



Cambiano le poltrone, ma non certo
le abitudini al vertice A.C. ROMA

Solo 5 corse nel '72 nella Vallelunga da 2 miliardi

ROMA - Il vicepresidente «anziano» dell'A.C. capitolino avv. Mario De Cesare è il nuovo presidente del sodalizio di via Cristoforo Colombo. Succede nella carica all'avv. Carpi de' Resmini promosso — come sapete — presidente dell'A.C. Italia. La doppia nomina provoca naturalmente un rimpasto a livello del club romano. Resta come unico vicepresidente il dott. Ottorino Monaco, mentre rimane vacante la presidenza della Commissione Sportiva tenuta fino alla scorsa settimana dall'avv. De Cesare. Il quale, per incompatibilità, l'ha dovuta lasciare. Al contrario, il predetto conserva la «leadership» nell'EGAV (Ente Gestione Autodromo di Vallelunga) e nella Vallelunga SpA.

L'avv. FAZIOLI Presidente C.S.?

Tra i papabili presidenti della C.S. ce n'è uno che gode di unanimi (o quasi) consensi per capacità ed esperienza. E' l'avv. Alessandro Fazioli, ex uomo CSAI, vicepresidente in carica. A nominarlo, più che a sceglierlo, do-

di un patrimonio ACI che è costato finora circa due miliardi).

Non contando le due prove europee del campionato Marche e del campionato F.2, l'A.C. Roma organizzerà in questo 1972 soltanto CINQUE MANIFESTAZIONI! L'EGAV, poi, che ne aveva messa in calendario una (per il 16 aprile) ha già annunciato il suo rinvio a data da stabilire.

Appare evidente, a questo punto del discorso, che l'avv. Filippo Carpi de' Resmini, finché è restato al suo posto di presidente dell'A.C. Roma, ben poco ha fatto per sollecitare o semplicemente incoraggiare una campagna organizzativa alla «sua» C.S. Tanto da giustificare le spese sostenute per restituire l'autodromo di Vallelunga alla sua completa efficienza a ritmo serrato e il rifiuto di concedere ad altri la gestione-corse.

Già nell'autunno scorso, quando l'avv. de' Resmini si dimise da presidente dell'EGAV (a beneficio dell'avv. De Cesare), si intuì la portata ed il senso del «non ti curar di loro, ma guarda e passa», il versetto dantesco

garanzia, magari pro-tempore, che Vallelunga non sarà sede del G.P. d'Italia di F.1 secondo l'auspicata proposta della rotazione. Anche per l'atteggiamento intransigente dell'ing. Bacciaglupi che con un piede nella CSI (Commissione Circuiti e Sicurezza) e l'altro nella SIAS monzese troverà di certo qualche cavillo regolamentare che si opponga all'omologazione-F.1 dell'autodromo di Vallelunga. Appena sarà di nuovo formalmente operante, la C.S. dell'A.C. Roma chiederà l'organizzazione di un Gran Premio in sostituzione di quello d'Olanda di giugno e nello stesso momento Luciano De Luca si vedrà piovere addosso una serie di condizioni difficilmente rispettabili, se non altro per una questione di tempo.

Salta fuori l'errore-boxes

Una delle condizioni CSI previste proprio per Vallelunga prevede lo schieramento, anticipato di 120 metri rispetto all'attuale linea di partenza, delle prime due macchine partenti. Il primo «test» si è avuto domenica 19 marzo in occasione del Trofeo Texaco (e chissà quanti saranno stati i penalizzati!). Non disponendo l'autodromo romano di uno svincolo di sicurezza all'altezza del traguardo per una vettura in avaria al momento della partenza, la stessa viene anticipata in modo che la vettura in panne può essere avviata ai boxes percorrendo l'apposita corsia sin dall'uscita della curva Roma.

Rinvio di un anno per la FORMULA 1?

Nel caso di un G.P. con ventidue monoposto, le ultime due o tre file risulterebbero schierate al momento del «via» proprio in curva, con gli inconvenienti che sono facilmente intuibili.

E c'è da sistemare anche la curva dei Cimini, così com'è non certo sicura per la F.1. Tanto per restare in argomento sul Gran Premio di F.1, c'è un orientamento (raccomandato non si sa da chi) in seno all'A.C. Roma, un orientamento tendente a rinviare di un anno almeno l'esordio in gara delle monoposto 3000 ed a impiegare il capitale (circa 60 milioni) necessario ad organizzare il G.P. per la realizzazione di altre tribune e delle terrazze naturali sulla collinetta che sorge tra le curve Viterbo e Cimini. E magari anche per l'attivazione del sottopassaggio di servizio tra i boxes e la tribuna centrale, che consenta un rapido inoltro dei fogli classifica.

Lino Ceccarelli

FRANCISCI rompe subito la sua BRABHAM BT38

ROMA - Venti giri di prova e Francischi si è fermato lungo la pista di Vallelunga. La sua nuova Brabham BT38, quella che non aveva trovato pronta per la gara di Mallory Park, ha ceduto per un guasto al motore e, più esattamente, perché ha rotto una biella del Cosworth 1600 portato, secondo la formula 1972, a circa 2000 cc. Pare che la debolezza delle bielle sia un difetto comune a tutti questi motori, per cui Francischi che si è affrettato a chiedere un secondo motore per poter correre a Thruxton. Saranno i fratelli Pedrazzani della Novamotor di Novara, a tener dietro ai propulsori del pilota romano.

NUOVE CORSE IN CALENDARIO

Il Trofeo della «LUPA»

ROMA - Il «Trofeo Lupa di Roma» sta per prendere il via con l'effettuazione della prima delle quattro gare che lo compongono, ovvero la «Coppa primavera» che si correrà il 9 aprile prossimo all'autodromo di Vallelunga per l'organizzazione del Gentlemen's Motor Club di Roma.

Alle varie competizioni saranno ammesse tutte le classi di vetture dei gruppi 1 - Turismo di serie CSAI - 2 - Turismo speciale - 3 - Gran turismo di serie CSAI il Gr. 5 1. div. (fino a 1300). Ai fini dell'assegnazione del punteggio valido per il trofeo, i piloti classificati conseguiranno in ciascuna delle quattro gare il punteggio di 9-6-4-3-2-1 punti per i posti dal primo al sesto di classe. Al termine del ciclo di gare, il pilota che in ciascuna delle varie classi avrà conseguito il maggior punteggio, riceverà il piccolo trofeo Lupa di Roma, mentre il grande trofeo andrà al vincitore assoluto.

e il bis a VARANO

VARANO DE' MELEGARI - La sempre attivissima associazione turistica «Pro Varano Melegari» ha in cantiere un'altra manifestazione automobilistica che si svolgerà domenica 9 aprile. In quella data saranno di scena sul rinnovato autodromo di S. Cristoforo le vetture dei gruppi 2 e 4 e la monoposto Formula Ford per una gara del loro campionato. La chiusura delle iscrizioni è stata fissata per il 4 aprile; le prove avranno luogo sabato 8 aprile con inizio alle ore 12, mentre le varie gare si svolgeranno domenica a cominciare dalle ore 13 con la prima batteria F. Ford. Sono previste tre batterie e una finale per le monoposto e gare per le classi 500, 700, 850, 1000, 1150, 1300, 1600 e 2000 gruppo 2, e 1000, 1300, 1600, 2000 per il gran turismo speciale gr. 4.

veva essere lo stesso avv. De Cesare, il quale però sarebbe propenso a preferire un'altra persona più disponibile, più malleabile, più accondiscendente dell'avv. Fazioli. In questo caso sarebbe salva la continuità della linea politica ed organizzativa della C.S. che — da quando può contare di nuovo sull'autodromo di Vallelunga — vanta un bilancio di iniziative e di risultati, addirittura avvilente per un A.C. come quello di Roma!

E sì! perché, tutto sommato, fino a ieri i componenti della C.S. finivano in una maniera o nell'altra a sposare le tesi (sempre meno convincenti, sempre più contestabili) dell'ex presidente De Cesare. Basta ricordare il dispositivo del comunicato-stampa dell'A.C. Roma con il quale si è annullata la riunione di Vallelunga del 26 marzo: motivi organizzativi erano alla base della sua cancellazione dal calendario! Che cosa significa? In alternativa avanziamo queste ipotesi: 1) mancanza di soldi (o di uno sponsor); 2) mancanza di coraggio (e di fiducia nella partecipazione del pubblico); 3) mancanza di capacità (nell'amministrazione diretta

che verosimilmente sarebbe stato pronunciato dal de' Resmini ogniqualvolta fosse comunque interessato alla naturale funzione di un autodromo (Vallelunga) di proprietà dell'ACI.

Non per nulla la considerazione in chiave elettorale fatta dal nostro direttore su «Stadio» di venerdì 24 marzo è motivante, nel senso che l'indifferenza dell'avv. de' Resmini ad affrontare i problemi legati all'attività agonistica di Vallelunga può rientrare (alla luce di recenti avvenimenti) in un gioco di «do ut des» fatto con i milanesi, da cui è provenuto un inatteso quanto consistente appoggio per l'elezione a presidente dell'ACI.

Siccome è dimostrato che niente si fa per niente, il prezzo pagato da de' Resmini con una cambiale a lunga scadenza è facilmente determinabile. Innanzitutto la scuderia Madunina dei Pizzagalli e C. non sarà più costretta ad emigrare a Campagnano per poter arrotondare... la sua attività, per incentivare la quale (naturalmente a Monza) ci sarebbe per ora una promessa del neo-presidente ACI.

Poi, fatto non meno importante, il gruppo milanese avrebbe ottenuto una

ANCAI

sprint
L'associazione Corridori comunica

«Per la via
italiana»
alla F.3

Si è riunito a Milano, sotto la presidenza dell'ing. Ceard, il Consiglio Direttivo dell'ANCAI. Sono state adottate le seguenti deliberazioni:

Contributo ANFIA - E' stato preso atto del contributo erogato dall'ANFIA a favore dell'Associazione Corridori ed è stato espresso il più vivo ringraziamento alla Presidenza dell'ANFIA.

Libero accesso alle manifestazioni automobilistiche - Su proposta del Delegato ANCAI Leandro Terra, la CSAI viene sollecitata a riconoscere il libero accesso alle corse automobilistiche anche a favore di piloti che abbiano moralmente maturato speciali benemerite nell'arco della loro rilevante attività sportiva.

Autorizzazione suppletiva licenziati di 1. Categoria - Su proposta del Delegato ANCAI Leonardo Terra, è stato avallato il principio che l'autorizzazione a gareggiare con vetture sport di oltre 2 litri venga concessa dalla CSAI anche a licenziati di 1. categoria «non classificati CSAI» che abbiano al loro attivo una meritoria esperienza agonistica. La proposta verrà perciò inoltrata alla CSAI.

Campagna soci e ombrello-regalo - Preso atto del soddisfacente andamento della campagna soci, considerato che l'iniziativa dell'ombrello-regalo ha generato un rilevante incremento di iscrizioni all'ANCAI, è stato deciso di estendere a tutti i piloti che perfezioneranno il rinnovo dell'associazione ed a quelli che chiederanno l'iscrizione all'ANCAI la concessione gratuita dell'ombrello multicolore con la dicitura «ANCAI». Frattanto sono in corso trattative per ampliare le provvidenze a favore dei soci ANCAI.

Nomina Delegati ANCAI - Nel quadro della rinnovata organizzazione capillare intesa a trasferire anche in periferia i poteri decisionali, assistenziali, sindacali e giuridici dell'ANCAI, è stata ratificata la nomina dei seguenti «Delegati ANCAI» aventi competenza nel rispettivo territorio:

PALERMO, Nino Vaccarella - Via F. Crispi, 84 - Palermo
SIRACUSA, Matteo Sgarlata - V.le Teracati, 63 - Siracusa
FOGGIA-BARI, Marcello De Vivo - Via di Vittorio 14 - Foggia
PESCARA, Leandro Terra - V.le Olivelli - Francavilla Mare
BOLOGNA, Paolo Moruzzi - Via Calori, 9 - Bologna
VENEZIA-PADOVA, Eros Crivellari - V.le Stazione, 34 - Mestre

Sono stati inoltre prescelti come «Delegati ANCAI» i seguenti soci ai quali verrà sottoposto formale invito:

ROMA, Cristiano Del Balzo - Via Boncompagni, 6 - Roma
BRESCIA, Vincenzo Cazzago, detto «Pokey» - Via Gambarà, 5 - Brescia
GENOVA, Cesare Garrone - Via Rimassa, 49/6 - Genova
TORINO, Fiorenzo Genta - Via Gozzano, 8 - Rivoli
TREVISO-PORDENONE, Luigi Innocente - Via dei Mille - Treviso
TRIESTE, Salvatore Aleffi - Via Lazzaretto Vecchio, 8 - Trieste
VERONA, Sergio Lipizer - Via Anzani, 15 - Verona
VICENZA, Zeffirino Filippi - Via Fusiniere, 50 - Vicenza
IMPERIA, Daniele Audetto - Via Vitt. Emanuele, 269 - Bordighera

Assegnazione motori Alfa e contributo CSAI per F.3 - A maggior precisazione di quanto già noto, è stato ribadito che il principio al quale l'ANCAI si è ispirata nella selezione dei candidati ad usufruire della provvidenza Alfa Romeo e del contributo economico per la formula 3 è stato quello di operare una approfondita valutazione sui conduttori che avevano svolto ampia e proficua attività al volante di vetture F. 850 e F. Ford.

Formula 3 - Il C.D. dell'ANCAI ha preso atto con rincrescimento che il responsabile dell'organizzazione del G.P. Vigorelli non abbia voluto rivedere il proprio atteggiamento contrario all'ammissione di monoposto equipaggiate con motore a ventole la flangia di alimentazione con foro da 23 mm malgrado le illustrazioni tecniche e morali fornitigli verbalmente dal Presidente dell'ANCAI in fase di perfezionamento del Regolamento della corsa. Tale atteggiamento ha raccolto l'unanime deplorazione del Consiglio Direttivo dell'ANCAI in quanto dannoso agli interessi della categoria dei corridori, interessi ampiamente dibattuti in sede congressuale a Firenze e portati avanti dall'ANCAI su giustificate pressioni da parte dei piloti di formula 3.

Che l'istanza dei piloti ANCAI intesa a variare il rapporto aderenza-potenza sia pienamente valida (malgrado la sospetta avversione della CSI per la loro proposta) è testimoniato dal recente intervento del Bureau des Constructeurs che a Bruxelles — dopo aver rivendicato la propria competenza in materia di modifiche tecniche da apportare alle vetture con la sola eccezione della Formula 1 — ha considerato necessario un prossimo incremento di potenza della formula 3. Inoltre l'ANCAI ha svolto un'indagine europea dalla quale è risultato che la maggioranza dei piloti internazionali è favorevole alla tesi italiana.

Per tali ragioni, e non solamente per motivi di coerenza, il Consiglio Direttivo dell'ANCAI — mentre lamenta l'insensibilità di coloro che per mero opportunismo di parte si sono schierati contro le posizioni assunte dai piloti italiani — rivolge un caloroso invito agli organizzatori italiani perché d'ora in poi osservino lealmente la «linea nazionale» in misura da rendere possibile il normale svolgimento del campionato tricolore e la miglior qualificazione e valorizzazione dei nostri piloti.

Provvedimenti disciplinari - In rapporto con la situazione venutasi a creare in Formula 3 si è deliberato di escludere dai «Premi ANCAI 1972» riservati a tale formula i piloti già in attività nel 1971 e anni precedenti con monoposto di Formula 3 e che abbiano preso parte al G.P. Vigorelli dello scorso 12 marzo. Questa loro partecipazione è avvenuta in pieno contrasto con le decisioni relative al 1972 che i piloti avevano unanimemente sollecitato ed approvato nel corso di due affollate consultazioni e cioè di gareggiare in Italia soltanto con il 23 mm puntualizzando nel contempo di essere disposti a passare al 21,5 mm per le gare all'estero.



Sopra, Donatella Gallo, dopo la vittoria con il marito Marcello ed il meccanico «Peppe». Sotto, Berciga davanti a Erbi e a Gallo. A destra, Gallo (in primo piano) ed Erbi in un duello all'ultimo sci

LAUREATI al Terminillo i campioni motoslitte '72

LE PROSSIME GARE

3 aprile, PISTA D'ORO, Roma, gara nazionale cl. 100 e 125 cc - 3, PISTA LE SIRENE, Viverone, gara naz. cl. 100 e 125 cc - 3, PISTA COLONNETTA, Montesilvano, gara naz. cl. 100 e 125 cc - 9, CIRC. DI NUORO, gara ch. cl. 100 cc - 16, PISTA D'ORO, Roma, gara naz. cl. 100 e 125 cc - 16, PISTA SCHIRANA, Varese, gara naz. cl. 100 e 125 cc - 16, PISTA ROMEA, S. Giuseppe, gara naz. cl. 125 cc e 250 - 23, PISTA MILLE MIGLIA, Brescia, gara naz. cl. 100 e 125 cc - 23, CIRCUITO DI REGGIO CALABRIA, gara ch. cl. 100 e 125 cc - 25, CIRCUITO DI SENIGALLIA, gara naz. cl. 100 e 125 cc.



DONATELLA GALLO ha dato la sveglia al marito!



Battesimo VITALI a FANO

FANO - La pista del Mare, culla della classe 125 cc, nella gara di apertura ha tenuto a battesimo una nuova scuderia, tutta fanese, della classe con cambio. Un battesimo coronato dal più esaltante successo sia per il pubblico difficilmente contenibile, sia per la vittoria del portacolori Marino Vitali. La classe con cambio dopo il logico tramonto della famigerata «Derivata», denota sintomi oramai galoppanti di ripresa, di vivacità e di alto assetamento tecnico.

Non così l'esordio della Formula 4 K 250 e non per mancanza di piloti, anzi trattandosi della prima gara, venti presenti rappresentano un numero considerevole, ma per un residuo polemico in materia di motori.

Gardelli ha vinto la 125 prima categoria davanti ad un Berardinucci in crescendo e a Franco Sonni.

Facile la vittoria di Bergonzoni nella categoria superiore del K 250 su Parenti e Moreno Cagnoni. Ci dicono dei Ducati che non reggono più, che sono logorati, che sono dei rottami, senza pensare che l'esasperazione, il voler spremere cavalli che non possono dare, è la vera causa della debole tecnica.

L'anconetano Celani ha ripetuto a Fano la gara di esordio del «71». Ottima sino a quando non ha preteso troppo, poi Roncarati, più calmo e riflessivo, non ha avuto difficoltà a far sua la vittoria.

LE CLASSIFICHE

Cl. 125 cc 1. cat.: 1. Gardelli Francesco; 2. Berardinucci Luciano; 3. Sonni Franco; 4. Neri Germano; 5. Giusti Giancarlo; 6. Briganti Giovanni; 7. Perlini Luciano; 8. Girelli Corrado; 9. Vanaria Calogero.
Cl. 125 cc 2. cat.: 1. Vitali Marino; 2. Maiolino Vito; 3. Carbonati Renzo; 4. Geminiani Illaro; 5. Flenghi Claudio; 6. Silvestri Bruno; 7. Volta Walter; 8. Natale Antonio; 9. Masciarelli Raffaele; 10. Camplesi Renato; 11. Mazzola Gianni.

K 250 1. cat. Superiore: 1. Bergonzoni Adriano; 2. Parenti Enrico; 3. Cagnoni Moreno; 4. Franzoso Livio; 5. Borghi Giorgio; 6. Buratti Massimo.

K 250 1. cat.: 1. Roncarati Ottorino; 2. Celani Marco; 3. Garofalo Raffaele; 4. Cagnoni Loris; 5. Pederzoli Piero; 6. Loco Sabino; 7. La Russa Vincenzo; 8. Uncini Henry; 9. Stenterello.

LA MALFA ancora a Pergusa

ENNA - La pista Pergusa, dove la Scuderia Enna Corse fa svolgere attività karting in crescendo, è oramai la pista pilota della Sicilia. La Porta nella prima categoria della 125 non ha avuto difficoltà a prevalere su Sciuto rimasto ad un giro. La Porta evidentemente è in cerca di avversari ed attende i vari Costanzo e Scionti. Così La Malfa ha ancora una volta svettato vittoriosamente anche se Parrinello e Comito sono finiti a ridosso impegnandoli più del consueto. Di Liberto è ritornato dopo tanto alla vittoria regolando per poco Di Mauro e Imperato, un tempo abbonato alle vittorie.

Gallone, nella terza categoria della cl. 100 cc, ha lottato sino allo spasimo per prevalere di un soffio sul piccolo Nicosia; mentre più lontano si è classificato Franceschini.

LE CLASSIFICHE

Cl. 125 cc 1. e 2. cat.: 1. La Porta Michele; 2. Sciuto Mauro; 3. Verrillo Renato; 4. Calanna Salvatore.

Cl. 100 cc 1. cat.: 1. Di Liberto Gaetano; 2. Di Mauro Carmelo; 3. Imperato Walter; 4. Spina Salvatore.

Cl. 100 cc 2. cat.: 1. La Malfa Salvatore; 2. Nicosia Riccardo; 3. Franceschini Fabrizio; 4. Damiano Michele; 5. Zida Filippo; 6. Rozzisi Gaspare; 7. Fornaia Filippo; 8. Falanga Giuseppe.

Senza preparatori a Varese dieci insieme!

VARESE - Diego Mombelli, nella 1. categoria, sulla pista amica ha trovato più difficoltà del solito per regolare nella prima manche il rientrato Spinelli e nella seconda Massimo Giammiro. Si è assicurato così la vittoria, a conclusione, seguito da Giammiro e Spinelli. Ottima la prova del torinese Rubin a corto però di fiato.

Gallo, nella seconda categoria, ha avuto come avversario diretto Bovolenta re-

golandolo dopo due accanite manches la prima e la seconda volta.

Alle spalle dei due Massignan e Rigamonti che si sono alternati nelle posizioni. La loro è stata una corsa nella corsa.

Nella terza categoria, più equilibrio e naturalmente più lotta tra i piloti. Ha prevalso infine Vincis, per un soffio, su Lotteri.

Da notare che su una pista di 500 metri, ben dieci piloti degli undici arrivati sono finiti a pari giri. Evidentemente nessuno dei presenti a Varese era curato dai preparatori.

LE CLASSIFICHE

Cl. 100 cc 1. cat.: 1. Mombelli Diego; 2. Massimo Giammiro; 3. Spinelli Carlo; 4. Rubin Giancarlo; 5. Neri Bruno.

Cl. 100 cc 2. cat.: 1. Gallo Carlo; 2. Bovolenta Elio; 3. Massignan Emiliano; 4. Rigamonti Aquilino; 5. Montanari Gino; 6. Prebianca Mario.

Cl. 100 cc 3. cat.: 1. Vincis Luciano; 2. Lotteri Giorgio; 3. Longhini Claudio; 4. Bertolino Dario; 5. Lorenzi Celestino; 6. Cali Salvatore.

RIAPERTA a Firenze la «Pista del Sole» per kart e gimkane

FIRENZE - La «Pista del sole» di Firenze è stata riaperta all'attività grazie all'opera volontaria dei dirigenti della Scuderia «Tre pietre» che ha intenzione di usufruire per organizzare gimkane automobilistiche, gare sociali di kart e altre attività attinenti. La riapertura di questo impianto offre così l'opportunità a molti giovani di sfogare la loro passione in un luogo appositamente predisposto.

AUTOCROSS a VEZZANO

LA SPEZIA - In località Bottagna del comune di Vezzano Ligure, con l'organizzazione curata da un gruppo di giovani sportivi spezzini, verrà disputata domenica 2 aprile una gara di autocross, riservata alle vetture dei gruppi 1, 2 e 3, denominata Trofeo città di La Spezia. Alla manifestazione, che avrà inizio alle ore 14, hanno assicurato la loro presenza alcune delle più forti squadre emiliane capeggiate da Alberto Montagna, campione 1971 della specialità, che correrà su una vettura gr. 3.

RIETI - Una splendida giornata di sole bruciante ha fatto da scenario all'ultima prova del Campionato Italiano al Terminillo. Un tracciato dei più perfetti ha assicurato alle gare una rispondenza tecnica delle più qualificate e ha messo i piloti nelle condizioni ideali per giocare a pieno ritmo le frecce al proprio arco. I piloti altoatesini, Leitner e Angerer, più Leitner che Angerer hanno restituito pan per focaccia agli insidiosi di Vipiteno. E' così che Leitner, che ha avuto come validi avversari il parmense Berciga ed il romano Zerbi, cogliendo a piene mani la vittoria, ha riportato il titolo tricolore della classe 500 cc.

Angerer, che è uno dei più forti piloti europei, ha fatto sua la vittoria dell'ultima prova assicurandosi il titolo della 350 cc ed a corto di avversari ha lottato con il tempo assicurandosi così in un certo senso l'assoluta. Conforti, nella 200 cc, oramai saldo possessore del titolo, ha lasciato via libera agli avversari, quando constatato che De Gregorio la spuntava su Nitz, ha preferito risparmiarsi il mezzo e se stesso. Era deconcentrato il bravo romano.

Un capitolo a parte merita la classe Dame. Già la vigilia era piena di «voglie» sportive ed un'aria tesa aleggiava nell'ambiente. Il mancato polemico arrivo di Marisa Leitner, mentre metteva in forse la vittoria della prova, ma non del titolo, oramai in discussione tra Donatella Gallo e Carla Foti, era valso ad aumentare tensione e propositi bellici. Infatti, hanno condotto la loro prova con una grinta fin troppo spinta e con un agonismo allucinante.

Donatella Gallo è andata via subito, ma Sandra Zerbi, l'agonismo della quale ha anche svegliato quello del marito, non ha dato pace all'avversaria, che fattasi trasportare dall'allure, è stata meno accorta e tattica di Vipiteno mettendo anche a repentaglio il titolo. Ha vinto ancora una volta la «Gallo» mentre Carla Foti, in giornata nera, ha concluso con un sorriso le sue chance tricolori.

Una splendida giornata sportiva conclusa alla premiazione con un colpo a sensazione. Annunziava, infatti, il Presidente Zerbi, le trattative concluse tra la Federazione delle Motoslitte e la Federazione Italiana Motociclistica, per una reciproca collaborazione sportiva e tecnica. Così la giovane Federazione delle Motoslitte, pur nella sua autonomia, confluisce nella Federazione Motociclistica, assicurando al nuovo sport dei motori, più dinamismo e capacità di sviluppo sia tecnico che sportivo.

CLASSIFICA 6. PROVA CAMPIONATO ITALIANO
Cl. Dame: 1. Donatella Gallo 6'26"; 2.

Sandra Zerbi 6'29"; 3. Chantal Leoni 6' e 30"; 4. Fosca Foscarini 7'47"; 5. Carla Foti 7'49"; 6. Giovanna Deodato 7' 11"; 7. Roberta Revetria 7'40".

Cl. 200 cc: 1. Luciano De Gregorio 6'38"9; 2. Nitz 6'55"4; 3. Conforti 7'19"; 4. Zanussi 8'19"; 5. Oitotti 8'28"5; 6. Lacagnina 6'43"2; 7. Del Bravo 6'54"1.

Cl. 350 cc: 1. Erik Angerer 6'24"; 2. Salvatori 7'42"; 3. Zerbi 8'50"; 4. Scaramuzzino 8'50"9; 5. Silvestri 9'08"; 6. Salvatori 10'40"; 7. Foti a 1 giro.

Cl. 500 cc: 1. Dietmar Neitner 8'08"; 2. Berciga 8'32"; 3. Zerbi 9'29"; 4. Nannarone a 1 giro; 5. Volpato a 1 giro; 6. Alvaro Salvatori a 1 giro; 7. Gallo a 1 giro; 8. Attilio Salvatori a 1 giro.

CLASSIFICA ASSOLUTA CAMPIONATO ITALIANO MOTOSLITTE 1972

Cl. Dame: campionessa italiana Donatella Gallo p. 24; 2. Carla Foti 17; 3. Sandra Zerbi 13; 4. Fosca Foscarini 12; 5. Roberta Revetria 4.

Cl. 200 cc: campione italiano Tonino Conforti p. 27; 2. Lacagnina 21; 3. De Gregorio 18; 4. Nitz 11; 5. Pitotti 11.

Cl. 350 cc: campione italiano Erik Angerer p. 27; 2. Attilio Salvatori 24; 3. Zerbi 18; 4. Scaramuzzino 10; 5. Leitner 10.

Cl. 500 cc: campione italiano Dietmar Leitner p. 27; 2. Berciga 21; 3. Attilio Salvatori 21; 4. M. Gallo 17; 5. Carra 7. CAMPIONATO ITALIANO MARCHE '72
Cl. 200 cc: Ditta «Omnicar» di Fausto Pitotti, Roma.

Iscrizioni aperte a JESOLO per la «prima» tricolore

Sulla Pista di Jesolo Lido si svolgerà l'1 maggio la prima prova del campionato italiano karting riservata alle classi sino a 125 cc 1.a e 2.a categoria. Presso la Federazione si accettano le iscrizioni sino a tutto il 26 maggio accompagnate dalla tassa di L. 3.500.



L'errore di chi non prova le gobbe di Brands Hatch ■ un raffreddore a 10 mila giri ■ un oroscopo deciso per il '72

Sarà l'ANNO dell'ORSO

LONDRA - John Webb, del circuito di Brands Hatch, è forse rimasto molto deluso, quando il campione del mondo, Stewart, e Graham Hill, i beniamini del pubblico inglese, hanno deciso di dare forfait alla Corsa dei Campioni. Invece si vede che la cosa non ha influito negativamente, perché la folla che si assiepava attorno al circuito il 19 marzo mi è sembrata imponente, e ho sentito parlare di 50.000 persone. Evidentemente il magnifico tempo è stato di aiuto, però è interessante rilevare che il pubblico inglese non manca mai, per assistere a una bella corsa all'inizio di stagione, anche se non saranno in pista i suoi beniamini. In altri paesi le cose vanno diversamente; in Svezia, per esempio, si potrebbe ordinare un tempo stupendo, ma se Peterson e Wisell non ci fossero i piloti passerebbero davanti alle tribune vuote. Mentre, se si organizzasse una gara ciclistica, fra Ronnie e Reine, la folla non mancherebbe. Ovviamente Brabham, Ferrari e Tyrrell avevano buoni motivi per disertare la corsa, ma nella maggioranza delle squadre di F. 1 la giudicano utile, soprattutto negli anni in cui il G.P. d'Inghilterra si svolge a Brands Hatch.

Dal punto di vista della sicurezza, a Brands Hatch si è fatto molto dopo la tragica manifestazione in cui trovò la morte Siffert. Ora ci sono larghe zone di uscita attorno alla sezione posteriore, con barriere Arco, e in fondo al lungo rettilineo c'è una rete metallica che fa rallentare la vettura che ci finisce contro. E' però ancora una pista piena di «gobbe» e, come dice Surtees, deve essere la più dura d'Europa. Si è cercato di spianare le gobbe prima della curva Hawthorn, ove uscì Siffert, ma le vetture di F. 1 devono ancora avere accorgimenti speciali, appunto in previsione delle gobbe. Ne consegue che diventano poco maneggevoli, E' un circuito difficile e nei settori posteriori non si fa che balzare da una gobba all'altra. Capisco perché la Lotus 72 va tanto bene, e anche le BRM fanno bella figura, mentre per la Tyrrell non si può dire altrettanto: nell'ottobre scorso Stewart era in terza fila.

La nostra Surtees TS11 non andava male, del resto, e abbiamo anzi imparato molte cose sui problemi di sospensioni che abbiamo avuto in gara, per poterci garantire che non si ripetano durante il grande premio. Il mio compagno, Hailwood, è sempre stato uno dei tre più veloci in prova ed è finito all'esterno della prima fila, mentre io ero in terza, più lento di 0'7. Come al solito, avevamo passato buona parte del tempo delle prove a valutare i vari pneumatici che

la Firestone ci aveva fornito, poi c'è stata un'altra complicazione: durante il week-end avevo l'influenza e dopo ogni sessione di prove correvo a casa, a mettermi a letto, con una buona dose di whisky. In corsa pilotavo tossendo e sputacchiando, e, tenendo conto del casco e della maschera, nonché dei tappi nelle orecchie, quando tossivo a 10.000 giri minuto, lungo il rettilineo, il fracasso era assordante e soffocava quello del motore.

Per buona parte della gara le cose sono andate normalmente. Al la curva del Paddock ero sesto, ottavo alla Druids, perché Ronnie mi si è affiancato da una parte, Beltoise dall'altra e mi hanno un poco stretto. Ho però di nuovo superato Ronnie a Bottom Bend e Beltoise sul rettilineo, staccandomi poi un poco, in modo che ho potuto concentrarmi sulla McLaren di Revson che era quinta. Ho rosicchiato, giro dopo giro, ma non ottenevo gran che, poi abbiamo trovato dei ritardatari da doppiare.

A questo punto vicino a me la corsa si è fatta più tesa. I ritardatari cui ho accennato erano Rollinson e Redman, che duellavano per la prima posizione della F. 5000, e, naturalmente, non volevano fare largo, mentre arrivavamo noi. Lungo il rettilineo le 5000 sono veloci

Chi ha perso la fede?

No, non parliamo della fede religiosa, tanto meno di quella politica, ma di una fede nuziale, che domenica scorsa, in occasione della 4 Ore di Monza, è stata trovata dal signor Piergiorgio Percivale. Sull'interno della fede è inciso un nome di donna ed una data. Chi l'ha smarrita può scrivere al signor Percivale, viale dei Platani 2, Bucinasco (Milano), precisando nome e data, ed il signor Percivale sarà lieto di spedirgliela.

V8/Blog Scan

Solo in ITALIA questa «politica» non si attua!...

Quattro brasiliani in F. 1 a Interlagos

SAN PAULO - Formula 1 (non mondiale) a Interlagos giovedì 30 marzo 1972. I solerti organizzatori della Equipe Hollywood, finanziati dalla « Sigarette Souza Cruz », sono riusciti ad allestire, nelle more delle gare iridate, una competizione che segna una vera e propria « anteprima » per quelle scene. Obiettivo: una prova di campionato mondiale!

Purtroppo per loro sarà assente il « grandissimo » del campionato, Jackie Stewart (avrebbe chiesto 50.000 dollari d'ingaggio!). La sua assenza è mitigata dall'apparizione nel campo dei partenti di quel certo Denis Hulme, attualmente capofila della classifica iridata. Mancheranno anche Revson e Jacky Ickx e Clay Regazzoni che hanno le loro Ferrari 312 B e mezzo in... casa di cura a scopo ricostituente (della potenza dei motori). C'è molta amarezza a San Paulo!

Tutto ciò non impedisce, tuttavia, uno « staff » di un certo rilievo visto che saranno della partita, oltre a Denis Hulme, l'idolo locale Emerson Fittipaldi col fratello Wilson che debutta in F. 1, i rivali brasiliani Pace e Bueno, Ronnie Peterson, Gethin, Beltoise, Pescarolo e l'italiano de Adamich con la sua Surtees-Pegnosin. Letto l'elenco degli iscritti merita rilievo e plauso il prodigarsi degli organizzatori capitanati da Scavone che attuano una politica ben diversa da quella che si ha invece in Italia (dove pur esistono costruttori). Per i piloti locali si fa di tutto onde vederli in lizza in Formula 1!

La competizione che avrà inizio alle ore 16 locali (ore 20 italiane), si svolgerà sulla distanza di 318,400 km pari a 40 giri del circuito. L'attuale primato sul giro, a Interlagos, appartiene a Ronnie Peterson che con la sua March 712, F. 2, ha coperto i 7.960 metri della pista in 2'42"6, alla media oraria di km 176,236.

GLI ISCRITTI

N.	Concorrente	Pilota	Vettura
1	J.P.S. Team Lotus	E. FITTIPALDI	Lotus 72-D
2	J.P.S. Team Lotus	WALKER	Lotus 72-D
5	F. Williams R. Cars	PESCAROLO	March 721
6	F. Williams R. Cars	PACE	March 721
7	F. Williams R. Cars	WISELL	Surtees TS 7
8	Motor Racing Developments	REUTEMANN	Brabham BT 34
9	Motor Racing Developments	W. FITTIPALDI	Brabham BT 34
10	STP March	PETERSON	March 721
11	Equipe Hollywood - STP March	BUENO	March 721
12	Ceramica Pagnossin R. Team	DE ADAMICH	Surtees TS 9
14	Marlboro - BRM	BELTOISE	BRM P 160
15	Marlboro - BRM	GETHIN	BRM P 160
16	Marlboro - BRM	GANLEY	BRM P 160
17	Austria Marlboro - BRM	MARKO	BRM P 153
18	Spagna Marlboro - BRM	SOLER-ROIG	BRM P 153
19	McLaren - Yardley	HULME	McLaren M 19
20	Brabham - Oxo	G. HILL	Brabham BT 34

● Alla Brabham si negano le voci, secondo le quali la partecipazione di Wilson Fittipaldi alla gara in Brasile implica che il brasiliano entri in squadra come pilota regolare.

quanto le F. 1, anche se lo sono molto meno in curva. Fittipaldi e Hailwood, primo e secondo, erano molto più avanti, ma gli altri — io, Hulme, Gethin, Revson, Ganley e Beltoise — eravamo tutti vicini. Ognuno di noi cercava di superare una delle F. 5000, attardata di almeno un giro, sicché a un certo momento eravamo quasi ammucchiati.

Comunque, siamo passati più o meno senza incidenti, ma ora ero molto vicino a Revson e Beltoise mi era quasi attaccato (aveva superato Ganley). Revson lottava per non lasciarmi un varco e, così facendo, gli si è grippata una ruota entrando alla Druids. A questo punto tanto Beltoise che io abbiamo trovato un bellissimo varco, ci siamo infilati, ma la BRM mi tallonava per cui rischiavo di finire contro Gethin, per staccarmi.

Un attimo dopo mi sono accorto della bandiera a scacchi ed ero in quinta posizione, staccato da Gethin di soli 0'6: La lunghezza

della gara corrispondeva circa a mezzo Grande Premio, e devo dire che era stata veloce. Avrei voluto che durasse ancora, perché cominciavo proprio a divertirmi... nonostante la mia tosse assordante.

Anche se non c'erano Ferrari e Stewart, ritengo che la gara abbia confermato in tutti l'impressione data dai grandi premi in Argentina e in Sud Africa: a giudicare da come sono andate le cose finora, questa sarà una stagione molto aperta e non vedremo la F. 1 dominata da un binomio pilota vettura, come è un poco successo lo scorso anno con Stewart e la Tyrrell. Fittipaldi è ovviamente in grande forma, Hailwood va molto bene, ma nel team McLaren ritengono che il 1972 sarà l'anno dell'orso, e Denny « l'orso » ha effettivamente un vantaggio discreto in fatto di punteggio.

E ora, dovremo dominare l'impazienza fino al G.P. di Spagna.

Tim Schenken

FONTANESI
annaffiato
a MODENA

DOCCIA (scozzese) per la TECNO

MODENA - I problemi non mancano e spesso si rinnovano per la messa a punto della Tecno F. 1 del « Martini Racing Team » di scena ancora all'autodromo di Modena. Assente Nanni Galli, ecco farsi avanti, per necessità di cose (anche Bell era a Sebring), Luigi Fontanesi, il « pou-lain » dei fratelli Pederzani che sta scalpitando per tentare anche in F. 1. Ma, per il momento, Fontanesi deve accontentarsi di fare la riserva dopo aver riscosso la fiducia dei Pederzani per quel che riguarda la F. 2.

L'ultima versione della Tecno-Martini è con i radiatori dell'acqua in alto sotto l'alettone posteriore. La ragione è derivata dalla necessità di accentuare il necessario raffreddamento data la posizione precedente un po' ibrida nella quale erano stati collocati nella parte anteriore quasi sul muso. Naturalmente Fantuzzi, da quel bravo carrozziere che è, ha provveduto a sistemare adeguatamente l'estetica della parte anteriore.

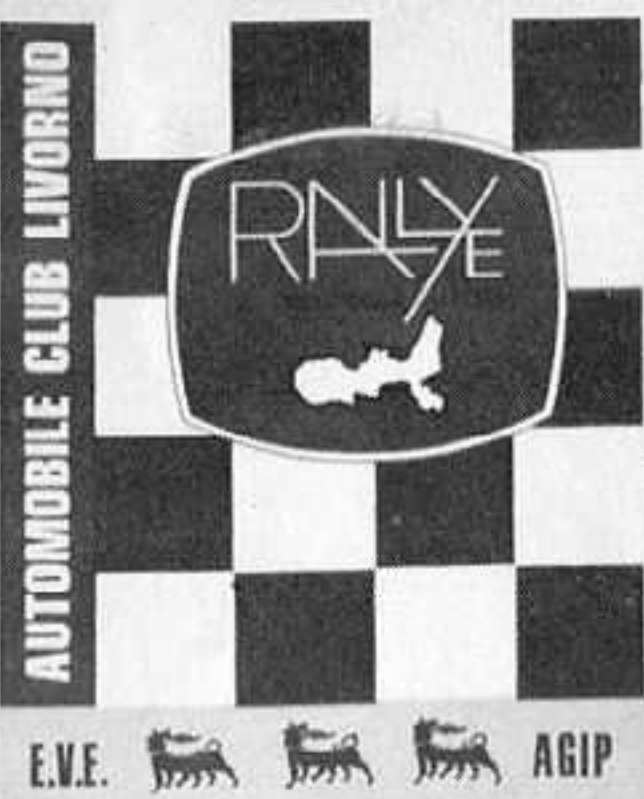
I guai non sono mancati perché Fontanesi ha potuto percorrere soltanto cinque giri, restando poi... annegato per la rottura del manicotto dell'acqua. Alla curva nord-est del « Campale » si è visto lo spruzzo e Fontanesi bloccare la macchina essendo rimasto quasi accecato. Poi ha spinto la « Tecno » sino ai boxes, assecondato dai meccanici prontamente intervenuti.

Era arrivato da poco Luciano Pederzani, il quale ha dovuto prendere atto dell'inconveniente facendo caricare la vettura per rientrare a Bologna.

Precedentemente, mentre ai boxes si stava preparando la vettura, c'è stata la fuoriuscita di acqua sul motore che aveva determinato uno sprigionarsi di fumo. Breve allarme pensando che si trattasse di benzina e, quindi, di pericolo di incendio. Una vera doccia scozzese questi tests Tecno!

La mattinata, pertanto, non è stata propizia. Il prossimo test si dovrebbe ripetere a Modena prima di trasferire due vetture a Vallelunga per Nanni Galli e Bell.

Mario Morselli



IL CALENDARIO

GIOVEDÌ 6 APRILE

Portoferraio:
ore 8-13 verifiche G. 1 e 2
ore 14-18 verifiche G. 3 e 4
ore 22,01 inizio partenze 1. tappa

VENERDÌ 7

Portoferraio:
ore 11,50 inizio arrivi
ore 22,01 inizio partenze 2. tappa

SABATO 8

Portoferraio:
ore 11,50 inizio arrivi
ore 16 esposizione classifiche.

Un rally caldo nell'isola

Passaporto giovani all'ELBA

Ritorna ai primi di aprile il Rally dell'Elba giunto quest'anno alla sua quinta edizione. La prova è valida oltre che per il campionato italiano e per i campionati nazionali di Francia ed Austria anche per l'europeo conduttori. Quest'ultima prerogativa è di per sé sufficiente a garantire una concreta partecipazione di piloti stranieri che oltre a giustificare l'internazionalità contribuiranno «more solito» ad alimentare la battaglia che già si prevede molto accesa tra le due case automobilistiche italiane impegnate in questa specialità ed i più agguerriti privati. La durezza del percorso è diventata una caratteristica proverbiale dell'Elba, un rally che non risparmia di certo macchine e piloti.

Le due ultime edizioni hanno visto il dominio della Fiat (ai primi otto posti nel '70 e ai primi tre nel '71) permettendo tra l'altro i primi due grossi exploit di due equipaggi attualmente tra i più validi del nostro rallyismo: Paganelli-Russo e Trombotto-Enrico. Saranno ancora i favoriti, anche se Sandro Munari tenterà di cogliere l'unico successo che gli manca tra i rallies isolani.

L'edizione di quest'anno risulta in parte modificata essendo stata eliminata la prova speciale del Monte Perone (adesso completamente asfaltato) su cui comunque si transiterà ugualmente, e con il trasferimento duro e famosissimo del Col Reciso trasformato in prova speciale. Resteranno le terribili Segagnana e Falconaia anche se madre natura sembra essere stata più clemente che negli inverni passati offrendo quest'anno un fondo notevolmente migliorato, specie sulla prima. Gli organizzatori comunque per non correre rischi provvede-

Il problema dei traghetti

Il Rally dell'Isola d'Elba avrà il suo svolgimento quest'anno subito dopo la Pasqua pertanto le varie compagnie marittime hanno assicurato che verrà mantenuto il numero dei traghetti straordinari previsto per le festività. Questo ovviamente permetterà un più rapido collegamento con l'isola per tutti gli appassionati che vorranno assistere alla gara; di seguito diamo comunque l'orario ufficiale delle linee previste per i giorni feriali non potendo garantire per i traghetti straordinari.

NAVIGAZIONE TOSCANA

Linea Livorno Portoferraio - Martedì partenza da Portoferraio ore 9,30 - Mercoledì partenza da Livorno ore 8,30 - Mercoledì part.za da Portoferraio ore 15,30 - Venerdì partenza da Livorno ore 9,00.

Linea Portoferraio Piombino - Partenze da Piombino: 07,55, 10,00, 16,05, 19,30 - Partenze da Portoferraio: 07,25, 10,00, 12,10, 17,30.

NAV.AR.MA.

Partenze da Piombino: 06,55, 09,30, 11,45, 14,30, 17,00, 19,00 - Partenze da Portoferraio: 06,45, 09,30, 11,45, 14,30, 17,00, 19,00.

ALISCAFI S.N.A.V.

Partenze da Piombino: 08,00, 09,50, 11,15, 13,50, 16,40 - Partenze da Portoferraio: 07,20, 09,00, 10,30, 13,10, 15,20.

DARNICHE solo velocità

Tra il (poco) pubblico presente alle prove della 24 Ore di Le Mans c'era Bernard Darniche, il pilota ufficiale dell'Alpine recente vincitore del Rally Neige et Glace. Mentre curiosava con molta attenzione attorno alla Pantera, ci ha detto che non sa ancora se parteciperà all'europeo conduttori dei rallies come a qualsiasi altra prova di questa specialità essendo sua intenzione di dedicarsi adesso alle sole gare su pista col prototipo Alpine.



La novità più interessante all'Elba sarà il debutto del giovane Pelganta alla guida di una Lancia ufficiale. Si è messo in luce sul finire del '71 vincendo due minirallies davanti ad avversari molto quotati

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.



Kleber

CHRYSLER ITALIA



Munari, in questa foto al suo arrivo vittorioso nel recente Rally di Sicilia, è il favorito anche all'Elba, dove non ha mai vinto

Il meccanismo del Rally dell'Isola d'Elba si è messo in movimento con la presentazione dell'altro sabato all'Hotel Palazzo di Livorno, presenti le maggiori autorità cittadine ed elbane. Per la quinta volta quindi, perché Portoferraio, Bagnai, Rio Marina, Marina di Campo, Marciana Marina, Marciana Alta, Monte Castello, Monte Lentisco, Monte S. Martino siano più conosciuti ed apprezzati l'A.C. Livorno con la collaborazione dell'Ente Valorizzazione Elba e dell'Agip fanno ciò che possono — anzi ha detto Dado Andreini: « fanno più di ciò che potrebbero fare ». Hanno infatti scelto dal 1968 questa isola nota per le sue visioni suggestive, gli angoli di eccezionale bellezza, per le sue località dove è possibile dimenticare l'affannosa realtà dei nostri giorni per tuffarsi in un clima di ideale tranquillità, per farne lo scenario di un rally in calendario per la sua quinta edizione per i giorni 6-7-8 aprile p.v.

La manifestazione è quindi importante: ha tutti i pregi e le virtù che un vero rally deve avere. Nel presentarla ha detto Andreini: « Dobbiamo ridisegnare il profilo di un percorso che le carte turistiche illustrano fra i miracoli più belli della natura. E' un percorso accidentato, con la massima parte delle strade non asfaltate di 1294 km con 58 controlli orari, 34 controlli a timbro e 26 prove speciali totalizzanti oltre 190 km (per la precisione 192,600) variabili in lunghezza e in percorsi. Si tratta cioè di circa 28 ore di sforzi, inframmezzate da poco più di 10 ore di riposo al termine della prima tappa, ove il fisico e i mezzi meccanici saranno sollecitati a fondo. Le spalle, le braccia, le mani del pilota lavoreranno senza tregua; il navigatore continuerà a recitare quasi metro per metro la sua singolare litania: "dritto", "curva destra lenta", "curva sinistra veloce" ecc. mentre i motori, i cambi, i freni, le sospensioni

cambio ad ogni settore della « tabella distanza e tempi » per dare modo ai cronometristi di svolgere rapidamente i loro calcoli) è una gara affascinante, comprendente delle reali difficoltà, logico quindi che le Case e i piloti che vi parteciperanno abbiano già raggiunto il teatro della gara per provare e riprovare i tratti più impegnativi, i tratti nei quali presumibilmente la gara verrà decisa.

Il principale avversario sarà una volta di più, per tutti, la situazione ambientale: tranne una eccezione, il Rally dell'Elba si è sempre svolto in condizioni nettamente avverse, con pioggia, nebbia, vento e freddo in generosa gara nel rendere impossibile la vita ai concorrenti. Si può essere certi che se il fattore meteorologico interverrà con peso decisivo opererà da solo una selezione assai severa. Supereranno le difficoltà i binomi più for-

Verso una Coppa d'Oro Mediterraneo



Il rally elbano non è più da qualche anno fatto rigorosamente sportivo, è entrato nel costume, involge interessi economici che superano le quote — pure tutt'altro che circoscritte — dello sport automobilistico, della vicenda agonistica. Il Rally dell'Isola d'Elba, in un certo senso, è ormai un fatto internazionale, come del resto è dimostrato dalla sua validità quale prova del campionato europeo conduttori oltre che per quello italiano, francese ed austriaco, qualcosa che riguarda tutti, rivolti o no al mondo agonistico dell'automobile. La verità è da ricercare come hanno detto il presidente dr. Pasquariello ed il vice-presidente Andreini, nella pronta adesione dell'Italia a gare che la Francia, Germania, Inghilterra, per non parlare dei Paesi Nordici avevano conosciute e reclamizzate anni addietro.

e le trasmissioni, gli impianti di illuminazione non dovranno avere la minima "defaillance"».

Accorgimenti organizzativi

Quando tireremo le somme, dopo i 1294 km del percorso certamente ci accorgeremo che tanti ed anche piccoli ed indiretti fattori avranno avuto il loro peso nella scelta di quella vettura e di quell'equipaggio che si guadagneranno la fetta migliore dei premi in palio.

Il rally elbano sia per la sua validità tecnico-sportiva, sia per la sua regolamentazione che per gli accorgimenti organizzativi (ogni tappa, ad esempio, è divisa in cinque settori con

ti, macchina-pilota e certamente sabato a mezzogiorno a Portoferraio applaudiremo la vittoria di una vettura di gran classe e quella di un brillante equipaggio, quasi certamente notissimo in campo internazionale.

Nel corso della presentazione, Dado Andreini ha lanciato l'idea di istituire la «Coppa d'oro del Mediterraneo» per rallyes che abbiano caratteristiche simili fra di loro. Si tratterebbe cioè di unire in una unica classifica i rallyes dell'Isola d'Elba, della Costa Brava, della Corsica, dell'Acropoli, del Marocco e della Jugoslavia. Le trattative con gli AC interessati sono iniziate e la manifestazione ha molte probabilità di riuscita.

c.b.

Dove si può vedere la gara

La lunghezza del percorso di gara (1300 km. in due tappe uguali) e le esigue dimensioni dell'Isola d'Elba fanno sì che questo Rally sia uno dei più comodi per gli appassionati che vi si recano ad assistervi.

Sei sono le prove speciali (molto vicine l'una all'altra) tutte ripetute almeno una volta nell'arco di ogni tappa pertanto è consigliabile munirsi di una particolareggiata carta geografica dell'isola (almeno al 200.000) per potersi permettere rapidi spostamenti anche durante lo svolgimento della gara senza correre il rischio di incrociarsi con le macchine in corsa che praticamente saranno sparse un po' dappertutto senza peraltro incontrarsi mai se non in un brevissimo tratto.

Per gli amanti delle buche e dei fondi scassamacchine le prove più interessanti sono senz'altro la Segagnana e la Falconaia.

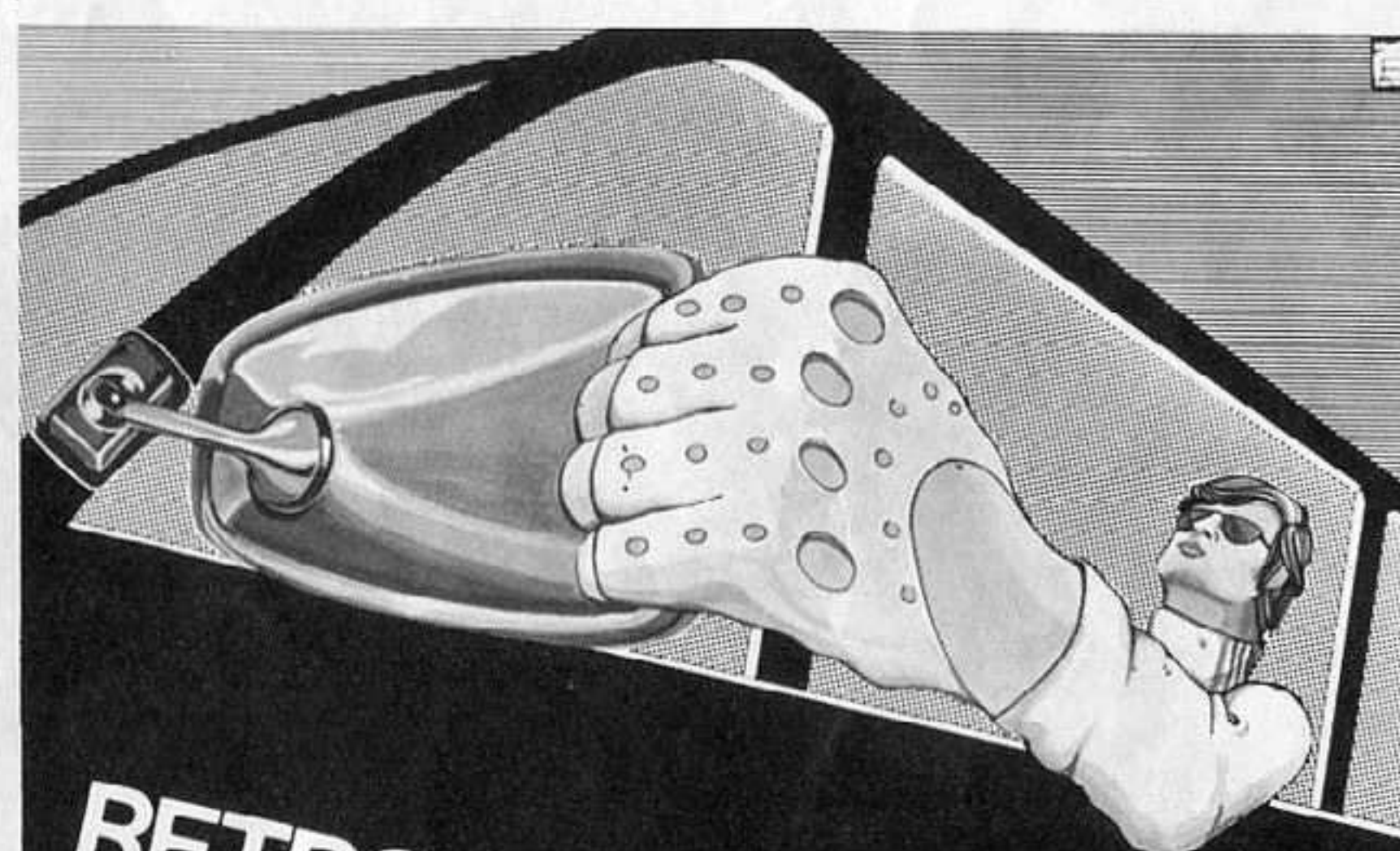
Queste le prove speciali



In Sicilia Pinto è stato il più tenace avversario di Munari. Il suo stato di grazia e le continue migliorie apportate agli spider Fiat gli permetteranno senz'altro di battersi da protagonista. Molto attesa è comunque la prova di Janger (foto sotto) alla guida di un « maggiolone » come nell'edizione scorsa in cui fece faville

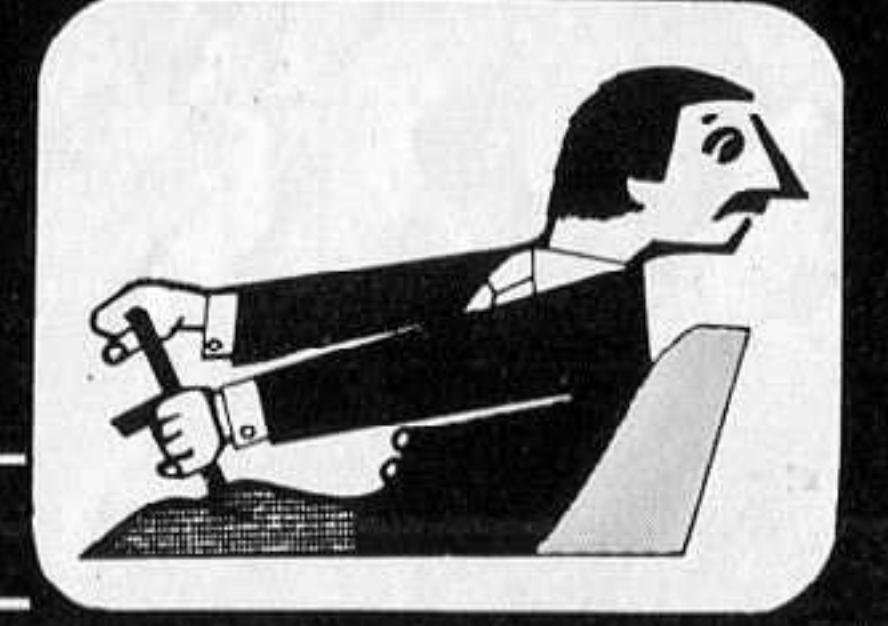


PROVA	Lunghezza	Tempo	1. passaggio giovedì 6 ore	1. passaggio venerdì 7 ore	1. passaggio sabato 8 ore
FALCONAIA	9,500	11'24"	22,20'	4,17' 8,54' 22,20'	4,17' 8,54'
SEGAGNANA	9,000	10'48"	23,28'	10,51' 23,28'	10,51'
MONTE LENTISCO	4,800	5'46"	—	1,35' 8,38'	1,35' 8,38'
VOLTERRAIO	5,300	6'22"	—	3,57' 8,16' 11,33'	3'57' 8,16' 11,33'
MONTE CASTELLO	6,000	7'12"	—	4,29' 7,58'	4,29' 7,58'
MONTE S. MARTINO	10,800	12'58"	—	4,53'	4,53'

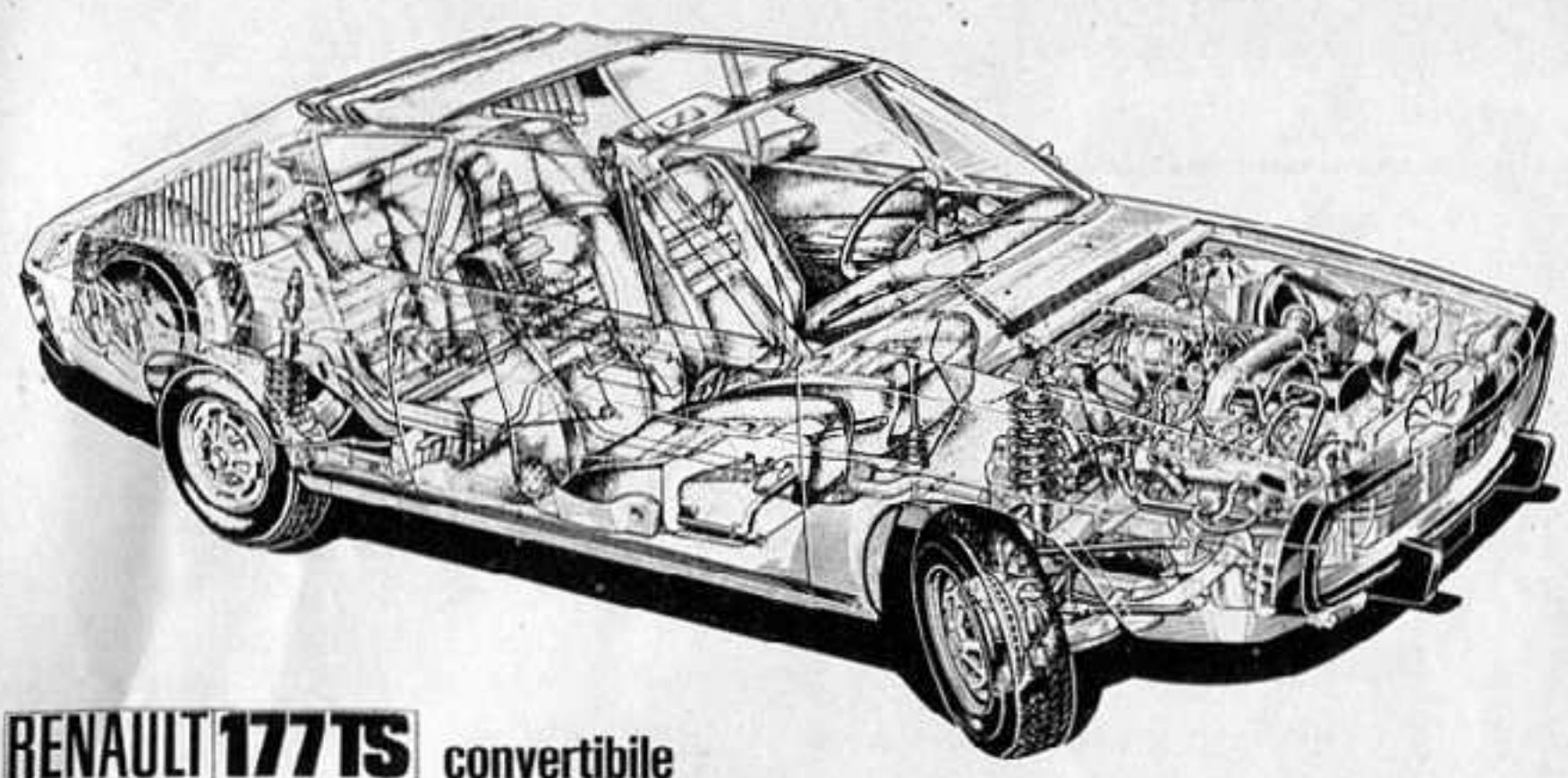


RETROVISORI ESTERNI con LICENZA DI SORPASSO
vitaloni spa

montati all'origine dalle principali case automobilistiche ed omologati dalle norme europee



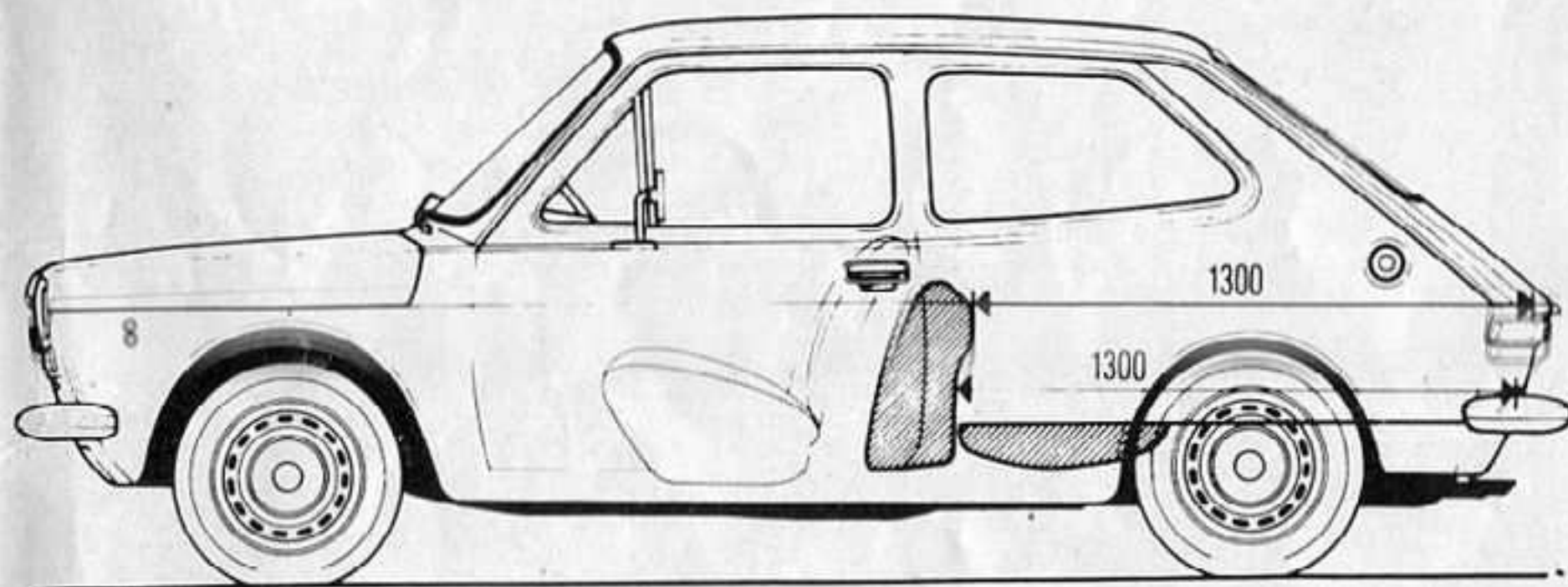
ESIGETELI IN TUTTI I NEGOZI DI ACCESSORI E RICAMBI AUTO



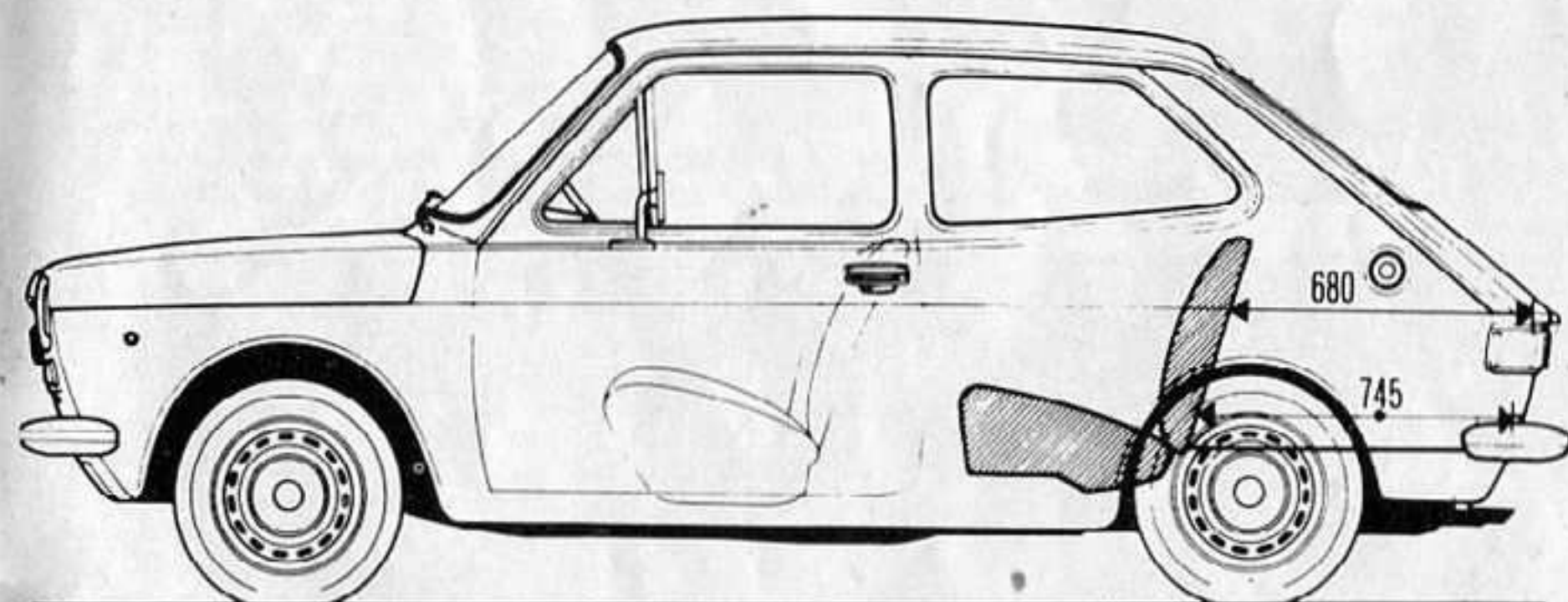
RENAULT 177TS convertibile

Nei coupé RENAULT l'iniezione in autunno

Le recenti Renault coupé non sono vetture nuove per i nostri lettori, che ne hanno letto le caratteristiche all'epoca della loro presentazione in Francia. Le versioni sono quattro: la 15 TL (motore 1289, 150 kmh, prezzo di listino 1.625.000); la 15 TS (motore 1565, 170 kmh, prezzo, compresi alzacristalli elettrico e sbrinatori sul lunotto, lire 1.798.000); la 17 TL (motore 1565, 170 kmh, anche in versione convertibile, prezzo, compresi alzacristalli elettrico e sbrinatori sul lunotto, lire 1.940.000); ed infine la 177 TS (con la stessa carrozzeria della 17 TL, stesso motore ma alimentato ad iniezione elettronica, alzacristalli elettrico e sbrinatori sul lunotto, cambio a 5 velocità, velocità 180 kmh, lire 2.480.000). Le prime tre versioni saranno presentate alla clientela il 14 aprile, mentre per la 177 TS bisognerà attendere fino a settembre.



In questi due disegni, le misure longitudinali realizzabili nella 127 tre porte, a seconda della posizione del sedile e dello schienale posteriore. Sopra, con schienale ribaltato, si nota come il piano di carico sia lungo un metro e trenta centimetri. Sotto, con i posti posteriori « abitabili », resta tuttavia un discreto spazio anche per eventuali bagagli, come si nota anche nel fotocolor nella pagina accanto



Una porta da 50mila lire

Con l'aggiunta della terza porta, posteriore, la FIAT 127 ha acquistato una notevolissima capacità di carico, che ne accentua la polivalenza di impiego. Infatti, la ristrutturazione dei sedili posteriori, ribaltabili, ha fatto sì che la 127 tre porte possa disporre di un vano di carico, molto regolare, della capacità di un metro cubo, con le seguenti misure: lunghezza 1300 mm., larghezza 1210 mm., altezza 925 mm. Per quanto riguarda la meccanica, essa rimane invariata, a parte un nuovo dimensionamento dei tasselli di fine corsa della sospensione posteriore, la cui flessibilità è rimasta peraltro invariata. Inoltre, si nota l'adozione di uno specchietto retrovisore esterno ed una diversa sistemazione del martinetto e della borsa degli attrezzi. Quanto al prezzo, esso dovrebbe essere di 40-50.000 lire superiore a quello della 127 berlina 2 porte, mentre la presentazione avverrà con il mese di aprile.

V8/Blog/Scan
Eccoci, cari amici del Club, fedeli all'appuntamento mensile che abbiamo instaurato con voi. Considerate le difficoltà che avete trovato nel rispondere ai due primi concorsi pronostici, questa volta abbiamo deciso di cambiare totalmente faccia al « gioco del mese », proponendovi un concorso quiz vario ed interessante perché oltre ai dati e ai nomi che dovrete fornirci per rispondere alle nostre domande, vi daremo modo di mettere a dura prova la vostra memoria visiva chiedendovi di riconoscere i personaggi effigiati in due diverse fotografie.

Siccome anche noi ci rendiamo conto della difficoltà che troverete nel riconoscere il « pilota mascherato » che proponiamo alla vostra attenzione, per facilitare il vostro compito vi diamo una... spintarella: il pilota in questione ha cessato la sua attività agonistica ed ora fa il costruttore di vetture da competizione. Ad ogni modo, chi risponderà esattamente al Quiz 6, invece dei normali 10 punti, si vedrà assegnare un bel 15 tondo, tondo.

Al fine di evitare i pari merito, e soltanto in quel caso, attribuiremo un punto supplementare a chi preciserà anche la cilindrata esatta della vettura che nel 1956 vinse la 12 Ore di Sebring.

Ed ecco, qui di fianco, la schedina del gioco del mese di febbraio.



Questi i PREMI

Questi sono i premi di « Quiz - 6 »

- 1 classificato: una borsa AUTOSPRINT, un giacchetto LIFE e un foulard;
- 2 una confezione da 12 latine LIFE, un foulard, una maglietta;
- 3 un plaid, una borsa AUTOSPRINT, un foulard;
- 4 e 5 un plaid, un foulard, una maglietta; dal 6. al 10. una borsa AUTOSPRINT, un foulard; dall'11 al 20. un foulard.

Resta fermo il fatto che per partecipare al gioco è necessario avere rinnovato l'iscrizione al Club AUTOSPRINT per l'anno 1972; non sarà necessario ritagliare la schedina, ma basterà ricopiarla integralmente, precisando il numero della tessera sociale.

La schedina dovrà pervenire alla direzione di AUTOSPRINT, rubrica « GIOCO DEL MESE » entro e non oltre GIOVEDÌ 6 APRILE '72. Ne farà fede il timbro postale.

il giornale del club

settimanale d'informazione ai soci

Il «GIOCO del MESE» di marzo



IL GIOCO DEL MESE

QUIZ-6

RISPOSTA DA PUNTI

1ª DOMANDA: Chi ha vinto la « 12 Ore di Sebring » nel 1956 e su quale vettura?

1ª RISPOSTA:

10

2ª DOMANDA: I succitati vincitori quanti km. hanno percorso e a quale media oraria? (indicare anche i decimali)

2ª RISPOSTA:

10

3ª DOMANDA: Quanti Grandi Premi « Mondiali » ha vinto il « Motore » Maserati?

3ª RISPOSTA:

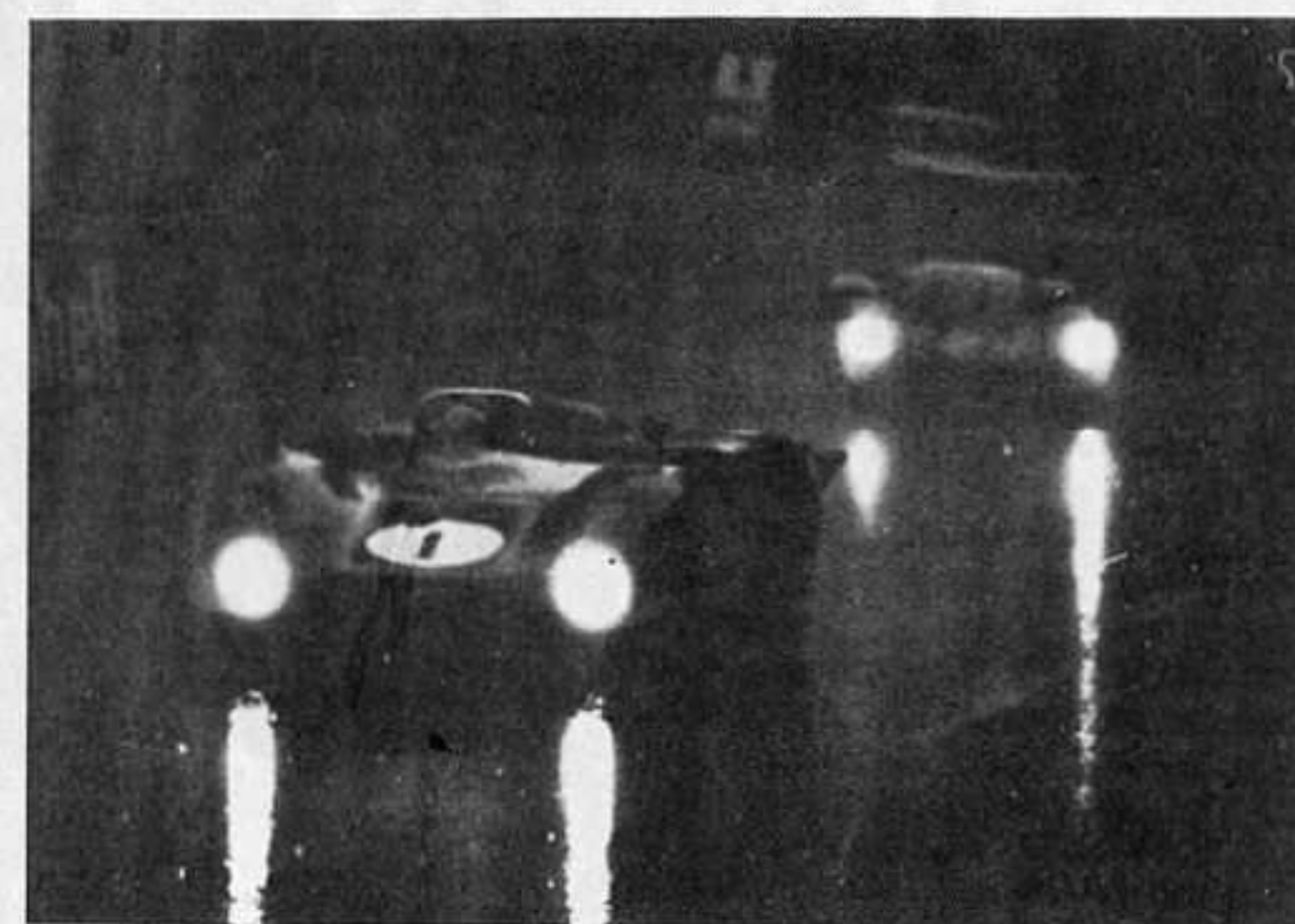
10

4ª DOMANDA: Citare nell'ordine i tre primi classificati nella graduatoria assoluta del Campionato Europeo della Montagna 1971 e i rispettivi punteggi.

4ª RISPOSTA:

10

5ª DOMANDA: Dov'è stata scattata questa foto e chi è il pilota sulla vettura n. 1?



5ª RISPOSTA:

10

6ª DOMANDA: Chi è questo pilota? (Nome, Cognome, Nazionalità)

6ª RISPOSTA:



15

Cognome e nome

Socio Club Autosprint - Tessera N.

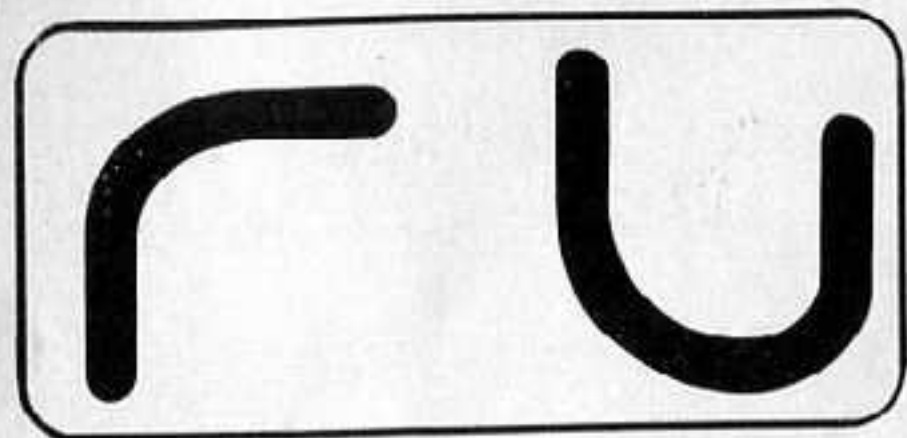
Indirizzo: via

N.

c.a.p.

Località

spedire NON OLTRE il 6 aprile 1972



Che cos'è la polizza R.U.
nata in Olanda ed ora
estesa in tutta EUROPA

Ora potete assicurare contro tutti i danni la vostra auto da corsa

Sono sbiadite da poco le immagini dei piloti miliardari che correvano per puro amore dello sport, provvedendo alle spese con sostanziosi saccheggii ai patrimoni familiari. Oggi, correre è un «business», a tutti i livelli, dagli organizzatori ai piloti.

La «via del rischio», negli anni '70, non è più solo sport, è anche un invito per parecchi giovani ansiosi di farsi un nome e una posizione. In molti casi alla base di questa scelta v'è anche un grosso sacrificio finanziario per potere muovere i primi passi in gara. Un salasso che con il passare del tempo ha raggiunto dimensioni incredibili. Fare al giorno d'oggi un bilancio preventivo sul costo di una stagione agonistica, significa scrivere cifre con molti zeri con il rischio che nessun bilancio potrà mai essere definitivo, o perlomeno approssimativo, quel tanto che basti. Su chiunque si iscriva ad una competizione, incombe lo spettro della «uscita di strada». Il minimo incidente, rischi personali a parte, funziona come una ghiottina sul portafoglio.

Le società di assicurazioni prevedono polizze particolari per questo genere di rischi (AUTOSPRINT recentemente ha dato notizia della polizza rilasciata dai famosi Lloyd di Londra); tuttavia, il loro costo è tale, anche se giusto, che ben pochi piloti sentono «la voglia» di mettersi con le spalle al coperto. Questo clima da «roulette russa col botto», potrebbe subire un radicale cambiamento grazie all'iniziativa di un ex pilota, ora giornalista, olandese: Gerard Van Lennep. Cugino del Van Lennep vincitore della ultima 24 Ore di Le Mans, il «nostro» ha dato vita alla «Racing Unlimited».

L'organizzazione, appoggiata dai maggiori Automobile Club d'Europa e da alcune grandi società come la IBM che ha messo a disposizione uno dei più grandi calcolatori elettronici ora in funzione, all'apparenza non si discosta molto, come compiti, dalle solite società di assicurazione, visto che si prefigge di rilasciare polizze per coprire danni a veicoli. Tuttavia, la polizza «R.U.» presenta alcune differenze fondamentali come scopi istituzionali e finalità, rispetto a quelle tradizionali. Per Gerard Van Lennep, la «R.U.» nasce come una specie di consorzio fra piloti.

La «mutua da corsa» quindi, innanzitutto si occupa solo ed esclusivamente di danni (certo non il fuorigiri del motore) avvenuti durante competizioni motoristiche di qualsiasi genere: automobilistiche, motociclistiche, nautiche e, persino, «gatto delle nevi». Il possessore di un veicolo che intenda partecipare ad una gara, versa in banca, compilando l'apposito modulo, la percentuale sul valore del mezzo che il calcolatore elettronico ha stabilito per ogni tipo di gara; l'iscrizione vale «gara per gara». Si forma, così, una specie di «pool» con le cifre versate da tutti i soci. Il conteggio dell'ammontare del «pool» viene fatto mese per mese e detraendo dal totale i capitali necessari per pagare gli eventuali danni, la rimanenza, ecco la grande novità della «Racing Unlimited», invece di «passare in cavalleria», viene ridistribuita percentualmente secondo gli importi versati da ciascun aderente all'iniziativa.

Tutto il meccanismo della RACING UNLIMITED, che ha sede internazionale in P.C. HOOFFSTRAAT 99 - AMSTERDAM 1007 — e per l'ITALIA in via MORANDI 7 — MILANO, è legato, come si vede, al «pool» dei capitali ricavati dalle polizze. Se le cifre per pagare i danni dovessero ipoteticamente, un certo mese, non essere coperte, ciascun socio contraente rientrerebbe in possesso della somma inizialmente versata.

Quello che deve essere ben chiaro è che l'assicurazione vale gara per gara e che il «pool» comprende tutte le polizze sottoscritte, senza alcuna distinzione fra sport e sport, e fra paese e paese. Il valore del «mezzo» assicurato viene dichiarato dal contraente, ma sarà un esperto a stabilirne la reale entità. Per partecipare al «pool» basta compilare il «biglietto di partecipazione» e pagare anticipatamente la somma stabilita dal calcolatore elettronico. Il biglietto di partecipazione si può richiedere, per l'Italia, alla Racing Unlimited di Milano.

Poiché si interessa di competizioni in calendario in tutta Europa, la Racing Unlimited opera in ogni paese. Fra i suoi rappresentanti vi sono nomi molto noti agli sportivi; per l'Austria, ad esempio, il «promoter» è nientemeno che il pilota F. 1 Helmut Marko, mentre in Belgio funziona Gilbert Stapelaere.

e. z.

Cambiano i boxes ROUEN più sicura

ROUEN - Nel quadro della sistemazione del circuito di Rouen Les Essarts, in funzione del passaggio dell'autostrada A 13, stanno per avere inizio importanti lavori riguardanti i boxes. I responsabili dell'Associazione Sportiva dell'AC della Normandia hanno infatti deciso, in accordo con la FFSA e con le autorità competenti, di modificare notevolmente questa parte del circuito. Due motivi in particolare, hanno determinato la scelta: la sicurezza e le dimensioni strette della pista davanti ai boxes, prima sufficienti, ma che in questi ultimi anni rendevano quel punto pericoloso. Per rimediare, si ricorderà che lo scorso anno l'uso dei boxes permanenti era stato abbandonato e si erano utilizzati boxes provvisori.

Anche se questa soluzione aveva soddisfatto completamente i piloti, non si può dire altrettanto per il pubblico. E quindi, per stabilire i piani per il nuovo circuito, gli organizzatori hanno voluto tenere conto del secondo motivo.

Il progetto scelto renderà la zona dei rifornimenti a un tempo più sicura per i piloti e più gradita al pubblico. E'

con questa mira, che verranno distrutti i vecchi boxes e resteranno dove sono attualmente soltanto la torre di controllo e i boxes non per concorrenti.

Ove sorgevano i vecchi boxes, nel prolungamento della torre che d'ora in poi accoglierà tutti i servizi ufficiali e in particolare lo speaker del circuito, verrà costruito un terrapieno largo m 4 che dividerà la pista dalla zona dei boxes. Per le operazioni di rifornimento, la soluzione sperimentata lo scorso anno diventerà definitiva. La pista di decelerazione sarà tracciata dove c'era la pista provvisoria, utilizzata nel 1971 e, arretrati da tale pista, larga 7 metri, verranno costruiti i boxes definitivi.

Questo nuovo edificio, lungo quasi 70 metri, comprenderà al pianterreno 15 boxes per concorrenti e un locale riservato ai controlli dei servizi corsa.

Al primo piano della costruzione ci saranno i balconi di rifornimento, coperti e dotati di tre gradinate. Sarà consentito di circolarvi, quindi il pubblico potrà cambiare posto. Il secondo piano sarà diviso in due: una parte sarà riservata alla pubblicità delle Case,

l'altra sarà una vasta galleria destinata agli spettatori.

Questi lavori muteranno dunque notevolmente la zona dei boxes e, quest'anno, il pubblico non avrà più davanti agli occhi il muro in calcestruzzo dei vecchi boxes, bensì una zona aperta che permetterà di godere tutto lo spettacolo. E' stato inoltre previsto di allestire, appunto per il pubblico, una zona di parcheggio ai bordi della pista, all'interno della nuova difficile curva del «Paradis».

Con questi lavori, svolti nell'interesse del pubblico, del nuovo tracciato e della facilità di accesso (un tratto dell'autostrada Parigi-Rouen sbocca al Garage Rouge e questo significa che il circuito Rouen Les Essarts è a un'ora di strada dal tunnel di St. Cloud) il circuito confermerà la sua fama e potrà ridiventare, forse, il terreno ideale per competizione di reputazione mondiale, e soprattutto per il G. P. di Francia. I lavori saranno portati a termine il 15 maggio, cioè cinque settimane prima della gara di F. 2 in calendario per il 25 giugno.

tv

radio

Programmi dal 28 marzo al 3 aprile

<p>MERCOLEDI' 29 Programma nazionale Ore 22,00 - Mercoledì sport.</p> <p>DOMENICA 2 Programma nazionale Ore 22,40 - La domenica sportiva, cronache filmate e commenti sui principali avvenimenti della giornata.</p> <p>TUTTI I GIORNI Programma nazionale Ore 13,40 (al termine del telegiornale) Sport. Ore 19,45 - Telegiorn. sport. Ore 20,40 (al termine del telegiornale) Sport. Ore 23,15 (al termine del telegiornale) Sport.</p>	<p>SABATO 1 Secondo programma Ore 11,35 - «Ruote e motori»</p> <p>DOMENICA 2 Progr. nazionale Ore 20,45 - Sera sport Secondo programma Ore 12,00 - Anteprima sport, risultati e anticipazioni. Ore 17,00 - Domenica sport, risultati, cronache, commenti, interviste e varietà.</p> <p>LUNEDI' 3 Programma nazionale Ore 8,00 - Lunedì sport.</p> <p>TUTTI I GIORNI Alla fine di ogni - Giornale Radio - Il Ministero dell'Interno in collaborazione con l'ACI e la RAI dà comunicazione sulle situazioni di emergenza della circolazione stradale.</p> <p>Secondo programma Ore 7,35 - Buon viaggio, notizie per gli automobilisti.</p> <p>Terzo programma Ore 18,30 - Bollettino della transitabilità delle strade statali.</p>
--	---

TV Svizzera

LUNEDI' 3
Ore 17,45 - «Stop! Attenti alla strada», ricettario stradale per i piccoli.
Ore 19,50 - «Obiettivo sport», commenti e interviste.
Ore 20,40 - «Quiz al volante», gioco a premi presentato da Mascia Cantoni.

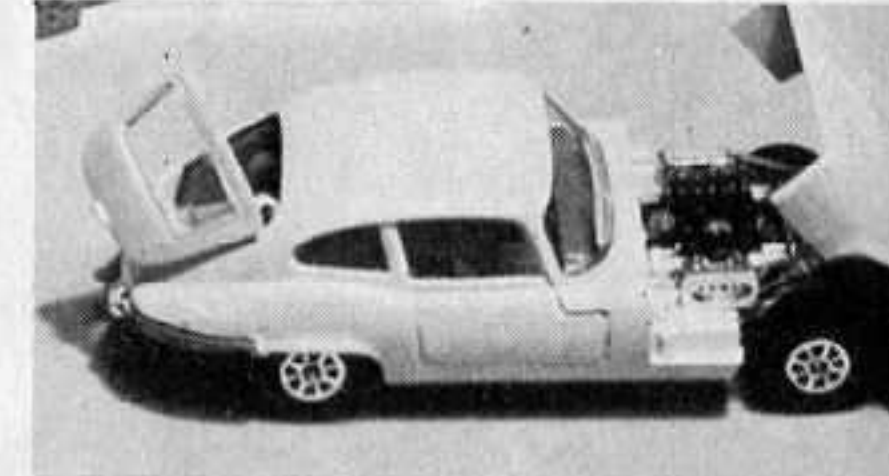


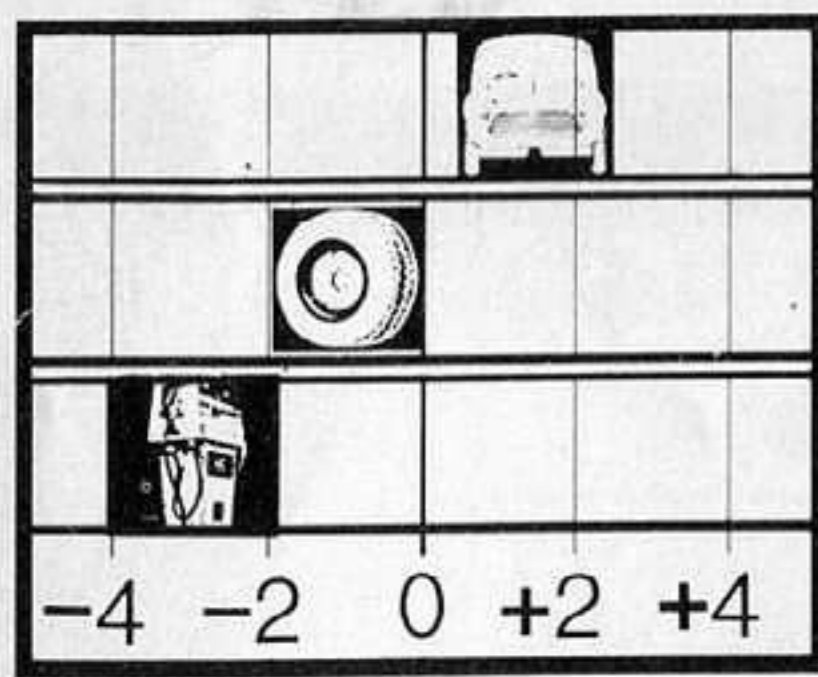
Nella
vostra casa
l'auto per
la LUNA

Fra i più recenti modellini, il Luna Roving Vehicle della Dinky Toys (sotto), completo di astronauti che si possono estrarre e telecomando guida a cloche delle quattro ruote



Della Gorgi, la Jaguar E (sotto a destra) modificata per rappresentare la versione con motore V12. Ancora della Dinky Toys (sotto a sinistra) l'Hydra Truck 150 T autogru con meccanismo telescopico





AUTO in BORSA

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

Gli indici

AUTO SPRI NT

AUTO	509,08	(+0,68)
GOMME	498,67	(-0,06)
PETROLIO	502,48	(-2,07)

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

Settimana di assestamento per il settore auto (+0,68) e per quello dei pneumatici (-0,06) mentre per il settore petroli l'indice AUTOSPRINT è sceso del 2,07, questo anche in relazione alla produzione degli Stati Uniti nel corso di questa settimana. Le raffinerie americane hanno operato all'83,9% della loro capacità.

Il settore auto continua ad attraversare un momento favorevole sul mercato tedesco con la BMW che presenta un aumento del 6,55, ma anche su quello francese e giapponese. Su quest'ultimo mercato la Toyota, pur presentando un'oscillazione negativa del 5,20% ha annunciato che i suoi profitti di gestione per il 1971 sono saliti nel Sud Africa a 14,1 milioni di dollari rispetto ai 12,5 milioni del 1970. La società ha venduto 37.589 autoveicoli assicurandosi il 12,7% del mercato sudafricano, al secondo posto dopo la Ford.

Nel settore pneumatici la Michelin (+6,39) ha posto in funzione il nuovo stabilimento a Spinetta Marengo di Alessandria, in cui per il momento la produzione ammonta a circa 1.000 pneumatici, destinati però ad aumentare fino a raggiungere 10.000 pezzi. Attualmente alla Michelin lavorano 600 dipendenti, che saranno raddoppiati nel corso di quest'anno, mentre altri 600 verranno assunti nel 1973.

In contrapposizione la Continental di Hannover ha abbandonato il progetto di aprire una fabbrica di pneumatici a Bressanone che avrebbe dovuto iniziare la sua attività nel '74.

Infine la Dunlop (-1,61) ha deciso, a partire dal 3 aprile, di aumentare il prezzo dei pneumatici di una quota variabile fra il 2,5 e il 5%.

AUTOMOBILI

SETTIMANA dal 16 al 23 marzo

SOCIETA'	Nazionalità	BORSA	Giovedì 16	Giovedì 23	Percentuale settimanale
FIAT	Italia	Milano	2093	2090	-0,14
		Zurigo	14.10	14.30	+1,42
		Parigi	18.90	18.20	-3,70
		Francoforte	11.65	11.75	+0,86
FORD MOTOR	USA	New York	74 3/8	74 3/8	—
		Zurigo	280	282	+0,71
GENERAL MOTORS	USA	New York	82 1/2	82 7/8	+0,45
		Zurigo	316	321	+1,58
AMERICAN MOTORS	USA	New York	7 1/8	6 7/8	-3,51
CHRYSLER	USA	New York	32 3/4	32 1/2	-0,76
		Zurigo	123 1/2	125	+1,21
BRITISH LEYLAND	G.B.	Londra	43 3/8	43 7/8	+1,15
CITROEN	Francia	Parigi	80.15	81.50	+1,68
PEUGEOT	Francia	Parigi	271.50	274.90	+1,25
BMW	Germania	Francoforte	198.50	211.50	+6,55
DAIMLER BENZ	Germania	Francoforte	368.50	379	+2,85
AUDI-NSU	Germania	Francoforte	225.50	226	+0,02
VOLKSWAGEN	Germania	Francoforte	154.50	159	+2,91
		Zurigo	186	190	+2,15
NISSAN MOTORS	Giappone	Tokyo	439	440	+0,23
HONDA MOTORS	Giappone	Tokyo	384	394	+2,60
TOYOTA	Giappone	Tokyo	634	601	-5,20

PNEUMATICI

SOCIETA'	Nazionalità	BORSA	Giovedì 16	Giovedì 23	Percentuale settimanale
PIRELLI	Italia	Milano	1590	1614	+1,51
		Parigi	14	13.40	-4,29
		Zurigo	10.70	9.85	-7,94
		Francoforte	8.90	9.25	+3,93
FIRESTONE TYRE	USA	New York	25 5/8	24 7/8	-2,92
GOODYEAR T & R	USA	New York	30 3/8	30 7/8	+1,65
		Zurigo	117 1/2	120 1/2	+2,55
GOODRICH	USA	New York	27	27	—
MICHELIN	Francia	Parigi	1284	1366	+6,39
DUNLOP	G.B.	Londra	186	183	-1,61
CONTINENTAL	Germania	Francoforte	114	115.50	+1,32

PETROLIO

SOCIETA'	Nazionalità	BORSA	Giovedì 16	Giovedì 23	Percentuale settimanale
SAROM	Italia	Milano	850	868	+2,12
STANDARD OIL NEW JERSEY	USA	New York	73 3/4	72 3/4	-1,36
		Zurigo	284 1/2	279 1/2	-1,76
MOBIL OIL	USA	New York	53 1/4	52 1/8	-2,11
GULF OIL	USA	New York	26 1/2	25 5/8	-3,30
		Londra	316	308	-2,53
ESSO STANDARD	USA	Parigi	129	130	+0,77
MARATHON OIL	USA	New York	33 3/4	31 1/4	-5,93
TEXACO	USA	New York	32 1/4	32 1/8	-0,39
PETROFINA	Belgio	Bruxelles	4360	4395	+0,80
BRITISH PETROLEUM	G.B.	New York	14 5/8	13 5/8	-5,98
		Londra	557 1/2	523 1/2	-6,09
ROYAL DUTCH SHELL GROUP	G.B.	New York	36 3/8	35 7/8	-1,37
		Londra	18 1/2	18 1/2	—
		Amsterdam	116.20	116.10	-0,09

A cura di Giorgio NONNI



Il caos bandiere

Dopo le critiche suscitate in Inghilterra dai nuovi regolamenti per le bandiere (soprattutto quella gialla) un commissario ha scritto a un settimanale, facendo notare che invece della BANDIERA GIALLA e rossa ci sarà soltanto quella gialla, però i commissari ne avranno due. A seconda della gravità dell'incidente, verrà mostrata la bandiera ferma, oppure sventolata, oppure due bandiere ferme, o due sventolate. Per esempio, una chiazza d'olio richiederebbe lo sventolio di una bandiera, mentre una collisione porterebbe allo sventolio di due.

La SCUDERIA MONZEGGIO CORSE iscriverà al Rally del Sestriere (24-28 luglio) tre Alfa Sud 1200, e sarà la prima uscita in corsa delle vetture. Piloti: Zanetti, Pozzo e Valenzano.

La FERRARI sta intensificando il collaudo della BB-Pininfarina con motore 4400 contrapposto di derivazione F. 1 che sarà presentata nella sua versione definitiva di serie al Salone di Torino. Inoltre si «chiacchiera» molto di un Dino 248, cioè un 2400 otto cilindri da mettere presto in produzione.

Pare che ADAM POTOCKI intenda comprare una seconda Brabham, da aggiungere a quella per cui ha già versato un deposito.

La principessa ANNA D'INGHILTERRA, al volante di una Escort Mexico, ha girato a Silverstone a fianco di Jackie Stewart, raggiungendo la velocità di 160 orari. Stewart aveva promesso alla principessa di condurla sul circuito già nel dicembre scorso, quando i due furono proclamati «sportivo e sportiva dell'anno». Avrebbe dovuto pilotare Stewart, ma poi la principessa ha voluto invece prendere il volante.

ANGOLA da corsa

A Luanda, in ANGOLA, dovrebbe essere pronto un nuovo circuito per il mese di agosto ed è in programma che l'anno prossimo ospiti una gara della serie Springbok. Si dice che i fondi siano stati forniti da banche portoghesi.

La Squadra piloti Senesi organizzerà, in occasione della 56. Targa Florio, una GITA IN AEREO con partenza da Pisa. I giganti, soci e simpatizzanti, raggiungeranno Pisa a bordo di pullman g.t. e con mezzi dello stesso tipo verranno condotti dall'aeroporto di Palermo sino al percorso di gara.

Mr. O. J. A. REPELAER VAN DRIEL è stato nominato direttore delle attività di ricerca e sviluppo della International B. F. Goodrich-Europa. Sarà quindi responsabile di tutta l'attività dell'organizzazione e dipenderà dal sig. D. F. Ress direttore di zona della medesima società.

COLIN CHAPMAN ha confermato di vedere un futuro coraiolo per il motore Lotus Tipo 907, attualmente montato sulla Jensen-Healey. Ritiene che sotto forma di una F. 2, si potrebbero ottenere facilmente 300 HP. Quanto all'omologazione, il numero delle unità prodotte sarà sufficiente agli inizi dell'estate.

Fra le gare di contorno alla corsa di F. 2 a THRUXTON il 3 aprile, si presenta interessante quella della Formula Super V, per la quale ci sono già iscrizioni da molti paesi. Alla corsa per turismo parteciperà, fra gli altri, John Fitzpatrick con una BMW tre litri iscritta dalla Cooper.

Tutti i concorrenti alla CORSA DEI CAMPIONI hanno ricevuto premi di partenza un poco più alti del solito. Due squadre però avevano chiesto il 33 e il 50 per cento in più e gli organizzatori si sono opposti. A proposito del circuito, Webb ha detto piuttosto cinicamente: «Le barriere Armo sono state care per noi e lo saranno anche per altri». Questo serve ad avvalorare le lamentele dei piloti, a proposito delle barriere.

Le iscrizioni per la gara di F. 2 a THRUXTON superano già il numero 40, che comprende otto piloti classificati, dei quali soltanto sei saranno naturalmente accettati (Hill, Peterson, Surtees, Cévert, Beltoise, Pescarolo, Schenken e Fittipaldi).

La soppressione del Circuito d'Irlanda ha indotto la FORD a offrire ulteriori premi per il Rally dei Tulipani.

La FERRARI DINO che avrebbe dovuto partecipare al Circuito d'Irlanda, con Peter Warren, non è neppure partita dall'Italia, dopo la soppressione della gara, ma pare che sarà presente al Rally dei Tulipani.

La nuova ZANDVOORT

Le speranze che a ZANDVOORT si possano di nuovo organizzare gare per monoposto sono poche, ma gli olandesi hanno in mente di creare un nuovo circuito di km 7,4 in un'altra regione, denominato provvisoriamente Beekse Bergen. Il piano è già stato approvato e si spera che il denaro necessario venga trovato, per rendere la nuova pista agibile alla fine del 1974.

La March 712 di WILSON FITTIPALDI (Team Bardahl) è stata venduta alla Tate of Leeds, per Chris Meex, che la utilizzerà nelle prime gare del campionato Yellow Pages di Formula Atlantic, finché non saranno pronte le due Taydec della squadra.

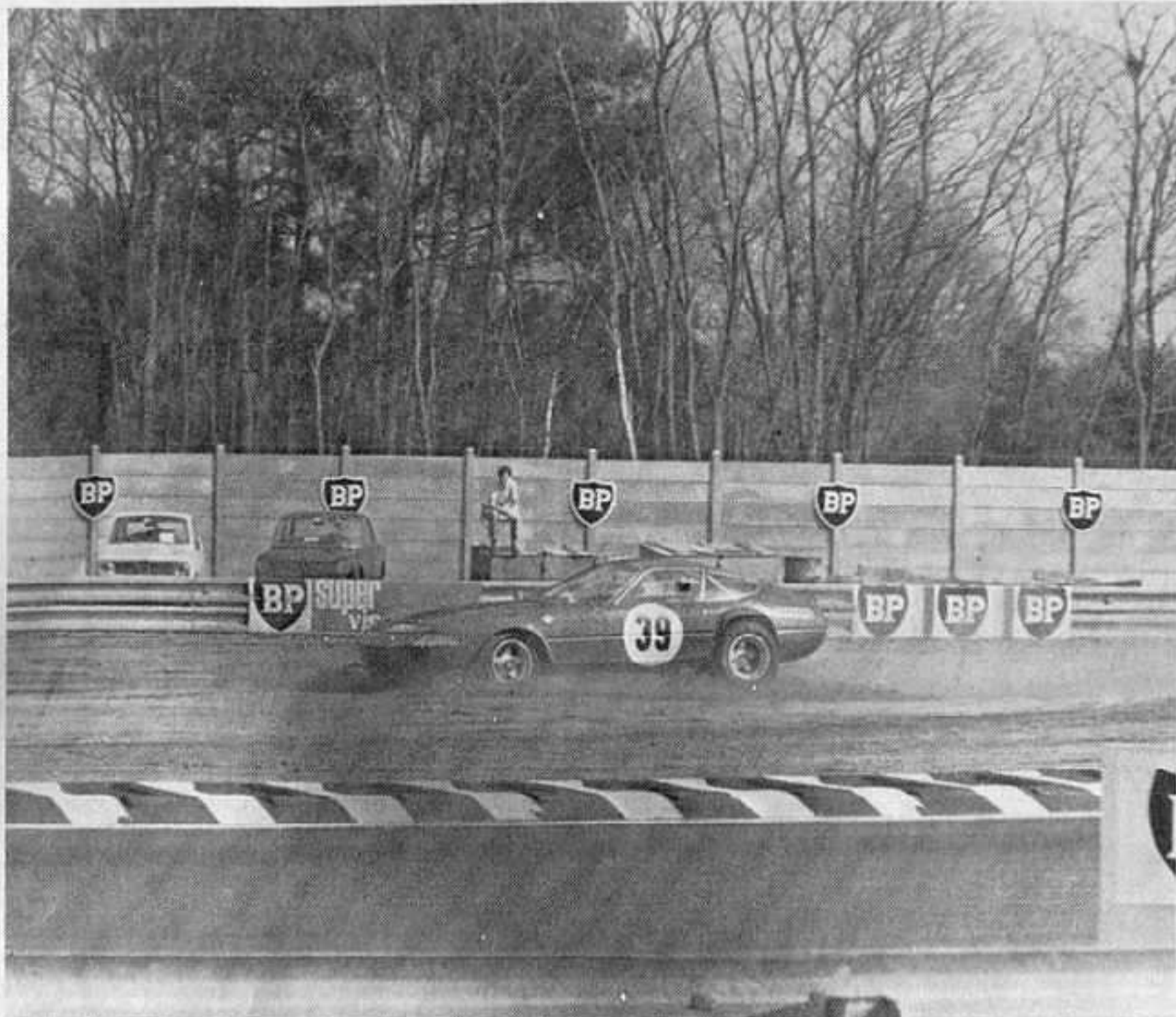
ANDY GRANATELLI ha scritto un'autobiografia «They call me Mister 500» («Mi chiamano signor 500») nella quale racconta come ha raggiunto fama e ricchezza. «La fortuna? Che cos'è?» dice Granatelli, che nella fortuna non crede.

E' probabile che il regolamento del RALLY DEI TULIPANI venga cambiato, perché quello già esistente non risponde alle regole FIA sotto più di un aspetto.

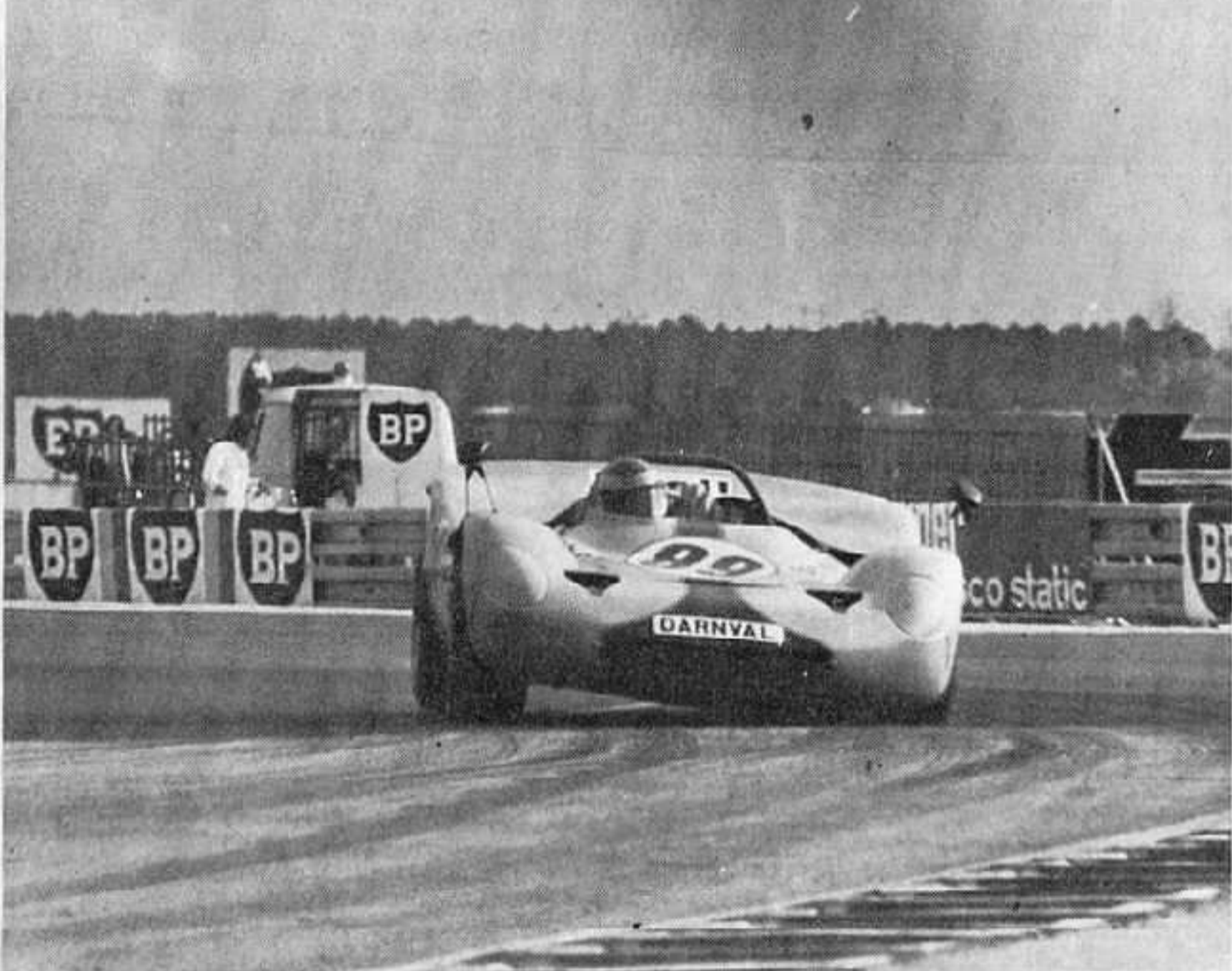
La vedova di DONALD CAMPBELL ha dato una festa, per ricordare il compleanno del campione scomparso. «Non chiedetemi che età avrebbe — ha detto. — Diceva sempre che era giovane come si sentiva e a me bastava così».

Si era detto che la PALLISER sarebbe risorta, in altre mani, e invece ogni tentativo è andato all'aria e la società è in liquidazione.

Il presidente della repubblica messicana ha detto che si augura che il GP DEL MESSICO, abolito nel 1970, possa essere ripristinato. «Qualunque sia l'aiuto che potremo dare — ha detto — l'offrire di cuore agli organizzatori».



I contrasti di LE MANS



La 24 ore di Le Mans è sempre stata una corsa di contrasti stridenti, fra le grossissime cilindrate e i minuscoli prototipi, fra le Gran Turismo e le vetture sperimentali. Alle prove di domenica scorsa, presenti le vetture che saranno protagoniste domani, come la GTB Ferrari (che vediamo in un « dritto » di Ballot-Lena) e la Darnval, una sport che ha recuperato un vecchio Repco 3 litri, per la quale, il debutto in questa occasione è stato in verità prematuro

BMW 2004

• La BMW presenterà una nuova vettura, la BMW 2004, una berlina di 2000 cc e 115 HP. Potrà avere motore a quattro o a sei cilindri.

• La corsa in salita del Condroz è stata vinta, come abbiamo pubblicato, da JEAN-LOUIS HAXHE al volante di una Lola-Daf sport 2 litri. Il pilota belga ha in quell'occasione battuto il primato della gara, detenuto dall'italiano Eris Tondelli con 1'24"1 (1971), facendo registrare il tempo di 1'23"59.

• L'olandese RALLY STAR, in calendario in novembre, quest'anno sarà internazionale e i punti di partenza saranno venti (tutti stazioni di rifornimento GULF).

• FRANÇOIS MIGAULT spera di avere presto una Taydec F. 2, ma intanto a Pau è quasi certo che scenderà in pista con la Brabham dello scorso anno.

• Liti in Olanda, per il film che la TV olandese ha girato al RALLY DI MONTECARLO. La società televisiva aveva iscritto alla gara tre Escort e il film riprende soltanto queste vetture, praticamente, anche se non hanno fatto bella figura. Molti patrocinatori olandesi hanno criticato tale campanilismo, dicendo che se è una prova dell'imparzialità della TV di casa, cesseranno il loro patrocinio.

• Una grossa ditta di apparecchiature per riscaldamento patrocinerà quest'anno una squadra di due vetture per COLIN VANDERVELL. Vincitore di un premio Grovewood, Vandervell correrà nelle prove del campionato Shell di F. 3 e del Ford Escort Challenge con una Mexico. Entrambe le vetture saranno verniciate in arancione.

I gioielli di PEDRO

• La ragazza inglese, compagna di PEDRO RODRIGUEZ, ha pubblicato un appello sui giornali per recuperare alcuni gioielli, regali di Pedro, che ha perso pochi giorni fa in un cinema. « Non voglio accusare nessuno di furto — ha detto. — Desidero soltanto ritrovare l'orologio e l'anello. Non sopporto neanche il pensiero che qualcuno li tocchi, tanto sono preziosi per me ».

• Il pilota francese JEAN EGRETEAUD, è rimasto vittima di un grave incidente stradale. Percorreva con la sua Porsche, dietro a un amico pure su Porsche, una strada nazionale nei pressi di Bordeaux, quando ha investito un camion che il suo amico era riuscito a evitare. Il camion non aveva visto che le due vetture stavano per arrivare e si era immesso sulla strada nazionale, da una laterale. Lo stato di Egreteaud è serio, ma non allarmante.

V8/Blog Scan



Il record FORD

• Nel 1971 il fatturato della FORD è stato di 16,4 miliardi di dollari, il più alto nella storia della società. Gli utili sono ammontati a 657 milioni di dollari, con un aumento del 27 per cento rispetto ai 516 milioni del 1970.

• La PEUGEOT prevede nella gamma 304 una berlina e due sportive, cabriolet e coupé. Tutte e tre le vetture hanno motore a quattro cilindri di 1288 cc, trazione anteriore, cambio a quattro velocità, freni a disco anteriori servoassistiti, sospensioni indipendenti sulle quattro ruote.

• Le vendite dell'ALFA in Austria sono in piena ascesa (la Casa milanese ha aperto di recente a Vienna una nuova grande filiale) poiché nel 1971 ha più che raddoppiato le sue vendite, sia pure su basi più limitate.

• Invitato dalla Camera di Commercio svedese e dalla Skandinaviska Enskilda Banke, il presidente dell'Alfa, LURAGHI, ha tenuto a Stoccolma una conferenza sul tema « Perché e come una nuova industria automobilistica nel sud dell'Italia ».



• La CITROEN allarga la propria sfera d'azione. Il 15 marzo scorso ha firmato un accordo di investimenti comuni con le ditte jugoslave Tomos e Iskra per la costituzione di una nuova società, la Cimos, il cui capitale sarà per il 51 per cento jugoslavo e per il 49 per cento francese. Nei suoi programmi la nuova società prevede la produzione di alcuni tipi di vetture Citroen, la 2 CV berlina, le GS berlina e break e la Ami 8, nonché il montaggio dei diversi tipi DS e la costruzione, con macchinari importati dalla Francia di pezzi staccati che verranno impiegati sia in Jugoslavia che in Francia. L'attività della Cimos si svolgerà in un nuovo stabilimento che verrà costruito a Nova Gorica.

• In aprile gli appassionati di automobili, i nostalgici e la gente del bel mondo correrà a FILADELFIA, per assistere (e forse partecipare) a un'asta di vetture veterane, per un valore di oltre un milione e mezzo di dollari. L'asta, che si svolgerà il 28 e il 29 del mese, comprenderà modelli sport e turismo europei e americani, per lo più costruiti entro il 1930, tutti in stato perfetto e funzionanti.

• La mancata osservanza della distanza di sicurezza è la causa del più alto numero d'INCIDENTI STRADALI avvenuti nel 1971, sulle autostrade italiane. In tale periodo si sono registrati ben 2651 incidenti per questa inosservanza, con 877 feriti e 31 morti.

• Il Ministero dei Lavori Pubblici indice un concorso a premio « SICUREZZA CIRCOLAZIONE STRADALE », per gli articoli e servizi, anche grafici e fotografici, con relativo testo, pubblicati dal 1. aprile al 31 agosto 1972 dai giornali quotidiani, o messi in onda dalla Radio e dalla TV. Gli articoli pubblicati entro il periodo suddetto dovranno essere inviati alla segreteria del premio — Ministero Lavori Pubblici entro il 30 settembre 1972.

• Il mercato automobilistico BELGA è in ripresa, dopo il calo dello scorso anno, a seguito dell'introduzione dell'imposta sul valore aggiunto e dei ritardi di consegna. Nel mese di febbraio sono state immatricolate 30.791 vetture nuove, cifra che rappresenta l'aumento di un terzo, rispetto allo stesso periodo del 1971.

• E' già in vendita la diciassettesima edizione della guida MICHELIN. Sempre più completo, ora il volume contiene l'elenco di 630 esercizi, mentre 320 sono i nominativi deppennati.

• Nel periodo 1-15 marzo sono stati iscritti al PRA 69.062 autoveicoli nuovi, così suddivisi: 61.634 vetture, 154 autobus, 3.670 autoveicoli industriali, 3.604 motoveicoli.

• Nel mese di settembre 1971 si sono verificati in ITALIA 26.583 incidenti stradali, con 875 morti e 21.111 feriti. Rispetto allo stesso mese dell'anno prima, si è registrato un aumento del 4,5 per cento, ma il numero dei morti è diminuito dell'1,7 per cento.

La CINA degli HF

Questi sono i giovani chioffiotti che effettueranno un raid automobilistico CHIOGGIA-PECHINO. La lunga marcia inizierà a metà luglio lungo un itinerario che prevede l'attraversamento della Jugoslavia, Romania, Turchia, Iran, Afganistan, Pakistan e India per raggiungere, con un'ultima grande tappa, la capitale della Cina moderna. Il ritorno è previsto per la fine di agosto. Il raid, al quale prenderanno parte otto persone, verrà effettuato con vetture Lancia HF rally. Nella foto: Sandro Munari ha fatto da padrino dei giovani corregionali. Eccoli con sette degli otto « effettivi »: Boscolo, Berto, Carnazza, Cavallini, Signoretto, Sisto, Tiozzo e Vianello

• Il più lungo tratto dell'autostrada della CALIFORNIA (oltre 250 chilometri) è uno dei più moderni della zona, ma pone un problema: lungo tutto il tratto non esistono né stazioni di rifornimento né telefoni.

• Il MINISTERO DEI TRASPORTI ha comunicato che la serie dei nuovi QUIZ, per l'ottenimento della patente, è pronta. Prima di applicarli agli esami, se ne distribuisce copia alle autoscuole e agli editori per la diffusione.



Bilancio corse

La quarta edizione di « Autogare », l'annuario illustrato dell'attività automobilistica che traccia un panorama completo della stagione scorsa offrendo risultati e classifiche dei vari campionati, dalla Formula 1, al Mondiale Marche, all'EuroMontagna, ecc. è sul mercato. Per ciascun campionato, a corredo del testo che traccia la storia 1971, troviamo i dati statistici e un'interessante documentazione fotografica che illustra i momenti chiave della stagione. A questa parte che costituisce il centro della pubblicazione, si aggiungono alcuni articoli di carattere generale, tra i quali uno del presidente della CSAI, Alberto Rogano, che spiega il perché della nascita della Formula Italia.

Con un curioso profilo di Stewart, fatto sulla base delle sue più sconcertanti dichiarazioni, seguono 65 brevi biografie di altrettanti piloti e la descrizione di 68 vetture da corsa. Il panorama è completato dalle classifiche dei campionati italiani e dagli albi d'oro di tutte le manifestazioni « mondiali ».

AUTOGARE 1971

a cura di Tommaso Tommasi
Edizioni LEA
pagg. 176 - L. 2.800

L'EMILIA Sprint

E' uscita in questi giorni in Emilia-Romagna, la « Guida dello Sport », redatta da Franco Maestrami e Antonio Ramenghi. In essa viene tracciato un bilancio dell'attività sportiva regionale per ogni sport, e per ciascuna attività vengono forniti i dati riguardanti il numero delle società, degli atleti e degli impianti nella Regione.

Due interessanti capitoli sono dedicati al bilancio dell'annata automobilistica e kartistica emiliana e per gli sport motoristici, come per gli altri, la « Guida dello Sport » fornisce tutte le indicazioni per chi vuole iniziare l'attività sportiva.

« GUIDA DELLO SPORT »

Edizione Emilia-Romagna 1972
a cura di Franco Maestrami e Antonio Ramenghi
Edizioni G.E.T. - Bologna
pagg. 194 - L. 1.000

Nuova carta autostradale

Ad opera della HALLWAG è recentemente apparsa una carta d'Italia a colori, in scala 1 : 1.000.000 che si distingue dalle precedenti per la grande chiarezza che la caratterizza. Particolare molto interessante il nuovo disegno delle autostrade, corredato dalla ubicazione delle stazioni di servizio, e l'indicazione dei tronchi autostradali in costruzione con la data d'apertura degli stessi. La carta è aggiornatissima ed è edita in sei differenti lingue. Prezzo lire 590.