

CAMBIAMENTI DI DATA

● 2. Rally di Montecarlo Junior: spostato al 21-22-23 aprile ● Gara Interserie a Zeltweg: spostata al 9 luglio ● Rally di San Marino: rinviato a data da destinare ● Belmonte-Avola: rinviata a data da destinare ● Gara a Vallelunga (26 marzo): rinviata a data da destinare ● Rally 999 minuti (6-7 maggio): rinviato a data da destinare.

GARE SOPPRESSE

Il circuito di Zandvoort, come si sa, era stato dichiarato inagibile, ora è parzialmente riaperto. Il divieto riguarda sol-

DOVE
corriamo domenica?

Le corse chiave dal 20 al 26 marzo in Italia e all'estero

tanto le gare di F. 1, F. 2 e F. 5000. Pertanto la prova del campionato Shell di F. 3, in calendario per l'8 maggio, verrà anticipata al 30 aprile. Annullati definitivamente, il Circuito d'Irlanda (31 marzo), la gara di campionato di F. 1 a Road Atlanta (9 aprile), il Rally Yonne (9 aprile), la Trieste Opicina (30 aprile), la gara di F. 2 a Magny Cours (1 maggio), la gara in salita di Pessac (23 aprile) il GP di Barcellona (trofeo europeo F. 2, 23 aprile), il GP di Budapest (campionato europeo turismo, 4 maggio), la corsa di Hamenlinna (campionato marche due litri, 7 maggio), il Rally di Wiesbaden (camp. europeo piloti, 26-27 maggio), il Rally di Ginevra (camp. europeo piloti, 2-4 giugno), la gara in salita di Bachelier (18 giugno).

Marzo

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA Distanza - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
25	12 Ore di Sebring	Stati Uniti	Circuito di Sebring mt. 8366		●●● Camp. Mondiale Marche	Velocità in circuito	Elford-Larrousse (Porsche 917) kmh. 181,200
25	St. Vincent Trofeo Chrysler Simca	AC Novara			□	Regolarità	
25-26	Autosciatoria Dolomiti	AC Trento			●	Regolarità	Moggio
25-26	Autosciatoria Città di Monza	SCI-CAI Monza			●	Regolarità	Missaglia
25-26	Rally Trifels	Germania			●●●	Rally	
26	Coppa Primavera ad Albi	Francia	Circuito di Albi mt. 3636		●●● T, GT, S	Velocità in circuito	
26	Corsa a Mallory Park	Gran Bretagna	Circuito di Mallory Park mt. 2172		●●● F. 5000	Velocità in circuito	Hailwood (Surtees) Giro più veloce: Hailwood (Surtees) 44" Record: Gethin (McLaren) 42"8 (1970)
26	Coppe del Belgio	Belgio			●●● T, GT, S	Velocità in circuito	
26	Parma Varano	AC Parma			□	Velocità in circuito	
26	Gara Tris alla Cerrina	Torino Racing Club			●	Velocità in circuito	
26	Autocross Steyr	Austria			●	Autocross	
26	Monti Savonesi	AC Savona			●	Rally	Ferraris (A 112)
26	Trofeo Borzacchini	Scuderia Borzacchini Terni			●	Regolarità	
26	Autocross Magonza	Germania			●	Autocross	
26	Carrera Arrate	Spagna			●	Velocità in circuito	
26	Corsa di Wiltz	Lussemburgo			●●●	Velocità in salita	
26	Atlanta 500	Stati Uniti			●●● Stock cars	Velocità in circuito	Petty (Plymouth) media 185,035

30-2-4	G.P. Singapore SINGAPORE	●●●	Velocità in circuito	G. Lawrence
30-3-4	East African Safari AFRICA OR.	●●● Camp. int. rallies marche	Rally	Herrman-Schuller (Datsun)
31	Corsa a Snetterton INGHILTERRA	●●● F. 5000	Velocità in circuito	Walker (Lotus) 23'48"8, me- dia kmh 136,810. Nuovo re- cord: Walker 1'33"6, media kmh 139,27
31	Circuito d'Irlanda IRLANDA	●●● Camp. int. rallies piloti	Annullato	

Aprile

1	Milano-Sanremo AC MILANO	●	Regolarità	Cané
1	Palio di Milano SC. SPORTURISMO	●	Autotorneo	
1-3	300 KM del Nurburgring GERMANIA	●●● Tr. Eur. GT, Interserie, F. 3	Velocità in circuito	Neuhaus (Porsche)
2	Fiera del Perdono SC. SPORTURISMO	●	Autotorneo	
2	Gara Tris a Cerrina TORINO RACING CLUB	●	Regolarità	
2	Corsa a Las Flores ARGENTINA	●●●	Velocità in circuito	
2	Premio Vienna AUSTRIA	●●● T. GT, F. F.	Velocità in circuito	

2	Coppe di Pasqua a Nogaro FRANCIA	●●● T, SP	Velocità in circuito	
3	Corsa a Thruxton INGHILTERRA	●●● Prof. Eur. F. 2	Velocità in circuito	Hill (Brabham) 1.02'36"1; media kmh. 182,020 Nuovo record: Peterson (March) 1'13"4, media kmh. 186,960
3	Rothmans Trophy Brands Hatch INGHILTERRA	●●● F. 5000	Velocità in circuito	Redman (McLaren) 59'37"6, media kmh. 171,58. Nuovo record: Gardner (Lola) 1'27"8, media kmh. 174,831.
3	Corsa a Mallory Park INGHILTERRA	●●● Camp. Shell F. 3	Velocità in circuito	Bond (Ensign) 47'81" media kmh. 163,590 nuovo record
3	Spa Barisart BELGIO	●●●	Velocità in salita	Scheeren (Abarth) 1'39"4.
3	Slalom Wolfenbuttel GERMANIA	●	Slalom	
3	Corsa di Lorentzweiller LUSSEMBURGO	●	Velocità in salita	
6-8	Rally Isola d'Elba AC LIVORNO	●●● Camp. int. rallies piloti	Rally	Trombotto-Enrico (Fiat 124)
8-9	Giro del Lussemburgo LUSSEMBURGO	●●●	Rally	
8-9	Rally Ulm GERMANIA	●●●	Rally	
8-9	Rally Yonne FRANCIA	●	Rally	Annullato
8-11	Mobil Economy Run INGHILTERRA	●●●	Rally	

LEGENDA: ●●● = Internazionale libera; ●● = internazionale; ● = naz.; □ = «chiusa»



Il rischio secondo Stirling Moss

A proposito delle varie polemiche di sicurezza nate ad opera della GPDA, un lettore di un settimanale specializzato inglese cita una dichiarazione di Moss, fatta nel 1963, e conclude dicendo: «Come cambiano i tempi!» Ecco che cosa diceva allora il grande pilota: «La GPDA è stata istituita per il bene dello sport motoristico. Io in questo momento ne sono il presidente, per cui ritengo di poter dire in modo autorevole che non è un sindacato. Credo anzi che un simile concetto porrebbe fine in fretta alle corse. Intendo dire che la GPDA non ha nulla di militante; non faremmo mai scioperi, né cose del genere. Cerchiamo invece d'indurre chi di dovere a migliorare i circuiti, a renderli più sicuri, soprattutto per il pubblico. Noi non peroriamo per ottenere l'abbattimento di alberi, per esempio, cioè la abolizione di cose piene d'interesse. Non vogliamo uscite di sicurezza in caso di testa-coda e così via. Ci piacciono i circuiti come quello di Laguna Seca, in California, un circuito difficile, pericoloso, decisamente non un circuito per corse organizzate dai clubs, che però ci piace. Amiamo i rischi naturali, ci piacerebbe gareggiare in Hyde Park a Londra o nel Central Park a New York, senza che fossero apportati mutamenti nella topografia. Accettiamo il rischio, come a Monaco per esempio, di urtare contro un edificio o di cadere dall'alto. In fin dei conti, non è divertente giocare d'azzardo con dei fiammiferi».

● I piloti di rally ci credono, almeno quelli Lancia. Ogni anno c'è un numero che «porta buono» e si dà il caso che lo si ritrova sulle fiancate delle macchine che vincono o ottengono le migliori affermazioni della stagione. Il numero di quest'anno nella squadra HF non poteva essere altrimenti che il «14», quello che era sulla Lancia HF vittoriosa con Munari a Montecarlo. Controprova. Se ne or sono, alla premiazione Scuderia S. Marco a Venezia, si è svolta una lotteria tra i partecipanti. Sono stati distribuiti a caso dei numeri e, naturalmente, a Munari è capitato il 14. Si è arrivati alla fine della lotteria ed erano rimasti i due premi migliori: un cappellino di Jackie Stewart ed una maxi bottiglia di champagne francese. Col numero 19 Bianca Cavallari ha fatto suo il berretto Stewart (subito bloccato dal marito). L'ultimo estratto poi è stato proprio il 14 di Munari che ha potuto di nuovo brindare a champagne.

IL PANTERICIDIO

COMMISSIONE SPORTIVA
AUTOMOBILISTICA ITALIANA

Il Presidente

Ancona, 15 marzo 1972

Caro Direttore,

in relazione ad un'informazione contenuta nella lettera del Sig. Alessandro de TOMASO, pubblicata dal Suo giornale in data 13 marzo u.s., mi incombe l'obbligo di precisare che la C.S.A.I. non ha mai presentato alla C.S.I. una proposta di cambiamento dei pesi delle vetture G.T.

Molto cordialmente.

(ing. Alberto Rogano)

Incombenza per incombenza a noi di AUTOSPRINT incombe chiarire. Non per difendere DE TOMASO, ma perché è giusto che di tutti questi complicati maneggi burocratico-regolamentari bisogna ogni tanto venire a capo. Il presidente CSAI non potrà negare che ci sia stata una riunione ANFIA, nel corso della quale alcuni rappresentanti di costruttori italiani hanno chiesto un nuovo elenco dei pesi per le vetture GT. E' storia vecchia. Ne abbiamo avuto a che dire con un dirigente Alfa Romeo. Il solo rappresentante della DE TOMASO dr. Bussinello si è opposto a questo pronunciamento ma l'elenco dei pesi nuovi era stato redatto. Che poi la CSAI non l'abbia materialmente presentato alla CSI è un altro discorso. Forse perché non ci sarà stato bisogno di merce di scambio.

Non è da dimenticare, infatti, che nella riunione CSI di Bruxelles gli inglesi e francesi volevano far scendere a 100 gli esemplari delle vetture GT, progetto contrastato da tutti, tedeschi in prima fila e quindi caduto. Forse per questo non c'è stato bisogno (e opportunità) di parlare di pesi. Ma che la situazione della Pantera GT sia definitivamente chiara è difficile dirlo. Troppi «scottati» ci sono in giro. Staremo a vedere quello che accadrà!

L'ANCAI esclude dai premi i contestatori della Formula 3

Finalmente un atto di coraggio. Ci viene dall'ANCAI, l'associazione dei corridori italiani. Risulta che alcune sere or sono, in una riunione del Direttivo è stato affrontato il problema del famoso «buco» F. 3, con l'alternanza di comportamento di alcuni piloti e di loro dirigenti i quali, dopo essere stati anche fra coloro che avevano contestato la soluzione CSI, in occasione del G.P. Vigorelli hanno capovolto le posizioni. E questo, come ricorderete, dopo aver sollecitato e preteso l'irrigidimento sulla scelta italiana a 23 mm.

L'ANCAI, che si era fatta firmare una lettera con le richieste dei piloti F. 3, sottoscritta dalla quasi totalità di loro, adesso giustamente ha messo di fronte i propri associati alla necessità di un comportamento lineare. Purtroppo dietro l'operazione F. 3 «buco 21,5» c'è stata la solita manovra di strumentalizzazione anti attuale dirigenza CSAI. Un modo ben meschino, come spesso in Italia, di agire. Perciò è ancora più significativa la delibera del C.D. ANCAI, in seno al quale il presidente Ceard e i consiglieri Pianta e Angiolini hanno giustamente affermato che — a costo anche di dimettersi — la situazione andava affrontata e chiarita nel modo come era (democraticamente) nato l'indirizzo iniziale.

Al momento di andare in macchina non abbiamo ricevuto un comunicato dell'ANCAI, ma sembra che in esso sarà scritto:

● tutti i piloti che parteciperanno in Italia a gare F. 3 con strozzatura 21,5 non saranno presi in considerazione per i premi ANCAI '72

● è stata deplorata l'iniziativa degli organizzatori del «Vigorelli»

● sono stati invitati tutti gli organizzatori italiani a far svolgere le loro corse con Formule «buco 23».

Ambizioni e pretese

● De Adamich avrebbe voluto affiancarsi, nel suo team Fina F.2 (che disporrà da Thruxton della nuova monoposto Surtees 2000) un pilota italiano di positive ambizioni per farlo correre con la macchina, quando lui sarà impegnato in F.1 o nelle sport. Ma, dopo la rinuncia di Francisci anche Giancarlo Naddeo ha fatto pesare una sua decisione. E poi i piloti italiani si lamentano di non trovare appoggi! Certo che de Adamich è rimasto male. Con la F.2 correrà solo lui. Il motore Ford gli sarà curato dai Pedrazzani di Novara.

● Sulla pista di Fiorano, ci sono 4 cascinali. Uno, all'ingresso, è per il custode; uno più grande per la direzione autodromo (con le salette di rappresentanza di Ferrari, le docce e gli spogliatoi piloti e la cucina, le sale monitor ed elettronica); uno con officina e sopra lo studio tecnico; infine un cascinale rimessa.

Un boxer 4 cilindri per la Stratos

Se la Lancia non adrà al Safari, rinuncia che bisogna pensare soprattutto originata da motivi economici (a proposito: la direzione sportiva HF ha negato a Munari il permesso di correre con la Squadra Fiat), è assicurata la presenza almeno di Lampinen al Rally del Marocco. Piuttosto la battaglia competitiva nazionale con la Fiat si fa più accesa. Lo spider 124 nella versione Abarth (già prima di avere il motore 1800) è diventato più competitivo, come si è visto in Sicilia. Anche se è vero che la HF di Munari (e le altre) non avevano l'autobloccante. Al Team Lancia fanno presente che ne hanno disponibili solo tre; perciò li debbono amministrare con giudizio. Almeno finché la ditta straniera fornitrice non ne manderà altri.

In ogni modo per ora tutti gli sforzi, a parte la presenza a rallies previsti, sono indirizzati alla preparazione delle vetture Stratos col motore Dino (il propulsore «made in Ferrari» non è ancora certo però che non venga montato in posizione trasversale). E' difficile dire quando le prove Stratos diventeranno più continue, oltre quelle di assetto sostenute finora da Claudio Maglioli. Inizialmente la macchina eseguirà i suoi test sulla pista Lancia di Chivasso per poi essere affidata a Munari, magari in occasione di qualche trasferta di preparazione rally con l'HF.

L'obiettivo fondamentale della Stratos quest'anno è quello del Tour de Corse e Tour de France. Per il 1973 dovrebbe venire pronto il motore Lancia definitivo, un «boxer» di 4 cilindri 2500 cc.

MUNARI prova col Dino la «TARGA»

● Sandro Munari è sceso, da lunedì, in Sicilia, dove lo raggiunge Arturo Merzario retour de Le Mans. Ha a disposizione una fiammante Dino 246GT per allenarsi sui tornanti della Targa, onde assuefarsi a un mezzo col motore posteriore, per cambiare l'abitudine che ha alla trazione anteriore. E' abbastanza divertente la storia di questa Dino GT che fino a qualche giorno fa era impossibile far saltar fuori dalla catena di produzione o dall'ufficio esperienze. Sembra quasi che la Ferrari sia davvero divisa in due tronconi ben netti e distinti: il reparto commerciale e la cosiddetta Gestione Sportiva. In poche parole, per trovare una macchina onde fare allenare Munari (che non ha nessuna intenzione di tentare il gran passo senza la certezza delle sue possibilità), è stato necessario acquistare (sic!) una macchina nuova dall'ing. Dondo.

● Munari però vorrebbe provare in tempo anche il prototipo. Per fortuna che è tornato il bel tempo e gli ultimi lavori di asfaltatura a Fiorano sono ripresi alacremente! Si pensa che l'inaugurazione ufficiale - stampa della pista si avrà ai primissimi di aprile. Subito dopo Munari potrà cominciare, in gran segreto, i suoi tests di affiatamento con la 3 litri, in attesa poi di portarsi nello stesso mese in Sicilia con Merzario per altre prove in Targa.

● A proposito della Targa Florio c'è da segnalare che sono in programma imponenti lavori di sicurezza lungo i tratti più difficili del percorso. E' prevista la messa in opera di guardrail da Bonfornello fino al bivio Polizzi.

● Peter Schetty ha chiesto la collaborazione di Cesare Fiorio per la prossima Targa Florio. Il d.s. Lancia andrà a dare una mano al direttore sportivo Ferrari in occasione della grande corsa siciliana.

Marcellino

LEGGETE SUBITO

nelle pagine che seguono

Ho visto il boxer ALFA



STEWART non è più imbattibile?



La nuova Formula 2

il pallottoliere delle rubriche

domenicaSPRINT

il giornale di mezzanotte

a pagina

- 2 Dove corriamo domenica?
- 3 LA ZANZARA
- 32 Giornale SCUDERIE
- 34 KARTING
- 45 MOTORAMA
- 47 BORSA-AUTO TUTTESPRINT
- 48 SCRIVETECI rimarremo amici
- 50 INFORMATUTTO
- 51 COMPRAVENDITA

Alla vigilia della nuova sfida-verità di SEBRING all'Autodelta si «recupera»

Il nuovissimo motore Alfa Romeo «boxer» a dodici cilindri è pronto e girerà al banco entro fine mese; proprio per questo motivo l'Autodelta sta provvedendo in questi giorni all'installazione d'un nuovo banco-prova Froude, in grado di ruotare fino a 13.000 giri, a differenza dei tre Zoelmer finora usati per i V8 e limitati a 10.500 giri. Un'accelerazione dei tempi di realizzazione di questo programma? Evidentemente sì; e ciò vale a spiegare l'impegno con cui l'Alfa Romeo intende battersi, non solo quest'anno, ma anche nelle prossime stagioni, nell'aspra contesa del mondiale marche. Infatti, è proprio questa la dimensione che dobbiamo dare all'attività tecnico-sportiva di quella che è oggi la sola grande Casa ad affiancarsi alla Ferrari (Fiat) in una impresa di simile portata, un'impresa che coinvolge, non molti anni fa, lo stesso nome risonante della Ford, fra mille difficoltà, critiche, polemiche, errori, grandi trovate, sconfitte e vittorie...

Ed in questa dimensione dobbiamo pure inserire l'eterno compromesso tra la funzione tecnica delle corse ed il loro aspetto più pubblicitario e commerciale: non ha sempre sostenuto il presidente Luraghi che è la prima componente a contare prevalentemente? Tuttavia, la corsa è corsa e la stessa funzione tecnica viene assolta anche dall'assillo dei tempi di attuazione e dall'anelito di vittoria.

Certo, si deve moltissimo al dottor Luraghi, l'uomo che ha avuto il coraggio e la forza di riportare l'Alfa Romeo alla competizione, fra ostilità inaudite, e soprattutto di sostenerne la continuità. Dobbiamo convenire anche che, alla distanza, ha avuto ragione lui, in tema di progettazione, con la sua politica del «corridoio Alfa-Autodelta», rispondendo con fatti incontestabili alle nostre benevoli critiche degli scorsi anni. Permane, però, l'accusa di lentezza; lentezza di impostazione e di progettazione, che può sfociare nell'incertezza e che richiede forse un ringiovanimento, una nuova carica di energie e di entusiasmi negli interi reparti della ricerca e della sperimentazione. Di questo, pensiamo, il presidente Luraghi debba fare conto, per dare completezza alla sua opera ammirevole.

Ora, l'avvento del dodici cilindri vale a dischiudere un nuovo interessante capitolo per l'Alfa Romeo; ma anche a sollevare nuovi interrogativi e quantità di ardui problemi. E' un motore di disegno abbastanza convenzionale, per questo tipo di tecnologia, senza innovazioni asso-

lute, ma di ottima esecuzione, per le principali soluzioni affrontate e per ogni particolare. Questo, sia ben chiaro, diciamo come prima impressione, in quanto il motore non è ancora completo e noi stessi, sbirciando qua e là (molte parti e parecchie lavorazioni si devono ad officine esterne), ne abbiamo osservato i particolari separatamente. Il basamento, in alluminio, di eccellente disegno, prevede le due soluzioni per il montaggio dell'albero motore su quattro e su sette supporti di banco; in questa prima versione, ciò che spiega i tempi affrettati, si è optato subito per il minor numero di cuscinetti. Le canne sono riportate, anche qui con due soluzioni, che la sperimentazione pratica farà preferire, una con alluminio e superfici cromate e l'altra in ghisa. Con una rapida misurazione, abbiamo potuto stabilire che il diametro è di

77 mm.; di conseguenza, essendo:

$$c = \frac{4 \cdot q}{\pi \cdot d^2}$$

per una cilindrata di tre litri, si calcola, per $q = 250$ e per $d = 77$, una corsa $c = 53,5$ mm., con arrotondamento. Quindi, con un rapporto $c/d = 0,69$, è il dodici cilindri a corsa più lunga, dopo il B.R.M.

Quattro valvole per cilindro

Rimarchevole anche il disegno e la fusione delle testate, sempre in alluminio, per quattro valvole al cilindro; qui si nota un angolo delle valvole assai ridotto, rispetto all'asse dei cilindri, secondo i canoni più moderni: a occhio se ne può valutare un valore inferiore ai 30°, con assi delle camme molto ravvicinati. Il comando della di-

stribuzione è del tipo misto, come quello dell'attuale V8, cioè a catena e ad ingranaggi; fatto importante è che tutto il movimento sia nella parte posteriore del motore e non anteriormente, soluzione che ha fatto la fortuna iniziale del 312 «boxer» della Ferrari. Albero motore e bielle, abbastanza convenzionali, li avevamo già osservati precedentemente.

A questo punto viene spontaneo chiedersi se, dinanzi all'attuale situazione tecnica della categoria, questo passaggio dall'otto al dodici cilindri sia veramente necessario o vantaggioso. La risposta, specie considerando le esigenze di differenziazione delle prestazioni dalle altre vetture, la tendenza ai circuiti meno veloci e soprattutto l'impostazione alle lunghe distanze, sarebbe leggermente favorevole al proseguimento dell'esperienza con il V8. Se non che questo motore, costruito nel 1968, andrebbe o-

ra completamente ridisegnato, per poter progredire ulteriormente, trovandosi un po' al suo «plafond»; e, al momento di affrontare una nuova progettazione, i tecnici dell'Alfa Romeo hanno preferito puntare alle maggiori potenze di punta che il motore a 12 cilindri favorisce teoricamente, a parità di condizioni.

Determinante la potenza

Del resto, ad un esame obiettivo dei valori in gioco in questa fase iniziale del mondiale marche, le differenze di prestazioni sono influenzate più dalle caratteristiche funzionali dei motori (Ferrari 12 cilindri «boxer» e Ford-Cosworth V8), che non dal fattore peso totale delle vetture. La dimostrazione l'abbiamo avuta dall'accostamento dei tempi in prova sui cir-

TROFEO SIMCA KLEBER RALLYES NAZIONALI

Campionato 1972 fra i piloti che gareggeranno con vetture del Gruppo Chrysler (Simca, Chrysler, Sunbeam) nelle prove valide per il Trofeo Nazionale dei Rallyes Nazionali indetto dalla C.S.A.I.

Regolamento e moduli d'iscrizione presso: Concessionarie Chrysler Italia Scuderie riconosciute dalla C.S.A.I. Chrysler Italia S.p.A.

UNA SIMCA · CHRYSLER PER TANTE VITTORIE!

A tutti i piloti che nella stagione 1972 si impegneranno ad almeno 5 competizioni a calendario C.S.A.I., la Chrysler Italia offre l'acquisto di una vettura a prezzo preferenziale. Ulteriori informazioni vanno richieste a:
Chrysler Italia S.p.A., Casella Postale 480, 10100 Torino, Tel. (011) 961832.



dolci

Il nuovo motore per la 33-3 è molto convenzionale, ma di esecuzione certo ottimale

il «dodici» II' ALFA.

cuiti di Buenos Aires e di Daytona, l'uno al livello dei 180 orari e l'altro a quello dei 210 km. orari di media:

avere, in seguito alle variazioni della pista argentina e alla rinuncia di entrambi i contendenti alla gara ameri-

	Buenos Aires	Daytona
Migliore Ferrari	1'58"59	1'44"22
Migliore Alfa Romeo	1'58"90	1'46"77

La teoria insegna che l'influenza del peso si fa proporzionalmente minore al crescere delle velocità; ebbene, sul primo di questi due circuiti le Alfa Romeo erano aggravate dei 50 kg. dei serbatoi di sicurezza... Ne consegue evidentemente e inequivocabilmente che le differenze del quoziente ottenuto dal rapporto tra peso e potenza, determinante delle prestazioni, sono più influenzate dal denominatore che non dal numeratore. La ricerca d'una prova ulteriore (peccato che riferimenti precisi con i risultati del '71 non si possano

cana, allora di 24 Ore) la si fa chiamando in causa anche la Lola-Ford, che a Buenos Aires ha ottenuto 1'59"18 in prova e 1'58"39 in gara, mentre a Daytona non è andata oltre 1'46"12. E finora nessuno ha messo in dubbio i 670 chili dichiarati dalla Lola.

La responsabilità della FERRARI

Nel caso specifico dell'Alfa Romeo, a falsare i valori tecnici in gioco sono stati i serbatoi di sicurezza ed i metodi di pesatura. Sul primo

punto ci troviamo dinanzi a una gravissima responsabilità assunta dalla Ferrari nel rifiutare questa soluzione, dovuta all'Autodelta e al suo direttore generale ing. Chiti; tanto più che l'**handicap** di peso (meno dell'8%) sarebbe stato uguale per entrambi i contendenti. E in termini di sicurezza siamo severissimi: se una soluzione ha anche una sola probabilità su cento di salvare una vita umana, sentiamo l'obbligo di chiederne l'attuazione; tempestivamente, s'intende, giacché i piloti possono incontrare la morte anche nel lasso di tempo che la C.S.I. richiede per imporre regolarmente tale misura.

La 33tt3 sul « misto »

Ma se deprecabile è l'atteggiamento della Ferrari, la Casa maggiormente provata dagli incendi ed esteriormente sempre più sollecitata a battersi per la sicurezza, come pure il comportamento di tutti i costruttori di « F. 1 », altrettanto condannabile è stata la decisione presa dall'Alfa Romeo (o dai suoi piloti, ciò che non muta i termini) a Daytona, di rinunciare ai propri serbatoi di sicurezza. Anche se non al solo scopo di dimostrare che nel settore misto la 33TT3 reggeva bene il confronto (in teoria è una ripetizione di Buenos Aires) con la 312/P, con questa graduatoria di tempi parziali, in due giornate di prove ufficiali, fornite dalla direzione tecnica dell'Autodelta:

Andretti	54"7
Revson	54"8
Peterson	55"5
Stommelen	55"8
Regazzoni	56"
de Adamich	56"2
Elford	56"5
Ickx	57"2
Wisell	57"3
Craft	58"1

Con una sola attenuante rientrando nell'ambito della sicurezza: le curve sopraelevate, che danno carichi dell'ordine di 1,8 il peso, in presenza di gommature oggi giorno insufficienti.

L'essenza del problema

Insomma, insistere troppo sui pesi non fa che distogliere l'attenzione dalla vera essenza del problema; specie considerando che: primo, neppure la Ferrari 312/P è al limite regolamentare dei 650 chili; secondo, nessun costruttore desiderava dichiarare con esattezza i pesi al primo confronto, tanto da portare le proprie vetture alla pesatura con ragguardevoli quantitativi di benzina, non controllabili, proprio allo scopo di non scoprirsi; terzo, la stessa definizione del peso minimo con acqua e olio si può prestare a detrazioni o aggiunte anche di una cinquantina di chili, predisponendo più ampi circuiti di raffreddamento o di lubrificazione, non completamente usabili in corsa.

L'Alfa Romeo, è vero, è sempre stata piuttosto abbondante nei dimensionamenti e nei pesi (una grande Casa non può arrischiare nulla in affidabilità) e la prima 33-3 del '69 pesava 780 chili; ma dalla fine del '70 i pesi sono scesi a 640 chili, con un ulteriore guadagno di 10 kg (cambio più leggero) dell'anno scorso. Per cui non vi sono mo-

tivi per non credere all'attuale peso della 33TT3 di 665 kg dichiarato dall'ing. Chiti, a cui vanno aggiunti i 50 kg di fluobrene del serbatoio di sicurezza. C'è stata l'esperienza della prima 33TT3 dell'anno passato, con telaio in tubi di duralluminio e peso complessivo di 580 kg, che sarebbe stato l'ideale per aggiungere il serbatoio di sicurezza con ampi margini.

Ma bisogna ammettere che è stata un'esperienza negativa e bisogna sottolineare che il passaggio al traliccio in tubi d'acciaio è stato dettato da serie ragioni di sicurezza, a tutto onore dei tecnici dell'Alfa Romeo, che finora hanno sempre evitato pericolose avventure, pur trascinati nel vortice d'una competizione esasperata.

Più leggere a Sebring

Ora, nelle macchine allestite per la « 12 Ore » di Sebring qualche nuovo guadagno in leggerezza è stato raggiunto, in congiunzione con preziosi perfezionamenti aerodinamici, con una coda più lunga, d'assetto e di efficienza del telaio; nondimeno, dopo le ultime esperienze con le gomme Goodyear, il fattore determinante resta circoscritto alle caratteristiche funzionali dei motori, qui per la prima volta quest'anno proiettate a più lunghe distanze, quindi a diverso grado di tenuta.

Enrico Benzing



A. BENZONI & C. SNC
20090 OPERA (MI)
VIA LUCIANO MANARA 4/6
TELEFONI 5240741 (R.A.)

PREMIO QUALITÀ ITALIA 1971

BWA RUOTE IN LEGA

Una impressionante sequenza fotografica dell'esperimento antincendio promosso, al campo d'aviazione della NATO ad Aviano, dagli organizzatori delle corse all'Osterreichring. Una vettura con duecento litri di carburante viene data alle fiamme (foto ①) che in breve aumentano di intensità (foto ②) fino a coprire interamente il veicolo (foto ③). In quel momento dalla base si alza in volo un elicottero che giunto sul luogo dell'incidente assume una posizione diagonale di stallo e per mezzo delle pale del rotore invia una

La salvezza per i piloti potrà arrivare dal cielo



Un'eccezionale dimostrazione organizzata dagli austriaci di Zeltweg all'aeroporto di AVIANO

tale corrente d'aria sul relitto da aprire le fiamme in due (foto ④). In mezzo alle fiamme nettamente divise si scorgono due piloti in tuta e casco e sul



bordo dell'incendio un operatore che inizia l'opera di spegnimento. Il tutto si è esaurito nel tempo-record di 25 secondi!

Il vero «buco» del sig. TREU

quegli incendi che malauguratamente sono costati tante vite umane, ha fatto un passo avanti. Fra il completo disinteresse della FIA, e per lei della CSI, della GPDA, CSAI (Proprio così!) e di tutti coloro che dovrebbero interessarsi appunto, della sicurezza.

Un interessantissimo esperimento, indetto, organizzato e messo in atto dai volenterosi organizzatori dell'Osterreichring (Zeltweg), è stato disertato, o meglio ignorato, da quella CSI che pure nell'ultimo suo comunicato parigino aveva proposto ai costruttori di studiare la possibilità di adottare un certo tipo di serbatoio di sicurezza per le loro vetture da competizione. (Serbatoio di tipo Uniroyal oppure Goodyear, che non elimina, anzi completerebbe, quello già sperimentato dell'Autodelta). Eppure, e possiamo affermarlo per diretta conoscenza di causa, il sig. Treu, segretario dell'ineffabile CSI, era a Monza per constatare se il «buco» da 21½ nelle F.3 veniva rispettato o se i piloti italiani fossero veramente d'accordo con la CSAI nel preferire il buco da 23.

Se «buco» v'è stato, questo è proprio tutto in quella presenza. (Dopo che la stessa CSI aveva chiesto proprio uno spostamento, accordato, del test). Il sig. Treu, a nostro modesto parere, avrebbe dovuto essere ad Aviano, al campo di aviazione della NATO, ove i solerti organizzatori di Zeltweg hanno mostrato di non essere insensibili a quel problema che in realtà esiste e preoccupa, ma che per gli altri sembra essere soltanto un argomento di vieta propaganda (elettorale).

La «vexata quaestio» della sicurezza nelle corse automobilistiche, legata, come ben si sa all'allontanamento dei guard-rails, dei terrapieni e di qualsiasi altro ostacolo dal bordo delle piste, alla creazione di fascie di emergenza e di vie di fuga, ma, e soprattutto, al timore del fuoco, di

L'esperimento attuato ad Aviano non è altro che la ripetizione di una manovra che il «Rescue Corp» degli Stati Uniti effettua normalmente in casi di incendio, e particolarmente sulle portaerei. La GPDA ha richiesto, dopo l'incidente di Brands Hatch che è costato la vita a Jo Siffert, che su quel circuito, oltre ad altri lavori, venisse instaurato il sistema dell'elicottero-pompiera. Cioè, che speciali addetti, montati sull'elicottero, fossero pronti a scaricare sul mezzo incendiato tanta polvere ingifuga da permettere l'intervento dei soccorsi e, se possibile, il salvataggio del pilota.

E' questa una tesi insostenibile, e ce lo ha confermato anche il sig. Amadesi, il tecnico titolare della CEA che, in collaborazione con i VF, cura i servizi antincendio all'autodromo Dino Ferrari di Imola, in quanto nessun elicottero potrebbe restare in posizione «utile» di stallo sopra un incendio senza incendiarsi a sua volta, e neppure potrebbe scaricare sul bersaglio la necessaria quantità di polvere ingifuga, perché questa verrebbe irrimediabilmente dispersa dalle pale del rotore. «A me-

no che — ha detto Amadesi — l'elicottero non fosse attrezzato con uno speciale "cannone" azionato da tanta pressione da potere vincere il vento delle pale. E anche il cannone dovrebbe essere brandeggiabile per coprire tutta la superficie dell'incendio».

L'elicottero salvatore

Che cosa si faceva prima dell'esperimento di Aviano? Al segnale di incendio, trascorso il necessario tempo di reazione, partivano alla volta della località dell'incidente i mezzi di soccorso. «Ora — hanno detto nella conferenza stampa gli organizzatori dell'esperimento — se si calcolano venti secondi per rendersi conto che è scoppiato un incendio e per avvicinarsi al luogo dell'incidente, restano dieci secondi dall'inizio della lotta contro il fuoco al momento in cui questa comincia a dare risultati. Ed è sempre necessario che vi siano almeno due persone munite di estintore a polvere visto che questa non "raffredda" ma toglie l'ossigeno all'aria, per fare morire le fiamme». Poiché, invece, i mede-

simi trenta secondi formano il limite massimo possibile, calcolato per strappare alla morte un pilota coinvolto in un incendio, e non per decesso da bruciature, ma da semplice soffocamento (come nel caso di Jo Siffert) proprio perché l'incendio consuma tutto l'ossigeno esistente, ecco la necessità di avvicinarsi al luogo del sinistro nel più breve tempo in modo da potere: fornire ossigeno al pilota, evitarli il diretto contatto con le fiamme, fornire visibilità sufficiente alla persona addetta al salvataggio, creare un effetto raffreddante nelle immediate vicinanze del pilota e soffocare le fiamme.

Pertanto l'uso dell'elicottero diventa più che raccomandabile, a parte il costo dell'operazione, in quanto quel particolare tipo di velivolo può garantire proprio la copertura delle necessità suaccennate. Nell'esperimento di Aviano l'elicottero impiegato era un Kaman Huskie del «Rescue Corp». Hanno avuto luogo due diversi tipi di esperimento: il primo con un veicolo a bordo del quale erano stati posti duecento litri di benzina, l'altro usando un relitto d'aereo

Alfo C. Predieri

occorre aumentare i 30 secondi del TEMPO di SOPRAVVIVENZA

Se calcoliamo il tempo di avvicinamento per mezzo di salvataggio in 15 secondi, la velocità massima di un veicolo molto veloce non supera di molto quella di un veicolo più lento. Il secondo motivo consiste nel fatto che dobbiamo di nuovo fare diminuire al massimo la distanza operativa, per garantirci di restare entro il limite di trenta secondi del periodo di sopravvivenza.

Il sistema attuale di combattere il fuoco nelle corse è arrivato a un vicolo cieco. Si può fornire aiuto al pilota soltanto quando le fiamme sono soffocate, o per lo meno sotto controllo. Cercare di fare diminuire il tempo necessario per fare arrivare gli estintori sul luogo dell'incidente è possibile soltanto incappando in sistemi costosi e l'effetto continua ad essere trascurabile. Un paragone fra velocità del commissario (a piedi) e veicoli veloci dimostra come il veicolo (che raggiunge i 90 orari) copre soltanto 150

metri in più del commissario, che raggiunge una velocità di 12 orari. Inoltre si tratta di un sistema anti-incendio che non serve per prolungare i 30 secondi del periodo di sopravvivenza calcolato per un pilota nelle fiamme. Se si cerca di creare delle priorità, è chiaro che bisogna cercare solo di prolungare questo ultimo periodo. Bisogna quindi: **1** fornire ossigeno al pilota; **2** evitare il contatto diretto con le fiamme; **3** fornire visibilità sufficiente alla persona addetta al salvataggio; **4** fornire un effetto raffreddante nelle immediate vicinanze del pilota e, per concludere, **5** soffocare le fiamme.

Alcune delle suddette mete potrebbero essere raggiunte con un'attrezzatura incorporata, cioè un impianto per l'ossigeno dentro la vettura, o qualsiasi altro che faccia evitare lo scoppio dell'incendio. Esiste però un solo mezzo che soddisfi queste esigenze: l'ELICOTTERO.

L'utilizzazione degli elicotteri è stata spesso discussa in rapporto al salvataggio, però soltanto quale rapido mezzo di trasporto per feriti o di estintori.

Ciò che raccomandiamo adesso è di usare la corrente d'aria discendente dal rotore di un elicottero per soddisfare le suddette esigenze.

Le figure 6-7 mostrano il flusso d'aria di un elicottero Kaman Huskie sospeso sul luogo dell'incidente. Se la corrente d'aria discendente di un elicottero è diretta verso un oggetto in fiamme, il risultato sarà che parti dell'oggetto, o tutto l'oggetto, non saranno più esposti alle fiamme. Ciò garantisce: **1** il rifornimento di ossigeno per il pilota **2** che il pilota non sarà a contatto diretto con le fiamme (si evitano le ustioni); **3** che la persona addetta al salvataggio può agire immediatamente **4** l'effetto raffreddante per pilota e veicolo.

Si dovrà continuare a soffocare le fiamme da terra, ma dovrebbe essere possibile portare gli estintori più vicini al luogo dell'incidente. (figura 8)

A = tempo di reazione - B = tempo di avvicinamento - C = la corrente d'aria discendente è efficace anche nel periodo di avvicinamento - D = effetto completo della corrente d'aria discendente cioè PORTA A UN PROLUNGAMENTO DEL PERIODO DI SOPRAVVIVENZA e: **1** al rifornimento d'ossigeno **2** effetto raffreddante **3** visibilità del veicolo con immediata entrata in azione dei salvatori.

Per trarre il massimo dall'uso degli elicotteri, negli incendi in corsa, dovremmo garantirci:

1 che l'elicottero resti in aria durante la corsa; **2** che l'elicottero fornisca una visibilità di 360° all'equipaggio, in modo che l'apparecchio possa reagire appena si verifica l'incidente; **3** che l'equipaggio abbia la possibilità di addestrarsi periodicamente coi sistemi anti-incendio, insieme con il personale a terra.

L'unico svantaggio di questo sistema consiste nel fatto che è molto costoso. I prezzi dei costi operazionali sono piuttosto alti, come pure quelli degli elicotteri. Inoltre l'equipaggio di un elicottero dovrebbe essere sempre lo stesso, entro i limiti consentiti.

A causa del fattore prezzo gli organizzatori di Zeltweg propongono una collaborazione internazionale, fra CSI, GDPA, squadre, circuiti e altre organizzazioni interessate.

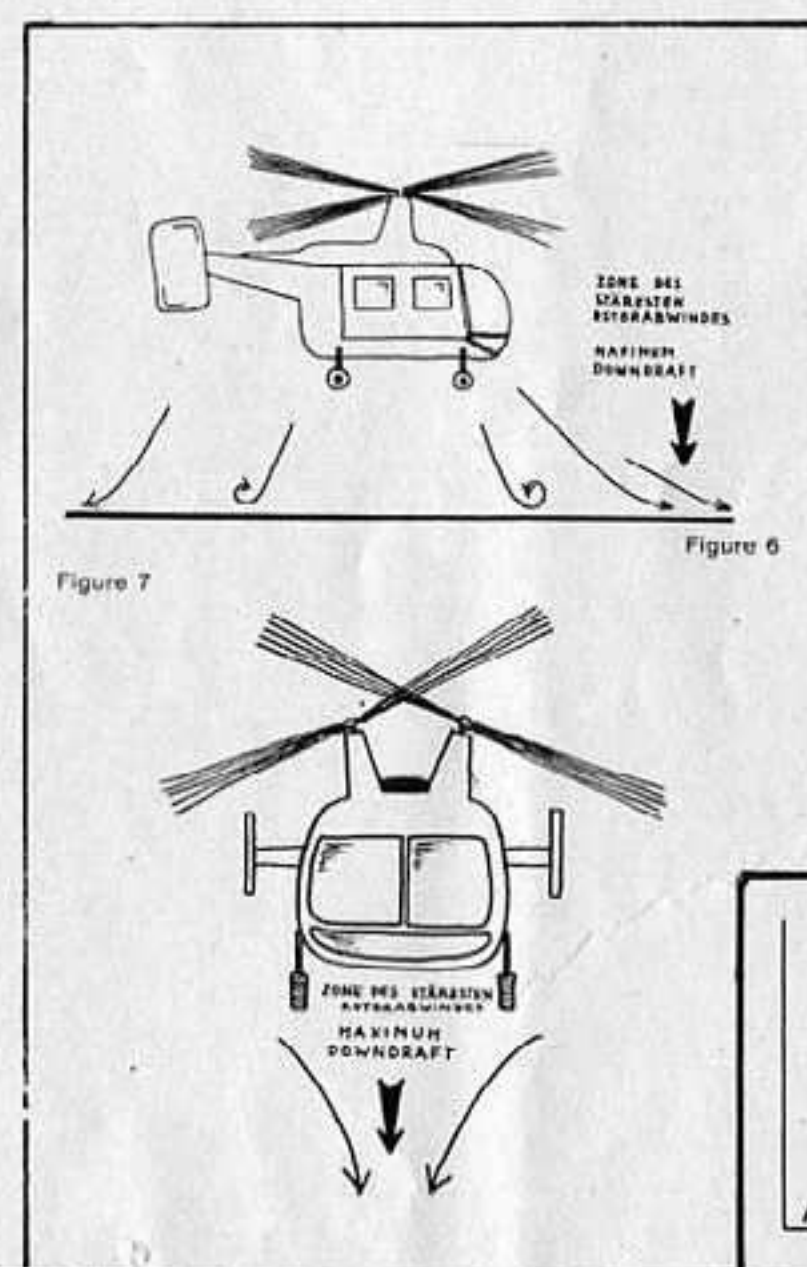


Figure 7

Figure 6

Figure 8



CONTINUAZ. DA PAGINA 7

carico di ben duemila litri di carburante.

LA MANOVRA E' ABBA-STANZA SEMPLICE: l'elicottero, che deve sempre essere in volo sopra la corsa, avviato l'incidente si porta rapidamente in loco, si abbassa quasi sino a terra, si pone diagonalmente al mezzo incendiato in posizione di stallo e con le pale del rotore manda sul fuoco una forte corrente discendente, tanto che il flusso d'aria permette l'allontanamento delle fiamme da tutto l'oggetto o almeno da parte di esso. Ciò garantisce il rifornimento di ossigeno al pilota, l'improbabilità che lo stesso pilota riporti ustioni, la perfetta visibilità per gli addetti al salvataggio, il raffreddamento del pilota e del veicolo e lo spegnimento dell'incendio per mezzo della polvere ignifuga degli estintori.

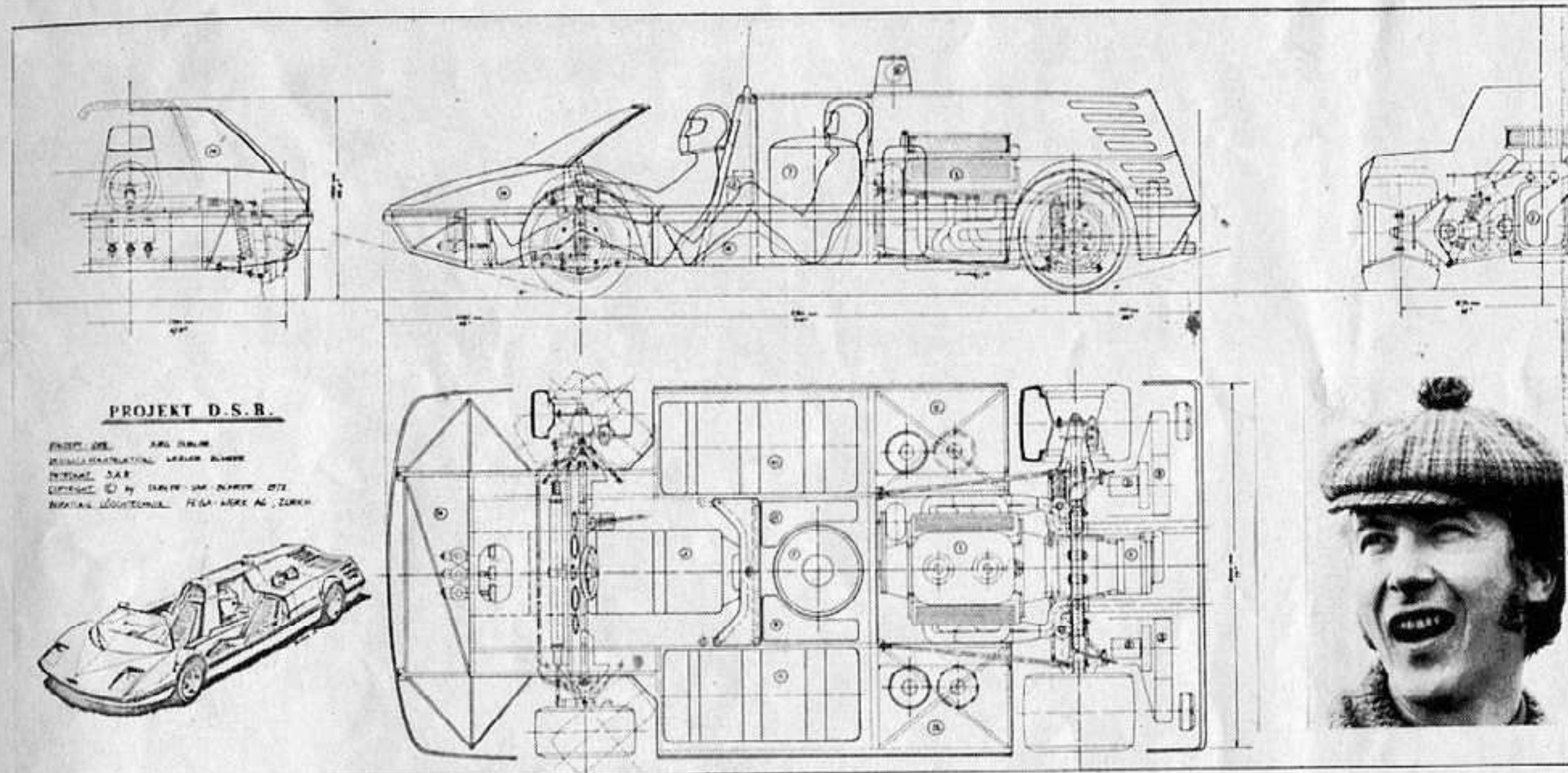
Con l'uso dell'elicottero si è calcolato che le fiamme allontanate dal veicolo non raggiungono altezza superiore ai 30 cm e che il pilota può restare « fresco » nella vettura incendiata anche **QUATTRO MINUTI:** un tempo cioè largamente sufficiente perché i mezzi di soccorso, anche i più lenti, possano giungere sul luogo dell'incidente. Gli organizzatori dell'Osterreichring,

recatisi ad Aviano assieme a funzionari e mezzi dell'aeronautica austriaca, calcolano che a Zeltweg i loro mezzi di soccorso possano raggiungere in 25 secondi tutti i punti del percorso, perciò c'è margine sufficientemente largo per tenere « fresco » il pilota fino all'arrivo degli operatori, ammesso che egli non sia in grado di saltar via da solo (come fece Ickx a Jarama) sfruttando il « corridoio ».

E', quindi, un bel progresso, soprattutto se gli organizzatori e i loro delegati, oltre ad impiegare un elicottero, si facessero parte diligente nel rendere sempre più efficienti i sistemi di spegnimento e più veloci i mezzi antincendio. Come, ad esempio, sta facendo la CEA bolognese di Amadesi che non contenta di avere allestito cinque Alfa 2600 attrezzate in modo superlativo, ha ora acquistato e sta trasformando in vista delle corse di Imola ben quattro Maserati superveloci, sempre allo scopo di migliorare i propri servizi nell'interesse dei piloti.

La morale di tutta questa storia è una sola: gli organizzatori dell'Osterreichring hanno fatto, l'A.C. Bologna sta facendo, l'A.C. Milano e l'Autodromo di Monza si sono, unici nel consesso, almeno preoccupati di essere presenti. Gli interessati, quelli che profondamente avrebbero dovuto capire l'importanza dell'esperimento, CSI, CSAI, GDPA ecc. non hanno neppure sentito il dovere di rispondere all'invito loro rivolto. Evviva la sicurezza! Deliberare dopo che gli altri hanno fatto esperimenti, è molto facile. Soprattutto non costa niente ed è molto politico!

a. c. p.



MONZA - Tra uno scroscio e l'altro di pioggia, nei boxes F. 3 monzesi, lo svizzero Jurg Dubler, un nome abbastanza noto nel settore delle monoposto, ha voluto parlarci del fuoco. Dubler, trentenne, corre da più di dieci anni e ha accumulato una seria esperienza che risulta una credenziale per la sua più recente creatura. Cioè un mezzo-pompierie sulle piste. L'idea è stata « sposata » dallo Schweizerischer Autorennsport-Club, uno dei più grossi club di piloti che raduna la maggior parte dei conduttori svizzeri: Werner Buhner, il noto disegnatore (anche nostro collaboratore) ha trasportato sulla carta le idee di Dubler, realizzando un progetto dettagliato nei minimi particolari. « Io credo nell'efficacia del serbatoio Autodelta — ci ha confidato lo svizzero — ma quanto tempo passerà prima che le commissioni internazionali ne obblighino l'uso? E durante tutto questo tempo la mia macchina antincendio potrebbe essere di valido aiuto ».

A questo punto ci mostra i piani e i disegni della sua vettura. Il concetto dal quale è partito è in fondo questo: realizzare una vettura, con a bordo una sufficiente quantità di liquido estinguente, che sia in grado di raggiungere in pochi istanti l'incendio per aggredirlo e domarlo. Il progetto D.S.B. (Dubler, SAR, Buhner) — così si chiama, per ora, il prototipo — dovrebbe essere in grado di percorrere un giro della pista in un tempo del 20-30% al massimo superiore al tempo impiegato da una macchina da corsa. Se ad esempio una F. 1 impiega 1'24" per compiere

un giro a Brands Hatch la vettura D.S.B. dovrebbe percorrerlo al massimo in 1'45". Nel caso dell'incidente di Siffert la vettura sarebbe stata sul posto entro 30 o 40 secondi, se piazzata al centro del circuito.

Il veicolo dovrebbe assomigliare a una macchina « Can-Am » leggermente più lunga, con un pilota davanti e due pompieri alle sue spalle: fra i due pompieri, davanti al motore sistemato posteriormente e dietro al pilota il sistema antincendio. Il telaio è tubolare, irrobustito e leggermente più alto (circa 17 cm da terra), per consentire qualche lieve escursione fuori pista senza però perdere allo stesso tempo le sue caratteristiche di « autopompa corsaiola ». Le sospensioni che vediamo nei minimi dettagli sono identiche a quelle delle vetture da corsa, con bracci triangolari; il motore un qualsiasi propulsore americano 8V di grossa cilindrata sviluppatore circa 450 CV, assolutamente di serie, accoppiato a un cambio Hewland o ZF.

Le ruote sono rispettivamente da 10 e 16 pollici: le gomme da montare sono coperture racing con profilo da pioggia. Molto importante il sistema di raffreddamento del motore che deve permettere al mezzo di rimanere sempre in moto, in modo da essere « a motore caldo » e sempre pronto per l'uso.

Il tutto verrebbe dotato di un impianto radio per collegarsi con i commissari di percorso e con la direzione gara, dalla quale ricevere immediatamente le comunicazioni e gli eventuali ordini.

La CAN-AM «pompierie» di DUBLER

La vettura «pompierie» progetto D.S.B. riprodotta nelle sue linee essenziali. Dovrebbe assomigliare ad una « Can-Am » leggermente più lunga, con un pilota davanti e due pompieri alle sue spalle. Il sistema antincendio verrebbe installato nello spazio fra il pilota e i due pompieri. La vettura dovrebbe poter compiere il giro di qualsiasi circuito in un tempo superiore di appena il 20% a quello di F. 1

E vediamo le PRESTAZIONI: il mezzo deve avere una accelerazione tale da raggiungere i 100 kmh in 6 secondi e una velocità massima sull'ordine dei 250 km all'ora. Per questo il peso in ordine di marcia non dovrebbe superare i 1500 chili.

Il sistema di estinzione è stato studiato dalla FEGA-Werke, una ditta svizzera specializzata nel settore. Dovrebbe comprendere due estintori a pressione, con una gittata di alcune decine di metri, capaci di sparare fuori in pochi secondi circa 100 chili di polvere e 100 litri di schiuma della più adatta. Inoltre troverebbero posto sulla vettura anche quattro estintori portatili per dare il colpo di grazia ai focolai più resistenti, cosa che realizzerebbero i pompieri scesi a terra dal mezzo.

« Naturalmente l'auto deve avvicinarsi il più possibile all'incendio, sull'ordine dei 10-15 metri massimo: per questo la parte anteriore sarà realizzata in modo da sopportare adeguatamente altissime temperature, e così pure i pompieri dovranno essere in grado di avvicinarsi più in fretta possibile. Mi rendo conto che questa non è certamente la soluzione definitiva, ma a mio giudizio rappresenta un buon passo avanti nella lotta contro il fuoco. Ho esposto a diversi giornalisti il progetto e tutti sono stati favorevoli alla realizzazione: per questa fase sono in trattative con la Marlboro che sembrerebbe ben intenzionata a finanziare l'esperimento. Per ora, dal gennaio, quando ho iniziato il progetto, ho solo ricevuto consensi: chissà se va... »

I. C.

RAPPORTO AUTODROMI 4



Nel numero scorso abbiamo dato notizia dei lavori in corso all'autodromo di Varano de' Melegari, lavori consistenti nell'allungamento della pista, nell'addolcimento della curva del «tornantino» e nell'allargamento, in certi punti, della sede stradale. Ora, come sempre nel corso di questo «RAPPORTO», pubblichiamo le risposte del Sindaco di Varano alle rituali nove domande di GABRIELA NORIS.

1 Cosa spinge o può spingere, oggi un privato o un gruppo di privati a costruire un autodromo in Italia?
Noi non siamo dei privati: l'autodromo sorge sul terreno demaniale che costeggia il fiume Ceno e noi abbiamo inserito l'impianto nel nostro piano urbanistico. Per questo è il Comune che deve essere considerato proprietario degli impianti. Quello che è importante, per me, è che il nostro Comune è depresso, senza industrie per la sua posizione pedemontana, e



Laggiù, verso l'allungamento...

rano non è mai accaduto nulla né ai piloti né al pubblico. L'ing. Baccialuppi è venuto a vedere l'impianto e le sue osservazioni sono state minime. Ora, con l'ampliamento del tracciato, potremo anche ridurre alcune insidie attualmente esistenti, come la stretta "esse" in mezzo alla parte mista».

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

«Noi non abbiamo una sufficiente esperienza per dirlo: bisognerebbe chiederlo a chi gestisce impianti in attività da molti anni, quanto denaro deve essere accantonato per le opere di miglioramento destinate alla sicurezza. Come le ho detto la nostra situazione economica è tanto passiva da non poter prevedere neppure una lira di accantonamento ma è certo che, quando ce ne sarà bisogno, reperiremo il denaro necessario a costruire nuove opere di sicurezza. D'altra parte io credo che gli impianti automobilistici, vista la popolarità di questo sport che noi possiamo ben dire di conoscere, dovrebbero essere come gli stadi. Denaro pubblico destinato agli autodromi come a qualsiasi altro impianto sportivo gestito nell'interesse della comunità. Perché, si faccia bene attenzione,

a VARANO è una spinta sociale



Le 9 domande al Sindaco animatore

non possiamo aspettarci che le industrie lascino la pianura per venire qui. Quando abbiamo cominciato a costruire l'autodromo non ci siamo neppure resi conto dove la passione ci stava portando, ma l'obiettivo che ci eravamo posti era principalmente di tipo sociale ed economico. Noi abbiamo fatto l'autodromo a favore di tutta la comunità varanese e i risultati ci sono stati, e come. Nessuno conosceva prima Varano de' Melegari, e questo sarebbe già un risultato. Ma poi c'è tutto il resto, tutto quello che le corse si portano: nella relazione di bilancio del Comune ho messo al punto primo l'autodromo, perché l'autodromo torna a favore di tutti».

2 E' possibile pensare di costruire un circuito con spirito imprenditoriale, cioè per farne un investimento?
«Penso di no, ma se devo essere sincero non ci abbiamo mai pensato perché la passione ha sempre costituito l'incentivo fondamentale al nostro lavoro. L'autodromo deve molti soldi a molti varanesi, quelli che hanno lavorato per niente o quelli che hanno lavorato ai costi pur di poter costruire l'impianto. Tutta questa gente ha detto che i soldi che deve avere li prenderà quando ci saranno: è per questo che l'autodromo è della comunità e

che per noi un autodromo attivo è tale quando a Varano viene un mucchio di gente, quando la gente mangia qui, consuma in paese, viene e scopre anche le bellezze naturali di Varano, che non sono poche».

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?

«Il pubblico, da noi si diverte dal principio alla fine perché si trova in una posizione da cui vede tutta la gara: in altri autodromi si vede solo la macchina passare mentre qui c'è un tifo indescrivibile, coi battimani e, perfino, una volta, una disputa campanilistica per un pilota di qua contro un suo avversario di Parma. Questo clima, lo garantisco, entusiasma i piloti. E' per questa ragione che noi vogliamo che l'autodromo resti piccolo, perché pensiamo che abbia la sua funzione precisa così. Con due chilometri, più o meno quanto sarà lungo dopo i lavori attuali, avremo una pista ideale. Non abbiamo neppure grandi ambizioni: quest'anno arriveremo a gare di F. 3 e sarà già un passo avanti che soddisferà anche gli spettatori.

Poi si vedrà: tutto deve essere fatto per gradi, ma io sono convinto che la strada che abbiamo intrapreso sia quella giusta. Naturalmente speriamo di poter fare qualche tribunetta per il pubblico che ora sta sui pendii naturali del terreno, ma bisogna ricordarsi che nessuno ci ha dato nemmeno cinque centesimi, e qui il Comune è deficitario!»

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

«Questa è una domanda difficile, perché noi siamo ancora nelle condizioni di dover chiedere aiuti: io ho fiducia nella Presidenza dell'ACI nell'ing. Rogano che hanno "speso delle promesse" con noi. Comunque a questa domanda potrà rispondere solo tra due o tre mesi, perché io ho chiesto alla CSAI, tramite l'Automobile Club d'Italia, di darmi quello che potevano e come potevano: accettiamo un mutuo, qualsiasi cosa, chiediamo solo che ce lo garantiscano perché noi non possiamo farlo. Naturalmente adesso speriamo in Rogano e nelle sue promesse. Io comunque sono sempre pessimista e ho detto agli amici che dobbiamo ricordarci che è meglio far poco ma farlo con i nostri soldi. Ed è proprio quello che abbiamo fatto una settimana fa».

5 Quanto pensate possa costare un posto in tribuna per una gara media ad esempio di F. 3?

«Fino ad oggi l'ingresso a Varano è stato di mille lire, e mi sembra un prezzo popolarissimo. Adesso, con la F. 3, per i costi che questa formula comporta, forse dovremo operare degli aumenti. Comunque con la nostra gestione familiare — siamo in una quarantina di persone del paese che fanno tutto senza retribuzione, dalla vendita dei biglietti fino alla custodia dei parcheggi — riusciamo a contenere i costi al massimo. Fino a quando non avremo messo a posto tutto, debiti compresi, continueremo con questo sistema di gestione, poi si vedrà che impostazione dare: certo che a lavorare come abbiamo fatto fino ad oggi, le soddisfazioni costano care... Vedesse i muscoli delle mogli che anche nei giorni di festa, se ci vogliono trovare, devono sempre venire a cercarci all'autodromo!»

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

«Per noi è molto importante perché per l'organizzazione ci appoggiamo a loro: abbiamo lavorato con Parma, Reggio Emilia, gli A.C. Triveneti e la stagione prossima avremo anche l'A.C. Mantova. I compiti vengono suddivisi tra parte organizzativa delle gare, che spetta all'Automobile Club e parte organizzativa dell'autodromo che ci impegniamo a svolgere noi. Dividiamo rischio e utili che restano, oltre gli oneri dei costi fissi dovuti ad assicurazioni, società Autori ed Editori, noleggio autodromo ecc. Finora tutto è andato per il meglio perché deficit non ne abbiamo mai avuti».

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' il problema più importante che ci poniamo e dobbiamo dire che a Va-

un autodromo non serve solo per le gare, ma ci sono Club, piccole scuderie, privati che vogliono fare le prove delle loro auto, organizzare piccole manifestazioni e non è sulle loro spalle che si deve far gravare il costo di una gestione troppo onerosa».

Le speranze di SIRACUSA

SIRACUSA - Qualcosa finalmente si muove per il circuito di Siracusa, quella grossa iniziativa sportiva che fino ad alcuni anni or sono costituiva una delle maggiori competizioni automobilistiche a carattere internazionale ospitate dalla città. Si è appreso che prossimamente a Siracusa si recherà il presidente della CSAI ing. Rogano per un sopralluogo sul percorso e per discutere con i dirigenti dell'Automobile Club e degli altri enti interessati all'iniziativa.

E' certo che del vecchio anello ben poco potrà essere riutilizzato (ad esempio le tribune in completo stato di abbandono e inagibili) e che bisognerà provvedere alla stesura di un nuovo progetto che preveda tutti i più moderni accorgimenti al fine di ottenerne l'agibilità. E, dopo il progetto, bisognerà stabilire e concordare i tempi di realizzazione e le modalità di finanziamento.

L'ing. Rogano approfitterà della sua trasferta in terra siciliana per effettuare un sopralluogo anche all'autodromo di Pergusa che, merco l'infaticabile opera dell'ing. Mingrino, è in via di completamento.

9 Allo stato attuale, pensando agli incidenti gravi degli ultimissimi anni, quanta responsabilità attribuirebbe ai circuiti, quanta alle macchine e quanta ad altre cause?

«Io sono un profano e, anche per fortuna, perché non ho esperienze relative al nostro autodromo. Io devo dire che sono diventato appassionato di automobilismo quando ho cominciato a vedere le prime gare di Varano; bene, quello che mi ha un po' impressionato è stato come a volte le macchine siano forse un po' troppo fragili. Io credo che dovrebbero esserci dei regolamenti capaci di imporre dei limiti nella riduzione dei materiali perché il guasto meccanico, quando accade, si trasforma subito in un incidente. Noi abbiamo visto cosa è successo quando Ickx ha rotto un tubo dei freni della sua Ferrari, proprio qui a Varano, in preparazione di Montecarlo '71 e quando Merzario è uscito per aver rotto una sospensione. Quindi ciascuno ha le sue colpe, ma credo che si dovrebbe pensare molto bene quando si fanno i regolamenti».

g. n.



Per avere queste prestazioni la Fiat non vi costringe a "mantenere" motori più grossi e costosi

- 140 km/h con 1197 cm³ della Fiat 124 berlina e familiare
- 150 km/h con 1438 cm³ della Fiat 124 Special
- 160 km/h con 1438 cm³ della Fiat 124 Special T
- 170 km/h con 1438 cm³ delle Fiat 124 Sport 1400
- 180 km/h con 1608 cm³ delle Fiat 124 Sport 1600



Fiat 124 Special

Jackie Stewart è battibile? Probabilmente sì, altrimenti gli altri smetterebbero di correre. Ma è un fatto che, per lo meno negli ultimi tempi, solo le avarie meccaniche hanno fermato la corsa « alla Clark » dell'attuale campione del mondo. Come è accaduto a Kyalami, il Gran Premio cui si riferisce il nostro fotocolor, dove si vede Stewart che ha preso già un buon margine a Hulme, Fittipaldi e Hailwood. Ma l'ottima prestazione specialmente di questi ultimi due giustifica il dubbio del nostro Franco Lini



STEWART non è (più) imbattibile

Poiché in Italia si presumeva che la minaccia a Jackie Stewart, nelle gare del campionato mondiale, potesse venire soltanto dalle Ferrari, l'andamento della corsa di Kyalami (Gran Premio del Sud Africa) è stato immaginato in modo del tutto speciale da parte di chi a Kyalami non c'era. Avendo infatti saputo subito che le Ferrari erano del tutto fuori corsa, costrette a navigare nelle retrovie, i commentatori ad ogni costo non si sono limitati a riportare le notizie di agenzia (ed anche quelle ve le raccomandiamo, visto che ad un certo punto abbiamo letto delle Lotus preparate da John Players), ma hanno voluto saccettamente informare i loro lettori di quello che... non potevano sapere.

Abbiamo così potuto divertirci a leggere del come il « povero Stewart » fosse stato costretto a ritirarsi quando era in testa con notevole vantaggio sugli altri, dopo cioè aver dominato la gara. E per i veri protagonisti della corsa, che i no-

stri lettori conoscono perché li abbiamo chiaramente indicati, nemmeno una parola di elogio.

Che i lettori dei giornali che hanno pubblicato quelle incertezze siano stati, in ultima analisi, defraudati dalla verità, non ci interessa molto; possiamo al massimo compiangerli. Quello che ci spiace, tuttavia, è che venga alimentata una credenza di imbattibilità dello Stewart campione del mondo che invece, almeno nelle due ultime corse, imbattibile non è stato. Ed è per questo che abbiamo compiuto uno di quei lavori minuziosi di controllo che sono tanto noiosi e che nemmeno a noi piace fare, ma che hanno il pregio incomparabile di dimostrare attraverso le cifre quello che chi ha assistito all'avvenimento ha potuto constatare coi propri occhi.

Il risultato lo vedete nella tabellina che pubblichiamo qui

CONTINUA A PAGINA 16

Franco Lini



STEWART non è (più) imbattibile

sotto e che ci sembra piuttosto significativa. Anche perché, tra l'altro, si riallaccia alla prima corsa della stagione, quella di Buenos Aires, durante la quale si sono verificati praticamente gli stessi avvenimenti, anche se in modo meno... violento per Stewart. Avvenimenti che costituiscono delle precise segnalazioni, per chi è attento alle cose, su una variazione dei valori in gioco che probabilmente porterà a qualche sorpresa (non per noi) nelle prossime corse.

In altri termini intendiamo affermare che la ripetizione di una certa situazione, con gli stessi protagonisti, fa prevedere che il 1972 non sarà un'annata molto tranquilla per Stewart, che adesso è concretamente minacciato da più parti. E lui lo sa benissimo.

Ricorderete come dopo il G.P. d'Argentina abbiamo detto delle prodezze di « Emerson Fittipaldi che con la Lotus è stato a lungo nelle prime posizioni e dopo aver penato per districarsi dal gruppetto dei primi si è posto addirittura alle costole di Stewart ».

Rileggete quello che abbiamo scritto la settimana scorsa e ritroverete il nome di Fittipaldi quale competitore diretto di Stewart, ma non perché egli è andato in testa quanto Stewart ha abbandonato; perché egli è stato capace di andare a riacciuffare Stewart dopo che nella prima parte della gara era stato staccato di quattro secondi per colpa del « tappo » formato dalla McLaren di Hulme che non cedeva al passo. E con Fittipaldi stavolta c'è stato anche Mike Hailwood, anzi Hailwood è stato persino più efficace del Fittipaldi, visto che è stato lui per primo ad andare a raggiungere il battistrada.

In Argentina Fittipaldi aveva perduto quasi due secondi durante il primo giro, stando dietro Hulme e Reutemann, due secondi che ha mantenuti fino all'ottavo giro, quando è riuscito infine a liberarsi di tutti. Ed in tre giri era riuscito a portarsi a soltanto tre decimi di secondo dalla Tyrrell anche se poi sono cominciati i disturbi alla sospensione che lo hanno successivamente fermato. In Argentina il giro più veloce in gara lo ha fatto Stewart con 1'13"28, e Fittipaldi ha ottenuto 1'13"31. Tre centesimi di secondo, dico!

In Africa, vedete voi. La tabellina comincia al 17. giro, quando cioè Fittipaldi e Hailwood sono riusciti a passar davanti a Hulme. Le posizioni al 16. giro erano:

Stewart	21'19"8
Hulme	21'23"6
Fittipaldi	21'23"8
Hailwood	21'24"2

Dopo di che vedete quello che è accaduto. Per sei giri Fittipaldi è stato secondo, rosciando decimi e decimi a Stewart. Poi Hailwood ha fatto ancor meglio di lui ed è stato tanto bravo da ottenere il giro primato e da andare ad arrampicarsi alle ruote del campione del mondo. Il quale, credetemi, se poteva

evitarlo lo avrebbe fatto. Poi Hailwood è stato fermato. Ed è stata vera sfortuna, perché gli si è danneggiata, a causa di un portamozzo che ha ceduto, una sospensione posteriore, cioè non ha rotto il motore o il cambio perché tirava troppo. A proposito, Surtees farà bene a pensare a questa ripetizione...

Quando Hailwood si è fermato era proprio dietro a Stewart, ufficialmente a due decimi di secondo al passaggio davanti ai cronometristi, ma in realtà era nell'atto di diventare primo avendo già messo le ruote all'altezza di quelle della Tyrrell. Ed alla stessa fine del 28. giro Fitti-

magari ha rotto il cambio proprio perché lo attaccavano tanto da vicino.

Reutemann in Argentina, Fittipaldi in Argentina e in Africa, Hailwood in Africa, sono le prove viventi del come lo Stewart si possa anche battere.

Vediamo un po' se in Spagna ci si mette qualcun'altro. Perché, vedete, fa rabbia pensare che non ci possa essere anche uno di quelli della Ferrari, a punzecchiare il campione del mondo. O volete dire che Ickx, Regazzoni, Andretti non sono bravi come Fittipaldi, Hailwood, Reutemann?

f. l.

G. P. SUDAFRICA

I tempi paralleli

GIRO	STEWART	HAILWOOD	FITTIPALDI	HULME
al 16.	(21'19"8)	(21'24"2)	(21'23"8)	(21'23"6)
17.	1'20"1	1'20"7	1'19"7	1'21"1
18.	1'19"9	1'19"3	1'19"7	1'21"1
19.	1'19"8	1'19"2	1'19"3	1'20"3
20.	1'20"1	1'18"9	1'19"5	1'19"9
21.	1'19"9	1'19"9	1'19"6	1'20"4
22.	1'20"4	1'19"5	1'20"0	1'20"2
23.	1'20"0	1'19"4	1'21"4	1'19"7
24.	1'20"2	1'19"4	1'19"6	1'21"4
25.	1'20"3	1'19"7	1'20"0	1'20"2
26.	1'19"9	1'19"9	1'19"4	1'19"9
27.	1'20"4	1'20"0	1'20"1	1'20"3
28.	1'20"3	1'20"2	1'20"0	1'20"3
	(37'21"1)	(37'21"3)	(37'22"1)	(37'28"4)
29.	1'21"3	—	1'21"7	1'20"1
30.	1'20"5	—	1'21"2	1'20"3
31.	1'20"0	—	1'19"8	1'20"8
32.	1'20"2	—	1'19"9	1'20"7
33.	1'20"0	—	1'20"2	1'20"0
34.	1'20"3	—	1'20"0	1'19"9
35.	1'19"9	—	1'19"8	1'20"1
36.	1'19"8	—	1'19"8	1'20"0
37.	1'20"1	—	1'19"6	1'20"0
38.	1'19"8	—	1'19"6	1'20"0
39.	1'20"0	—	1'20"0	1'20"2
40.	1'20"0	—	1'20"2	1'20"0
41.	1'19"9	—	1'21"1	1'19"7
42.	1'19"2	—	1'19"1	1'19"7
43.	1'20"7	—	1'20"0	1'20"2
44.	1'20"8	—	1'20"2	1'20"2
45.	1'32"4	—	1'20"7	1'20"1
	1.00'16"0		1.00'05"0	1.00'11"3

paldi aveva ufficialmente un secondo esatto di distacco, cioè in tredici giri aveva recuperato tre secondi su Stewart, infliggendone sei a Hulme che poi vincerà la corsa. E andando avanti vedrete come poi egli abbia fatto gioco uguale a quello di Stewart, con leggero vantaggio progressivo, tanto che al 44. giro, al passaggio davanti ai box egli era a mezzo secondo, cioè praticamente a ruota. Il giro seguente Stewart lo ha compiuto in circa 12 secondi più del normale e poi ha abbandonato, quindi non conta. Però Hulme era a oltre sei secondi di distanza. Poi le cose sono andate come sono andate, con la Lotus che diventava sempre più sovrasterzante obbligando Fittipaldi a perdere terreno. Però nel frattempo la dimostrazione c'era stata: Stewart è attaccabilissimo. E



La TYRRELL da 1000 lire

Della serie « Grand Prix » della MEBETOYS del gruppo Mattel, ecco la TYRRELL-Ford che costruita da Ken Tyrrell, ex « boscaiolo », e guidata da Jackie Stewart, ha trionfalmente conquistato il Campionato del Mondo F. 1 per l'anno 1971. Naturalmente riprodotta in una lunghezza totale di mm. 145, questa monoposto non perde nessuna delle sue caratteristiche basilari: motore, cambio, sospensioni riprodotte in precisa scala e, soprattutto, il tipico musone largo e appuntito, la presa d'aria sopra il motore, il grande alettone posteriore e le ruote super-veloci. Non manca neppure il mini-pilota il cui casco se ridipinto in bianco con fascia scozzese, può rappresentare il grande Jackie. Il modello è in vendita a L. 1.000.

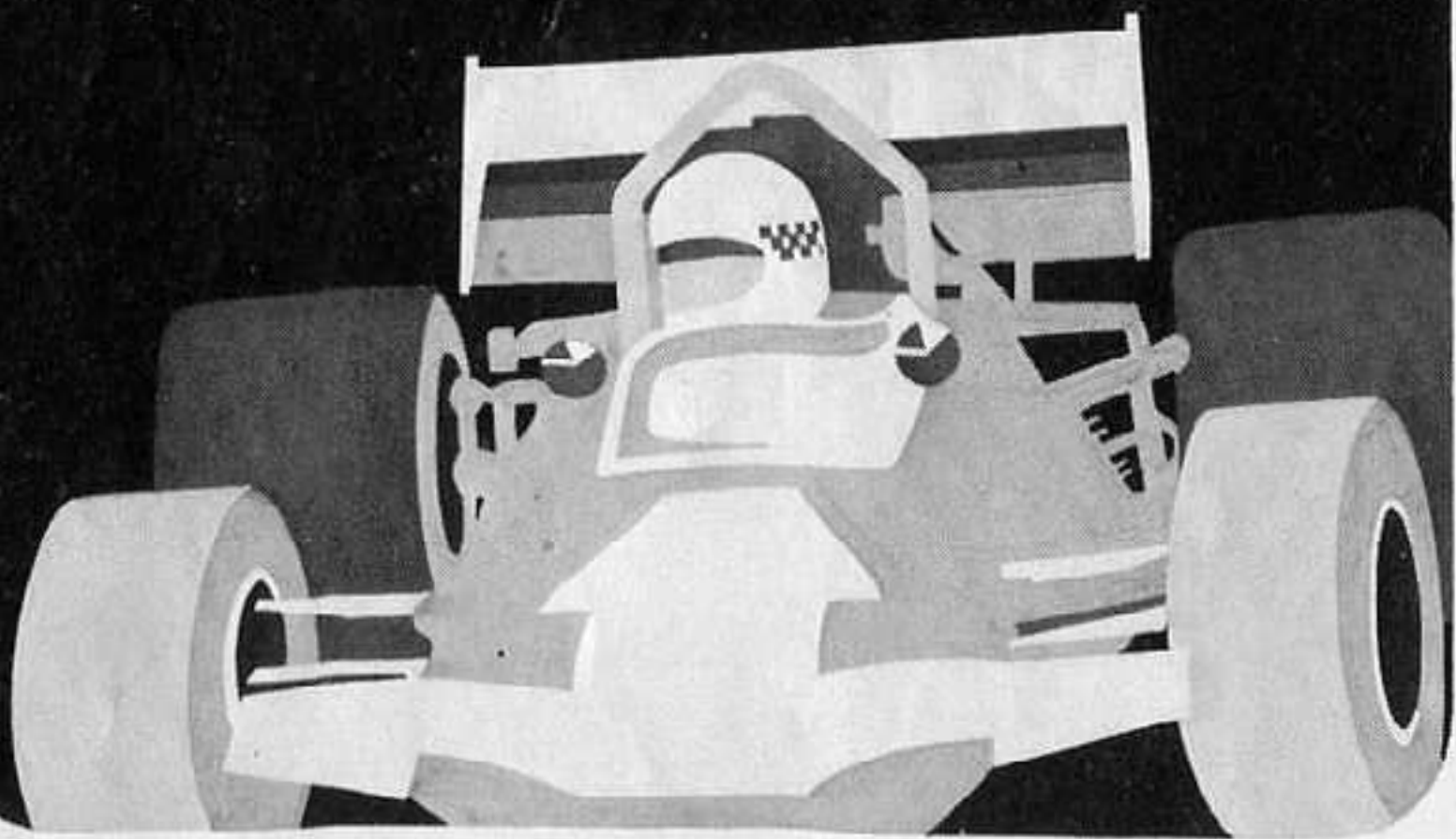
spettatori da vicino ai G.P. formula 1

G.P. di SPAGNA	1 Maggio	1972 - Quote da L. 89.000
G.P. di MONACO	14 Maggio	1972 - Quote da L. 8.000
G.P. del BELGIO	4 Giugno	1972 - Quote da L. 47.000
G.P. d'OLANDA	18 Giugno	1972 - Quote da L. 79.000
G.P. d'EUROPA	15 Luglio	1972 - Quote da L. 99.000
G.P. di GERMANIA	30 Luglio	1972 - Quote da L. 44.000
G.P. del CANADA	24 Settembre	1972 - Quote da L. 380.000
G.P. degli STATI UNITI	8 Ottobre	1972 - Quote da L. 340.000
G.P. del MESSICO	22 Ottobre	1972 - Quote da L. 395.000

Per informazioni e prenotazioni rivolgetevi al vostro Agente di viaggio oppure direttamente a:



Piazza Po, 6 - Milano
Tel. 4982351 r.a.



GIANNINI

SOCIETA' GIANNINI AUTOMOBILI S.p.A.

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

E LE FIAT-GIANNINI DA COMPETIZIONE:

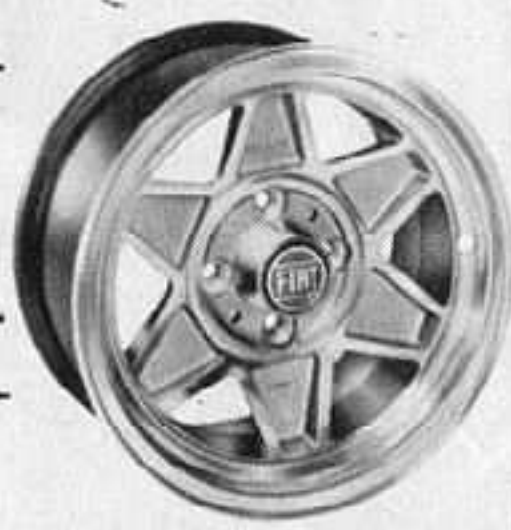
- FIAT-Giannini 500 Montecarlo: potenza max HP 27 DIN, giri motore 6000 Lire 845.000
- FIAT-Giannini 590 Vallelunga: potenza max HP 35 DIN, giri motore 6000 Lire 845.000
- FIAT-Giannini 650 Modena: potenza max HP 42 DIN, giri motore 6000 Lire 845.000

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

ESASTAR 6.00x13

FIAT
SIMCA
BMW, OPEL
FORD

6.00x14
ALFA



RUOTE IN LEGA LEGGERA

STILauto
20149 MILANO
C.SO SEMPIONE 63 TEL. 335.823

IL MARCHIO CHE GARANTISCE LA QUALITÀ

Dopo un vertice a Bologna
 confermato il debutto in SPAGNA
 di due TECNO F. 1 (Galli e Bell)

La «MARTINI» tranquillizza i PEDERZANI

Vertice (improvviso) a Bologna per la Tecno-Martini. In casa di Luciano Pederzani, che era assieme al fratello Gianfranco, sono convenuti domenica i conti Gregorio e Vittorio Rossi, il marchese Di Sini della Martini, Nanni Galli e David Yorke.

La riunione aveva lo scopo di fare il punto sulla situazione della monoposto F. 1 e di sfatare alcune preoccupanti notizie apparse sulla stampa e secondo le quali i conti Rossi avrebbero avuto l'intenzione di sospendere il finanziamento promesso. Mentre i fratelli Pederzani aggiornavano i presenti sul fatto che due vetture verranno pronte nel corso di questa settimana, e David Yorke assentiva soddisfatto, i conti Rossi si sono dichiarati veramente dispiaciuti delle notizie apparse, che hanno definito inconsistenti ed infondate.

Dopo le prove soddisfacenti sostenute dalla vettura nel miniautodromo di S. Piero a Sieve, al ritorno di Derek Bell e di Galli da Sebring, la squadra al completo si trasferirà all'autodromo di Vallelunga, dove le due monoposto sosterranno prove anche di du-

rata. Intanto il motore Tecno a 4 supporti che Galli aveva nel test toscano, disponeva di una potenza di 440 CV, mentre quello a 7 supporti, con nuove cammes e nuovi pistoni, ha fatto registrare 450 CV al banco. Pare, inoltre, che vi potrebbero essere interessanti novità per la terza vettura messa in cantiere nella «factory» di Borgo Panigale.

La quasi raggiunta tranquillità per la F. 1, fa sì che in casa Tecno si riparli della Formula 2 e dei programmi riguardanti Gigi Fontanesi. Il terzo pilota della casa bolognese manterrà il suo stato di forma partecipando alle competizioni di F. 3 (il 2 aprile sarà in gara al Nurburgring) e nel mese di maggio potrà montare sulla formula maggiore i cui motori Cosworth saranno curati dai fratelli Pedrazzani di Novara.

Una bella schiarita, quindi, in casa Tecno il cui programma resta fisso sulla prima partecipazione alla gara mondiale di Jarama. In fin dei conti, come hanno osservato gli interessati, è saltata una sola corsa di quelle programmate: quella di Kyalami.

V8/Blog Scan



Sembra Nanni, ma non è!... C'era più di un ... Galli, infatti, nel «pollaio» Tecno sulla minipista di S. Piero a Sieve (che Lando Baldassini si costruì quasi da solo lo scorso anno da febbraio a novembre). Quello che vedete sopra al volante della F. 1 rossoblu è Gigi Fontanesi, al quale Nanni ha prestato casco e guanti per la sua prima uscita in F. 1 Ecco sotto invece Galli impegnato nel «toboga» che sembra molto adatto a un test per Montecarlo (foto Coppini)



Nel toboga del Mugello i primi sorrisi

S. PIERO A SIEVE - I sacrifici, il coraggio, la generosità, di Lando Baldassini, sono stati giustamente premiati. Il trentacinquenne inventore (di macchine da maglieria) pratese ha avuto la grande soddisfazione di veder girare sulla sua «minipista», (a proposito, ha già iniziato i lavori di prolungamento a circa 3 km), Nanni Galli e la Tecno F. 1. Baldassini al termine della prova nella tarda serata era raggiante. Ed era più che giusto. Tutto era filato a meraviglia, tutti erano entusiasti da Galli a Gianfranco Pederzani, a Fontanesi, perfino gli stessi meccanici al seguito, hanno dichiarato che il «toboga» mugellese risultava un banco prova di eccezionale valore tecnico.

Quasi 200 chilometri

La prova della Tecno F. 1, è risultata positiva sotto tutti gli aspetti. Gianfranco Pederzani ha confidato: «Siamo scesi qua con la precisa intenzione di vedere se il motore si rompe oppure no». Ed il motore ha retto bene nel carosello di ben 185 giri, intervallati da fermate che si limitavano a qualche ritocco al musetto della Tecno-Martini F. 1, che ha dovuto essere alzato perché Nanni diceva che in fondo alla discesa toccava piuttosto duramente.

Poi vi è stata una foratura alla gomma posteriore

destra, e, quindi i regolari rifornimenti che avvenivano ogni 17 giri. In ogni fermata veniva messo nei serbatoi 20 litri di carburante. L'autocarro della Tecno, è giunto alle 11,30 del mattino di martedì preceduto da Nanni Galli. La F. 1 veniva immediatamente messa in pista con le gomme slick. Ma al momento di partire la macchina non andava. Stupore dei meccanici e dello stesso Nanni. Niente da fare. Il motore brontolava in modo pauroso. Venivano cambiate le candele, peggio di prima, infine il male era trovato; un filo faceva massa!

Sistematolo, la vettura cominciava ad inanellare giri su giri; cronometrista Gigi Fontanesi.

Nanni girava abbastanza forte tanto da arrivare sui 31" netti. La vettura era la stessa dell'ultima sortita a Modena, ed i rapporti erano quelli per Vallelunga. Ora come ben sapete, la pista toscana sviluppa una lunghezza di 1 chilometro esatto, per cui Nanni era costretto ad adoperare solo la 1.a, 2.a e 3.a. Il pilota pratese scendeva quasi subito sui 28". Poi al 105.º giro il 27"5 sbalordiva, portando la media ad oltre 130! (bisogna rendersi conto del tracciato per capire). La spia del contagiri era al termine della prova sugli 11.900 giri.

Quindi si arrivava ad una sensazionale «prima». Nanni si fermava visibilmente stanco, ed era più che naturale: «Ho fatto solo 150 giri, ma mi sembra di aver gareggiato un intero G.P. Mi sono allenato per Montecarlo!» confidava. A questo punto Pederzani se ne usciva con una frase che colpiva

i pochi presenti: «Nanni, ti senti di far salire Gigi, mentre ti riposi un po'?» Al sorriso del pratese, faceva riscontro lo stupore di Fontanesi, che con una certa emozione allungava le mani verso il casco e i guanti che Nanni gli porgeva. I suoi. «Vai tranquillo, ma trattamela bene» diceva Nanni. Fontanesi ascoltava le raccomandazioni di Pederzani e dei meccanici quindi eccolo in pista.

Ripetuto il test?

Gigi non riusciva a trovare la seconda, e si fermava a chiedere spiegazioni a Nanni, sotto lo sguardo divertito di Gianfranco Pederzani. Poi Fontanesi ci prendeva gusto, tanto da girare in 30" e, alla fine della trentina di giri in tutto, ci scappava anche un innocuo testa-coda per il brecciolino all'inizio della discesa. A proposito: la velocità in discesa a detta di Nanni, si aggirava sui 200!

Sembra che tutti siano rimasti tanto soddisfatti che il test sarà ripetuto alla vigilia di Jarama e Montecarlo perché le caratteristiche dei due percorsi sono adatte a un paragone, diceva Nanni. I 200 giri (tra Galli e Fontanesi) pari a 200 km valgono per 600, diceva Nanni. Ed è quel che ci vuole.

Nedo Coppini

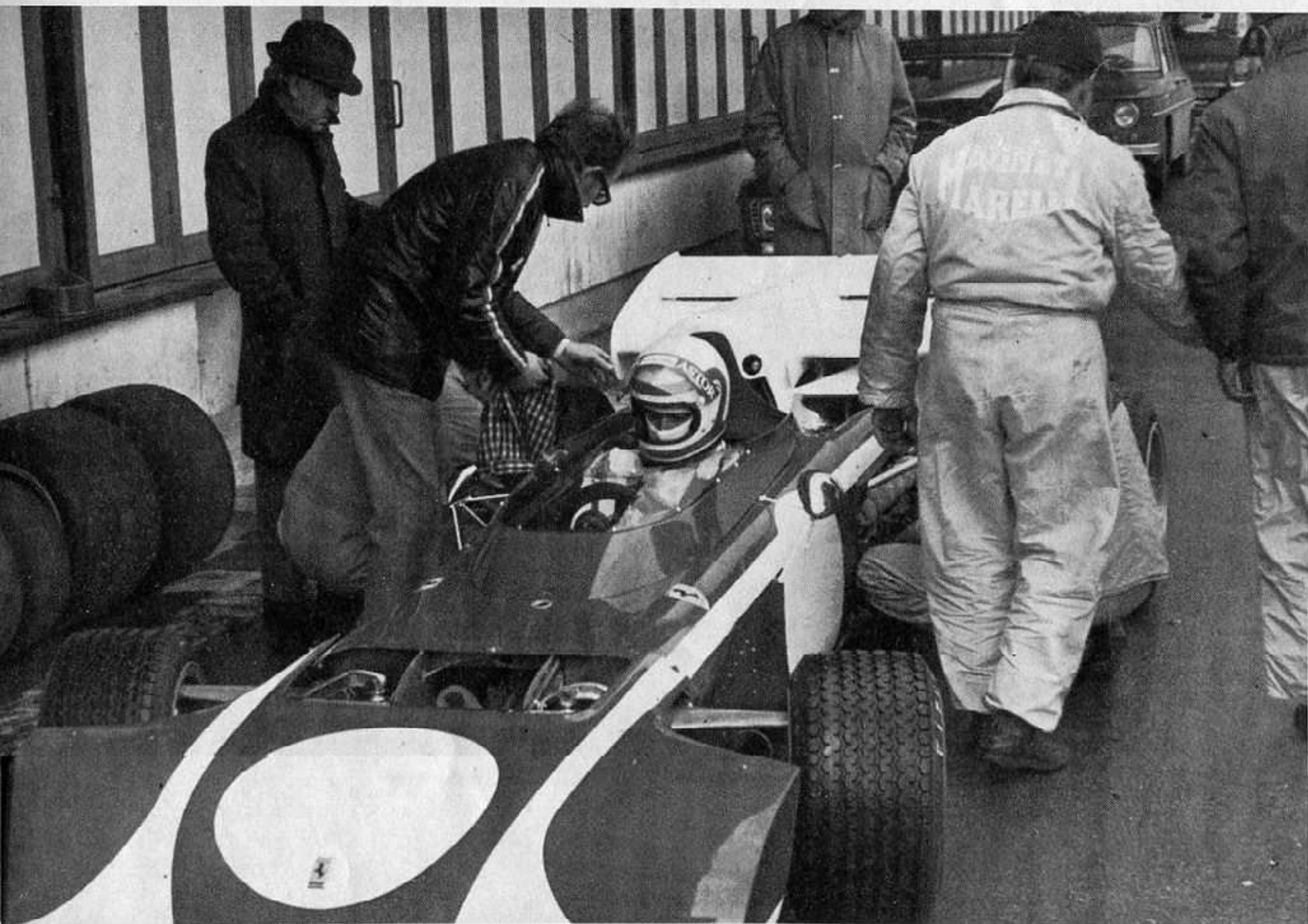
Progressi del 312 a JARAMA

MADRID - La vigilia della corsa dei Campioni a Brands Hatch ha avuto un prologo in quel di Jarama, dove tutte le squadre F.1 equipaggiate con gomme Firestone si sono ritrovate per tests con le nuove coperture, quelle mancate in Sudafrica. C'era la Lotus con Fittipaldi, la Ferrari con Ickx e Regazzoni, Surtees con Hail-

Colpo di scena per IMOLA?

« Bomba » a Imola e più precisamente in casa ESTI per la ritratta questione dell'autodromo Dino Ferrari. In uno dei primissimi giorni di questa settimana dovrebbe avere luogo una riunione del consiglio direttivo dell'ESTI, l'ente che da venti anni circa gestisce l'autodromo del comune di Imola. A questa riunione il comm. rag. Tomaso Maffei dovrebbe presentarsi dimissionario, con gli altri membri che lo seguirebbero sulla medesima strada. Risultato (molto importante): le chiavi del « Dino Ferrari » ritornerebbero nelle mani del sindaco Gualandi il quale, alla firma dei dovuti accordi, le potrebbe consegnare all'AC di Bologna che da lungo tempo tiene congelati i capitali per portare l'opera a compimento.

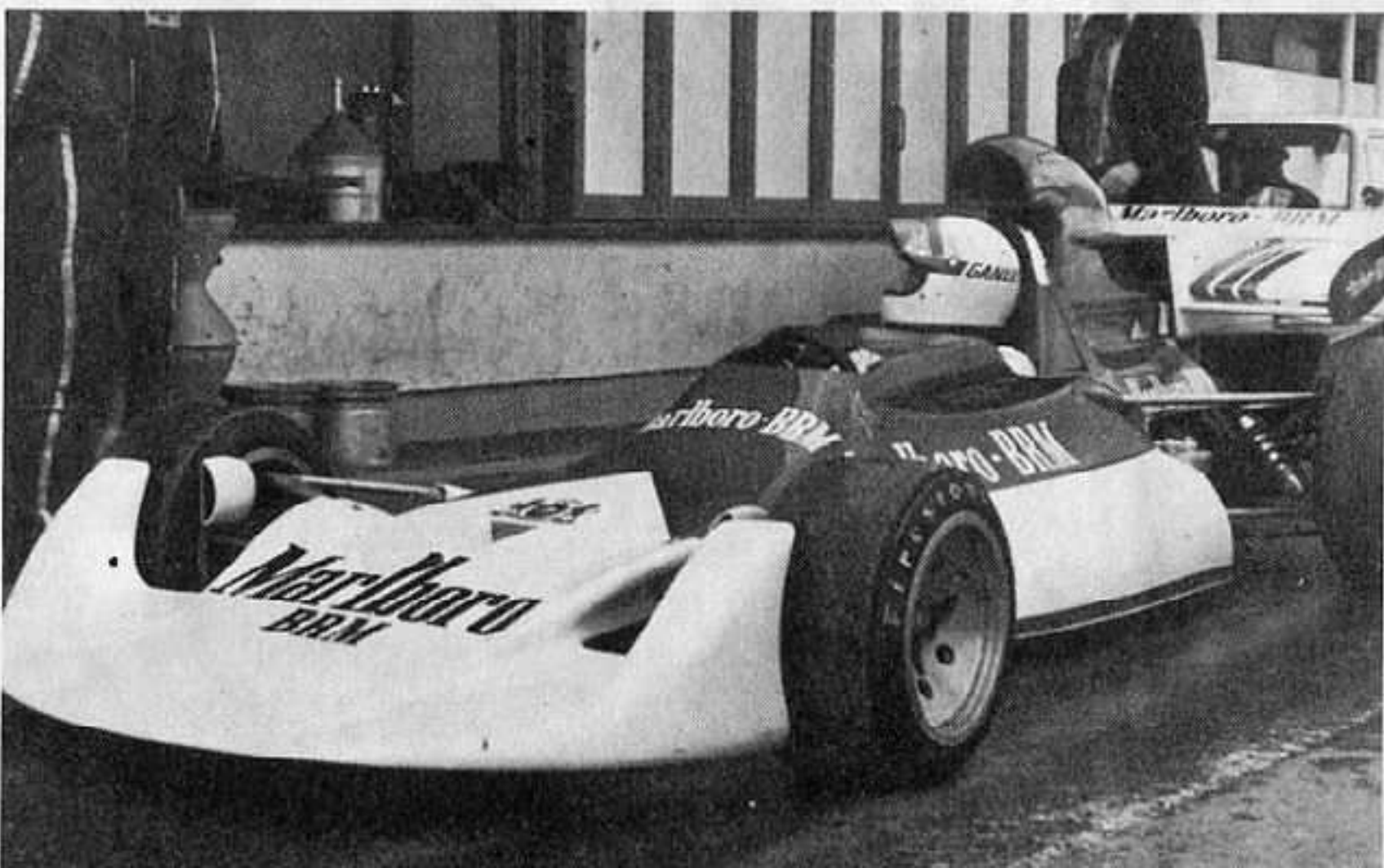
Così stando le cose, le corse del primo giorno di maggio (Interserie compresa) in pericolo sino a ieri, verrebbero sicuramente effettuate, assicurando così un regolare inizio della stagione agonistica.



Il test ferrarista in Spagna è stato diretto dall'ingegner Colombo (nella foto a sinistra, col cappello) mentre l'ingegner Bussi (qui curvo sulla F. 1 di Regazzoni) era in trasferta per il controllo dei motori. I tempi migliori delle Ferrari non sono stati ottenuti col nuovo musetto carenato (e l'ing. Forghieri pare si sia irritato)



Andrea de Adamich è stato tra quelli che in Spagna ha più dovuto provare con la pioggia (aveva un motore Cosworth serie 9). Sotto per la BRM c'era anche Ganley. La P. 180 è considerata dai piloti BRM più facile da guidare e con migliore ripresa della P. 160



wood, Schenken e de Adamich e la BRM P.180 con Beltoise e Ganley. Il maltempo ha ostacolato però molto le prove. Specie nei primissimi giorni. C'è stata anche pioggia torrenziale. E qualche « tempo » discreto è stato spiccato solo in momenti dichiarati.

Riassumiamo un po' i dati: LUNEDI' 13, sull'asciutto, BELTOISE con la BRM P.160 ha girato in 1'22"2, ICKX con la Ferrari in 1'22"4. Il mercoledì su pista asciutta, FITTIPALDI con la LOTUS ha realizzato 1'22"4 (il motore era quello reduce dal Sud Africa), mentre SCHENKEN con la Surtees ha girato in 1'23"5. ICKX è sceso a 1'21"5, mentre DE ADAMICH, prima che l'asfalto si asciugasse si è esibito in 1'28"6 con la TS del team Pagnossin.

Partiti gli inglesi la Ferrari è rimasta anche giovedì. Con il sole e le nuove gomme Firestone la 13 pollici, ICKX è sceso fino al notevole 1'20"5 (mentre Regazzoni è rimasto oltre 1'21"). La Ferrari 312 non aveva però nelle migliori prestazioni, il musetto carenato ma quello di tipo vecchio. Significativa infine la presenza alle prove dell'ing. Sandro Colombo, che aveva già fatto capire il particolare interesse di giudizio per i pneumatici, considerati finora il tallone d'Achille delle Ferrari F.1.

Le altalene regolamentari CSI (che mettono nei pasticci la CSAI)

Pesce d'aprile per la PANTERA

PARIGI - Il bureau della CSI riunitosi a Bruxelles sotto la presidenza del principe Alfonso von Metternich, dopo la discussione degli argomenti all'ordine del giorno, ha diramato il seguente comunicato:

1 Regime dei campionati 1973

a) **Campionato del Mondo dei rallies:** il Bureau proporrà alla CSI di creare, a partire dal 1973, un campionato del mondo dei rallies. Il regolamento particolare di questo campionato sarà stabilito nel corso delle riunioni del giugno 1972.

b) **Campionato d'Europa delle vetture Turismo:** il Bureau proporrà alla CSI di adottare i seguenti criteri sul regolamento particolare di questo campionato, a partire dal 1973:

- suddivisione delle vetture in due raggruppamenti, ovvero fino a 2000 e oltre 2000 cc;
- non sarà imposta alcuna altra limitazione superiore della cilindrata;
- tutte le prove valide dovranno avere una durata minima di 3 ore e mezza, oppure 500 km di lunghezza.

c) **Campionato d'Europa Marche per vetture fino a 2 litri:** verrà proposto che questo campionato venga riservato a partire dall'anno prossimo alle vetture sport del gr. 5 (le vetture del gruppo 4 verranno comunque ammesse a condizione che rispettino i minimi di qualificazione previsti).

2 Capacità dei serbatoi per le vetture di F. 1

In relazione alla decisione di principio presa dal Bureau nello scorso dicembre, è precisato che la capacità massima dei serbatoi per carburante delle vetture di F.1 sarà limitata a 160 litri a partire dal 1.º gennaio 1973.

Tutte le vetture dovranno essere realizzate in modo da permettere il rifornimento in corsa utilizzando i sistemi prescritti dalla CSI.

Particolari misure di sicurezza concernenti il serbatoio di caucciù e l'imposizione di una struttura deformabile attorno a questi serbatoi, sono state adottate dal Bureau. Un'ultima messa a punto dei dettagli regolamentari è ancora necessaria per cui queste misure, nella loro stesura definitiva, verranno comunicate nel mese di maggio nel corso di una conferenza stampa che sarà tenuta dal principe von Metternich e che avrà come argomento principale la sicurezza relativa alla costruzione delle vetture da competizione.

3 Limitazione della larghezza dei pneumatici in F. 2

Il principio della limitazione della larghezza dei pneumatici per le vetture di F.2 è stato adottato e la sua applicazione avverrà con il 1.º gennaio 1973. Le dimensioni esatte saranno comunicate prossimamente dopo avere consultato i costruttori di pneumatici.

4 Scala dei pesi delle vetture del Gruppo 5 (Sport)

Dopo avere consultato i costruttori, il Bureau precisa che la scala dei pesi relativa a questo gruppo di vetture, rimarrà invariata per l'anno prossimo.

5 Regolamento internazionale della Formula 3

Il Bureau della CSI ricorda che soltanto le vetture strettamente conformi al regolamento internazionale della F.3 possono partecipare alle corse della suddetta formula, iscritte nel calendario sportivo internazionale della FIA.

Il Bureau fa appello a tutte le autorità sportive nazionali al fine che detti regolamenti internazionali siano rispettati da tutti gli organizzatori.

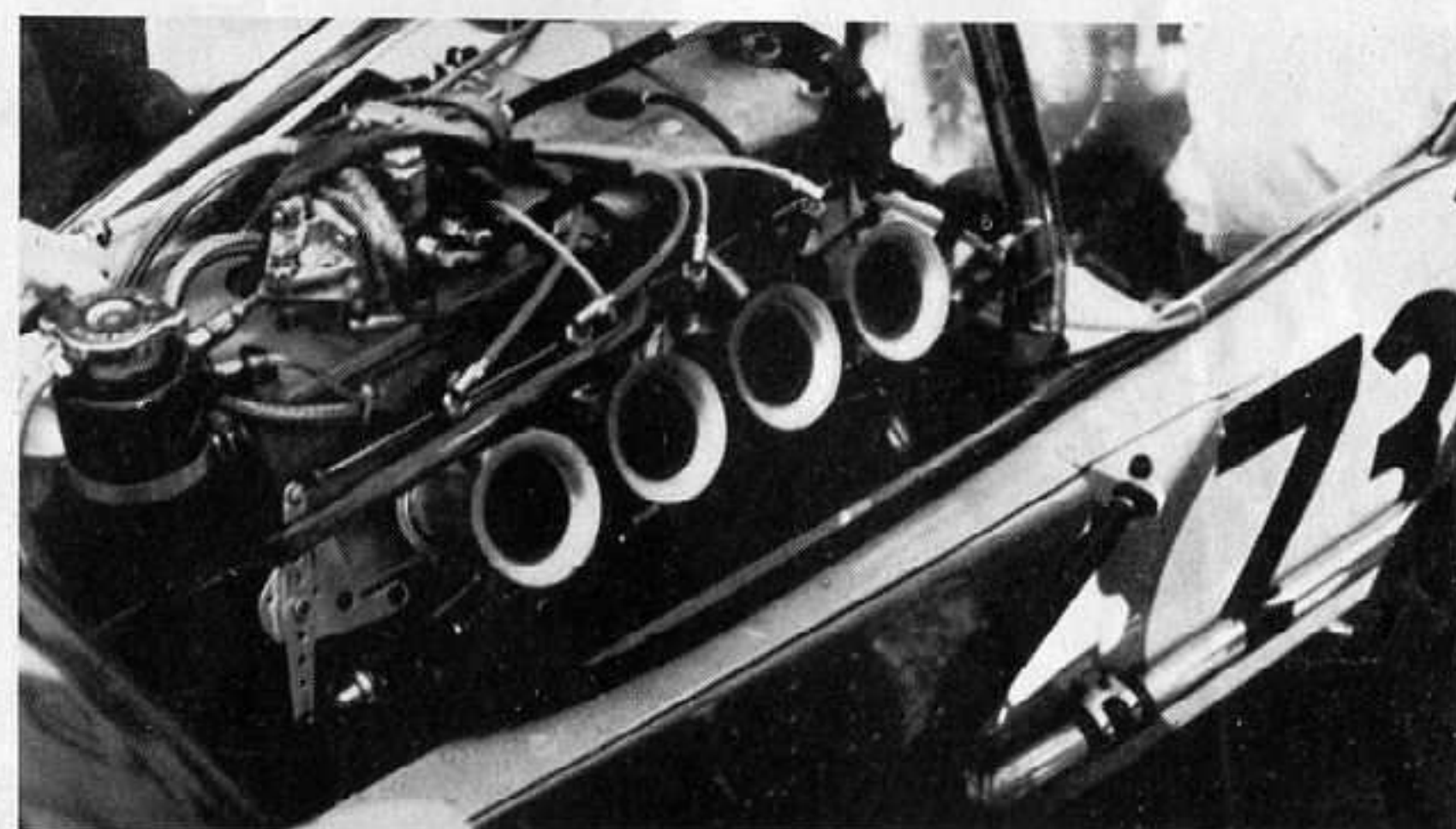
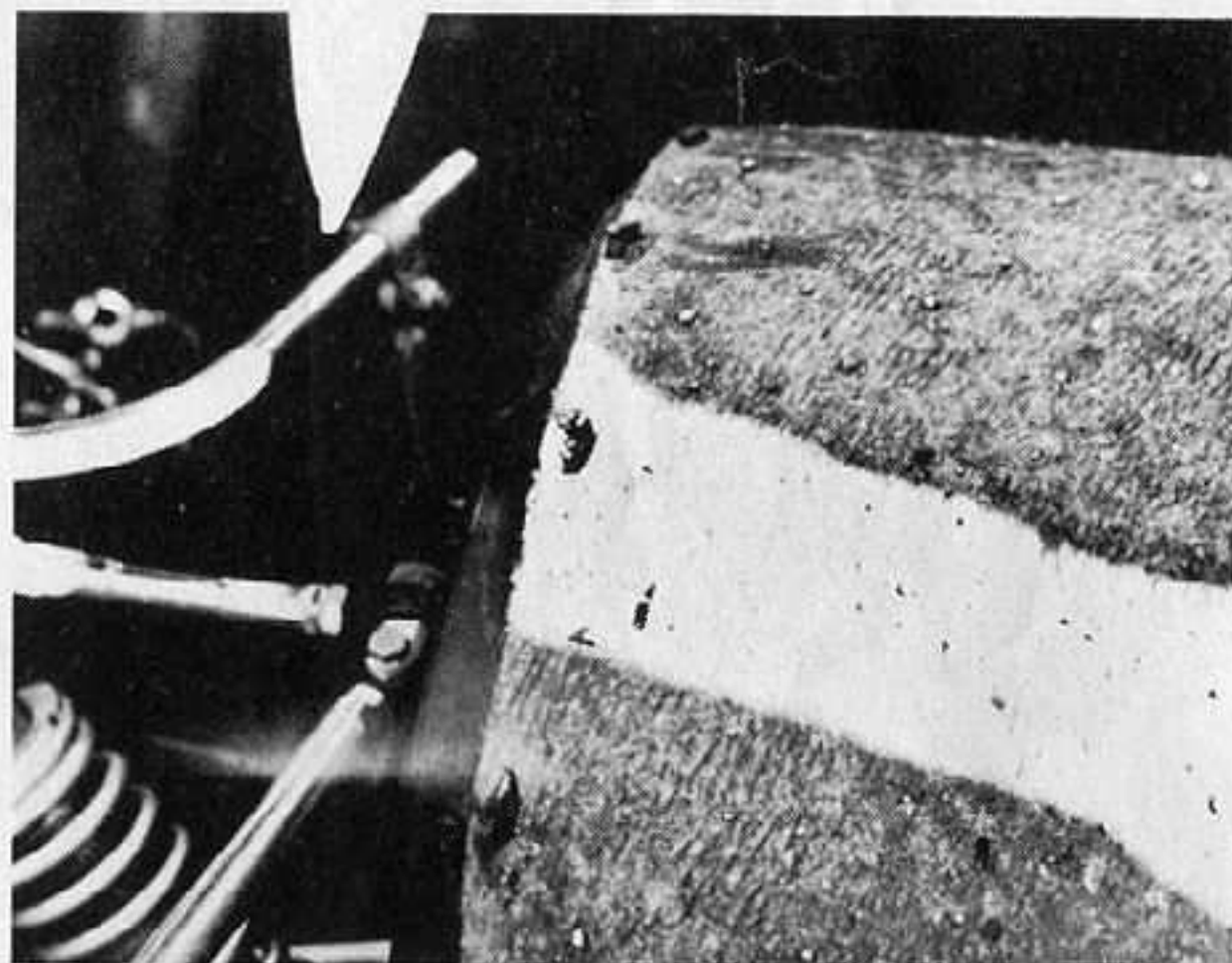
Fin qui il comunicato del Bureau della CSI. Parallelamente alla riunione dei massimi dirigenti, si è tenuta quella della Sottocommissione dei regolamenti tecnici che ha particolarmente preso in esame la questione della « Pantera » De Tomaso. Al termine della riunione è stato diramato il seguente comunicato: « La sottocommissione dei regolamenti tecnici della CSI, nel corso della riunione per le omologazioni tenutasi a Bruxelles il 9 marzo, ha proseguito l'esame della posizione della De Tomaso "Pantera". Al momento della prima omologazione di questo modello, decisa nel dicembre 1971, il peso era stato provvisoriamente fissato in 1120 kg in attesa di una inchiesta più approfondita sui minimi di produzione di questa versione alleggerita. L'inchiesta non è ancora completa e nell'intervallo è stato deciso che il solo modello omologato è quello il cui peso è fissato in 1260 kg. Questa decisione ha valore a partire dal 1.º aprile 1972 ».

Si, è proprio un pesce d'aprile questo per De Tomaso e la sua PANTERA! Avrete letto, nella precedente pagina 3, la lettera del Presidente CSAI e la nostra replica. Siamo veramente ai limiti del... fair play (per non dire altro). Perché, mentre ci veniva spedita quella « precisazione » (in-

combente) il Presidente CSAI sapeva già che la CSI avrebbe diramato la nota per l'« appesantimento » della Pantera. Naturalmente l'omologazione è ancora bifronte. Si aspetta il controllo, la verifica delle 500 vetture. Ma è proprio certo che basterà controllare solo le Pantere?

ECCO la nuova F.2

A destra, David Morgan, con la sua Brabham 1971, supera Reutemann con la Brabham '72, in difficoltà con le gomme che si vanno sfaldando. Comunque «Lole» ha dichiarato di puntare decisamente al titolo europeo F. 2



Le gomme contro REUTEMANN

Reutemann è molto cambiato, da quando è pilota di Formula 1, e guida con grande autorevolezza nella seconda formula. Si è visto al primo giro, quando ha infilato Peterson e si è piazzato in testa, imponendo un ritmo che solo lo svedese avrebbe potuto tenere se non si fosse fermato. Poi ci si sono messe le gomme (foto a sinistra) che hanno cominciato a perdere pezzi. A destra, il superCovsworth 1930 montato sulla McLaren di Scheckter. Si vede anche il prolungamento della scocca della M 21. Con lui, la McLaren ha trovato forse un altro Hulme

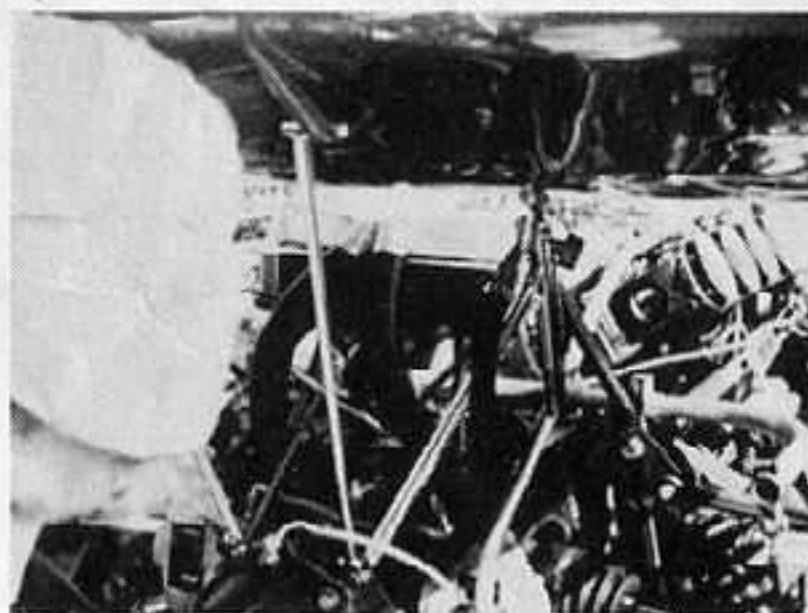
Un passaporto per MORGAN

David Morgan era forse il più sorpreso di tutti per la vittoria conquistata: dopo le corse veloci ma «piratesche» del 1970 in F. 3 e la squalifica a un anno che aveva avuta, il suo nome era stato dimenticato. Il condono della pena non gli era servito a rimettersi in luce, ed alla fine del '71 poteva contare solo su qualche mediocre risultato in F. Atlantic. «Adesso sono sicuro di trovare uno sponsor per la nuova Brabham BT 38 che ho ordinato e sono anche sicuro di poter fare la stagione europea». Il «passaporto» è buono perché, con nove punti conquistati, Morgan è certo di avere accettate le iscrizioni ovunque, e non è poco: infatti, come già lo scorso anno, gli organizzatori potranno rifiutare le iscrizioni di coloro che non hanno punti per il Campionato, ma mai quelle di chi ne ha un certo numero. Morgan disponeva in questa occasione di una vettura tutt'altro che eccezionale, trattandosi come abbiamo riferito in sede di cronaca di una Brabham BT 35, la sua ex-Formula Atlantic aggiornata. Morgan ha inzeccato anche il motore (un onesto BDA 1860 preparato da Wood) e le gomme, le «vecchie» Firestone B 24 dello scorso anno

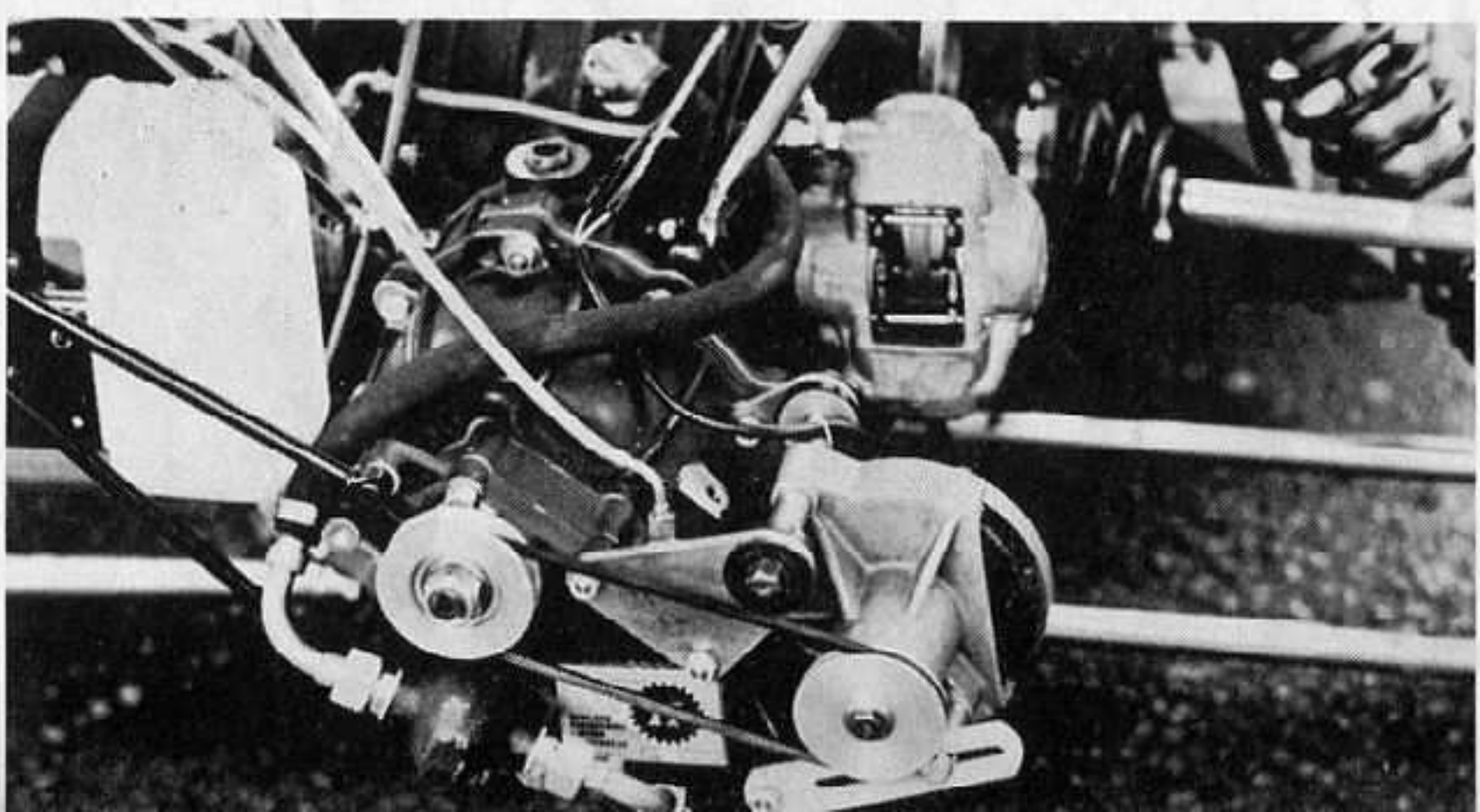
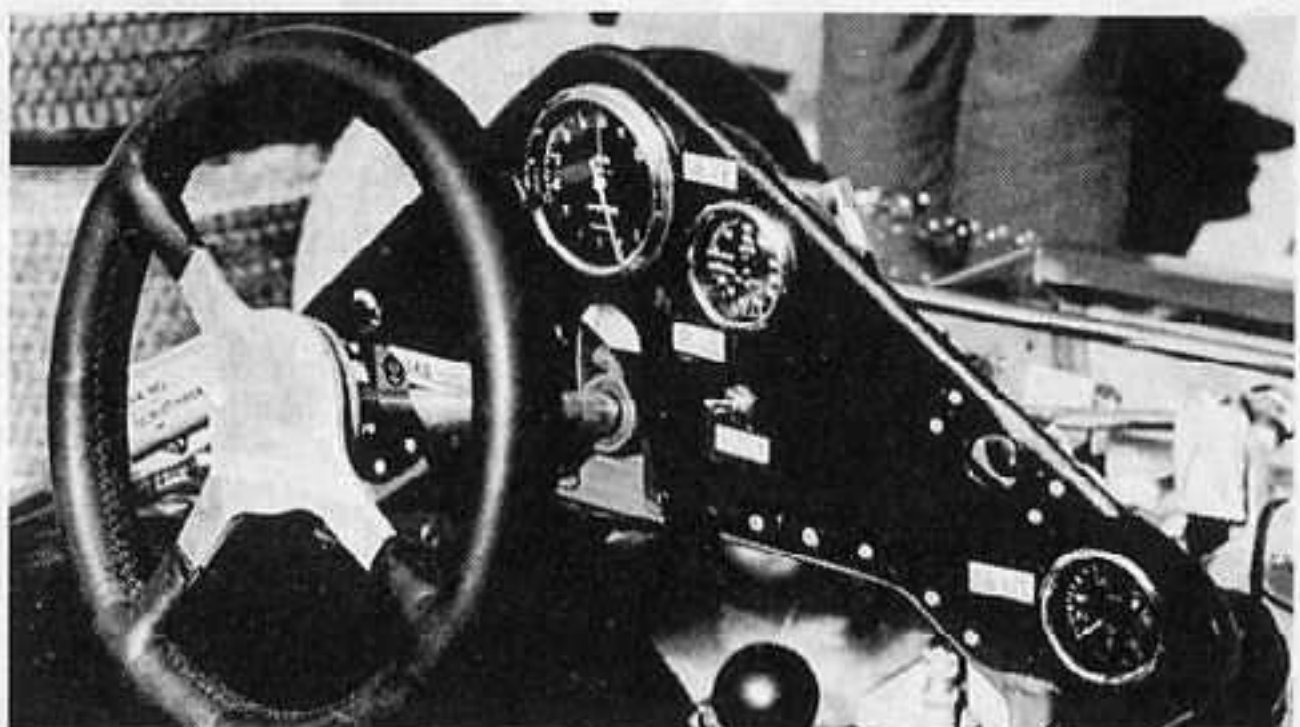
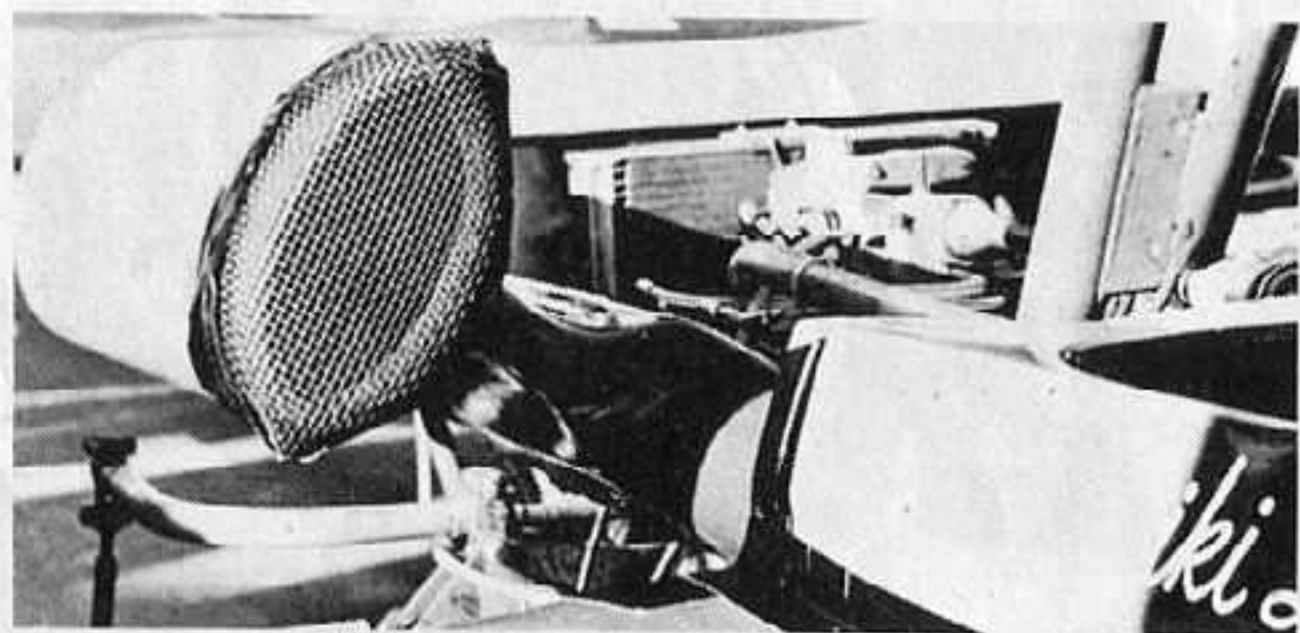


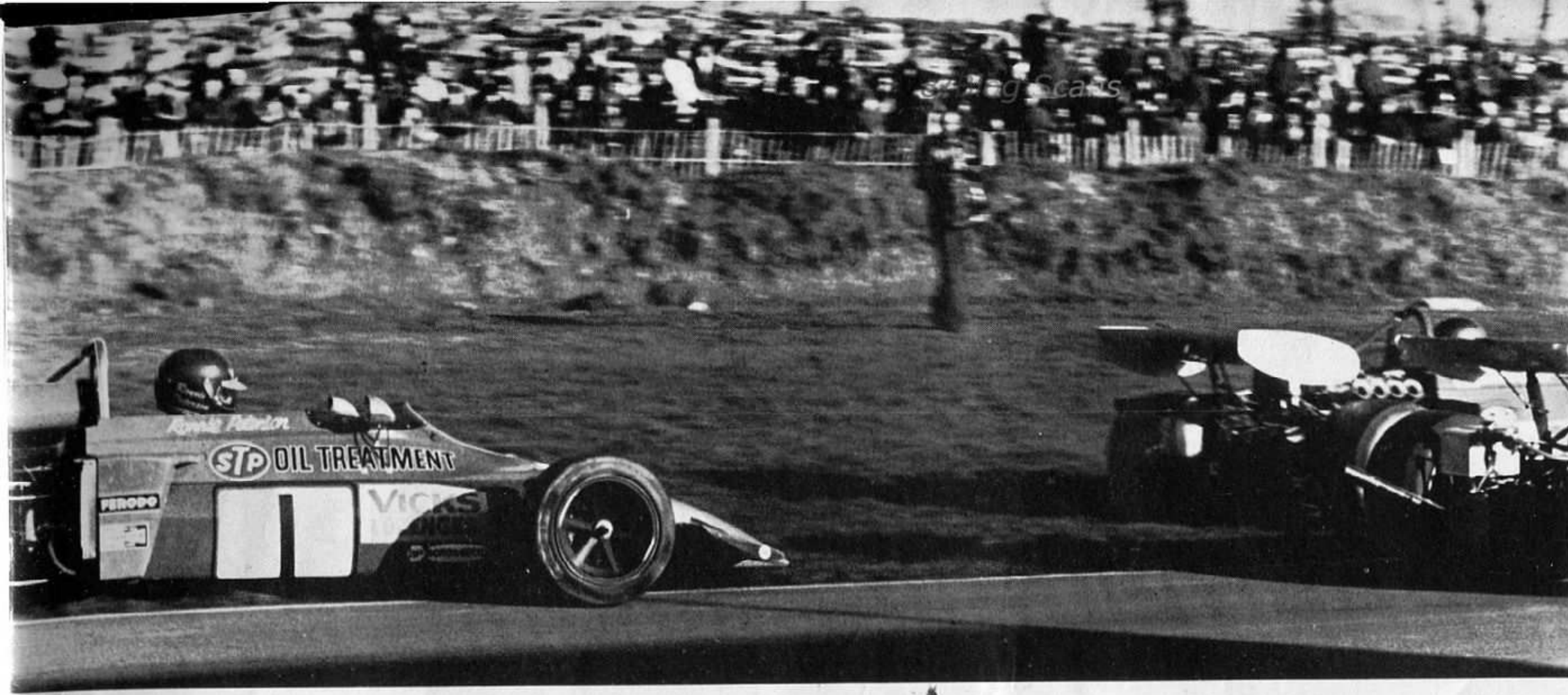
L'onore MARCH è salvo

Anche Lauda è un pilota maturato dalla F. 1. E' buffo come i piloti che provengono dalla massima formula arrivino alla F. 2 più rilassati, e apparentemente più «grassi», come uomini dopo pochi mesi di matrimonio. Anche lui, come Reutemann, ha perso per poco, recuperando di forza nella seconda manche quello che aveva perso per rottura del cambio nella prima. Guidando con bella decisione (foto sopra), è finito secondo, una consolazione per il team March-STP, dopo le disavventure di Peterson, che non ha fatto molti complimenti quando ha sbattuto la nuova 722. Sarà un caso, ma il numero di telaio di questa macchina è il 17. Chissà poi perché 17, dato che dovrebbe trattarsi di una delle due o tre unità costruite della nuova F. 2 della casa di Bicester. Forse, Ronnie aveva troppa voglia di vincere, mentre Lauda ha fatto una gara più giudiziosa ed ha accumulato 6 punti preziosi. A sinistra, sopra la nuova presa d'aria della March di Lauda, sotto il cruscotto della GRD di Ikuzawa. Naturalmente le indicazioni dei vari strumenti sono in giapponese



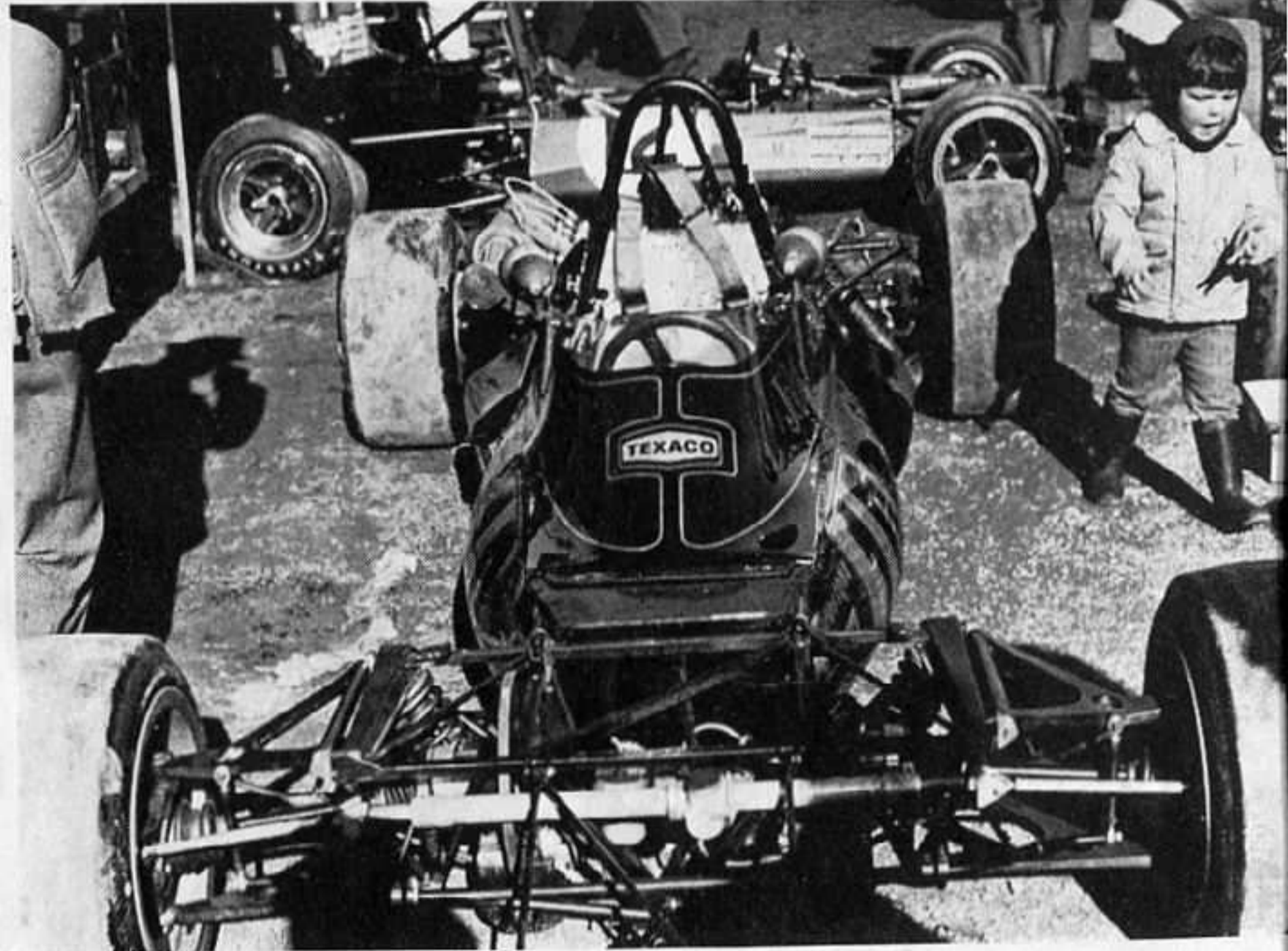
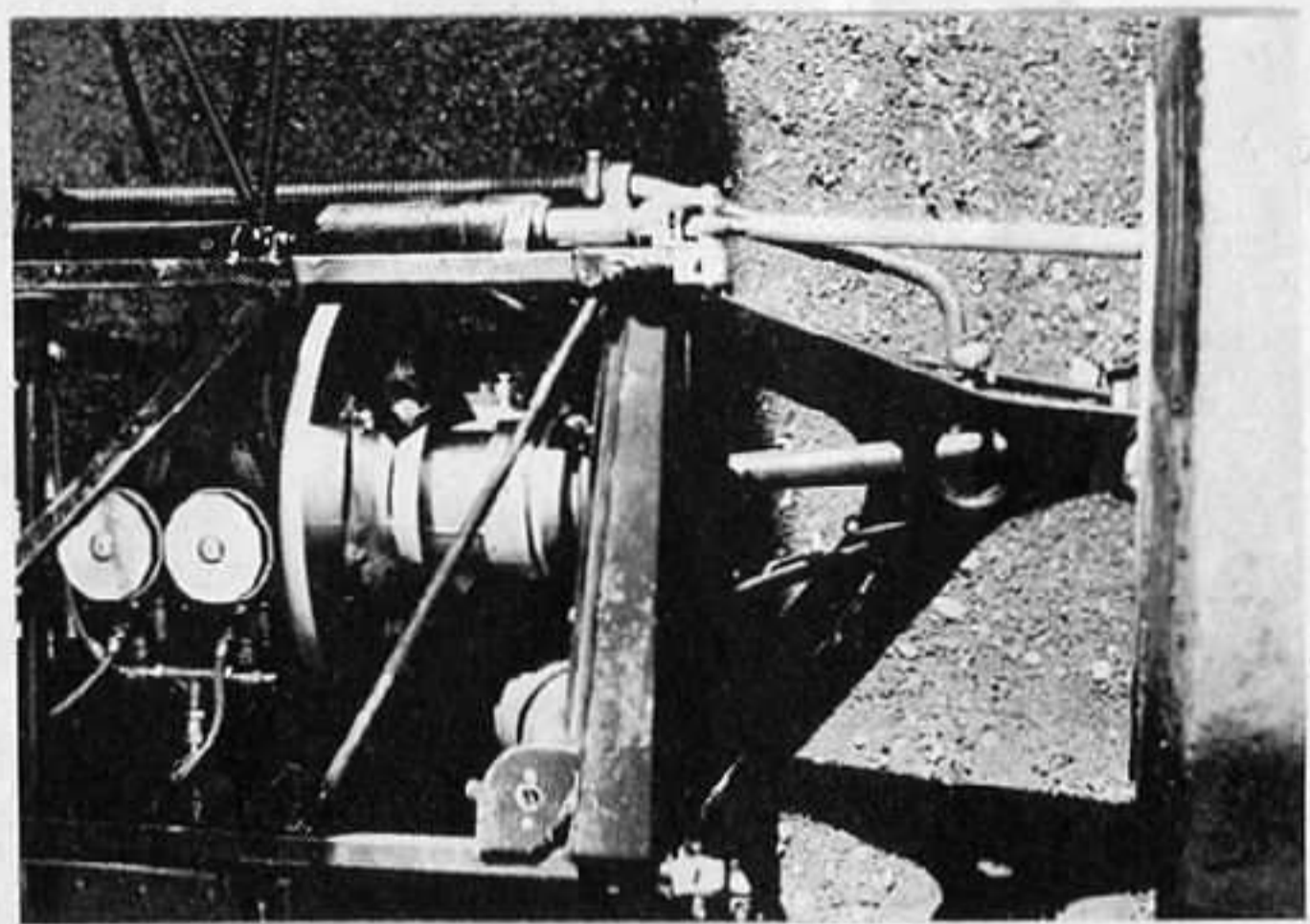
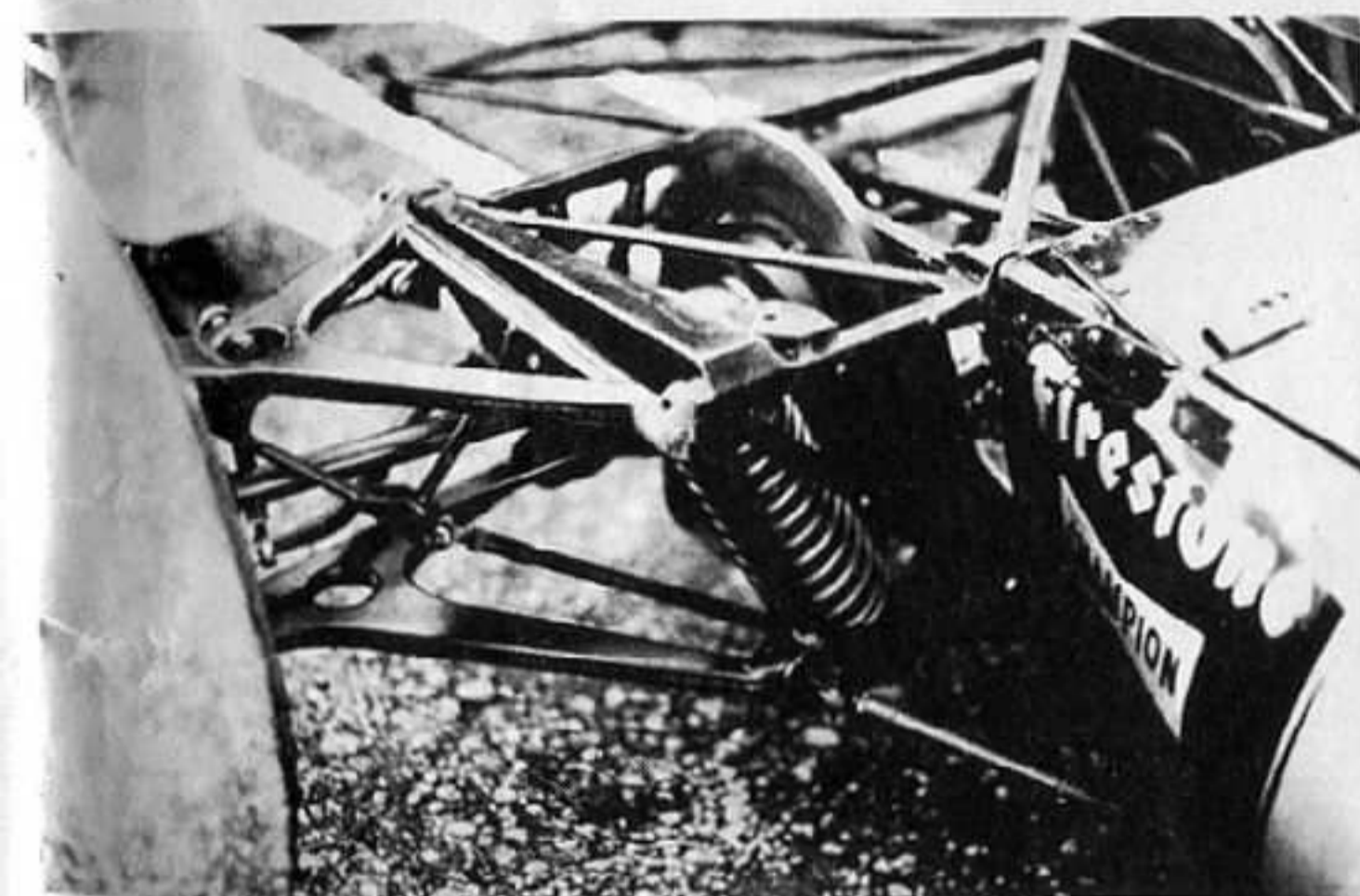
A sinistra, nella March di Peterson, come al solito molto curata, notate queste prese d'aria per i freni posteriori centrali. Su alcune macchine (foto sotto) l'alternatore era montato in questa posizione, piuttosto vulnerabile, in caso di urti posteriori





Ronnie, lo sconfitto

Ronnie Peterson, inutile negarlo, è stato il grande sconfitto della gara del Mallory Park. Alla March la situazione è strana, con grossi cambiamenti che forse hanno influito sulla chiarezza di idee della squadra. Ad esempio, l'efficientissimo Peter Briggs è andato alla Surtees, ed anche per Alan Rees le cose sono improvvisamente cambiate, esonerato dal servizio «rent a March» ed ora praticamente senza incarichi. Nella foto a sinistra, vediamo Ronnie che si fa strada con quasi tutte le ruote sul prato, seguendo l'esempio degli altri al via della 2. manche



La
LOTUS
mini-72

Al Mallory Park, molto interesse per la Lotus-JPS di Formula 3, «copia» ridotta della 72 e prefigurazione delle attese Formula 2 per Emerson Fittipaldi e David Walker. La tecnica costruttiva è «alla Chapman». Freni anche anteriori al centro, e nella foto sopra si vede nella vista in pianta come gli alberini di trasmissione lavorino con un certo angolo. A destra, si nota come il traliccio anteriore sia staccabile dalla monoscocca con solo quattro bulloni. Queste F. 3, condotte da Trimmer e Vermilio adottano motori Ford nella preparazione della Novamotor

Con la BMW TOURING abbiamo raggiunto un triplice scopo



Con la **BMW TOURING** abbiamo mantenuto il nostro impegno di riunire le migliori caratteristiche di tre tipi d'auto.

BMW TOURING ha infatti la forma elegante dei coupé BMW: è un coupé.

BMW TOURING ha infatti il comfort delle berline BMW: è una berlina.

BMW TOURING ha infatti il temperamento di una sportiva BMW: è una sportiva.



BMW TOURING -
PER LA GIOIA DI
GUIDARE

BMW ITALIA S.p.A. Sede legale e Amministrazione: Milano - C.so Venezia, 16 - Tel. 796.123
Centro di distribuzione: Palazzolo (Vr) - Tel. 677.166 - Casella Postale 546 Verona

Dopo il (discusso) G. P. VIGORELLI

dove si predicava 21,5 ma si razzolava più largo

Questa è la «nuova» F.3

Nella tabella accanto le caratteristiche più importanti dei MOTORI che abbiamo visto nella prima gara di F.3 a Monza (buco 21,5). Di alcuni di questi gruppi avevamo avuto modo di scrivere già a lungo nei numeri scorsi di AUTOSPRINT: altri invece giungevano veramente come anteprima assoluta. Riteniamo interessante esaminare due di questi modelli: il FORD DELTA e il RENAULT ALBERT.

Per il FORD (utilizzando il solito modello da 1558 cc del Cortina Lotus) nei nuovi capannoni di Garbagnate Milanese si stanno sperimentando diverse soluzioni, che lo differenziano dalle altre costruzioni analoghe. Innanzi tutto uno speciale collettore d'aspirazione: la regolazione del flusso dell'aria avviene mediante ghigliottina, ma la novità consiste nell'ubicazione degli iniettori che sono posti a valle della medesima (a Monza però è stata utilizzata la soluzione Novamotor, con iniettori prima della ghigliottina).

Le bielle sono originali della Cosworth, come pure le bronzine: l'albero motore è stato completamente ridisegnato e costruito con otto contrappesi, che in pratica annullano l'utilità del volano come massa inerziale. Il volano resterà quindi esclusivamente come supporto per la frizione e con la dentatura sulla quale agisce il motorino d'avviamento: naturalmente sarà il più leggero possibile. La lubrificazione ha subito la consueta modifica del carter secco: rimane al posto della solita coppa una fusione nuova in alluminio.

Abbiamo visto in fase di avanzata costruzione tre di questi motori: quello montato sulla macchina di Doneda ha già fornito discrete prestazioni al banco, dal momento che dalla corsa del debuttante milanese non si possono trarre (anche a causa delle condizioni atmosferiche avverse) conclusioni fondate.

Del RENAULT di Albert siamo riusciti a sapere molto poco, anche perché il costruttore, che era presente a Monza, non aveva con sé dati precisi sulla sua recente realizzazione. Abbiamo potuto solo osservare particolari esterni, come il lungo collettore d'aspirazione realizzato dallo stesso Albert, sul quale sono sistemati gli iniettori: la pompa è la solita Kugelfischer. L'unica cosa che sono stati in grado di dirci è stata, con una certa punta d'orgoglio, la potenza che hanno raggiunto con la strozzatura da 21,5: 131 cavalli. A noi è sembrata (anche dopo aver visto i tempi di Link) un tantino ottimistica: il prezzo 75.000 scellini austriaci, pari a qualcosa di più di un milione e novecento mila lire, è probabilmente il più elevato.

Dagli altri poche novità: WAINER sta sperimentando il nuovo gruppo portacamicie in alluminio con forellini per il passaggio del liquido necessario al raffreddamento (questo nuovo gruppo è stato reso necessario per raffreddare meglio i cilindri, privati di gran parte del materiale dalla notevole rialzata): REPETTO aveva nuovi pistoni per il suo 128 Fiat, che a onor del vero ha girato molto bene durante le prove libere.

I motori erano così suddivisi (per provenienza): 20 Ford Novamotor, 4 Ford Holbay, 4 Alfa Romeo Wainer, 2 Renault Albert, 1 Ford Delta, 1 Ford Rowland. Grosse anteprime nel campo dei telai inglesi: visti in Italia per la prima volta le nuove GRD e MARCH 723 affidate per l'occasione rispettivamente allo svizzero Vonlanthen e al tedesco Jochen Mass. La GRD è una monoscocca molto aerodinamica, con musetto a cuneo e radiatori laterali: monta freni posteriori interni (Lockheed) secondo i più recenti moduli costruttivi. Anche la nuova MARCH ha il musetto a cuneo, per la mancanza di radiatori trasportati sui fianchi: quella di Mass non portava i due alettoncini anteriori, assomigliando così a una specie di mantide, o strano insetto da pista.

Modifiche interessanti anche sulla TECNO di Fontanesi, che utilizza un telaio da F.2 della scorsa stagione con la carreggiata posteriore più stretta e i freni al centro, vicini al gruppo cambio-differenziale. Le BRABHAM BT 35 (ce n'erano veramente un'invasione) non hanno montato il nuovo musone con carenatura per le ruote anteriori: hanno comunque dimostrato di essere le costruzioni in commercio più solide e competitive. Della carenatura di Brambilla avevamo già avuto modo di parlare: la sua BIREL assomiglia veramente a una Auto Union e pare che abbia superato la prova brillantemente.

Le marche dei telai: 14 Brabham (10 BT 35 e 4 BT 28), 5 Tecno (2 mod. 71), 4 March (1 mod. 723), 4 Lotus 69, 1 Birel, 1 GRD, 1 Gozzoli, 1 Chevron B 17, 1 Branca.

Per le GOMME non si può parlare di grandi novità: l'unica novità è che effettivamente si fa fatica a trovarle. Gli unici modelli nuovi erano le DUNLOP invidiatissime di Mohr e Mass: si tratta delle famose coperture allestite appositamente per le nuove dimensioni richieste dalla CSI. Tutte le altre erano di mescole e misure delle più strane: certo che le Kleber Colombes montate per la F.3 non le avevamo mai viste!

La PAGELLA dei piloti a MONZA

Luigi FONTANESI portava in pista per la prima volta la sua nuova Tecno (il telaio era l'ex F. 2 di Depailler) con sospensioni e carreggiate differenti ad esempio da quella (sua della scorsa stagione) di Bodini. Il motore è un Novamotor nuovo, finito da pochi giorni. La carrozzeria era dipinta di rosso con alette anteriori laterali rosso-bleu-neri, colori della Tecno Martini. In effetti era iscritto alla gara dal Tecno Racing Team.

Pino PICA ha vinto con grande sicurezza: tutti sono stati concordi nel sostenere che era uno dei più puliti in variante e in parabolica. Era al volante per la prima volta della nuova Brabham BT 35 Novamotor della scuderia Italia e con questa macchina gialla e verde disputerà molte gare in Italia e all'estero. Ha avuto noie al cambio in prova: in gara la macchina invece è andata come un orologio.

Alceste BODINI esordiva anch'egli in F. 3, dopo la brillante stagione precedente in F. Ford. La Tecno che ha pilotato era la vettura di Fontanesi della scorsa stagione, alla quale ha apportato leggere modifiche, specie sostituendo il motorino d'avviamento. In

prova aveva montato alternativamente il musone largo: in gara lo ha rimosso. Non si è qualificato per la finale per il cedimento in batteria del condensatore: fino allora aveva mantenuto saldamente il secondo posto dietro a Fontanesi.

Vittorio BRAMBILLA è stato il migliore degli alfisti in prova e in gara. La sua Birel quest'anno ha subito modifiche considerevoli dal lato della carenatura. Questa ricerca aerodinamica è stata particolarmente utile non tanto per raggiungere migliori risultati velocistici, quanto per impedire agli altri di prendere la sua scia. Il motore era l'ultimo Wainer, che non si è dimostrato inferiore ai migliori Ford.

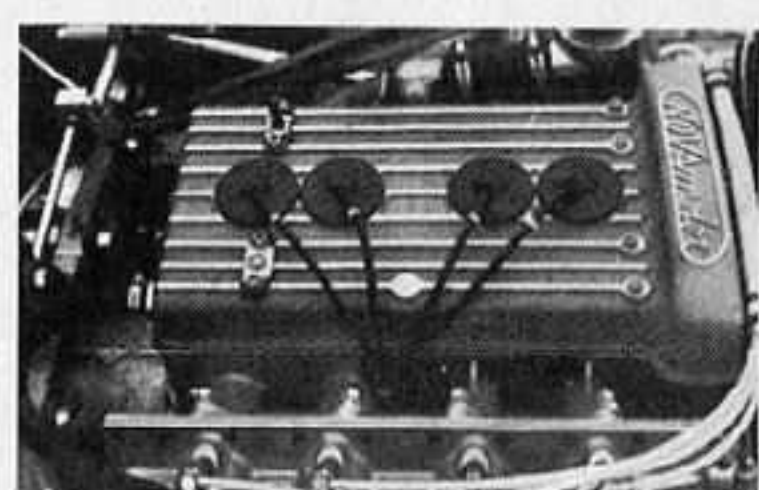
Jurg DUBLER ha fatto una corsa onesta al volante della Branca Novamotor, una delle due vetture con cambio Colotti. Dopo aver progettato una vettura anticendio (di cui parleremo a parte), aver collaborato nel libro «Grand Prix guide» che uscirà tra poco anche in edizione italiana, ci ha detto che correrà quest'anno su una Spartan 2000 (vettura svizzera copiata a «goccia d'acqua» dalla Lola T 212). Spera di disporre anche di una F. 2 semiufficiale: altrimenti si accontenterà di fare qualche gara al volante della March privata che era stata di Freddy Link.

Jochen MASS ha sperato fino all'ultimo di entrare in finale, essendosi classificato nono in batteria per essere stato fermato da un banale guasto alla leva del cambio. La sua March 723 Novamotor era una novità assoluta per noi italiani, e anche per lo stesso tedesco. Guidandola per la prima volta Jochen si è trovato lo stesso a suo agio, anche se, come ci ha detto, avrebbe preferito fare queste prove con più calma, soprattutto provando anche gli spoiler anteriori, di cui sentiva abbastanza il bisogno. Con questa stessa vettura disputerà tutte le gare non in concomitanza con l'europeo turismo e con quelle che farà in F. 2.

Luigi BATTISTELLO ha ottenuto un ottimo tempo di qualificazione, a soli otto decimi dal primo, ma poi in gara ha avuto molte noie. La sua vettura era lo solita Brabham BT 28 con motore Alfa Wainer iscritta dalla scuderia Meneghina. Battistello corre da qualche anno in F. 3: per questa stagione disputerà le prove di campionato italiano sempre fedele all'Alfa Wainer.

Manfred MOHR è tedesco, anche se parla benissimo italiano, e corre per la scuderia Meneghina. Quest'anno ha comprato la Brabham

V8/Blog Scan IDENTIKIT - MOTORI



FORD NOVAMOTOR

Novamotor
via Battistini 2
Novara

L. 1.900.000

MOTORE UTILIZZATO

FORD CORTINA
LOTUS

bialbero
1558 cc
(82,5x72,7)

CILINDRATA
OTTENUTA

1591
83,5x72,6



FORD HOLBAY

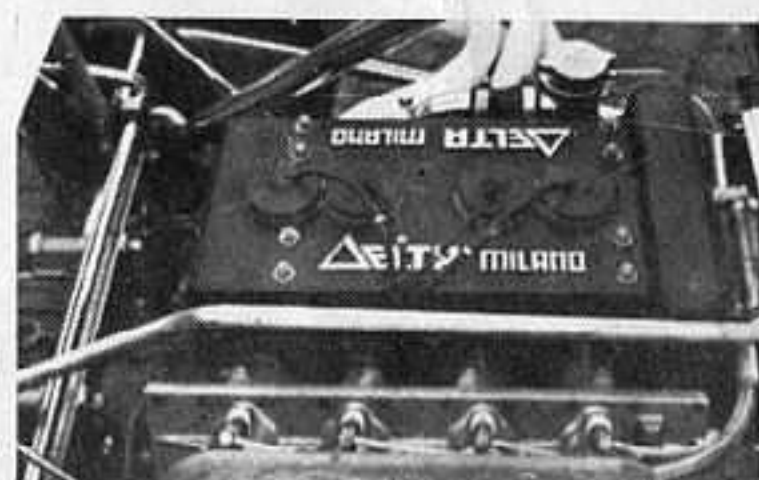
Holbay Racing
Martlesham - Ipswich
Suffolk - G. Bretagna

L. 1.850.000

FORD CORTINA
LOTUS

bialbero
1558 cc
(82,5x72,7)

1596
83,5x73



FORD DELTA

Garbagnate Milanese
via Volta 18
(Milano)

prezzo non stabilito

FORD CORTINA
LOTUS

bialbero
1558 cc
(82,5x72,7)



ALFA WAINER

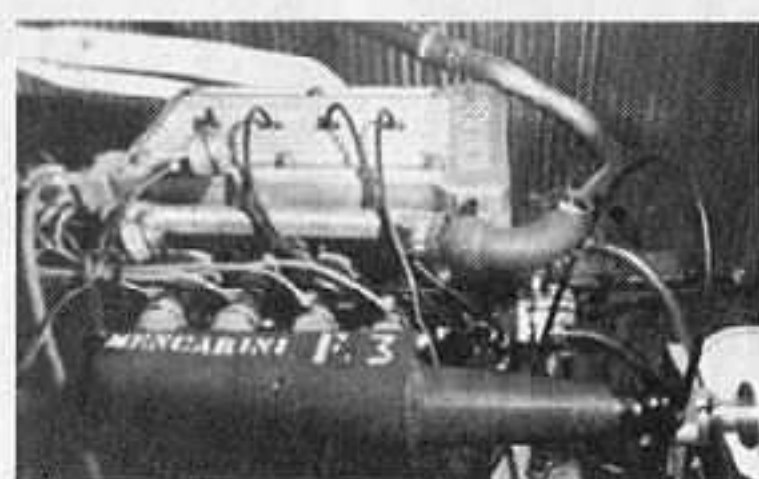
Off. Wainer
via Italia 6 - Corsico
(Milano)

L. 1.800.000

ALFA ROMEO
1300 GTJ

bialbero
1290 cc
(74x75)

1583,5
82x75



ALFA MENCARINI

Garage F. 2
via Chopin, Milano

Solo preparazione:

L. 1.150.000

ALFA ROMEO
1600 GT

bialbero
1570 cc
(78x82)



FIAT REPETTO

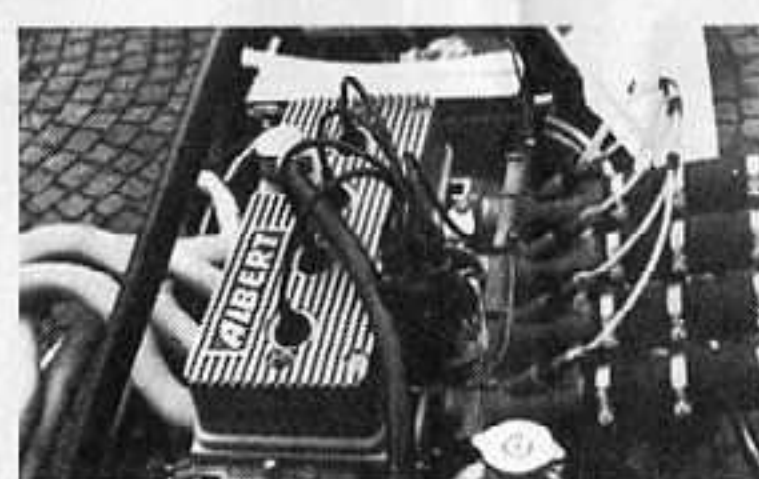
Off. Repetto
via A. da Brescia 8
Alessandria

prezzo non stabilito

FIAT 128
1300

monoalbero
1290 cc
(86x55,9)

1560
86x67



RENAULT ALBERT

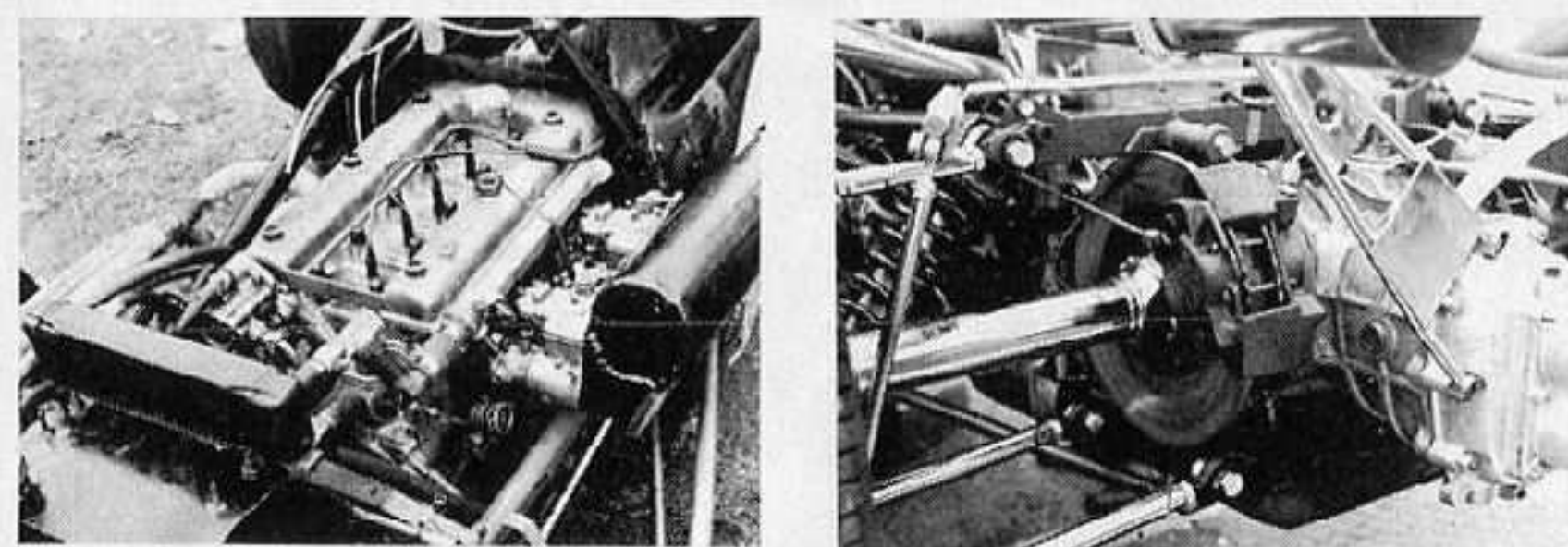
Team Albert
Werg - Tyrol
Austria

L. 1.900.000

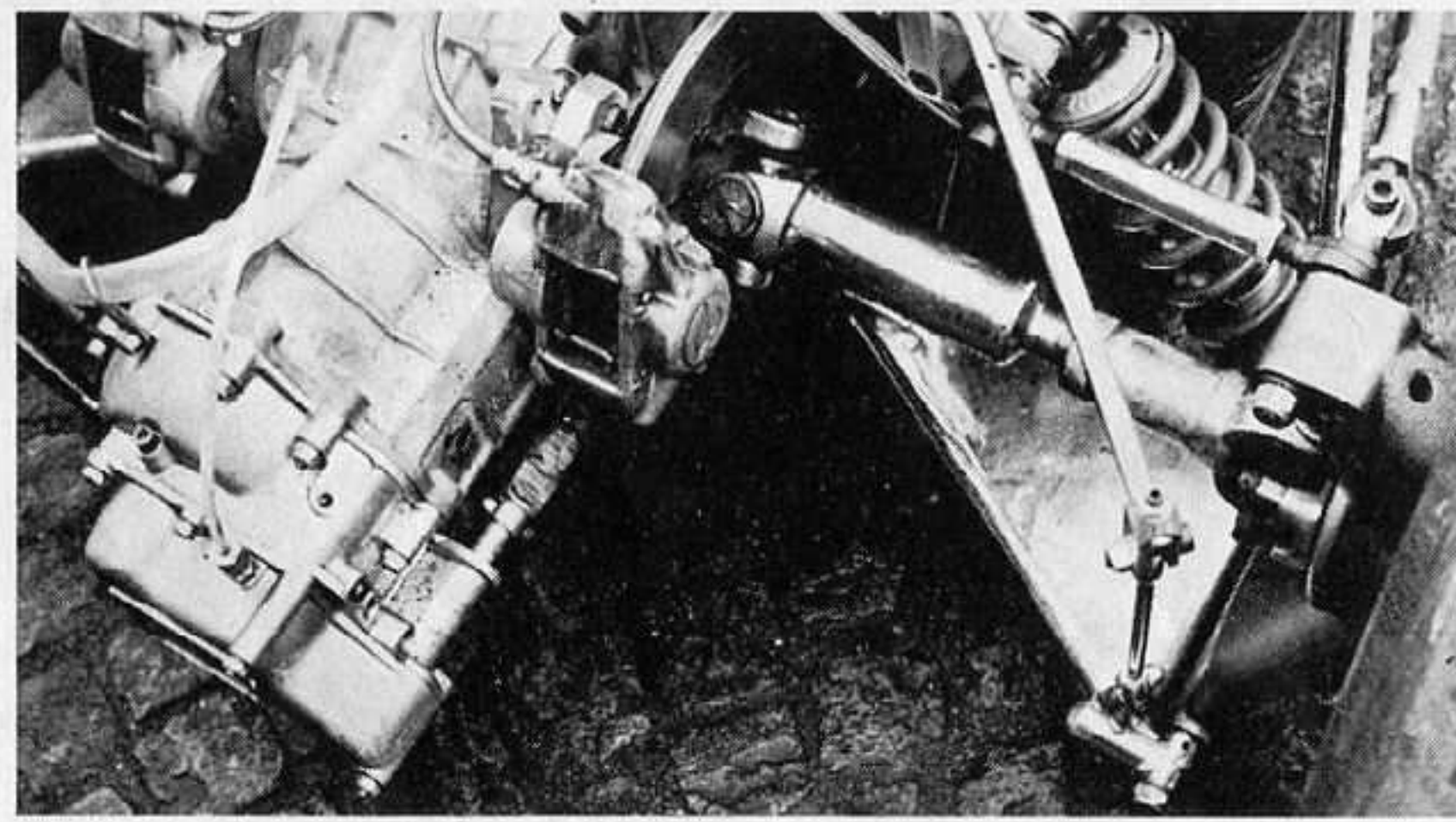
RENAULT
TL 16

aste/bilanceri
1565 cc
(77x84)

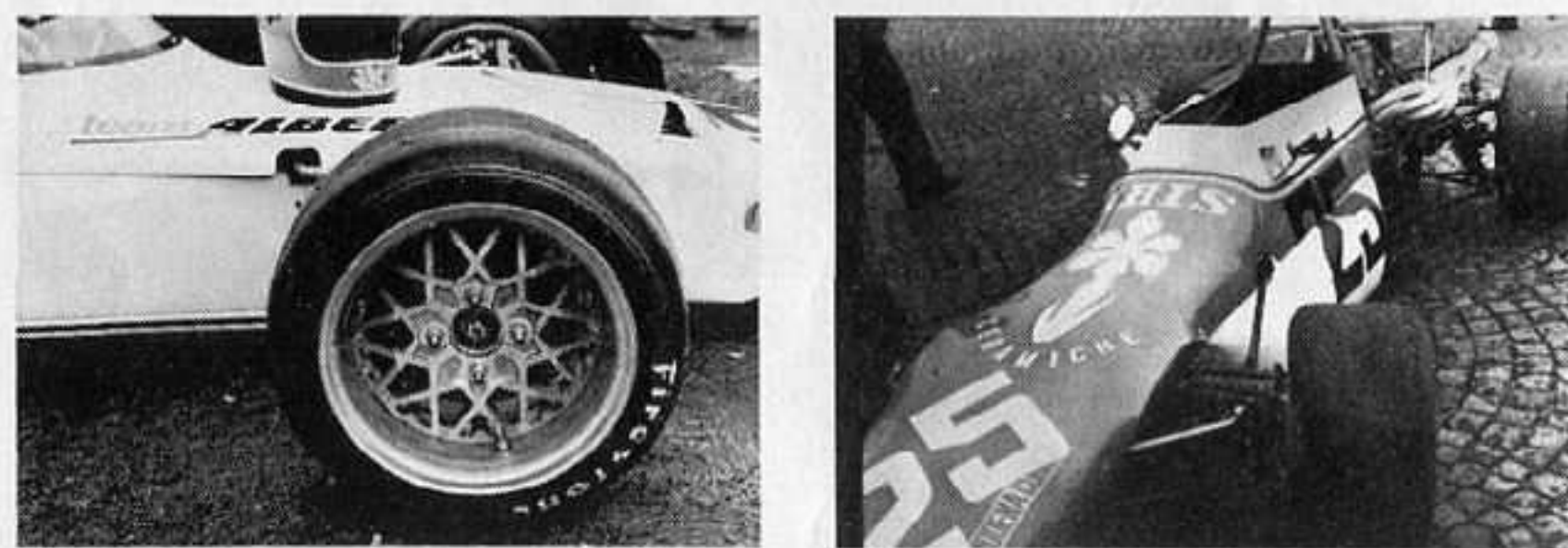
CARATTERISTICHE	INIEZIONE	POTENZA CON 21,5 MM.	POTENZA CON 23 MM.
Nuovo albero motore a 8 contrappesi, pistoni Mahle 2 segmenti, carter secco	KUGELFISCHER con iniettori a monte della ghigliottina	128-130 a 5500-5700 giri	140 circa.
Albero motore alleggerito, pistoni Vandervell, carter secco	LUCAS con iniettori a valle della ghigliottina	126 a 6000-6500 giri	134
Nuovo albero motore a 8 contrappesi, pistoni Mahle 2 segmenti, carter secco con coppa in alluminio	KUGELFISCHER con iniettori a valle della ghigliottina	125 a 6000 giri	
Albero motore nitrurato, pistoni 2 segmenti, carter secco con doppia pompa a lobi Wainer, nuovo monoblocco portacamie in alluminio	LUCAS con iniettori a monte della ghigliottina	122 a 5800 giri	134 a 6600 giri
Albero motore equilibrato, pistoni stampati, carter secco	LUCAS con iniettori a valle della ghigliottina		
Nuovo albero motore a 4 contrappesi in acciaio nitrurato, nuovi pistoni piatti, carter secco	KUGELFISCHER con iniettori a valle della ghigliottina	123 a 6100-6400 giri	
Albero motore equilibrato, carter secco	KUGELFISCHER con iniettori a monte della ghigliottina	131	



Con l'avvento della F.3 da 1600 strozzata è diventata di uso comune l'ALIMENTAZIONE AD INIEZIONE. Gli apparati più usati sono quelli della Lucas e della Kugelfischer: ma c'è stato anche chi si è presentato alle verifiche con un sano motore a carburatori. Questa Lucky con motore Alfa Romeo iscritta da Roberto Belloni non è però riuscita a varcare la soglia delle verifiche. A destra: la GRD è stata indubbiamente una anteprima interessante per noi qui a Monza. La monoscocca inglese è veramente molto bella esteticamente, anche se realizzata come si direbbe da noi, «con la carta vellina». Certi elementi particolarmente sollecitati (ad esempio gli snodi sferici) ci sono sembrati fragili



Questo è il RETROTRENO della Tecno di derivazione F.2 di Gigi Fontanesi. Come si può ben vedere il triangolo inferiore, irrigidito da un fazzoletto è infulcrato più al centro. Con ciò si ottiene una carreggiata posteriore minore



Fra le novità di quest'anno molti tipi di CERCHIONI, sempre più leggeri. Sopra: questi sono smontabili e sono stati realizzati dallo specialista austriaco Albert: sono molto simili a quelli che l'Alpina utilizza sulle vetture BMW turismo. Costruzioni analoghe si realizzano anche in Italia: la Delta ad esempio ne sta fabbricando un tipo simile. A destra: dopo un esordio imponente (la scorsa stagione) con una squadra di monoposto F.2, alla Iris Ceramiche ci si è ridimensionati un bel po'. Ha acquistato la GOZZOLI F.3 che farà correre con Paolo Minozzi



«MA QUI CI PASSA LA MANO INTERA» sembra stia dicendo l'ing. Galmanini allo sbalordito Plass, che non riesce a credere ai suoi occhi. In effetti la STROZZATURA del suo Alfa Romeo pare di gran lunga più abbondante della misura prescritta. E non è stato l'unico in questa situazione (e forse è questa la ragione delle strepitose potenze denunciate dai motori austriaci!)

BT 35 Novamotor che fu di Jochen Mass e non è riuscito a entrare in finale per la rottura del cavo dell'acceleratore. In prova aveva avuto diverse noie al motore e all'accensione, che montava a transistor. Durante la notte aveva cambiato il motore. Era l'unico, assieme a Mass, a disporre delle nuove gomme Dunlop approntate quest'anno per la F. 3.

Alessandro PESENTI ROSSI

sembrava che avesse smesso di correre: aveva venduto la sua Brabham BT 28 a Ciccozzi e di lui non si era più parlato. Si è presentato in pista con una nuova Brabham BT 35 Novamotor iscritto dal Jolly Club Bergamo: si è qualificato quinto a un giro, dopo aver disputato una batteria con gomme Kleber Colombes da vettura turismo. In finale aveva le Dunlop comprate in fretta e furia da Mohr.

Adelmo BIGNAMI

ha assaggiato più volte la sabbia della parabolica, ma il suo risultato finale è veramente lusinghiero. Piazzarsi al quarto posto, dietro a uomini come Pica, Brambilla e Fontanesi è certamente un risultato di grande rilievo, specie per un debuttante che proviene dalle formule minori. Ha avuto a disposizione una nuova Brabham BT 35 Novamotor della scuderia Italia.

Gianni GIUDICI

proviene dalle turismo: la scorsa stagione, proprio in questo periodo vinceva sullo stradale la sua prima corsa al volante di una Fiat Abarth 695. Quest'anno ha saltato il fosso, passando alla F. 3 su un Brabham BT 28 Novamotor che era stato di Fossati, iscritto dalla scuderia Italia. Dopo un non brillante giro di ricognizione aveva perso il suo posto nello schieramento per un testa-coda alla parabolica: era poi costretto ai boxes per noie al cambio.

Paolo MINOZZI

dopo aver rimesso in sesto la sua Gozzoli, con gli opportuni aggiornamenti, è riuscito a compiere solo un giro in batteria. La sua macchina, sponsorizzata dalla Ceramiche Iris, montava il solito Novamotor con cambio Colotti: il modenese ha avuto molte difficoltà a reperire le gomme strette. In un primo tempo, esasperato dalla caccia al pneumatico, si era ridotto a presentarsi davanti ai commissari tecnici con le vecchie Firestone (larghe) tornite per ottenere i famigerati otto pollici di battistrada. Ad ogni modo per la partenza le gomme sono saltate fuori.

Giuseppe BIANCHI

ha disputato il campionato '71 al volante di una Lotus 69 che quest'anno ha venduto a Doneda.

Quest'anno dispone di una vettura nuova, una Brabham BT 35 Novamotor della scuderia Italia e con quella ha disputato una discreta batteria giungendo al nono posto. E' mancato invece nella finale dove non è riuscito a compiere nemmeno la metà dei giri prescritti.

Fernando SPREAFICO

recente vincitore del Trofeo Chevron di F. Ford era iscritto con una GRD. La macchina invece non era pronta e il giovane pilota della Chicco (biberon e affini) ha avuto dalla scuderia Italia la Tecno Novamotor che fu di Willy Geiss. In gara ha avuto molta sfortuna: la sua macchina ha sofferto particolarmente il lubrificante e i fili elettrici non ne volevano sapere di fare da conduttori. Appena pronta monterà sulla GRD i motori Alfa che la CSAI gli ha promesso.

«GIMAX»

ha disputato una corsa molto regolare, ottenendo alla fine un meritevole sesto posto a un giro dal vincitore. La macchina era la solita Brabham BT 28 dello scorso anno, sempre con motore Alfa Romeo Wainer.

CONTINUA A PAGINA 43

Leopoldo Canetoli

Questa è la
«nuova» F.3

CONTIN. DA PAG. 41

La PAGELLA dei piloti a MONZA

Willy GEISS

assieme a Lange fa parte della colonia straniera della scuderia Italia: l'anno scorso ha corso molto in Germania, ma quest'anno vuole fare tante gare in Italia (e per questo correrà con licenza italiana). Ha usato in corsa una nuova Brabham BT 35 Novamotor.

Heinz LANGE

proviene anch'esso dal vivaio germanico, ma per questa stagione correrà per la scuderia Italia (in Italia soprattutto, ma anche all'estero). Ha guidato una March 713 Novamotor e in finale si è fermato al primo giro: al termine della gara si lamentava di essere stato investito e calpestato sul musetto da una F. 3 non identificata.

Remo RAMANZINI

continuerà quest'anno a correre con la sua Brabham BT 35, sempre iscritto dalla scuderia Brescia Corse. Porta sulla carrozzeria la pubblicità della SIL, industria che fabbrica pezzi di ricambio per auto e rimane fedele al motore Holbay.

Luigino GRASSI

ha debuttato in F. 3 al volante di una vettura gloriosa: la Tecno con la quale Picchi e Naddeo hanno vinto un campionato italiano. La monoposto era stata poi acquistata da Marazzi, che in questi giorni l'ha rivenduta a sua volta a Grassi. Il motore è sempre il Novamotor: Grassi ha disputato una bella batteria, anche se alla fine di questa si è trovato senza freni, con tutti e quattro i tubicini pericolosamente tagliati.

Cesare DONEDA

popolare patron del team Delta, meglio noto in F. Ford, ha esordito in questo Vigorelli, comportandosi in maniera egregia. Alla fine ha sinceramente confessato che gli altri andavano molto più forte in curva: a suo favore la carenza di gomme, che non gli permettevano certo una condotta sicura. Naturalmente sulla Lotus che era stata di Bianchi, installava il suo motore Delta, che ora sta perfezionando sempre più e che sembra fornire buone prestazioni.

Joseph VONLANTHEN

aveva certamente la più bella macchina del lotto: la nuova GRD è senza dubbio interessante, anche se i piloti giustamente preferiscono ancora i telai tubolari al posto degli scatolati. Lo svizzero, indubbiamente per la prima volta al volante della monoposto, ha dimostrato spesso incertezze: forse a corto di gomme ad ogni modo ha preferito rinunciare a schierarsi in batteria.

Andrea ZUCCHI

ha rimesso in pista la sua Brabham BT 35 Holbay sempre iscritto dalla Brescia Corse: per montare le nuove gomme strette utilizzava posteriormente i nuovi cerchi della Brabham in lega leggera. In batteria è stato fermato da un guasto al motore, che si è spento di colpo.

Lella LOMBARDI

non doveva partire, poi alla fine si è iscritta ed ha preso il via (forzando la mano al patron Angiolini, dopo che aveva dichiarato che non sarebbe stata della partita). Dopo aver racimolato le gomme all'ultimo minuto (il provvidenziale McCarty aveva pensato anche a lei) riusciva a schierarsi per il debutto sulla Lotus Novamotor ex Levi.

Freddy LINK

prendeva parte a questo Vigorelli con una vettura interessante, una Lotus con motore Renault elaborata dallo specialista austriaco Albert. La macchina, che montava anche cerchi scomponibili Albert però non ha dimostrato tutta la potenza che si diceva: anche a corto di gomme lo svizzero non ha fornito una prestazione eccellente.

Hans DEFFLAND

è sceso dalla Germania per rodarsi in questa prima gara dell'anno in vista delle prove che lo attendono sui circuiti d'Europa. Al volante di una March 713 Novamotor il tedesco non ha compiuto una batteria eccezionale: anzi, ha coperto solo sedici giri, non qualificandosi per la finale.

Pier Giorgio PROVOLO

è stato molto prudente: visto che la visibilità era ridotta al minimo ha preferito non rischiare e si è fermato al primo giro della sua batteria. Era in corsa con la sua Brabham BT 35 Holbay iscritta dalla scuderia Italia: porta la pubblicità di Perlini, un grosso industriale che produce macchine per movimento terra.

Gerhard WITTI

è una delle nuove promesse austriache: proviene dalla formula V e per la prima volta montava su una F. 3. La macchina era la seconda Lotus Renault del team Albert: ha dovuto correre a metà con le gomme di Link, aspettando che questi avesse terminato la sua batteria.

Rolf RIESEN

iscritto dal Jolly Club Switzerland ha fatto una corsa molto breve. In batteria è riuscito a concludere solo due giri, al volante della sua nuova Brabham BT 35 Holbay.

Alessandro GUIDETTI

non ha addirittura portato a termine un giro. Iscritto dalla scuderia Mirabella Mille Miglia correva al volante di una Tecno Novamotor.

Giovanni LO VOI

non è riuscito a entrare in finale, giungendo decimo in batteria. Era al volante di una Brabham BT 28 Novamotor.

Roger HURST

è venuto a Monza dalla lontana Inghilterra: in batteria non ha terminato però neanche un giro. Purtroppo non possedeva gomme da pioggia e ha dovuto presentarsi con coperture slicks. Si è fermato con un ammortizzatore rotto nella sua March 713 Rowland.

Maximilian PLASS

tedesco, non ha avuto grande fortuna: il suo motore lo ha tradito quasi subito in batteria. Portava in pista una Chevron B 17 con motore Alfa Romeo Wainer.

I. C.

Il tuo motore brucia tutta la benzina che consuma?

con l'accensione elettronica C.D.S.
non si spreca una goccia di benzina e il motore diventa
più potente.



Proprio quando chiedi al tuo motore il massimo sforzo (è il caso del sorpasso) il sistema ad accensione normale si rivela insufficiente a mantenere una combustione perfetta. Spingere l'acceleratore più a fondo è inutile, anzi, ciò provoca ingolfamenti, riduzione di velocità e di ripresa, perdita di colpi, sprechi di benzina. Con CDS invece, la corrente, potenziata fino a 40.000 volts, brucia tutta la benzina "richiesta", determinando un aumento di velocità e di potenza, più scatto nella ripresa. Con il vantaggio di un buon risparmio di benzina! Tutto questo è diventato normale con CDS! Come partire al primo colpo anche a 30° sotto zero: per la "scintilla" più calda... caldissima. Come avere le candele sempre asciutte e pulite con una durata tripla del normale: causa l'elevata tensione. Le puntine più efficienti: per la diminuzione dell'80% del passaggio di corrente su di esse. La batteria che dura molto, molto di più: per il minor assorbimento specialmente nei momenti difficili: in colonna, con tempi piovosi e nebbiosi (risparmio di lavoro per la batteria). CDS, in tanti anni di esperienza - nel 1971 le è stato assegnato il Premio Qualità Italia - ha ottenuto un tale grado di perfezione tecnica, che oggi è l'accensione elettronica più venduta in Italia.



accensione elettronica a scarica capacitiva

C.D.S. Via Mercadante, 8 - 20124 Milano - Tel. 273961



alla maniera
di CAMPARI
e NUVOLARI

Ma dove vai, pilota in bicicletta?...

Ricordate questa foto? Naturalmente la domanda non è rivolta ai nostri giovani lettori, bensì ai loro «papà» che dell'epoca degli anni '30 debbono conservare piacevoli ricordi. Al termine di un pranzo, nel corso del quale il «voluminoso» Giuseppe Campari aveva mangiato oltre il lecito, il segaligno Tazio Nuvolari lo stuzzicò talmente che Campari si vide costretto a sfidarlo ad una «singolare tenzone» ciclistica. Vinse, come si vede, Tazio Nuvolari, ma Campari dimostrò di possedere doti atletiche eccezionali.

A distanza di tanti anni, gli organizzatori del «Jolly Club» di Milano che per il giorno 16 aprile hanno in programma all'autodromo nazionale di Monza il «3. Gran Premio Campagnolo F. 3», hanno pensato di fare rivivere le... epiche gesta dei due grandi campioni del volante, indicen-

do, fra i piloti che parteciperanno al G.P. F. 3, una gara ciclistica sulla distanza di tre giri della pista junior di Monza. Trenta saranno i contendenti e al termine della simpatica gara nessuno di loro potrà accampare «defaillances» di motore o problemi di aerodinamica: soltanto le doti atletiche, i muscoli e il fiato la faranno da padroni.

E, dice Roberto Angiolini, deus ex machina dell'organizzazione, forse un bell'articolo lo potremo ottenere anche da quei giornali che normalmente «snobbano» l'automobilismo o ne trattano soltanto in determinate tristi circostanze! Ad ogni modo, per partecipare alla gara ciclistica, i piloti dovranno inviare la loro adesione alla sede del «Jolly Club», piazzale Istria n. 12 a Milano.

● La soppressione del RALLY DI GINEVRA, prova valida per il campionato europeo rallies piloti, è dovuta ai prefetti francesi delle zone dalle quali doveva passare il percorso, dato che le leggi francesi vietano l'organizzazione di gare su strada fra il 15 maggio e il 15 settembre.

● Durante l'assemblea generale dell'AC DI MONACO, Michel Boery è stato nominato presidente, in sostituzione di Joseph Siffre che occupava la carica da quattro anni. Il nuovo presidente, un giovane avvocato, è figlio di Etienne Boery che fu a sua volta presidente del sodalizio.

● Ventitré giornalisti jugoslavi, in collaborazione con il giornale «Potrosacki Informator», hanno designato vettura dell'anno la CITROEN GS. E' il settimo riconoscimento del genere che la vettura riceve nel mondo. Era la prima volta che il premio veniva attribuito in Jugoslavia.

● Un marsigliese di ventotto anni ha ottenuto il premio CITROEN del Giro del Mondo 1971, per aver percorso 110.000 chilometri con una 2 CV. Il premio fu attribuito per la prima volta nel 1957, per un viaggio da Parigi a Tokio in 2 CV.

● Quattro giovani tedeschi, appartenenti all'organizzazione del Rally LYON-CHARBONNIERES, sono morti, mentre altri due restavano feriti, in un incidente stradale nei pressi di Bourg en Bresse. Il furgoncino che occupavano si è schiantato contro un albero, durante un sorpasso.

● Nel 1971 la GOODYEAR ha conseguito risultati record, con un utile netto di circa miliardi 98,73, pari a L. 1.357 per azione, e un totale di vendite di miliardi 2.089.

● Nel 1971 la PEUGEOT ha immatricolato in Italia 12.954 vetture, con un incremento del 51% rispetto all'anno precedente. In complesso le vendite della Casa francese in Italia hanno raggiunto un totale di 14.345 vetture. Il maggior successo lo ha riscosso la 204.

● Gli autoveicoli nuovi iscritti al PRA in febbraio sono stati 143.238 divisi in 128.664 vetture, 308 autobus, 7584 autoveicoli industriali, 6682 motoveicoli.

● È nato a ROMA, in via Ludovisi, il primo «self-parking». Si tratta di un parcheggio sotterraneo, capace di oltre 500 posti, distribuiti su quattro piani.

I muri della paura (SIRACUSA come Trieste)

SIRACUSA - Come la «Trieste-Opicina», anche la corsa in salita siciliana «Coppa Belmonte» rischia di saltare. Per ora è stata «rinviata a data da destinarsi», ma si sa bene che tale definizione molto spesso sta per «la gara è stata annullata». Perché? E' facile, per i soliti motivi tecnico-organizzativi che si riducono, poi, alla mancanza dei fondi necessari non per affrontare le spese organizzative pure e semplici, né quelle del monte premi, ma per mettere in atto tutte le famose disposizioni di sicurezza dettate dalla altrettanto famosa (perché non famigerata?) circolare ministeriale che, praticamente, conferisce alle Commissioni provinciali di vigilanza il potere di vita o di morte per le competizioni automobilistiche su strada.

E' vero, il pubblico va protetto, ma pretendere addirittura di ingabbiarlo dietro reti di contenimento distanti «X» metri dalla strada e, soprattutto, che fra la rete di contenimento e il bordo della sede stradale venga eretto un muretto di cemento armato o impiantato un guard-rail che vada, sui due lati della strada, dalla partenza all'arrivo, è come dire «le corse in salita e su strada, in Italia, non si debbono più fare».

● La gara di apertura della stagione di autocross a S. POLO D'ENZA, in provincia di Reggio Emilia, è stata rinviata al 9 aprile, perché il tracciato era impraticabile, in parte sommerso dalle acque del fiume Enza.

● La VOLKSWAGEN ha annunciato che costruirà in Jugoslavia uno stabilimento, per il montaggio delle sue vetture, in partecipazione con l'UNIS di Sarajevo, attuale importatrice delle vetture di Wolfsburg.



Le targhe di S. MARINO

● Dopo l'esempio degli Stati Uniti, molti paesi hanno già adottato le TARGHE RIFRANGENTI e il Canada le ha rese obbligatorie in sei province. In Italia si videro quando le adottò la Repubblica di San Marino, ma ora si comincia a dire che potrebbero essere adottate anche da noi.

● Un regalo di moda per l'automobilista che ha già tutto: una chiave da ROLLS-ROYCE in oro a diciotto carati. Prezzo: L. 25.000.

● Un cugino della regina ELISABETTA D'INGHILTERRA si è visto ritirare la patente di guida per un anno, dopo avere ammesso che guidava in stato di ubriachezza. Forse non proprio ubriachezza, dato che alla prova del sangue il tasso alcolico superava di 52 milligrammi gli 80, che sono il limite consentito.

● Il consiglio d'amministrazione della ESSO ITALIANA ha eletto l'ing. Aldo Sala vice presidente della società. Al tempo stesso il presidente della Esso ha annunciato che saranno nominati consiglieri di amministrazione l'ing. Winternitz e il dott. Raimondi.



MILANO - Il premio «Umberto Biamano» che annualmente viene assegnato a personalità ed Enti particolarmente distinti in campo politico, economico, artistico e culturale per la rilevanza del contributo dato al consolidamento del concetto di unità europea, è stato assegnato per le «Attività imprenditoriali» all'ing. Raymond Ravenel, Presidente e Direttore Generale della Société Automobiles Citroen (nella foto). Lo stesso premio è stato conferito anche al dott. Giuseppe Luraghi presidente dell'Alfa Romeo.

Il computer pazzo

● A NEW YORK gli automobilisti sono perseguitati da un computer «impazzito», che si occupa delle multe. Ultimamente sono state punite perfino persone che non possiedono un'automobile, con multe e minacce. Il calcolatore era stato comprato per risolvere una crisi, causata dalle multe per parcheggio vietato, che a New York ammontano più o meno a 3.400.000 l'anno.

● In occasione di un simposio internazionale, organizzato dall'A.C. DI SVIZZERA e dall'Istituto Duttweller, saranno discussi tutti gli aspetti dell'automobile. Nella prima parte (8 e 9 maggio) saranno dibattute le questioni di principio, mentre la seconda parte si occuperà dei guasti concreti causati all'ambiente. La seconda parte del simposio si svolgerà nei giorni 2 e 3 novembre.

I VIAGGI da corsa

Un week-end lungo a Indianapolis

Molti lettori ci chiedono notizie dei viaggi-AUTOSPRINT. In attesa di annunciare il nostro programma, vi diamo intanto notizia di due iniziative dell'Auto Club Bologna, patrocinate da AUTOSPRINT.

L'attivissimo Ufficio turismo dell'Automobile Club Bologna, sollecitato dalle richieste di molti soci sportivi, ha programmato dal 22 maggio al 2 giugno prossimi un viaggio negli Stati Uniti nel corso del quale verranno toccate New York, Washington, Chicago, Buffalo, ma la cui attrattiva principale sarà la sosta a INDIANAPOLIS per assistere alla famosa corsa delle «500 Miglia» alla quale prenderanno parte i più grandi assi del volante a bordo di quelle vetture «Indy» veri mostri della meccanica a quattro ruote.

Tutto il viaggio verrà effettuato a bordo di modernissimi jet (le due transvolate addirittura sui maestosi Jumbo dell'Alitalia) con soggiorni in alberghi di prima categoria. Le quote di partecipazione, fissate in L. 390.000 per i maggiori di anni 26 e in L. 350.000 per i minori di anni 26, comprendono il trasporto in autpullman dal terminal di Milano alla Malpensa (e ritorno), il trasporto aereo in classe economica Milano - New York - Indianapolis - Chicago - Buffalo - New York - Milano, i trasferimenti dagli aeroporti agli alberghi e viceversa, sistemazione in camera doppia e prima colazione, le visite di New York, Manhattan, Washington, Chicago, Cascade del Niagara, l'assistenza di un accompagnatore per tutto il viaggio e i pasti sugli aerei quando previsti.

Per maggiori informazioni e per avere il programma completo del viaggio, rivolgersi all'Ufficio soci-turismo dell'Automobile Club Bologna, via Marconi 7, telefono 276.991.

in treno a Montecarlo

L'ufficio sportivo dell'Automobile Club in collaborazione con l'ufficio soci turismo e con il patrocinio di AUTOSPRINT, ha in corso l'organizzazione di un «treno cuccette» straordinario per Montecarlo, in occasione della disputa del Gran Premio di Formula 1, ringraziandoci per averne dato notizia, ci ha comunicato che ha ancora pochissimi posti a disposizione. Poiché tutti i giorni ci giungono telefonate da nostri lettori che desiderano sapere se vi sono viaggi straordinari per il G.P., riteniamo opportuno ripetere il programma di quello organizzato, appunto, dall'A.C. Bologna.

La partenza è fissata per le ore 22,02 di sabato 13 maggio dalla stazione centrale di Bologna e l'arrivo a Monaco è previsto per le ore 6 di domenica 14. Il ritorno inizierà alle ore 21 dello stesso giorno e l'arrivo a Bologna è previsto per le ore 6 del lunedì. La quota di partecipazione, fissata in L. 9.000, dà diritto a: viaggio andata-ritorno in 2. classe Bologna-Monaco; cuccetta di 2. classe da Bologna a Monaco e ritorno; vassoio espresso che verrà distribuito a Ventimiglia nel corso del viaggio di ritorno.

Presso l'Automobile Club sono disponibili, al prezzo di L. 6.000, i biglietti d'ingresso per il parterre del Casinò e per la tribuna naturale «Rocher» (Monaco città), nonché un numero limitato di biglietti numerati per la tribuna «B» (arrivo) al prezzo di L. 13.000 cadauno.

L'Automobile Club rende noto che è possibile acquistare detti biglietti anche senza far parte della combinazione «treno cuccette straordinario».