nicholson con una March FAt. Dopo, i tempi di Williamson hanno fluttuato stranamente e il pilota ha dovuto fare una breve sosta, davanti agli occhi preoccupati del progettista Herd. Alla seconda tornata si è saputo che aveva dovuto fermarsi perché i giri erano saliti in modo astronomico, per un guasto al cambio. Fra le gare il cambio è stato smontato, ma soltanto dopo la seconda corsa si è scoperto che l'errore dipendeva da un bullone di tipo sbagliato. E così gli uomini March-STP hanno tirato un sospiro di sollievo, perché a questo punto la vettura evidentemente non ha difetti ed è bene, dato che vogliono farla correre ufficialmente in F.3.

d. h.

**CAMPIONATO LOMBANK F.3 - 27 dicembre - Gara di velocità in circuito.**

**LA CLASSIFICA**

1. Purley (Ensign) 17', media kmh 140,83; 2. Williamson (March) 17'00"2; 3. Brise (Brabham) 17'00"4; 4. Hull (Brabham) 17'12"; 5. Evans (March) 17'23"6.

**Giro più veloce:** Brise, Purley e Williamson 49"6, media kmh 144,81.



Williamson con la March 723 M conduce davanti a Purley. Strano a dirsi, la carrozzeria mostra il radiatore mancante su questo lato, che era invece montato sull'altro. I freni posteriori sono entro bordo

## L'ATTUALFOTino d'oro 1971



Una volta tanto dall'altra parte dell'obbiettivo, ecco lo « staff » dell'agenzia fotografica Attualfoto al gran completo. Seduti, da sinistra, Oliver Bianchi, Pierino e Giancarlo Piccinini e (all'estrema destra) la loro cognata Rosy, autrice spesso dei migliori « colpi » fotografici. Sua è la sequenza dell'incidente di Jochen Rindt

Per lo sport automobilistico, descrivere una corsa con le immagini è altrettanto interessante che descriverla a parole, ed a volte più importante, quando la foto assume quel ruolo di documento che solo una « cosa vista » può dare. A questa attività l'agenzia fotografica ATTUALFOTO ha dedicato, fin dalla fondazione, le sue migliori energie, divenendo in breve tempo una delle più importanti nel nostro paese.

L'agenzia Attualfoto è una vera e propria istituzione nel panorama agonistico italiano, e non c'è pilota che non sia stato « perseguitato » dagli obbiettivi degli « at-

tualfotini » sguinzagliati alla partenza e nelle curve di tutte le più importanti gare, in salita ed in pista, del nostro paese. Naturalmente, l'attività dell'agenzia bolognese si è allargata anche all'estero, ed il numero uno dell'Attualfoto, cioè Giancarlo Piccinini, che è anche socio dell'IRPA (International Racing Photographers Association) gira il mondo da un circuito all'altro. Insomma, l'Attualfoto copre ogni esigenza del settore, ed anche AUTOSPRINT, naturalmente, pubblica moltissime delle sue foto in bianco e nero ed a colori.

L'Attualfoto ha allargato di anno in anno la cerchia dei suoi

collaboratori, strutturando sempre meglio i compiti anche all'interno dell'azienda, che è del tipo a « conduzione familiare », con Giancarlo a fare foto, sapientemente coadiuvato dalla cognata Rosy, e suo fratello Pierino in studio. Per festeggiare appunto tutti i loro collaboratori, i fratelli Piccinini hanno riunito, qualche giorno fa, in un locale bolognese tutti gli appartenenti al proprio « staff », e nell'occasione hanno istituito un piccolo premio interno dedicato ogni anno al migliore dei propri collaboratori. Per il 1971, « attualfotino d'oro » è stato eletto per acclamazione il giovane Oliver Bianchi.

## DAVENPORT transfuga LANCIA

● Mentre le prove del percorso del prossimo Rally di Montecarlo erano in pieno svolgimento è scoppiata una « grana » in casa Lancia. Davenport, il navigatore di Lampinen, nonostante avesse già firmato il suo contratto che lo legava anche per il '72 alla casa torinese, forse in previsione di una ridotta attività (e magari di una riduzione dell'ingaggio), ha lasciato la Lancia per riformare la coppia, di alcune stagioni passate, col vincitore della precedente edizione del Monte, Andersson, anche quest'anno alla guida di una Alpine.

● La prima prova speciale, la Laborel-Castellane, che doveva rappresentare la vera novità di questa edizione in quanto si sarebbe disputata mentre i concorrenti stavano ancora portando a termine la marcia di avvicinamento è stata abolita dagli organizzatori e pertanto non verrà disputata.

● Giorgio Pianta, che è iscritto a Montecarlo in coppia con Alemani, sta provando da alcuni giorni il percorso con una Opel Manta gruppo 2 preparata da Conrero.

● Le condizioni del fondo sul percorso complementare (dove si disputano le prove decisive agli effetti della classifica finale, tra cui il famoso Col de Turini) sono attualmente buone e sgombrare dalla neve, ma gli organizzatori sono convinti che anche quest'anno all'ultimo momento la neve cadrà.

## Ricominciato in Sicilia il mini-rally d'esercitazione

**PALERMO** - La Scuderia Airone-Molikote ha scelto la data di inizio del Mondiale Marche per dare il via al suo secondo campionato « chiuso » di esercitazioni di guida sul campetto in sterato di Tommaso Natale.

Anche quest'anno un discreto successo di adesioni - tra l'altro per prendere parte a questi « minirally » non occorre la licenza della CSAI - ha siglato l'impegno organizzativo del giovane sodalizio palermitano. Fra le altre novità di questa edizione da segnalare l'inversione del senso di marcia (Valllunga docet) e la possibilità di ripetere le prove (Cerrina docet). Il campionato si articola in cinque gare, in programma, dopo quella del 9 gennaio per il 23 gennaio, il 6 e 20 febbraio e il 5 marzo. La vittoria finale andrà al concorrente che avrà ottenuto, a conclusione del campionato, il maggiore punteggio di classe.

Nella prima prova, disputata con un sole primaverile, l'ha spuntata la Innocenti Cooper di Giovanni La Mantia che ha preceduto Antonino Fontana, Vincenzo Traina e Giovanni Giacalone.

**2. TROFEO AIRONE MOLYKOTE** - Esercitazioni chiuse di guida - Prima giornata - Palermo, 9 gennaio 1972.

**Classe 600:** 1. Giovanni La Mantia 2'52"54; 2. Guastella 2'54"70; 3. Scaglia 2'54"70; 4. Dominici 2'55"62; 5. Montalbano 2'58"10 (tutti su Fiat 500).  
**Classe 850:** 1. Giuseppe Di Stefano 2'48"77; 2. Mattaliano 2'51"81; 3. Mazzarella 2'59"45; 4. Intravali 3'01"02; 5. Graziano 3'01"15 (tutti su Fiat 850).

**Classe 1150:** 1. Giovanni La Mantia (Mini Cooper) 2'40"83; 2. Fontana 2'42"47; 3. Giacalone 2'45"43; 4. Palazzo 2'47"56; 5. Trapani 2'54"67.

**Classe 1300:** 1. Vincenzo Traina (Mini Cooper S) 2'45"15; 2. Barba 2'51"93; 3. De Pasquale 2'54"89; 4. Brignano 2'56"33; 5. Craft 2'56"73.

**Classe 1600:** 1. Damiano Canzoneri (Fulvia HF 1,6) 2'53"98; 2. Alioto 3'00"78; 3. Coccellato 3'00"84; 4. Campo 3'14"15; 5. Vassallo 3'24"49.

## CORRIERE CORSE

MANIFESTAZIONE

CLASSIFICA

SINTESI DELLA CORSA

Aveva sete

**SPAGNA** - Corsa della Rabassada - Gara di velocità in salita

1. de Bagration (Porsche) 21'22"6, media kmh 114,036; 2. Kutz; 3. Oliver.

Il grande favorito, Fernandez, ha perso soltanto perché è rimasto senza benzina a un chilometro dal traguardo. Questa corsa è la più antica di Spagna e il percorso parte dall'interno di Barcellona. Nei punti pericolosi sono montati guard-rails.

Quasi un Safari

**COSTA D'AVORIO** - Rally Bandama - Rally

1. Neyret-Terramorsi (Peugeot).

Si trattava più che altro del giro di tutta la Costa d'Avorio, su un percorso di 2600 chilometri, di cui 2000 di piste. E' stata una gara massacrante e ha vinto una Peugeot, messa a disposizione dal concessionario locale.

## GIAMPIERO SEGAFREDO lo ricordiamo così

Giampiero Segafredo e la moglie Nigia prendono la partenza per la 1000 Miglia del 1950 a bordo di una Fiat 1100. Si classificheranno 14. di classe



## La MILLE MIGLIA nel cuore

Nell'ormai lontano 1928, l'intera popolazione di Brescia era sulle strade: stava per prendere il via la seconda edizione della 1000 Miglia, quella fantastica cavalcata che portava i piloti dalla partenza all'arrivo in Viale Rebuffone, dopo oltre 1600 chilometri di strada. Fra i partenti, a bordo di una Ceirano e in coppia con Gidoni, v'era anche Gaspare Segafredo; accanto a lui, prima che si insediassero al posto di guida, i soliti amici e un ragazzo che rideva e piangeva e che si mangiava con gli occhi tutte quelle meravigliose vetture. Giampiero Segafredo aveva fatto così la conoscenza con il mondo delle corse. Vent'anni dopo, quando a Bologna era il tempo dei Zerbini, Bevilacqua, Panzacchi, Faccioli, Venezian, Sgorbati, Cacciari, Bini, Pagani, Maiani, Pareschi e Lippi, e quando partecipare alla 1000 Miglia era un po' il sogno dei conduttori italiani, timidamente si affacciò alla compagnia un giovane venticinquenne che voleva affrontare la corsa massacrante a bordo della Fiat 500 d'allora, la «topolino». Giampiero Segafredo, così si chiamava, prese infatti il via in coppia con Ceccoli, ma dovette abbandonare l'avventura alle porte di Roma quando la sua vettura s'arrestò definitivamente sbuffando da ogni fessura la sua inutile fatica.

Ormai era entrato nel «giro» e, seguendo il consiglio degli anziani, l'anno successivo si presentò alla partenza con una Lancia Aprilia e con un nuovo partner altrettanto entusiasta, altrettanto combattivo: sua moglie Nigia. Seguendo i consigli di quella sportiva di razza e reso esperto dal precedente tentativo, Giampiero Segafredo non chiese cose impossibili alla sua vettura: voleva arrivare ad ogni costo e, infatti, si classificò 65. assoluto, conquistando il diritto di fregiarsi dello speciale distintivo.

Passato dalla Lancia alla Fiat, ma sempre in coppia con la signora, stuzzicato dall'accesa ma ami-



A destra, Giampiero Segafredo nelle sue funzioni di Ufficiale di Gara. Sopra, assieme al dott. Varone (a sinistra) e al dott. Zerbini direttore di gara, nell'edizione che segnò la «ripresa» della Bologna-Raticosa

chevole rivalità che aveva ingaggiato con Armando Bevilacqua, prese il via anche nel 1950 tenendosi sempre nella scia del suo più agguerrito avversario, finché, dopo Bologna, la sua 1100 cominciò a perdere colpi ed egli discese dalla terza posizione di classe alla 14esima finale.

Fu questa l'ultima sua partecipazione attiva alle corse automobilistiche — anche se talvolta si cimentò in gare di regolarità e



rallies sempre in coppia con la moglie — ma il «richiamo» della 1000 Miglia era ancora tanto vivo in lui da indurlo a partecipare, nel 1971, alla rievocazione storica della gara a bordo di un Ferrari «testa rossa» che accarezzava e coccolava quasi fosse un cavallo di razza, e che guardava ad occhi sgranati come quel ragazzo di tanti anni or sono ammirava la Ceirano di suo padre.



FIRENZE - La notizia della realizzazione di una pista automobilistica in provincia di Firenze, pubblicata nel numero 48 di «Autosprint», ha scatenato, come previsto, l'entusiasmo degli appassionati che hanno preso quasi d'assalto il mini circuito di San Piero a Sieve, costruito da Lando Baldassini, e ormai ribattezzato come «Pista della Fortezza» in quanto su un colle vicino sorge un antico forte. Centinaia di giovani hanno effettuato nei giorni di bel tempo veri e propri «pellegrinaggi», ma quasi sempre si sono dovuti fermare ai cancelli o alla rete. Questo accade perché il proprietario non aprirà al pubblico fino a quando non avrà ottenuto i necessari permessi e non saranno pronte le infrastrutture relative. Per ora si chiede, ragionevolmente, di aspettare ancora un po'.

Intanto sulla pista, lunga poco più di un chilometro tutta curve e saliscendi e larga da nove a dodici metri, girano alcune macchine private per verificare la validità del tracciato e per suggerire eventuali modifiche di percorso. Prima di Natale ha girato il prototipo duemila «Gipsy», realizzato da Guidetti di Parma e guidato da Shangry-là. Si tratta di una vettura che monta un motore Dino Fiat modificato e con iniezione meccanica, cambio Colotti a cinque marce, telaio scatolato tipo McLaren. Potenza di circa 250 cavalli a novemila giri e peso di 450 chili.

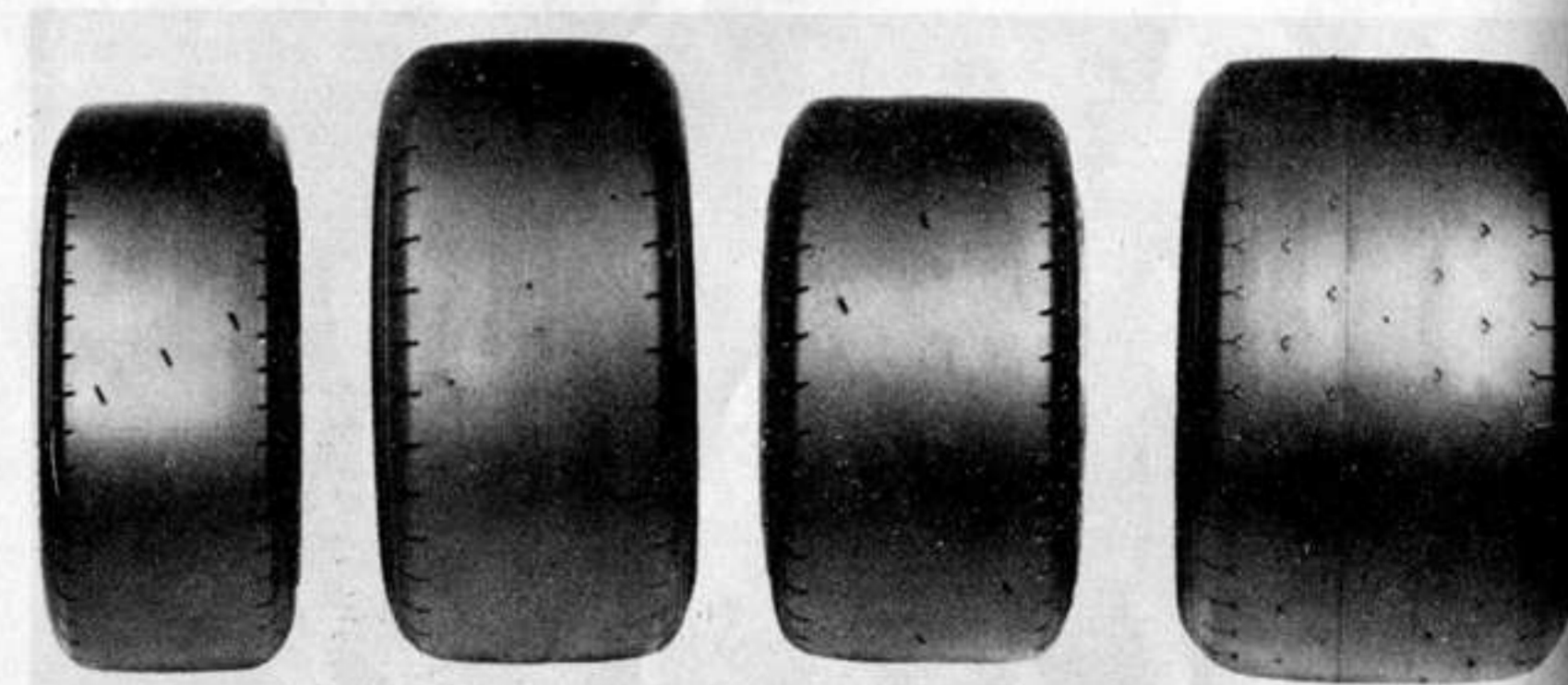
La vettura che ha girato alla «Fortezza» è un muletto, mentre la nuova macchina dovrebbe essere pronta nelle prime settimane dell'anno prossimo, sempre con motore Dino Fiat; se questo non darà i risultati sperati è prevista l'adozione di un Cosworth come, sulle Chevron. Shangry-là ha compiuto numerosi giri mettendo a punto la macchina insieme al meccanico Sergio Milani.

Intanto la pista è al centro dell'interesse di numerosi preparatori che nei giorni scorsi hanno effettuato vari sopralluoghi in vista di eventuali accordi per provare le macchine elaborate. E l'iniziativa sta già interessando molte altre categorie. Fra le cose concrete di più vicina realizzazione vi dovrebbe essere la istituzione di una scuola guida diretta dallo stesso Shangry-là ed aperta a tutti coloro che desiderano migliorare la loro tecnica. Le macchine a disposizione degli allievi saranno Alfa Romeo (se andrà a buon fine un accordo con la casa milanese) e se tutto procederà senza intoppi fra qualche mese dovrebbe prendere il via il primo corso. Per ora si fanno programmi, si prendono contatti con vari enti e persone in modo da utilizzare quanto prima questo impianto-miracolo realizzato dall'appassionato Baldassini, considerando inoltre che sembrano esserci in vista difficoltà per la prosecuzione dell'attività alla Pista del sole in quanto la zona è interessata alla costruzione di una grande arteria circolare di imminente realizzazione.

Marco Grandini

Il prototipo «Gipsy» (nella foto sopra) realizzato da Guidetti di Parma (motore Dino Fiat a iniezione meccanica cambio Colotti 5 marce, telaio scatolato tipo McLaren) ha provato, guidato da «Shangry-La» la potenza dei suoi 250 cavalli sulla «Pista della Fortezza» costruita da Baldassini

Pres  
di  
assalto  
la pista  
della  
FOR-  
TEZZA



## Le nuove gomme F. 3 allo specchio

Una delle prospettive per la F. 3 del 1972 è che con le restrizioni su pneumatici e larghezza dei cerchi i piloti veramente abili potranno si pensa mettersi maggiormente in luce, dato che — forse — non tutte le vetture abborderanno le curve come se marciassero su rotaie. Ciò che significano i nuovi regolamenti in fatto di aspetto, più che di misure, si vede in questo quartetto di Dunlop con i nuovi pneumatici anteriori e posteriori a sinistra, paragonati con la loro contropartita 1971, a destra. Diciamo «forse», un poco più sopra, perché la Dunlop asserisce che la costruzione della carcassa dei nuovi pneumatici è progettata per compensare la perdita di stabilità laterale provocata dal limite della larghezza del battistrada...

● In ARGENTINA chi comprerà camion e automobili pagherà ora una nuova tassa del 5 per cento. Il denaro andrà a un «Fondo per le autostrade».

● Tre quarti degli SVEDESI fra i 15 e i 74 anni appartengono a famiglie che possiedono un'automobile. Se si considerano uomini e donne sposati, con figli al di sotto dei 18 anni, la proporzione sale al 93 per cento. Otto lavoratori su dieci possiedono un'automobile.

● Sui bilanci delle compagnie di assicurazione si registrano PASSIVI sempre crescenti. Le perdite, del 6,50 per cento nel 1969, sono più che raddoppiate nel 1970, raggiungendo il

14,32 per cento. I dati per il 1971 non sono ancora disponibili, ma si è pessimisti in merito.

● In ITALIA il mercato degli autoricambi ha raggiunto un fatturato annuo valutato attorno ai 260 miliardi. Nella cifra non sono comprese tutte le spese che sono necessarie per la normale gestione di una vettura.

● Un consorzio di banche di SINGAPORE collocherà fra poco un'emissione obbligazionaria di ventisette milioni di dollari, per raccogliere fondi per finanziare la ricerca di gas naturale nei Brunei.

● In SVIZZERA sono aumentate le tasse sulla benzina e quindi anche

il prezzo, dell'8 per cento. Il fisco si prenderà così 150 milioni di franchi, che verranno spesi per la rete stradale.

● Lo SCIOPERO di 120.000 dipendenti metallurgici del Baden-Wurtemberg, ora terminato dopo tre settimane, ha causato grossi danni all'industria automobilistica tedesca. Ogni giorno di chiusura ha significato una perdita di produzione di circa 37 miliardi di lire.

● La FORD italiana ha assegnato il 12 dicembre quattro medaglie d'oro ad altrettanti suoi concessionari che, durante il 1971, si sono particolarmente distinti per il settore dell'assistenza tecnica all'utente.



## Scompare il Montjuich?

● Il circuito di MONTJUICH, Barcellona, sarà probabilmente abbandonato dagli organizzatori di gare importanti, un poco per i problemi del traffico che provoca nei giorni di corsa, un poco per il suo elevato costo di esercizio. La notizia non è ufficiale, ma pare che si debba costruire un altro circuito su un terreno di 130 ettari, tra i municipi limitrofi di Molins de Rey e San Cugat. Il progetto sarebbe già stato elaborato e comprenderebbe un rettilineo di un migliaio di metri, oltre a una serie di curve di diverso tipo.

## La stagione di ICKX

● Il quotidiano belga « Le Peuple » scrive che la passata stagione di ICKX è stata pessima, la più brutta della sua carriera, ma che certamente nel 1972 il giovane pilota si riprenderà. Gentilmente, ma in tono deciso, il giornale addossa la colpa dei pochi successi di Ickx alla Ferrari, la cui vettura avrebbe dato poche soddisfazioni al belga.

● In un articolo scritto per una rivista belga, JACKIE STEWART torna sull'argomento della sicurezza insistendo nel dire che la sicurezza dei piloti di F. 1 deve essere migliorata in tutti i modi. Oltre ai guard-rails, secondo il campione del mondo, occorre rendere obbligatorio l'uso di serbatoi anti-incendio e aumentare la cilindrata delle vetture. Stewart ha aggiunto che il serbatoio Autodelta « è l'apporto più interessante di questi ultimi anni alla soluzione della calamità del fuoco, che incombe su chi partecipa alle gare ». Anche Ickx ha chiesto che il serbatoio Autodelta sia reso obbligatorio e che venga diminuita la capienza degli attuali serbatoi.

● MIKE PARKES ha confermato che la scuderia Filipinetti parteciperà con tre Fiat 128 alle prove del Campionato europeo turismo gruppo 2 della prossima stagione. Oltre a Donà, i piloti saranno francesi e svizzeri.



● Nel prossimo Campionato europeo turismo, JOHN FITZPATRICK piloterà una nuova BMW tre litri. Non si sa ancora chi sarà il concorrente. Benché non abbia più legami con la Ford, Fitzpatrick correrà a Daytona con una RS 1600 in coppia con l'americano Buffam.

● Quest'anno MIKE WALKER si concentrerà sulla F. 3 con l'Ensign ufficiale. Questa parola, nel contesto di questa modesta squadra, significa meno che se si trattasse della March o della John Player, s'intende. L'Ensign di Burton, assistita dalla Casa, apparirà in F. 2 e c'è una possibilità che vettura analoga corra nella Formula Atlantic.

● Dal 3 al 5 marzo si svolgerà il RALLY ROTHMANS Hong Kong, organizzato dall'associazione sportiva locale e dall'associazione militare inglese per il motorismo.

## GINEVRA Salone - bis

● Il SALONE DI GINEVRA del 1972 sarà suddiviso — come accadde con successo nel 1970 — in due parti, questo per la mancanza di posti davanti alla grande richiesta. La prima, quella per veicoli utilitari e accessori, si svolgerà dal 29 gennaio al 6 febbraio; la seconda, dal 9 al 19 marzo.

● Nel 1971 il numero di vetture di nuova immatricolazione in BELGIO è diminuito di circa il 10 per cento, rispetto all'anno prima. I costruttori più colpiti dalla contrazione sono stati nell'ordine i francesi, gli inglesi, gli italiani, i tedeschi, gli olandesi e gli svedesi. Aumentate invece le immatricolazioni di vetture giapponesi e spagnole.

● La forza di polizia di una CONTEA INGLESE sta per comprare una dozzina di Volvo. « Avremmo preferito comprare vetture inglesi — ha detto il capo della polizia — ma non ce ne sono che ci vadano bene ». Pare che siano soprattutto stati i ritardi nelle consegne delle vetture inglesi a decidere la scelta.

● Al 31 dicembre la rete AUTOSTRADE italiana in esercizio ha raggiunto i km 4.323, quella in costruzione i 1.129, quella di prossimo inizio i 1.265, per un totale di 6.717.

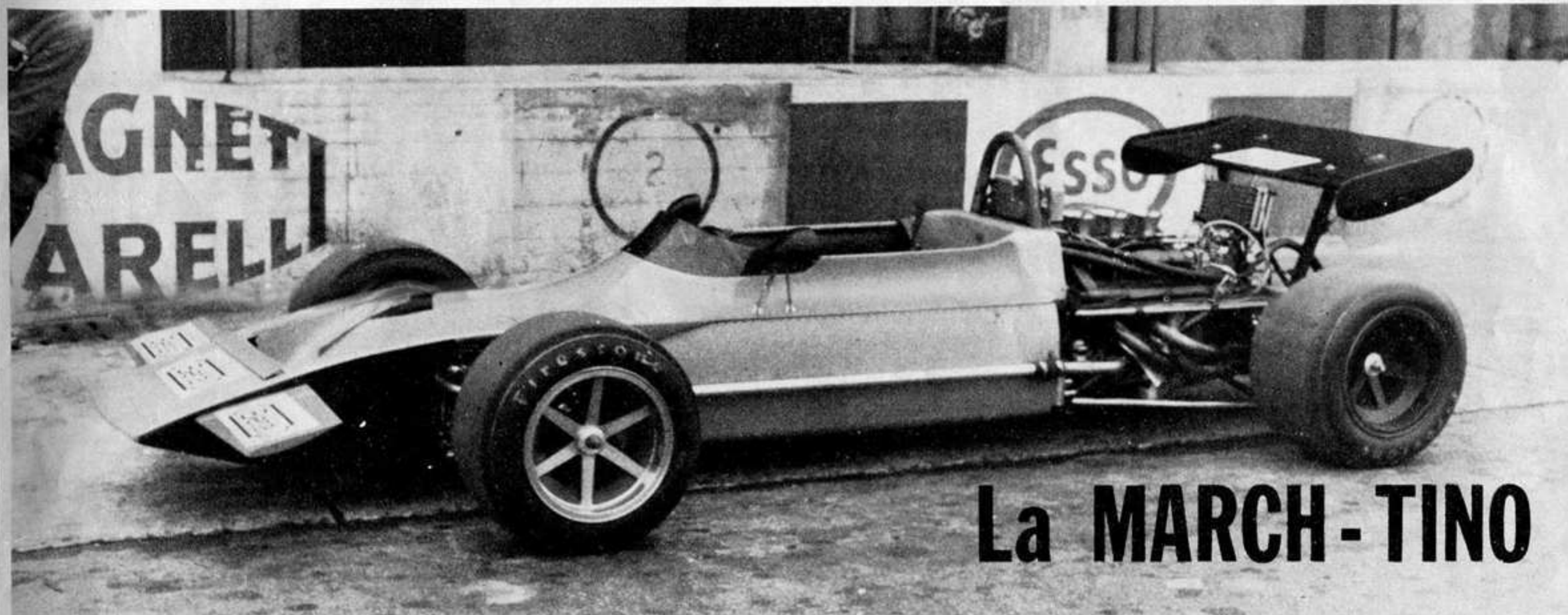


## La DAIMLER antikiller

● Giubilo a Coventry per la dimostrazione di robustezza della Daimler, quando l'ambasciatore di Giordania a Londra ha subito un attentato (circa trenta proiettili). La JAGUAR, che produce la Daimler, ha detto che il modello era standard, non anti proiettile, ma la carrozzeria è fatta di più pannelli ed è quindi molto robusta.

● Chi è multato per infrazioni, all'università di Columbus in AMERICA, ha la scelta fra pagare o donare sangue.

● Durante le feste natalizie, negli STATI UNITI, un regalo molto diffuso è stato il parchimetro. Molti uomini d'affari li hanno comprati, verniciati e venduti a circa 50.000 l'uno.



## La MARCH-TINO



Ha iniziato i primi collaudi, a Monza, la Formula 2 con motore Fiat-Dino preparato dai fratelli Brambilla, e presentata già su AUTOSPRINT. Il motore, che eroga attualmente 245 CV, è stato montato su un telaio March, appesantito a 476 kg. (il limite per i 6 cilindri è 475 kg.). La vettura è patrocinata dalla BETA, una fabbrica di utensileria meccanica. Qui sopra, al volante della March-Fiat, Tino Brambilla che ha acquistato da Williams un secondo telaio March, quello già di Pescarolo.

## Le benzine nei rallies

● La ESSO patrocinerà la Escort di Roger Clark nel campionato rallies inglese. La vettura sarà verniciata in oro, azzurro e bianco e sarà iscritta dal Team Esso Uniflo-Roger Clark Escort RS. Nella maggioranza delle prove, coequipier di Clark sarà Porter che in altre corse gareggerà con Piot, con una Escort della Ford France. La Esso patrocinerà anche il TT a Silverstone e qualche gara di F. 3.

● Quest'anno la SHELL inglese patrocinerà il campionato rallies scozzese, in collaborazione con il giornale « The Scotsman ». Le prove saranno dieci.

● MOSS ha riavuto la patente, che gli era stata tolta per sei mesi, e per festeggiare l'evento si è comprato una BMW sportiva. Moss ha detto che, pur avendo guidato all'estero con la patente internazionale, si sente un poco « arrugginito » e ritiene che questo sia un pericolo, che si crea togliendo la patente agli automobilisti!

● Quattro persone sono morte e un'altra è stata gravemente ferita, durante una corsa a Yaguarcocha, duecento chilometri a nord di QUITO. Una vettura è finita fra gli spettatori.

● Il team SIFFERT, che lo scorso anno consisteva di due Chevron, una March e la Lotus 72 ex di Walker, continuerà a gareggiare nel 1972. Lo dirigeranno il solito direttore sportivo e la vedova del pilota che hanno intenzione d'iscrivere una nuova Chevron nel campionato due litri, noleggiando invece la Lotus che l'anno scorso non partecipò a gare. Si parla di François Mazet, come pilota.

● Non è improbabile che fra poco HONG KONG abbia il suo circuito, come quello rivale di Macao. Il Motor Sports Club di Hong Kong spera infatti di costruirlo all'aeroporto di Sek Kong, usando le strade pubbliche come pure le piste.

● Una ditta francese di dentifrici ha iscritto tre ALPINE RENAULT al Rally di Montecarlo, tutte destinate a conduttrici: Pat Moss con Elizabeth Crellin, Claudine Trautmann e Lucette Pointet.

● E' confermato che l'ottimo pilota di F. 3 inglese, DAVID PURLEY, passa alla F. 2 e si è ordinato una nuova March che dovrebbe essergli consegnata alla fine di gennaio. Inoltre Purley correrà nella Rothmans 50.000 o con una Ensign o con una March, con motore Vega o Mazda.

● Dal due gennaio le autorità della repubblica democratica tedesca non esigono più dagli automobilisti in transito le tasse relative alla concessione del visto e del pedaggio, per l'utilizzazione delle tre autostrade che collegano il territorio tedesco federale con BERLINO ovest. La decisione fu presa il 17 dicembre scorso.



## Arrivano i MOTORCRAFT

● La FORD ha annunciato per l'Italia il programma Motorcraft, iniziativa nuova nel settore dei ricambi per autoveicoli. Il programma si articola su una serie di quindici diversi gruppi di ricambio, quali cinghie ventilatore, candele e così via, applicabili non soltanto alle Ford ma a gran parte delle vetture del parco nazionale.

● Dal primo gennaio i prezzi degli OLII lubrificanti hanno subito aumenti, a seconda delle società, di 50,75 o anche 100 lire al chilogrammo.

● La ROMANIA comprerà 500.000 tonnellate di petrolio greggio dall'Algeria. Inoltre i due paesi creeranno una filiale comune per operazioni nel settore petrolifero.

● Corre voce che l'INDUSTRIA AUTOMOBILISTICA americana stia escogitando trucchi per bloccare la concorrenza straniera. Vorrebbe applicare obbligatoriamente sulle vetture un paraurti standard alto circa 25 cm, nella speranza che non possa essere adottato dalle piccole vetture d'importazione.

● Riforma del codice della strada per venire ad altre misure contro l'inquinamento e nuovi interventi per l'abilitazione alla guida. Entro il 1972 verrà anche emanato, con direttive della CEE, il provvedimento legislativo sulla omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi.

● Negli STATI UNITI continuano a diminuire le vendite delle automobili. Nella seconda decina di dicembre sono state vendute 180.727 automobili americane. Su base giornaliera le vendite della seconda decina di dicembre sono state le più basse registrate in questo periodo dal 1961, eccettuato per il 1970.

● Con i 308.499 autoveicoli venduti in novembre, la CHEVROLET si è avviata a superare con sicurezza il traguardo dei tre milioni per il 1971. E' un nuovo record nella storia dell'automobile, come numero di vetture prodotte e vendute in un anno da una sola fabbrica.

## Avete fatto il bollo?

● Il 10 gennaio è scaduto per la maggioranza dei dieci milioni di automobilisti italiani il termine per il rinnovo del BOLLO DI CIRCOLAZIONE 1972. Chi non ha pagato rischia grosse multe: oltre al tributo evaso, una pena pecuniaria pari a un ammontare variabile da una a sei volte la cifra della tassa annua. In ogni caso la pena non può essere inferiore alle L. 10.000.

● Nei giorni 23, 24 e 25 dicembre gli incidenti automobilistici in ITALIA sono stati oltre 30.000. La media nazionale giornaliera degli incidenti, stimata dalle compagnie di assicurazione, ha subito a Natale, rispetto agli altri giorni dell'anno, un aumento del 46,1 per cento.

● La francese CITROEN ha aumentato i prezzi sul mercato italiano, del 6-9 per cento e non sarà l'ultimo ritocco. Anche altre Case straniere faranno altrettanto e così pure quelle italiane, che aumenterebbero i prezzi del 5-6 per cento.

● Si dice che il programma per la MECCANIZZAZIONE delle patenti sia prossimo all'obiettivo finale di coprire l'intero territorio nazionale. Entro lo stesso termine si darà corso all'istituzione dello schedario generale dei conducenti.