

RAPPORTO

sugli

AUTODROMI

italiani


Dopo il Convegno delle Commissioni Sportive svoltosi a Bologna alla fine del 1970, la promessa di autodromi fatta dalla nuova C.S.A.I., oltre a rallegrarci, ci aveva posto il lecito dubbio di chi avrebbe adeguatamente organizzato le gare, una volta fatti gli autodromi.

Avevamo anzi affrontato l'argomento degli organizzatori in un articolo uscito proprio sul numero di Natale dello stesso anno. Oggi, alla vigilia della stagione 1972, ci siamo accorti di dover fare un passo indietro, visto che il problema autodromi ha tutta l'aria di aver preso una strada di cui è difficile scorgere la fine.

Così siamo andati a vedere tre impianti dalla fisionomia molto differente tra loro e, in un certo senso, rappresentativi di quella che è l'attuale realtà. Ci siamo recati a Monza, per incontrare il direttore della S.I.A.S. ing. Bacciagaluppi, a Varano dal sindaco Bonzani ed a Misano, dove promette di nascere presto un autodromo che avrà il merito di essere rimasto al di fuori di tutti i discorsi, i dibattiti e le tavole rotonde che hanno reso leggendari autodromi inesistenti come Modena e Putignano.

Anche le domande che abbiamo posto andavano al di là del problema specifico del fare gli autodromi, perché sarebbe pia illusione cercare di fare noi ciò che altri non vogliono. Lo scopo delle domande era piuttosto quello di raccogliere ipotesi sui problemi di base degli autodromi e della loro gestione. Così si è parlato delle ragioni per cui oggi un autodromo può esistere, del ruolo assegnato al pubblico dalla gestione, dei prezzi dei biglietti, dell'influenza degli Automobile Club e della sicurezza.

Neanche a farlo apposta, di tutte le conclusioni che sono emerse, la più evidente è ritornata ad essere quella della gestione viva ed attiva degli impianti: in altre parole della loro capacità di ospitare un'attività varia ed interessante, in grado di attirare il pubblico soddisfacendolo sotto tutti gli aspetti, prezzi inclusi.

GIRO d'ITALIA delle novità da
 MONZA e IMOLA 
a AVELLINO e BOLZANO, VA-
RANO MELEGARI, MISANO,

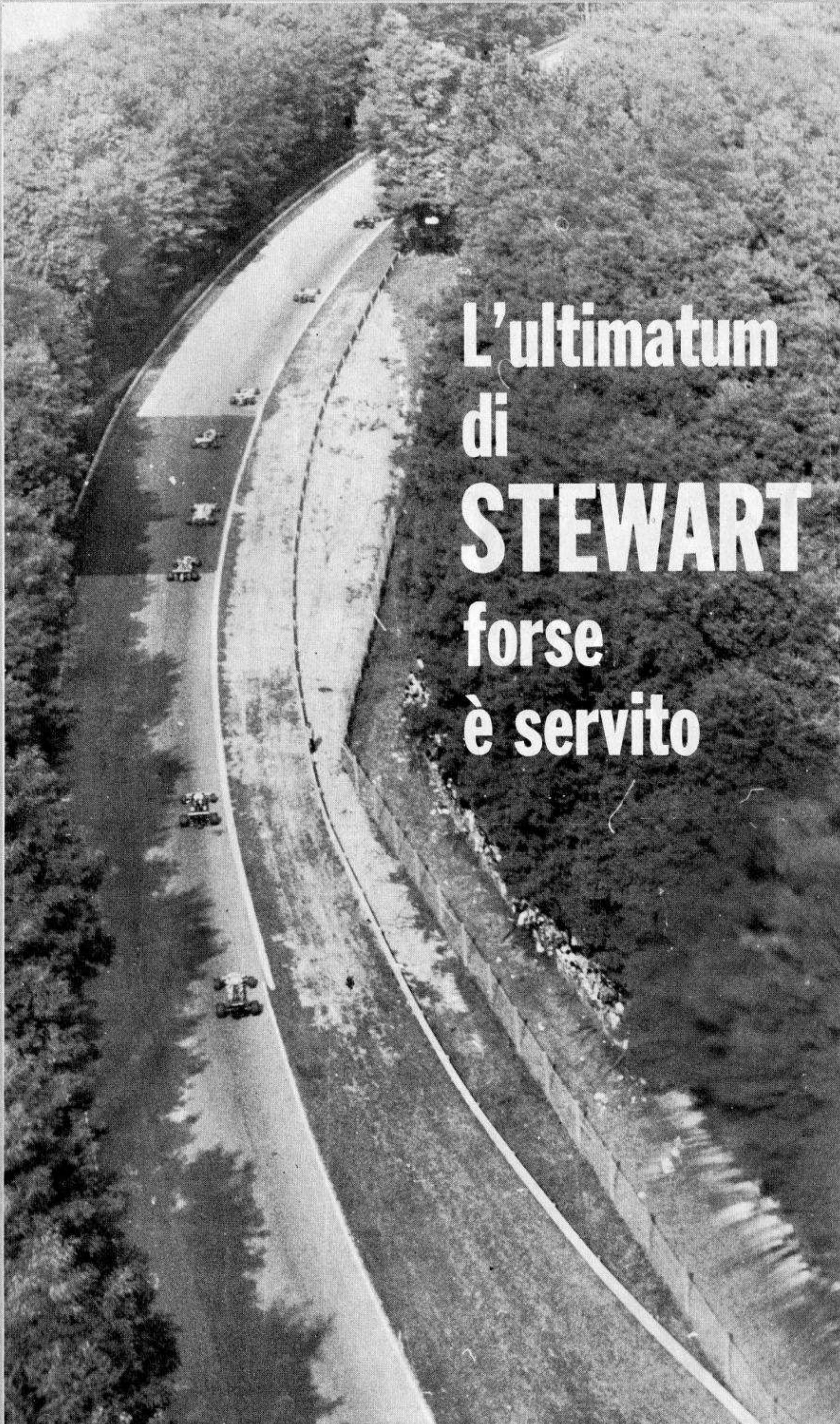


1

MONZA - Stewart lo aveva detto chiaramente, come pilota e come vicepresidente della GPDA: « Se non ci fate delle varianti, io a Monza non ci torno. E' diventato un circuito inutilmente pericoloso e troppo poco selettivo. » Può darsi che il parere di Stewart non sia stato determinante, ma è un fatto che è stato un parere espresso chiaramente, e qualche effetto lo avrà sortito. Tant'è vero che le ultime (specie) remore necessarie al ri-tocco della pista, sono cadute. Bene, ci saranno dunque le varianti all'autodromo nazionale di Monza. E' di questi giorni l'autorizzazione all'abbattimento di 850 alberi, accordato dalla sovrintendenza ai monumenti che benché definisca l'impianto « disdicevole », giustifica questa scelta con la ragionevolissima motivazione di non volersi assumere responsabilità per gli eventuali incidenti che potrebbero accadere se le varianti non fossero realizzate.

Naturalmente le polemiche sono nuovamente sul punto di scatenarsi, favorite anche da certa stampa che affronta i problemi in modo così poco obiettivo da lasciare dubbi su tutta la sua attività. Dovremo aspettare i nuovi attacchi dei partiti politici, dei sindacati, di Italia Nostra, delle associazioni così dette « culturali », degli addetti al piano intercomunale milanese e chissà di quanti altri. Tutta questa gente, naturalmente, porterà le robinie deturpanti dell'autodromo ad esempio di cosa si può fare di male alla natura, dimenticando le raffinerie e le ciminiere che circondano Milano, le migliaia di impianti di riscaldamento irregolari, le ciminiere degli ospedali che nel centro della città soffiano fumo nero per dodici mesi all'anno, i tubi di scappamento di auto e mezzi di trasporto pubblico e quant'altro ancora serve a creare ogni giorno, sulla città, una cappa di gas velenoso contro il quale qualche albergo, a chilometri di distanza, non si capisce cosa possa risolvere.

E' inutile continuare a parlare istericamente del parco di Monza come del « polmone verde di Milano » quando dista chilometri dalla città ed è frequentato dai milanesi soprattutto quando ci sono delle corse, come abbiamo ampiamente illustrato fo-



L'ultimatum
di
STEWART
forse
è servito

MONZA NOSTRA

RAPPORTO sugli AUTODROMI italiani

CONTINUAZ. DA PAGINA 13

tograficamente lo scorso anno: il verde a Milano bisognava metterlo in città e nella sua immediata periferia, a patto che le piante siano ancora in grado di viverci. Basta con queste «buffonate», quando ci sono dei problemi seri che debbono essere affrontati e risolti, basta con questo paternalismo a buon mercato che dimentica che di fronte a 850 piante deturpanti abbattute verranno messe a dimora a cura della SIAS 1500 essenze pregiate. Questa gente ha già abbassato la maschera e chi osserva i fatti e ne n'è accorto e saprà tenere nella considerazione che si meritano tutti coloro che hanno aperto bocca solo per farsi pubblicità.

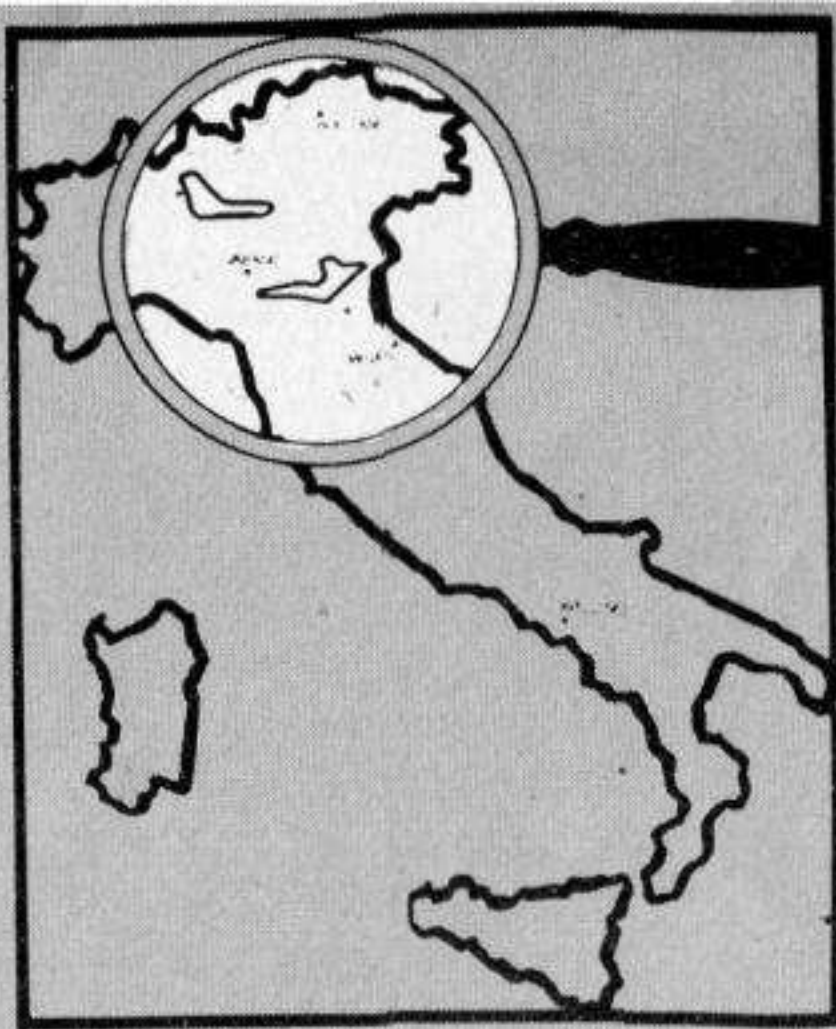
Anche se non possiamo condividere alcune sue affermazioni, dobbiamo riconoscere al dott. Martelli, sovrintendente ai monumenti per la Lombardia, di aver considerato tutta la problematica e di aver saputo risolvere secondo buon senso la questione giungendo alla autorizzazione di abbattere le piante necessarie, anche per non disperdere inutilmente il patrimonio rappresentato dagli impianti di Monza.



Dobbiamo dare atto al dott. Martelli che la decisione secondo buon senso è la più apprezzata e la più difficile in un giudice: speriamo dunque che i lavori comincino in fretta in modo che il senso di paura che si ha a Monza durante le corse torni a lasciare il posto all'interesse ed al divertimento. Ma questo dipende ora unicamente da una delibera della Commissione edilizia del Comune di Monza, che si spera rapida.

Circa il futuro dell'Autodromo la risposta è esplicita: con la concessione rinnovata fino al 1978 ma con la spada di Damocle di un aumento del costo di affitto a valori insostenibili, l'autodromo continua a vivere in modo incerto. La costruzione delle varianti potrebbe costituire un implicito avallo al proseguimento del contratto.

Gabriela Noris



MONZA

La necessità di adeguare la pista magica alle esigenze delle vetture attuali significa anche rispetto alla natura e alla società

Ecologiche

MONZA - L'ing. Bacciagaluppi è un uomo che dedica tutto il suo tempo allo sport automobilistico, dividendolo tra la direzione della Società che gestisce l'autodromo di Monza (SIAS) e la C.S.I.. Le due mansioni si integrano egregiamente essendo egli vice-presidente della Commissione Circuiti e Sicurezza per cui, nel suo caso, la C.S.I. non può lamentare l'apporto di una persona che lavora part-time per lo sport internazionale, come spesso accade.

L'ing. Bacciagaluppi è nell'automobilismo da molti anni e, per la sua età non più giovane, può essere considerato un amministratore ed un tecnico con mentalità senatoriale. Le sue decisioni e le sue proposte, infatti, pur con i limiti che qualsiasi decisione umana può avere, devono venir valutate con attenzione perché si può star certi che l'esperienza e la passione per il lavoro che svolge, non gli permettono di avanzare suggerimenti non attentamente meditati.

Siamo andati da lui a parlare della « pista magica » in una sera in cui l'autodromo era tutto coperto di neve e lo abbiamo trovato nel suo ufficio della direzione, impegnato ad organizzare un viaggio in Perù quale

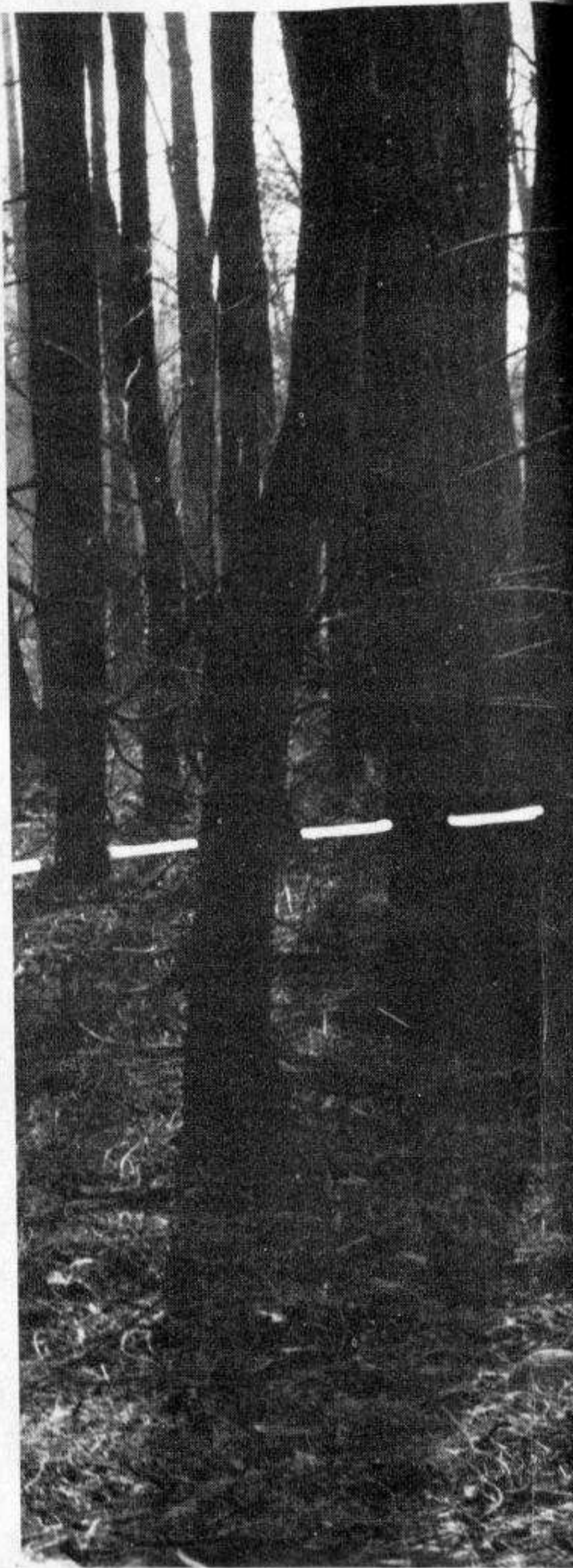
controllore C.S.I. di un nuovo impianto sud-americano.

Alle domande che dovevamo porre, quelle comuni a tutti i nostri intervistati, se ne anteponevano naturalmente alcune specifiche, relative all'aspetto che è rimasto ancora veramente « magico » di Monza, perché magicamente misterioso, naturalmente: il suo futuro e la ormai famosa costruzione delle varianti che noi abbiamo sempre identificate come un fondamentale elemento di sicurezza. Bacciagaluppi ha risposto partendo da un presupposto che ci pare fondamentale da sottolineare:

Adeguare i circuiti

« Le varianti hanno sì una funzione di sicurezza, perché servono a rallentare la velocità in punti veloci, ma soprattutto hanno la funzione di adattare il circuito alle particolarità delle vetture attuali. Il punto fondamentale è dunque questo: adeguare i circuiti alle prestazioni delle vetture per evitare che i circuiti stessi diventino causa di incidenti.

« Le auto di oggi sono sempre più leggere e sempre più poten-



1 « Cosa spinge o può spingere, oggi, un privato o un gruppo di privati a costruire un autodromo in Italia? »

« Bisogna distinguere tra privati e non. E poi, anche tra i privati, bisogna vedere se si considera l'autodromo come un buon affare o se c'è anche la passione sportiva che non ha un equivalente valore commerciale. Il caso di Misano, ad esempio, è particolare. L'autodromo lo stanno inserendo in un piano urbanistico con l'obiettivo di attirare possibili clienti e sulla Riviera Adriatica, clienti ce ne sono tanti che hanno anche voglia di svagarsi. »

« Naturalmente c'è poi il lato gestionale, perché costruire l'autodromo è un conto, ma è anche necessario mandarlo avanti in modo attento. Comunque penso che il caso di Misano sia da citare perché promette di essere una impresa attiva nel nostro settore. In queste imprese un privato dovrebbe fare il minimo indispensabile per avviare l'impianto, e poi adeguare ed aggiungere ciò che è necessario col tempo. A Silverstone e a Brands Hatch si va avanti con tribune in tubi, gli impianti fissi più costosi possono anche aggiungersi col tempo. »

« Quando invece gli autodromi sono nelle mani di "non privati", in generale dal punto di vista economico sono i più pericolanti. La gestione raramente arriva al pareggio e questa è la situazione di tutti gli impianti italiani. Prendiamo il caso del nuovo autodromo che sorgerà al Mugello: lì c'è l'Automobile Club che prevede, nella costruzione dell'impianto, di assumersi quegli oneri che rientrano nel suo dovere di incoraggiare e promuovere lo sport automobilistico. »

« Anche se la disponibilità di somme a fondo perduto per me è un vantaggio, non si deve far sì che si trascurino completamente gli aspetti di carattere economico e commerciale perché, in definitiva, nessuna attività deve svolgersi sulle perdite. L'automobilismo non è uno sport passivo ed è in grado di trovare il denaro per finanziarsi: l'automobilismo deve rivolgersi ai suoi normali clienti, cioè il pubblico e le ditte che possono fornire pubblicità. Ma soprattutto la fonte di sostentamento deve essere il pubblico, perché l'attività deve attirare l'interesse del pubblico, altrimenti viene meno anche il principio statutario dell'Automobile Club. La condizione è che lo sport sia interessante: al momento in cui il pubblico abbandonasse l'attività sportiva lo stesso scopo propagandistico dell'ACI verrebbe meno. »

2 « E' possibile pensare di costruire un circuito con spirito imprenditoriale, cioè per farne un investimento? »

« Certamente: io ho citato il caso di Misano che ritengo tale. Ciò accade anche in altri paesi e non è che in Italia manchino le stesse condizioni e le stesse premesse, è che in Italia non si sfruttano. Da noi le iniziative generalmente vengono da enti o da persone che trascurano questo aspetto, che è quello positivo dell'impresa. Per noi, a

Monza, un bilancio attivo è impossibile per definizione, perché lavoriamo su terreno altrui e quindi tutto ciò che costruiamo, che facciamo, diventa automaticamente di proprietà di chi ha il terreno. Teoricamente dovremmo ammortizzare in un solo esercizio quello che abbiamo speso nell'anno. Monza, in conto patrimoniale, ha praticamente zero: tutto va ai comuni di Milano e di Monza che sono i comproprietari del terreno. »

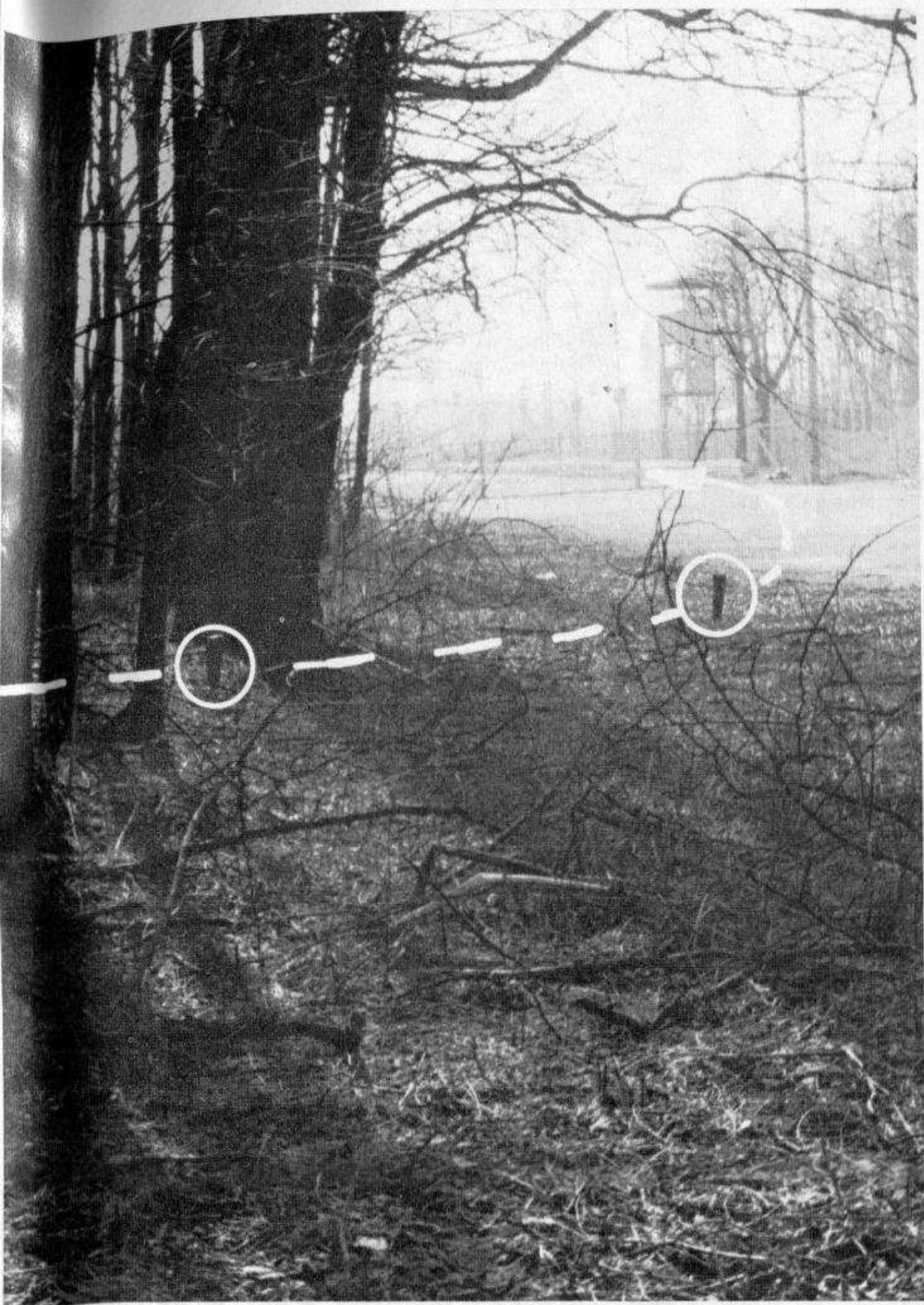
3 « Qualsiasi azienda moderna deve operare pensando alle esigenze del consumatore. Poiché il "consumatore" di un circuito è il pubblico, cosa deve fare il costruttore di un circuito per invogliarlo ad affluire alle gare? »

« Fare gare interessanti, ma non è tutto! Qui alla gestione dell'autodromo si affianca l'organizzatore che deve essere un imprenditore e deve quindi anche preoccuparsi di far rendere economicamente una prova. In Italia sono gli Automobile Club gli organizzatori per definizione. Il loro compito è di offrire agli sportivi determinate facilitazioni, per cui devono a volte agire in modo antieconomico. Ci sono casi in cui si devono organizzare gare di Campionato solo perché il campionato esiste, anche se si prevede che ne uscirà un passivo. In ogni caso l'organizzazione deve essere fatta in modo da ottenere l'interesse del pubblico perché, sovvenzioni a parte, è solo il pubblico che può garantire l'efficienza di un autodromo. »

« In Inghilterra hanno il vantaggio che la maggior parte delle gare vengono organizzate da Club con costi minimi, e sono manifestazioni interessanti. La Società di gestione dell'autodromo (SIAS) potrebbe organizzare le gare, e lo faceva nell'anteguerra. Nel dopoguerra l'autodromo è passato sotto l'Automobile Club di Milano e da allora la SIAS ha lasciato all'ACI l'organizzazione. Noi organizziamo direttamente solo le prove del Trofeo Cadetti AGIP. Potremmo svolgere ancora questa attività, ma la lasciamo fare all'ACI Milano che è l'Automobile Club italiano più esperto, perché quello che organizza più gare di tutti. »

4 « Che ostacoli deve affrontare e su quali aiuti può contare chi costruisce o gestisce attualmente un autodromo in Italia? »

« Ostacoli innumerevoli. Una volta avuto il benessere dell'ACI Italia, come vuole la legge italiana — unico paese del mondo — che delega all'Automobile Club tutte le manifestazioni automobilistiche, e completata la realizzazione dell'opera, si deve passare, per ogni singola manifestazione, attraverso l'approvazione della Commissione Provinciale di Vigilanza. Questa Commissione ogni volta può dettare prescrizioni, vincoli e limitazioni. In particolare queste richieste sono per motivi di sicurezza e riguardano anche la sicurezza dei piloti e non più solo quella del pubblico, come accadeva un tempo. Naturalmente la ge-



ti, ma la potenza viene usata solo nella fase di accelerazione. Così le medie aumentano senza che aumentino le velocità massime; basti pensare che le velocità massime di oggi non sono più alte di quelle di dieci anni fa, sulla nostra pista, anche se allora le medie erano molto più basse. Le gomme con sezione enorme, che si usano oggi, favoriscono l'accelerazione e la frenata ma, oltre certi limiti diventano un freno all'avanzamento sia per ragioni di attrito che di penetrazione. Prendiamo l'esempio della curva Ascari: è stata progettata per essere percorsa ad una velocità massima di 220 km ora, e l'incidente del povero Ascari avvenne appunto a quella velocità, in condizioni di limite. Oggi la curva Ascari viene percorsa a 290 km l'ora ed in accelerazione! Abbiamo studiato il diagramma delle velocità e ci siamo resi conto che c'è una costante accelerazione tra l'uscita di Lesmo e la frenata della Parabolica, senza che la Ascari abbia alcuna funzione di rallentamento. E' quindi chiaro che le varianti le vogliamo perché hanno una ragione ben precisa allo stato attuale ».

C'è quindi la volontà di fare le varianti di Monza, volontà

dovuta a ragioni ben precise che prendono le mosse da spieghazioni tecniche, finiscono col coinvolgere il tanto importante fattore sicurezza. Restano però gli ostacoli che si sono frapposti finora alla costruzione: « Abbiamo sollecitato e sollecitato, ci siamo rivolti ad esperti per valutare attentamente il problema delle piante ed è ben chiaro ormai che il problema non sta nelle piante. A detta dei veri ecologi ciò che è importante è la conservazione delle caratteristiche del parco, che dovrebbe liberarsi da essenze deturpanti, come le famose robinie ed altri alberi del genere ».

Ostacoli politici

Perché il punto è questo: le famose robinie, citate pomposamente anche alla televisione di stato che ha rapidamente alzato il dito accusatore sull'autodromo quando si è parlato dei lavori, sono piante deturpanti che debbono essere eliminate. E in cambio delle piante abbattute, non dimentichiamolo, verrebbero messe a dimora centinaia di essenze pregiate!

« Gli ostacoli derivano da atteggiamenti assunti da esponenti di partiti politici che si muo-

vono in furzione di interessi determinati, per cui non ci sono argomenti che possano avere valore: è per questo che ci rivolgiamo agli amministratori, perché gli amministratori devono considerare i vantaggi e gli svantaggi per la comunità. La gente di Monza e dei comuni che le stanno attorno traggono benefici dall'esistenza dell'autodromo. Per questo siamo fiduciosi che le varianti si fanno e si faranno già per questa stagione ».

Si è parlato da più parti di abbandonare questo impianto per farne un altro, così come si sono alzate voci a favore di destinazioni sociali del parco. Ci sembra fin troppo facile da capire che il parco già oggi assolve alle sue funzioni sociali — ed è dimostrato — ma che soprattutto non c'è nulla di più antisociale di abbandonare impianti che valgono miliardi per ricostruirne altri, in altro luogo, che assolvano la stessa funzione. Se i politici vogliono veramente fare una politica sociale usino i miliardi necessari per rifare un'altra Monza, a favore di quegli asili e di quegli ospedali di cui hanno parlato per bloccare l'avvenire dell'autodromo.

le varianti

In queste due foto, evidenziati i picchetti che, nel marzo dello scorso anno, segnarono uno dei tracciati possibili per le tanto invocate varianti all'anello « stradale » dell'Autodromo di Monza



stione deve preoccuparsi molto di questi problemi e noi investiamo ogni anno decine e decine di milioni. »

« Per dare un esempio, siamo stati il primo circuito europeo che ha sperimentato il guard-rail; ma anche in questo si deve fare esperienza e solo in un secondo tempo siamo arrivati al guard-rail doppio, senza pali sporgenti nella parte alta, e portato a filo del terreno. E' evidente che sono grossi problemi che cominciano già dalla fase di progettazione, e non è sempre facile fare tutto per la sicurezza. Ma la sicurezza deve essere una preoccupazione sia del gestore che dell'organizzatore perché esistono obblighi morali ed effettivi se si verificano incidenti e viene provato che non è stato fatto il massimo per impedirli. »

5 « Quanto pensate che debba costare un posto in tribuna per una gara media, ad esempio di Formula 3? »

« In genere teniamo l'ingresso unico in manifestazioni di questo tipo, con libera possibilità di accesso alle tribune. Una corsa di F. 3 di Campionato italiano dovrebbe avere un biglietto di ingresso tra le 2000 e le 3000 lire. »

6 « Qual è l'influenza degli Automobile Club sull'attività di un circuito automobilistico? Questa influenza, se c'è, è positiva o negativa? »

« Più che di influenza bisognerebbe parlare di azione di carattere regolamentare, cioè l'Automobile Club d'Italia deve dare il suo benestare agli organizzatori di una qualsiasi corsa su di un qualsiasi circuito. Ciò per controllare le norme del codice sportivo internazionale e, in generale, per garantire il buon svolgimento della manifestazione. Poi c'è la facoltà dell'Automobile Club provinciale di organizzare manifestazioni e, sotto questo profilo può richiedere il circuito come qualsiasi altro organizzatore. Quindi l'Automobile Club, oltre ad organizzare per statuto, rappresenta anche il potere sportivo, per cui la sua influenza è di carattere istituzionale. »

7 « Oggi si parla molto di sicurezza: lei che è parte in causa in quanto responsabile della gestione di un circuito, cosa pensa di questo problema? »

« E' un problema di soluzione estremamente ardua e per cui bisogna procedere in base all'esperienza ed ai compromessi che risultano possibili. Ciò sia per problemi di carattere economico, sia perché l'esperienza si fa col tempo. Noi abbiamo imparato l'uso delle reti di protezioni, partendo dalla rete del 1928, con l'incidente di Materassi, che aveva la funzione di contenimento degli spettatori, fino a quella del 1962, di Von Trips che costituiva l'unico ostacolo verticale tra auto e pubblico. Con le soluzioni

adottate attualmente un contatto tra auto e pubblico può essere matematicamente escluso. »

8 « Nella gestione di un impianto sportivo, cosa si deve fare per poter reperire il denaro per i necessari aggiornamenti a favore della sicurezza? »

« Bisogna gestirlo bene e ricavarne denaro dalla gestione. Noi abbiamo avuto interventi economici solo quando abbiamo costruito impianti di notevole portata, come la pista sopraelevata. La nostra gestione è passiva solo perché deve assorbire gli investimenti in bilancio: se il terreno fosse di nostra proprietà i 250.000.000 (milioni) spesi nel '71 verrebbero ammortizzati diversamente e il nostro bilancio, se non attivo, sarebbe almeno in pareggio. Un impianto, d'altra parte, non deve essere adeguato solo sotto il profilo della sicurezza, ma anche sotto quello tecnico. Monza, per esempio, ha il circuito televisivo interno e le torri luminose per il pubblico, che pochi autodromi possono vantare. »

9 « Allo stato attuale, pensando agli incidenti gravi degli ultimi anni, quanta responsabilità attribuisce ai circuiti, quanta alle macchine, e quanta ad altre cause? »

« E' un discorso molto difficile: bisogna distinguere tra responsabilità nel provocare l'incidente e responsabilità della gravità delle conseguenze che l'incidente può avere una volta che si è verificato. Nel creare l'incidente il circuito ben raramente ha colpa: le cause sono o umane (errori dell'uomo) oppure meccaniche (guasto). L'errore umano può essere la collisione, l'errore di valutazione e così via, mentre quello meccanico deriva dalla insicurezza delle automobili. »

« Una volta che l'incidente è cominciato, però, la gravità delle conseguenze può essere ben diversa a secondo delle protezioni del circuito. Una volta si chiedeva spazio libero; oggi ci si è accorti che lo spazio libero va bene a patto che sia livellato e con terreno di un certo tipo. Il guard-rail ha una funzione di contenimento, ma provoca l'urto. D'altra parte non sempre gli spazi liberi ci sono, quindi si deve ricorrere alle protezioni più adatte in funzione della necessità: per esempio il circuito del Mugello, che sta nascendo adesso, non avrà neppure uno spazio libero e dovrà essere usato tutto guard-rail. »

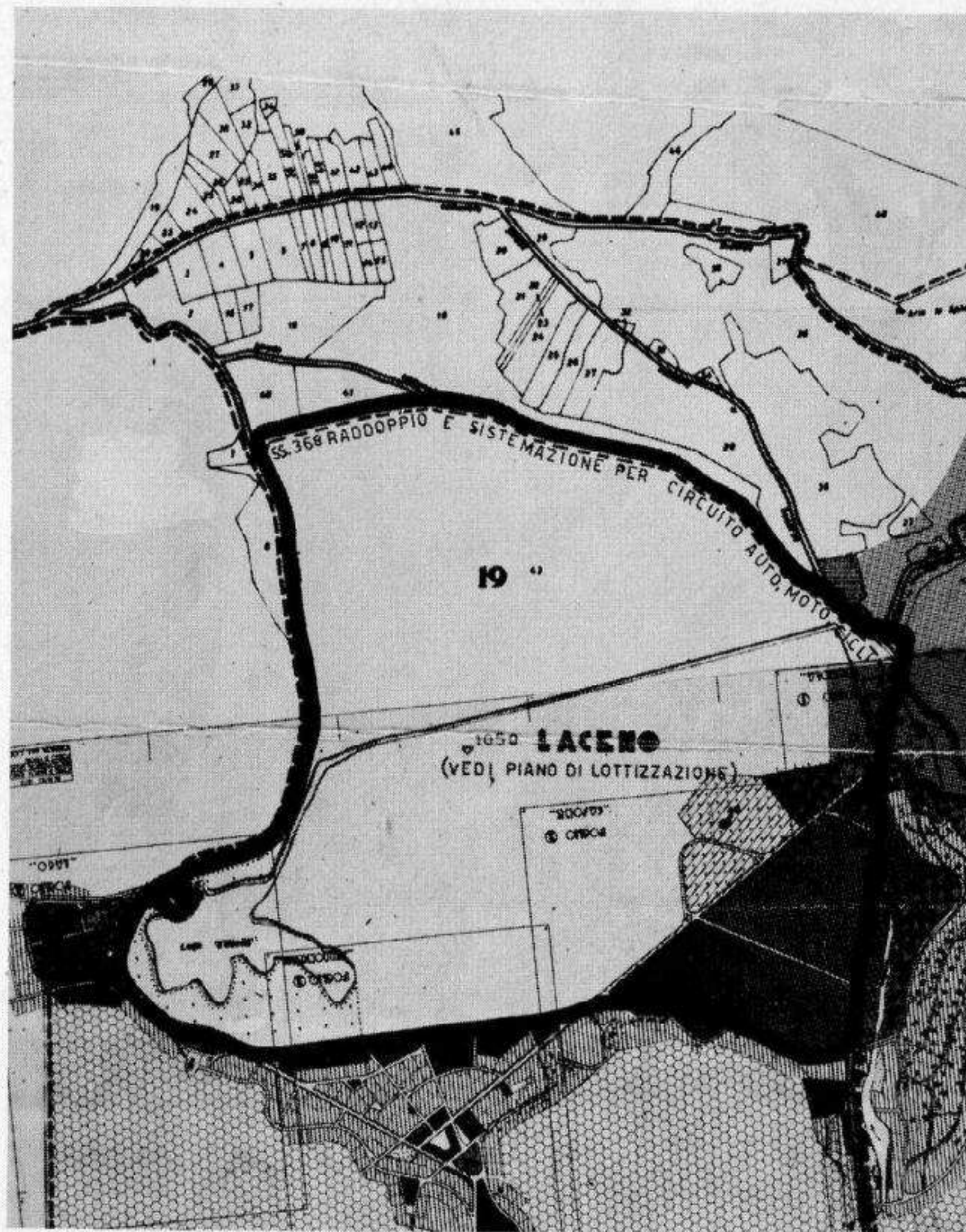
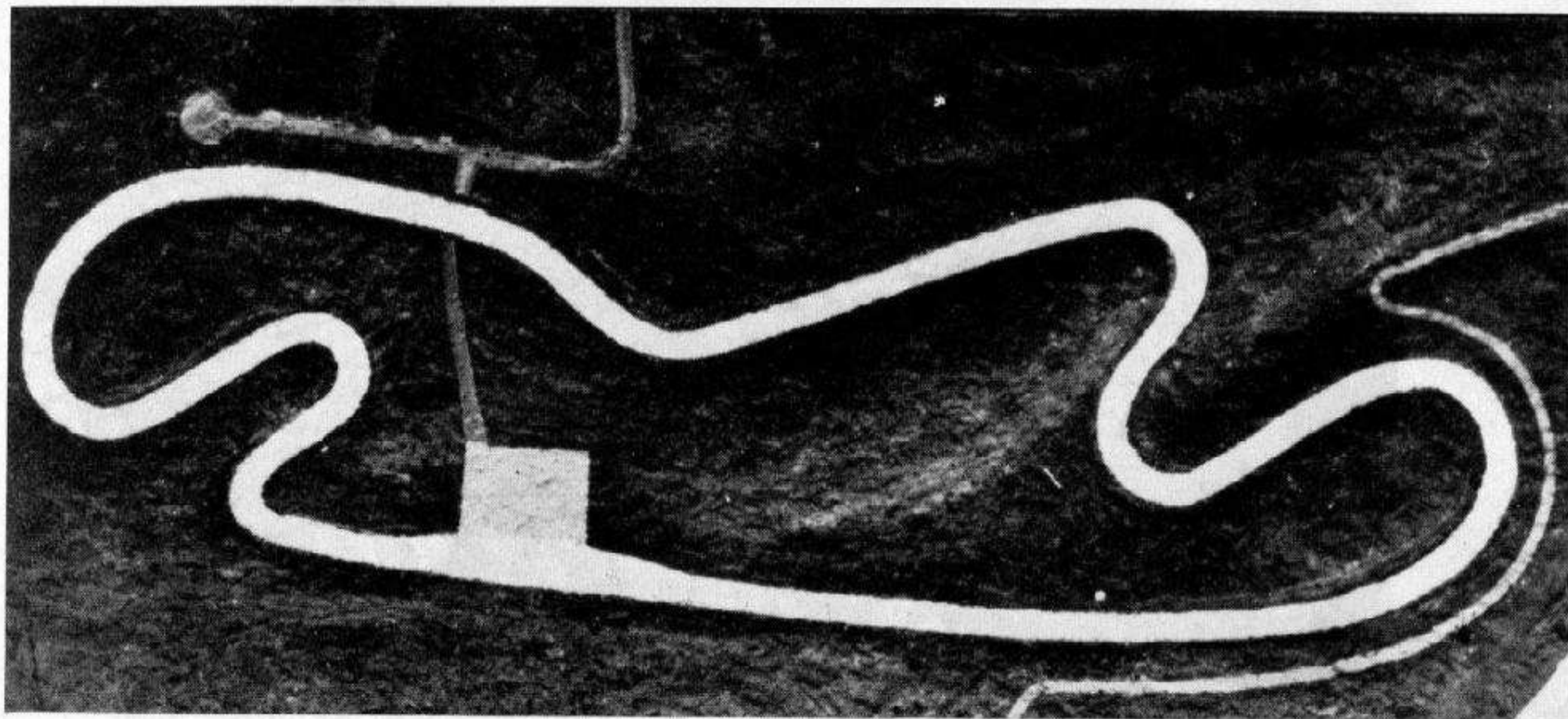
« Naturalmente si cercherà che la barriera venga installata nel modo migliore possibile, con banchine di sicurezza e così via. Ma poiché le cause dell'incidente sono i piloti ed i guasti meccanici, i problemi che devono essere affrontati più seriamente sono questi. Purtroppo è più facile dire che questo circuito non va bene per questa o quella ragione, piuttosto che accettare di modificare le macchine, aumentare i pesi, ridurre la sezione delle ruote e così via. »

Gabriela Noris



Da Bolzano al Laceno altre due proposte in attesa di giudizio

I tracciati di massima dei due «autodromi-proposta» ultimi in ordine di tempo fra i tanti progetti presentati in questi anni. A sinistra quello montagnoso di Bolzano, a destra quello attorno al lago Laceno, in provincia di Avellino. La CSAI lo giudica sfavorevolmente



L'autodromo corsa-in-salita

BOLZANO - «Italia nostra» ha fatto proseliti anche in un bellissimo lembo del territorio nazionale nel quale, purtroppo, molta gente mostra di non gradire quel «possessivo» in verità assai presuntuoso se riferito all'importanza (sic) dell'associazione che se ne adorna. Ma qui non si vuole parlare di politica: si parla di autodromi, anzi dell'autodromo che un gruppo di benpensanti vorrebbe costruire a sud della zona di Castel Firmiano. L'idea è ancora soltanto in incubazione ed ecco che, immediatamente, insorge la «difesa del verde» e quella contro i «rumori molesti»: sembra di essere a Imola invece che a Bolzano!

Andiamo con ordine. Sollecitato dal presidente dell'AC Bolzano, signor Romano Artioli, portavoce di un gruppo di volenterosi e previdenti sportivi locali, l'architetto Gianpaolo Benedini — buon pilota automobilista la cui «escalation» parte dal 1000 Abarth per arrivare alla Formula 2 — insieme ai colleghi Cazzaniga e Mondadori, si interessò del possibile inserimento di un autodromo nel territorio del Comune di Bolzano. Scelta la zona a sud di Castel Firmiano, in un'area piuttosto limitata e dalle caratteristiche orografiche particolari nella quale non si dovesse intervenire in maniera drastica sul terreno per ragioni economiche e paesaggistiche, fu studiato un percorso che potesse avere caratteristiche insolite, avvicinandosi allo spirito delle corse in salita destinate a scomparire, e permettesse al pubblico di poterle «vedere» la quasi totalità. Il progetto di massima, i cui dati si riassumono in 2.800 metri di lunghezza, 9 di larghezza, 6 (3 per lato) di banchine di rispetto, da 20 a 180 i raggi delle curve, da 347 a 395 la curva di dislivello, in 600 metri il rettilineo box e nel 14 per cento la pendenza massima, è stato illustrato in una riunione alla quale erano presenti circa cento invitati qualificati.

Il progettista Benedini ha efficacemente presentato l'opera chiarendo le ragioni della scelta di un percorso così sinuoso, tale, ha affermato «da smorzare gli impeti e trasformare le

gare da manifestazioni di velocità pura in prove di abilità dei piloti». Il presidente dell'AC, Artioli ha poi precisato che il costo dell'opera, circa 150 milioni, verrebbe interamente sostenuta dall'Automobile Club, bastando che il Comune, proprietario del terreno, concedesse il diritto di sfruttamento per un determinato numero di anni.

La costruzione dell'impianto sportivo a Castel Firmiano, oltre che servire gli scopi specifici per i quali dovrebbe venire realizzato, potrebbe convogliare una infinita gamma di attività supplementari e sicuramente risponderebbe a precise esigenze turistiche valorizzando una zona attualmente abbandonata.

Nonostante questo e i pareri favorevoli della maggioranza che non ha mancato di sottolineare i vantaggi che dalla costruzione dell'autodromo deriverebbero, non sono mancate le voci contrarie tutte basate, badate bene, su uno studio non terminato (e forse neppure iniziato) che la Provincia avrebbe affidato a due esperti per trasformare la zona in «area di sfogo e di passeggio per gli abitanti della città». La provincia pare aggiungere, forse spaventata dalla pochezza delle argomentazioni che precedono, che costruendo l'autodromo vi sarebbe l'impossibilità di realizzare in quella zona «altri impianti sportivi come si vorrebbe». Altro elemento contrario è «la necessità di sbancamenti per la creazione di aree di parcheggio e per la costruzione di strade per risolvere i problemi del traffico».

Difendiamo l'idea dell'autodromo perché, e da buon sportivo lo riconosciamo, aiuterebbe a risolvere il problema delle corse su strada, ma, e senza volere entrare in polemica, ci piacerebbe sapere come si potrebbe trasformare in zona di svago e di passeggiata una immensa montagna di rifiuti maleodoranti e fumanti, ove bisogna guardare attentamente dove si mettono i piedi, senza dovere ricorrere alla costruzione di strade, di parcheggi e senza dare luogo ad opere di bonifica. Pagando!

AVELLINO - In Irpinia proseguono i lavori per la costruzione della strada delimitante il lago Laceno che ha molte possibilità di essere sfruttata per competizioni motoristiche. Vi è un notevole interessamento al risvolto sportivo da parte del sindaco del posto, avv. Aulisa, e del direttore dell'ACI Avellino, dr. Velotti.

Registriamo ora la «temperatura» all'andamento del vago programma. Ebbene, se da una parte il sindaco insiste nell'ottimismo, confermando che «al Laceno si correrà», dall'altra parte l'AC Avellino sembra un po' raffreddato. Intanto gli sportivi locali contestano, nell'ambiente si rumoreggia. Ma perché, innanzitutto, questo «dietrofront» dell'AC Avellino? Un motivo, palpabile, c'è, ed è questo: il



larghezza — una larghezza davvero inconsueta per un'arteria destinata poi ad uno scarsissimo uso per il traffico veicolare — lo dicono ancora le vie di collegamento interne all'anello stradale (ottime come uscite di sicurezza, o per lo spostamento di eventuali mez-

zi di soccorso) previste nel progetto, i guard-rails e i terrapieni (pure previsti dal progetto) e infine l'appoggio delle autorità locali, consapevoli dei vantaggi che scaturirebbero dall'utilizzazione della strada per usi agonistici. Insomma, per essere un impianto semipermanente, e cioè un impianto solitamente insicuro e perciò attualmente fuori moda (a ragione), quello irpino rappresenterebbe certamente un'acce-

zione.

Unici punti negativi, questi: 1) la difficoltà di raggiungere l'altopiano; 2) l'eccessiva altitudine, e più grave di ogni altra cosa, 3) la velocità del tracciato, almeno a giudicare da come sta venendo fuori, e cioè un «binario morto» troppo simile a... Indianapolis. Ci sarebbe bisogno di almeno due varianti. Ma se non si interessano alla faccenda le persone che contano, ACI e CSAI, varrà la pena di continuare a parlare, a discutere, a sperare?

Un VARANO alla napoletana

NAPOLI - La possibilità di realizzare in Campania un mini impianto, fisso, sul tipo di Varano Melegari, comunque esiste. A Napoli è in costruzione una pista di KART, nella zona alta della città, quartiere CAMALDOLI, presso il centro sportivo «KENNEDY». Questa pista, che si chiama «Bandini», e che ospiterà 9 corse nazionali karting (la prima del 19 marzo però già è in forse per il lento andamento dei lavori), svilupperà una lunghezza di 800 metri per una larghezza di 8. Il proprietario del terreno, sig. Nuzzolo, ci ha detto testualmente:

«Ho una mezza idea di allungare il tracciato a 2 km, e di renderlo adatto per lo svolgimento di corse automobilistiche e motociclistiche. Il terreno circostante è tutto mio, l'unica cosa che mi frena è il timore di andare incontro a spese troppo ingenti; avrei bisogno di aiuti economici per portare avanti il progetto». Sentito? Cosa aspettano ancora una volta a muoversi le persone che contano (e che si dicono interessate ai problemi dell'automobilismo)? E' qui che bisogna intervenire, nell'appoggiare l'iniziativa privata, e non nel promettere costruzioni ex novo, cose grandi, tanto belle da immaginare, ma sempre difficili da vedere realmente.



Sopra, nella conca del Laceno i rettilinei possibili sono lunghissimi, ma con molto spazio ai lati. Sotto, una «esse» che potrebbe essere utilizzata facilmente

presidente CSAI, Rogano, già da tempo, e precisamente subito dopo aver avuto notizia del progetto, s'è fatto sentire, in toni allarmati, dai dirigenti dell'A.C. Avellino, mettendoli in guardia, in pratica, sulle insidie e sulle difficoltà che comporta l'iniziativa.

D'accordo, stando alle vigenti disposizioni in materia di corse automobilistiche, d'impianti permanenti o semipermanenti, è tutto molto complicato, molto difficile e impegnativo; ma questo mettere le mani avanti della CSAI, anziché incoraggiare Velotti e il nuovo presidente dell'Ente avellinese, D'Amore, ad agire in modo che si portasse almeno avanti l'opera programmatica, lavorando con passione, scrupolo, avvedutezza, ha finito col frenare il loro già non eccezionale entusiasmo, bloccando lo spirito d'iniziativa al punto di partenza. L'impianto semipermanente del Laceno, al momento, è ancora un'idea, niente più.

C'è da fare però un'importante considerazione: la strada del Laceno resta potenzialmente un autodromo. E non lo diciamo noi, lo dicono i 6 chilometri di lunghezza, i 12-20 metri di

Ottenuto dalle banche
il finanziamento

COLPO di SCENA in EMILIA



Da aprile i lavori a Modena!

MODENA - Una sensazionale rivelazione ci ha fatto l'assessore allo Sport del Comune Ivo Ronchetti (che è anche assessore al personale). Ci ha detto:

« In primavera inizieranno i lavori per la costruzione del nuovo autodromo. »

— Possibile? Abbiamo chiesto, è proprio vero? Non ti sbagli, per caso? Non è un mese d'aprile anticipato?

« No, è proprio vero; ti parlo come assessore e, quindi, come amministratore. C'è stato un incontro decisivo con gli esponenti delle banche locali e si sono potuti avere i finanziamenti per il miliardo che noi (Comune e Provincia) abbiamo sottoscritto a metà con l'ACI (per altro mezzo miliardo). A giorni avrà luogo la consegna dell'area all'ACI. La gestione sarà affidata all'Automobile Club di Modena con qualche riserva per attività comunali. Ripeto che ormai siamo arrivati alla conclusione e a questo punto non si può più tornare indietro. »

— In un periodo di flessione per l'occupazione, i lavori avranno un duplice scopo.

« Certamente, è proprio così. Gli appalti sono già in corso. Debbo ripetere che non costruiremo soltanto la pista, i servizi, tribune ecc., ma anche impianti accessori per il "tempo libero". »

— Non c'è pericolo, come è avvenuto a Imola, che salti fuori "Italia Nostra"... non si sa mai.

« Il piano regolatore ha previsto da queste parti insediamenti industriali. Lo sviluppo residenziale è a nord-ovest. Non vi sono vincoli. Siamo anche abbastanza distanti dalla città. »

— In quanto tempo pensi che l'autodromo "Marzaglia-Cittanova" possa essere pronto?

« Direi in due anni. »

— Facciamo 1975...

« No, no; sarà prima, entro due anni ti ripeto. Il progetto è quello noto già approvato dalla CSAI. »

— Posso dare la notizia?

« Senz'altro, AUTOSPRINT ha appoggiato l'iniziativa. »

— Poi ci saranno problemi stradali ecc.

« Indubbiamente, ma abbiamo previsto tutto. Non si tratta soltanto di costruire l'Autodromo, ma di allacciarlo alla principale rete viaria; vicino abbiamo i caselli di due autostrade, quella del Sole e quella del Brennero. Indubbiamente l'Amministrazione Comunale ha fatto un grosso sforzo acquistando l'area e mettendola a disposizione dell'ACI; avevamo creato le premesse per dar corso all'opera. Il nostro autodromo rientra, in realtà, nel piano predisposto da ACI-CSAI per la costruzione di nuovi impianti. Non si poteva più tornare indietro. »

— Vi organizzerete tutte le manifestazioni motoristiche?

« Sì, anche quelle di moto ecc. Ma sarà sempre l'AC Modena a predisporre i programmi. »

— E l'area attuale?

« E' destinata a verde; anche l'aeroporto dovrà trasferirsi e tutto questo nel giro di due anni. »

Ora possiamo, dunque, pensare soltanto al "primo colpo di piccone".

Mario Morselli

Le mani sull'autodromo

CITTADINI,

il Consiglio di Amministrazione dell'ESTI ha ricevuto dal Comune di Imola l'invito a rinunciare alla gestione dell'autodromo per cederla, non già, come l'ESTI si era dichiarato disposto a fare, allo stesso Comune d'Imola, ma all'Automobile Club di Bologna.

Dopo aver creato un impianto sportivo del valore di due miliardi in cui si sono svolte gare ciclistiche e motociclistiche di rilevanza mondiale e dopo averlo quasi del tutto completato nonostante le inadempienze contrattuali dell'Amministrazione Comunale, l'ESTI non può accettare di essere messo alla porta come se la sua presenza fosse divenuta inutile o addirittura importuna.

La protesta che eleviamo non è fatta però soltanto in nome dei diritti dell'ESTI che si vorrebbe estromettere dopo trattative svolte a sua insaputa e a suo danno, ma anche e soprattutto a difesa di Imola, le cui più valide esigenze urbanistiche, scolastiche, terapeutiche e sportive contrastano con la cessione di un suo impianto a volontà e interessi che sono estranei alla città e che farebbero dell'autodromo un uso smodato, determinato unicamente dalla ricerca del profitto.

Nella resistenza che opporrà ad una manovra che lo esautorerebbe l'ESTI il Consiglio di Amministrazione avrà tutto l'appoggio e la solidarietà dei soci dell'ESTI.

UN GRUPPO DI SOCI DELL'ESTI

Mani sull'autodromo, rieccheggiando altre famose «mani» su un altrettanto famosa città. Un fantomatico «gruppo di soci» dell'ESTI ha tappezzato Imola di questi manifesti, dove si chiedono ai cittadini imolesi iniziative che sarebbero a loro sfavore!

Oggi, coloro che per anni hanno solo beneficiato della gestione senza assumerne gli oneri, non avendo la possibilità di terminare l'Autodromo, ostacolando chi è già pronto ad iniziare i lavori, accampando i più disparati motivi che vanno dalla pretesa difesa di non meglio precise « esigenze urbanistiche, scolastiche, terapeutiche e sportive », ai più banali e infantili rigurgiti campanilistici che vorrebbero far passare come una diminuzione di prestigio per Imola e per gli imolesi una gestione dell'Autodromo da parte del Comune di Imola e dell'ACI Bologna.

Tutto questo, dopo che, con il compianto sindaco Amedeo Ruggi, l'ESTI aveva già dato il suo benplacito per questo passaggio di consegne, indispensabile per l'attività futura. L'improvvisa scomparsa del sindaco ha permesso all'ESTI di rimangiarsi tutto e di impegnare in un nuovo braccio di ferro il successore, Enrico Gualandi, l'ACI Bologna e tutti gli spor-

IMOLA ormai fuorigioco

IMOLA - « Uno, nessuno, centomila », potrebbe essere questo il titolo di pirandelliana memoria per l'incredibile romanzo sulla sempre più ingarbugliata vicenda dell'Autodromo Dino Ferrari.

Una delle più sconcertanti pagine di questo romanzo è stata scritta, col solito manifesto, da un non meglio identificato gruppo di soci dell'ESTI, la cooperativa che ha tuttora la gestione dell'Autodromo. Ve lo riproduciamo interamente perché possiate rendervi conto di quale sia ora la posizione di questo gruppo che ha fatto la sua sortita quando ormai si pensava dovessero iniziare quei lavori di completamento dell'Autodromo indispensabili per il proseguimento delle corse automobilistiche e motociclistiche.

Il manifesto termina con una dichiarazione di solidarietà di questi soci (quanti?) con il Consiglio di Amministrazione che dovrà « opporsi ad una manovra che lo esautorerebbe e l'umilia ».

E allora è bene ricordare che i soci dell'ESTI sono oggi circa 2.500, molti dei quali, a quanto ci dicono alcuni membri dello stesso Consiglio ESTI, non sanno

neppure di essere soci. Lo divennero vent'anni fa, quando le azioni si compravano con una tangente sul raccolto del grano: 10 lire ogni quintale di grano, una azione ogni cento quintali. Divennero soci ma poi se ne scordarono. L'ESTI passò nelle mani di un gruppo che nel corso di questi anni si è limitato ad una parsimoniosa gestione dell'Autodromo stesso, senza avere la possibilità di terminare i lavori perché privo del capitale necessario, nonostante le forti tangenti imposte agli organizzatori e le somme ragguardevoli « graziosamente » elargite dalla Shell.

Nonostante, questo, l'Autodromo ha vissuto le sue giornate di gloria, ha visto tante, tantissime gare motoristiche, ha reso famosa Imola ben oltre i confini del Santerno. E non sono stati certo i pochi manipolatori delle sorti dell'ESTI a dare all'Autodromo il prestigio che oggi può vantare. Sono stati gli organizzatori delle corse, coloro che hanno profuso capitali come l'AC Bologna e l'infaticabile organizzatore delle corse motociclistiche, il dott. Francesco Costa, a tener in vita l'impianto.



Il nuovo sindaco Enrico Gualandi

(e i lavoratori del SANTERNO ringrazino l'ESTI...)

tivi e non, di Imola.

Il sindaco, da parte sua, sembra deciso, almeno a parole a concludere l'annosa questione, anche se adesso con le notizie da Modena e le precedenti « regionali » il fuorigioco della pista del Santerno sembra insuperabile. La settimana scorsa, in occasione della conferenza stampa con la quale il Moto Club Santerno ha presentato la 200 Miglia Shell che si svolgerà il 23 aprile prossimo, prendendo la parola, il sindaco Gualandi ha detto:

« L'Amministrazione Comunale è più che mai decisa a far vivere e far affermare l'Autodromo. Tutti siamo convinti della necessità del suo completamento. Noi che abbiamo questo gioiello non possiamo gettarlo via, per questo ci impegneremo e troveremo il modo di superare i nodi che si frappongono al completamento dello stesso. »

Nel convivio seguito alla conferenza stampa il sindaco ci ha detto che le

pressioni non vengono solo dagli sportivi, ma da tutti gli imolesi. « Nel corso di una manifestazione unitaria delle tre organizzazioni sindacali, » ci ha detto, « tra le richieste avanzate dai lavoratori imolesi c'era anche quella del completamento dell'Autodromo. Non mi so spiegare l'atteggiamento dell'ESTI che prima dice poi smentisce e ora affida ad un cavillo giuridico la decisione definitiva. In sostanza il problema è ora quello di stabilire se sia competente a prendere la decisione del passaggio di gestione, l'Assemblea ordinaria dei soci dell'ESTI o quella straordinaria. L'ESTI sostiene debba essere l'Assemblea ordinaria a prendere una tale decisione, potendo contare così su di un ulteriore rinvio. La cosa ora è addirittura in mano ai legali per stabilire le competenze. »

Nello stesso convivio incontriamo il Presidente del Moto Club Santerno, il dott. Costa che ci chiarisce ancora

meglio l'attuale manovra messa in atto dall'ESTI:

« Si sta veramente toccando il fondo. Io sono socio dell'ESTI, membro del Consiglio e l'altra sera nel corso di una riunione mi è stato vietato di parlare. Sono stato costretto ad uscire da quella minoranza che ora vuole condizionare tutti, compromettendo il futuro delle corse a Imola. Perché è chiara una cosa, se l'ACI Bologna smette di organizzare corse automobilistiche a Imola, noi non possiamo sostenere da soli le spese e saremo costretti a smettere anche con le corse in moto. »

« L'ESTI, o meglio l'attuale Consiglio, non vuole l'assemblea straordinaria perché sa che in questo caso, sarebbe messo subito in minoranza. Cadrebbe il presidente Maffei, cadrebbe il Consiglio perché i soci, la maggioranza dei soci, vuole il completamento dell'Autodromo oggi solo con il finanziamento dell'ACI Bologna. Se l'ESTI continua in questo

assurdo atteggiamento daremo all'Autodromo una fine assurda: è il caso di quella madre che non avendo latte, preferisce far morire il figlio piuttosto che darlo a balia. »

Il disappunto di Costa è più che giustificato, solo che si pensi agli anni di fatiche e di impegni finanziari personali ai quali si è sottoposto per la sua inguaribile « passionaccia ».

Naturalmente al no dell'ESTI, con motivazioni differenti, si è assurda-mente alleata « Italia Nostra » che addirittura vuole la fine dell'Autodromo. La situazione è ingarbugliata. Il Sindaco Gualandi può risolverla di forza, ma non vuole ricorrere a questo per non indispettere la parte « rossa » dell'ESTI. Si è comunque impegnato a continuare l'opera del suo predecessore e se necessario dovrà ricorrere alla possibilità di togliere la concessione all'ESTI, se non vorrà far morire l'Autodromo.

a. r.

RAPPORTO AUTO- DROMI la crisi è mondiale

Senza fissa dimora i Gran Premi CANADA, FRANCIA e BELGIO

Incerta anche MOSPORT

Clermont F

MONTREAL - Con un annuncio ufficiale, fatto in toni abbastanza polemico, la signorina Jacqueline Paradise, proprietaria del Circuito del Mont Tremblant, ha dichiarato che rinuncia alla organizzazione del Gran Premio del Canada di F. 1 e insieme a quello a tutte le altre manifestazioni internazionali previste per il 1972. In altre parole ciò significa che ai fini dello sport automobilistico il famoso circuito di ST. JOVITE, che è certo il migliore del Canada, è perduto, e che se non avvengono fatti nuovi non si vedranno più gare internazionali nella Provincia del Quebec, il Canada francese.

Perché ST. JOVITE rinuncia alle corse internazionali

Le accuse di miss PARADISE

La decisione è stata evidentemente presa a malincuore, poiché è ovvio che sia doloroso rinunciare ad utilizzare uno strumento come quello del Mont Tremblant, non fosse altro che per motivi economici. D'altra parte secondo quanto ha dichiarato miss Paradise, le pretese economiche che sono state avanzate dai rappresentanti della F. 1 sono talmente elevate che risulta impossibile accoglierle. Probabilmente i richiedenti si sono dimenticati che la gara si svolgerebbe in Canada e non nella molto più ricca zona statunitense di Watkins Glen. Ad ogni modo poiché non è possibile accedere alle richieste non si parlerà più di Gran Premio; e allo stesso tempo la signorina Paradise ha voluto anche rinunciare alle gare della Can-Am, e della Trans-Am, che anche loro rappresentavano un deficit rilevante. In polemica con la Federazione canadese, che non ha difeso adeguatamente agli interessi del solo impianto valido esistente ad Est del Canada, è stato cancellato tutto il calendario previsto, e resterà in piedi soltanto il programma di scuola di pilotaggio Jim Russell, previsto per l'estate.

Con la rinuncia del Mont Tremblant sono state aperte, da parte della Federazione canadese Sport Automobilistico, delle trattative per ora non ufficiali, per conoscere se sarà possibile organizzare il Gran Premio sulla pista di Mosport che ha già ospitato le F. 1 l'anno scorso. Però sarà poco facile convincere gli organizzatori di Toronto, dato che insieme con le elevate richieste economiche delle squadre ci sono anche delle precise richieste di lavori da eseguire, ai fini della sicurezza, che rappresenteranno un doppio sforzo finanziario che è difficile da sostenere, se non impossibile.

Il Governo di S. MARINO è a favore delle corse!

SAN MARINO - Marino Giulianelli, campione assoluto sanmarinese, è stato premiato addirittura dal Ministro del Turismo, Sport e Spettacolo della Repubblica di San Marino, che, nel porgere il trofeo, non ha esitato a promettere il pieno appoggio dell'Ente governativo e del suo ministero alla Scuderia locale, incitandola a proseguire nel suo programma di propaganda dello sport automobilistico. Con Giulianelli, sono stati premiati anche Benito Raggini (fra l'altro vincitore assoluto del Rally di S. Marino) e Marino Baldacci che seguono il campione nella classifica.

Nella stessa serata si sono svol-

te le elezioni per il rinnovo delle cariche sia della F.A.M.S. che della Scuderia: a presidenti dei due sodalizi sono stati chiamati rispettivamente il geom Giuseppe Muscioni e il sig. Cesare Selva che si avvarranno della consulenza di Domenico Bruschì. Si è parlato anche dei programmi sportivi, illustrati da Muscioni e dal suo vice Zafferani, che prevedono la terza edizione del Rally Internazionale di San Marino in programma per novembre su richiesta della CSAI, due rallies nazionali a partecipazione straniera e un rally-cross che avrà luogo il 23 luglio.

MONTREAL - Le ragioni che hanno indotto i responsabili del circuito MONT TREMBLANT a rinunciare alla organizzazione del G.P. del Canada consistono nella richiesta da parte della GPDA di effettuare una lunga serie di costosi lavori per adattare il circuito, aggiunta alla richiesta da parte della associazione F. 1 di un deposito di garanzia di 50.000 dollari da versare subito. La impossibilità di reperire i fondi per i lavori e il fondo di garanzia ha portato alla rinuncia alla organizzazione del Gran Premio. Può darsi che la gara si faccia a Mosport, ma anche in questo caso si avranno notevoli difficoltà dato che la pista è anch'essa da rifare.

CLERMONT FERRAND - Il Gran Premio di Francia, programmato a CLERMONT FERRAND, non potrà aver luogo su questa pista, perché la somma dei lavori richiesti ai fini della sicurezza va molto oltre le possibilità finanziarie dell'Automobile Club del-

La demagogia

La frase è una di quelle «fatte», lo sappiamo, ma si attaglia perfettamente alla situazione: «stanno uccidendo la gallina dalle uova d'oro». Quelli che stanno accuratamente spennando la pollastrella, per poi magari passare alla torcitura definitiva del collo ed alla messa in pentola, senza alcuna preoccupazione di lasciare senza uova coloro che verranno, sono piloti e scuderie della F. 1 attuali. Non tutti, beninteso, perché qualche esempio di saggezza riflessiva e di lungimiranza esiste; ma poiché ai nostri giorni è la massa conta, e basta un capopopolo demagogico a far fare alla massa le cose più insensate, le eccezioni che conosciamo non hanno peso. Ne avranno, magari, più tardi, quando probabilmente sarà troppo tardi per poter far altro che piangere sul perduto; e sarà una magra consolazione.

Parliamo dei costretti «sindacali» che oppongono i «lavoratori» piloti e costruttori ai «datori di lavoro» organizzatori, e delle conseguenze che le continue richieste in aumento stanno avendo sull'avvenire delle corse. Le conclusioni cui si giunge, esaminando la situazione attuale e le prospettive, è che se continua di questo passo saranno pochissimi gli organizzatori in grado di mantenere in vita le gare di più alto prestigio, e che quindi verranno a mancare totalmente gli «strumenti» di lavoro che non soltanto sono redditizi a tutti i fini, ma che servono a giustificare le altre fonti di reddito, rappresentate per scuderie e piloti da quelle importanti faccende che sono gli accordi pubblicitari esterni. E' evidente e molto chiaro: se esistono complessi industriali o commerciali che scelgono gli attori delle competizioni automobilistiche quali «veicoli» pubblicitari ciò avviene in quanto le corse automobilistiche sono valutate per quello che effettivamente sono, vale a dire manifestazioni molto seguite dal pubblico e perciò atte a suscitare quelle che i pubblicitari chiamano le «immagini» di marca, capaci di indirizzare i consumi verso i prodotti che sono oggetto di questa pubblicità, siano essi automobili

o prodotti petroliferi o prodotti di largo consumo come sigarette o cosmetici o aperitivi. Ovvio che il presupposto basilare è rappresentato innanzi tutto dalla esistenza delle corse che attraggono il pubblico e lo interessano anche al di là dello spettacolo vissuto, cioè attraverso la divulgazione delle corse fatte dai giornali e dagli altri mezzi di diffusione. Altrettanto ovvio, quindi, che mancando le corse vengano a mancare i presupposti per gli investimenti pubblicitari da parte di chi le corse le

Drivers Association) o della Associazione dei costruttori F. 1, abbia mai pensato a questo aspetto del problema. Se non l'hanno fatto peccano, almeno, di superficialità. Se l'hanno fatto, come crediamo, peccano ben più gravemente, di un delitto che definiremmo assassinio volontario delle competizioni sportive, frutto di un egoismo che punta soltanto all'interesse personale immediato, disdegnando gli interessi futuri di chi sostituirà gli attori attuali. E soprattutto disdegnando gli interessi delle corse au-

«Meglio le reti che i guardrails» obiettano gli organizzatori d'Olanda

A proposito della cancellazione del Gran Premio d'Olanda a Zandvoort, gli organizzatori olandesi hanno fatto sapere che non sono state saltate ragioni economiche a far prendere questa decisione, ma anche un diverso modo di concepire la sicurezza sui circuiti. Come si sa, la GPDA, premendo sulla commissione per la sicurezza della FIA aveva richiesto che il circuito olandese fosse incapsulato completamente da guard-rail, per lavori in totale di un miliardo. Gli olandesi, che hanno preso in considerazione la possibilità di realizzare un nuovo circuito nelle vicinanze di Amsterdam, sostengono che il sistema delle tre reti successive è, nel caso di Zandvoort, il più sicuro e rammentano che tale misura, da loro adottata per primi è stata ripresa anche per il circuito del Paul Ricard oggi certamente tra i più sicuri. A Zandvoort, dicono gli olandesi, la casistica dimostra come il sistema delle reti abbia evitato gravi incidenti e al proposito ricordano le uscite in prova di Regazzoni e Andretti l'anno scorso e di Stewart.

utilizza soltanto a questi fini.

Ecco perciò che quanto sta accadendo da qualche anno, con protagonisti i piloti ed i costruttori (meglio dire le scuderie) delle maggiori gare, è da considerare abbastanza incoerente e imprevedente, visto che i risultati cui si giunge sono quelli della scomparsa delle gare, cioè della scomparsa di quegli avvenimenti che giustificano la esistenza delle fonti di guadagno individuale o collettivo.

Non sappiamo se qualcuno dei membri della GPDA (Grand Prix

tomobilistiche, cosa che invece dovrebbe stare a cuore proprio di coloro che dalle corse, attraverso il professionalismo prestigioso dei primatori, ha tratto gloria e benessere.

Insomma, abbiamo l'impressione che quello che sta accadendo abbia soltanto nell'egoismo ed anche nella presunzione di qualche personaggio una spiegazione che non può essere cercata in motivi sportivi o umani. Quelli che sono adesso i più accesi attivisti, insomma, pensano a se stessi, per sfruttare al

ucciderà la g

rand rinuncia

l'Auvergne. Sono stati interessati i responsabili del Circuito Paul Ricard, ma non si sa se accetteranno di organizzare il G.P. di Francia per la seconda volta consecutiva, dato il notevole deficit in cui sono incorsi l'anno scorso.

NIVELLES e le assicurazioni

BRUXELLES - La direzione del nuovo circuito di Nivelles ha accettato in linea di massima di organizzare congiuntamente al Real Automobile Club del Belgio il G.P. del Belgio, in luogo del circuito di Spa. Tuttavia dopo la riunione tra organizzatori e piloti e costruttori, avvenuta a Francoforte nei giorni scorsi, durante la quale le richieste finanziarie sono risultate notevolmente superiori a quelle degli anni scorsi, c'è una certa perplessità, in quanto non si sa se potranno essere reperiti i fondi necessari a coprire tutte le spese, tra le quali quelle molto elevate delle assicurazioni. La spesa globale è prevista in circa 110-120 milioni di lire.



L'ALTRA FACCIA della crisi

Il direttore generale del Club YPF, Hedmundo Horta, pur essendo un uomo pratico, aveva un'opinione un poco idealistica delle grandi corse all'europea, conseguente al « mito » di Fangio. Horta ha affermato che le cose per l'anno venturo saranno molto differenti al G.P. argentino

della sicurezza

massimo delle situazioni; e se dopo di loro non ci saranno più le corse, o non potranno più esserci gli introiti di adesso, non fa nulla!

Dal calendario 1972 sono stati definitivamente depennati il GRAN PREMIO DEL WEST (California) e il GRAN PREMIO DI OLANDA. Non si farà il G.P. DEL BELGIO A SPA, come l'anno scorso, ma lo si farà a NIVELLES, dove peraltro gli organizzatori sono ancora in forse, perché stanno facendo i conti, anche alla luce delle recenti discussioni di Francoforte tra organizzatori e scuderie, e vi sono fondati dubbi che si possa correre un G.P. DEL CANADA, perché gli organizzatori del MONT TREMBLANT hanno passato la mano e quelli di MOSPORT stanno ancora pensandovi (visto che il loro circuito non è ritenuto valido secondo le nuove basi che GPDA e CSI hanno stabilito come parametri per avere margini di sicurezza.

Queste sono le notizie più recenti. Una che lo è meno e che non ha la drammatica attualità delle altre, ma che è altrettanto molto importante, ci è venuta dall'Argentina, dove quest'anno il Gran Premio c'è stato. Le vicende che hanno preceduto la prima gara dell'anno sono note, ma non nei loro particolari. La conclusione cui hanno portato queste vicende è abbastanza amara: se l'anno venturo le trattative per la organizzazione della gara dovranno essere svolte con le stesse persone e sulle stesse basi che per il 1972, il Club YPF rinuncerà ad organizzare la corsa.

L'anno scorso il circuito californiano di Ontario ha messo in piedi una gara di F. 1 per poter dare la prova della sua capacità organizzativa ed ottenere la validità ai fini del campionato mondiale per il 1972. Ha speso mezzo milione di dollari (oltre trecento milioni di lire) ed ora rinuncia alla corsa titolata, perché le richieste finanziarie sono tali da far rabbrivire (quasi il venti per cento in più!). Ontario non ha voluto assoggettarsi ad essere considerato vacca da mungere e visto come stavano le

cose ha semplicemente chiuso il problema, limitandosi ad interessarsi delle gare americane, Stock-cars e USAC.

Siamo appena tornati dall'Olanda, e vi abbiamo incontrato qualcuno dei responsabili di Zandvoort. Il Gran Premio non si fa, perché alle maggiori pretese economiche (premi di ingaggio) si è aggiunta la pretesa di far recintare completamente il circuito con sei chilometri di doppio guard-rail, il che è insostenibile sul piano finanziario ma — e questo ci sembra ancor più importante — i tecnici locali sono decisamente contro le barriere rigide ritenendo che il loro sistema di protezione a doppie e triple

Glen pagano almeno dieci dollari a testa (e stiamo bassi), cosa che certo non possono fare quelli che vanno a Madrid, o Zandvoort, senza contare che sono molto meno di centomila.

Questi discorsi li avevamo già fatti qualche anno fa, quando sono cominciate le battaglie « sindacali », avvertendo che ciò poteva portare ad una crisi molto grave. Adesso la crisi è in atto e le conseguenze di questa situazione possono essere gravissime, tali da minacciare la stessa sopravvivenza delle maggiori gare. Qualcuno, tra i piloti ed i costruttori, lo ha capito, e manifestando il proprio dissenso ha abbandonato i gruppi corporativi cui apparteneva. Sono conosciute le posizioni di Ickx (ed anche del compianto Siffert) nei riguardi del GPDA; è di questi giorni la notizia ufficiale delle dimissioni di Surtees dalla stessa associazione. Erano note talune divergenze in seno alla associazione costruttori F. 1, a proposito della posizione nei riguardi del G.P. d'Argentina; e dopo la gara abbiamo udito con le nostre orecchie qualcuno di coloro che erano stati indotti ad assumere determinate posizioni cambiare parere.

La conclusione, visto che tutto questo può portare alla progressiva rinuncia ad organizzare le gare, assume un aspetto più importante che la semplice divergenza di obiettivi tra chi deve pagare e chi vuol essere pagato. In questo campo noi stessi abbiamo ripetuto più volte che la CSI non deve entrare; ma adesso queste faccende minacciano la vita dello sport, ed è perciò un preciso dovere della CSI occuparsene. Anche perché certi fatti, poco simpatici, gettano sulle corse delle ombre che non sono accettabili. La cronistoria di quel che è avvenuto a proposito del Gran Premio d'Argentina, e che trovate documentata qui accanto, è sintomatica.

Ecco perché sarà bene che la CSI se ne preoccupi, ed in fretta. Anche nell'interesse di piloti e costruttori, almeno di quelli che vedono al di là del loro naso.

f. l.

Le speranze dell'Umbria

SPOLETO - Riguardo l'auspicata realizzazione dell'autodromo dell'Umbria, il Moto Club di Spoleto ha chiesto al Comune di pronunciarsi definitivamente. Così è stato deciso durante l'assemblea dei soci del sodalizio presieduto da Fausto Pompili. Nel programma dell'attività, figura in particolare anche l'interessamento concernente appunto la possibilità di costruire l'autodromo, argomento del quale si parla da tempo ma che all'atto pratico è ristagnato. Il moto club cittadino, perciò, intende « sbloccare » la situazione ed ecco perché alle autorità municipali ha sollecitato la presa d'una posizione ben delineata. Per inciso, alla fine della riunione sono stati premiati Elemosinieri, Federiconi e Marcelli.

reti semielastiche sia migliore. Il Nurburgring è stato costretto a lavori costosissimi se ha voluto riospitare delle gare, ma le stesse misure non sono state chieste ad altri circuiti, con una curiosa elasticità di opinioni.

Tutto questo, a parte taluni aspetti morali che proprio non ci piacciono, porta a un risultato pratico innegabile: avendo preso come base di discussione il metro degli americani, i « lavoratori » pare vogliono pretendere anche dai « datori di lavoro » dei Paesi meno dotati economicamente lo stesso trattamento che hanno, poniamo, a Watkins Glen. Ignorando che gli oltre centomila di Watkins

Il gioco degli ingaggi denunciato (e spiegato) dai dirigenti argentini

Questo è il risultato della inchiesta che abbiamo compiuta a Buenos Aires nei giorni seguenti al Gran Premio d'Argentina. La delegazione degli organizzatori, che era stata costretta a recarsi in Europa pochi giorni prima della corsa, in seguito alle differenze di somme che erano state chieste dalla associazione dei costruttori F. 1 per partecipare alla gara, differenze notevoli rispetto alle cifre che erano state pattuite in precedenza, aveva deciso di indire una conferenza stampa per illustrare tutta la spiacevole vicenda. Dopo la gara, dando prova di una certa eleganza di atteggiamenti, ed anche perché parecchi dei responsabili delle squadre avevano avuto modo di modificare le loro opinioni, esprimendole agli organizzatori, Juan Manuel Fangio ha indotto il presidente del Club YPF, Boeri, a chiudere l'argomento, riservandosi semplicemente di... non farsi prendere per il naso la prossima volta.

Noi abbiamo avuto modo, comunque, di poter esaminare il voluminoso dossier delle lunghe e talvolta stupefacenti trattative, e di avere dei documenti ufficiali che servono a mettere luce sulla vicenda.

Ecco in sintesi quel che è accaduto.

PREMESSA: nel 1971 il trasporto delle macchine e del materiale dall'Europa all'Argentina era stato effettuato dalla Trade Winds inglese. I trasporti aerei charter sono regolati da talune norme che tendono a proteggere le compagnie nazionali rispetto a possibili concorrenze sleali. Le compagnie straniere possono operare con l'accordo delle compagnie nazionali. Questa è una regola generale. Nel 1971 la Trade Winds doveva effettuare il trasporto andata e ritorno dall'Europa; ma non fu in grado di trasportare le macchine della Matra, poiché non opera a Parigi, il che costò agli organizzatori circa 12.500 dollari più del previsto. Fatto più grave: la Trade Winds approfittò della presenza dei suoi aerei in Argentina per effettuare un trasporto aereo all'interno dell'Argentina (ha portato a Rio Gallego delle macchine e del materiale della Fiat) violando così le regole internazionali.

IL 29 GIUGNO 1971 l'associazione F. 1 nella persona del suo segretario Ferguson, indica in 34.000 sterline il costo del trasporto aereo di macchine e materiali.

Il 6 dicembre 1971 la stessa associazione chiede al Club YPF la somma di 45.000 sterline (11.000 sterline di differenza fanno sedici milioni e mezzo di lire). Ne nasce ovviamente una discussione e nello stesso tempo il Club YPF indice una specie di asta d'appalto, chiedendo ad altre compagnie aeree un'offerta. In base alle offerte ricevute il Club YPF contesta la somma richiesta e il 23 dicembre la associazione Formula 1 riduce la somma a 41.000 sterline, attraverso una lettera della Cazaly e Mills che era coinvolta nella vicenda. La Cazaly e Mills è un agente in dogana che opera spesso anche per conto della Ferrari.

Poiché anche su questa cifra gli argentini non erano d'accordo, viene indetta la riunione di Londra durante la quale la faccenda è sviscerata a fondo.

C'è qualche incauta dichiarazione pubblica da parte di qualche personaggio (Mr. Stanley della BRM) che afferma non aver fiducia dei trasporti aerei argentini. Il che provoca qualche reazione vivace da parte delle compagnie che non c'entravano per niente. Infatti la compagnia che aveva offerto il trasporto alla cifra più conveniente era la tedesca Kuhne e Nagel e quella inglese sostenuta dal signor Ferguson era la inglese Trade Winds!

Dopo le discussioni di Londra il trasporto viene effettuato parte dalla Trade Winds e parte dalla Kuhne e

Nagel, per la somma totale di 37.200 sterline, vale a dire 93.000 dollari. L'aumento rispetto alla somma primitiva appare giustificato dalla svalutazione del dollaro nel frattempo intervenuta.

Resta là piuttosto sostanziosa differenza tra la cifra effettiva e quella che era stata chiesta ai primi di dicembre. Piuttosto curiosa.

In sede di discussione finale la associazione F. 1, sempre per bocca dei signor Ferguson, pretese che nelle cifre dei premi di partenza fossero inclusi anche i sovrapprezzi (circa il 25 per cento) che sono previsti dall'accordo di Ginevra per le gare della F.1. Questi sovrapprezzi sono previsti dall'accordo di Ginevra a titolo di rimborso spese di trasporto. Orbene il Club YPF ha pagato 109 passaggi aerei (con varie compagnie, la maggioranza con la VARIG brasiliana), più i 93.000 dollari del trasporto macchine e materiali; ed ha dovuto pagare anche questa cifra aggiuntiva. Sotto la minaccia di astensione dalla corsa.

Ai primi di dicembre, al momento della discussione di Londra, l'organizzazione era avanzatissima. Oltre alle spese per modificare il circuito, valutate in un milione di dollari, erano già stati spesi circa 40 milioni di lire (65.000 dollari) per la organizzazione vera e propria. La minaccia di astensione era quindi piuttosto grave (e un poco ricattatoria); il risultato è stato che gli argentini hanno pagato. Ed hanno anche concesso 12 passaggi aerei in più di quelli precedentemente pattuiti.

Non hanno invece acceduto ad una richiesta ritenuta offensiva, quella di un versamento anticipato a garanzia. A questo proposito il direttore generale del Club YPF, signor Horta, ha detto che per lui la parola degli argentini valeva quanto quella degli inglesi, soprattutto in questo caso perché la organizzazione della Temporada era stata garantita da un Decreto del Potere Esecutivo nazionale. Comunque, poiché si era davanti al non rispetto di accordi precisi (e pare che siano circolati anche degli strani documenti pretesi originali ma contestati dagli argentini soprattutto perché scritti a mano in inglese di pugno di Ferguson) il Club YPF ha reso garante il Royal Automobile Club.

La corsa c'è stata, e sul piano sportivo ed organizzativo è stata bella. A corsa finita mentre gli aerei della Kuhne e Nagel provvedevano a caricare e

Franco Lini

CONTINUA A PAGINA 20

allina d'oro?

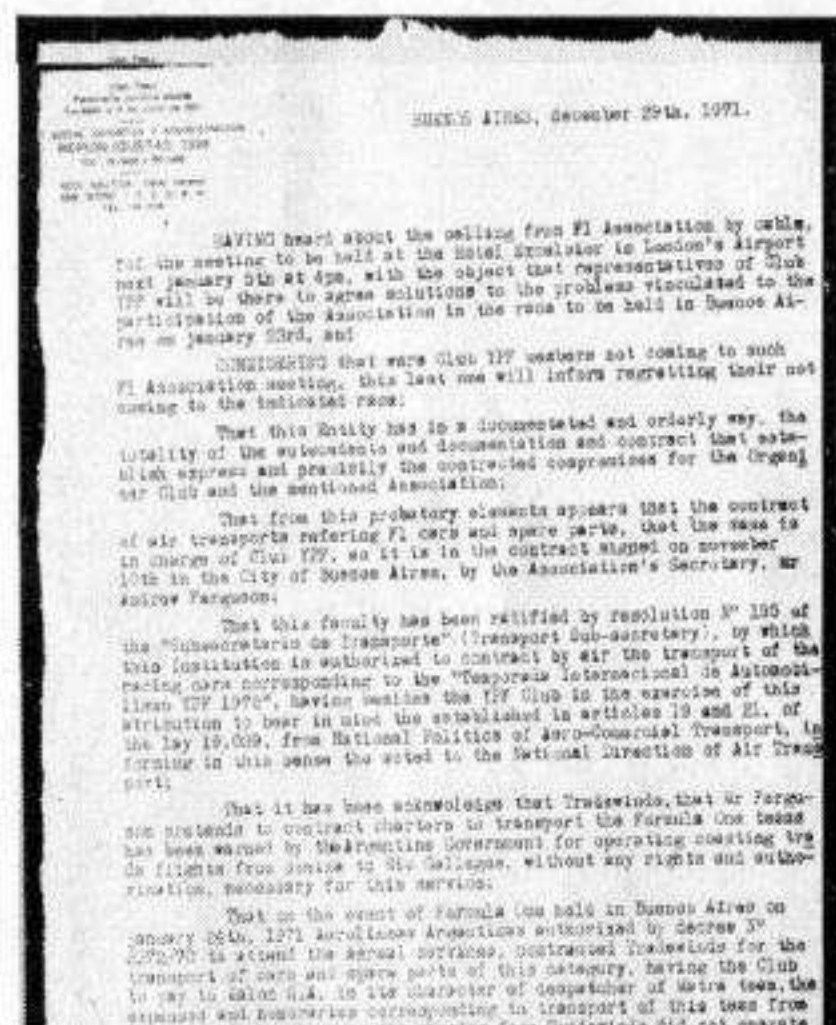
LA CRISI argentina

CONTINUAZ. DA PAGINA 19

partire nei tempi previsti, quelli della Trade Winds sono ripartiti con ritardo data la non presenza del suo personale all'aeroporto al momento previsto per il carico. Il ritardo nella presentazione del personale è stato documentato con un verbale che il Club YPF ha voluto fosse stilato, per non essere chiamato responsabile del ritardo nella partenza dei due aerei per il ritorno in Europa, verbale che è sta-



Riassunto quanto diciamo nella nostra cronistoria argentina. E' certo poco edificante e meriterebbe una inchiesta da parte della CSI. Indipendentemente da ogni considerazione morale, tuttavia, indica come gli organizzatori argentini, forse ingenuamente, siano rimasti molto sorpresi del come le cose vanno adesso. Loro erano abituati alle cose di una epoca assai meno affaristica.



Il Decreto del Presidente della Repubblica Argentina che non solo autorizza e patrocina la Temporada, ma ne garantisce ogni aspetto dando le disposizioni necessarie a tutti gli Enti. Anche questo è un documento di un'altra epoca, in cui i grandi avvenimenti automobilistici erano ufficialmente sanzionati come evento di grande valore. E' certo un esempio unico, oggi.

to firmato anche da uno dei due ufficiali degli aerei Tradewind.

A CONCLUSIONE di tutta la storia, molto spiacevole, il signor Horta ha voluto rivolgerci delle domande:

«Esiste in un altro Paese una organizzazione di corse automobilistiche che abbia la garanzia esplicita del Governo, con un apposito Decreto?»

«Esiste un'altra organizzazione di G.P. che offra ai partecipanti tante attenzioni e facilitazioni pratiche?»

«Se il ritardo nella rispedizione delle macchine fosse stato causato dagli argentini, cosa sarebbe accaduto?»

E' chiaro che è stato con una certa amarezza, che Horta ci ha rivolto queste domande. Ma con una sicura decisione ha aggiunto:

«Credo che se si va avanti con questi sistemi non ci saranno più molte corse. Noi, le assicuro, se dovremo trattare con le stesse persone con le quali abbiamo avuto a che fare stavolta, non organizzeremo un altro Gran Premio.»

Le conclusioni le abbiamo già tratte, in quello che leggete stampato accanto.

f. l.

Le regole finanziarie della F. 2

Questo è il nuovo regolamento del Campionato d'Europa Conduttori di Formula 2 - Anno 1972 per la parte finanziaria.

Gli organizzatori delle prove qualificative hanno adottato, di comune accordo, le seguenti disposizioni finanziarie:

— In ciascuna prova qualificativa i premi di classifica generale per tutti i concorrenti classificati, senza distinzione fra i conduttori di cat. A (lista di notorietà della CSI) e quelli di cat. B, saranno i seguenti:

- al 1. classificato L. 457.500
- al 2. classificato L. 305.000
- al 3. classificato L. 229.000

— In ciascuna prova si avrà, inoltre, una classifica particolare dei conduttori «B» con premi speciali. Parteciperà a questa classifica qualsiasi conduttore che abbia effettivamente preso la partenza (in prova a corsa unica, o in ciascuna delle due manches se la prova è così suddivisa, o nella finale se la prova è prevista in più batterie e una finale). I piloti che non avranno percorso almeno la metà del numero dei giri previsti, riceveranno soltanto il 50 per cento del premio destinato per la posizione che avranno occupato nella classifica particolare.

I premi speciali previsti sono i seguenti:

- 1. Frs. S. 6.000 = L. 915.000
- 2. Frs. S. 5.000 = L. 762.500
- 3. Frs. S. 4.500 = L. 686.250
- 4. Frs. S. 4.000 = L. 610.000
- 5. Frs. S. 3.500 = L. 533.750
- 6. Frs. S. 3.000 = L. 457.500
- 7. Frs. S. 2.750 = L. 419.375
- 8. Frs. S. 2.500 = L. 381.250
- 9. Frs. S. 2.250 = L. 343.125
- 10. Frs. S. 2.000 = L. 305.000
- 11. Frs. S. 1.800 = L. 274.500
- 12. Frs. S. 1.600 = L. 244.000
- 13. Frs. S. 1.400 = L. 213.500
- 14. Frs. S. 1.200 = L. 183.000
- 15. Frs. S. 1.000 = L. 152.500
- 16. Frs. S. 900 = L. 137.250
- 17. Frs. S. 800 = L. 122.000
- 18. Frs. S. 700 = L. 106.750
- 19. Frs. S. 600 = L. 91.500
- 20. Frs. S. 500 = L. 76.500

e seguenti 50 = L. 76.250

Saranno attribuiti anche i seguenti premi in relazione al posto di partenza:

- al 1. miglior tempo L. 152.500
- al 2. miglior tempo L. 106.750
- al 3. miglior tempo L. 76.250

Inoltre, ciascun pilota che prenderà la partenza per la finale (in una prova suddivisa in batterie e una finale), o ciascun pilota che prenderà la partenza in una prova a corsa unica o suddivisa in due manches, riceverà un premio di qualificazione di Frs. S. 300.

Nel caso particolare di una prova disputata in due o più batterie e una finale, ciascun conduttore che avrà terminato una batteria tuttavia senza qualificarsi per la finale, riceverà 400 Frs. S. se egli avrà coperto almeno il 50% del percorso della batteria, oppure 200 Frs. S. se non avrà raggiunto tale percentuale. Il pilota che avrà fatto segnare il miglior tempo sul giro durante la prova qualificativa, riceverà un premio di 1.000 Frs. S.

Infine, nel caso di una prova disputata in due manches, i premi saranno suddivisi proporzionalmente alla lunghezza delle due manches, secondo il piazzamento nelle due manche, o in una delle due se si è classificato una sola volta.

IMPORTANTE: per il punteggio valevole per la classifica finale del Campionato, sarà ritenuto valido soltanto il piazzamento conseguito in una classifica generale che contempli l'insieme delle due manches.

Rimborso spese di viaggio per i conduttori «B»

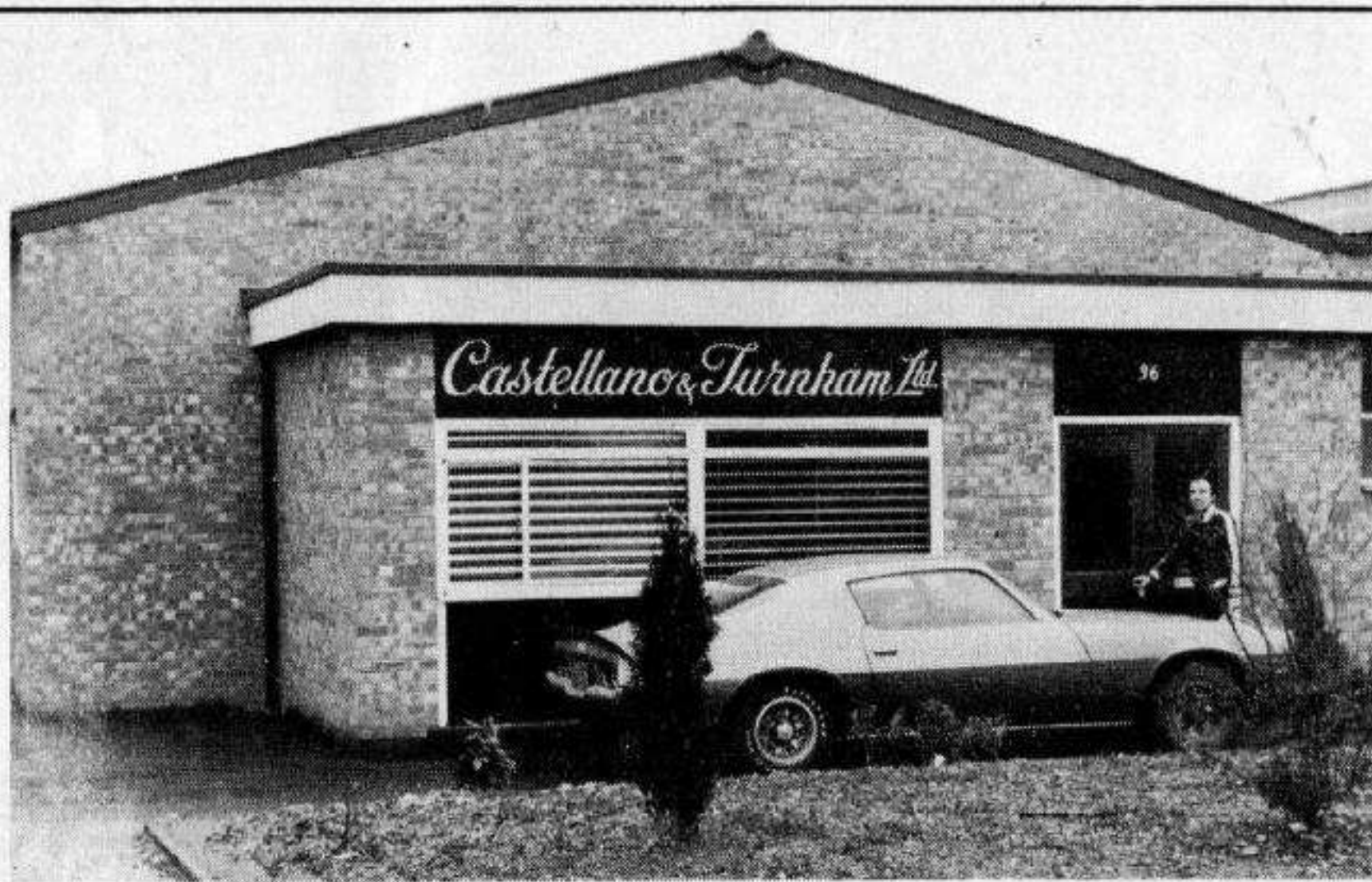
Le spese di viaggio saranno calcolate sulla seguente base:

- distanza a «volo d'uccello» dal punto di partenza al circuito:
- fino a 150 km. L. 61.000
- da 150 fino a 300 km. L. 76.250
- da 300 fino a 600 km. L. 106.750
- da 600 fino a 900 km. L. 137.250
- da 900 fino a 1200 km. L. 167.750
- oltre i 1200 km. L. 183.000
- passaggio maritt. intern. L. 76.250 (stanziamiento unico)

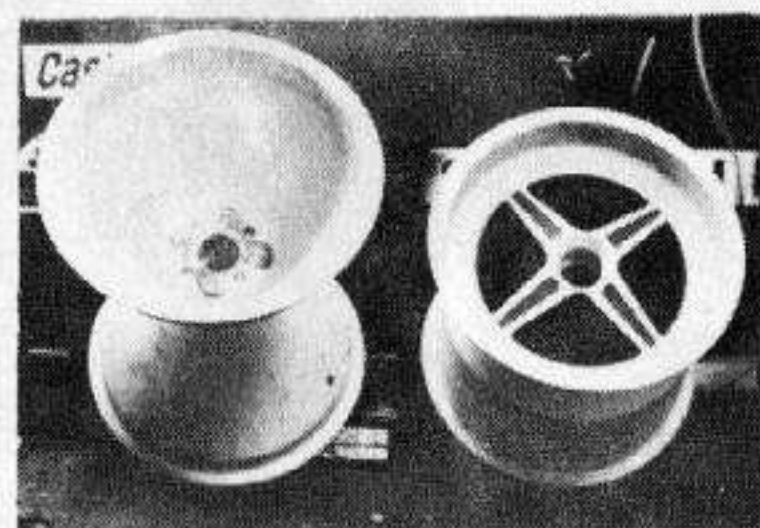
Fondo premi comune

Ciascun organizzatore di prova qualificativa, dovrà pagare una quota di Frs. S. 4.000 a un «fondo premi» comune che sarà distribuito al termine dell'annata sportiva fra i primi sei classificati del Campionato, nel modo seguente:

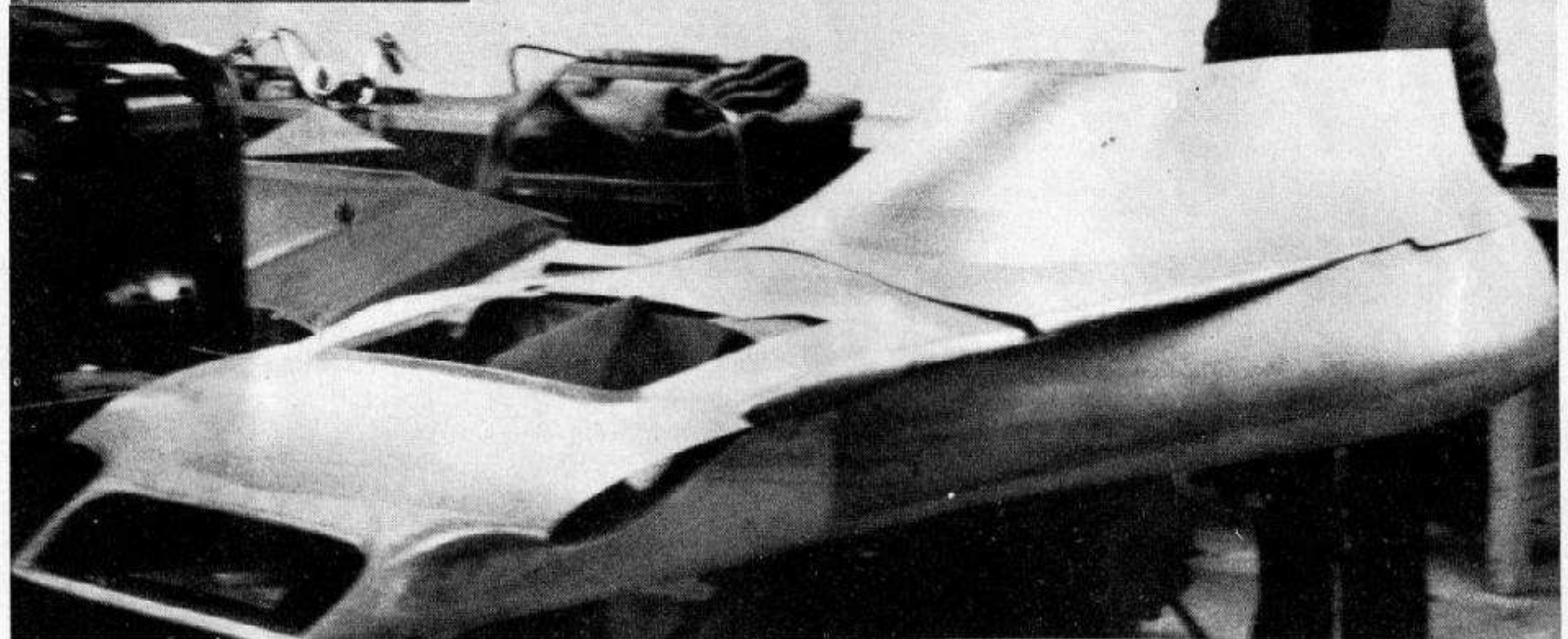
- al 1. della class. gen. 9/25 del totale
- al 2. della class. gen. 6/25 del totale
- al 3. della class. gen. 4/25 del totale
- al 4. della class. gen. 3/25 del totale
- al 5. della class. gen. 2/25 del totale
- al 6. della class. gen. 1/25 del totale



In una ex falegnameria nasce la F.1 POLITOYS



Questa è la ex-falegnameria dove Frank Williams ha posto il suo nuovo quartier generale; si trova a Reading. A sinistra, alcuni tipi di cerchioni che saranno utilizzati sulla Politoys Formula Uno

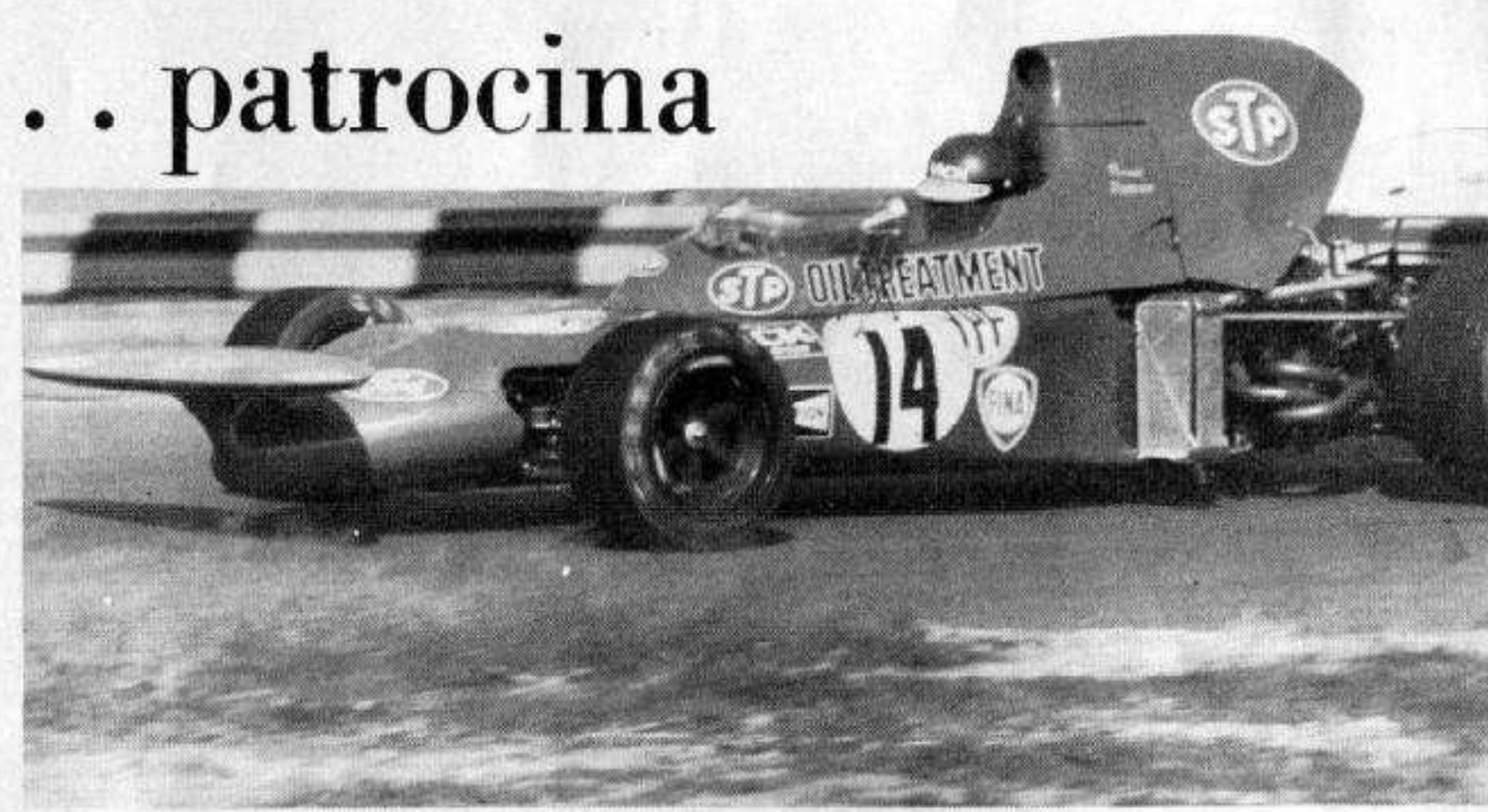


Ecco la linea particolarmente affusolata della nuova Politoys. Il muso ricorda quello delle BRM P160, con gli attacchi dei «baffi» anteriori ricavati nello stampo. Accanto alla macchina, Williams

FINA ti... patrocina

Dopo aver patrocinato, assieme alla Ceramica Pagnossin, la vettura Surtees di de Adamich, la FINA Italiana ha continuato nel suo positivo interesse per il mondo delle corse con un nuovo abbinamento, affiancando il team STP-March nelle gare di Formula 1 e Formula 2.

Già dalla prima prova del campionato mondiale piloti, il Gran Premio di Argentina, le March 721 di Ronnie Peterson e di Niki Lauda portavano sulle fiancate lo scudetto bianco-rosso-azzurro della marca di carburanti FINA.



Ammortizzatore a bi-regolazione novità in F. 1

Il Gruppo Armstrong, la più grande fabbrica britannica di ammortizzatori, ha messo a punto un nuovo montaggio di sospensione da corsa a doppia regolazione con corpo in lega. La sua prima corsa è stata il Grand Prix Argentina 1972, su vetture Brabham F. 1. Una importante caratteristica è la doppia regolazione, in compressione oltre che in fase di ritorno. Come nel tipo standard, il regolatore per la fase di ritorno è sul corpo dell'ammortizzatore. Il regolatore ha otto posizioni per garantire una vasta gamma ed è situato in una nuova posizione in alto per facilitarne l'uso.

Questa disposizione consente il montaggio e lo smontaggio delle molle dal fondo e, assieme allo sveltimento che ne risulta dei montaggi inferiori, significa che questa unità può usarsi su uno o l'altro lato della vettura. La Armstrong continua a produrre le unità standard di sospensione che hanno dominato i circuiti di corse dal 1967; i nuovi tipi da corsa 1972 verranno forniti durante la corrente stagione solo per le vetture di Formula 1.

LONDRA - La LOTUS ha annunciato un nuovo motore di due litri, prima che a Ginevra venga esposta la sport Jensen-Healey sulla quale dovrà essere montato. Alla fine dell'anno il motore dovrebbe entrare in produzione, al ritmo di circa 250 unità la settimana. Si tratta di un quattro cilindri, inclinato a 45 gradi, con quattro valvole per cilindro e alberi a camme in testa. Le versioni europee hanno due carburatori Dell'Orto DHLA40E, le versioni USA gli Stromberg 175CD. Sono state provate versioni con iniezione. Il motore non sarà montato su nessun modello Lotus corrente e la produzione iniziale sarà esclusivamente per la Jensen-Healey.

Nuovo «2000» della LOTUS

50 ordinazioni per la BT38 BRABHAM

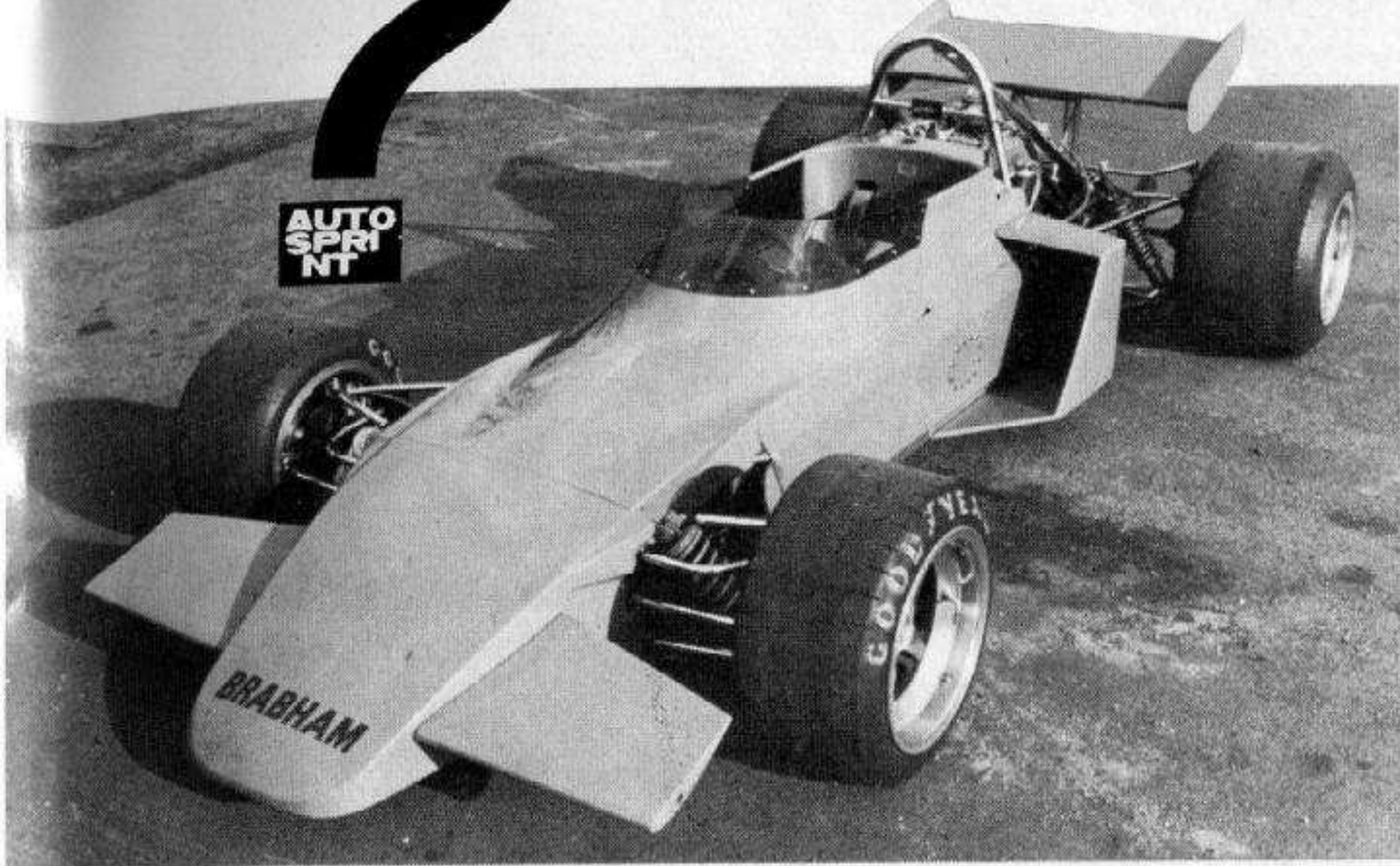
MARSIGLIA - La GRD continua a ricevere ordini, i più recenti quelli per due 372 destinate a Hans Peter Hoffman e a Rolf Zumstel, due svizzeri che vogliono partecipare, con motori Novamotor, al campionato italiano di F. 3, e per altre due per il portoghese Pinhol e per Bernard Plaisance. Gli ordini della GRD possono essere visti in prospettiva, guardando quelli altri: la MRD ne ha oltre cinquanta per la nuova Brabham BT38. Fra queste diciotto sono per la versione F. 2 e venti per la F. 3; gli altri ordini riguardano la Formula B Atlantica.

A parte le vetture del Rondel Team, le BT38 di F. 2 correranno con Cévert, Pace, Belso, Moser, Wilson Pittipaldi, Jaussaud e altri. Si prevede che forse sei saranno pronte per la prima gara di F. 2 a Mallory Park. La BT35 continuerà a essere disponibile ancora per un certo tempo. Sempre riguardo alla Brabham, la Casa si trasferirà presto, appena troverà lo stabilimento che le vada bene e che ospiterà anche la Seeley, che produce moto. In futuro (il concetto è questo) le due iniziative, di cui naturalmente il principale azionista è Bernie Ecclestone, lavoreranno in stretto contatto. Da quanto è dato capire, questo dovrebbe essere l'anno di tirocinio per la nuova F. 1 che non comparirà, è ormai certo, fino a quando la stagione sarà già bene avviata, mentre l'attacco vero e proprio dovrebbe cominciare soltanto nel 1973. Come era prevedibile, è stato impossibile ottenere conferma o dinieghi sulle vaghe voci che annunciano la partenza di Ron Tauranac per l'Australia.

CHE C'E' DI NUOVO

Due BRABHAM '72

per
FRANCISCI
che cerca
un partner
da F.3



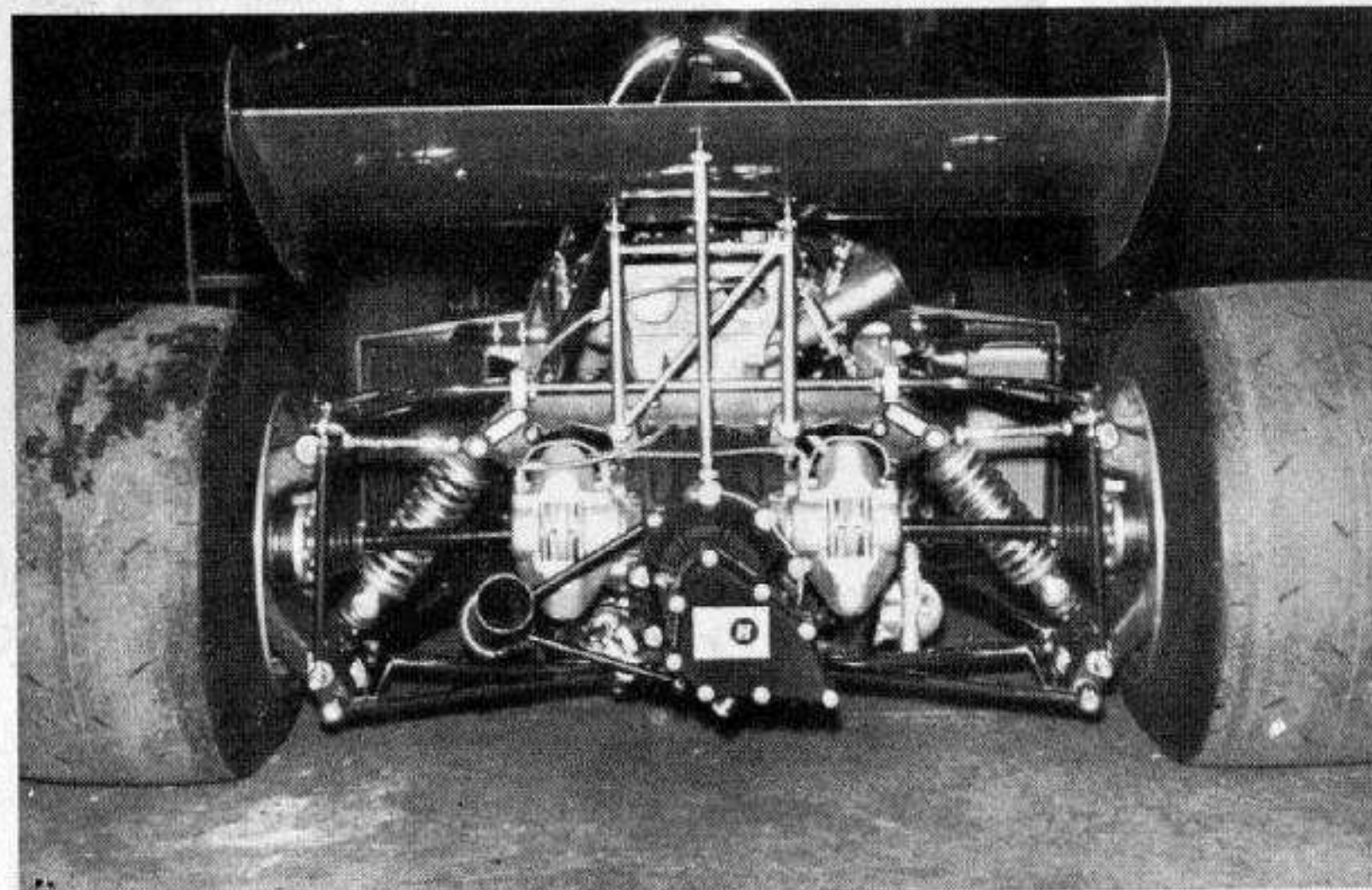
LONDRA - Un tempo la linea di una Brabham era familiare come il volto abbronzato di Jack e ogni modello era prevedibile. Poi arrivò la BT34. Ora, poche settimane fa, potremmo leggere in forma riservata le caratteristiche della BT38 e, prima di vedere la vettura stessa, la nostra attenzione fu attirata da una riga scritta sotto il titolo « Raffreddamento »: « acqua e olio raffreddati in radiatori montati lateralmente ».

Una prima occhiata alla vettura ha dimostrato che la tendenza è stata seguita in modo che non lascia incertezze, infatti spiccano soprattutto le due grandi prese d'aria dei radiatori nella parte posteriore (la foto mostra che sono in effetti resi necessari dalle dimensioni dei radiatori, ma forse sembrano più grandi di quanto non siano in realtà). La nota linea della carrozzeria Brabham, un poco rotondeggiante e tozza, ha fatto posto a una certa angolosità, ma il muso ricorda leggermente quello delle Brabham precedenti, un muso meno filante di quello di alcune altre monoposto con radiatori laterali.

La BT38 è di progetto « a molti usi », infatti serve per le Formule 2 e 3, per la Formula Atlantic e per la Formula B. La monoscocca è in lega di alluminio, (dov'è finita la dichiarata intenzione della Brabham, che risale soltanto a due o tre mesi fa, di non abbandonare ove possibile, nelle vetture della clientela, il telaio tubolare?) la sospensione è normale, con quadrilateri di lunghezza diversa, molle a spirale fuoribordo e ammortizzatori anteriori. I freni posteriori sono entrobordo. La versione F.3 ha un cambio Hewland VW Mk 8, le altre viaranti montano il Hewland FT200. La capacità del serbatoio varia da modello a modello.

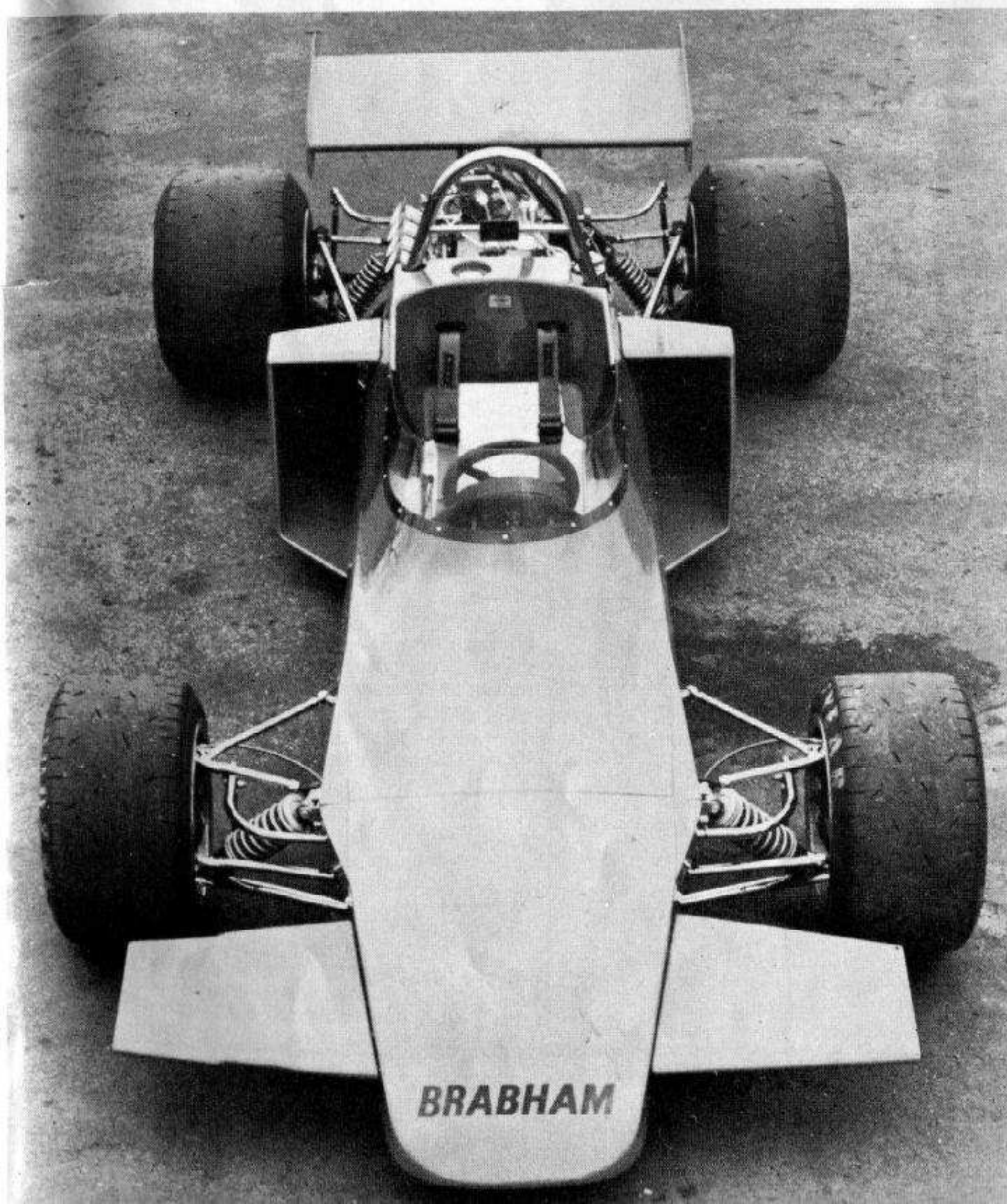
La BT38 ha in comune con le Brabham precedenti un aspetto pratico e il tempo dirà se offre già un'idea di ciò che sarà la F.1 1972. In fondo viene fatto di chiedersi se una vettura nuova sia proprio necessaria per i grandi premi, dato che in Argentina si è visto che la BT34 potrebbe dopo tutto diventare competitiva. Attività principale della BT38 sarà naturalmente la F.2, per il fortissimo Team Rondel.

d. h.



Il retrotreno della Brabham BT 38 Formula Due. Si notano i freni posti accanto al differenziale

Sotto, l'inconsueto aspetto della recente Brabham Formula 2, con gli « orecchioni » per i radiatori



ROMA - Evidentemente l'esperimento tentato lo scorso anno dall'IRIS Racing Team e dalla Scuderia ALA D'ORO-JOLLY CLUB, di dare a piloti italiani di rilievo la possibilità di partecipare a competizioni titolate alla guida di vetture F.2, pur non avendo dato,

malgrado gli appoggi CSAI, i risultati auspicati, ha fatto proseliti. La ELCOM Mobili, con grande coraggio ed encomiabile spirito sportivo, ha dato vita nei giorni scorsi ad una nuova attività nel campo delle monoposto: ha costituito la « ELCOM Mobili Racing Team » che disporrà di vetture Brabham BT38 formula 2 e Brabham BT38 formula 3 azionate da motori NOVAMOTOR. A ricoprire il ruolo di direttore sportivo della Scuderia è stato chiamato Corrado Vinci che si avvarrà dell'assistenza tecnica del motorista Duccio Ossola.

Il pilota ufficiale della nuova formazione sarà Claudio Francisci che parteciperà alle competizioni del Campionato Europeo piloti F.2 e alle gare del Campionato Italiano F.3 non concomitanti. Per le restanti competizioni, ovvero per quelle di F.3 concomitanti con quelle dell'euro F.2, la ELCOM Mobili R.T. non ha ancora raggiunto precisi accordi con altri piloti; prega, anzi, eventuali interessati, di mettersi in contatto con la Scuderia che ha sede in Roma (00198) in via Panama, 96.



LE CASTELLET - Visto recentemente, sul circuito Paul Ricard, il prototipo due litri realizzato per il costruttore delle McNamara, Joe Karasek, non ha nulla da invidiare alle Lola e alle Chevron, se non altro nella concezione. Il telaio, completato da una culla posteriormente, può ospitare sia un motore Ford Cosworth BDA, per ottenere competitività nel campionato europeo, oppure un Porsche Carrera 6 per il campionato di Germania. Notare gli elementi di sospensione fabbricati in lega di tipo aviazione, di piccolo diametro, leggeri, ma resistenti. La KMW è venduta a 35.000 marchi (circa sei milioni e 300 mila lire). E' possibile che Dieter Glemser piloti questo nuovo prototipo in qualche gara tedesca.

Tradisce le origini la bizzosa GRD F.3

LE CASTELLET - « La GRD è molto più efficace di una Brabham, ma anche più bizzosa: richiede molta concentrazione e non perdona il minimo errore... E' una buona vettura per vincere! ». Si diceva la stessa cosa delle Lotus, aggiungendo che non potevano essere pilotate da qualsiasi conduttore. La GRD, di cui l'anno scorso, a fine stagione, si vide una F.3 in gara, nonostante la sua concezione classica, non nega di essere ispirata alla Lotus, ma bisogna chiarire che fra i suoi creatori ci sono

stesso lato; questa posizione è giustificata dal fatto che la maggioranza delle curve in circuito è a destra.

Sedici monoposto di F.3 sono già state ordinate all'officina di Griston, che si trova a mezz'ora di strada dalle officine Holbay. Notevole il fatto che basta una diecina di giorni perché venga fatta la consegna. Infatti gli elementi delle vetture sono già presenti, quindi basta montarli. Attualmente cinque monoposto sono già pronte.

Quanto ai motori di 1600 cc, si tratterà di Ford Holbay serie 72; il mon-



La GRD F.3 che ha effettuato interessanti prove al Castellet

Mike Warner, ex direttore commerciale della Lotus, il tecnico Derek Wild, sempre della Lotus, Dave Baldwin che ideò la Lotus 69 e Gordon Huckle, meccanico dell'anno nel 1970 per il suo lavoro sulla Lotus di Rindt. Soltanto Jo Marquand proviene dalla McLaren.

Francois Pierre Rousselot, vincitore della Coppa d'Europa a Thruxton, e Andy Sutcliffe si sono alternati al volante di una F.3 durante le prove svolte sul circuito Paul Ricard; la F.2 non è ancora pronta, ma si differenzia soltanto per i serbatoi del carburante bilaterali. Il classicismo molto semplice non esclude certi particolari originali: la culla posteriore assicurata con bulloni in quattro punti sul telaio monoscocca può essere rapidamente tolta, con il complesso motore-cambio, ma è anche possibile, grazie a un perno sfilabile, togliere il motore in meno di un'ora, pur lasciando al suo posto la scatola del cambio. La batteria posta dietro l'abitacolo, e i radiatori bilaterali arretrati rispetto all'abitacolo, permettono di ottenere un'ottima ripartizione delle masse. Sulla F.3 il serbatoio del carburante è nella scatola di destra, quello dell'olio sullo

taggio di nuovi pistoni, nuove bielle e di un nuovo albero motore, permette di ottenere quasi 125 HP.

La monoposto utilizzata durante le prove sul circuito di m. 3300 era la prima costruita, con al suo attivo già due corse e molte ore di prove. Era inoltre equipaggiata con un motore di serie 71. I regolaggi intermedi per soddisfare i due piloti erano lunghi dall'essere a punto e, in quelle condizioni, la vettura ha girato regolarmente in meno di 1'25", mentre Sutcliffe è sceso a 1'24"2. Si può valutare in più di 2" il guadagno immediato nelle condizioni migliori. Dépailler ha stabilito il record ufficiale in 1'21"3, al volante di una Alpine-Renault. Sono stati provati anche dei nuovi Dunlop (tipo 370).

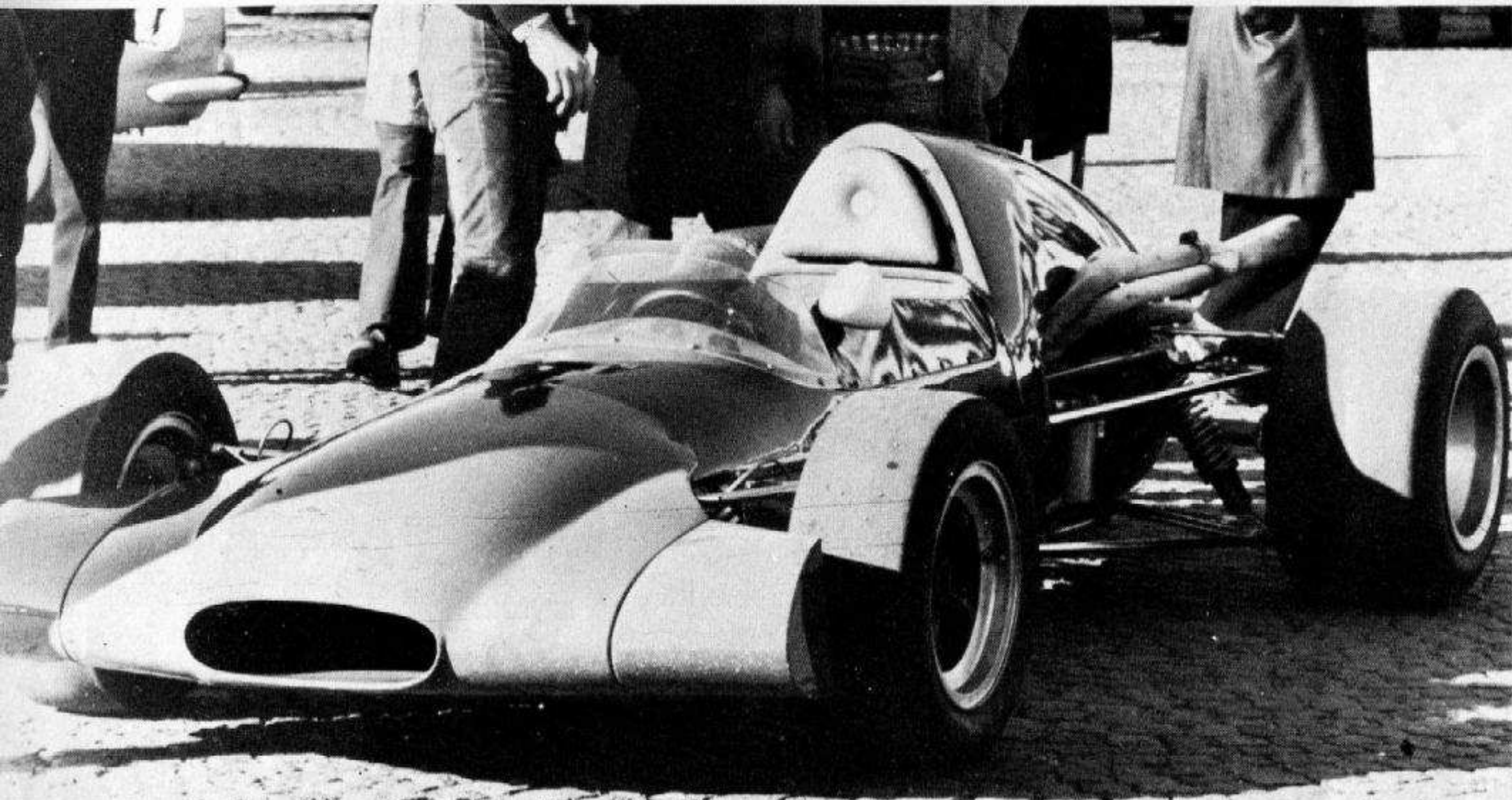
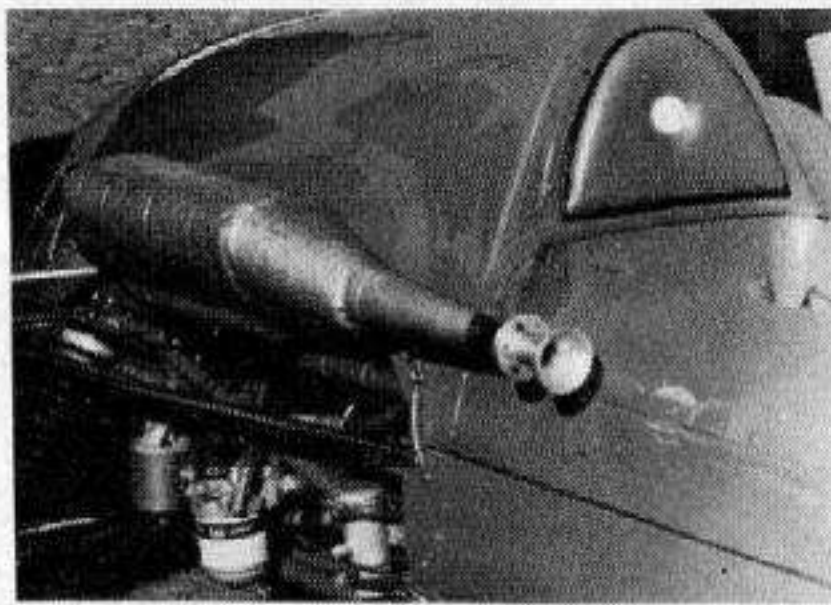
Nel programma 1972 della GRP è compresa una trentina di corse di cui dieci sul continente europeo. La prima sarà quella del 5 marzo a Brands Hatch. La costruzione di un prototipo di due litri è prevista.

Il giapponese Ikuzawa ha comprato una F.2, con la quale correrà in Giappone in luglio.

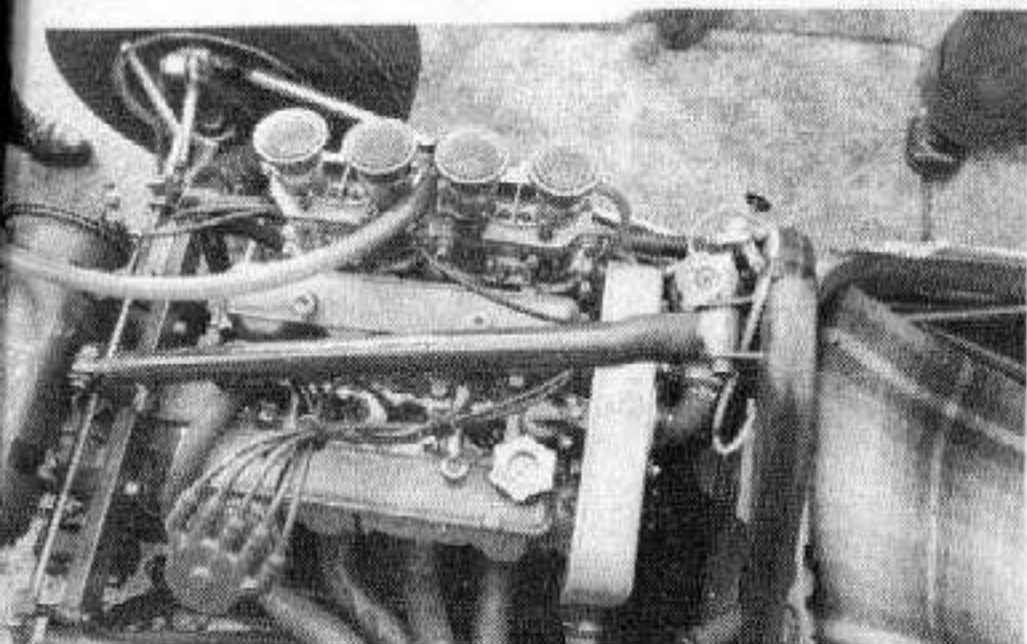
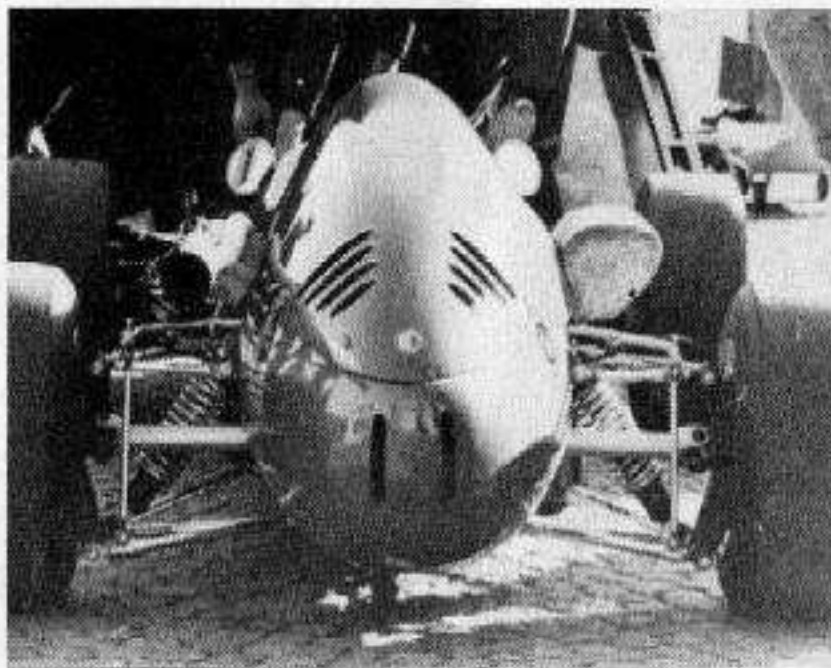
j. r. j.



TECNO + ALPINE = BIREL F. 3 (per Vittorio Brambilla)



MONZA - Approfittando delle prime giornate di sole sono molti i piloti che raggiungono Monza per le prime prove della stagione, in vista della apertura di marzo con il G.P. Vigorelli. Notato in questi giorni anche il monzese Vittorio Brambilla, che ha girato sul tracciato Junior con la sua Birel di F. 3 completamente aggiornata. Le modifiche più appariscenti sono quelle aerodinamiche: la monoposto presenta un nuovo musetto, con baffi stile Tecno per carenare per quanto possibile le ruote anteriori. Posteriormente il motore è tutto racchiuso da una coda tonda, che fa rassomigliare la Birel alle francesi Alpine. Questa esasperata ricerca di aerodinamica servirà, a detta del pilota costruttore, ad evitare o a rendere parzialmente inefficace il fenomeno delle scie, fenomeni che a detta di coloro che hanno avuto occasione di seguire le monoposto francesi sono molto attenuati a causa appunto della loro adeguata profilatura. Brambilla ha girato a lungo: sembra che il suo miglior tempo si aggiri su 56"8.



A destra: Adelmo Bignami, in una freddissima mattinata monzese, si appresta a collaudare una « formula libera », composta di un telaio Brabham, di un motore Fiat 1600 di serie, e di un cambio Hewland. E' la « Formula Italia alla milanese ». Sopra: il ben noto motore Fiat bialbero di 1608 cc. La vettura è la ex-formula 3 di Armando Truffo. Le prove sono terminate quando si è staccato una rinvio dello stabilizzatore posteriore. E Pica ha rinunciato



Ecco la F. A (busiva)

MONZA - La « contestazione » milanese alla Formula Italia è giunta, in verità piuttosto in sordina, dalle parole alla pista. Come forse molti ricordano, un piccolo « pool » di costruttori ed elaboratori milanesi, che hanno il loro portavoce in « papà » Bignami, aveva posto sotto accusa, indiscriminatamente, la Fiat, l'Abarth e la CSAI, accusandole, in sostanza, di offrire « troppo poco » a prezzo eccessivo, vendendo una F. Italia a 1.900.000 lire circa.

Si era contestata la scelta da parte della CSAI di un solo costruttore; si era criticato il lavoro tecnico fatto dall'Abarth; si era lamentato, infine, la decisamente scarsa propensione della Fiat a fornire « a prezzi specialissimi » — a dei privati — i componenti utilizzati per assemblare la monoposto italiana, tutte parti provenienti dalla Fiat o dalle aziende ad essa collegate (Lancia e Autobianchi).

Quello che pensiamo noi sulla fac-

enda lo abbiamo detto in più di una occasione, comunque continuiamo a non capire cosa si vorrebbe dimostrare con questa « anti-formula Italia » la quale, per inciso, non si è ancora vista.

Infatti, per ora il lavoro di Bignami e soci si è limitato al montaggio di un motore Fiat 124-1600 su un vecchio telaio di Brabham BT21, la ex-formula 3 di Truffo, reduce da chissà quante salite ma ancora in gamba. Con essa, Bignami junior ha girato lunedì 14 scorso all'autodromo di Monza, ottenendo dei buoni tempi (58" sullo Junior e 1'56" sullo stradale). E non vediamo perché non dovrebbe essere così, vista la buona propensione dell'onesto telaio Brabham e le ben note qualità del motore Fiat. L'exploit tecnico dei piccoli costruttori milanesi in verità, finisce qui, poiché non crediamo che questo lavoro di assemblaggio fine a se stesso possa magicamente far cambiare un programma che ha superato (pur attraverso remore che non abbiamo mancato di sottolineare)

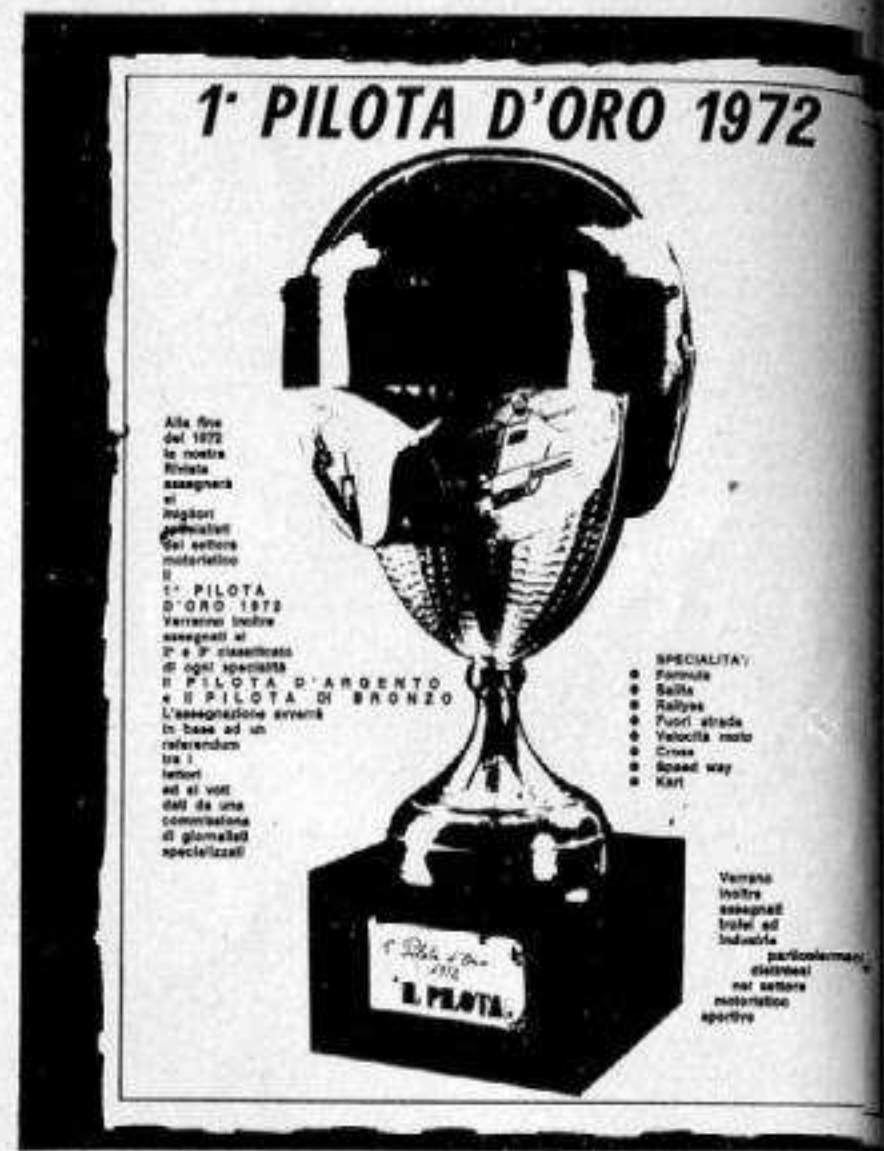
le più ottimistiche previsioni.

Siamo d'altra parte convinti che ognuno (soprattutto i milanesi) resterà della propria opinione. Anche se il buon senso avrà suggerito loro di non proseguire con l'ambizioso programma di una monoposto completamente nuova, con telaio scatolato ecetera ecetera, del quale già parliamo, siamo certi che Bignami e soci continueranno a sostenere che loro, « se la Fiat dava i pezzi scontati » avrebbero potuto fornire una Formula Italia ad un costo inferiore.

Sarà anche vero, non comprendiamo perché mai la Fiat avrebbe dovuto elargire a fondo perduto un finanziamento della portata di quello utilizzato dalla Formula Italia senza le garanzie e la contropartita di un lavoro affidato ad un'azienda del suo gruppo, qual'è ora l'Abarth. Senza contare, poi, che gli « errori costruttivi » attribuiti all'Abarth sono ancora tutti da dimostrare.

Molti copiatori molto onore...

La mancanza di fantasia è una malattia nazionale, ma nel mondo giornalistico (si fa per dire) sta diventando una qualità. Prendete ad esempio una pubblicazione concorrente che, non paga di aver tentato la strada dei manifesti(ni), del club ecc., adesso ha lanciato clamorosamente il suo similCasco d'oro. Dovremmo arrabbiarci? Ma se ci copiano significa che le trovate di AUTOSPRINT meritano. E poi c'è bisogno di un premio di consolazione (vero Gagliardi?).



Quegli errori

Dicono che l'ing. Forghieri, ricomparso nello staff Ferrari a Val-lungia (pur all'ombra del silenzioso ing. Colombo-Kissinger), abbia fatto fuoco e fiamme con i giornalisti, chiamati a responsabili dei guai Ferrari in F. 1 perché avrebbero gettato discredito sulla B. 2 impedendogli di lavorare tranquillo.

E' una vecchia storia. Ne riferimmo già ai nostri lettori. Proprio col sottoscritto il bravo tecnico modenese ebbe uno sfogo del genere. Uno sfogo d'accusa. Però si dà il caso che i fatti abbiano dimostrato il contrario. E non si capisce questa « pervicacia » del nostro. Perché in fondo le due macchine sono sempre uscite dallo staff tecnico da lui diretto.

Però è anche vero che la sospensione sotto accusa (quella famosa orizzontale posteriore) è tornata tradizionale nel disegno di

quel Rocchi che è (bisogna pur dirlo una volta) uno dei « magitecnici » ferraristi che rimane troppo nell'ombra. E si dà il caso, a sentire certe voci, che la nuova modificata sospensione anteriore della (quasi) B. 3 provata in questi giorni pre-Kyalami, nasce proprio dalla matita di Rocchi. Che ce l'aveva in un cassetto da qualche stagione!...

Forse, a voler ben scavare nei problemi Ferrari ci sarebbero tante « scoperte » interessanti per capire alcuni risultati. Come la storia dell'alettone posteriore. Abbiamo sentito (con le nostre orecchie) molte volte i piloti ferraristi nel '71 richiedere « più carico » sul posteriore. E questo si sarebbe potuto ottenere spostando più indietro (come mostrano le altre monoposto) lo spoiler. Ma non se ne è fatto nulla. Adesso pare che la B. 2 sia stata mandata

« Beve » troppo il 312 B

• Qualcuno ha cominciato a convincersi che, alla base di certa non competitività della Ferrari F. 1, ci sia anche il consumo maggiore del 12 boxer rispetto all'8 V Cosworth. Le Ferrari si trovano in difficoltà specialmente nei chilometri iniziali dei Gran Premi. Quando cioè sono più pesanti di carburante (25 litri in più significano circa 40 chili) è più difficile guidarle, i freni sono più sollecitati ecc. Invece, quando si alleggeriscono, diventano più veloci. E i piloti ferraristi infatti sono spesso più aggressivi nel finale delle gare.

La soluzione, direte voi? Consumare meno, ovvio. Magari aumentando la potenza « in basso » (molto utile con quei circuiti lenti che imperano nella F. 1 marca Stewart). E' quello che ad esempio sta facendo la Tecno con il boxer 12

KINNUNEN e Le MANS Pericolo BOXER

• E' stato raggiunto ufficialmente l'accordo di Ferrari col pilota finlandese KINNUNEN per la Targa Florio (ma forse anche per qualche altra gara). Intanto alcuni delegati di Le Mans sono stati a Maranello per definire la partecipazione della Ferrari alla 24 Ore. Sono state garantite tre 312 P ufficiali al via (più qualche privata?). Pare che la Matra preoccupi un po' per la velocità max, ma non dovrebbero esserci scarti complessivi.

• Che l'ing. Colombo sia ormai un deus ex machina della Gestione Sportiva Ferrari, lo dimostrerebbero gli interessati inviti che riceve (e rifiuta in genere) un po' da tutti. A proposito del « Kissinger » c'è da aggiungere qualcosa al ritratto della scorsa settimana. Non è proprio un uomo-Fiat come molti credono. La scelta è partita proprio da Ferrari. Bisogna sapere che Colombo era — come scritto — alla Gilera ai tempi della famosa squadra Corse, quando il giovane figlio di Ferrari, ing. Dino, era molto amico del Gilera jr. Ferruccio. Anzi in quel periodo, fu Colombo che suggerì la soluzione dei carburatori con la flangia elastica sul motore, come nelle moto, per risolvere un certo problemino della Ferrari Mondial 2000.

• L'Abarth avrebbe chiesto di provare la Formula Italia nella pista di Fiorano della Ferrari.

• L'autodromo di Fiorano-Ferrari è ormai quasi a punto. Mancano solo i collegamenti televisivi ed elettronici e la ultima bitumatura. Tra una diecina di giorni la « vernice » con i giornalisti. Poi le prove a ritmo pieno (a cominciare con MUNARI). Intanto contro gli intrusi è comparso un maestoso cane pastore tedesco (ed ha solo 5 mesi). Come potevano battezzarlo se non « BOXER »? Pare sia daltonico (utile per non farsi irretire dalle tessere di vario colore che verranno elargite a pochi eletti ammessi — le poche volte — alla tribunetta sovrastante i miniboxes).

• Anche Bonnier voleva fare un reclamo contro la Ferrari a Daytona. Per la diversità degli attacchi delle cinture di sicurezza a 5 punte.

• Chi se ne intende dice che l'Alfa era poco veloce sul catino in Florida perché aveva troppo spoiler. D'altronde, con meno, non sarebbe stata a posto nel « misto » (Come dire: la verità sul famoso miglior rendimento nel tratto lento comincia a farsi strada).

• Notata l'altra settimana al rendez-vous Lancia post Montecarlo l'assenza dell'ing. Sguazzini.

• Mauro NESTI cerca sistemazione. Paolo Moruzzi si adopera all'AMS. Anche Francisci « tiene i contatti » col neo presidente della C.S. bolognese. (Eppure la IRIS non c'è più...).



terribili

alla famosa galleria del vento 1:1 di Stoccarda e il responso del test è stato indubitabile: l'arretamento si impone!

Dunque i piloti non hanno poi tutti i torti. Come l'ing. Forghieri si sfoga a sostenere. Dimenticando tra l'altro che, pur se fosse vero che i piloti non capiscono di tecnica, è per loro, per farli rendere al meglio, che viene costruita la macchina. E la miglior cosa è approntarla come la sentono più valida per il proprio rischio. E' elementare, direbbe Sherlock Holmes al fido Watson. Sarebbe come se la Fiat, dovendo costruire le sue 500, per una media di automobilisti mediocri, pretendesse di farle come vogliono i manuali. E dire che l'automobilismo italiano (anche non da corsa) ne ha pagato di scotti per queste cocciute convinzioni! Alla Lancia ne sanno qualcosa (dall'Era Flavia).



I sorridenti due personaggi in prima fila (a destra), durante la premiazione della Ford Italiana a Roma, sono il presidente dell'ACI avv. Marinucci e il suo (auto)delfino avv. Carpi de' Resmini, per ora sempre presidente dell'AC Roma. Si vivono giorni caldi all'ACI (non solo per il ritorno di Scalfaro ai Trasporti). Sono in atto le Grandi Manovre di Successione. Nonostante tutto il suo daffare e il meritevole equilibrio dimostrato, l'aquilano Marinucci ha molti ambiziosi nemici. Tutto sta a vedere se, nelle more della nuova crisi politica, il PSI conterà ancora molto pro-Carpi (che però è sempre stato anche molto «andrechtiano»). Il bello è che altri personaggi, tra i quali un esponente emiliano che finora si è distinto per tagliare le gambe allo sport, tenta di diventare la «terza via» per la successione (sì, parliamo del presidente dell'AC Modena dr. Orlandi, che si legato al dito — con Marinucci — la mancata nomina a presidente della SARA). Ma forse non si è reso conto di star giocando per Carpi!

● Chiesto a Roberto Angiolini: te la senti di «sbottonarti» un po' sulla squadra CSAI Rallies? «Ritengo difficile il princio delle scelte dall'alto, che ricalca l'errore della F. 2 dello scorso anno, ma a parte ciò ti dirò che per far parte della squadra bisogna trovare piloti con questi requisiti: tempo, vettura, mezzi, esperienza. Chi può trovarmene altri oltre quelli scelti? se sì, li proponga...

Gli echi alla sentenza di Macerata

● Sulla questione scottante di Macerata (la condanna del pilota per guida pericolosa in corsa) pare che l'avv. Marinucci si sia prontamente interessato (richiamando il segretario CSAI Saliti che non appariva molto al corrente della novità). La sentenza non è depositata ancora. Ma l'ACI è deciso, tramite i suoi esperti, a fare tutti i passi necessari per annullare questa incredibile interpretazione della responsabilità agonistica. Speriamo...

PERCHÈ «assurdo» giuridico



NANNI GALLI alla gogna. La foto (guardacaso) è stata scattata nella Disneyworld della Florida, prima della 6 Ore di Daytona. Dopo quanto è successo, avendo messo sotto accusa il pratese, quasi fosse lui il responsabile delle incompetività delle 333, sembra proprio che lo vogliano così (condannato) i dirigenti Alfa!

● Commento (romano) al reclamo (mantenuto) dell'Alfa contro il quarto posto di Regazzoni-Redman a Daytona: e nun ce vonno stà!

● Sapete cos'aveva il motore della 312 P. vittoriosa di Andretti-Ickx a Daytona? «Andava a 11» per colpa di un iniettore che non era stato ben fissato con lo speciale «collante». Eppure, anche senza il motore «pieno», i due hanno vinto. «Senza quel guaio — ha giudicato Andretti — la prima delle Alfa sarebbe arrivata a 25 giri».

● Sentito a Daytona, il venerdì, quando mancavano venti minuti alla fine delle prove. Un pilota alfista si avvicina al suo d.t.

«Mi fa provare, ingegnere, debbo fare i cinque giri di qualificazione...»

— Ovvio, e tu potevi arrivar prima anziché rimanertene in Italia...

«Va bene, se vuole che non parla, me lo dica. Perché se non mi qualifico non mi fanno partire.»

(Avete riconosciuto i personaggi?)

● Osella non correrebbe più a Sebring (ammoché non accoppiere Soler-Roig con Quester) perché Merzario è adesso off limits Ferrari. Nei giorni di Sebring sarà a Le Mans per le prove preliminari, che saranno precedute da un test del 312 P codalunga in autostrada. Per le prove preliminari a Sebring ci sarà Andretti per la Ferrari mentre con l'Alfa è officiato intanto Revson.

● Mike Parkes avrebbe confidato che con una Pantera De Tomaso portata a punto si può vincere Le Mans (perché i prototipi «rompono»). Però l'inglese della Filipinetti sembra deciso a correre Le Mans con la Ferrari Daytona GT.

● Un amico incontra Giorgetto Pianta e lo redarguisce: ti vedo ingrassato! «Oh, no — replica il «rosso» — sono l'unico alfista che ha conservato il serbatoio di sicurezza!» (Che ne dite? Se è così l'ha ancora lo stesso ingegner Chiti...).

Marcellino

L'inconcepibile sentenza con la quale il Tribunale di Macerata ha condannato il pilota senese Carlo Giardini a due mesi di reclusione ed al ritiro della patente di guida per sei mesi, in seguito all'incidente che nelle prove ufficiali costò la vita al giovane Lucio Bertolini, officiato quale commissario di percorso, dopo essere stata da noi stigmatizzata la scorsa settimana, ci ha indotto a chiedere l'illuminato parere del Dott. Giorgio Liguori, presidente dell'Automobile Club Bologna, consigliere di Corte d'Appello e, recentemente nominato, presidente del Comitato Studi Giuridici della CSAI.

L'interpellato, che già in precedenti occasioni ha avuto modo di esporre il suo parere in merito all'iter burocratico (per fatti sportivi) della giustizia italiana, della quale, peraltro, è un autorevole rappresentante, si è affabilmente messo a nostra disposizione rispondendo ai quesiti postigli con quella profonda conoscenza di causa della quale lo accreditiamo.

— Dottor Liguori, siamo certi che Ella avrà sicuramente letto la notizia della condanna del pilota Giardini per omicidio colposo derivante da guida pericolosa in corsa. Cosa ci può dire in proposito?

«Non ho sott'occhio la motivazione della sentenza e debbo, quindi, fare riferimento alle notizie apparse sui giornali le quali sono, peraltro, tali da originare il convincimento che il Tribunale di Macerata abbia fatto «mal governo» dei principi generali riguardanti la colpa penale. E' infatti un assurdo, prima logico che giuridico, parlare di guida pericolosa quando, come mi si assicura, il percorso di gara era chiuso al traffico e quindi le comuni norme di circolazione non potevano essere invocate.»

— Dottor Liguori, si arriverà mai, in Italia, al riconoscimento della colpa sportiva?

«Di colpa sportiva, a mio avviso, può parlarsi in relazione al pilota nei termini che ora chiarirò. Dal punto di vista puramente giuridico, una «colpa sportiva», valutabile, cioè, al di fuori degli schemi delle comuni norme contenute nei codici, non è configurabile. Ciò perché non v'è nel nostro ordinamento generale alcuna disposizione specifica che disciplini in maniera particolare le competizioni sportive. Ma è altrettanto evidente che una nota differenziale, una sensibilizzazione alla peculiare materia, deve scaturire da un'interpretazione giurisprudenziale che tenga il dovuto conto della immanente pericolosità, delle finalità agonistiche che, imponendo la ricerca della vittoria con ogni lecito mezzo, creano nello sportivo un non comune stato di orgasmo, tensione, eccitazione. Alla stregua di queste esigenze, la responsabilità penale del pilota in ordine ad eventi di morte o di lesioni, può configurarsi soltanto in casi eccezionali. Casi che debbono essenzialmente farsi risalire a violazioni delle norme regolamentari sportive.»

La colpa penale

Quand'anche non si volesse consentire con l'opinione che attribuisce ai regolamenti interni il carattere di vere e proprie norme giuridiche, va tenuto per fermo che le disposizioni emanate dall'organo sportivo, essendo vincolanti per chi partecipa alle competizioni, costituiscono, normalmente, l'unico valido presupposto per l'applicabilità della colpa penale.

Alla luce di queste premesse, non si riesce a comprendere quale addebito possa essere stato mosso al conduttore Carlo Giardini. Par-

lare di «guida pericolosa» è una vera e propria absurdità ed equivale ad impedire al pilota di lottare al meglio delle sue possibilità per la vittoria. A chi partecipa a gare agonistiche, teso com'è a dare il massimo rendimento, non si possono imporre freni che contrastino con il fine per il quale si batte. Ed il fatto che il pilota o per un errore di manovra, o per mero accidente, vada fuori strada, è una eventualità che va sempre posta in bilancio. Né va trascurata la circostanza che mi si riferisce, del nessun rilievo mosso al pilota dagli ufficiali di gara. Ritengo utile ribadire che la base deve sempre risiedere in una violazione delle norme regolamentari sportive.

La paglia non serve

Piuttosto, dagli elementi che apprendo dai giornali, mi chiedo se sia stato opportuno l'allestimento di balle di paglia lungo il percorso. E' opinione diffusa, infatti, che l'adozione delle balle di paglia in funzione protettiva, non abbia alcuna consistenza in quanto una vettura che pesi circa 10 quintali, lanciata a notevole velocità, non potrà mai trovare nella palla di paglia stessa un freno idoneo a fermarla di colpo (cosa che, invece, si verifica con un muro o un guard-rail).»

— Ritene Ella che in sede di appello, poiché appello sicuramente vi sarà, la sentenza primitiva possa essere cassata?

«Per quanto sopra esposto, ritengo che la Corte d'Appello, e poi eventualmente la Corte di Cassazione, debbano riconoscere l'assoluta mancanza di ogni elemento di colpa nella condotta di Carlo Giardini, prosciogliendolo con formula piena e riaffermando elementari principi che talvolta non vengono tenuti presenti per difetto di esperienza in materia di competizioni automobilistiche; e talvolta per una sia pur inconsapevole preconcetta ostilità allo sport motoristico. Mi riservo di tornare, se necessario, in maniera più particolareggiata sull'argomento, quando avrò a disposizione il testo completo della sentenza.»

— Cosa intende fare nella sua qualità di presidente del Comitato Studi Giuridici della CSAI?

«Porterò all'attenzione del comitato questo ed altri casi: fra i quali quello relativo alla morte del pilota austriaco Reisch che mi ha particolarmente colpito perché a parere non soltanto mio, è una delle ipotesi in cui non è possibile scorgere responsabilità di terzi. E' sottinteso che il nostro comitato si dedicherà con passione alla materia pubblicando studi specializzati, propagando gli argomenti giuridici idonei ad introdurre indirizzi giurisprudenziali che riflettano un adattamento evolutivo alle caratteristiche inconfondibili dell'attività motoristica.»

— Ma vi batterete per l'introduzione della «colpa sportiva»?

«Posso assicurare che affronteremo anche questo argomento studiando la maniera giuridica più appropriata per pervenire, se del caso, ad una legislazione specializzata. E' certo che recenti decisioni hanno creato uno stato di allarme e di profonda preoccupazione. La passione degli sportivi, una delle poche sane e disinteressate che ancora esistono in tempi in cui l'opportunismo, la vigliaccheria, la goffaggine, sono spesso eretti a simbolo di saper vivere, merita di essere fermamente difesa!»

a. c. p.



DATELE UN NOME ve la regaliamo!

Lo spoglio delle schede-voto del concorso «Datele un nome, ve la regaliamo» è terminato ed è già stata portata a termine una prima selezione sulla quale la giuria sarà chiamata a scegliere il nome più bello per la nuova Dune-Buggy dell'All Cars Autozodiaco di Pianoro. La giuria, composta da Lucio Dalla, Andrea de Adamich, Franco Moccagatta, Marcello Sabbatini e Mario Zodiaco, nella riunione conclusiva che si terrà entro la fine di febbraio, sceglierà il nome e indicherà quindi il fortunato vincitore del nostro concorso.

20 premi di consolazione

La scelta non sarà certo facile e per premiare le migliaia di lettori che hanno partecipato al concorso, oltre alla «Dune Buggy» che va al vincitore, saranno assegnati altri 20 premi ex-aequo ad altrettanti lettori che hanno indicato i nomi più belli.

Molti amici ci hanno scritto scusandosi del ritardo nell'invio delle schede. State tranquilli, la segreteria è stata comprensiva con tutti e ha valutato favorevolmente le schede giunte in ritardo ma spedite da lontano. Diciamo questo soprattutto per gli amici del Sud e per i lettori che ci hanno scritto dall'estero. Abbiamo aperto e catalogato tutte le schede pervenute e anche le numerosissime lettere di accompagnamento delle schede, nelle quali avete motivato il vostro voto, dando spiegazioni sul nome proposto.



Riunioni a catena delle Associazioni F. 1 e S. P.

I costruttori contestano il rifornimento nei G. Premi

Com'è noto, nella sua ultima riunione del 1971, la CSI ha deciso che, a partire dal 1973, nelle gare di Campionato Mondiale di Formula 1 verrà reso obbligatorio un rifornimento di carburante.

Lo scopo di questa nuova modalità, secondo i componenti del bureau CSI, sarebbe triplo: permettere di ridurre la quantità di benzina ad una quantità molto vicina a quella imbarcata dalle vetture Sport e Gran Turismo (e naturalmente, l'obbligatorietà del rifornimento porterà con sé una limitazione nella capacità dei serbatoi; restituire alle gare di Formula 1 una durata di circa 2 ore senza avere a bordo troppa benzina; le operazioni di rifornimento ravvivano lo spettacolo.

Questo lunedì, a Parigi, si è riunito il bureau dei costruttori di Formula 1, per discutere appunto di questa novità. La prima cosa che salta agli occhi è — a quanto pare — che nessuno dei costruttori di vetture di Formula 1 è stato interpellato dalla CSI prima di prendere questa importante decisione. Per lo meno, i costruttori inglesi dicono di non averne saputo nulla, men-

tre è certo che la CSAI ha approvato la cosa senza dire nulla (né prima né dopo) né alla Ferrari né alla Tecno.

Per quanto riguarda la Ferrari, essa è andata a Parigi con delle precise controproposte, che possiamo così sintetizzare:

1) mantenimento dell'attuale situazione, con aggiunta di strutture resistenti e deformabili protettive per i serbatoi, con nuovi serbatoi in gomma a spessore maggiorato;

2) nel caso di prescrizione del serbatoio Autodelta, la Ferrari respinge la proposta di rifornimento obbligatorio per ragioni tecniche e sportive, come il reinserimento in gara dei piloti che hanno rifornito, la contemporanea sosta al box di più vetture, con conseguente confusione, e problema dell'unificazione dei sistemi di rifornimento su tutti i circuiti;

3) la Ferrari propone, in alternativa, per andare incontro alle opportunità spettacolari degli organizzatori, ed in previsione dell'aumento dei concorrenti in Formula 1, di far disputare i Grandi Premi in due batterie di 45

minuti al massimo, ed una finale di un'ora, con un intervallo minimo di un'ora fra batteria e finale;

4) è ovvio che, a seconda delle soluzioni adottate, dovrà essere tenuto conto di eventuali variazioni dell'attuale peso minimo.

Queste le proposte della Ferrari. Vedremo cosa deciderà la CSI, anche se sappiamo per esperienza che difficilmente a Parigi si torna indietro su una decisione già presa. A prescindere da ciò, e dal fatto che quella dei rifornimenti obbligatori non ci sembra una buona idea, è doveroso rimarcare come l'idea delle batterie e della finale sia stata evidentemente scelta dalla Ferrari come «male minore» in quanto era nota l'avversione della Casa di Maranello nei confronti di questa soluzione, già ventilata qualche tempo fa, e giudicata pericolosa, per il moltiplicarsi delle partenze, che sono uno dei momenti critici dei Grandi Premi.

Dopo la riunione dei costruttori di F. 1, la CSI ospiterà giovedì anche quella dei fabbricanti di vetture Sport.

L'«Europeo» motoslitte domenica a VIPITENO

C'è sempre un GALLO (Donatella) che vince

ROCCARASO - Una giornata tipicamente d'alta montagna con bufere di neve, che oltre a mettere a dura prova la organizzazione, impediva anche alle motoslitte, che pur sono mezzi da neve, di raggiungere i campi di gara. Erano presenti tutti i piloti reduci dalla prova di Scanno, ansiosi di accumulare punti a danno dei vari Leitner e Angerer, anche questa volta assenti.

In prima fila Marcello Gallo, il più agguerrito dei «cittadini». C'era anche Conforti, che ormai si può dire campione italiano della 200 cc., al quale manca solo la prova del Settentrione da disputare, per esigenze di regolamento. Non mancavano le dame che non hanno «mollato» neanche in questa giornata. Ha vinto nella 500 l'alfiere della ISO, quella marca che pare stia giocando a nascondino, con l'essere si presente come marca, in ogni gara, ma con piloti di volta in volta sostituiti.

La 350 è stata appannaggio di Salvadori con merito ma senza lode, deluso Marcello Gallo che ripetendosi avrebbe messo una serie ipoteca sul titolo... ma la delusione ha trovato conforto in famiglia: infatti Donatella Gallo, con la sua smagliante vittoria su avversari di tutto rispetto, ha ristabilito l'equilibrio in famiglia oltre a fare sua la splendida coppa Lancôme.

Quello di oggi è stato un impegno notevole per i piloti che servirà ad accelerare la preparazione in vista del confronto europeo di Vipiteno che avrà luogo il 27 febbraio prossimo, una gara molto attesa che conta sin d'ora oltre 120 iscritti. Le adesioni più numerose e qualificate sono venute dalla Francia, Germania, Svizzera e Austria.

GARA DI AREMOGNA (Roccaraso) - Valida per il campionato motoslitte - 15 febbraio 1972.

CLASSIFICHE
Classe 500 cc: 1. Berciga (ISO) 5'34"2; 2. Salvadori (Guidetti) 6'6"2; 3. Carra (ISO) 6'30"6.
Classe 350 cc: 1. Attilio Salvadori (Guidetti) 2'55"7; 2. Zerbi (Guidetti) 3'12" e 4; 3. Scaramuzzino (Guidetti) 3'29"2; 4. Comola (Guidetti) 3'44"3; 5. De Gregorio (Omnicar) 4'24"5.
Classe 200 cc: 1. De Gregorio (Omnicar) 5'48"7; 2. Conforti (Omnicar) 5'56"7; 3. Lacagnina (Omnicar); 4. Del Bravo P. (Omnicar); 5. Del Bravo F. (Omnicar).
COPPA DELLE DAME
 1. Donatella Gallo (Guidetti) 3'34"2; 2. Fosca Foscarini (Bombardier) 3'44"2; 3. Carla Foti (Guidetti) 3'44"5; 4. Sandra Zerbi (Guidetti) 3'49"2; 5. Maria Cappabianca 3'57"3.

CORRIERE CORSE

MANIFESTAZIONE

CLASSIFICA

SINTESI DELLA CORSA

Padroni in casa

FINLANDIA - Rally Artico - Rally

1. Kinnunen (Porsche); 2. Makinen (Escort); 3. Rainio (Opel).

Dopo le vittorie in tante gare del campionato marche, Kinnunen ha vinto anche questo rally, disputato fra le solite difficoltà di questo tipo di gara. Ai primi sette posti, tutti finlandesi.

Era veramente primavera

FRANCIA - Rally Printemps - Rally

1. Roussely-Rorems (Alpine)

Tempo clemente, tenendo conto della stagione, però la gara è risultata molto dura. La vittoria di Roussely era scontata.

I belgi erano soli

BELGIO - Boucles de Spa - Rally.

1. Andreassens (BMW).

Non c'è stata la prevista lotta franco-belga, perché i francesi erano pochi, e mancava soprattutto Henry. Pioggia battente, neve e ghiaccio in certi punti, tanto che su settanta partiti soltanto trentasette sono arrivati al traguardo.

DAYTONA 500
STOCK-CAR



il giornale di mezzanotte
per telefono e per telex

AUTO
SPRINT

domenica SPRINT

La velocità al box è essenziale nelle lunghissime gare per vetture Stock. Ecco gli uomini di Richard Petty attorno alla Plymouth del loro pilota, che ha vinto la prima gara a Riverside, ma è stato sfortunato alla Daytona 500, cedendo il passo al veterano A. J. Foyt

FOYT 24 milioni a 260 all'ora

GRAN PREMIO D'AUSTRALIA - Gara internazionale di velocità in circuito valida quale settima prova della Coppa Tasmania - Circuito di Sandown Park (Melbourne), 20 febbraio 1972.
LA CLASSIFICA

1. Graham McRae (STP Leda) 52 giri pari a 164 chilometri in 54'59"4, alla media di 173,546 kmh; 2. Gardner (Lola T 300) in 55'02"1; 3. Hobbs (McLaren M 22) 55'11"8; 4. Hailwood (Surtees TS 8) a 1 giro; 5. Brown (McLaren M 10 B) a 2 giri; 6. Pilette (McLaren M 10 B) a 2 giri; 7. Harvey (Brabham BT 36) a 2 giri; 8. Francevich (McLaren M 10 B) a 3 giri; 9. Cooper (Elfin Mr 5) a 3 giri; 10. McConnell (GRD) a 3 giri.
Giro più veloce: Graham McRae (STP Leda) in 1'02"4, media 178,969 kmh.
La classifica della Coppa dopo 7 prove: 1. McRae punti 39; 2. Gardner 27; 3. Hailwood e Matich 22; 5. Pilette 12; 6. Hobbs 11; 7. Oxtan 7; 8. Stewart e Noyes 5; 10. McCormack e Brown 2; 12. Radifich 1.

Mc RAE è già campione TASMANIA



SPECIALE PER AUTOSPRINT

DAYTONA BEACH - La «Daytona 500», una delle corse più seguite ed interessanti e ricche riservate alle vetture Stock, è stata vinta dal quattro volte vincitore di Indianapolis, A. J. Foyt, il quale ha preso il comando all'inizio della gara e non l'ha più mollato, a parte qualche attimo in corrispondenza con i rifornimenti. Il suo box ha fatto miracoli, ed i fratelli Wood hanno compiuto il loro lavoro sulla sua Ford-Mercury in un tempo medio di 18".

Per la vittoria, è comunque mancata la battaglia grossa che Bobby Isaac, Richard Pet-

so anno. La gara è stata priva di suspense ed anche priva di incidenti gravi, ma già dalle giornate di qualificazione i numerosissimi spettatori affluiti sull'anello di Daytona hanno vissuto momenti di brivido. Le prove, iniziate il martedì e terminate il giovedì con due batterie di 125 miglia ciascuna, hanno visto Isaac conquistare la posizione al palo (e 5000 dollari), alla media di 229,009 kmh, seguito da Foyt, mentre Petty, ex-campione degli Stock-Cars passato alla STP-Granatelli con un contratto di un milione di dollari, ed il suo compagno di colori Baker si sono dovuti accontentare di posizioni di rincalzo, oltre il trentesimo posto.

Questa vigilia della 500 miglia è stata funestata dall'incidente che ha causato la morte del 36enne Raymond «friday» Hassler, dovuto fondamentalmente ad uno dei «metodi» più diffusi nelle gare Stock, detto «drafting», che consiste nel formare dei veri e propri «treni» di vetture che letteralmente si spingono, muso contro coda, sfruttando la scia della prima e «sospingendola» invece di superarla. Lo scoppio di un pneumatico di una di queste vetture, che viste da lontano formano una specie di fettuccia d'acciaio, ha provocato un testa-coda in mezzo al quale si è trovata la vettura di Hassler, il quale è deceduto sul colpo.

Per quanto riguarda le novità tecniche, quest'anno la maggioranza delle Stock ha alzato ancora l'alettone generalizzato in coda ed ha montato degli spoiler anteriori piuttosto vistosi, per migliorare la manovrabilità dell'avantreno. I motori sono stati un po' limitati per regolamento, ma sono sempre in grado di erogare circa 800 HP, che negli anelli ad alta velocità significano oltre 340 kmh di velocità massima.

Lo spettacolo per i centomila che, dopo giorni di maltempo, si sono finalmente goduti il sole della Florida è stato comunque salvato dalla magnifica condotta di gara di Foyt, il quale si è così preso la rivincita sul secondo posto (in volata, per un decimo) ottenuto nell'edizione dello scorso

so anno. La gara è stata priva di suspense ed anche priva di incidenti gravi, ma già dalle giornate di qualificazione i numerosissimi spettatori affluiti sull'anello di Daytona hanno vissuto momenti di brivido. Le prove, iniziate il martedì e terminate il giovedì con due batterie di 125 miglia ciascuna, hanno visto Isaac conquistare la posizione al palo (e 5000 dollari), alla media di 229,009 kmh, seguito da Foyt, mentre Petty, ex-campione degli Stock-Cars passato alla STP-Granatelli con un contratto di un milione di dollari, ed il suo compagno di colori Baker si sono dovuti accontentare di posizioni di rincalzo, oltre il trentesimo posto.

Questa vigilia della 500 miglia è stata funestata dall'incidente che ha causato la morte del 36enne Raymond «friday» Hassler, dovuto fondamentalmente ad uno dei «metodi» più diffusi nelle gare Stock, detto «drafting», che consiste nel formare dei veri e propri «treni» di vetture che letteralmente si spingono, muso contro coda, sfruttando la scia della prima e «sospingendola» invece di superarla. Lo scoppio di un pneumatico di una di queste vetture, che viste da lontano formano una specie di fettuccia d'acciaio, ha provocato un testa-coda in mezzo al quale si è trovata la vettura di Hassler, il quale è deceduto sul colpo.

Per quanto riguarda le novità tecniche, quest'anno la maggioranza delle Stock ha alzato ancora l'alettone generalizzato in coda ed ha montato degli spoiler anteriori piuttosto vistosi, per migliorare la manovrabilità dell'avantreno. I motori sono stati un po' limitati per regolamento, ma sono sempre in grado di erogare circa 800 HP, che negli anelli ad alta velocità significano oltre 340 kmh di velocità massima.

Vic Elford — alla sua seconda stagione sugli Stock-Car — è partito in tredicesima posizione, a bordo di una Plymouth, giungendo decimo, mentre opaca è stata la gara di Donohue (Matador), decimo in qualificazione ma giunto arretrato.

La 500 Miglia di Daytona era la seconda prova del Campionato USAC, la prima è stata vinta a Riverside, il 23 gennaio scorso, dalla Plymouth di Richard Petty. A Daytona erano in palio complessivamente 250 mila dollari (oltre 150 milioni di lire), 39 mila dei quali sono andati a Foyt.

Lino Manocchia

Cerca una data il RALLY di S. MARINO

Il Rally di S. Marino non si effettuerà nei giorni 18 e 19 marzo come in un primo tempo anticipato. L'ha deciso la CSAI che qualche tempo fa ha inviato agli organizzatori un telegramma in cui li si invita a cercare un'altra data in quanto nella data in un primo tempo concessa c'è la concomitanza con un'altra gara già in calendario, il Rally Nazionale di Verona. Ovviamente molto sorpresi gli organizzatori che avevano già trovato il percorso (due giri uguali per un totale di 829 km di cui 160 di prove speciali) preparato il regolamento, stilato il radar per i concorrenti e, soprattutto, modificato la loro precedente data (25 novembre) in sede FIA.

Questa improvvisa decisione della CSAI ha colto un po' tutti di sorpresa: forse che non si sapeva già a novembre, al Convegno delle commissioni sportive, che il 19 marzo si sarebbe corso a Verona? Allora perché accettare in un primo tempo questa data, facendo sì che piloti e organizzatori impostassero un certo programma, per poi annullarla all'ultimo momento. Inoltre, come si spiega che a Montecarlo già diversi piloti fossero al corrente di questa decisione, mentre a S. Marino gli organizzatori ne erano ancora all'oscuro?

Questi ultimi, naturalmente, non si pronunciano, temendo forse che «puntando i piedi», la CSAI tolga la validità per il campionato italiano cui essi tengono molto, alla loro corsa, che ovviamente è «estesa» a tutti gli effetti.

SPECIALE PER AUTOSPRINT

MELBOURNE - Le speranze di Frank Matich e degli altri due stretti inseguitori, nonché quelle di tutti gli sportivi australiani, sono miseramente naufragate al cospetto della classe superiore del neozelandese Graham McRae che aggiudicandosi il G.P. d'Australia svoltosi sul circuito di Sandown Park, ha vinto, e per la seconda volta consecutiva, la Coppa Tasmania. Praticamente inutile sarà l'ultima prova del trofeo, quella che si svolgerà al termine della settimana ad Adelaide: Graham McRae ha ormai accumulato tale vantaggio che qualunque possa essere il risultato, nessuno potrà insidiargli la classifica acquisita.

Questa vittoria, McRae l'ha ottenuta al volante di una STP Leda, il cui motore ha fatto qualche capriccio verso la fine, tanto da far temere al pilota di non riuscire a condurre a termine la corsa quando ormai la vittoria appariva a portata di mano. Grazie ad un po' di fortuna l'incubo è però svanito.

Subito dopo il via è stato l'australiano Frank Matich a prendere la posizione di testa, al volante della sua STP Repco, tallonato dal connazionale Gardner, dall'inglese David Hobbs su McLaren M22, da McRae e dall'australiano John McCormack su Elfin.

Ma già al secondo giro passava in testa McRae che da allora, fino alla quinta tornata, si alternava al comando con Gardner e Matich in un entusiasmante confronto; poi, provato dallo sforzo il motore della vettura di Matich cedeva di colpo.

Così Gardner passava in testa, ma tallonato sempre più dappresso da McRae, che finalmente, al nono giro, riusciva a sua volta a passare

Il neozelandese ha anche stabilito il giro più veloce in 178,969 orari, cioè un tempo inferiore di nove decimi di secondo rispetto al vecchio record, detenuto dall'australiano Niel Allen.

Dopo venti giri Hobbs riusciva a portarsi al secondo posto e si prodigava nello sforzo di superare McRae, ma il tentativo doveva dimostrarsi vano e Hobbs concludeva la gara al terzo posto. Fino a quel momento si erano ritirati l'australiano Bob Muir, per guasto al motore della sua Lola T300, e McCormack per guasto al cambio.

Mike Hailwood ha lamentato noie meccaniche alla sua Surtees, per cui non è riuscito mai, durante tutta la gara, a far parte del gruppo di testa.

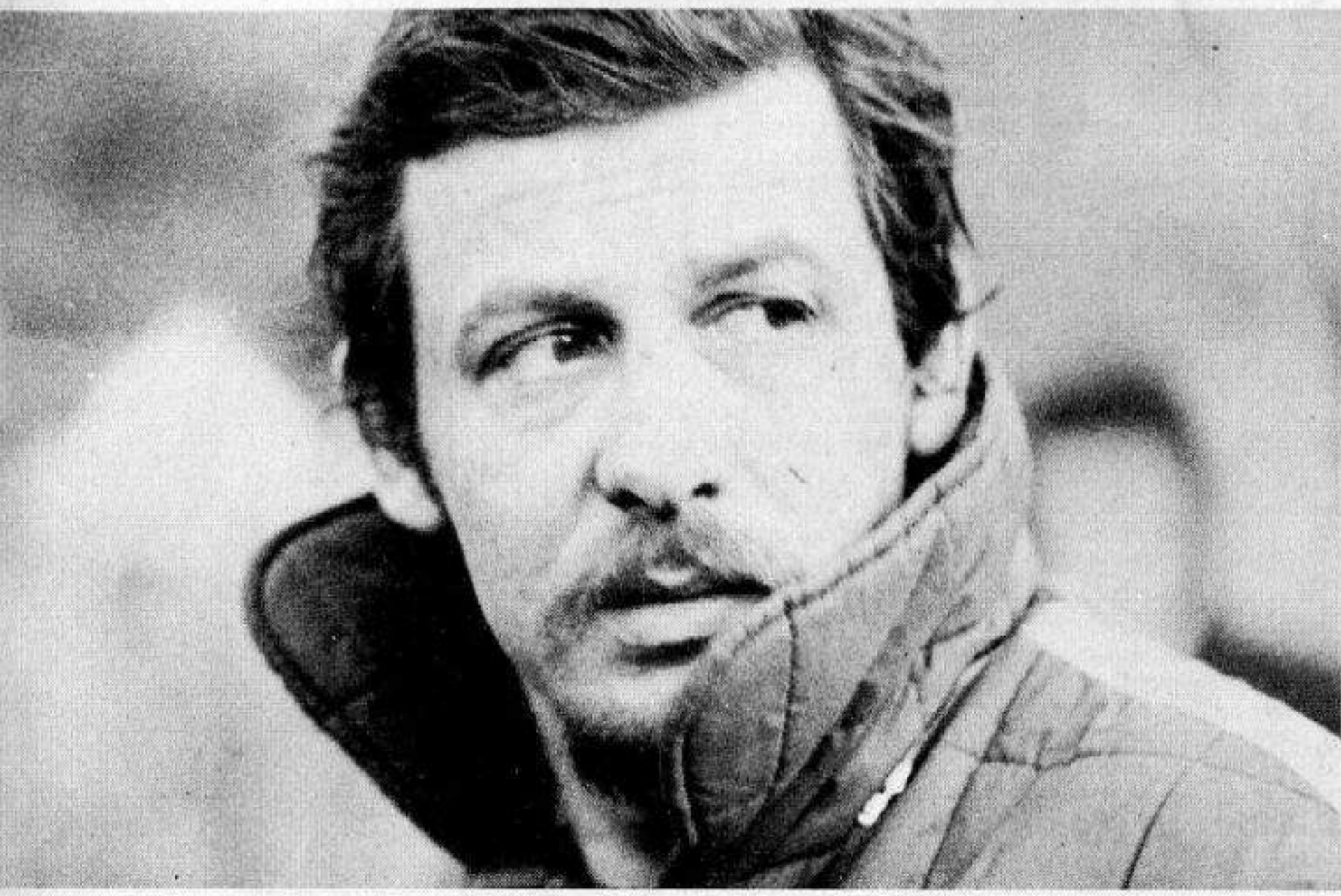
Il motore della vettura di McRae ha cominciato a registrare noie verso la fine, con una preoccupante caduta della pressione dell'olio, proprio mentre Gardner, alle spalle di McRae, si faceva più minaccioso. L'inconveniente però si è risolto da sé e ciò ha permesso al neozelandese di concludere vittoriosamente la gara.

Sceso dalla vettura raggiante, fra gli applausi di un pubblico entusiasta McRae ha dichiarato, a proposito del guasto che per poco non lo aveva eliminato dalla gara: «Quando il motore ha cominciato ad accusare noie, ho pensato che mi avrebbe tradito! Invece ha continuato a funzionare lo stesso, nonostante il surriscaldamento. Dio sia lodato!».

Con questa vittoria il pilota ha vinto quasi diecimila dollari australiani e, come si è detto, ha accumulato abbastanza punti da considerare praticamente sua la coppa Tasmania del 1972.

John Anderson

La Lancia (terza con Kallstrom) sempre in testa nel mondiale Marche Rally



Harry Kallstrom (terzo) resta uno dei rallymen più regolari

Il proto-SIMCA del CRITERIUM non riesce a imitare le ALPINE

Ghiaccio e neve per DARNICHE

SPECIALE PER AUTOSPRINT

GRENOBLE - Indubbiamente l'Alpine Renault e Bernard Darniche troveranno una magra consolazione, in una vittoria che non basta per cancellare lo smacco di Montecarlo, ma le prestazioni del pilota francese, al volante di una berlina di 1800 cc., molto alleggerita (tipo Cévennes, Kg. 630) poco adatta all'itinerario del Criterium Neige et Glace, valevole per il campionato europeo piloti, restano notevoli.

Infatti Darniche ha condotto dal principio alla fine, precedendo Nicolas che pilotava la seconda Alpine 1800, con carrozzeria normale. Le condizioni molto particolari, in cui si è svolta la gara, hanno posto gravi problemi di tenuta di strada per Bernard Fiorentino, il cui prototipo Simca CG, con motore centrale di 2200 cc, non ha mai potuto neppure avvicinarsi ai tempi segnati dalle Alpine.

L'alternarsi di neve umida e di tratti asciutti, sui km. 1043 del percorso, che comprendeva quasi 300 chilometri di prove al cronometro, ha creato delicati problemi di chiodi, tanto più avvertibili sulla Simca CG il cui comportamento somigliava più a quello di una monoposto. Quanto a Haldi, che avrebbe potuto essere partecipante della lotta con la sua Porsche 911S di 2500 cc, poco dopo il via ha dovuto abbandonare per noie d'accensione.

Le condizioni veramente severissime sono del resto state fatali a quasi il cinquanta per cento dei concorrenti (46 al via), con uscite di strada per Hanrioud su Opel Ascona, Marianne Hoepfner su Alpine e Wollek su Alfa, mentre avevano noie meccaniche Greder, Marie Claude Beaumont (Opel Ascona), Christine Becker (Alpine) Maublanc (BMW) e Balas (Alfa). Jacques Henry era costretto a cambiare un cuscinetto, perdendo 9', Sabine ha lamentato il blocco dell'acceleratore, mentre Neyret Jullien e Henry facevano errori di percorso. Quanto a Piot, è uscito di scena per avere mancato un controllo.

La Ford, che faceva debuttare una Capri RS strettamente di serie, ha vinto il gruppo 2 con Guy Chasseuil, mentre Neyret ha completato il successo dell'Alpine. Jean Ragnotti si è dimostrato molto a suo agio e la sua vittoria nella turismo di serie gli consente di porsi in testa alla classifica del campionato di Francia.

L'incremento del chilometraggio, per soddisfare le regole del campionato d'Europa rallies per piloti, ha aumentato notevolmente la durezza della gara che è stata molto combattuta e sportiva. Pare che questo risultato inciti l'Alpine a interessarsi appunto a questo campionato, la cui classifica ha segnato una evoluzione « per il meglio », infatti due vetture verranno iscritte al Lyon-Charbonnières.

J. R. Jaubert

CRITERIUM NEIGE ET GLACE - 19-20 febbraio - Rally internazionale valevole per il campionato europeo rallyes piloti LA CLASSIFICA

1. Darniche-Mahé (Alpine 1800) 3.20'08"3; 2. Nicolas-Todt (Alpine 1800) 3.23'11"3; 3. Fiorentino-Gelin (Simca CG) 3.33'31"1; 4. Neyret-Terramorsi (Alpine 1800 S) 3.38'50"3; 5. Chasseuil-Baron (Ford Capri) 3.38'57"3; 6. Jullien-Pellegrin (Alpine 1800 S) 3.41'33"1; 7. Ragnotti-Coche (Opel Ascona) 3.42'28"3; 8. Charpentier-Pierre (R 12 G) 3.42'52"2; 9. Court-Payen Dei Negri (Opel Kadett) 3.53'35"3; 10. Laurent-Delfertier (Daf 55) 3.54'14"1.

Troppe capriole nelle « esercitazioni » siciliane

PALERMO - All'insegna dei colpi di scena la quarta e penultima giornata del secondo Trofeo Airone Molykote, il campionato chiuso di esercitazioni di guida che si svolge sul campetto sterato di Tommaso Natale vicino Palermo. Su tutto e su tutti l'ha spuntata il ritrovato Antonino Fontana, già « star » della passata stagione. Il pilota-preparatore è riuscito col suo Mini-Cooper ad abbassare il record del circuito stabilito nella prima giornata di gara, nonostante dal secondo passaggio sul timer, abbia dovuto procedere col cambio fuori uso.

Decisamente sfortunati i suoi più pericolosi antagonisti. Il primo, Traina, vincitore dell'ultima prova, è incappato in uno spettacolare capotamento durante la seconda tornata, l'altro, La Mantia, ha concluso come al solito la sua prestazione in una nuvola di fumo che veniva fuori da ogni pertugio del suo Morris Cooper avendo preso il via senza acqua nel radiatore. Spettacolare anche l'uscita di strada di una Cortina, finita saltellante su un terrapieno per il progressivo e visibilissimo cedimento della ruota anteriore sinistra.

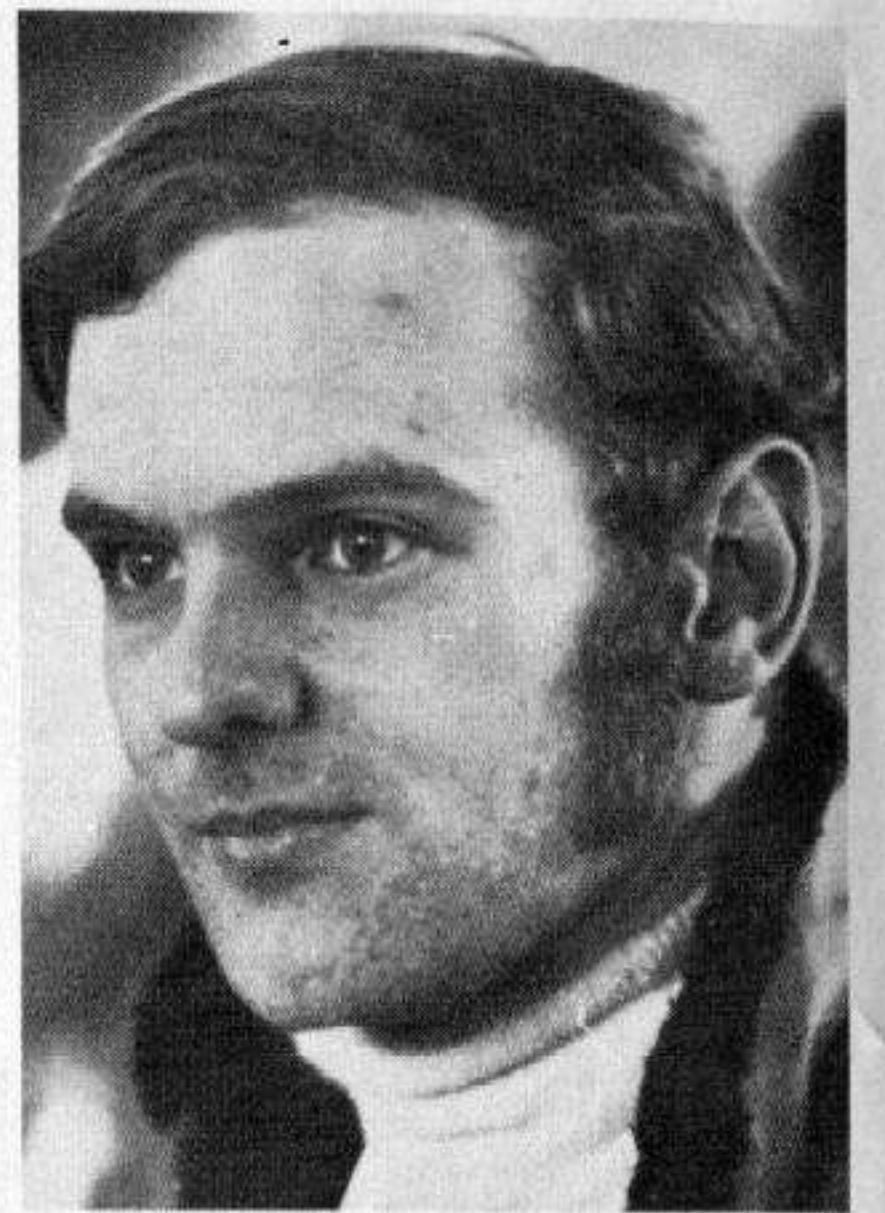
L'ultima prova del Trofeo, in programma per domenica 5 marzo, è stata spostata alla successiva domenica 12 marzo per la concomitanza con la giornata conclusiva del Rally di Sicilia.

2. TROFEO AIRONE MOLYKOTE - Quarta giornata - Palermo, 20 febbraio 1972. CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Antonino Fontana (Innocenti Mini-Cooper) 2'39"58; 2. La Mantia (Morris Cooper S) 2'46"29; 3. Palazzolo (A 112) 2'46"81; 4. Mattaliano (Innocenti Mini Minor) 2'49"10; 5. Conigliano (500) 2'50"55; 6. Fontana Antonio (Mini Minor) 2'50"55; 7. Pernice (Fulvia HF 1,6) 2'51"33; 8. Grignano (Fiat 128 Rally) 2'51"44; 9. Scalia (Fiat 595) 2'52"36; 10. Di Stefano (Mini Minor) 2'52"59.

E fu subito BLOMQVIST

La rimonta spettacolare di WALDEGAARD non è bastata contro la SAAB vincente



Stig Blomqvist (SAAB) ottimo vincitore del Rally di Svezia

SPECIALE PER AUTOSPRINT

KARLSTADT - Il ventitreesimo Rally di Svezia è stato vinto da Stig Blomqvist, su Saab ufficiale e, del resto, era uno dei grandi favoriti, vincitore dell'edizione dello scorso anno; l'altro « papabile » era Waldegaard, tre volte vittorioso in questa gara, su Porsche.

Il rally prevedeva un percorso di km 2.130, diviso in due parti, con una sosta in mezzo, e con 800 chilometri di prove speciali (36). Le Saab ufficiali avevano motori di 1800 cc che erogavano quasi 150 HP, mentre Waldegaard aveva preso a nolo la sua Porsche dalla Casa, la stessa con cui aveva corso al Rally di Montecarlo, con motore di 2500 cc, di quasi 260 HP. La Saab aveva poi altre due vetture ufficiali, per Orrenius ed Eklund, mentre la Renault aveva iscritto Ove Andersson e Jean-Luc Thérier, che ha dimostrato di trovarsi a suo agio su questo tipo di percorso. La prova delle R 12 Gordini era molto attesa, dato che la loro prima apparizione in gara, due anni fa in Marocco, non andò troppo bene. La Opel svedese, che l'anno scorso fece ottima impressione occupando il quinto, il settimo e il nono posto, aveva una buona squadra, con Eriksson, Henriksson, Kullang, Nasenius, Njstrom, tutti su Ascona. La Lancia disponeva di Kallstrom.

Come nel 1971, anche quest'anno neve scarsa e temperatura mite, se così si può dire, di circa zero gradi. Le

vetture sono partite a mezzogiorno, il venerdì, e Blomqvist ha subito preso il comando nella prima prova speciale, che ha invece visto il ritiro del suo compagno di squadra Orrenius, per guasto meccanico. Kallstrom era terzo, seguito da Waldegaard. Poi Blomqvist ha aumentato il suo vantaggio, precedendo Kullang, che a sua volta precedeva Kallstrom, mentre

che ha fatto perdere parecchi minuti. A questo momento Waldegaard era quarto, Kallstrom quinto e il pilota dell'Opel, Eriksson, terzo.

Adesso il vantaggio di Blomqvist era di 4'20", ma le ultime tre prove speciali della prima parte della gara sono state vinte da Waldegaard. A metà gara egli occupava infatti il secondo posto, alle spalle di Blomqvist che adesso aveva un vantaggio di 5'52". Terzo Kullang, quarto Eriksson a l' da Kullang, quinto Kallstrom. Arrivati a Karlstadt, il sabato mattina, c'è stata la sosta e la sera gli equipaggi sono ripartiti per iniziare la seconda parte del rally. Il percorso si svolgeva nella stessa direzione e ormai Waldegaard andava più forte perché il fondo era meno scivoloso, pur non minacciando la posizione di testa di Blomqvist.

Dopo la venticinquesima prova speciale l'ordine era il seguente: Blomqvist, Waldegaard, Kullang, Kallstrom, Eriksson, quindi non si sono avuti mutamenti per numerose prove speciali. Kallstrom era adesso molto vicino a Kullang e nella trentaquattresima prova speciale lo ha superato ed è passato ad occupare la terza posizione. Per le ultime tre prove speciali non si sono avuti mutamenti fra il gruppo di testa e Blomqvist, sentendosi ormai in posizione inattaccabile, aveva rallentato l'andatura, sicuro di una vittoria che ormai nessuno poteva più strappargli.

Bengt Bengtsson

Le classifiche dei campionati rallies

CAMPIONATO RALLIES MARCHE

	Montecarlo	Svezia	Totale
LANCIA	20	12	32
PORSCHE	15	15	30
SAAB	—	20	20
OPEL	2	10	12
DATSUN	12	—	12
FORD	8	—	8
BMW	—	6	6
ALPINE	4	—	4
FIAT	3	—	3

CAMPIONATO EUROPEO CONDUTTORI RALLIES

	Artic 1 Rally	Costa Brava	1 Neige Glace	Totale
Pinto - Macaluso	—	20	—	20
Kinnunen - Aho	20	—	—	20
Darniche - Mahe	—	—	20	20
Warmbold - Mehenel	—	15	—	15
Nicolas - Todt	—	—	15	15
Makinen - Salonen	15	—	—	15
Fiorentino - Gelin	—	—	12	12
Juncosa - Monaco	—	12	—	12
Rainio - Niaman	12	—	—	12

BIS in CANADA della FIAT 128

SPECIALE PER AUTOSPRINT

TORONTO - Nell'autunno dell'anno scorso (a torto o ragione) il Governo Provinciale dell'Ontario aboliva l'uso delle gomme chiodate su tutte le strade dello stato. Tale decisione, non poteva non influenzare l'andamento dei rallyes che si sarebbero successivamente svolti. Questa situazione è stata messa alla «prova del fuoco» in questi giorni, durante lo svolgimento del ventesimo «International Canadian Winter Rally», soprattutto grazie alle condizioni ambientali che sono venute a crearsi dopo che la neve era stata quasi completamente rimossa dal fondo stradale lasciando il posto però ad un buon spessore di ghiaccio.



Una Renault 12 al via dell'International Canadian Winter Rally

sendo stato il più veloce di tutti i concorrenti, avrebbe preferito alcuni cavalli in più nel motore, specialmente quando si trattava di tratti in salita.

Gli iscritti a questa manifestazione erano 78 e 68 sono stati i partenti con 47 equipaggi classificati. Tre case erano ufficialmente rappresentate; la Fiat con tre vetture del modello 128, la Nissan con ben 6 Datsun 510 e la Renault con tre R12 Gordini.

La favorita alla vigilia non poteva essere che la Fiat perché oltre che a Bruce e Betty Schmidt la casa italiana disponeva dello scozzese Andrew Cowan che nel '68 vinse la tanto pubblicizzata Londra-Sydney, ed è stato su sua richiesta che gli è stata messa a disposizione una Fiat. Interrogato al suo arrivo lo scozzese non ha avuto che lodi per l'organizzazione, definendola di primo piano e considerando questo Rally come unico del genere. Andrew Cowan, classificatosi ottavo, è incappato in una serie di guai a catena. Immediatamente dopo la partenza un corto circuito gli ha tolto di mezzo i fanali mentre dopo metà gara, prima ha rotto l'acceleratore e poi gli si è staccata la marmitta causando fra l'altro una foratura.

Altri favoriti di questa manifestazione, Walter Boyce e Doug Wood (attualmente, campioni canadesi della specialità) con la Toyota Corolla sono finiti terzi assoluti dopo aver accusato quattro uscite di strada. La Toyota, montava le Good-Year anteriormente e le Dunlop Snow Radial posteriormente.

Questo Rally d'Inverno, è il primo nella serie dei cinque che nel 1972 daranno vita ad un campionato Nord-Americano. Fra questi, dal 2 al 5 novembre vi sarà il «Press-On-Regardless» nello stato del Michigan che quest'anno fa parte del campionato mondiale.

Gilberto Gatto

20. INTERNATIONAL CANADIAN WINTER RALLY - Gara internazionale - Toronto, Canada, 11-13 febbraio 1972
CLASSIFICA ASSOLUTA
1. Jean-Paul Perusse-Lee Bartholomew (Fiat 128) penalità 27'15"; 2. Vanier-Belanger (Datsun 510) 33'57"; 3. Boyce-Wood (Toyota Corolla) 37'16"; 4. Berfelz-Beckenhour (Datsun 510) 40'25"; 5. Blondin-Thibault (Datsun 510) 43'37"; 6. Racine-Lacharite (Datsun 510) 44'45"; 7. Gozzard-Potts (Renault R12) 45'10"; 8. Cowan-Bellefleur (Fiat 128) 45'42"; 9. Bruce e Betty Schmidt (Fiat 128) 45'55"; 10. Smisol-Carroll (Datsun 510) 53'48".

SFIDA nel rally di Sicilia MUNARI contro VACCARELLA

SPECIALE PER AUTOSPRINT

PALERMO - A poche ore dalla chiusura delle iscrizioni del 1. Rally Internazionale di Sicilia parecchie decine di domande di iscrizioni sono giunte all'Ufficio sportivo dell'Automobile Club Palermo.

L'adesione che ovviamente ha suscitato maggiore eco nell'ambiente motoristico siciliano è quella della squadra Lancia che sarà al via con tre Fulvia gruppo 4 affidate alle coppie Munari-Mannucci, Ballesi-Bernacchini e Barbasio-Sodano. Ovviamente la partecipazione di Munari alla prova siciliana, in questo momento di ritrovata popolarità, ha portato alle stelle l'attesa per le previste ricognizioni, anche se il «Drago» sarà con ogni probabilità in Sicilia per una presa di contatto con le stradine madonite soltanto dal 25 febbraio circa. Ma il tifo siciliano, si sa, non conosce confini, e tanti appassionati controllano quotidianamente i tratti delle prove speciali più spettacolari, quelle di Madonna dell'Alto, di Sclafani Bagni e di Villaura, nella speranza di vedere i propri beniamini impegnati negli allenamenti preliminari.

L'altra adesione di notevole rilievo è quella della Fiat. La casa torinese, che sarà presente in Sicilia col consueto schieramento di mezzi di assistenza, sarà al via con otto equipaggi. Sulle 124 spider torinesi saranno impegnati i validissimi PAGANELLI-RUSO, PINTO-MACALUSO, SMANIA-ZAMBELLI, TROMBOTTO-ENRICO, BISULLI-ZANUCCOLI e la coppia femminile Tominz-Squaw, mentre con le esordienti 128 cou-né gruppo uno ci saranno PINO CECCATO con BERTOLLO e TECILLA-LIPIZIER.

Molti sperano in una GTAm Autodelta con Nino Vaccarella. Ma se da un lato è noto a tutti l'entusiasmo che la presenza di Vaccarella può

Lunedì 21 febbraio	Palermo	Chiusura delle iscrizioni
Venerdì 3 marzo	ore 8-12	Verifiche gruppi 3 e 4
Venerdì 3	ore 14-17,30	Verifiche gruppi 1 e 2. In Cefalù Lungomare C. Colombo
Sabato 4	ore 8,01	Inizio partenza per la 1. tappa Cefalù-Bivio Gibilmanna
Sabato 4	ore 24 circa	Esposizione classifica provvisoria 1. tappa ed ordine di partenza per la 2. tappa Cefalù-Lungomare C. Colombo
Domenica 5	ore 8,01	Partenza 2. tappa Cefalù-Lungomare C. Colombo
Domenica 5	ore 19 circa	Inizio degli arrivi
Lunedì 6	ore 12 circa	Esposizione classifiche finali
Lunedì 6	ore 18 circa	Premiazione

Chiusura delle iscrizioni
Verifiche gruppi 3 e 4
Verifiche gruppi 1 e 2. In Cefalù Lungomare C. Colombo
Inizio partenza per la 1. tappa Cefalù-Bivio Gibilmanna
Esposizione classifica provvisoria 1. tappa ed ordine di partenza per la 2. tappa Cefalù-Lungomare C. Colombo
Partenza 2. tappa Cefalù-Lungomare C. Colombo
Inizio degli arrivi
Esposizione classifiche finali
Premiazione

suscitare sulle Madonie (a proposito, pare che l'uomo-del-giorno-Munari non sia da meno, se è vero che la sua partecipazione al Rally siciliano è stata caldeggiata dal Ministero dell'industria sollecitato da alcuni «big» di Cefalù) appare in definitiva improbabile la presenza del «preside volante» in gara, vista la notevole specializzazione richiesta da questo tipo di gare, specializzazione che sia Vaccarella che l'assistenza Autodelta potrebbero difficilmente improvvisare.

noscalata «Cefalù-Gibilmanna» che dovrà essere affrontata a tempo libero (senza il navigatore a bordo). Il secondo giorno invece al posto della cronoscalata si effettuerà, in apertura, la prova speciale della Ferla, da ripetersi poi a conclusione dell'ultima tappa. In definitiva i percorsi delle due giornate di gara sono, a parte le prime «speciali», identici, con una percorrenza giornaliera di circa 550 km. La partenza di ogni tappa avverrà alle otto del mattino e la conclusione (teorica) per il primo arrivato, verso le 19 del pomeriggio.

SANDRO punta al «tricolore»

Il Campionato Italiano dei Rallyes la cui prima prova è prevista il 5-6 marzo prossimo in Sicilia ha già il suo favorito d'obbligo.

Si tratta del campione del momento, SANDRO MUNARI, che con la Fulvia parteciperà a tutte le gare tricolori appunto nel tentativo di assicurarsi il titolo.

Obbiettivi ben precisi da raggiungere sono stati decisi comunque anche per gli altri componenti la squadra Lancia: BALLESTRIERI punterà a bissare il successo della Casa italiana nella MITROPA CUP, mentre BARBASIO verrà impiegato soprattutto nelle gare valide per l'EUROPEO CONDUTTORI.

Gli stranieri Kallstrom e Lampinen (che correrà anche con la Saab quando sarà libero dagli impegni Lancia) saranno impiegati invece prevalentemente nelle gare valide per il campionato Marche capeggiato attualmente dalla Casa italiana.

Direttore di gara sarà il valido Palmieri (da anni una colonna della Targa Florio) che sarà coadiuvato dal padovano Lazzaretti. I delegati CSAI saranno Mirto Ventura e Rosso come «Sportivi» e De Riu come «tecnico».

La Sicilia si avvia così a vivere la propria prima esperienza rallystica in grande stile. Vista la massiccia adesione delle squadre ufficiali Lancia e Fiat nonché delle più blasonate scuderie, dalla «Tre gazzelle» alla «Nettuno», dal «Jolly» alle locali «Pegaso» e «Ateneo» a questa prima prova del campionato nazionale, c'è da credere che la terra della Targa Florio fornirà ancora una volta una prova valida ed entusiasmante per gli appassionati di automobilismo.

Giulio Mangano

● Un precoce comunicato stampa degli organizzatori della CORSA DEI CAMPIONI anticipa che la Surtees TS 21 e la nuova, rivoluzionaria March potrebbero debuttare in questa gara (però gli organizzatori hanno tutti il vizio di essere ottimisti!). Surtees dice che la TS 21 sarà «piuttosto diversa». Pare che farà una delle sue ormai rare apparizioni in questa corsa.

PROVE SPECIALI

● Bivio Gibilmanna-Piano delle Fate	km 13,500	tempo libero	8,02'	—
● Bivio Villaura-Villaura	km 6,000	tempo 7'12"	9,12'	9,31'
● Bivio Sclafani-Casa Cantoniera	km 4,500	tempo 5'24"	9,50'	10,08'
● Masseria Colla-Case Cipolla	km 2,200	tempo 2'39"	10,10'	10,30'
● Sottopass. Autostrada-Bivio Polizzi	km 3,200	tempo 3'51"	10,19'	10,39'
● Nociazzi-Bivio Santuario	km 8,500	tempo 10'12"	10,38"	10,58'
● Madonna dell'Alto-Nociazzi	km 8,500	tempo 10'12"	16,04'	16,24'
● Bivio Polizzi-Sottopass. Autostrada	km 3,200	tempo 3'51"	16,28'	16,48'
● Case Cipolla-Masseria Colla	km 2,200	tempo 2'39"	16,40'	17,00'
● Casa Cantoniera-Bivio Sclafani	km 4,500	tempo 5'24"	16,57'	17,17'
● Villaura-Bivio SS 120	km 6,000	tempo 7'12"	17,33'	17,53'
● Bivio Presti-Strada della Ferla	km 5,000	tempo 6'00"	18,40'	8,10' e 19,00'

PASSAGGIO PRIMO CONCORRENTE

	Sabato 4	Domenica 5
8,02'	—	—
9,12'	9,31'	—
9,50'	10,08'	—
10,10'	10,30'	—
10,19'	10,39'	—
10,38"	10,58'	—
16,04'	16,24'	—
16,28'	16,48'	—
16,40'	17,00'	—
16,57'	17,17'	—
17,33'	17,53'	—
18,40'	8,10' e 19,00'	—

SIMCA 1000 RALLYE 1

VEETTURA: Simca 1000 Rallye 1, berlina quattro porte cinque posti.
MOTORE: posteriore a 4 cilindri in linea, raffreddato ad acqua, alesaggio 76,7, corsa 70 - cilindrata 1294 cc. - potenza 60 CV DIN a 5400 giri - Coppia massima 9,36 kgm. a 2600 - compressione 9,8: 1 - distribuzione ad aste bilancieri - carburatore Solex 34 BICSA monocorpo.
TELAIO: scocca autoportante in lamiera d'acciaio e telaio integrato con longheroni anteriori e posteriori rinforzati - sospensione anteriore con molla a balestra trasversale, con nuovo punto di ancoraggio centrale - sospensione posteriore a molle elicoidali - ammortizzatori idraulici telescopici con taratura speciale.
CAMBIO: a quattro velocità sincronizzate + retromarcia. Comando a leva centrale - Frizione monodisco a secco a comando idraulico.
DIMENSIONI: passo 2220, carreggiata anteriore 1275, posteriore 1270 - serbatoio carburante da 36 litri - pneumatici 145 SR - 13.

AUTO
TUTTO



Una «RALLYE» sul serio

La Chrysler-France, di cui la Simca fa parte da qualche tempo, presenta quest'anno al pubblico «giovane» una vettura che definisce «a duplice vocazione, sportiva e per impiego normale», che viene ad accrescere la gamma già vasta delle Simca 1000: la **Simca 1000 Rallye 1**.

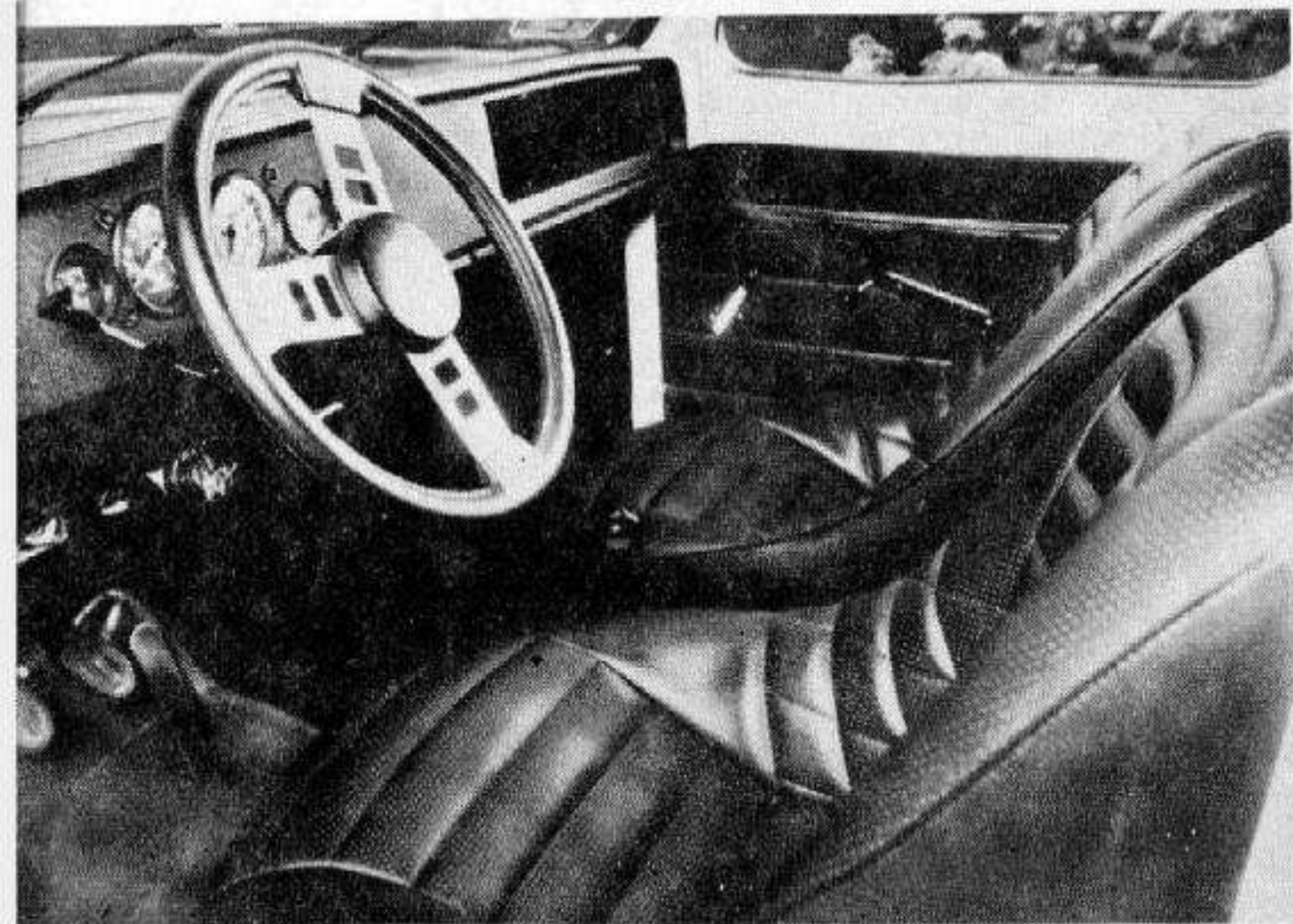
La nuova vettura, che sarà disponibile per la clientela

na clientela sportiva ma abbastanza per un uso brillante della berlina. Forse qualche cavallo in più non avrebbe fatto poi tanto male: non si capisce per qual motivo (se non quello economico) non si sia utilizzato il motore della Special (con la quale recentemente lo specialista Fiorentino ha ottenuto il 16. posto assoluto a Monte-

ponte posteriore.

La Simca 1000 Rallye 1 sarà certamente omologata nel Turismo di Serie (forse questa la ragione di quell'«1» nella sigla), dove però troverà degli ossi duri da rodere. A parte le vecchie Renault-Gordini, ora non più in produzione ma sempre temibilissime, avrà come avversarie le Fiat 128 Rally 1300 e la recentissima Innocenti-Cooper 1300, nella sua nuova versione. La nuova Simca è la più «rallye» delle sue naturali concorrenti, almeno nell'aspetto ed in certe soluzioni adottate intelligentemente in funzione proprio di un impiego agonistico della vettura. Quello che manca, ripetiamo, è una manciata di cavalli in più, anche se non escludiamo che su strada il suo comportamento sia migliore di quanto i dati forniti possano promettere.

Sopra il titolo, la Simca 1000 Rallye 1, che tradisce un aspetto «corsaiolo» anche nelle finiture interne, come si vede nella foto a sinistra



italiana dal mese di marzo, (a 1 milione e 90 mila lire) costituisce la naturale evoluzione del modello Rallye da 1118 cc, già conosciuta in Italia. Rimane infatti la medesima carrozzeria, mentre il motore è sostituito da un nuovo propulsore da 1294 cc e le sospensioni sono accuratamente irrobustite. La potenza erogata del nuovo motore è di 60 cv DIN che consentono alla vettura la velocità sull'ordine dei 150 kmh e il km da fermo in 36"5, prestazioni forse non particolarmente eccitanti per u-

carlo) che è identico ma che vanta 75 cv a 5600 giri, grazie ad un doppio corpo ed altre leggere modifiche.

Ad ogni modo la vettura è rifinita accuratamente: particolarmente curato il cruscotto antiriflesso e gli interni, con sedili avvolgenti e volante di tipo sportivo. Fra le altre innovazioni degne di rilievo, la presenza di un alternatore al posto della solita dinamo, lo sterzo fornito di un nuovo giunto elastico, la possibilità di avere la macchina con due diverse soluzioni al

ECCO LE PRINCIPALI MIGLIORIE RISPETTO AL MODELLO 1000 RALLYE DEL 1970-71.

MOTORE: incremento di potenza e coppia, passando la cilindrata da 1118 a 1294 cc, naturalmente con maggiore elasticità a disposizione.

ACCESSORI DEL MOTORE: pensando al Rally sono stati rinforzati e maggiorati diversi organi, tra i quali il motorino d'avviamento, il radiatore, mentre la dinamo è stata sostituita da un alternatore.

TRASMISSIONE: il cambio è stato dotato dei sincronizzatori della Simca 1100, il che costituisce una sicurezza complementare. Inoltre è possibile utilizzare due rapporti di riduzione, uno normale 9x37 e uno corto 8 x 35.

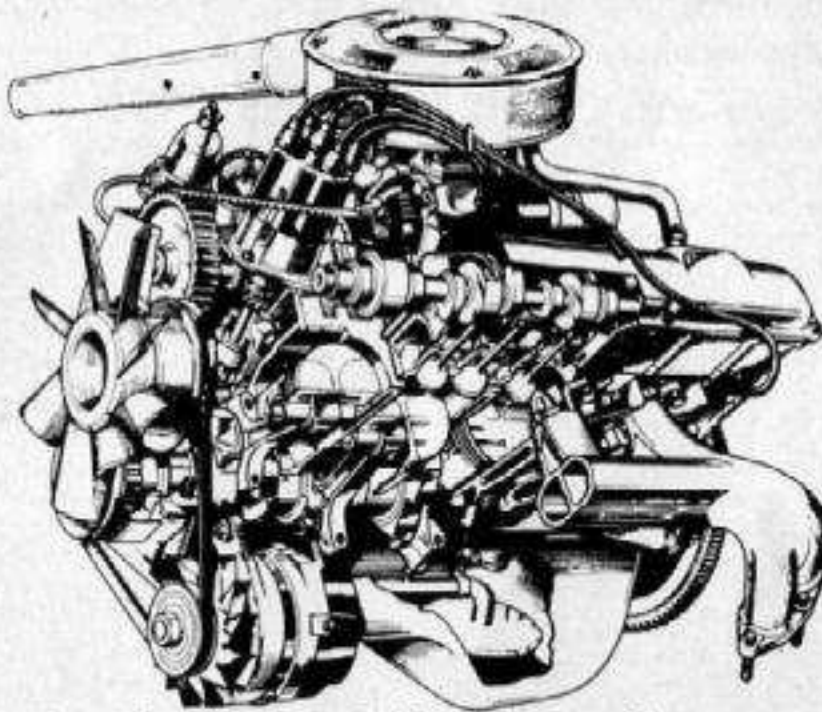
SOSPENSIONI: anteriormente rinforzate, con campanatura posteriore nega-



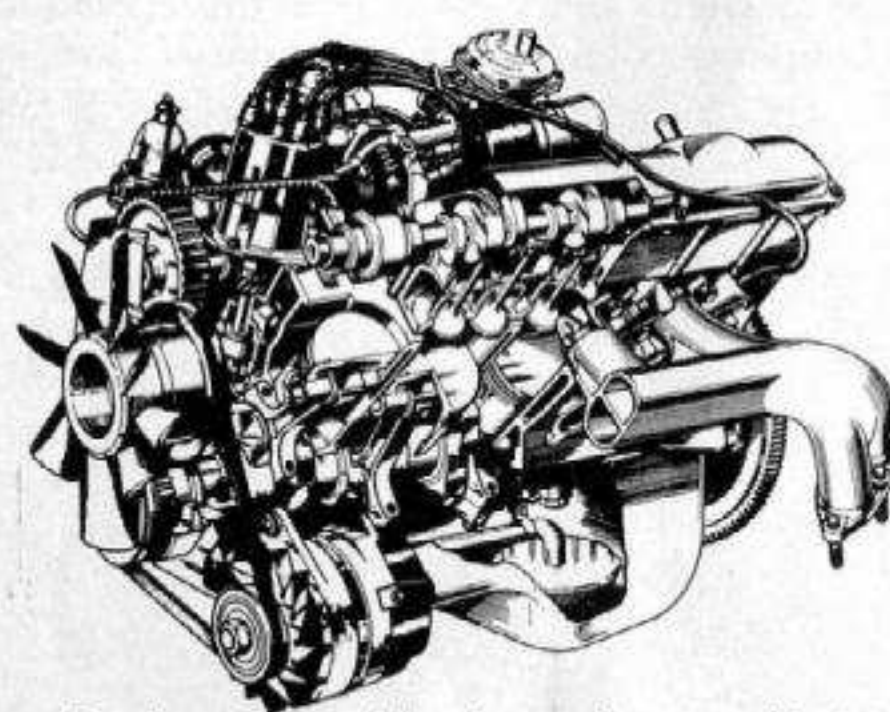
Sette modelli ESTATE

LONDRA - A ruota con le nuove Opel, la gamma delle «consorelle» Vauxhall è stata notevolmente riveduta e ora comprende sette modelli: Victor, berlina e Estate, Victor SL, berlina e Estate, VX4/90, Ventora 3300 cc, berlina e Estate. Tutte hanno basilamente la stessa carrozzeria e si distinguono soprattutto per il muso. Le carrozzerie sono più lunghe di quelle dei modelli precedenti e somigliano a quelle delle nuove Opel (anche se in effetti non si tratta di Opel inglesi, così come le Opel non sono delle Vauxhall tedesche). Carrozzerie più lunghe significano passo più lungo e quindi motori più grandi...concetto americano abbastanza familiare.

Il motore meno potente della gamma Victor è a camme in testa, di 1759 cc, ed eroga 90 HP a 5500 giri/min; la Victor SL ha un motore di 2279 cc che eroga 114 HP a 5500 giri/min e la versione con doppio carburatore, la VX4/90, eroga 122 HP a 5500 giri/min. Il motore a sei cilindri della Ventora di 3293 cc, eroga 140 HP a 4800 giri/min.



Il 6 cilindri a V della Victor più recente. E' un 2726 cc dotato di un nuovo albero a gomiti e di nuove cammes. La distribuzione è monoalbero in testa



Praticamente identico, il 6 cilindri della VX 4/90, che però è un 2279 cc. ed è alimentato da due carburatori. La potenza è sui 127 cavalli

FIAT (127) d'oro per il tris olandese

AMSTERDAM - Per la terza volta in sei anni la Fiat ha ricevuto ad Amsterdam il prestigioso trofeo che viene attribuito da una giuria internazionale di giornalisti specializzati alla «vettura dell'anno». E' un risultato eccezionale, un fatto unico, che mette in risalto particolare la qualità dei progettisti della fabbrica italiana, ma soprattutto l'esattezza delle previsioni

sulle necessità del mercato che da parte della direzione della Fiat hanno determinato le scelte sulle progettazioni a lungo termine.

Dopo aver ricevuto il premio per la 124, poi per la 128, stavolta la Fiat è stata premiata per la 127, per la quale i voti della giuria di Auto-Visie sono stati schiacciati. Infatti la Fiat 127 ha ottenuto quasi la metà dei voti disponibili (che debbono essere ripartiti su almeno cinque modelli) e quasi il doppio dei voti toccati alla macchina seconda classificata, il che indica abbastanza chiaramente come non vi fossero dubbi sul fatto che questa nuova macchina Fiat è la migliore tra quelle presentate nel 1971.

D'altra parte il voto della giuria internazionale, dato ai primi di dicembre, ha trovato nella clientela la migliore delle conferme, dato che sul mercato internazionale la nuova Fiat sta riscuotendo un successo strepitoso. Le sue qualità di grande abitabilità e di elevate prestazioni, rapportate alla cilindrata e alle dimensioni esterne, e il suo prezzo, sono gli elementi che hanno convogliato sulla Fiat 127 i voti dei giornalisti; e sono le qualità che ne hanno decretato il successo tra il pubblico.

Presentando il risultato della votazione il direttore del quotidiano parigino l'Equipe, sig. Edouard Seiler, ha espresso all'avvocato Gianni Agnelli i complimenti dei colleghi che compongono la giuria di questo premio, che è il più prestigioso anche se negli ultimi tempi l'iniziativa della rivista olandese Auto-Visie e del suo direttore Fred Van Der Vlugt ha avuto molti imitatori (è una cosa che accade normalmente, quella di vedere copiate le buone idee). E ricevendo dalle mani del sig. Van Der Vlugt il classico trofeo, l'avvocato Agnelli ha risposto brevemente con il suo stile conciso e sostanzioso ricordando come la filosofia tecnica della Fiat sia stata indirizzata negli ultimi tempi verso un genere di produzione che tiene conto delle prospettive future dei mercati, non soltanto di quelli tradizionali, ma soprattutto di quelli che si stanno aprendo.

Eccezionalmente quest'anno il trofeo di Auto-Visie era d'oro, per celebrare il triplice trionfo della Fiat in questa indiretta gara di prestigio. I voti per la elezione della vettura dell'anno sono stati espressi da 44 giornalisti di dodici nazioni differenti. Nella giuria è rappresentato anche Autosprint, con il nostro Franco Lini.

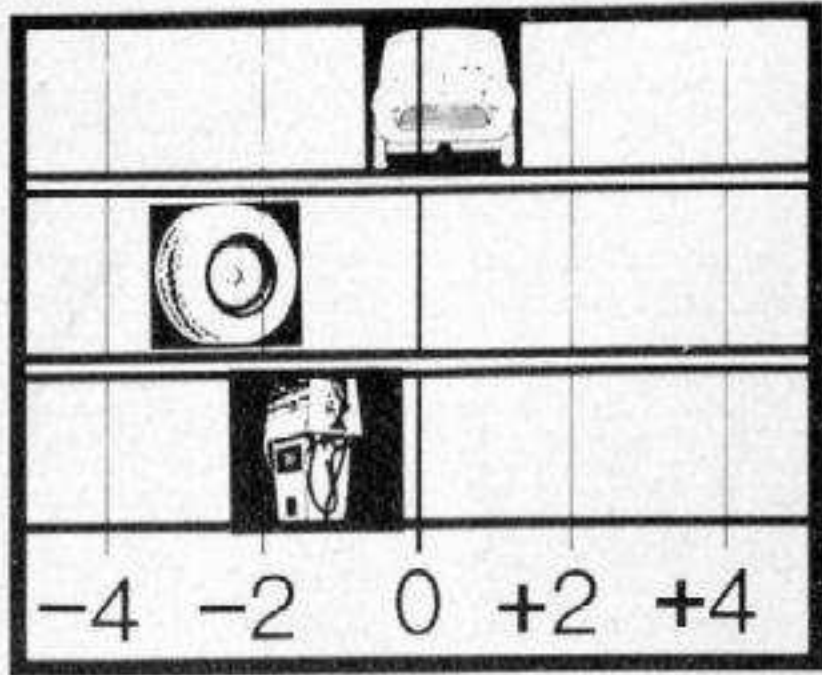


Il direttore della rivista olandese Auto-Visie consegna il trofeo «Auto dell'anno», vinto dalla 127, al presidente della Fiat, avv. Giovanni Agnelli

tiva: la balestra anteriore è stata fissata in maniera più solida. I bracci posteriori sono stati anch'essi rinforzati.

ACCESSORI: la strumentazione è stata migliorata, con lancette rosse sugli apparecchi di bordo; anche i tergicristalli, come tutto il cruscotto, sono nero opaco antiriflessi.

DOTAZIONE DI SERIE: comprende fari antinebbia, avvisatore acustico elettro-pneumatico, sedili anteriori avvolgenti, lunotto termico e specchio retrovisore esterno. La vettura è ottenibile in colore rosso con cofani neri opachi e scritte laterali.



AUTO in BORSA

le quotazioni delle industrie dell'automobile (e quelle collegate) in tutto il mondo

Gli
indici

**AUTO
SPRINT**

AUTO	503,42	(+1,44)
GOMME	498,64	(-1,02)
PETROLIO	505,27	(-0,29)

Gli indici generali dei vari settori, sono stati ricavati tenendo conto solo delle quotazioni relative alle società da noi prese in considerazione. Gli indici Autosprint sono stati posti uguali a 500 dal primo gennaio 1972

La Borsa italiana in questa settimana ha dovuto lavorare in un'atmosfera pervasa dalla solita incertezza politica; ne hanno fatto le spese la FIAT (-1,24) e la PIRELLI (-3,42). In campo internazionale il settore più colpito fra i titoli « Auto in Borsa » è quello dei pneumatici che con un'ulteriore perdita dell'1,02 ha visto scendere l'indice-AUTOSPRINT a 498,64. Ciò forse è dovuto al fatto che questo settore risente, oltre che della propria congiuntura, anche alternativamente di quella delle auto e dei petroli. Il settore automobilistico che questa settimana ha registrato un aumento dell'1,44 per cento del-

l'indice, presenta in particolare un recupero delle posizioni da parte dell'American Motors (+8,47) e un'impennata della CHRYSLER (+8,83 a New York e +9,17 a Zurigo).

Anche i titoli delle case automobilistiche tedesche, a parte la VW che è stazionaria, hanno risentito dell'atmosfera di ottimismo di cui è pervasa l'economia tedesca.

Nei paesi CEE i consumi di petrolio sono aumentati nel 1971 del 3 per cento passando da 323,6 milioni di tonnellate del '70 ai 333,3 milioni dell'anno seguente.

AUTOMOBILI

SETTIMANA dal 10 al 17 febbraio

SOCIETA'	Nazionalità	BORSA	Giovedì 10	Giovedì 17	Percentuale settimanale
FIAT	Italia	Milano Zurigo Parigi Francoforte	2172 14.40 18.30 12.10	2145 14.40 18.05 11.80	-1,24 — -1,37 -2,50
FORD MOTOR	USA	New York Zurigo	73 1/2 284	72 7/8 279 1/2	-0,85 -1,58
GENERAL MOTORS	USA	New York Zurigo	81 1/8 312	78 1/8 305	-3,69 -2,24
AMERICAN MOTORS	USA	New York	7 3/8	8	+8,47
CHRYSLER	USA	New York Zurigo	31 1/8 120	33 7/8 131	+8,83 +9,17
STUDEBAKER	USA	New York	44	44 3/8	+0,85
BRITISH LEYLAND	G.B.	Londra	48	46 1/8	-3,91
CITROEN	Francia	Parigi	80.20	78.80	-1,75
PEUGEOT	Francia	Parigi	242.50	243	+0,02
BMW	Germania	Francoforte	171.50	186	+8,45
DAIMLER BENZ	Germania	Francoforte	348	357	+2,59
AUDI-NSU	Germania	Francoforte	225.50	226	+0,02
VOLKSWAGEN	Germania	Francoforte Zurigo	152.50 177	150 182	-1,64 +2,82
NISSAN MOTOR	Giappone	Tokyo	323	324	+0,31
HONDA MOTORS	Giappone	Tokyo	304	339	+11,51
TOYOTA	Giappone	Tokyo	469	466	-0,64

PNEUMATICI

SOCIETA'	Nazionalità	BORSA	Giovedì 10	Giovedì 17	Percentuale settimanale
PIRELLI	Italia	Milano Parigi Zurigo Francoforte	1636 14.10 10.95 9.50	1580 13.90 10.55 9.20	-3,42 -1,42 -3,65 -3,16
FIRESTONE TYRES	USA	New York	25 3/8	25 5/8	-0,99
GOODYEAR T & R	USA	New York Zurigo	31 3/4 120	32 1/4 124	+1,57 +3,33
MICHELIN	Francia	Parigi	1245	1248	+0,24
DUNLOP	G.B.	Londra	182	179	-1,65
CONTINENTAL	Canada	New York	30 3/8	30 3/8	—

PETROLIO

SOCIETA'	Nazionalità	BORSA	Giovedì 10	Giovedì 17	Percentuale settimanale
SAROM	Italia	Milano	850	850	—
STANDARD OIL	USA	New York Zurigo	76 1/4 293 1/2	77 1/8 295 1/2	+1,15 +0,68
MOBIL OIL	USA	New York	53 7/8	52 3/4	-2,09
GULF OIL	USA	New York	26 7/8	26 3/4	-0,47
SHELL OIL	USA	New York Londra	50 1/4 336	50 1/4 337	— +0,29
ESSO STANDARD	USA	Parigi	135.50	131	-3,32
MARATHON OIL	USA	New York	31 7/8	30 1/4	-5,09
TEXACO	USA	New York	33	33 3/8	+1,14
PETROFINA	Belgio	Bruxelles	4010	4165	+3,87
BRITISH PETROLEUM	G.B.	New York Londra	14 545 1/2	14 1/4 558 1/2	+1,79 +2,38
ROYAL DUTCH	G.B.	New York	37	37 3/4	+2,04
SHELL GROUP	G.B.	Londra Amsterdam	19 1/4 117.90	19 1/8 120.60	-0,65 +2,29

A cura di Giorgio NONNI



All' Ovest niente di nuovo

Entro pochi giorni si dovrebbe avere la conferma che il G.P. DELL'OVEST di F. 1 si correrà a Road Atlanta anziché a Riverside, questo benché non si sia accennato ad alcun patrocinatore per la gara. Sempre in tema di circuiti, si minaccia di chiudere del tutto quello di St. Jovite, fatto che pone in forse le gare Can-Am e Tran-Am in programma su questo circuito. Poi il Messico: il grande premio, già annullato lo scorso anno, potrebbe non svolgersi neppure nel 1972, perché il governo è preoccupato per il pericolo rappresentato dal pubblico.

In INGHILTERRA i medici sconsigliano dalla guida le persone che devono prendere certe medicine e insistono nel dire che molti dei medicinali dovrebbero essere sperimentati, per rilevare se influiscano sul guidatore. Fra i malati che dovrebbero rinunciare al volante sono quelli che soffrono di esaurimento, ipertensione, ulcera gastrica.



Anche KAZATO in Europa

HIROSHI KAZATO, il ventitreenne giapponese, ha confermato che correrà nel trofeo europeo di F. 2. Stabilitosi ora a Londra, Kazato si è comprato una March 722, patrocinata da varie fonti giapponesi.

Sic (transit) gloria Alfa

Un lettore del settimanale inglese « Motoring News » di recente ha esposto una interessante teoria, in una lettera. Si congratulava con l'Autodelta per avere avuto il coraggio morale di fare correre le sue vetture a Buenos Aires con il sovrappeso dei serbatoi di sicurezza e continuava chiedendo se Ickx, dato che aveva espresso pubblicamente la sua approvazione per questi serbatoi, avrebbe usato del suo ascendente su Ferrari per farli montare. Il lettore si chiedeva inoltre se Bonnier, che si è tanto battuto per ottenere che gli organizzatori spendano grosse somme per la sicurezza, insisterà a sua volta affinché Broadley modifichi le Lola, anche se l'aumento di peso potrebbe costare un secondo a giro. Il lettore concludeva chiedendosi se le altre squadre giudicheranno il gesto dell'Autodelta soltanto il regalo di un secondo a giro, oppure un magnifico esempio che sono moralmente obbligate a seguire.

Saremmo curiosi di sapere adesso se l'appassionato inglese scriverà qualcosa, alla luce delle ultime decisioni Alfa.

E' ormai praticamente certo che il CIRCUITO D'IRLANDA in programma per il 31 marzo e giorni seguenti, sarà annullato. Questo a seguito degli incidenti occorsi al Circuito di Galway, dovuti alla situazione politica in Irlanda. Il circuito d'Irlanda si sarebbe corso in situazione pericolosa, dato che la partenza sarebbe avvenuta a Belfast.

Corre voce che in occasione della conferenza economica che si svolgerà a Rabat, si svolgerà forse un raid da Helsinki a Rabat. Si chiamerà RALLY ECONOMIQUE, e sarà organizzato dall'ADAC tedesco che organizza il Giro d'Europa.

La FERODO quest'anno mette in palio altri premi per varie gare di campionato, fra le quali quello marche due litri, quello inglese di F. 2 e quello Shell di F. 3.

Corre voce che GUY EDWARDS quest'anno, oltre che nel campionato Sport 2000, correrà anche in F. 5000, con una Lola patrocinata da nuovi venuti nel mondo dello sport automobilistico.

OLIVER emigrante

Come si era detto, JACK OLIVER quest'anno abbandona la scena europea e si concentra sulle gare NASCAR. Pare che abbia fatto un accordo con gli organizzatori per correre in tutte le gare della serie, con una Mercury preparata dalla Holman & Moody.

DAVID HOBBS, che lo scorso anno vinse il campionato F. 5000 americano, con la McLaren ex di John Cannon, quest'anno parteciperà di nuovo alla serie con una nuova Lola T300 iscritta sempre da Carl Hogan.

Il pilota portoghese JORGE PINHOL, che l'anno scorso correvva con una Brabham, tornerà in F. 3 con una GRD. Anche il francese Bernard Plaisance ne ha comprata una.

BARRIE MASKELL, molto attivo in F. 3, quest'anno correrà con una Lotus 69 iscritta dalla Ravisco Racing, che fu fondata lo scorso anno per fare gareggiare il conduttore del Mozambico, Fernando Natividade, che però non si mise in luce.

Le corse su ghiaccio finlandesi hanno visto le FIAT 128 battere la Cooper 1300, anche se per ora domina la Imp che ha vinto quasi ovunque, pilotata da Pauli Toivonen.

In INGHILTERRA si vorrebbe rendere obbligatoria la visita medica ogni cinque anni, per tutti gli automobilisti di oltre sessant'anni. Attualmente la patente è valida a vita.

Una signora americana, a cui era stata rubata la sua CADILLAC, ha pubblicato un annuncio sui giornali, dicendo ai ladri di tenersi pure l'automobile ma di restituire il cane che era all'interno, perché l'animale, dodicenne, soffriva di artrite e necessitava di cibi speciali.

