

COMMISSIONE SPORTIVA
AUTOMOBILISTICA ITALIANA

II CONGRESSO
NAZIONALE DELLO
SPORT AUTOMOBILISTICO
1972
XX CONVEGNO DELLE
COMMISSIONI SPORTIVE
DEGLI AUTOMOBILE CLUB
TAORMINA 24-25 NOVEMBRE 1972

PROGRAMMA

● L'assemblea generale dello sport automobilistico italiano, che avrà vita in Taormina nei giorni 24 e 25 del corrente mese, si suddivide in due settori ben distinti: il 2. Congresso nazionale dello sport automobilistico 1972 e il XX convegno delle commissioni sportive degli A.C. Fra le relazioni più interessanti che si potranno udire nel quadro del Congresso, indubbiamente una parte preponderante spetta a quella del dott. Liguori, presidente dell'AC Bologna e presidente del Comitato Studi giuridici della CSAI, relazione denominata «Una proposta di legge per una nuova disciplina dell'esercizio delle funzioni amministrative in materia di autorizzazioni per le competizioni automobilistiche».

Si tratta di una proposta veramente all'avanguardia che, se accettata dagli organi dello Stato, verrebbe a rivoluzionare completamente la materia, con l'abolizione delle nefaste Commissioni provinciali di vigilanza i cui sistemi di giudizio differiscono nettamente da provincia a provincia, e la creazione di Commissioni di collaudo regionali che dovrebbero venire formate da tecnici specifici (e non da burocrati generici) con l'immissione fra questi di un rappresentante CSAI e di un rappresentante dei piloti (a pagina 25: una sintesi della simpatica relazione).

La CSAI 1973-74

Presidente: ing. Alberto ROGANO (confermato)

Componenti: avv. Salvatore ALEFFI - rallies e regolarità (nuovo eletto)

ing. Giulio CARCANO - tecnica (confermato)

dott. Giovanni GALLO - karting (confermato)

dott. Stefano MARSAGLIA - ANFIA (confermato)

ing. Raffaele ZAMBONI (○) (nuovo eletto)

c.te Giuseppe ZANON di VALGIURATA (○) (confermato)

Segretario: dott. Erasmo SALITI (confermato)

(○) Restano da assegnare le presidenze delle sottocommissioni della «velocità» e dei «circuiti e sicurezza» per le quali sono a disposizione l'ing. Zamboni e il conte Zanon. Se quest'ultimo venisse designato per la «velocità» (così Rogano la controllerebbe meglio), automaticamente Zamboni andrebbe alla «circuiti e sicurezza». Se invece Zamboni venisse messo a capo della «velocità», il conte Zanon passerebbe alle «pubbliche relazioni e stampa», mentre la «circuiti e sicurezza» verrebbe unita alla sottocommissione tecnica, sotto la presidenza dell'ing. Carcano.

IL CARNET Venerdì 24 novembre, dopo la inaugurazione, la mattinata verrà dedicata alla relazione generale dell'ing. Rogano e ad un cocktail per tutti i partecipanti; nel pomeriggio, alle 15, relazione del dott. Liguori, presidente del comitato studi giuridici, su «Una proposta di legge per una nuova disciplina dell'esercizio delle funzioni amministrative in materia di autorizzazioni per le competizioni automobilistiche», (materia molto interessante e d'attualità in questa Italia suddivisa in repubbliche, c.p.v., nella Repubblica); alle 15,30 quella succitata del dott. Asquini; alle 16 nuova relazione Rogano su: «Un piano degli autodromi (CSAI) in Italia» e alle 16,30 discussione generale.

Sabato 25 si avrà: alle ore 8,30 la stesura del calendario delle gare di velocità; alle 11,30 il calendario dei rallies; alle 15,30 la replica dei relatori e alle 18 la chiusura dei lavori. Poi, a tavola alle 20,30 e premiazione dei campioni d'Italia (meno quello assoluto) alle ore 22,30.



Anzio Zucchi, il «papà della F. Italia» (lo vediamo proprio nell'abitacolo di una «sua monoposto tricolore nel giorno dell'inaugurazione della pista di Casale) non è stato confermato nella CSAI. Pare che l'ing. Rogano gli abbia garantito un altro incarico sportivo: c'è chi parla di un inserimento nella gestione di Vallelunga, ora controllata direttamente dalla CSAI, dopo le polemiche con l'AC Roma

Piccante retroscena del «piccolo cambio della guardia» al vertice del nostro sport

Rogano voleva dimettersi?

Enfatico exploit: «Se resto, è per portare avanti il programma iniziato»

ROMA - Se non fosse per il rispetto dello Statuto dell'Ente, il rinnovo delle cariche CSAI per il biennio 73-74 sarebbe stato un'affare di ordinaria amministrazione. Venerdì 17 (data fatidica!) nella sede ACI romana di via Marsala si è riunito l'esecutivo per eleggere la nuova CSAI ed il nuovo Tribunale d'Appello, le prime due Commissioni sottoposte a revisione in questo scorcio d'anno.

Sotto la presidenza di Filippo Carpi de' Resmini si è riunito il Comitato Esecutivo composto dai Presidenti Andreani, Lo Forese, Borracci, Orlandi, Peretti Colò, Ruggero, Rogano (Presidente CSAI), Mungo (Segretario generale ACI). Era assente Ponti di Milano e qualcuno ha inteso giustificare questo forfait come un atteggiamento contestatario a seguito dell'avvenuto siluramento del milanese vice segretario CSAI Romolo Tavoni.

Non c'è stato alcun che da ridire (o quasi) sulle proposte esplicite di Carpi de' Resmini, e nel giro di un'ora — la riunione era cominciata alle 16,30 — si è conosciuto il nuovo schieramento della CSAI. In sostanza si è trattato di una conferma in blocco auspicata da Rogano, ma che Carpi de' Resmini non ha condiviso, avendo fatto precisa richiesta di assicurare un certo avvicendamento «politico» di persone e A.C. nella sfera CSAI.

Il punto «dolens», come avrete capito è stato il caso del Presidente della Sottocommissione velocità geom. ANZIO ZUCCHI di Bologna, già fatto segno a molte critiche e che ha finito poi per perdere anche il «placet» dell'AC Bologna che lo aveva due anni fa portato alla CSAI. Rogano ha cercato di «difendere» il suo più fedele collaboratore, ma si è arreso di fronte alle ragioni del Presidente ACI, il quale già disponeva del «curriculum» del sostituto, l'ing. Raffaele Zamboni, commissario tecnico dell'AC Bologna ed ex progettista della Ferrari.

A qualche amico il presidente Rogano avrebbe

detto che potrebbe ancora rifiutare la riconferma a Presidente CSAI. «E' un incarico che porta via molto lavoro e molto tempo» ma comunque ha finito per ritenere, con decisione responsabile, di accettare per portare avanti quel piano che lui stesso aveva auspicato quando è stato nominato per la prima volta. Che Rogano non pensi a dimettersi lo dimostra che sono partiti i suoi stessi telegrammi di felicitazione ai nuovi membri. Che sono due. Perché anche l'avv. Stochino dei rallies, anticipando le sue personali difficoltà di lavoro per sostenere degnamente l'incarico, un farà parte della nuova CSAI '73-74.

Pare che lui stesso abbia suggerito il nome del sostituto, anche se qualcuno lega queste dimissioni a solidarietà con Zucchi (e quindi indirettamente ad accusa a Rogano che non l'avrebbe sostenuto fino in fondo). Consigliere-rally tutti si attendevano comunque un Arnaldo Cavallari, la cui esperienza di pilota e la cui passione forse avrebbero contribuito a portare almeno in questo settore una linfa diversa, che non fosse sempre e soltanto quella degli organizzatori e managers. Invece l'avvicendamento è avvenuto sempre in questa chiave, con l'avv. Aleffi della Squadra triestina Lloyd Adriatico.

La CSAI '73-74 in sostanza risulta così composta: ing. Alberto Rogano, presidente; ing. Giulio Carcano, presidente sottocommissione tecnica; dott. Giovanni Gallo, presidente sottocommissione karting; avv. Salvatore Aleffi, presidente sottocommissione rallies e regolarità; conte Giuseppe Zanon di Valgiurata; ing. Raffaele Zamboni; dott. Stefano Marsaglia, in rappresentanza dell'ANFIA; dott. Erasmo Saliti, segretario generale. In questa formazione le «giacche blu» si presenteranno al prossimo convegno delle commissioni sportive che si terrà come noto a Taormina. Salvo, beninteso, la ratifica del consiglio generale dell'ACI; ma nessuno ha motivo di dubitare una presa di co-

scienza o di posizione avverso le decisioni dell'esecutivo.

I due punti fondamentali sui quali la CSAI svolgerà, portavoce l'ing. Rogano, la relazione introduttiva (una relazione senza controverifica di voti), saranno rappresentati dal «piano autodromi» e dal rilancio dei piloti di casa.

Intanto nella stessa occasione della CSAI, l'esecutivo dell'ACI ha provveduto a confermare il Tribunale Nazionale d'Appello, che si può tranquillamente definire un vanto giuridico del nostro automobilismo sportivo per le innumerevoli sentenze pronunciate, che in molti casi fanno testo anche in un ambiente extra automobilistico. Al dottor Arienzo, presidente, all'ing. Baj, all'avvocato Candolini, all'ing. Danese (cognato dell'on. Andreotti) è stato affiancato l'ing. Giacomo Poggi (un nome sicuramente proposto dall'ing. Rogano), che è un'autorità nel campo della regolamentazione europea.

Il 1. dicembre si riunirà a Roma la CSAI per nominare i presidenti delle sottocommissioni di velocità e circuiti di sicurezza. Fino a quella data l'ing. Rogano si preoccuperà di accertare la effettiva disponibilità del conte Zanon e dell'ing. Zamboni a ricoprire le predette cariche, «che — ha precisato il Presidente CSAI — non sono onorifiche, ma operative». Sempre il 1. dicembre, il dott. Stabile, capo dell'ufficio milanese della CSAI sarà nominato nuovo vice-segretario della commissione sportiva nazionale.

Il giorno prima, giovedì 30 novembre, al Palazzo del Quirinale, il Presidente della Repubblica Leone riceverà i campioni del volante accompagnati dai dirigenti della nuova CSAI. Vi saranno anche i più qualificati piloti nazionali «assoluti» Merzario, Galli, Vaccarella e, forse, Munari, mentre de Adamich cercherà di ritoccare in Sud-America il suo punteggio tricolore.

Lino Ceccarelli

CHI SONO i due nuovi consiglieri



ing. Raffaele
ZAMBONI

Nato a Bologna il 24 febbraio 1933. Risiede stabilmente in quella città dove, da diversi anni, ricopre l'incarico di direttore generale della «SAMB», fabbrica di macchine trafilatrici e di ingranaggia di qualità.

Il nuovo componente CSAI si è laureato in ingegneria nel 1958 presso l'Università di Bologna; la tesi, «Autotelaio per vettura gran turismo», la preparò mentre era occupato in casa Ferrari, nello stesso periodo in cui facevano parte dello staff di Maranello gli ingegneri Carlo Chiti e Giotto Bizzarrini e il rag. Romolo Tavoni. Conseguita la laurea, l'ing. Zamboni restò ancora per qualche tempo con l'ing. Ferrari dal quale si separò avendo l'intenzione di dedicarsi all'organizzazione aziendale.

Ha iniziato la sua attività nel quadro dell'automobilismo sportivo in qualità di commissario tecnico dell'AC Bologna il cui direttore di allora, il dott. Fernando Assirelli, nel 1960 lo propose per la nomina a Commissario tecnico nazionale CSAI. Con questa qualifica ha svolto una proficua ed apprezzata attività nell'ultimo decennio.

Sotto la presidenza Rogano, non ha mai avuto occasione di intrattenersi con il reggitore della CSAI che peraltro, particolare curioso, conobbe all'inizio della sua attività a Lucca ove l'attuale presidente CSAI era delegato in qualità di commissario sportivo e Zamboni in qualità di commissario tecnico.

avv. Salvatore ALEFFI

A 42 anni compiuti, il nuovo presidente della sottocommissione rallyes e regolarità, può vantare tra le soddisfazioni che gli ha dato una lunga attività agonistica: un record in una gara di velocità: quello della classe 600 G.2 nella cronoscalata Avola-Avola Antica.

La velocità è stato comunque il suo primo contatto con lo sport dell'auto, dopodiché si è tuffato a capofitto nella nascente specialità dei rallyes vincendo tra l'altro le prime due edizioni del Rally dei Monti Iblei.

Tra gli episodi più curiosi della sua carriera sportiva ricorda l'edizione del '64 del Rally dei Fiori cui partecipò con l'amico Rigo su una nuovissima Alfa Romeo GT. Si ritirarono prima del termine quando ancora erano a zero penalità, ma solo in quel momento vennero a conoscenza che in tutti i casi, anche se avessero finito, sarebbero stati messi fuori classifica perché la loro auto non aveva ancora ottenuto la regolare omologazione.

Di origine siciliana si è trasferito a Trieste, dove vive, occupandosi tra l'altro della consulenza legale penale della direzione generale della Lloyd Adriatico Assicurazioni.

Sempre piuttosto addentro all'attività agonistica, ha alternato le ultime partecipazioni a gare di regolarità pura all'incarico prima di vice presidente della Scuderia Ostuni poi, dopo lo scioglimento di questa, di fondatore e presidente della nuova Scuderia 4R Lloyd Adriatico Assicurazioni, scuderia che al suo secondo anno di attività, e sotto la sua guida, si è assicurata nel '72 ben 6 tra campionati, trofei e coppe CSAI più forse un settimo il cui esito è però ancora sub-judice.

La dizione esatta utilizzata nei documenti ufficiali è: «Il Congresso nazionale dello sport automobilistico 1972, XX Convegno delle Commissioni sportive degli Automobile Club». E' quella che figura nel frontespizio della convocazione, stampata su cartoncino giallo, e inviata a tanta gente.

Leggetelo attentamente, questo cartoncino, voi che lo avete ricevuto, e scoprirete cose molto curiose. Tali che a chiunque abbia un minimo di intelligenza e non coltivi ancora illusioni di democrazia sportiva fanno immediatamente esclamare: «Ma che razza di Congresso è questo?».

Infatti le ultime parole della voce «L.» dicono testualmente:

importante, rimane sempre il vizio originario, quello che noi andiamo additando ormai da lustri e che la gente ha afferrato senza peraltro dimostrare di decidersi a reagire.

Il vizio originario che è insito nella strutturazione di quel complesso di attività che vanno sotto il nome di sport automobilistico italiano. Retto da un sistema che gli sportivi non intendono più accettare, e lo dicono sempre, ma che non cambia. Il sistema che prevede il rovesciamento della piramide logica, per cui tutto viene dall'alto, da gente magari onestissima e sportiva (non è questo il punto in discussione) ma che «non è stata eletta da chi lo sport fa o organizza», ma designata dall'al-

Quelle che danno fastidio si ignorano.

I convegni o congressi delle Commissioni sportive degli Automobile Clubs (se si vuole usare la dizione inglese si usi anche il plurale) non possono essere altro che quello che sono. Essendo convegni delle Commissioni sportive, nominate dai direttivi dei Clubs periferici, non possono ovviamente che rappresentare la situazione attuale, avendo come protagonisti le persone fisiche che rappresentano la antidemocratica situazione attuale.

Logico quindi che le naturali istanze (usiamo un termine alla moda) di chi non sa di posizioni preconstituite e difese ad oltranza, di chi cioè si accosta allo

Infatti sono proprio le Commissioni sportive degli Automobile Clubs, nominate non dagli sportivi, che satellitano attorno alla CSAI, nominata non dagli sportivi, che gli sportivi non vogliono più. E non è fatto di oggi, ma ormai vecchia aspirazione.

Solo che, siamo onesti, proprio gli stessi sportivi che inveiscono contro l'assurdità di una organizzazione anacronistica e in un certo senso immorale, proprio loro ne avvalorano e ne giustificano la sopravvivenza quando ed anche ogni giorno, non soltanto non vanno oltre il mugugno passivo, ma abdicano alla loro dignità, stavo per dire che si prostituiscono, sollecitando ed accettando sovvenzioni e dirisimo.

La pillola tranquillante

«Essendo stata la regolamentazione sportiva 1973 interamente definita nel corso del XIX Convegno delle Commissioni Sportive (Salice Terme, 27 giugno 1972), il Congresso sarà interamente dedicato all'esame dei problemi generali e delle prospettive dello sport automobilistico in Italia».

In altre parole a Taormina andremo soltanto per discutere di

Ancora un CONVEGNO nel quale tutto è deciso: dal nome dei reggitori alle scelte e ai programmi del nostro automobilismo

Finché udremo gente che chiede alla CSAI, considerata babbo natale, di provvedere per loro, in ogni campo, saremo profondamente delusi dalla maturità dei nostri concittadini, almeno di quelli che fanno lo sport.

La strada da percorrere, cari amici, è tutt'altra. E' quella di una effettiva dignità, se si vuole davvero giungere alla indipen-

per il peccato originale

argomenti astratti, o comunque non di immediata proiezione.

Cominciamo col dire che la faccenda che la regolamentazione sportiva 1973 sia stata già definita a Salice Terme ci sembra perlomeno inesatta. A Salice Terme c'eravamo, e non ricordo che siano state definite cose precise. Si è molto discusso, questo è vero, su argomenti che hanno fatto perdere tanto tempo per niente; ma definizioni non se ne sono avute.

La CSAI può dirci che in quella occasione si sono ascoltati dei pareri, e che di questi pareri è stato tenuto conto successivamente, quando le decisioni sono state davvero prese (da pochi e non dai congressisti); e poiché siamo buoni vogliamo concedere a Rogano la buona fede nell'aver interpretato effettivamente il senso di quello che a Salice Terme si era detto. Staremo a vedere se è vero, ascoltando la relazione del Presidente della CSAI, nella quale ci auguriamo che oltre ai «PROBLEMI E PROSPETTIVE» siano appunto immesse le decisioni che riguardano lo svolgimento pratico effettivo delle attività italiane '73.

Auguriamoci che le recenti esperienze, tra l'altro, non facciano ripetere errori grotteschi come quello della F.3 all'italiana e della bizzarra categoria Turismo nazionale.

Quel che ora ci preme ancora una volta dire, proprio alla vigilia del cosiddetto Congresso, è che come sempre si parte col piede sbagliato. Innanzi tutto non vi sono decisioni da prendere, dico decisioni di ordine pratico; e quindi in ultima analisi questa riunione consisterà nella audizione da parte di chi starà seduto in sala di quanto quelli che saranno seduti sul podio vorranno dire.

Poi, ed è questo il lato più

to. E non vale venirci a dire che questa gente ascolta le idee e le proposte della base, perché in ogni caso ciò sa sempre di degnazione, che è umiliante.

Anche perché, come dimostra il caso della relazione Bettoja di cui parliamo a parte, è chiaro che si ascoltano soltanto le voci che si vogliono ascoltare.

sport e vuole fare dello sport, e che crede davvero di vivere in un Paese che rispetti nella sostanza la libertà, dopo averla proclamata nella carta costituzionale, logico che le istanze di questa gente siano ignorate da chi partecipa ai convegni (o congressi, la dicitura non cambia la sostanza).

denza. Altrimenti, visto che si sollecita la carota, si accetti anche il bastone.

E' purtroppo, un discorso che coinvolge tutta la forma mentis del nostro paese, non soltanto gli sportivi. Tanto radicata che anche un insigne giurista come il dott. Liguori non avverte il contrasto tra quanto egli propone, in una «proposta di Legge per una nuova disciplina dell'esercizio delle funzioni amministrative, in materia di autorizzazioni per le competizioni automobilistiche», e la vera sostanza della libertà. Non di autorizzazioni, abbiamo bisogno, ma della libertà di far quel che vogliamo; almeno in casa nostra.

Questo è il grosso, pauroso errore nel quale si regge tutto l'equivoco della nostra vita sociale, non soltanto sportiva. Quello di essere sempre in istanza di rivolgerci alla «autorità» perché non abbiamo ancora capito, e forse è giusto che sia così, perché il tempo della libertà nostra è stato poco ancora, forse non abbiamo ancora capito che la «autorità» è rappresentata da ognuno di noi, che ne ha delegato la rappresentanza a quelle che si chiamano istituzioni sociali. Le quali debbono essere «al servizio» di ognuno di noi, non al di sopra di chi la società costituisce. Gli individui hanno delegato la loro autorità individuale, non hanno abdicato.

Nello sport dell'automobile gli individui non hanno ancora potuto «delegare» la loro autorità, dandosi gli ordinamenti che vogliono. E continua così ad esistere la situazione attuale, che fa inorridire chiunque abbia davvero coscienza di cosa sia la democrazia.

Vogliamo pensarci seriamente?

I francesi mirano alla CSI CARPI alla Presidenza F.I.A.

PARIGI - La nomina di CLAUDE LEGUEZEC a segretario della CSI è stata accolta con reazioni varie nelle varie nazioni. I francesi non sembrano particolarmente entusiasti, i tedeschi paiono irritati (perché contavano di mettere a quel posto un loro uomo), gli inglesi per ora non si pronunciano; e gli italiani finora non sembrano aver reagito. Comunque sia pare che Leguezec, che assume l'incarico adesso, sia il più soddisfatto della faccenda, con 6.000 franchi di stipendio mensili (720.000 lire). Staremo a vedere come se la caverà, in un incarico certo molto più difficile e impegnativo di quello di direttore sportivo della Matra (poi è stato anche con Ligier, ma si sono lasciati in modo burrascoso).

Ad ogni modo la nomina dà consistenza a talune voci che circolano negli ambienti della CSI e che trovano molto credito, poiché tra l'altro sono avvalorate da avvenimenti recenti.

Si dice infatti che questa nomina faccia parte di un preciso piano di scalata francese alla CSI, piano che prevederebbe la nomina di BERNARD CONSTEN alla PRESIDENZA DELLA CSI, al posto di METTERNICH che vorrebbe diventare VICEPRESIDENTE DELLA FIA. Potrebbe essere una spiegazione, ma da altre fonti viene esclusa questa possibilità, perché pare che il principe Metternich non abbia più molte speranze di salire nella gerarchia, dati gli avvenimenti che negli ultimi

tempi hanno posto la CSI in posizione antagonista nei confronti della FIA.

D'altra parte alla presidenza della CSI era candidato l'austriaco MARTIN PFUNDER, intelligente e chiaro, che tuttavia adesso sarebbe un poco invisibile alla FIA, perché ha avuto il coraggio di esprimere con molta chiarezza quel che pensava a proposito del defenestramento molto discutibile di Henri Treu da segretario della CSI.

Quel che è certo è che Claude Leguezec è stato assunto come segretario con un contratto di un anno, con uno stipendio inferiore a quello che egli aveva chiesto e con funzioni che hanno soprattutto lo scopo di migliorare le relazioni pubbliche tra la CSI e la stampa. Bisognerà vedere se egli saprà svolgere il suo compito; cosa di cui sono in parecchi a dubitare.

Intanto raccogliamo anche un'altra voce, divertente, se non altro. Pare che a mirare alla CSI, alla PRESIDENZA DELLA CSI, ci sia anche l'avv. CARPI DE RESMINI, che si starebbe agitando parecchio per crearsi una popolarità internazionale. E la prova sarebbe data da molti recenti avvenimenti. Tra l'altro coloro che andranno nei prossimi giorni a Taormina, per il congresso della CSAI, potranno constatare come vi siano stati invitati personaggi di peso nel mondo internazionale, provenienti da paesi europei.

f. l.

Franco Lini

ROGANO '70

LE PAROLE
AL CONVEGNO DI BOLOGNA

I FATTI NELL'ANNO 1971

① PIANO AUTODROMI in base al quale, e con 3 miliardi, entro tre anni l'autodromo di Monza avrebbe dovuto essere adeguato, quello di Putignano aperto alle competizioni, Modena realizzato completamente, Imola completato, Misano Adriatico (?) divenire funzionante, il Mugello una realtà, Vallelunga operante e Pergusa rinnovato.

AUTODROMI: Putignano fantasma che turba i sonni, Monza rimasto tale e quale, Modena ancora allo stato di progetto, Imola ancora da completare, Mugello non ancora iniziati i lavori, Vallelunga spesi tre miliardi (ovvero tutto quello che era stato stanziato per il Piano Autodromi italiani) ma ancora inagibile, Pergusa una chicane sbagliata. Un vero fallimento tranne Varano, ma Varano non è CSAI.

② «CASSA FINANZIAMENTO» PILOTI con la previsione di una diversa distribuzione dei premi ai costruttori e la concessione di aiuti finanziari ai piloti F. 2 e F. 3.

«CASSA FINANZIAMENTO» PILOTI: Nessuna previdenza per i piloti F. 3 e finanziamento di due teams di F. 2 che ha sollevato una infinità di critiche per gli scarsi risultati sportivi ottenuti.

③ DEMOCRATIZZAZIONE DELLA CSAI a cominciare dall'inserimento delle Scuderie negli AC provinciali con la conseguenza della partecipazione degli «sportivi» al governo dello sport automobilistico.

DEMOCRATIZZAZIONE DELLA CSAI: Risultato assolutamente negativo; in quanto all'inserimento delle scuderie soltanto a Napoli, Siena e Bologna la cosa è avvenuta. Gli sportivi vogliono essere «eletti» e non strumentalizzati.

④ PIU' CONCORRENTI IN GARA ovvero una iniziativa per aumentare il numero dei licenziati.

PIU' CONCORRENTI IN GARA: Qualche effetto lo si è ottenuto in particolar modo per l'aumento dei licenziati dei gruppi 1 e 3.

⑤ TRIBUNALE SETTIMANALE DELLE PENE al fine di punire immediatamente i responsabili di violazioni regolamentari.

TRIBUNALE SETTIMANALE DELLE PENE: Non ha mai funzionato settimanalmente e nessuna punizione è stata comminata per direttissima come era nei progetti.

⑥ VERIFICHE TECNICHE AD OGNI GARA intensificando le verifiche d'ufficio ad ogni competizione con la presenza sistematica di almeno un delegato CSAI.

VERIFICHE TECNICHE AD OGNI GARA: Sono veramente aumentate anche se non in modo determinante. Ad ogni modo hanno frenato molti abusi.

⑦ UNIFICAZIONE DEL TURISMO DI SERIE ottenibile con l'abolizione dei gruppi Turismo CSAI e Turismo di serie.

UNIFICAZIONE DEL TURISMO DI SERIE: Lo si è ottenuto, ma non erano necessarie rivoluzioni! Bastava codificare.

⑧ NUOVA FORMULA NAZIONALE a prezzo economico e controllato e con particolari sistemi di aggiudicazione.

NUOVA FORMULA NAZIONALE: La nuova F. Italia è stata realizzata e alla CSAI hanno ricevuto 300 domande di assegnazione. Qui la rivoluzione c'è stata e da parte dei piccoli costruttori.

⑨ DIMINUIZIONE DELLE GARE DI REGOLARITA' PURA fino alla loro totale scomparsa e trasformazione delle gare «sprint» in rallies nazionali come richiesto dalla base dei praticanti.

DIMINUIZIONE DELLE GARE DI REGOLARITA' PURA: Sono invero diminuite, ma la diminuzione riguarda anche i rallies e le sprint. Al Convegno di Firenze, poi, il colpo di mano dei regolaristi che hanno ottenuto addirittura un veto nazionale.

⑩ PRESENZE CSAI SUI CAMPI DI GARA un appuntamento del Presidente a tutti gli sportivi, piloti, concorrenti, organizzatori, tecnici. (Indubbiamente a tutela della regolarità delle competizioni).

PRESENZE CSAI SUI CAMPI DI GARA: Promessa mantenuta e rappresentanti CSAI alle gare nazionali e internazionali. Inoltre l'attività in sede CSI è stata incrementata anche se i risultati ottenuti non sono brillantissimi.

Lo specchio
CSAIEcco come si
«tranquillizza»
il CONVEGNOLa relazione
VIETATA
di BETTOJA

SERGIO BETTOJA, letto attentamente il programma del Congresso dello sport automobilistico diffuso dalla CSAI, ha inviato a Roma una sua «relazione-proposta» dal titolo «Lo sport automobilistico italiano, nelle sue strutture si è fermato agli anni trenta».

La relazione di Bettoja è stata inviata a Roma anzi (è stata portata) prima dell'11 novembre, cioè nei termini indicati dal programma del Congresso che dice testualmente: «Tutti coloro che desiderano inviare relazioni dovranno farle pervenire alla Segreteria della CSAI - Ufficio di Roma - entro l'11 novembre p.v.».

Ciononostante la relazione Bettoja non è stata accettata, e non è tra quelle che la CSAI ha provveduto a «spedire a tutti coloro che avranno inviato la loro adesione entro l'11 novembre», come è detto nel programma ufficiale.

Potremmo ironizzare a non finire, su questa non accettazione, chiaramente dovuta al fatto che la relazione Bettoja ha lo scopo dichiarato di voler modificare l'attuale strutturazione. Infatti con un luminoso esempio di sensibilità democratica la CSAI (parte dell'ACI) ha sdegnosamente respinto una proposta che, con critica implicita, proponeva (e propone) di modificare la anacronistica (storicamente) ed inaccettabile (democraticamente) attuale conduzione delle attività sportive automobilistiche.

La relazione Bettoja, visto che la CSAI non l'ha voluta accettare, la pubblichiamo noi — almeno nei suoi passi essenziali — per fare in modo che i congressisti possano conoscerla, e la possano conoscere, per dar modo cioè a Bettoja di far conoscere le sue idee. E la nostra è un'azione democraticissima perché IN SOSTANZA NON SIAMO D'ACCORDO CON BETTOJA, il quale — esattamente come fa il dott. Giorgio Liguri (la cui relazione è accettatissima) — parte da presupposti sbagliati. Come leggerete a parte.

Relazione e proposta a cura di
SERGIO BETTOJA, pilota, mecenate, organizzatore.

Colui che mi legge, vive nel mio piccolo mondo sportivo, e quindi stimo che conosca come sia sempre stato difficile aggiornare e modificare gli ordinamenti sportivi, a pari passo con l'enorme progresso registrato nel campo della produzione automobilistica e della sua conseguente espansione, ad ogni livello sociale.

Ora, molte cose sono state affrontate con la passione e la competenza che in molti di noi non fa difetto; ma sempre superficialmente, cioè non sono mai stati trattati temi di fondo (tranne che dal compianto giornalista Adolfo Rossoni), e solo per tamponare quelle falle che di volta in volta si presentavano ai nostri occhi, nella loro cruda realtà, e che quindi era giocoforza porvi un rimedio...

... Sono passate sul pulpito dei nostri congressi nazionali, le persone più altolocate, più rappresentative e più esperte del mondo sportivo; ma non c'è stato mai nessuno che abbia avuto il coraggio di dire (lasciamo all'estensore tutta la responsabilità di questa errata affermazione -

n.d.r.) se non di ammettere, che il nostro male di fondo vegeta nelle norme statutarie dell'A.C. d'Italia, e che fosse necessaria una profonda riforma, consona al nostro tempo, alla nostra maturità, alle esigenze ed alla difesa di questo sport, che ha la parte più importante, ma forse più scomoda di questo ente...

...Ebbene, per la passione che nutro per il nostro sport, ho voluto andare a fondo nella ricerca dei mali oscuri che ci assillano, anche se esteriormente, sembra che aleggi un'aria di perfezione e di benessere.

E' leggendo appunto lo statuto dell'A.C. d'Italia, che non ho impiegato molto a capire che siamo rimasti agli anni trenta, malgrado le modifiche del 1950 e 1952, e che qualcosa deve essere fatta, con energia volontà, per poter ottenere delle innovazioni essenziali, senza arrivare «al tutto da rifare» alla Bartali, come qualcuno mi ha scherzosamente definito...

...Per cominciare posso dire che lo sport automobilistico non vive di luce propria, e senza l'ACI non potrebbe sopravvivere; ma è altrettanto vero che per esso la sua più grande fonte di propaganda è alimentata dal nostro sport, per le molteplici attività che sviluppa, per il ri-

chiamo che esso esercita ed in fondo anche per le sue stravaganze.

E l'ACI farebbe male a cullarsi, a beatificarsi di questa prerogativa, in senso assoluto; perché, come dicevo, i tempi sono cambiati, e potrebbe anche avverarsi l'ipotesi (non utopistica), di una autonomia assoluta dello sport automobilistico italiano, basata e sostenuta con gli introiti più disparati (es.: sponsor, gruppi sportivi, enti privati, Case automobilistiche) oppure appoggiandosi al Touring Club Italiano, che è una grandissima forza.

Di contro, ammetto, non vedrei mai una federazione sportiva che raggruppasse tutti i praticanti attivi insieme, ed ai quali fosse dato anche mandato dei poteri sportivi stessi; perché anche se l'idea potrebbe sembrare grandiosa ed affascinante, mi rendo consapevole che sarebbe il peggiore dei caos.

Non credo che a questo punto l'A.C. d'Italia voglia restare più sordo alle sollecitazioni, che gli provengono da più parti, di una seria e fattiva collaborazione per lo sblocco di una situazione che non ha più ragione di esistere.

Pertanto vorrei richiamare l'attenzione dell'avv. Carpi de Resmini, quale presidente dell'ACI, su alcuni articoli statutori,

maggiormente per quanto si riferisce alle commissioni sportive italiane, che devono essere la base di tutta la nostra attività sportiva, ed invece ne risultano il punto più debole ed il più contestato...

...Esse sono impedito e falsate al momento stesso della loro costituzione, perché nella maggior parte dei casi sono composte da persone competenti miste però ad altre addomesticate, che non si interessano dei problemi a cui sono stati demandati, e che hanno anzi la prerogativa di snaturalizzare gli altri membri della commissione, avvilendoli nelle loro stesse funzioni.

① In molti casi vengono riunite, sì e no, una volta l'anno.

② Non fanno mai rispettare il calendario nazionale al proprio Autoclub.

③ Piangono sempre miseria, ma non si oppongono mai, quando vedono che il consiglio direttivo (ed è successo) pone in bilancio cifre astronomiche per sovvenzioni organizzazione gare, e le manifestazioni inspiegabilmente non vengono effettuate, ecc...

④ La cosa più grave è che sono solo consultive, ed in certi casi manovrate dalle stesse persone che hanno altri poteri in seno all'ente e per tale motivo prive di

qualsiasi diritto e di forza d'opposizione...

... Quindi chiedo al presidente dell'ACI ed al presidente della CSAI che fanno parte del consiglio generale, in forza all'art. 67 dello statuto, di fare loro questa mia proposta, in sede di consiglio stesso, affinché si sottoponga all'assemblea generale dei soci un progetto di modifica allo statuto dell'A.C. d'Italia, seguendo il tema che vi esporrò, che abbraccia anche il regolamento nazionale sportivo, e quindi serve ottimamente come termine di paragone, per avere un giudizio più chiaro e più completo di come deve essere interpretata e decisa la riforma.

Ferma restando l'elezione delle commissioni sportive locali secondo il sistema tradizionale (pur rilevando che esse non vengono mai abbastanza pubblicizzate fra tutti i soci), la composizione della stessa non dovrebbe superare le 6 e 8 unità, qualunque sia l'importanza dell'Autoclub, per avere un organico efficiente e pratico.

Il presidente ed il vice-presidente devono essere eletti dai componenti la commissione stessa a maggioranza di voti. Essa deve essere autonoma e deliberante, vincolata solamente alla CSAI, essendo l'espressione della volontà dei soci; ed a tu-

ROGANO '71

LE PAROLE
AL CONVEGNO DI FIRENZE

I FATTI DELL'ANNO 1972

1 **AUTODROMI:** Intensificare i rapporti con gli Enti Regione per lo sviluppo del piano autodromi. Aiutare finanziariamente i costruttori dei mini-autodromi.

2 «AIUTI» AI PILOTI: Facilitare il passaggio dei migliori elementi delle formule minori alla F. 3 con la concessione gratuita di sei motori Alfa e l'aumento dei premi per la partecipazione a gare all'estero.

3 **DEMOCRATIZZAZIONE DELLA CSAI:** Promozione a breve scadenza di organismi regionali elettivi e inserimento delle scuderie nella vita degli AC. Preparazione di ufficiali di gara.

4 **PIU' CONCORRENTI IN GARA E PIU' GARE:** Sana politica per aumentare il reclutamento e incremento al numero di gare specie per vetture gruppo 1 e 3.

5 **TRIBUNALE SETTIMANALE DELLE PENE:** Riconosciuto il mancato funzionamento (per ricerche del giudice sportivo) promessa circa il funzionamento settimanale del tribunale.

6 **VERIFICHE TECNICHE D'UFFICIO:** Intensificazione delle verifiche e provvedimenti immediati.

7 **CAMPIONATI ITALIANI:** Una nuova regolamentazione per il titolo assoluto e per quello del turismo speciale che ora è diviso in quattro divisioni.

8 **FORMULA ITALIA:** Regolamentazione sportiva e tecnica e gare di categoria. Incremento alla diffusione con la costruzione di altre vetture oltre le 150 della prima ordinazione.

9 **RALLIES E REGOLARITA':** Modifica ai regolamenti dei rallies con esclusione dei prototipi; trasformazione delle sprint in rallies nazionali; squadra rallies CSAI.

10 **PRESENZE CSAI SUI CAMPI DI GARA:** Intensificare le presenze specie per le piccole gare. Intensificare l'opera in seno alla CSI.

AUTODROMI: Putignano più che mai scandaloso fantasma. Monza realizzazione di due varianti provvisorie non approvate dalla CSAI, per il G.P. F. 1, Imola costruzione della variante (anch'essa ostacolata dalla CSAI) ma non ancora completata, Mugello iniziati i lavori, Vallelunga non agibile per la F. 1 e «rinunciataria». Pergusa completato. Per fortuna fuori dall'ambito CSAI sono stati realizzati Misano Adriatico e Casale; è stato allungato Varano in previsione dei 50 milioni promessi da Rogano e mai arrivati e sono iniziati i lavori a Magione di Perugia.

«AIUTI» AI PILOTI: Tre dei motori Alfa concessi sono stati rifiutati perché poco competitivi e la spesa per renderli tali (a carico dei singoli) era troppo alta.

DEMOCRATIZZAZIONE DELLA CSAI: Commissioni regionali soltanto nel Veneto e in Campania. Le scuderie continuano a temere di entrare negli AC perché più che di democratizzazione si palesa strumentalizzazione. Effettivamente si sono realizzati corsi per Ufficiali di Gara ma a spese degli AC e non della CSAI.

PIU' CONCORRENTI E PIU' GARE: I concorrenti licenziati sono aumentati; le gare invece sono diminuite per la prevista debolezza della CSAI nei confronti delle Commissioni di Vigilanza essendo il suo Presidente ancora un funzionario del Ministero dei Trasporti (come aveva previsto Autosprint fin dal 1970).

TRIBUNALE DELLE PENE: Ancora fantomatico nel 1972. La CSAI si è limitata ad ordinare molte sospensioni cautelative in attesa di giudizio che, come al solito, è arrivato molto tempo dopo.

VERIFICHE TECNICHE D'UFFICIO: Aumentate sì, ma con sistemi troppo differenziati specie per quanto riguarda le misure delle altezze da terra (quando si debbono fare?).

CAMPIONATI ITALIANI: Regolamento sbagliato per il titolo assoluto tanto da giungere al paradosso che uno degli aspiranti è ricorso in appello nel mese di giugno anche se il Presidente l'ha avuto sul tavolo ad ottobre! (Naturalmente non ha ancora ricevuto risposta visto che la sentenza è prevista per dicembre). Le quattro divisioni del turismo si sono dimostrate sbagliate tecnicamente.

FORMULA ITALIA: Bene le gare, bene le risultanze tecniche, male i ricambi e relativi prezzi, mediocre la diffusione che ha raggiunto 70 unità senza alcuna ulteriore richiesta. Per piazzare le altre 80 la CSAI ha proibito ai detentori di vendere la monoposto prima del 30 giugno 1973.

RALLIES E REGOLARITA': Mercè il decisivo intervento della Fiat e della Lancia è stato un anno boom per il rallyismo italiano. Ottimo il funzionamento della squadra rallies CSAI che ha vinto con Verini la Mitropa Cup dei giovani. La regolarità ha comunque avuto il suo Trofeo.

PRESENZE CSAI SUI CAMPI DI GARA: Promessa mantenuta con molti viaggi costosi, certamente più dei 15 milioni «forniti» dall'ANFIA (solo il conte Zanon si trasferisce sempre a sue spese); tuttavia la presenza dei rappresentanti CSAI (nella nuova uniforme con giacca blu) non deve diventare paternalistica come nel caso della F. Italia; repressiva e da 007 come nella F. 3; non deliberatoria come nel caso del campionato europeo F. 3. Per quanto attiene agli interventi in sede CSI è meglio stendere un velo pietoso sui molteplici insuccessi,

tela di quanto dico, leggerete, più avanti, le innovazioni che adotterei in seno alla CSAI stessa. Essa dovrà agire a stretto contatto con l'ufficio sportivo, a cui mancherà l'incarico di organizzare gare in circuito, in salita, rally ecc...

Sarà suo compito controllare l'efficienza dell'organizzazione, soprattutto nelle trattative per ingaggi, la concessione di eventuali sponsor o altre entrate.

Il consiglio direttivo di ogni Autoclub provvederà a stanziare una cifra che, a seconda della sua importanza sociale, come da statuto, deve favorire l'attività sportiva. Praticamente essa avrà un proprio bilancio interno, che dovrà sottoporre, a solo scopo di verifica, non solo al consiglio direttivo e all'assemblea dei soci, ma anche ai delegati di associazioni sportive e scuderie automobilistiche locali, per la tutela di quei principi di serietà che tutti si auspicano.

E siccome, visto come stanno le cose, è assurdo l'art. 25 dello statuto (come è decisamente falsata la prima parte dell'art. 41, che a noi interessa solo marginalmente), tutti i componenti della commissione sportiva dovrebbero essere retribuiti con un minimo garantito; ed un eventuale ar-

rotondamento in più, per le loro prestazioni, potrebbe escaturire, previo una percentuale ben definita, dagli eventuali introiti pubblicitari o di altra natura che essi riuscissero a far confluire nelle casse del sodalizio...

... Premesso questo punto base la CSAI dovrebbe essere così composta: da un Presidente, che verrebbe sempre eletto dal presidente dell'ACI; da un segretario, che deve essere sempre di carriera, in seno all'ACI; e dagli altri membri in numero di 6, su una rosa di 24 candidati, che devono essere eletti per votazione, a maggioranza dei 4/5 dei votanti, da tutti i presidenti delle commissioni sportive degli Automobile Clubs, dal presidente e vice-presidente dell'ANFIAA, dell'ANCAI, della FISA, da due delegati dell'associazione, potrebbe scaturire, previo una per delegati degli organizzatori rally e due delegati degli organizzatori velocità, ma in difetto dell'ufficio sportivo locale (cioè che organizzino in proprio, pur appoggiandosi all'ente).

La proposta dei candidati andrebbe così ripartita: 5 nominativi da parte delle commissioni sportive; 5 nominativi da parte dell'ANFIAA; 5 nominativi da parte del-

l'ANCAI; 5 nominativi da parte della FISA; 2 nominativi da parte della associazione sportiva giornalisti; 2 nominativi da parte degli organizzatori (rally e velocità) congiunti.

Non può essere eletto più di un candidato per ogni gruppo.

Le SOTTOCOMMISSIONI che sono cinque manterrebbero invariata l'acquisizione del proprio presidente e la scelta da parte del presidente della CSAI della persona del segretario, ma per i suoi componenti, nel numero di otto per sezione, la scelta «non per elezione», verrebbe effettuata dai componenti della CSAI, in base ad una lista di candidati, designati 10 dalle commissioni sportive, 10 dalla ANFIAA, 10 dall'ANCAI, 10 dalla FISA, 5 dall'ass. giornalisti sportivi, 5 dagli organizzatori (insieme), per un totale di 50, su 40 posti disponibili, e pubblicata (questa lista di candidati) sul bollettino CSAI.

A questo punto la CSAI, oltre che per l'art. 2 del R.N.S., sarebbe veramente l'espressione dei soci nazionali sportivi e non sportivi, (visto la conferma della procedura nella formazione delle commissioni sportive locali), inoltre verrebbe «elevata a rango deliberante ed autonomo», per

cui avrebbe la facoltà e l'obbligo, pur dandone comunicazione al consiglio generale dell'ACI, (di cui fa parte anche il presidente della CSAI) art. 17 comma H dello statuto, «di sciogliere», ipso facto, «la commissione sportiva» di quell'Autoclub, che non è all'altezza del suo compito, per comprovati e gravi motivi, e nominare un commissario straordinario, il quale assume i poteri spettanti alla commissione stessa ed entro sei mesi provvede alla sua ricostituzione.

Analogo caso avviene, vedi art. 3 del decreto legge dell'8 settembre 1950, n. 881, che conferisce al commissario per il turismo la facoltà, per motivi gravi, di sciogliere gli organi dell'A.C. d'Italia e dei singoli Automobile Clubs e nominare un commissario straordinario... ecc.

Sono due casi limite che propongono però la stessa perentorietà di decisione e d'intervento: uno «amministrativo» e l'altro «sportivo».

Questa è la linea da seguire per trovare un nuovo «modus vivendi» democratico e razionale, sperando che se viene formata una commissione di studio, essa sia solerte e tempestiva, con possibilità di inserimento di dialogo, anche per noi sportivi.

ROGANO '72

Le nuove
promesse

Il Convegno di Taormina è in arrivo e mentre l'ermetismo continua ad imperare assoluto da parte del segretario CSAI, altrettanto non si può dire relativamente al presidente che parla molto e dice anche cose che in seno FIA e CSI avrebbero voluto tenere segrete. Ad ogni modo le «promesse» che l'ing. Rogano farà a Taormina saranno presso a poco le seguenti:

1 **PIANO AUTODROMI:** completare e rendere agibili per qualsiasi tipo di gara gli 8 autodromi funzionanti in Italia, realizzare due autodromi di 1.a categoria in Piemonte e in Sicilia e autodromi di categoria inferiore nel Veneto, in Abruzzo, in Campania, in Calabria e in Sardegna.

2 **POLITICA DI VALORIZZAZIONE DEGLI AUTODROMI:** inducendo gli AC a dimenticare lo spirito campanilistico cosicché la loro attività organizzativa venga trasferita sugli autodromi funzionanti. In tal senso la CSAI ha previsto che i campionati italiani di velocità si debbano disputare soltanto in pista.

3 «AIUTI» AI PILOTI: stanziamento di 70 milioni per l'acquisto di monoposto Lotus F. 2 da assegnarsi a piloti che formeranno una squadra italiana rappresentativa; redistribuzione dei 30 milioni previsti per la F. 3 con diminuzione dei premi integrativi di campionato, aumento dei premi di partecipazione a gare all'estero e aumento dei contributi agli organizzatori.

4 **POTENZIAMENTO DELLA F. ITALIA:** maggiore celerità nelle consegne (a chi? n.d.r.) e concessione di maggiori sconti sui pezzi di ricambio la cui consegna verrà accelerata.

5 **CAMPIONATI ITALIANI:** modifica dei coefficienti e nuova regolamentazione (speriamo buona) per il campionato italiano assoluto con conteggio dei punti validi soltanto su un limitato numero di gare.

6 **INCREMENTO AI RALLIES:** istituzione di un maggior numero di gare e di «Giro automobilistico d'Italia», tipo Tour de France.

7 **INTERVENTO PRESSO I GRANDI COSTRUTTORI:** diplomazia opera di convincimento presso Ferrari (ma non v'è già un «piano Ferrari» al proposito?) e Alfa perché utilizzino piloti italiani nelle loro squadre e possibilmente ne creino di nuovi utilizzando le piste di Fiorano e Balocco.

8 **TRIBUNALE SETTIMANALE DELLE PENE** (non ha detto niente in proposito, ma sembra che il giudice DINI abbia approntato il «Codice delle pene»).

9 **FORMAZIONE DI NUOVI PILOTI:** favorendo e incrementando le gare tipo «club in pista con vetture particolari».

10 **REGOLARIZZAZIONE DEGLI INTERVENTI PUBBLICITARI:** opera di convinzione o di costrizione sugli sponsor (d'altronde tanto necessari) per una migliore utilizzazione dei loro interventi.

II CONGRESSO
NAZIONALE DELLO
SPORT AUTOMOBILISTICO
1972
XX CONVEGNO DELLE
COMMISSIONI SPORTIVE
DEGLI AUTOMOBILE CLUB
TAORMINA 24-25 NOVEMBRE 1972

PROGRAMMA

CHE COSA propongono le altre RELAZIONI

Ulteriore «mossa» CSAI per riuscire a trovare acquirenti alle ottanta F. Italia che l'Abarth ha tutta l'aria di voler costruire. Infatti, ogni possessore della monoposto-scuola tricolore ha ricevuto una lettera in cui si dice esplicitamente che non può vendere la sua vettura fino al 30 giugno '73. Perché? Molto semplice, scoraggiare eventuali aspiranti formolisti dall'acquisto di una vettura usata invece di quella nuova. Insomma, uno che ha la macchina e che ha — poniamo — bisogno di quattrini se la deve tenere. Ma quand'è che la CSAI la finirà di porre dei veti (età, licenza, qualificazione agonistica — con criteri tutti suoi... —, possibilità di vendere, impossibilità di prestare) a questa benedetta F. Italia? Un consiglio per far arrivare le prenotazioni? Eccolo: liberalizzare tutto, chi la vuole la comperi, chi la vuol vendere la venda, corra chi ne ha voglia. Di improbabile accoglimento, comunque. Bisognerebbe ammettere di aver sbagliato...

«BLOCCO»
alle
F. ITALIA
«usate»

Siamo arrivati all'«ALBO» delle SCUDERIE!...

Dalle CSAR a un «PARLAMENTO» (ma solo consultivo!)

TAORMINA. Il convegno siciliano della CSAI, oltre che sugli argomenti (pochi) che potranno nascere «sul posto», vivrà di alcune relazioni preparate dai vari esponenti o dai comitati di studio ad esse delegati.

Fra queste, di «temi» veramente nuovi ce ne sarà solo uno, già da noi accennato, e riguardante il progetto di istituzione delle commissioni sportive regionali.

La relazione è stata preparata da un apposito comitato presieduto dal dr. Gianni Asquini e composta dal dr. Bruno Moretti, dal dr. Benedetto Pelliccioni, dall'ing. Pietro de Rossi e dal rag. Zeffirino Filippi.

Ispirandosi a quanto già realizzato nelle regioni venete, ed in minor misura in Lombardia ed in Liguria (ed ora anche in Campania), il comitato ha preparato uno schema di statuto per l'istituzione di queste assemblee regionali che saranno composte dai presidenti delle C.S. dei vari Automobile Club della regione, dai rappresentanti delle Scuderie dai rappresentanti dei costruttori e preparatori della regione stessa.

Le commissioni sportive regionali potrebbero benissimo assolvere a tutte le funzioni promozionali nel campo della propaganda, tenere i contatti con le amministrazioni locali, coordinare i calendari e servire come organo consulente della CSAI.

Molto interessante, l'inserimento nel tessuto delle Commissioni regionali delle scuderie, che ricevono così finalmente quella «ufficializzazione» che era stata già annunciata al tempo del convegno di Bologna. A questo proposito, il comitato ha proposto l'istituzione di una specie di «albo» delle Scuderie, in modo da dividere fra quelle che si occupano di attività sportiva e quelle meramente associative.

Fra le ipotesi future, ci potrebbe essere anche quella di creare, assommando le varie commissioni regionali, una specie di parlamento automobilistico, che la CSAI potrebbe riunire ed interpellare come un consulente. Si potrebbe, ma questo forse non sarebbe troppo ben visto in alto loco, delegare

alle commissioni regionali il compito di nominare dei «grandi elettori» scelti nella maniera più democratica possibile, che potrebbero avere il compito di eleggere la CSAI, nel caso che — buona ultima fra le associazioni sportive — anche quella automobilistica trovasse la via di una «scelta» che viene dai praticanti, e non il contrario.

La relazione DINI

CHE COSA ostacola il Giudice

Interessante anche la relazione del dott. Piero DINI, giudice sportivo, se non altro per la franchezza con cui ammette che le decisioni del suo organo non sono così tempestive come si vorrebbe. Il dott. Dini, a questo riguardo, accenna a tre «ostacoli» a questa tanto auspicata rapidità, ostacoli che hanno come presupposto la necessità, da parte del giudice, di esaminare gli incartamenti di chiusura delle gare, già essi piuttosto lenti ad arrivare. I tre ostacoli sono:

a) molte contestazioni sono basate su elementi troppo ge-

nerici; b) la stessa complessità delle manifestazioni automobilistiche impedisce a volte una rapida e completa acquisizione di notizie; c) gli incolpati hanno diritto di difendersi, e questo produce perdita di tempo per le documentazioni e le testimonianze.

Comunque, conclude Dini, in nessun caso le sentenze del giudice sportivo hanno superato i quattro mesi: normalmente non si supera il mese; eccezionalmente sono bastati quattro giorni.

Inoltre, nella sua relazione il dott. Dini parla del Codice delle Pene, ormai terminato nella sua redazione, e che verrà diffuso sotto la denominazione di «norma supplementare». In sostanza, questo codice indicherà il «come comportarsi» di fronte ad una determinata mancanza o frode sportiva, ed avrà probabilmente il pregio di minimizzare i tempi morti fra fatto e sanzione, anzi di «automatizzare» la sospensione senza dover ricorrere tutte le volte al giudizio del giudice sportivo.

Infine, il dott. Dini parla in termini estremamente favorevoli riguardo l'istituzione di una «commissione disciplinare», che sia investita dalla CSAI della autorità di giudicare solo in casi determinati e gravi.

● Mercoledì 22 novembre, presso la sede centrale di via Marsala in Roma, si riunirà il Consiglio generale dell'Automobile Club d'Italia al quale interverranno tutti i presidenti degli AC provinciali

Bettoja direttore sportivo del Lloyd Adriatico?

L'ingresso nella nuova CSAI, quale presidente della sottocommissione rallies e regolarità, dell'avv. Aleffi ha fatto cadere le ultime possibilità che lo stesso restasse ancora per un anno alla guida della Scuderia 4R Lloyd Adriatico. Per la sua successione non ci saranno comunque lotte interne perché il suo sostituto sembra già deciso, dovrebbe essere Sergio Bettoja. Intanto Aleffi ha già fatto capire, nelle sue prime improvvisate dichiarazioni, quali saranno le sue intenzioni e la sua politica in sede CSAI.

Provenendo dall'attività agonistica,

sia come pilota che come presidente di scuderia, si sente molto legato alla «base», pertanto tutti i suoi sforzi saranno tesi a valorizzare ed aiutare il più possibile i piloti privati evitando soprattutto di favorire in qualsiasi modo gli «ufficiali». A questo proposito una sua proposta sarà quella di invitare gli organizzatori a prevedere nelle loro corse dei controlli molto «tirati» o quantomeno di farli molto brevi ad evitare che le case possano sfruttare gli eventuali anticipi per ricostruire di sana pianta le vetture dei loro piloti.

In questa tavola è sintetizzato il «PIANO DEGLI AUTODROMI IN ITALIA», che sarebbe l'unica ragione perché ROGANO ha deciso di restare alla CSAI. Nella relazione del Comitato di studio per la predisposizione del piano nazionale degli autodromi abbiamo tratto questa tavola che riassume gli autodromi suddivisi in tre categorie in funzione della loro lunghezza cui corrisponde anche un prezzo preventivato direttamente proporzionale (riferito ovviamente a quelli già in costruzione o solo proposti). Sempre sulla base della relazione è fatta una suddivisione tra autodromi «esistenti», «in costruzione» (ma di Modena non si riesce proprio a capire cosa si stia costruendo attualmente!) e «da realizzare». La separazione «regionale» permette di valutare la distribuzione degli autodromi nella nostra penisola ed al proposito ricordiamo che le lunghezze di quelli «da realizzare» sono puramente indicative in quanto per gli stessi il Comitato ha deciso solo l'inquadramento nella categoria giudicata più idonea per le esigenze locali.

Ecco il PIANO più ambizioso

«La scaletta» AUTODROMI

Il «Comitato di studio per la predisposizione del piano nazionale degli autodromi», presieduto dall'ing. Rogano e composto dal comm. Eugenio Dragoni, dal dr. Pier Luigi Sagona, dal dr. Clemente Ravetto, dall'ing. Vittorio Ceard e dall'ing. Giuseppe Bacciaglupi, presenta a Taormina una relazione sull'ormai notissimo piano degli autodromi

E' una relazione che non dice nulla di nuovo, dato che sono ben noti i presupposti del piano autodromi (cioè una carenza di pista che ha alla base la mal riposta fiducia sulle corse su strada).

La relazione parla di sette autodromi in attività, comprendendovi quell'autodromo di Casale che in attività non è, anche se è ormai pronto. Quanto agli autodromi in costruzione, Magione e Mugello ci stanno bene, in quanto sono effettivamente in costruzione, mentre non sapremmo come definire Modena e Putignano. Il primo, dopo un travagliato periodo di trattative per il finanziamento, pare dimenticato ed in pratica non esiste. Del secondo preferiremmo non parlare, poiché dovremmo ripeterci.

Quanto agli autodromi futuri, la CSAI ha da tempo elaborato una «scaletta» di categorie di autodromi, progettandone anche una dislocazione regionale in base alle esigenze obiettive.

Gli autodromi sono di tre categorie, in base alla lunghezza ed al costo, ed il programma (per un tempo di quattro anni circa) prevede autodromi di II categoria nel Veneto, negli Abruzzi, in Campania ed in Sardegna, ed impianti di I cat. in Piemonte ed in Sicilia.

Vedremo cosa ne pensano le autorità regionali (sportive e non) e gli imprenditori privati, che per ora sono quelli che si sono caricati in spalla gli oneri di aver raddoppiato gli autodromi esistenti in Italia. Di certo c'è che in Sicilia, il 13 giugno dell'anno prossimo, il barone Antonio Pucci ha intenzione di inaugurare il suo «autodromo personale».

Respinto l'appello di SASSI per la F. FORD

ROMA - Il campionato Chevron di F. Ford anche quest'anno non si è ancora concluso, o meglio, il ciclo di gare è ormai terminato, ma ancora non sono terminate le polemiche e le discussioni in merito al vincitore. Giorgio Francia rimane per ora il candidato più probabile dal momento che il suo avversario SASSI, che come è noto aveva presentato appello per annullare la gara di Varano, in occasione della quale non era stato fatto partire per quella questione delle gomme, è stato messo definitivamente fuori causa dal giudice sportivo che ha rigettato il suo appello. A questo punto rimane, se non andiamo errati, ancora in giudicato una corsa a Imola, al termine della quale furono verificati alcuni motori e i cui risultati non sono ancora stati comunicati.

La relazione LIGUORI

L'agibilità per le corse alle Regioni

neo sacrificio della pubblica circolazione, non presenta alcuna sostanziale differenza rispetto al circuito permanente.

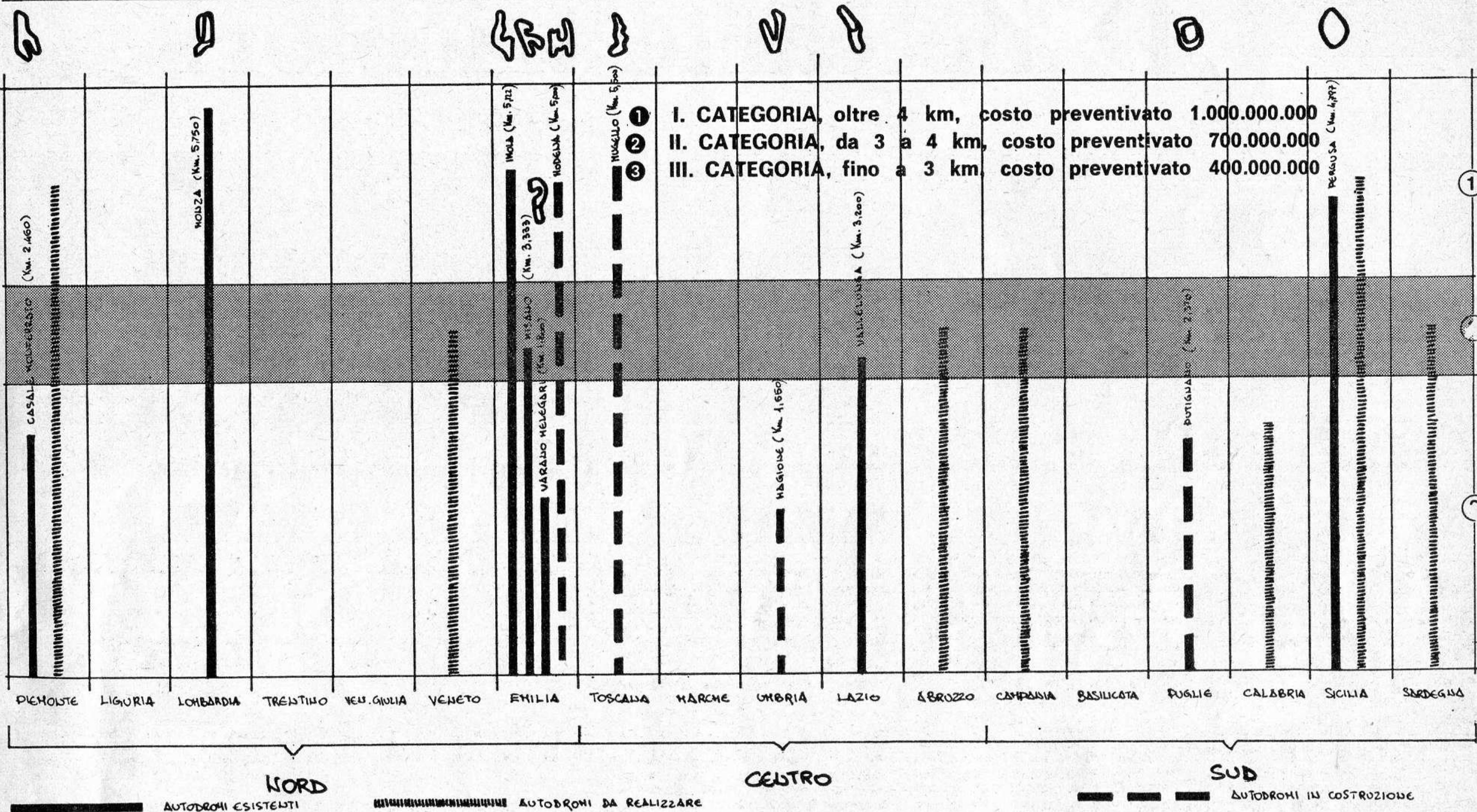
Le corse in salita (normalmente senza sorpasso, con partenza individuale a cronometro) debbono parimenti ritenersi ammissibili, tenendo presenti le velocità inferiori (che creano un minore pericolo), la brevità del percorso (che non dovrebbe superare i 18 km, si da consentire, anche con l'ausilio dei radiomobili, un controllo completo), l'opportunità di limitare e sottoporre a rigido controllo l'attraversamento eventuale dei centri abitati. Per quanto concerne i rallies, poi, quando essi saranno contenuti nei limiti di sicurezza ragionevoli e saranno sottratti alle interferenze con il

pericolo dell'emotività delle valutazioni, reiteratamente influenzate dal ricordo della cronaca luttuosa interpretata senza alcun approfondimento tecnico delle cause. Di qui giudizi e valutazioni negative sulla idoneità dei percorsi, fatte « a senso o a sensazione ». A tutto ciò aggiungasi, per completare il quadro negativo del rapporto stato-sport motoristico, che i pareri di siffatte commissioni, pur essendo solo obbligatori, sono nella prassi diventati vincolanti, non avendo alcun prefetto mai osato impegnare la sua personale responsabilità andando di diverso avviso. Né sollievo alcuno a tale situazione è stato portato dalla circolare 30-6-1962 del ministero turismo e spettacolo. E siamo ancora nel campo di carenza di preparazione, di miopia intellettuale. Inve-

rene, addestrare, creare le basi, le premesse per un'attitudine sportiva di partenza (esempio classico: il centro di Coverciano); mentre, per altro verso, l'autodromo vale a soddisfare interessi e motivi di carattere regionale, anche ai fini di una valorizzazione turistica delle zone, che rientra nella competenza normativa della regione sempre ex art. 117 (voce: turismo e industria alberghiera).

Per quanto concerne gli autodromi, riteniamo che la soluzione debba trovarsi in una autorizzazione permanente, fondata sul collaudo iniziale, salvo l'obbligo per la gestione di segnalare alla pubblica amministrazione le eventuali modifiche di fatto e di adeguare costantemente gli impianti alle nuove strumentazioni di sicurezza. Ma noi riteniamo che la regione

pubblica sicurezza, si come è ribadito nell'art. 2 del DPR 14-1-72 n. 1 e 6 del DPR 15-1-1972 n. 8. Occorre, invece, distinguere tra sicurezza in via preventiva e sicurezza politica. La prima non è pubblica sicurezza nel senso voluto dal T.U. legge PS, bensì una nozione di idoneità tecnica, da accertarsi, appunto, in via preventiva. La seconda deve riferirsi strettamente all'ordine pubblico (intervenire in caso di disordini, di pericolo attuale per l'ordine pubblico, come avviene ad esempio negli stadi di calcio). Non si vede per qual motivo le manifestazioni motoristiche debbano subire un trattamento diverso e più rigoroso. In tal modo trova la sua giusta e opportuna dimensione l'art. 81 del T.U. Legge PS che reca: « l'autorità di pubblica sicurezza deve assistere per mez-



La frequenza degli incidenti mortali durante lo svolgimento delle competizioni motoristiche è fenomeno che non va trascurato: anche se, negli ultimi anni, il perfezionamento tecnico e una maggiore sensibilizzazione degli organizzatori hanno segnato progressi tali da porre nel nulla ogni allarmismo, ogni ragionevole ostilità.

Si sostiene ormai coralmente che le competizioni sportive su strada, ostacolando il normale svolgimento del traffico (quando questo venga interrotto) o minacciando la sicurezza della circolazione (quando le corse si svolgano su strade aperte al normale traffico) non debbano essere consentite.

La nostra adesione di massima si fonda su due diverse considerazioni:

a) i percorsi sono troppo lunghi e creano pericoli eccessivi per il pubblico e i concorrenti, anche in relazione ad un'ineluttabile impossibilità di controllo da parte delle forze dell'ordine e degli organizzatori;

b) l'indirizzo giurisprudenziale, che vuole il conducente sportivo sottoposto alla regolamentazione ordinaria della circolazione, da tempo ha segnato in concreto la fine delle corse di velocità in circuito su strade ordinarie. Al conducente, teso com'è a dare il massimo rendimento, non si possono imporre freni che contrastino con il fine per cui si batte (esempio sintomatico: rispetto del semaforo rosso).

L'avvenire, quindi, è nei circuiti permanenti. Il principio consente, peraltro, l'eccezione dei circuiti semi-permanenti, delle corse in salita e dei rallies. Ricordiamo che sono da considerarsi « semi-permanenti » quei circuiti che, pur utilizzando strade pubbliche, siano perfettamente isolabili dal traffico, anche pedonale, e presentino attrezzature permanenti adatte allo scopo, caratteristiche costruttive e dispositivi di sicurezza idonei. Soluzione che, al di fuori di ogni ipocrisia, fatta eccezione per il tempora-

traffico ordinario, il discorso non cambia.

Le competizioni di velocità su strade ordinarie trovano la loro fonte legislativa nell'articolo 9 del codice stradale. Tale norma, però, appare assolutamente inapplicabile non solo alle manifestazioni che si svolgono in autodromi, ma altresì a quelle nei circuiti semi-permanenti, alle corse in salita ed ai rallies. Ed infatti l'applicabilità dell'articolo 9 presuppone l'interferenza della gara con la circolazione in senso tecnico giuridico: vale a dire con la circolazione contemporanea su spazi ed aree pubbliche di veicoli, pedoni, animali non impegnati nella competizione.

Il che non avviene non solo nel caso degli autodromi, ma anche in ogni altro caso da noi preconizzato di chiusura al traffico ordinario dei percorsi; o meglio l'autorizzazione del Prefetto prevista dall'art. 9 C.d.S. dovrebbe riguardare la sola chiusura del traffico ordinario su quella strada mentre non dovrebbe riguardare il collaudo delle caratteristiche tecniche e di sicurezza del percorso.

Così le competenze dei soggetti chiamati a far parte delle commissioni poteva ben avere quel carattere meramente burocratico ed atecnico previsto dall'articolo 141 regolamento p.s., dal quale si constata che si tratta, in linea di massima, di burocrati generici, non di soggetti competenti del veicolo, della strada, delle competizioni motoristiche. Facciamo riferimento, ovviamente, alla posizione funzionale: salvando, quindi, l'eventuale competenza acquisita per esperienza personale. Si nota che fanno parte della commissione di collaudo, ad esempio, un esperto in elettrotecnica ed un rappresentante degli esercenti i locali di pubblico spettacolo; mentre ne sono esclusi un rappresentante dei piloti (i principali interessati!), degli organizzatori, ed un vero esperto in diritto.

Proprio nell'incompetenza, che vuole il parere non di tecnici, ma di generici buoni padri di famiglia, si annida

ro, un difetto di competenza tecnico-giuridica spesso induce a non comprendere lo spirito della circolare del 1962.

Per quanto concerne le autorizzazioni specifiche per le manifestazioni su circuiti semi-permanenti, le gare in salita ed i rallies, riteniamo che la materia possa essere convenientemente affidata alla competenza amministrativa della regione. Giova qui esporre le ragioni di tale scelta, la possibilità di armonico inquadramento giuridico della competenza regionale ed i modi di attuazione e di esercizio della competenza stessa. La competenza dei prefetti appare antistorica e anacronistica. Anzitutto si tratta di un decentramento fittizio, altro non essendo il prefetto che un rappresentante locale del potere centrale. Mantenere un decentramento pur affidato ad organi di autogoverno provinciali o comunali rischierebbe di creare eccessive disparità di trattamento e una polverizzazione della valutazione dei complessi interessi in gioco. La regione appare come lo strumento idoneo ad un temperamento fra una visione non particolaristica dei problemi ed una democratica sensibilità alle necessità ed agli interessi che manifestazioni come quelle motoristiche abbiamo visto involgere.

Per quanto concerne la legittimità della scelta, l'art. 2 del DPR 15-1-1972 n. 8, ponendo in concreta attuazione l'art. 117 della Costituzione, sotto il profilo della ripartizione delle competenze normative, affida alla regione la materia riguardante le « attrezzature sportive di interesse regionale ». A nostro avviso, infatti, per l'articolo 117 della Costituzione la materia delle competizioni motoristiche, sia negli autodromi che su strada, rientra nella competenza normativa ed amministrativa della regione. Si tratta, invero, di interventi in materia di lavori pubblici di interesse regionale (art. 117 Costituzione) e quindi di attrezzature sportive di interesse regionale (art. 2 lett. e DPR 15-1-1972 n. 8).

Infatti, impianti di interesse nazionale sono quelli che valgono a prepa-

deba intervenire anche in ordine alle competizioni (circuiti semi-permanenti, gare in salita, rallies) che attualmente si fanno rientrare a norma dell'art. 9 del codice stradale, nella competenza prefettizia.

Tale intervento si deve attuare attraverso l'istituzione da parte delle regioni delle commissioni di collaudo dei percorsi: le quali devono avere un potere direttamente decisionale, e non soltanto consultivo. In buona sostanza, le commissioni dovrebbero diventare veri e propri organi della regione, con attribuzioni della competenza al rilascio della autorizzazione amministrativa. Tale autorizzazione cesserebbe, pertanto, di essere un atto amministrativo complesso, in quanto la valutazione positiva del percorso concretizzerebbe istantaneamente l'autorizzazione.

A questo discorso non può essere di ostacolo l'art. 6 del DPR 15-1-1972 n. 8 che fra le attribuzioni esclusive dello stato comprende la pubblica sicurezza. Invero la funzione delle attuali commissioni provinciali di vigilanza è puramente amministrativa. « Collaudare » significa, infatti, approvare un determinato percorso, stabilendo il margine di sicurezza e segnalando le opportune provvidenze (condizioni del fondo stradale, larghezza della sede stradale, svolgimento e numero delle curve, equilibrio tra la potenza della macchina e la strada, ecc.). Trattasi di un accertamento di natura tecnica, nel quale ben possono incorporarsi i criteri relativi alla protezione della pubblica incolumità. Agli organi statali di

Che poi il collaudo non possa esonerare da responsabilità il tecnico che dirige la corsa, cui mai vien meno l'obbligo di vagliare, alla stregua della sua specifica competenza, le condizioni della strada per accertare se rappresentino un pericolo per i corridori o per i terzi, resta un punto fermo, sul quale nessun rilievo ha la competenza dello stato ovvero della regione.

Né vale obiettare che agli organi statali deve permanere la funzione di

zo dei suoi ufficiali o agenti ad ogni rappresentazione dal principio alla fine, per vigilare nell'interesse dell'ordine, della sicurezza pubblica, della morale e del buon costume ».

La discrezionalità delle commissioni regionali non potrà, peraltro, essere assoluta. Deve, quanto meno, essere vincolata da una normativa tecnica di indole generale.

Tutto ciò premesso, proponiamo al Convegno l'approvazione della seguente mozione:

« Il Convegno, preso atto della relazione del dr. Giorgio Liguori, Presidente del Comitato studi giuridici della CSAI, sulla riforma degli strumenti amministrativi di autorizzazione alle competizioni;

« ritenuto che l'attuale sistema, condizionato al parere di fatto vincolante delle commissioni provinciali di collaudo, è anacronistico, sia per la formazione meramente burocratica ed atecnica delle stesse, sia perché si ispira ad una regolamentazione, oltre che illegittimamente espressa da una mera circolare, imprecisa e contraddittoria

ritenuto

« che l'ordinamento vigente consente una diversa visione e nuova soluzione del problema, meglio confacentesi alle esigenze delle competizioni motoristiche,

indica

« la Regione come unico organo competente, a sensi degli artt. 117 Costituzione e 2 D.P.R. 15-1-72 n. 8, ad intervenire in via normativa ed amministrativa per regolare la materia, pur nell'ambito di una normativa statale, anche se di forma regolamentare, che fissi principi generali di sicurezza sulla base delle acquisizioni tecnico-giuridiche raggiunte in questo campo dalla CSAI,

auspica

« che nella composizione delle commissioni regionali di vigilanza si tenga presente l'esigenza di inserire, fra tecnici specifici e rappresentanti degli organi di autogoverno locale, un rappresentante della CSAI, uno della FIM, uno dei piloti, e un tecnico di diritto ».

COMMISSIONE SPORTIVA
AUTOMOBILISTICA ITALIANA

II CONGRESSO
NAZIONALE DELLO
SPORT AUTOMOBILISTICO
1972
XX CONVEGNO DELLE
COMMISSIONI SPORTIVE
DEGLI AUTOMOBILE CLUB
TAORMINA 24-25 NOVEMBRE 1972

PROGRAMMA

Non a caso concludiamo questa parte dedicata al Convegno CSAI scoprendo le carte dello sport automobilistico italiano per il 1973! Le carte-piloti, appunto, che vi abbiamo presentato in copertina. Mondiale Piloti F. 1, Mondiale ed Euromarche sport, Campionati Rallies vedranno sulla scena mondiale per i nostri colori i campioni dei quali ora vi presentiamo un breve identi-kit. Sarebbe stato magari più giusto darvi la copertina su fondo grigio, color asfalto delle piste. Ma il verde, oltre ad essere il tappeto tipico del gioco di carte, significa anche speranza almeno in Italia.

E' a questi piloti che le squadre italiane affidano le speranze dei nostri appassionati. Tra queste « carte », come vedete, gli stranieri abbondano, gli italiani difettano. E' il problema di sempre. A parte il depauperamento del nostro serbatoio-piloti anche il sostegno adeguato manca. E' storia vecchia.

Le Case non riescono a dimenticare, ed anzi riacutizzano, quella esterofilia che nel 1973 avrà punte inconsuete, se anche nelle squadre rallistiche non si riescono a trovare, in Italia, piloti ritenuti adeguati al nuovo rallysmo di potenza.

Ecco perché questo « tappeto » merita di trovare eco a Taormina

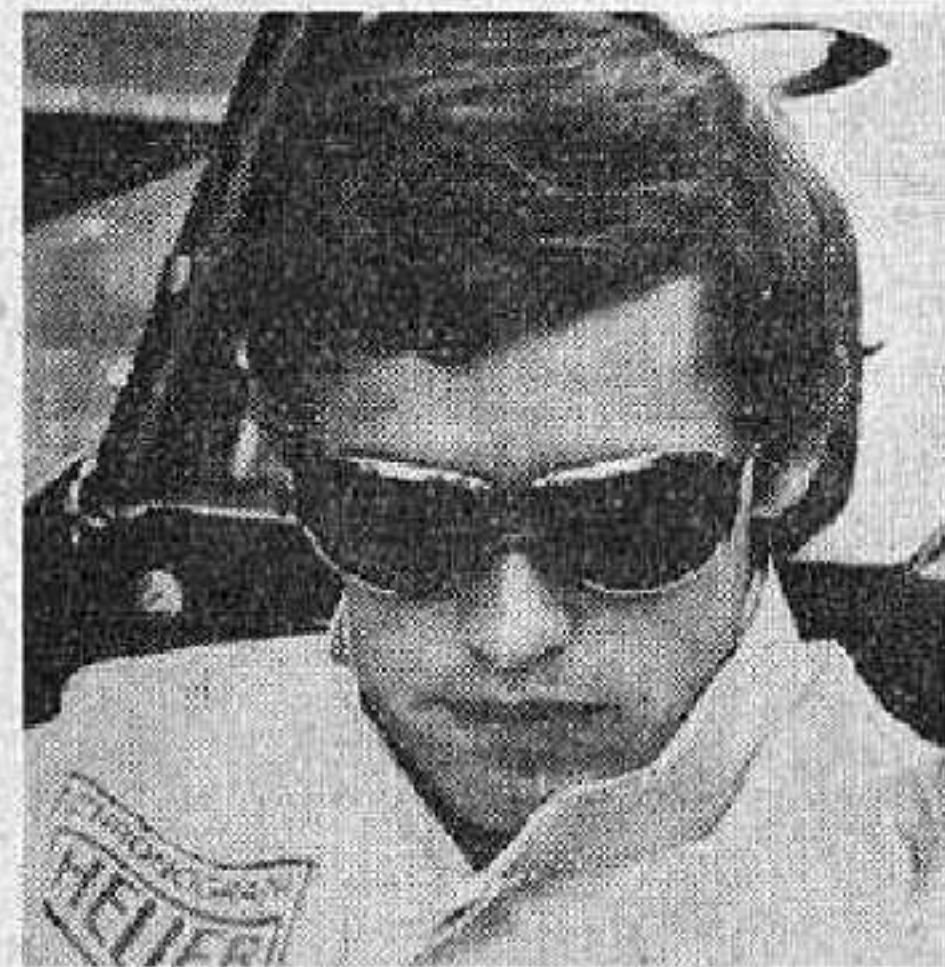
Dalle carte tricolori '73



FERRARI

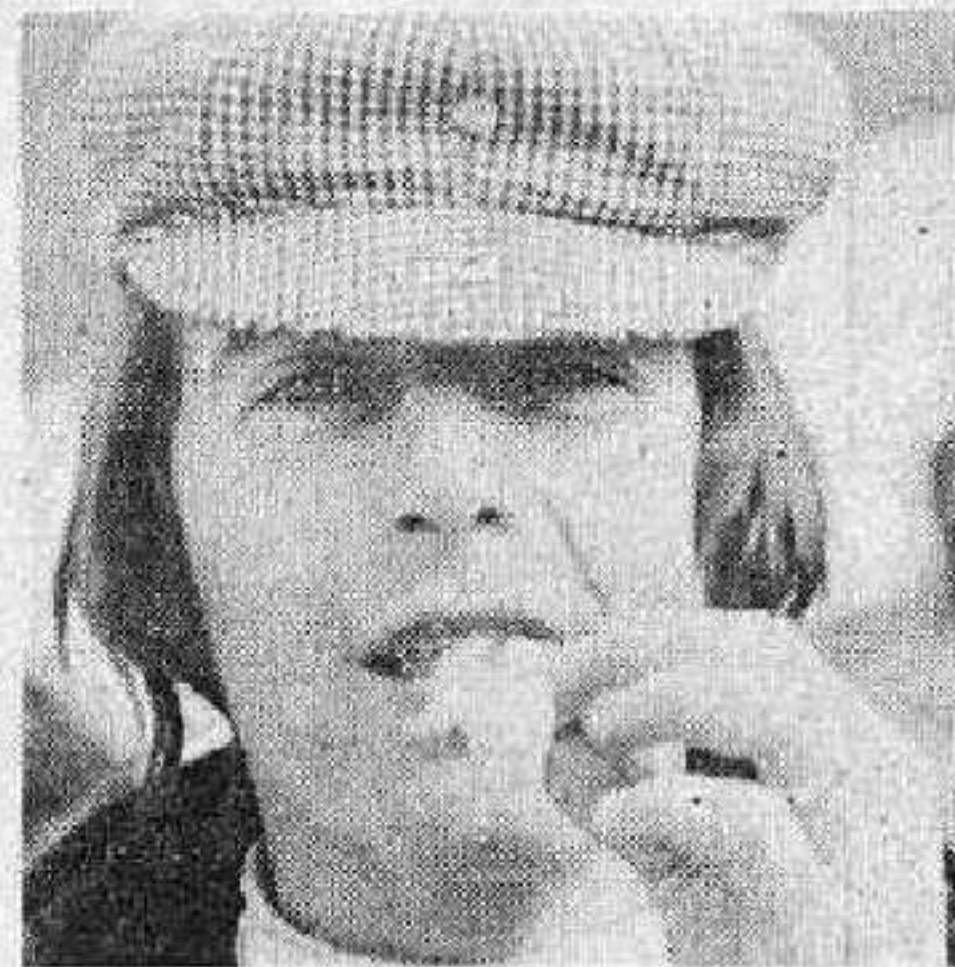
La squadra del Cavallino, dopo le note vicende d'estate, cioè il « taglio » del finanziamento Fiat, si ripresenta per il '73 con i problemi di sempre. Il 312 P, che ha vinto quest'anno il Mondiale Marche, deve affrontare la nuova stagione praticamente immutata: è stato solo allungato il passo, modifica questa che lo ha reso più « guidabile » ma che non ha certo fatto guadagnare in prestazioni, specie se si pensa agli avversari a caccia di rivincita. La monoposto dal canto suo non ha ancora trovato uno sbocco definitivo tra il superamento della B. 2, la « congiura della gelosia » per la B. 3 e l'ancor immaturo programma B. 4. Per i piloti la squadra nel complesso si presenta indebolita: mancheranno ANDRETTI, PETERSON, SCHENKEN e la loro assenza non è di poco peso. La nota positiva è data tuttavia dall'impegno « a tempo pieno » di MERZARIO, accanto ad ICKX in F. 1. Per lo sport invece Ickx ha voluto come compagno di coppia il « fante » Redman; Merzario sarà insieme a Pace ed essi formeranno certamente la coppia più spregiudicata.

d. r. CALIRI
d. s. ROSANI



Jacky ICKX

Nato a Bruxelles il 1. gennaio 1945 - Casco: blu-bianco. Ha cominciato con una corsa in moto all'età di 16 anni, ma nel 1966 fu ingaggiato da Ken Tyrrell per la Matra F. 3 e nel 1967 ha conquistato il titolo europeo in F. 2. Nel 1968 fu ingaggiato da Ferrari per il quale vinse il G.P. di Francia. La sua carriera è continuata sempre sulla cresta dell'onda e nel '69 fu primo al Nurburgring e Mosport in F. 1 e a Sebring e Le Mans con i prototipi. Nel 1970 fu secondo al campionato mondiale piloti e nel '71 ha vinto il G.P. d'Olanda e il Trofeo Rindt. Nel 1972, in F. 1 ha vinto il G.P. di Germania e con le Ferrari sport le gare mondiali di Daytona, Sebring, Zeltweg e Watkins Glen.



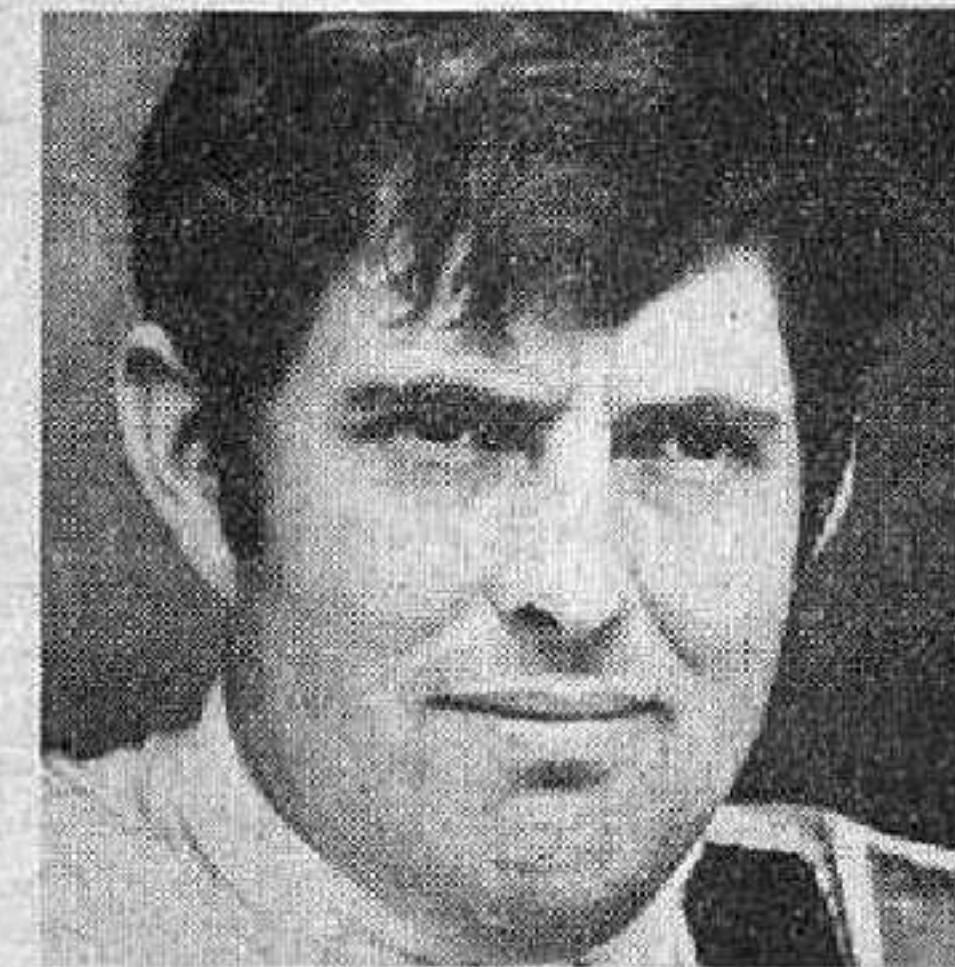
Arturo MERZARIO

Nato a Civenna l'11 marzo 1943 - Casco: bianco con filettatura rossa. Ha cominciato a correre vincendo un rally in Sardegna. Dopo un paio di stagioni da « privato » con vetture Abarth, fu assunto come pilota ufficiale della Casa torinese per la quale ha vinto un campionato europeo della montagna e per due volte la massacrante corsa del Mugello. Alla fine del 1969 veniva assunto dalla Ferrari dalla quale veniva tuttavia impiegato sporadicamente. Il 1972 è stato l'anno della sua « esplosione »: ha vinto la Targa Florio e la 1000 km di Spa nel campionato mondiale marche, a Dijon, Enna e Silverstone nell'europeo marche 2 litri (con Abarth), la 500 Km di Imola e la 9 Ore di Kyalami con la Ferrari 312 P, e a Misano con il 2000.



Carlos PACE

Nato a San Paulo (Brasile) nel 1944 - Casco: blu con facce gialle. Come i fratelli Fittipaldi, Carlos ha cominciato la sua carriera agonistica sui kart. Quando nel 1970 è venuto in Europa poteva contare su una esperienza settennale su vetture turismo e prototipi sudamericani. E' stato un po' la rivelazione dell'anno 1971, ma il 1972 non gli è stato molto favorevole. Ha vinto a Interlagos in F. 2, si è piazzato 5. e 6. in F. 1 nel Belgio e in Spagna e con i prototipi ha riportato un 2. posto (su Ferrari) a Zeltweg e un 3. posto a Watkins Glen.



Brian REDMAN

Nato a Burnley (G. B.) nel 1940 - Casco: bianco. Ha iniziato nel '59 con una Mini Morris. Nel 1968 ha debuttato in F. 2 con la Dino Ferrari e in F. 1 con la Cooper Maserati. Sempre nel '68, l'anno dei suoi primi grossi risultati, ha avuto un incidente nel G.P. del Belgio che lo ha tenuto a lungo lontano dalle piste. Nel '69 ha corso con la Porsche vincendo insieme a Siffert 5 gare del mondiale. Dopo una sosta per gravi ustioni, firmò il contratto con la Ferrari a fine stagione '71, vincendo subito alla 9 Ore di Kyalami. Nel 1972 ha ottenuto questi risultati: 1. alla 1000 Km di Buenos Aires; 4. alla 6 Ore di Daytona; 6. alla 1000 Km di Brands Hatch; 1. alla 1000 Km di Spa; 2. alla 1000 Km del Nurburgring; 1. alla 1000 Km d'Austria.



ALFA

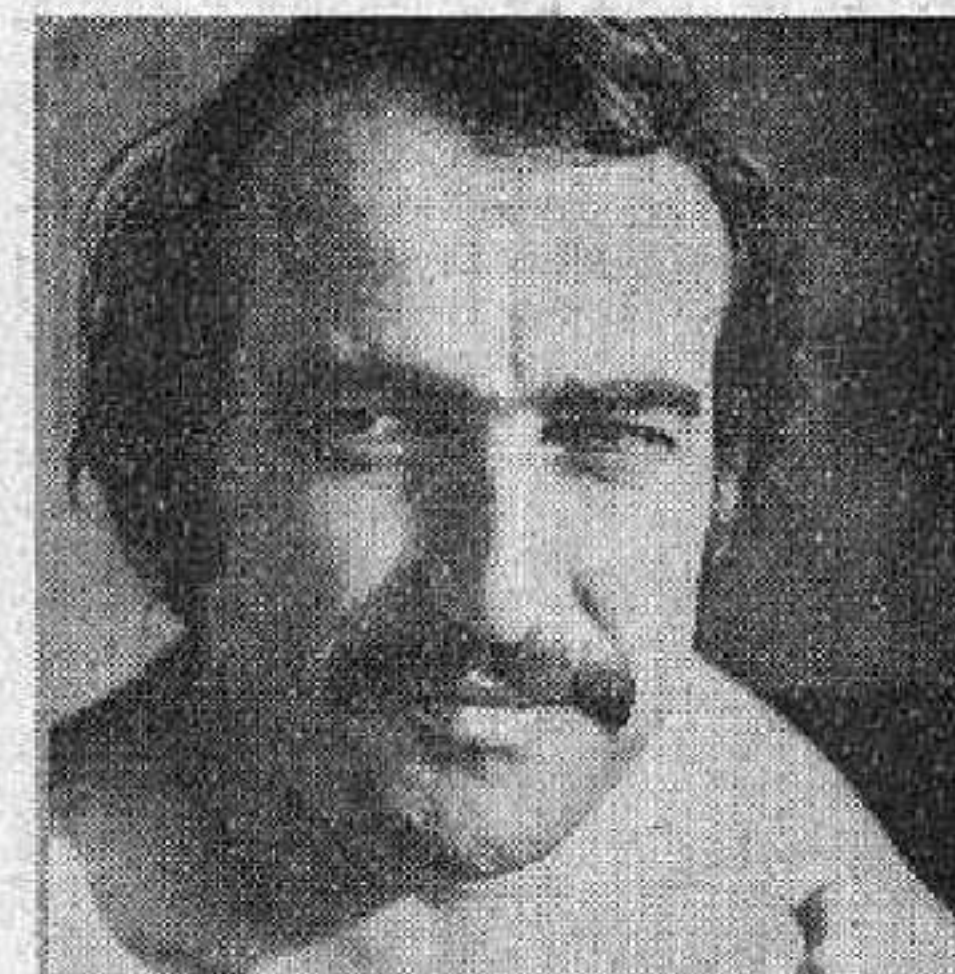
La squadra Alfa '73 è, sulla carta, più forte di quella Ferrari. Basta leggere i nomi: Regazzoni, Stommelen, Revson, de Adamich. Ma se i piloti ci sono, il problema resta quello delle macchine. L'Alfa sta provando il nuovo 12 cilindri e se la preparazione andrà bene e la macchina dovesse dare i risultati sperati, l'Alfa potrebbe correre con tre macchine. Potrebbe entrare nel mazzo anche il jolly Facetti, visto che Regazzoni ha firmato per cinque corse, e anche Wisell o altri piloti ingaggiati a contratto. Il debutto del 12 cilindri comunque non avverrà certamente a Daytona. La prima « uscita » potrebbe essere a marzo a Road Atlanta che dovrebbe ospitare (ma non è ancora certo) la ex 12 Ore di Sebring.

d. t. - d. s. ing. CARLO CHITI



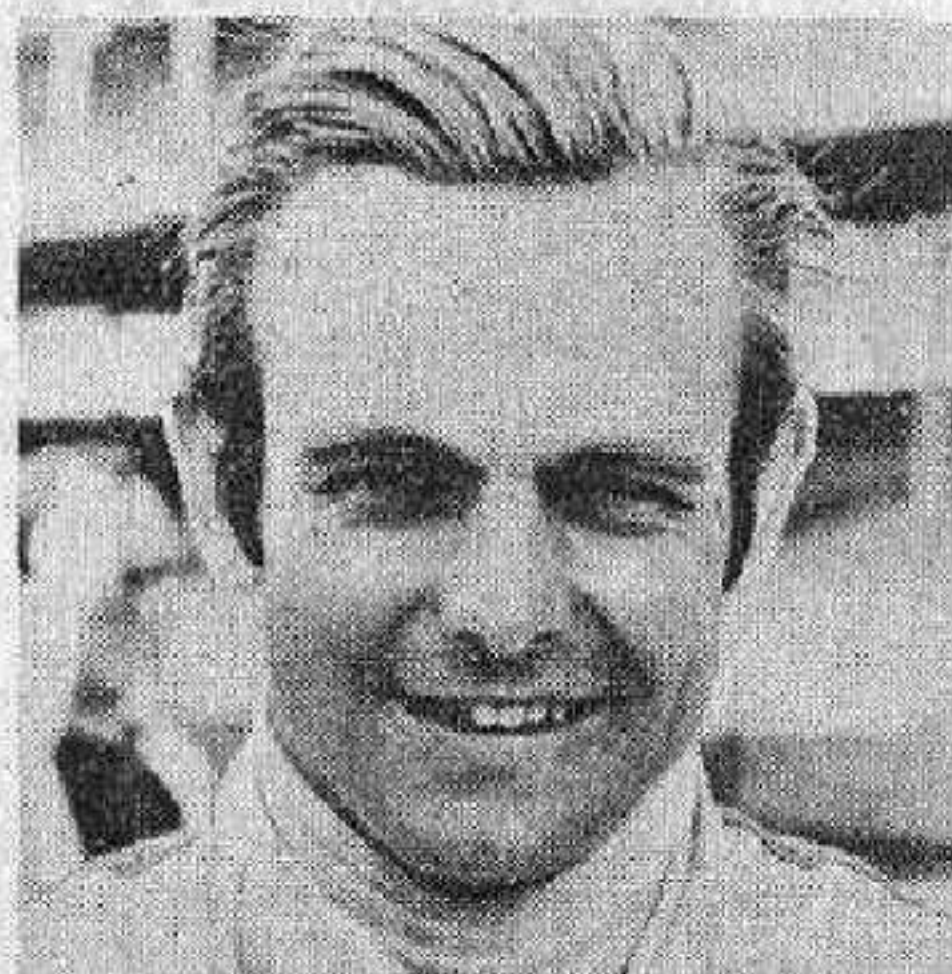
Rolf STOMMELEN

Nato a Siegen (Germania) nel 1943 - Casco: rosso e bianco. Ha cominciato a correre nel 1964 con vetture Porsche ottenendo ben presto risultati interessanti. Nel 1967 ha vinto la Targa Florio sempre per la Porsche e nel 1970 ha fatto il suo esordio in F. 1. Il 1972 è stato un anno negativo per il ricciuto pilota tedesco; i suoi migliori risultati sono stati, con l'Alfa 33tt3, un 3. posto a Brands Hatch e un 5. a Zeltweg.



Clay REGAZZONI

Nato a Lugano nel 1939 - Casco: bianco-rosso. Ha cominciato a correre con una De Tomaso F. 3 nel 1965, dopodiché lo troviamo impegnato con la Tecno nel Campionato europeo F. 2 che egli vinse nel 1970 mentre correva già anche per la Ferrari. Nel 1972 il pilota svizzero ha siglato una notevole stagione che lo ha visto, in F. 1, al 2. posto al Nurburgring, 3. in Spagna, 4. a Buenos Aires e 5. in Canada. Con le Ferrari prototipo, 1. a Monza, 2. a Buenos Aires e Spa, 4. a Daytona per il mondiale marche, e 1. a Kyalami recentemente.



Peter REVSON

Nato a Honslow (USA) nel 1939 - Casco: bianco con baffi rosso-bleu. Ha cominciato a correre nel 1960 in una gara alle Isole Hawaii, quindi dopo alcune stagioni in F. 3 ha partecipato attivamente alle gare USA. Dopo un 8. posto nella classifica Can-Am del '70, Revson otteneva la grande affermazione nel 1971 dominando la più faticosa serie americana alla guida di una McLaren. Nel 1972 ha corso per l'Alfa con i prototipi (3. a Brands Hatch) e per la McLaren in F. 1 piazzandosi 2. nel G.P. del Canada, 3. nei G.P. Sud Africa, Gran Bretagna e d'Austria. Nel Can-Am ha ottenuto un 2. posto a Watkins Glen.



Andrea DE ADAMICH

Nato a Milano il 3 ottobre 1941 - Casco: bleu scuro con strisce bianche. Ha cominciato a correre nel 1961 e dopo alcune stagioni in F. 3 è diventato pilota ufficiale Alfa esplicando la sua attività particolarmente sulle vetture sport. Nel 1972 ha svolto una intensa stagione partecipando a gare F. 1, F. 2 e sport; i suoi migliori risultati sono stati: in F. 1, 2. nel G.P. della Repubblica e 4. nel G.P. di Spagna; in F. 2 il 3. posto a Imola; con le sport, i terzi posti in Targa e al Nurburgring per il campionato marche e il 1. posto a Monza del 3 settembre.

APPELLO URGENTE

Il « Racing Club Sandro Munari » di Valdobbiadene (Treviso) è alla disperata ricerca di PLASMA SANGUIGNO dei gruppi A o 0 NEGATIVO per un bambino di 6 anni che soffre di leucemia. Pertanto chiunque potesse in qualsiasi modo rendersi utile è pregato di telefonare con tutta urgenza al 0423-72234.

mina. Nelle documentazioni finora fornite manca qualsiasi accenno all'unico argomento (oltre i calendari) che l'ing. Rogano ha lasciato nel limbo della sua (misteriosa) relazione. Il « Piano pro-piloti » italiani. Qualcosa si è saputo. AUTOSPRINT ha anticipato il progetto della NAZIONALE F. 2 sul cui meccanismo di attuazione ha lavorato una Commissione per un mese, quella composta dal conte Zanon, Eugenio Dragoni, e i Presidenti ANCAI e FISA, Ceard e Zagato. Sembra però che negli ultimissimi giorni il cosiddetto « Piano azzurro » (che si fonda sulla disponibilità di 70 milioni circa) abbia avuto uno stop.

La scorsa settimana, prima di andare a Taormina, Rogano è stato a Maranello con due componenti del « comitato di scelta » predisposto dalla CSAI, cioè Dragoni e Zanon. Abbiamo buone ragioni di pensare appunto ad una riprogrammazione, sulla base anche di quei suggerimenti che Ferrari avanzò in un articolo su AUTOSPRINT qualche settimana fa, cioè quello di « allenare » dei giovani, ora che si dispone di un gruppo di autodromi, per poi tentare il lancio, come è avvenuto con Merzario e Munari.

ABARTH
Osella

La vittoria nell'Europeo 2 litri, oltre a premiare l'attività di Osella, ha « riattivato » l'interesse Fiat. Sarà infatti l'Abarth (cioè la Fiat) a fornire i motori ad Osella per il prossimo anno. C'è da dire che il risultato e le numerose vittorie di quest'anno sono legate al « fenomeno » Merzario oltre che alle reali doti della vettura. Il due litri Osella potrebbe comunque portare, nel '73, ad una grossa sorpresa: una squadra tutta italiana con Merzario, Galli (che è stato preferito a Bell e Hezemans, mentre per la F. 1 il pratese sta ancora sfogliando la « margherita » Tecno o Politoys) e « Lele » Pinto che, come ha confessato anche in TV, vuol ritornare, almeno in alcune occasioni alla velocità. Su questo programma « italiano » potrebbe innestarsi anche una prospettiva Ferrari. Se diventasse necessaria una terza 312 P Ferrari, specie ora che si riparla di 24 Ore, una coppia GALLI-PINTO non sarebbe da escludere proprio, tanto più che Munari pare non più tanto orientato verso programmi velocistici che esolino dal programma Stratos (che prevede anche gare di velocità) specie trattandosi di presenze occasionali, che esigono troppa preparazione a singhiozzo e con tutte le incognite del caso.

d. t. TOMAINI
d. s. TRUFFO

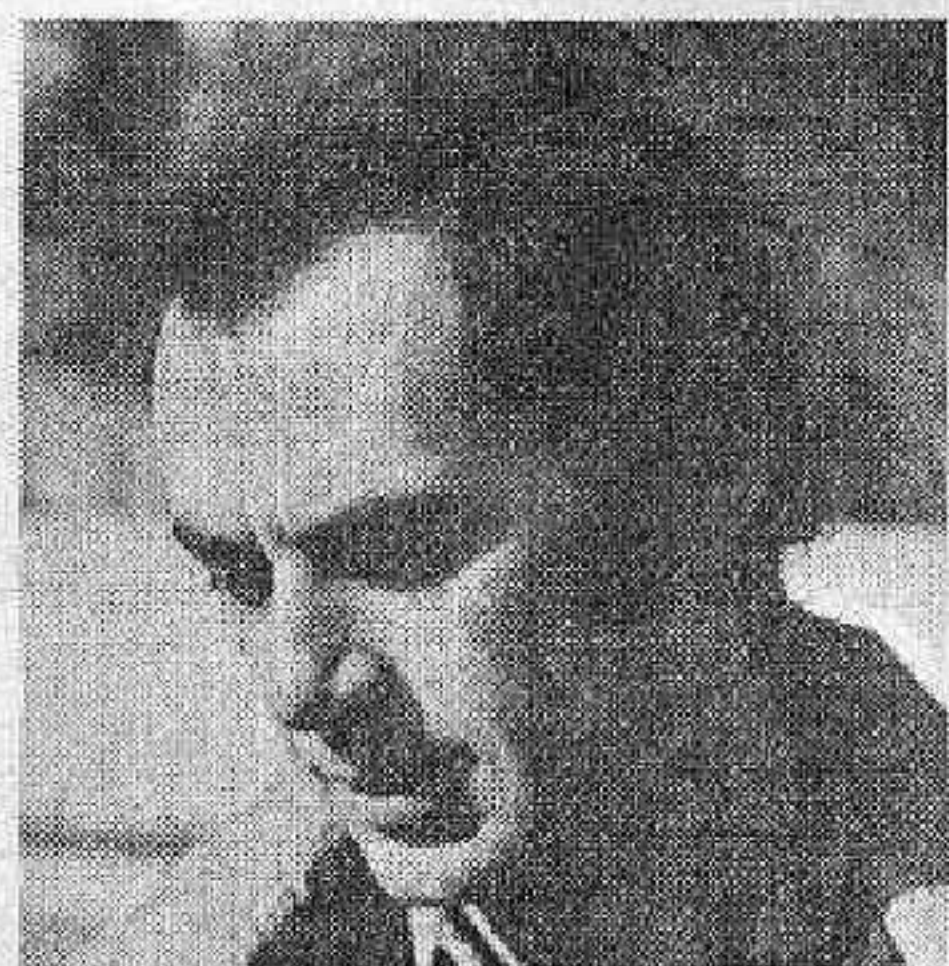
al PIANO AZZURRO



Per la Lancia (Marlboro) sarà l'anno STRATOS, anche se la messa a punto della nuova « giti » necessita ancora di qualche tappa. Tempi non lunghi comunque. A Montecarlo in gennaio, dove la Lancia è attesa per difendere la sua grande prodezza, ci saranno quattro HF (le altre sono state cedute alla Scuderia Jolly Club) per le coppie MUNARI-MANNUCCI, BALLESTRIERI-MAIGA (ex secondo di Dall'Ava) e LAMPINEN-SODANO (per le gare HF). Per la quarta c'è ancora incertezza: si parla insistentemente di ANDRUET ma un impegno del francese come pilota ufficiale Lancia è ancora da definire. Andruet ha programmi anche in proprio di velocità, avendo uno sponsor particolare. Potrebbe anche inserire la Stratos in una combinazione del genere.

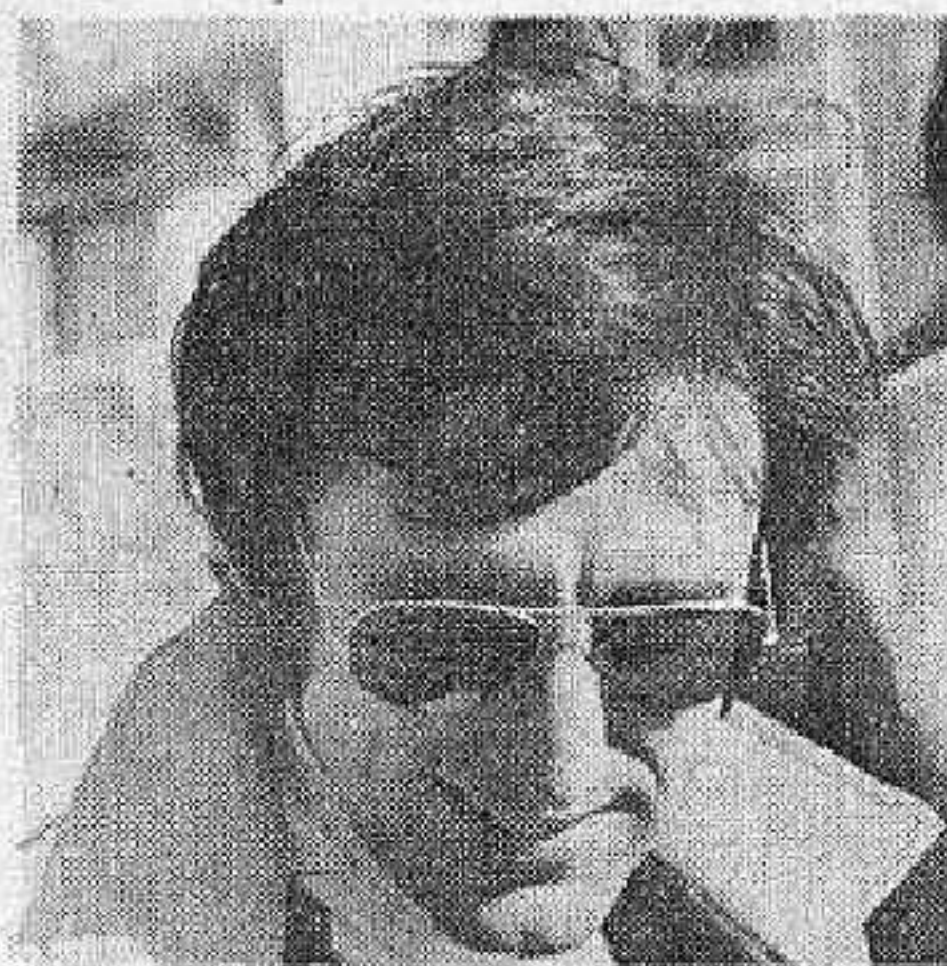
d. t. GIAMPAOLO DALLARA

d. s. CESARE FIORIO
DANIELE AUDETTO



Sandro MUNARI

Nato a Cavarzere il 27 marzo 1940. E' entrato a far parte della squadra Lancia nel 1966 come « secondo » e poi è passato alla prima guida con un collaudo durissimo: il Rally di Montecarlo, insieme all'inglese Harris. Nel '67 è stato campione italiano rally. Nel '69 ha corso con Barbasio, Davemport e Bernacchini vincendo il Sestriere e le Alpi Orientali. Poi è venuto il turno di Mario Mannucci e il successo nella Mitropa Cup nel '71. **Questi i più importanti successi del 1972:** 1. Rally di Montecarlo; 1. Targa Florio; 4. 1000 km d'Austria; 1. Rally di Sicilia; 1. Rally di S. Martino.



Amilcare BALLESTRIERI

Ha 35 anni ed è nato a Sanremo. Passato all'automobilismo dal motociclismo dove era pilota ufficiale della Benelli, si è presentato nella specialità rallistica con un secondo posto nel debutto al Rally dell'Elba su di una Renault 8 Gordini. Questo risultato gli fruttò il posto fisso nella squadra Lancia. In coppia con Audetto, conterraneo, dal 1971 ha avuto come seconda guida il milanese Bernacchini. Per la prossima stagione farà coppia con Maiga, ex « secondo » di Dall'Ava. **Questi i più importanti successi del 1972:** 1. Rally di Sanremo; 1. Rally Elan; 3. Semperit.



Jean Claude ANDRUET

Francese, ha 31 anni e una carriera automobilistica ricca fin dagli inizi di bei successi. Ha corso con la Renault Gordini e dal '67 entrò a far parte dell'équipe Alpine. Campione francese dei rallies non disdegna gli impegni velocistici che gli permettono di mettere in risalto le sue capacità. E' proprio in funzione del modo nuovo di pensare i rallies che la Lancia se lo è assicurato per l'annata '73. **Questi i più importanti successi del 1972:** 1. Tour de Corse; 1. Tour de France; 1. Lion Solitude.



Nanni GALLI

Nato a Bologna il 2 ottobre 1940 - Casco: giallo con striscia variegata centrale. Dopo i suoi primi passi kartistici, ha cominciato a correre nel 1964 e nel 1965 diventava campione italiano delle Turismo. Passato nel 1967 all'Alfa Romeo veniva particolarmente impiegato in corse per vetture sport. Il 1972 non è stata una stagione particolarmente fortunata per il pilota toscano la cui Tecno F. 1 ha largamente denunciato le incertezze dell'inizio. I suoi migliori risultati 1972 sono stati il 3. posto nel G.P. della Repubblica a Roma con la Tecno, il 2. posto in Targa Florio con il 3313 Alfa e il 2. posto a Jarama con l'Abarth 2000 nell'euromarche.



I successi di Pinto e delle 124 sport quest'anno hanno fatto compiere un passo chiaro e preciso alla Fiat, facendola uscire da quella specie di « ci sono e non ci sono » che nascondeva il notevole sforzo della Casa nei rallies, che nel '73 giocherà le sue carte con la 124 Fiat-Abarth rally, con motore che si spera arrivi a 175 CV. L'assunzione del pilota tedesco WALDEGAARD e del suo « secondo » Thorzelius, anche se con un contratto « a gare », testimonia questo definitivo impegno in prima persona della Fiat. Waldegaard correrà sicuramente il Montecarlo, il rally del Marocco e il Tap. Per le altre corse dovrà raggiungere un accordo anche in vista degli impegni velocistici con la BMW. Novità poi nelle coppie italiane: PINTO lascia MACALUSO e avrà BERNACCHINI (che ha divorziato dalla Lancia) come BARBASIO abbandonato dal suo navigatore SODANO lo sostituirà con MACALUSO, mentre PAGANELLI resterà con RUSO. BISULLI sarà impiegato dalla Fiat solo in gare nazionali.

d. t. ing. FERNANDO RUSSO

d. s. GIOVANNI MARUFFI



Bjorn WALDEGAARD

Nato in Svezia nel 1943, fu « scoperto » e valorizzato nel '68 quando con una Porsche 911 datagli dall'importatore svedese vinse il Rally di Svezia. La Porsche dopo quel successo lo ha preso in forze, concedendogli anche « distrazioni » velocistiche, come la Targa Florio. Ottimo pilota, ha vinto per due volte il Montecarlo e ha condotto al successo nel Mondiale Marche 1970, la sua Porsche 911 S. La Fiat lo ha ingaggiato per la prossima stagione ma per sole 4-5 prove in quanto Waldegaard parteciperà anche all'Europeo Turismo con la BMW. **Il risultato più importante del 1972** è un secondo posto al Rally di Svezia.



Raffaele PINTO

Detto « Lele », nato a Casnago (Como) nel 1945. Ha iniziato l'attività con una Abarth 595. E' stato pilota ufficiale Lancia prima di passare alla Fiat. Ha sempre unito all'attività rallistica quella velocistica e solo da quest'anno si è dedicato completamente ai Rally, vincendo il campionato europeo Conduttori. Nel '73 non avrà più al suo fianco Macaluso, sostituito da Bernacchini. **Questi i suoi più importanti successi del 1972:** 8. Rally di Montecarlo (con Eisendle); 1. Rally di Costa Brava; 2. Elan Rally; 1. Rally Hessen; 1. Rally Semperit; 1. Rally di Polonia; 2. Rally di S. Martino; 1. Rally di Jugoslavia; 1. Rally dei 1000 minuti.



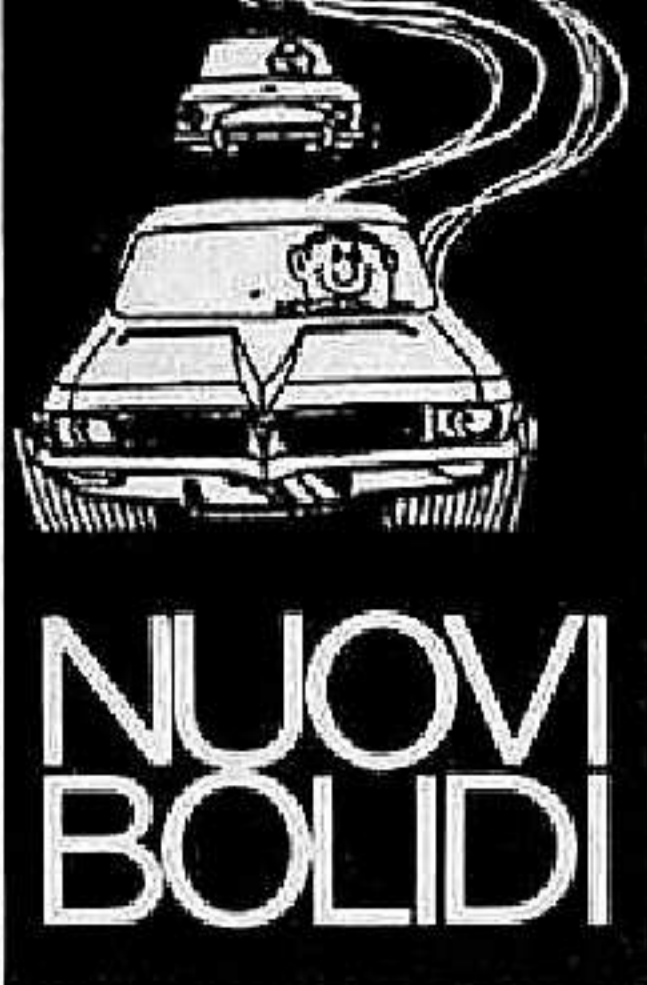
Alcide PAGANELLI

Nato a Forlì nel 1942, Paganelli ha tutto del romagnolo purosangue: simpatia, grinta, estrosità. Iniziò a correre con una Renault Gordini con la quale ha fatto corse in salita prima di passare ai rallies. Nel '68 era già nella squadra Lancia. L'anno dopo è passato alla Fiat con il suo « secondo » ideale, almeno sotto certi punti di vista, il conterraneo Ninni Russo, in coppia con quale si è assicurato il titolo italiano nel '70. **Questi i più importanti successi del 1972:** 1. Rally delle 4 Stagioni; 3. Rally di Sicilia; 2. Rally Hessen; 4. S. Martino di Castrozza; 5. Rally TAP.



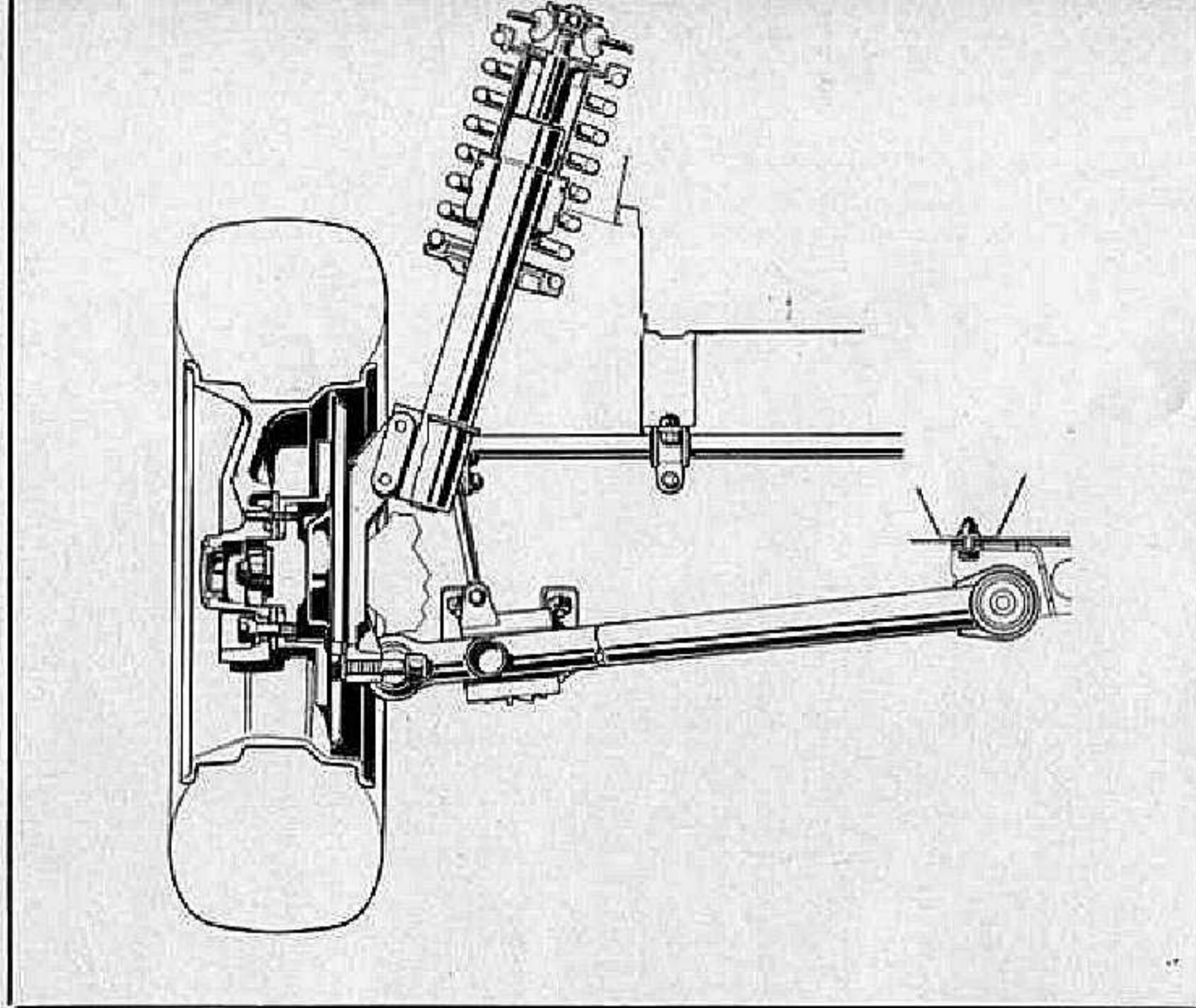
Sergio BARBASIO

Nato a Genova nel 1938. Ha iniziato a correre nel '62 con una 500. E' nei rallies dal 1966 quando correva con una Renault Gordini in coppia con la moglie « Dede ». Nel '67 è alla Lancia dove da coequipier passa presto a « prima guida » in coppia con Mannucci e poi con Sodano con il quale ha vinto il Campionato Italiano Rallies nel 1971 e quest'anno, sempre con la Lancia HF 1.6. Il passaggio alla Fiat lo vedrà correre in coppia con Macaluso. **Questi i più importanti successi del 1972:** 6. Rally di Montecarlo; 3. Rally Firestone; 2. Rally dell'Isola d'Elba; 2. Rally 4 Regioni; 1. Rally delle Alpi Orientali; 2. Rally di Sanremo.



«Parte» per
l'omologazione nel
G.T. Speciale la
**Fiat Abarth
124 Rally**

La 124 R con la sospensione alla CHAPMAN



A sinistra, la sospensione posteriore indipendente, con montante verticale e lungo braccio inferiore. A destra, come si presenta la nuova Fiat Abarth 124 rally. Il tettuccio fisso è in fibra di vetro

Sotto, a sinistra, la Fiat Abarth 124 rally usa il motore 1800 della 132 portato a 128 CV. A destra, una trasparenza della vettura, che fa notare il robusto roll-bar montato in serie e le ruote posteriori indipendenti

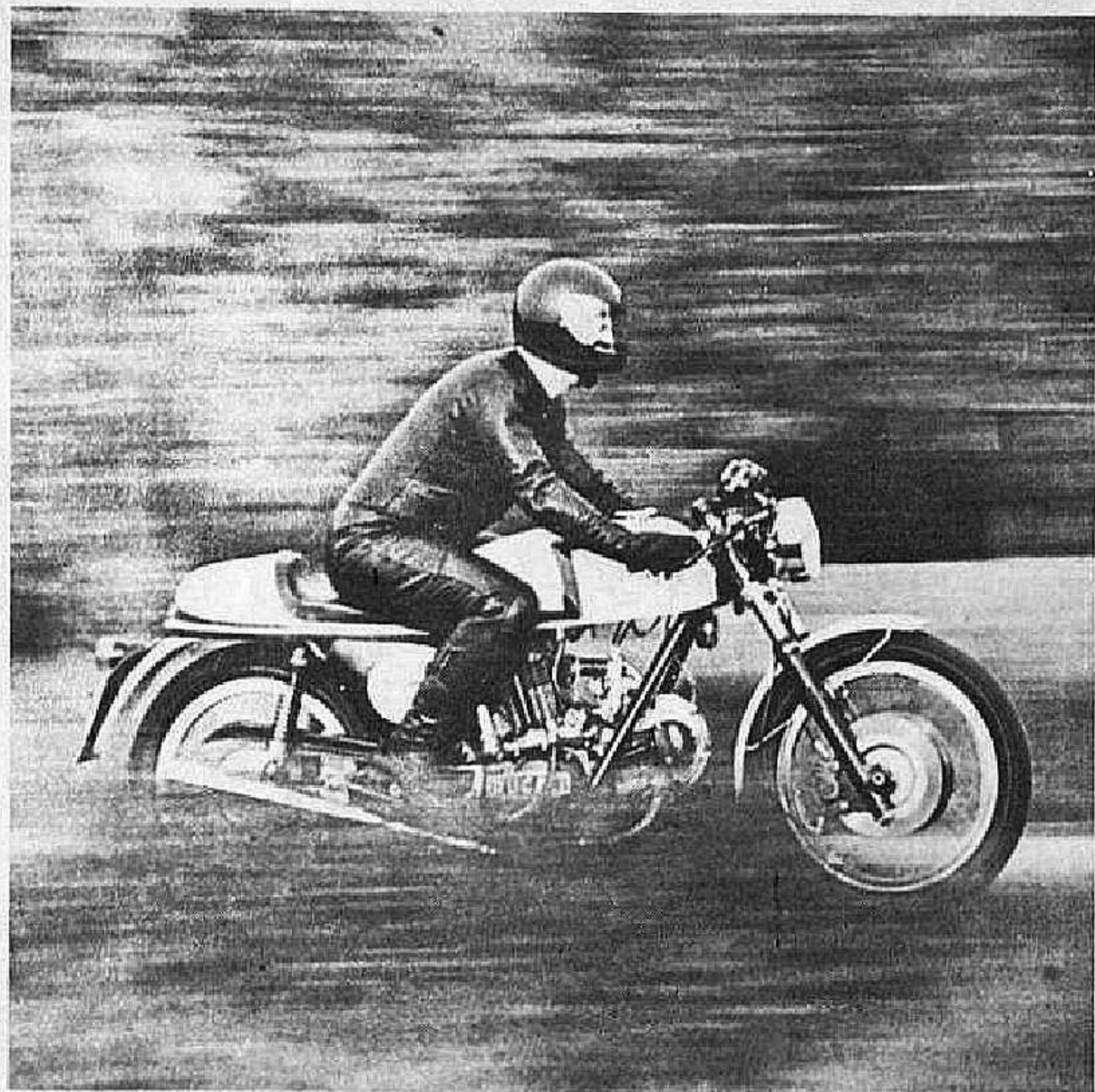


TORINO - Probabilmente la metà di novembre era già una data stabilita in precedenza, ad ogni modo raramente il lancio ufficiale di un nuovo modello è più tempestivo di questo. «Sospinta» quasi materialmente dalla magnifica stagione agonistica appena conclusa, la nuova Fiat Abarth 124 Rally discende in linea retta dalla Fiat 124 spider gruppo 4 che ha vinto il Campionato Europeo Rallies piloti con Pinto e Macaluso, ed è dichiaratamente destinata a prenderne il posto non appena raggiunto il traguardo dell'omologazione in Gran Turismo Speciale. A questo proposito, la prima serie di 500 macchine sarà destinata al mercato interno.

Di questa vettura si sapeva ormai tutto, anche perché un esemplare di essa si è visto sui campi di gara, in mano a Faganelli, che ha collaudato il prototipo della 124 1800 al TAP ed al Rally di San Marino. Ed era esattamente la vettura ora messa in produzione, con il motore 132, il ponte posteriore indipendente, e la maggior quantità

BRUNO DE PRATO

MOTO



SPERLING & KUPFER EDITORI

UNA RAGIONE DI PIU'

- Per sapere come si corre
- Per sapere come si vince

IN MOTO LEGGETE

MOTO

di Bruno De Prato

La tecnica, la manutenzione,
la moto usata, la guida,
gli accessori, le corse,
un libro essenziale.

152 pagine 142 fotografie L. 2.500

Spedire questo
tagliando a:
AUTOSPRINT
Via dell'Industria 6
40068 S. Lazzaro
di Savena (BO)

VOGLIATE INVIARMI N. COPIE

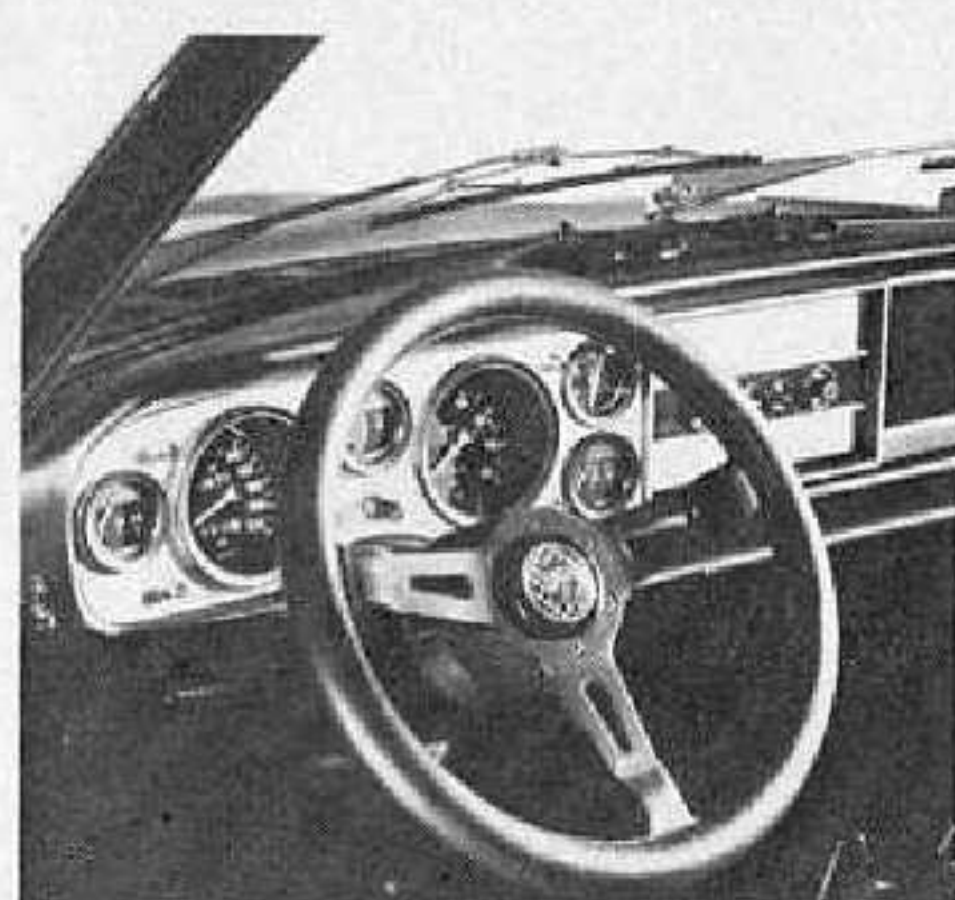
di MOTO a L. 2.500 cadauno

NOME E COGNOME

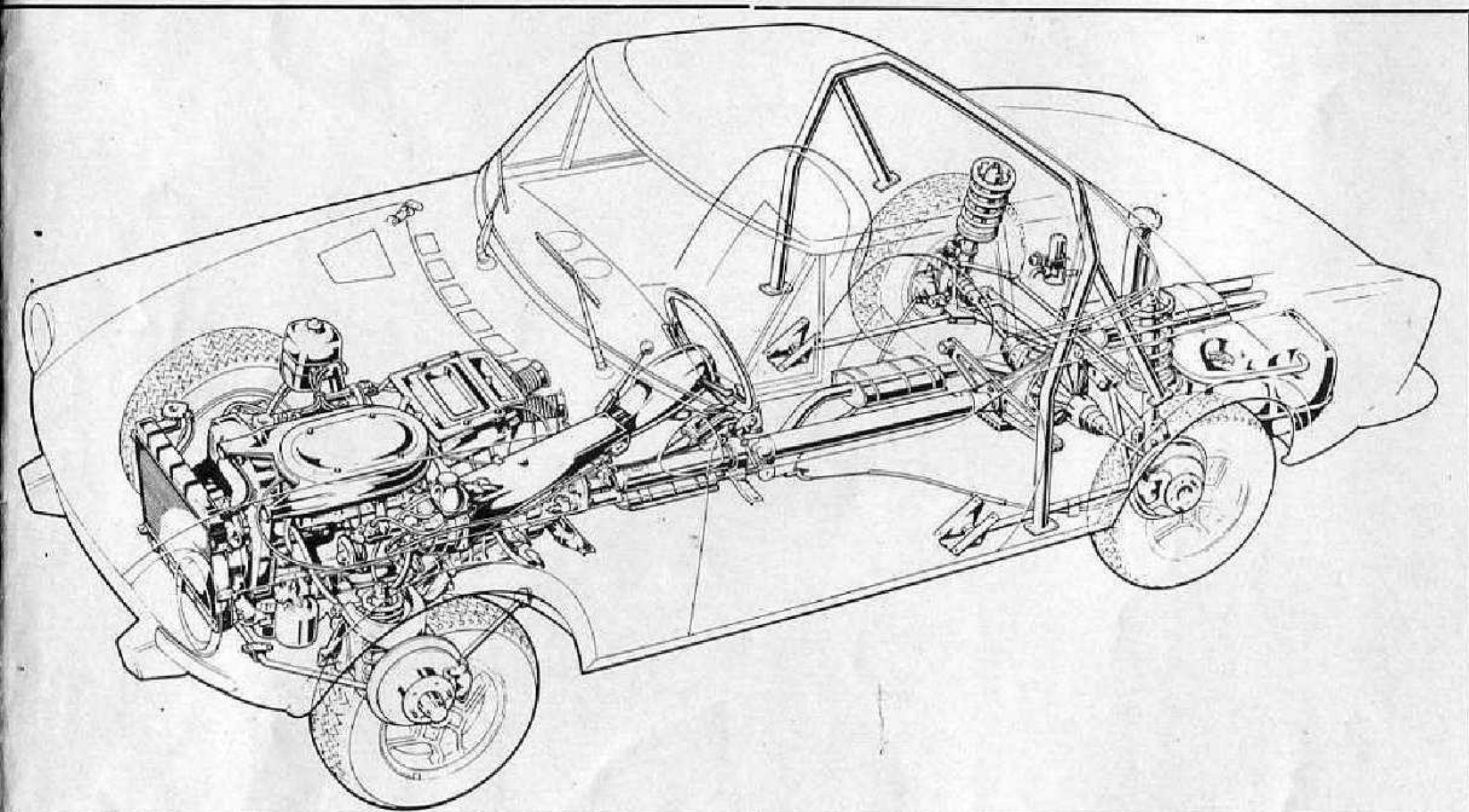
INDIRIZZO

ALLEGO L'IMPORTO
DI LIRE

EFFETTUALE LA SPEDI-
ZIONE CONTRO ASSEGNO



Sopra, il cruscotto in alluminio anodizzato. Il volante Abarth con corona in pelle è montato in serie. Non così i sedili avvolgenti (A destra) per i quali è richiesto un supplemento. Velocità massima oltre 190 kmh



di alleggerimenti compatibili con la robustezza della scocca base. Infatti, in pratica, si è lavorato sui cofani (in fibra di vetro), sulle portiere (in alluminio) e sull'allestimento interno, un poco più spartano.

25 chili in meno

Questo lavoro ha portato il peso della vettura a 938 kg., cioè circa 25 kg. in meno della versione di serie. Questo nuovo peso (calcolato in ordine di marcia, con tutti i rifornimenti) potrà non sembrare un grande traguardo, soprattutto perché la vettura è priva di paraurti ed ha il tettuccio fisso con lunotto in perspex. Ma bisogna anche considerare che esso comprende il roll-bar, che da solo pesa una ventina di chili, ed inoltre si presume che il peso di omologazione riportato nella fiche permetta qualche altro intervento, in caso di uso agonistico.

In realtà, per quanto la nuova Fiat-Abarth sia una vettura con la quale si può benissimo circolare per strada, essa è già predisposta per una ulteriore preparazione. Il motore è stato portato a 128 CV DIN, partendo dai 118; praticamente solo con l'adozione di due doppio-corpo Weber, per cui la possibilità di preparazione resta ampia, evidentemente almeno fino ai circa 180 CV che dovrebbe avere il 124-1800 «proto» già visto in gara.

Per quanto riguarda la stabilità del ponte posteriore indipendente ha reso la guida, a detta di Paganelli, molto migliore. Certo, la notevole riduzione delle masse non sospese avrà migliorato molto l'aderenza delle ruote posteriori — e motrici — al terreno, anche se il disegno della sospensione stessa è stato condizionato un po' dalla struttura della macchina, nata per un ponte rigido.

Ne è comunque uscita una sospensione di buon disegno, che

ricorda quella tanti anni fa adottata da Chapman nella ormai leggendaria Lotus Elite, con un montante McPherson e due lunghi bracci trasversali che si infulcrano quasi al centro della vettura. Due puntoni rivolti verso l'avanti si incaricano della guida longitudinale, ed una barra antirollio registrabile completa il tutto.

Interessante anche il ponte posteriore. In esso, il pignone della coppia di riduzione finale è spostato di fianco sulla destra, per cui l'albero di trasmissione arriva con una leggera inclinazione rispetto all'asse di mezzzeria della macchina. I giunti cardanici assorbono comunque senza problemi questo leggerissimo angolo. La scatola della coppia conica, in fusione in lega leggera, è sospesa al pianale in tre punti, ed i semiassi pertanto portano due giunti omocineticici per ciascun lato. A carico statico, le ruote posteriori assumono un camberaggio negativo di 1 grado e mezzo, destinato ad aumentare per la ruota interna in funzione del rollio applicato al corpo vettura. Nella sospensione anteriore si nota l'adozione di un puntone di reazione per lato.

Passaruota allargati

Esternamente, la Fiat-Abarth 124 spider si fa notare sia per i codoli applicati ai passaruota che per i cerchi, in lega leggera di 5,50-13 che montano pneumatici Pirelli CN 36 185/70-13. I paraurti sono sostituiti da semplici rostri gommati, mentre la vettura è con segnata in tre colori: rosso, azzurro e bianco.

Internamente, la vettura ha una plancia in alluminio anodizzato ed è priva della mensola centrale e dello sportellino del vano portaoggetti. In serie è fornito un volante ricoperto in pelle di diametro ridotto, mentre a richiesta sono montati sedili avvolgenti Recaro.

L'identi-kit specchio



FIAT-ABARTH 124 Rally

FIAT 124 Spider 1800

alesaggio/corsa mm.	84 x 79,2	84 x 79,2
cilindrata cc	1756	1756
potenza CV/giri	128-6200	118-6000
coppia kgm/giri	16,2/5200	15,6/4000
alimentazione	2 Weber 44 IDF	1 Weber 34 DMS
distribuzione	bialbero con comando	a cinghia dentata
passo mm.	2280	2280
carreggiata ant.	1413	1346
carreggiata post.	1400	1316
lunghezza	3914	3971
larghezza	1630	1613
peso in ordine di marcia kg	938	960
rapporto peso/potenza	7,3	8,1
velocità massima kmh	oltre 190	185

Sensazionale dalla DELTA

10 formule FORD 1973

- Carrozzeria Elden Campione del Mondo
- Motore Delta '73
- Telaio originale Lotus '69
- Cambio Hewland
- Ruote Lega Delta



Le nuove vetture saranno presentate al Ford Day il 10/12/72 Vallelunga

Prezzo eccezionale: L. 2.800.000 (500.000 all'ordine, 300.000 alla consegna, rate mensili da 75.000)

Preparazione Escort Mexico Gr. 1
Preparazione motori F. Ford regolamento 73
Assistenza garantita completa su tutti i campi di gara

Regalo:
a tutti i clienti Mexico e F. Ford:
4 ruote in Lega Delta



OFFICINE MECCANICHE:

Via Silicene 2 - Milano Via Volta 18 - Garbagnate
Tel. 335346 Tel. 9957247

TURBO
5.00 x 12
FIAT
BIANCHI
L. 15.300
5.50 x 13
LANCIA
L. 20.500
6.00 x 14
LANCIA
L. 22.500



RUOTE LEGA LEGGERA

MARCHIO  QUALITA'
stilauto
ITALIA - MILANO
C.SO SEMPIONE 63 - TEL. 335823

STAR G.T.
6.50 x 14
ALFA G.T.
MONTREAL
L. 24.500

