

il giornale di mezzanotte  
per telefono e per telex

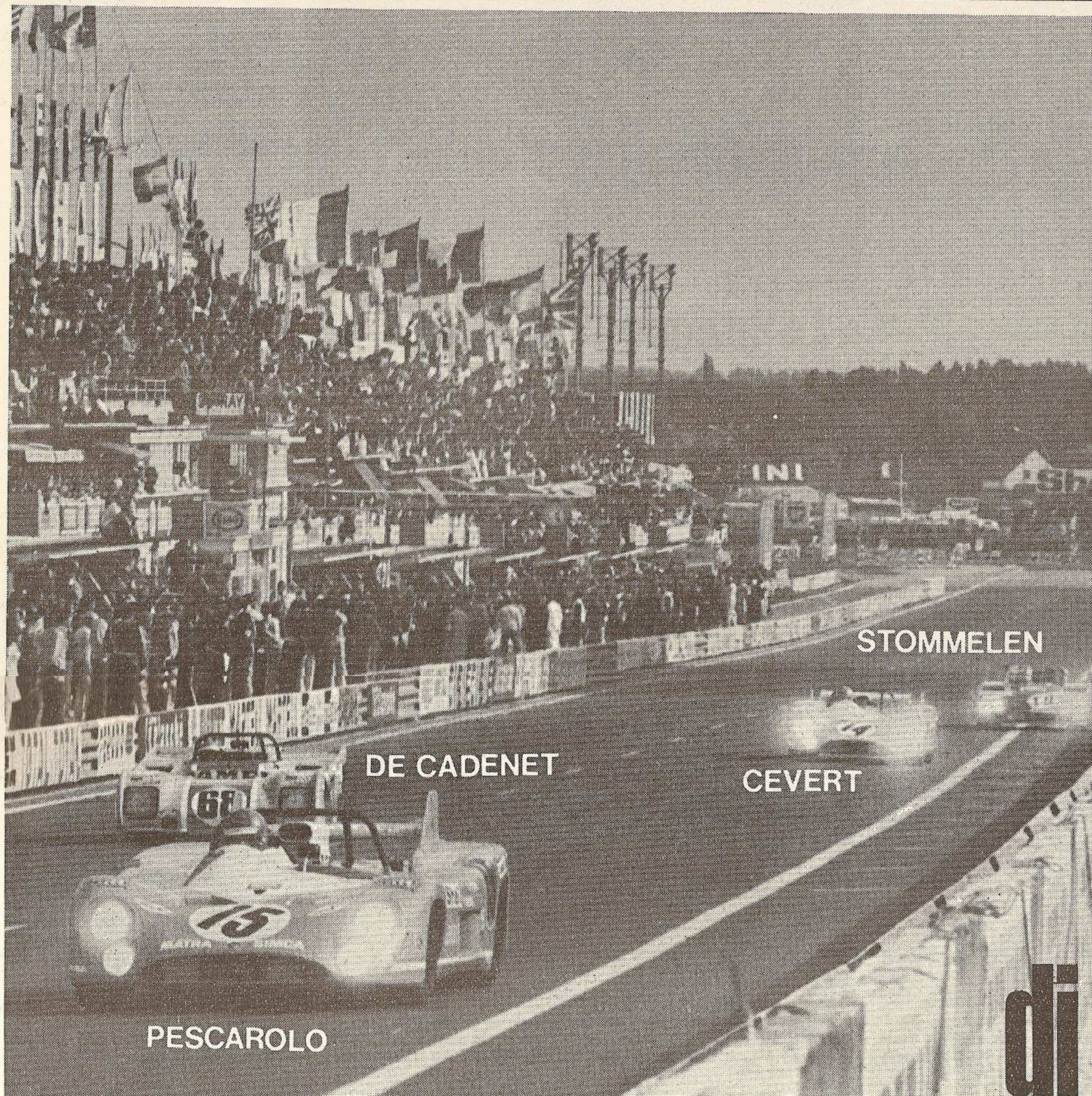
AUTO  
SPRINT

# domenica SPRINT

## 24 ORE du MANS

Subito dopo il primo rifornimento, l'Alfa di Stommelen segue da presso le due Matra di Pescarolo e Cevert. Poi, il « momento-magico » delle Alfa svanirà, con una moria di frizioni tale da giustificare i dubbi che avevano tenuto a casa le Ferrari. Si tratta infatti degli stessi gruppi Borg-Beck che monta la Ferrari e la Matra. Nelle Sport francesi, però non si sono rotte. In alto, l'arrivo abbinato delle due Matra prima e seconda (Attualfoto)

## a passo di MATRA



### IL MOMENTO CHIAVE

condizionato dalle  
frizioni sbriciolate

all'attacco  
ALFA (n. 19)  
è mancata  
l'...iniezione

DALL'INVIATO

LE MANS - Un momento chiave, completamente determinante, è difficile che si verifichi in una corsa della lunghezza della 24 Ore di Le Mans. Vi sono più momenti d'importanza cruciale, ed anche in questa quarantesima edizione della classica corsa così è stato.

La serie di momenti cruciali da sottolineare anzitutto, è quella che ha interessato le macchine dell'Alfa Romeo. Infatti, nella fase iniziale della gara, le macchine milanesi hanno dimostrato di poter correre allo stesso ritmo delle migliori Matra, subito tolta di mezzo dopo tre giri quella di Beltoise per rottura d'un pistone. La dimostrazione è venuta nel corso della seconda ora, dopo il primo rifornimento: Stommelen, ripartito assieme a Pescarolo e a Cevert ha avuto ragione del secondo, mettendosi nella scia del primo e tentando più volte il sorpasso. Ciò a dimostrazione che il ritmo di corsa delle due macchine era perfettamente identico e pochissimo è mancato per prendere il comando.

Ciò che è avvenuto al 32. giro, appena superata la seconda ora, con la sosta di Pescarolo per i rifornimenti. Ed anche alla ripresa dopo il rifornimento dell'Alfa, con Nanni Galli alla guida, la prima posizione è stata conservata, con 20" di margine su Cevert-Ganley, che hanno superato Pescarolo-Hill. Ma ecco che al 37. giro Galli è fermo al box: si è grippato il distributore d'iniezione e la sostituzione richiede 12'30".

Questo veramente è il primo fatto determinante, che ha colpito la macchina di testa: come avrebbe reagito la Matra a questo forte attacco dell'Alfa? Avrebbe consentito lo sfogo, come è stato inizialmente per le velocissime Lola? Certo, visto l'andamento successivo e l'ottima corsa di Stommelen e Galli, si ha di che ritenere che, una volta al comando, questa Alfa non sarebbe stata riacciuffata tanto facilmente. Solo che tutte queste considerazioni crollano con il vero fatto tecnico determinante, il cedimento a catena delle frizioni delle Alfa Romeo. Sembrava, anzi, che proprio la macchina di Stommelen-Galli, già colpita dal primo guaio, fosse esentata, tanto da poter riguadagnare il tempo perduto e salire alla undicesima ora fino in quarta posizione, dalla settima a cui era scivolata, giusto alle spalle delle tre Matra.

Invece, dopo aver conservato il quarto (avrebbe potuto divenire anche un terzo o un secondo posto?) sino alla diciottesima ora, anche in questa macchina s'è sbriciolata la frizione. E questo guaio, com'è noto, aveva già attardato la macchina di Vaccarella - de Adamich fra la quattordicesima e la quindicesima ora, ed aveva messo fuori combattimento quella di Elford-Marko alla diciassettesima ora. Avreste dovuto vedere la faccia dei tecnici della Automotive Producas, nell'esaminare le loro frizioni rotte.

Poi, così lanciate le macchine della Matra, verso una dimostrazione davvero superlativa, oltre al momento decisivo del prematuro abbandono di Beltoise (il quale avrebbe avuto in Amon un forte coéquipier) la definizione era attesa fra Pescarolo-Hill e Cevert-Ganley, giacché il guaio della mancanza di benzina lamentato da Jabouille non interviene in queste considerazioni, essendo una macchina meno rapida.

PESCAROLO o CEVERT? I due si sono alternati al comando quasi per tutta la corsa, anche se i rifornimenti hanno più volte favorito il primo. La decisione è venuta alla ventesima ora, con l'incidente occorso a Ganley, durante uno di quei brevi e frequenti acquazzoni che hanno caratterizzato il finale. Le due macchine erano divise da un giro soltanto ed è bastato questo imprevisto, con danneggiamento del cofano posteriore, delle sospensioni e dello spinterogeno, per risolvere la partita.

Resta, comunque, la superba dimostrazione d'«équipe» fornita dalla Matra, che con questo successo è stata ripagata di anni di duro lavoro e dell'ultimo periodo di completa dedizione alla preparazione di questa risonante prova. In fatto di prestazioni assolute, la macchina ha deluso alquanto, superata inizialmente dalle Lola e raggiunta dalle Alfa Romeo nella prima parte. Ma come ritmo di gara sulle 24 ore, l'esibizione è stata più che convincente.

L'intervento della Ferrari avrebbe certamente surclassato le vetture francesi in fatto di prestazioni assolute, anche nella loro preparazione per la lunghissima distanza. Resta il problema della tenuta: non così drammatico come avrebbe potuto credersi, se solo si fosse decisa per tempo la preparazione voluta.

Enrico Benzing

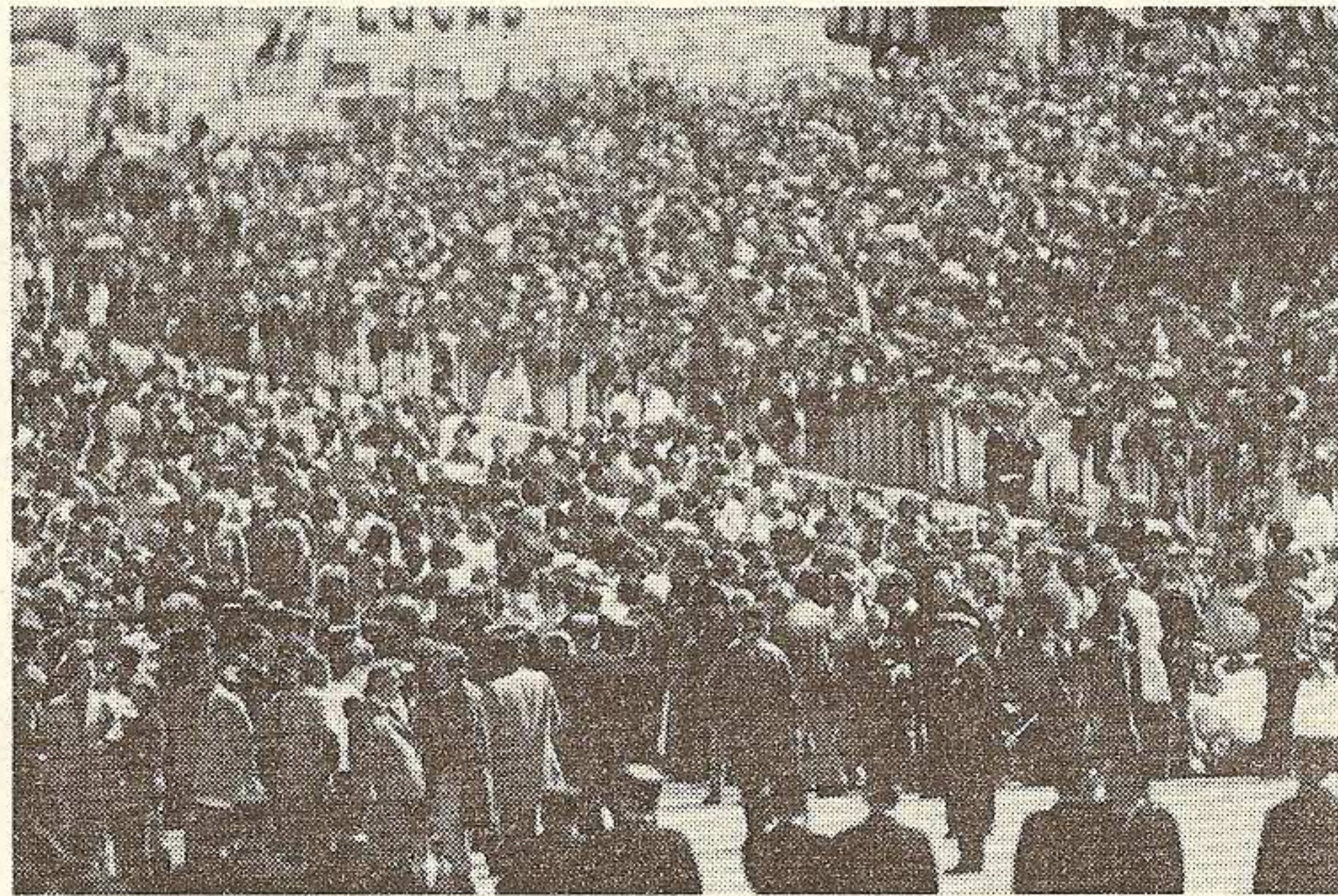


# Dopo la MATRA il diluvio (delle GT FERRARI destinazio- ne 1973)

far sorridere, oppure si chiude, almeno con le attività sportive.

Ora la Matra ha vinto, a Le Mans, sotto gli occhi compiaciuti di milioni di telespettatori cui le trasmissioni a colori hanno permesso di apprezzare nelle immagini ogni momento della corsa. Era venuto anche Pompidou, a dare la partenza con le due macchine blu in prima fila, e la sua presenza è stata di buon augurio, anche se la vittoria era relativamente facile. «*Matra blu, vivrai ancora*», ecco quel che si può dire oggi a chi ha condotto con la forza e la determinazione dell'«ultima spiaggia» la grande e dispendiosa operazione.

La Matra ha vinto, e dobbiamo congratularla per aver saputo davvero fare tutto quel che era possibile per raggiungere questo successo. Ha avuto anche lei le sue disavventure, una delle quali amarissima perché ha tolto di gara, a freddo, e per una di quelle cose incomprensibili che danno ad ogni corsa il piccante dell'incertezza, la macchina che secondo le previsioni (e crediamo anche i piani tattici) doveva essere la più brillante. La eliminazione di Beltoise, che ha impedito ad Amon di guidare, è stata un primo allarme per la efficiente macchina organizzativa che la Matra aveva predisposta per questa corsa essenziale. Ne sono venuti altri, con qualche guaio di



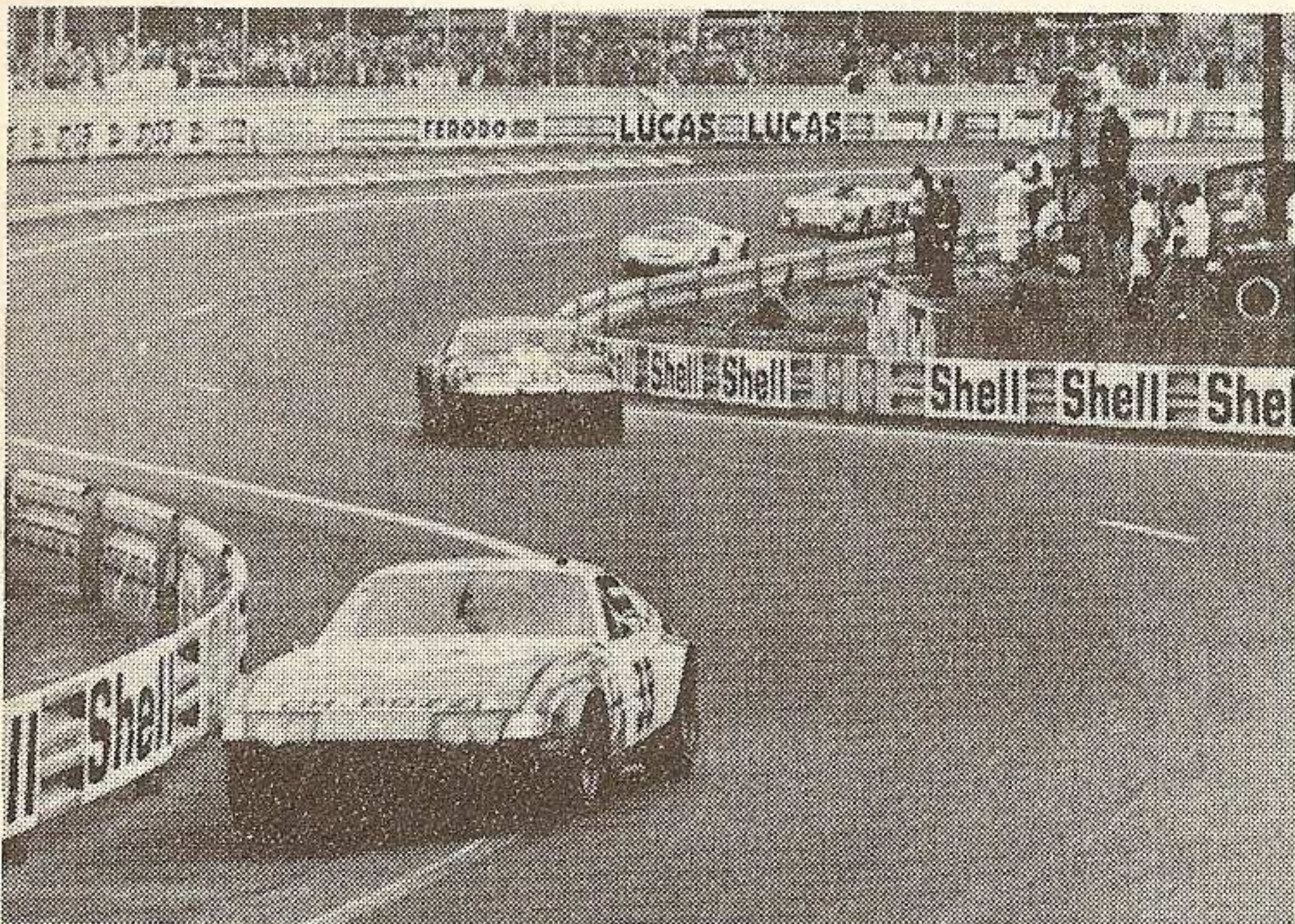
## La lezione di POMPIDOU

**LE MANS** - «*Bisogna pensare il problema dell'automobile sotto tutti gli aspetti*» così ha dichiarato il presidente della repubblica francese, Pompidou, nel corso d'una intervista all'ORTF, prima di partecipare alla cerimonia della partenza della «24 Ore». E quando mai un Capo di stato ha parlato così dell'automobile da noi? Ed ha aggiunto, Georges Pompidou: «*Se vengo quest'anno a Le Mans, è per sottolineare l'interesse che ho per l'industria e per lo sport dell'automobile, oltre all'interesse speciale per la "24 Ore", che è ai miei occhi la prova certo più spettacolare, ma sicuramente la più probante sul piano tecnico. Sono venuto con la speranza anche che sia l'occasione per veder vincere una marca francese*».

color mattone bruciato della squadra ufficiale, Porsche. Qui questi meccanici avevano tute verde scuro, ma è chiaro che non potevano essere tutti in «vacanza» come scherzosamente ci ha detto di essere Falck.

Quello che è stato invece interessantissimo in questa corsa è il confronto tra la macchina da Gran Turismo o quelle da Turismo speciale. Non diciamo niente di nuovo affermando ancora una volta che le gare di durata debbono essere fatte da queste macchine, se si vuole veramente che il campionato mondiale meriti di essere chiamato «dei costruttori». Basti scorrere l'elenco dei partecipanti alle corse, in modo particolare quello di Le Mans, per constatare come ormai la dizione che si aggiunge al campionato sia del tutto fuori della realtà. O che è un «costruttore» Alain De Cadenet, che si è fatto con le sue mani e con l'aiuto di un tecnico la sua macchina, la Duckham che abbiamo visto qui, e può essere considerata «costruttore» la Lola? o la Mirage di John Wyer? Costruttori di una o due macchine da corsa, d'accordo, lo sono, ma ci pare che il campionato fosse per i costruttori in serie, non quelli che comprano le scatole del meccano.

Così, sperando che a furia di battere sul chiodo si riesca a far



Le Ferrari GTB4 hanno dato una magnifica dimostrazione, dominando con Andruet-Ballot Lena (quinti assoluti) la classifica della Gran Turismo. Ecco Andruet seguito dall'altra Ferrari di Laffeach-



Prima delusione per i francesi, il ritiro quasi immediato della Matra di punta, quella condotta da Jean-Pierre Beltoise. Dotata di una coda diversa da quella delle prove, questa 670 si è fermata con un pistone rotto, e così Amon non ha neppure potuto guidare in corsa. A destra, Beltoise dopo il ritiro

### DALL'INVIATO

**LE MANS** - Era una questione, proprio, di vita o di morte. Ma la Matra «doveva» vincere la 24 Ore di Le Mans, non soltanto perché lo esigeva la fierezza della Francia, per troppo tempo mortificata, ma perché c'era stata una precisa — anche se avventata — promessa del capo della Matra a Pompidou, con quel «*Vinceremo a Le Mans nel 1972*» che tutti hanno immediatamente commentato sarcasticamente, ricordando un altro celebre «vinceremo» che sapete bene che fine abbia fatto.

Ed era in funzione di quella promessa, che i francesi non amichissimi della Matra ricordavano che si era creata una situazione psicologica particolare, con una certa irritazione nelle alte poltrone della «Engins Matra», la società che qualche anno fa si è trovata quasi contro voglia a produrre automobili, una inezia nel quadro delle sue attività missilistiche ed elettroniche.

Davanti alla carenza di risultati i padroni del vapore avevano cambiato la loro indifferenza in irritazione, e posto condizioni precise: o si ottiene un successo che valga veramente a dar valore al nome della Matra e non a continuare a

natura costruttiva, presto riparato, e con l'incidente che ha tanto ritardato Ganley e Cevert, che erano i logici pretendenti al successo fin dal terzo giro, fin da quando cioè Beltoise ed Amon erano stati eliminati dal tabellone (sono stati i primi a fermarsi, tra i 55 partiti) però il numero e la qualità della organizzazione hanno permesso di superare le difficoltà.

Gli applausi che la gente, innaffiata dall'ultimo acquazzone proprio mentre sulla linea del traguardo si alzava la bandiera a scacchi, sono stati il tonico più corroborante per quelli che alla Matra avevano continuato a lavorare, a stare attenti, a soffrire l'attesa della fine, sperata come liberazione dagli spettri di possibili altri catastrofici avvenimenti. A un'ora dalla fine ha ceduto la macchina «vecchia», quella di Jabouille-Hobbs, e nel box della Matra si sono incrociati sguardi di timore e perplessità. Però la scomparsa della 660 di Jabouille ha fatto svanire soltanto la prevista passerella finale di tre macchine.

A contrapporsi alla Matra, in questa gara, c'era soltanto l'Alfa Romeo, con tre macchine, e la Lola con due. Forfait della Ferrari e delle Mirage-Gulf, che hanno giustamente ritenuto di non prestarsi

al gioco dei francesi, sia quelli della Matra che avevano disertato tutto il campionato per prepararsi soltanto per Le Mans, sia soprattutto quelli di Le Mans che avendo caparbiamente voluto conservarsi originali, e non accettare le nuove disposizioni della CSI concernenti la durata delle corse del campionato, si sono trovati ad essere isolati con una gara lunga, per fare la quale occorre costruire e mettere a punto una macchina speciale.

Sul piano velocistico le Alfa Romeo erano ovviamente battute, essendo il loro motore a otto cilindri, ormai vetusto, giunto alla fine della sua carriera, contro il dodici cilindri. Però potevano contare sulla resistenza collaudata di tutta la vettura, e in sostanza la corsa ha dimostrato che potevano essere davvero nelle prime posizioni, alla fine. Però stavolta, a mortificare le Alfa Romeo, c'è stata la inattesa debolezza della frizione, quella stessa temuta dalla Ferrari, verificatasi su tutte le macchine, a provocare ritardi elevatissimi e poi il ritiro di due delle tre vetture. Debolezza che è stata causa di una certa «secca» discussione tra i responsabili dell'Autodelta ed i tecnici della marca inglese che fornisce questa parte, perché era evidente che doveva esserci qualcosa di

poco chiaro, o almeno di trascurato, nel cedimento che ha privato l'Alfa almeno del risultato di insieme.

Le Lola dal canto loro hanno ancora una volta fatto vedere che dal punto di vista della velocità e della tenuta di strada sono almeno all'altezza delle migliori (e intendiamo le Ferrari) passando in testa nella prima parte della corsa. Poi sono venuti tanti piccoli stupidi guai, come la difficoltà di passare le velocità o simili, a ritardarle, senza tuttavia che ciò ne diminuiscia le qualità potenziali. Il giro più veloce in gara è stato ottenuto da Van Lennep con la Lola, la stessa macchina sulla quale saliva più tardi Jo Bonnier per l'ultima volta, e Larrousse aveva tenuto testa alle Matra.

Non c'era veramente altro, salvo la presenza della Porsche 908 coda lunga che apparteneva a Jo Siffert e che in apparenza era un poco spaesata qui. In sostanza questa macchina era affidata a piloti di valore, come Jost, Weber e Casoni, ed era assistita da gente che non è certo di una squadra privata; si trattava infatti dell'ing. Falck dell'ufficio esperienze della Porsche, braccio destro di Bott, e di quattro meccanici che abbiamo visto negli anni scorsi con le tute

capire come sia grottesca la situazione attuale, provocata anche e soprattutto da quelli di Le Mans, abbiamo rivolto particolare attenzione alla corsa nella corsa, quella delle G.T. cui quest'anno si erano aggiunte le Turismo speciali, che sono in qualche caso ancor più sofisticate delle G.T.

E' mancata totalmente la De Tomaso con le Pantera che hanno avuto un grosso guaio collettivo ai motori, probabilmente perché qualcosa di sbagliato è accaduto durante le lavorazioni? E' quindi mancata una parte interessante dello spettacolo. Però la presenza di uno squadrone di Ferrari Daytona, di parecchie Chevrolet Corvette e di parecchie Porsche 911 S è stata motivo di molta attenzione dato che le posizioni non potevano essere attribuite in partenza. Cosa che, tra l'altro, a parte l'interesse tecnico, è ovviamente fonte di eccitato interesse per lo spettatore. Sono le Ferrari Daytona ad uscire benissimo dal confronto, anche se una collettiva «moria» delle guarnizioni dei freni deve fare riflettere sulle dimensioni del citato organo su questa macchina. Ma le Corvette sono state anche loro all'altezza della situazione e non hanno sfigurato del tutto. Ovviamente la macchina migliore ha prevalso e

poiché noi riteniamo che la Daytona sia oggi la migliore in assoluto tra questo genere di vetture di lusso, per noi il risultato è giusto. D'altra parte, visto il massiccio risultato ottenuto, non poteva essere altrimenti. Il grosso problema, che Le Mans ha ancora una volta messo in luce (e con drammaticità) è stato dato dalla promiscuità tra macchine concepite per la strada (e ripetiamo che, per noi, sono esse le vere destinatarie del campionato costruttori) e quelle che sono soltanto una camuffatura delle monoposto; disparità che è all'origine di due degli incidenti avvenuti in questa 24 Ore: quello che ha ritardato la Matra di Ganley e quello che è costato la vita a Bonnier.

La Matra di Ganley, equipaggiata con le gomme da asciutto, lisce, si è trovata davanti uno scroscio di pioggia violenta in rettilineo ed ha dovuto rallentare violentemente fino ad assumere una andatura da processione. La Corvette che aveva le gomme da bagnato marciava più forte e la manovra improvvisa ha sorpreso la guidatrice (Marie Claude Beaumont) che ha tamponato la macchina leggera. Il risultato è stato che la Corvette è fuori gara e la Matra ha perso la vittoria. Il secondo incidente lo raccontiamo a parte purtroppo. Da entrambi si deve trarre ancora la

## L'ALTALENA

DALL'INVIATO

**LE MANS** - Lo schieramento delle 55 macchine ammesse, in buone condizioni, pur con cielo nuvoloso, vede in prima fila le Matra di Cevert e di Pescarolo, dinanzi a quella di Beltoise e all'Alfa Romeo di Stommelen; in terza fila la Lola di Bonnier e l'Alfa Romeo di Elford, mentre alle spalle sono l'Alfa di de Adamich e la Matra di Jabouille, la Lola di De Fierlant, la Porsche di Jost, la Duckham di De Cadenet, eccetera. Partenza lanciata, dopo il segnale simbolico dato dal Presidente Pompidou, e scatto di Pescarolo, più pronto di Cevert, Beltoise e Stommelen. Questi piloti compiono nell'ordine tutto il primo giro, in 3'51"6, e alla conclusione, 4" dividono il primo da Stommelen, dinanzi al quale si sono inseriti anche Bonnier e Jabouille. Dietro, De Fierlant precede Elford, de Adamich, Jost, Craft, Weigel, Touroul, Fernandez, Stuppacher e Migault. Al secondo giro si scatena Beltoise, che segna un tempo di 3'49"7 a 213,714 km. orari di media e tenta di scavalcare Cevert e Pescarolo; ma giunge rallentando visibilmente sul rettilineo delle tribune ed il giro successivo si ferma al box con il motore avariato: s'è rotto un pistone.

Proprio alla conclusione del terzo giro, in una accesa battaglia, è la Lola di Bonnier a prendere il comando, dinanzi a Cevert, Pescarolo e Jabouille, mentre Stommelen ha perso 10" dal primo, alle sue calcagna si mette De Fierlant e de Adamich supera Elford. Muller si ferma per far fissare il cofano e Craft supera Weigel; anche la Pantera di Chasseuil è ferma, costretta all'abbandono per la rottura d'una testata. Dopo due giri al comando, però, Bonnier è sorpreso da Cevert, il quale prende in pugno la situazione, con 3" di vantaggio sulla Lola, proprio quando la forte ascesa di De Fierlant vede piegare anche l'Alfa di Stommelen.

### I primi rifornimenti

Tre giri tirati di Cevert e poi ecco prevalere nuovamente Bonnier; a questo punto, però, cadono poche gocce di pioggia e l'iniziativa passa a De Fierlant. Questi non si fa intimorire dalla pista bagnata ed assume spavalidamente il comando al nono giro e guadagna subito terreno sul compagno di marca: prima 4", poi, 10" al 10. giro, poi 25" all'11. Qui, infatti, Bonnier ha un rallentamento e viene sopraffatto dalle Matra di Cevert, Pescarolo e Jabouille, i quali gli sono a 32". Stommelen conserva il sesto posto, dinanzi ai compagni di Adamich e Elford, dietro a cui, non doppiato, resta soltanto la Porsche di Jost; hanno un giro di ritardo Craft, Weigel, Touroul, Stuppacher e Cudini. Al 13. giro si assiste al rallentamento di Bonnier, che si arresta al box; intimorito dalla pioggia, cambia le gomme e fa rifornimento, imitato subito dopo anche da De Fierlant, evidentemente partito con poca benzina. L'arresto delle Lola ridà via libera alle Matra e al 14. giro le tre macchine francesi conducono, Cevert, Pescarolo e Jabouille nell'ordine.

Nondimeno, con un paio di giri di anticipo sulla tabella, al 15. giro cominciano le fermate per i primi rifornimenti: Pescarolo, Cevert, Stommelen e gli altri, i quali tutti restano alla guida della loro macchina. Cosicché, alla ripresa, nasce una schermaglia tra Cevert e Pescarolo, alle spalle dei quali ha potuto spingersi Stommelen. Incidente senza danni e ritiro di Stuppacher. Sulla macchina di De Fierlant, dopo il rifornimento, sale Larrousse. Con un giro record in 3'49"2 (frattanto la pioggia cessa ed è riapparso il sole), Pescarolo appare irresistibile e torna a condurre al 20. giro, senza scrollarsi dalla scia Cevert e Stommelen; Jabouille è staccato e soltanto de Adamich, De Fierlant-Larrousse e Elford non sono doppiati. Una contesa molto aspra, con il pilota dell'Alfa che attacca a fondo al 24. giro, balzando alla ruota di Pescarolo,

lezione che pare non vogliono capire i responsabili della cosa sportiva e cioè che non si deve continuare a mettere insieme sulle piste macchine tanto diverse. Questo discorso porta inevitabilmente a considerazioni sulla formula delle corse di durata ed in particolare su quella di Le Mans. L'ACO dell'Ovest non vuole rinunciare alla 24 Ore, mentre noi continuiamo a dire che per queste macchine è una gara inutilmente pericolosa, e non vuole rinunciare nemmeno alle Sport, mentre potrebbe scegliere una o l'altra delle strade che gli sono aperte: o ridursi a sei ore come tutti o eliminare dalla corsa le macchine esclusivamente corsaiole. Pare che l'idea faccia strada finalmente anche in qualcuno dei cervelli dell'ACO.

Comunque restando a questa 24 Ore, adesso la Matra ha vinto. «Matra blu vivrai ancora» diciamo. E adesso che la buriana Le Mans è passata, alla Matra avranno tempo e denaro per preparare la F. 1. A Clermont Ferrand ci sarà qualcosa di nuovo (soltanto il telaio) ma è già qualcosa. Auguri soprattutto ad Amon che stavolta a Le Mans non ha nemmeno fatto un giro.



Graham Hill e Pescarolo sul podio dei vincitori. Il francese ottenne il riconoscimento ai tanti tentativi con la Matra, nel contesto dei quali ebbe anche il più grave incidente della sua carriera

# Dall'ALFA in testa a GANLEY K. O.

tentando ripetutamente il sorpasso, pur senza riuscirci.

Nel pieno della lotta, Pescarolo e Stommelen riescono a staccare Cevert, dandogli 10" al 26. giro, 12" al 27. e 15" al 28. Nel suo brillante inseguimento, Larrousse supera de Adamich. E si giunge così a due ore di corsa, con una media generale di Pescarolo di 203,454 km. orari, con 5/10 soltanto di margine sull'Alfa Romeo di Stommelen e 12"1 su Cevert; Jabouille tiene sempre testa a Larrousse, de Adamich, Elford, Jost e, più staccati, Weigel, Craft, Touroul e alla prima delle GT, la Ferrari 365 di Ballot-Lena.

Poco dopo, a partire dal 32. giro, si ha la seconda ondata dei rifornimenti, con cambio di piloti. Ed è qui che cedendo Pescarolo la macchina a Hill, con un rifornimento più rapido, è l'Alfa Romeo a balzare in testa, con Nanni Galli, che ha preso la guida sostituendosi a Stommelen, mentre anche il secondo posto sfugge alla Matra di Pescarolo-Hill, a favore di quella di Cevert-Ganley. Stava perdendo terreno anche rispetto a Jabouille, ma lo sfortunato pilota francese è rimasto senza benzina, rimanendo fermo per ben cinque giri lungo il percorso, prima di poter arrivare, chissà come, al box.

Ma neppure Galli ha fortuna: pur con 20" su Cevert-Ganley, al 37. giro, dopo essere passato con il motore in disordine, nel passaggio precedente, è costretto a fermarsi al box: si è grippato il distributore dell'iniezione, che viene cambiato in 12'30", circa quattro giri di sosta forzata. Cevert-Ganley sono automaticamente primi, con 30" su Pescarolo-Hill, che dopo tre ore sono divisi da soli 13" con media generale del primo di 202,785 km. orari. Al terzo posto è passata la Lola di De Fierlant-Larrousse, dinanzi alle due Alfa di de Adamich-Vaccarella e Elford-Marko, mentre quella di Stommelen-Galli è scivolata al settimo posto, dietro alla Porsche di Jost-Weber, con tre giri di ritardo abbondanti.

La Matra di Jabouille-Hobbs è scivolata addirittura in 12. posizione e in 16. la Lola di Bonnier-Van Lennep, che con l'olandese al volante segna importanti giri record, prima in 3'48"7 e poi in 3'47"3 e infine in 3'46"9 a 216,413 km. orari di media. Ligier abbandona per rottura della testata della sua macchina, spinta dal motore Maserati; anche le Pantera di De Baviera e di Jaquemin abbandonano, per avaria al motore. Perde altro tempo la Lola di Bonnier-Van Lennep, prima per fissare il cofano posteriore e poi per cambiare la cinghia dell'alternatore.

Un altro contrattempo per la macchina di Stommelen-Galli, che, in se-

guito ad una innocua uscita precedentemente fatta dal tedesco, s'era piegato un tubo di scarico, che ha dovuto essere sostituito. Perciò, dopo quattro ore, la situazione non subisce che lievi mutamenti ed al comando tornano Pescarolo-Hill, grazie ai rifornimenti, dinanzi a Cevert-Ganley, divisi da 2"8, a 203 km. orari di media. Tant'è vero, che subito dopo le posizioni si ristabiliscono e alla quinta ora tornano in prima posizione Cevert-Ganley, con un margine aumentato a 17" netti, con la media generale salita a 204,088 e con il raggiungimento dei primi mille chilometri di corsa. Un lungo rifornimento, dovuto alla necessità di cambiare le pastiglie dei freni ed un successivo testa coda a Mulsanne di De Fierlant fanno scendere la Lola dalla terza alla quinta posizione, dietro alle Alfa di de Adamich-Vaccarella e Elford-Marko, mentre quella di Stommelen-Galli è in ripresa e supera la Porsche di Jost-Weber-Casoni, alle spalle della quale s'è portata la terza Matra di Jabouille-Hobbs.

### Si ritira De Fierlant

Con posizioni invariate alla sesta ora, a un quarto di gara, Stommelen-Nanni accelerano ancora ed hanno anch'essi ragione della Porsche aerodinamica. E la disavventura di De Fierlant-De Bragation retrocede la Lola alla 13. posizione, mentre al settimo posto sale la Matra di Jabouille-Hobbs. In grave ritardo anche la Lola di Bonnier-Van Lennep, fermata per noie al cambio e per cambiare le pastiglie dei freni. Mentre le due Matra di testa sono da 22"9, le Alfa di de Adamich-Vaccarella e Elford-Marko hanno tre giri di ritardo e quattro giri ha accumulato quella di Stommelen-Galli, mentre a 5 giri è la Porsche di Jost-Weber-Casoni e a sei la Matra di Jabouille-Hobbs.

Nel corso della settima ora si assiste alla progressione ulteriore di Jabouille-Hobbs, che salgono al sesto posto, davanti a Jost-Weber-Casoni, mentre all'ottava ora riesce a recuperare ancora l'Alfa di Stommelen-Galli, che sale al 4. posto, fra de Adamich-Vaccarella e Elford-Marko. Abbandonano Herzog, per rottura d'una biella, e Touroul per avaria al motore. La Lola di De Fierlant-Larrousse è definitivamente ferma e si ritira con la frizione rotta, che non viene sostituita, avendosi altre avarie. Tutto procede senza scosse in queste ore della mezzanotte e le soste si fanno più lunghe ai box, dovendosi cambiare anche le pastiglie ai freni oltre alle normali operazioni di rifornimento.

E' proprio in queste operazioni che alla decima ora Pescarolo-Hill perdono meno tempo e tornano al comando, a 202,729 km. orari di media, con 16"9 su Cevert-Ganley. Ma le Alfa Romeo di de Adamich-Vaccarella e Elford-Marko hanno ben cinque giri di ritardo e sei ne ha la macchina di Stommelen-Galli, che ha perso una posizione durante i rifornimenti. La GTB Ferrari di Westbury si ritira per la rottura di un pistone.

All'undicesima ora, primo grosso guaio per l'Alfa Romeo: la macchina di de Adamich-Vaccarella si ferma con la frizione avariata; dopo le prime verifiche, se ne decide la sostituzione e la macchina rimane ferma per 47'. E' così che, dopo dodici ore di gara, giusto a metà percorso, dietro a Pescarolo-Hill e Cevert-Ganley si può ricongiungere anche la terza Matra in lizza, quella di Jabouille-Hobbs, sia pure con sette giri di ritardo. Va in fumo il terzo posto di de Adamich-Vaccarella, che nella graduatoria generale scivola dietro a Stommelen-Galli e Elford-Marko. La media è di 203,350 km. orari.

Notevole è la rimonta della Lola di Bonnier-Van Lennep, sulla quale è salito anche Larrousse, che a metà gara si trova all'ottavo posto, a quattro giri dalla Porsche di Jost-Casoni e a 15 giri dalle due vetture di testa. Una seconda sosta di de Adamich-Vaccarella, sempre a causa della frizione, fa perdere alla loro macchina un'altra posizione alla tredicesima ora, quando si installa nuovamente al comando, dopo i rifornimenti, la Matra di Cevert-Ganley, giacché le operazioni più lunghe fanno perdere un giro a quella di Jabouille-Hobbs e a sette giri, con un giro di vantaggio su Stommelen-Galli e due su Elford-Marko.

E se nelle prime quattro posizioni non si verificano alterazioni, alla quindicesima ora si ha un peggioramento alle spalle, per le macchine dell'Alfa. Vaccarella-de Adamich perdono un'altra posizione e sono ottavi, mentre la macchina di Elford-Marko si ferma lamentando lo stesso guaio alla frizione, che deve essere sostituita.

L'operazione blocca l'Alfa per ben 37", che, a causa dei numerosi giri di differenza, fa perdere a Elford-Marko soltanto una posizione, cedendo il quinto posto alla Porsche di Jost-Casoni-Weber, i quali corrono a 13 giri dai primi e a due giri da Stommelen-Galli. Elford-Marko riprendono con sei giri di ritardo dalla Porsche e 19 giri in meno del «leader». Il settimo posto, dopo la scivolata di Vaccarella-de Adamich, è preso dalla Porsche 908/2 di Weigel-Krause; in nona posizione sempre la Duckham di Craft-De Cadenet, dopo che alla Lola di Bonnier-Van Lennep-Larrousse si deve cambiare anche la pompa dei freni, con perdita di tempo di circa 21".

A questo punto, la Matra impartisce ordini rigorosi ai propri piloti, di ridurre sensibilmente l'andatura, essendo ormai tutto ben definito. E alla sedicesima ora, sempre alla media di 203,332 km. orari, Cevert-Ganley e Pescarolo-Hill sono divisi da 1'56"6, con distanze invariate per gli altri concorrenti. Da segnalare un testa-coda della Porsche di Weigel all'Arnage, senza danni.

Ed eccoci alla tragica diciottesima ora: alle 8,15 si verifica, nella veloce curva a destra prima di Indianapolis, cioè a metà fra Mulsanne e Arnage, il tremendo incidente che è costato la vita al povero Jo Bonnier e del quale leggerete a parte.

Bonnier era salito dalla decima alla ottava posizione, dopo le note peripezie, ed era impegnato in un inseguimento arduo, ma senza strafare, solo per portare la macchina al traguardo nelle migliori posizioni. E' solo la dinamica di questo genere di sorpassi responsabile della tragedia.

La corsa non ha altre scosse fino alla diciottesima ora, quando viene colpita l'Alfa di Elford-Marko, bloccata lungo il percorso da una nuova avaria alla frizione, questa volta senza possibilità di intervento. Alle spalle delle tre Matra resta sempre la macchina di Stommelen-Galli, che tuttavia viene anch'essa bloccata pochi minuti dopo, all'inizio della diciannovesima ora, da

Enrico Benzing

CONTINUA A PAGINA 28





Franco LINI sul posto ha ricostruito la TRAGEDIA

# Il corridoio fatale a BONNIER



Indicato dal circoletto, il pilota svizzero Vetsch nel corso di un rifornimento della sua GTB 4. Egli è stato l'involontaria causa dell'incidente che ha causato la morte di Jo Bonnier. A destra: nei primi giri di gara, le vetture più veloci doppiano già le GT, ed i sorpassi non sempre sono facili. In questa foto, il caso vuole che sia proprio la Lola di Bonnier ad «infilare» la Ferrari di Vetsch, sono le due vetture che verranno poi a collisione (Attualfoto)

LE MANS - Ritardata da molte soste al box, ma molto efficiente, la Lola di Joachim Bonnier era scesa molto in basso nella classifica generale della gara, ma Bonnier voleva portarla al traguardo e quindi continuava la corsa, anche se ormai le speranze di un piazzamento elevato erano scomparse. La guidava come aveva fatto fino allora, cioè molto bene e con intelligenza, restando sempre entro limiti di sicurezza.

Il tempo era buono, alle otto e mezza del mattino, dopo la notte che era stata abbastanza fredda e con parecchia nebbia. Con la pista asciutta e visibilità completa, Bonnier stava raggiungendo la Ferrari Daytona di Vetsch appena dopo la curva di Mulsanne, in una delle normali fasi di questa corsa. Dopo la leggera ingobbatatura in rettilineo, la strada scende, sempre in rettilineo, fino ad una leggera curvatura a destra, che richiede appena la correzione della traiettoria rispetto all'asse della strada, non una vera curva.

La traiettoria normale, in questo punto, è rappresentata dallo spostamento delle macchine verso la estremità destra, per fare in modo che continuando quasi dritto le macchine vengano a trovarsi alla estremità sinistra poco dopo, per affrontare la succes-

siva curva di «Indianapolis», prima delle «esse» di Arnage.

A un centinaio di metri dalla curvatura Bonnier era giunto dietro la Ferrari, con velocità superiore, e quindi in fase di sorpasso. Secondo il racconto di un commissario di percorso, che era proprio nel punto dove poi è avvenuta la collisione tra le due macchine, la Ferrari era pressoché al centro della pista e la Lola si è infilata a destra proprio sulla linea che dovrebbe essere la traiettoria ideale. E' da presumere che lo svedese, avendo visto la Ferrari spostata verso il centro, abbia creduto che il pilota della macchina grossa lo avesse visto e che quindi gli avesse concesso il passaggio. Cosicché, secondo questa presunzione, diventa logico supporre che Bonnier abbia decisamente infilato il corridoio per effettuare il sorpasso.

Evidentemente, l'altro pilota non aveva invece visto la macchina che arrivava, perché proprio all'avvicinarsi del punto-vertice della curvatura ha improvvisamente stretto, costringendo Bonnier a spostarsi al massimo ed a mettere le due ruote di destra sulla terra. A questo punto le cose sono difficilissime da conoscere, perché anche i commissari di quella postazione non ricordano la successione

dei fatti, data la repentinità dell'accaduto, che era ovviamente inaspettato. Hanno soltanto potuto dirci di aver visto la Ferrari piroettare ed andare a sbattere contro il guard-rail dalla parte opposta mentre la Lola letteralmente si levava in volo, nella stessa direzione, scavalcando la Ferrari e la barriera e finendo in mezzo agli alberi.

La scena ci ha ricordato con impressionante similitudine quella che avevamo vista qualche anno fa, in aprile, quando siamo accorsi sul luogo dove Luciano Bianchi era volato fuori pista durante le prove preliminari: gli stessi alberelli troncati a mezza altezza, gli stessi pezzi di carrozzeria sparsi in giro, con qualche parte rimasta impigliata tra i rami. La Lola è finita in molti pezzi, ed è da credere che Bonnier sia morto sul colpo.

La Ferrari ha continuato la sua traiettoria, diventata inerziale, strisciando contro il guard-rail di sinistra dove ha lasciato tracce di colore. Poi ha effettuato un altro testacoda, come dimostrano le strisciate nere delle gomme per terra andando a sbattere di nuovo, di coda, contro la barriera. A questo punto la probabile rottura del serbatoio, o la fuoruscita di carburante, ha provocato un incendio, e

sul guard-rail si notano tracce annerite di fuoco. La macchina tuttavia ha continuato per ancora una cinquantina di metri, sempre a sinistra andando a fermarsi contro il guard-rail, con le fiamme divampanti.

I pompieri sono stati rapidissimi nell'intervento, anche perché la macchina si è fermata proprio davanti a loro. Il fuoco è stato subito spento e mentre i pompieri erano al lavoro il pilota riusciva a uscire dalla macchina, aiutato da un altro pilota che per i più era rimasto sconosciuto; infatti soltanto uno dei quattro pompieri che erano accorsi si è accorto della presenza di un estraneo, notando anche la macchina «piccola e mi pare rossa» che si era fermata e che ripartiva poco dopo. Gli altri, intenti al loro compito, non la avevano notata. Quel pilota, come abbiamo saputo successivamente, era Vic Eford, che ha così dato un bell'esempio di sportività e di altruismo, anche se non ha dato molta pubblicità al suo gesto. Si è solo fermato al box Alfa e ha chiesto di essere sostituito da Marko con tre quarti d'ora di anticipo sul cambio prestabilito. Era schoccato.

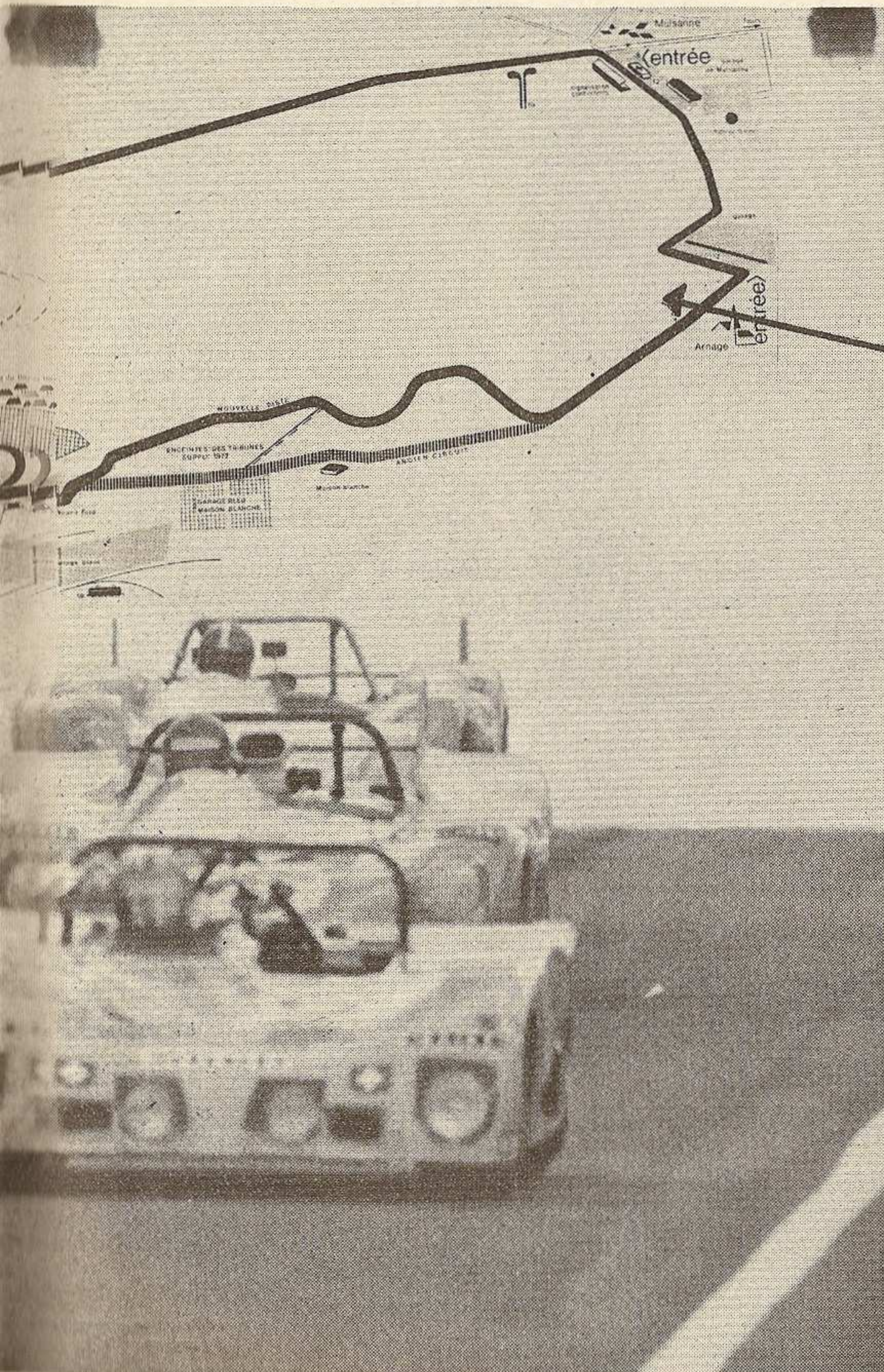
f. l.



## Pensava già di smettere dall' ARGENTINA



Joackim Bonnier con la moglie. Ella è stata riportata a Ginevra da un aereo messo a disposizione da Stewart, dove ad accoglierla c'era anche Nina Rindt con lo scozzese



qui l'incidente

Sopra, la lunga striscia lasciata sull'asfalto dalle gomme della Ferrari di Vetsch in testa-coda. I segni si dipartono dalla destra, nel punto di corda dove è avvenuto lo scontro. A destra, alcuni pezzi della carrozzeria della Lola di Bonnier, disintegratasi contro gli alberi al di là del guard-rail. Sotto, il relitto inondato di schiumogeno della Ferrari di Vetsch. Fra i soccorritori del pilota svizzero, anche Elford, che si era fermato apposta (Telefoto AP)



LE MANS - Anche se il più anziano è Graham Hill, Jo Bonnier era il decano dei corridori automobilisti. A quarantadue anni aveva quasi cinque lustri di attività, avendo corso le sue prime gare a diciotto anni. Magnificamente in forma fisica, per una cura attentissima che poneva nella alimentazione e nelle regole fisiologiche, Bonnier aveva tutte le caratteristiche del discendente dei vichinghi. Alto, biondo, occhi azzurro chiaro, sguardo penetrante in cui si intuiva intelligenza pronta, anche se non loquace, Jo Bonnier era di carattere chiuso, proprio un nordico senza estroversioni inutili. Però, nonostante le false impressioni che ne ricavano coloro che lo avvicinavano saltuariamente e che non si sono mai preoccupati di scoprirne la vera essenza umana, Bonnier era estremamente sensibile, e per questo difficile nella scelta delle amicizie. Chi gli era amico però sapeva di poter davvero contare su tutto quello che il vero significato del termine implica.

Lo dicevano egoista, ma era invece e soltanto riservato avendo conservato nel tratto e nelle azioni l'impronta di una educazione rigida e severa, quale purtroppo non si conosce che raramente ai nostri giorni. In questo, davvero, Bonnier era un poco un sorpassato, appartenendo ad un mondo il cui stile mal si concilia con la disinvoltura odierna, fatta di superficialità.

Di famiglia dalle antiche tradizioni, ricca e potente in un paese che non concede nemmeno al suo re privilegi speciali, Jo Bonnier ha avuto una carriera, che è stata unica. Come unici sono stati certi suoi risultati, poiché è stato lui a dare alla BRM la prima vittoria in un Gran Premio, così come ha dato alla Porsche l'unico successo



Sopra, poco prima del via Jo Bonnier, assieme a De Bagnation, conversa con il presidente francese Pompidou accompagnato dalla moglie. Sotto, Bonnier assieme al suo compagno Van Lennep, che ha ottenuto il miglior tempo in prova a 216 all'ora



in F. 1 ed alla Chaparral il primo successo nelle gare di durata.

Il suo albo d'oro è certo tra i più ricchi, anche se le grandi vittorie internazionali sono venute soltanto dopo un certo periodo; il fatto di essere riservato e non far sfoggio delle sue qualità quello importantissimo di essere giudice severo di tutto e di se stesso, e quindi di non andare oltre i limiti logici e possibili, gli hanno impedito la notorietà spumeggiante che ha accompagnato altri grandi piloti.

Scoperto da Mimmo Dei, l'animatore della indimenticata Scuderia romana Centrosud, ha corso praticamente con tutte le grandi macchine del dopoguerra; Alfa Romeo, Mercedes, Maserati, McLaren, Brabham, Cooper, Ferrari, Borgward, Porsche, Lotus, Chaparral, BRM, Lola. Ha partecipato a circa 600 corse, tra le quali 109 Gran Premi.

Riepilogando i suoi successi citiamo soltanto quelli di più alto rilievo:

1958: Grand Prix degli Stati Uniti, 1. con la Maserati.

1959: Grand Prix di Olanda, 1. con la BRM.

1960: Targa Florio, 1. con la Porsche.

1962: 12 Ore di Sebring, 1. con la Ferrari.

1963: Targa Florio, 1. con la Porsche.

1964: 12 Ore di Reims, 1. con la Ferrari.

1966: 1000 KM del Nurburgring, 1. con la Chaparral.

1968: Campione di Svezia «Sport», 1. con la Lola.

1969: Grand Prix di Parigi, 1. con la Lola.

1970: Campione d'Europa delle 2 litri con la Lola.

1971: 1000 KM di Barcellona, 1. con la Lola.

1972: 4 Ore di Le Mans, 1. con la Lola.

Fondatore insieme con gli altri piloti di grande classe, della GPDA, la associazione dei piloti da Gran Premio, Bonnier ne era presidente, e in questa veste ha avuto parte importantissima nelle recenti vicende che hanno modificato molti aspetti delle corse. Tuttavia anche in questa veste, pur essendo stato molto rigido nelle richieste e nelle imposizioni delle misure di sicurezza, atte a salvaguardare la vita dei piloti, egli ha avuto sempre la misura della realtà, non andando mai oltre i limiti del possibile nella formulazione delle innovazioni.

Proprio in Argentina, subito dopo la 1000 chilometri, aveva confidato alla moglie Marianne la sua intenzione di smettere di correre personalmente. Avrebbe dovuto farlo subito, così come aveva fatto con le monoposto (la sua ultima macchina è appesa ad una parete della sua casa in Svizzera).

Qui a Le Mans Bonnier non aveva niente da dimostrare, e quando al volante della sua macchina ha incontrato l'appuntamento con la morte, la sua posizione era tale che non è pensabile che egli abbia corso alcun rischio. Per questo la sua morte ci lascia tanto sconforto, proprio perché egli non ha certo fatto alcuna cosa per provocarla.

Pensiamo con tanta tristezza accorata alla moglie Marianne, ai figli Jochim (Kim) e Jonas, che lo adoravano e per i quali egli aveva un affetto smisurato. E piangiamo con loro.

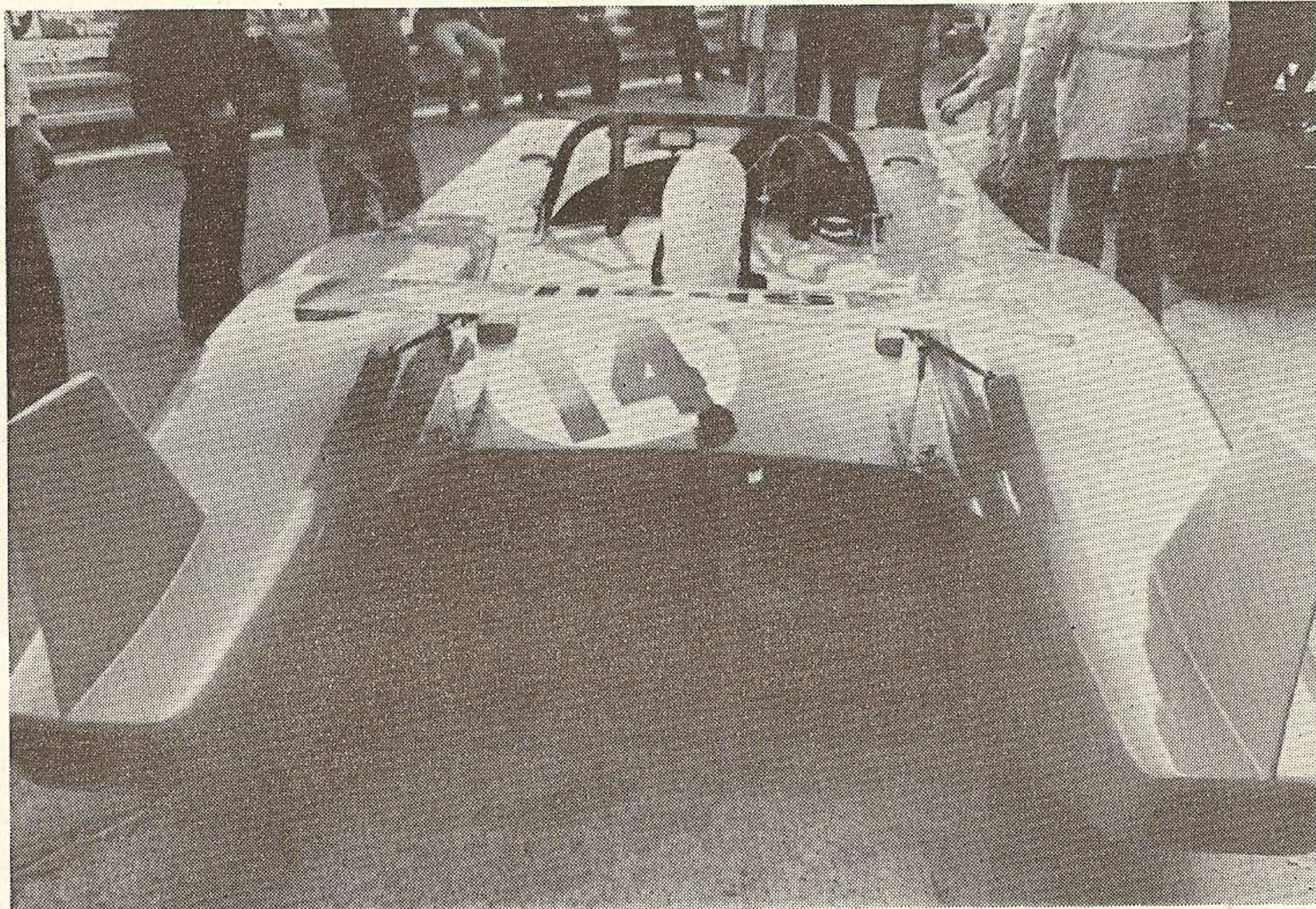
Franco Lini

# Il nuovo tracciato del circuito francese ha inciso sulla TECNICA

DALL'INVIATO

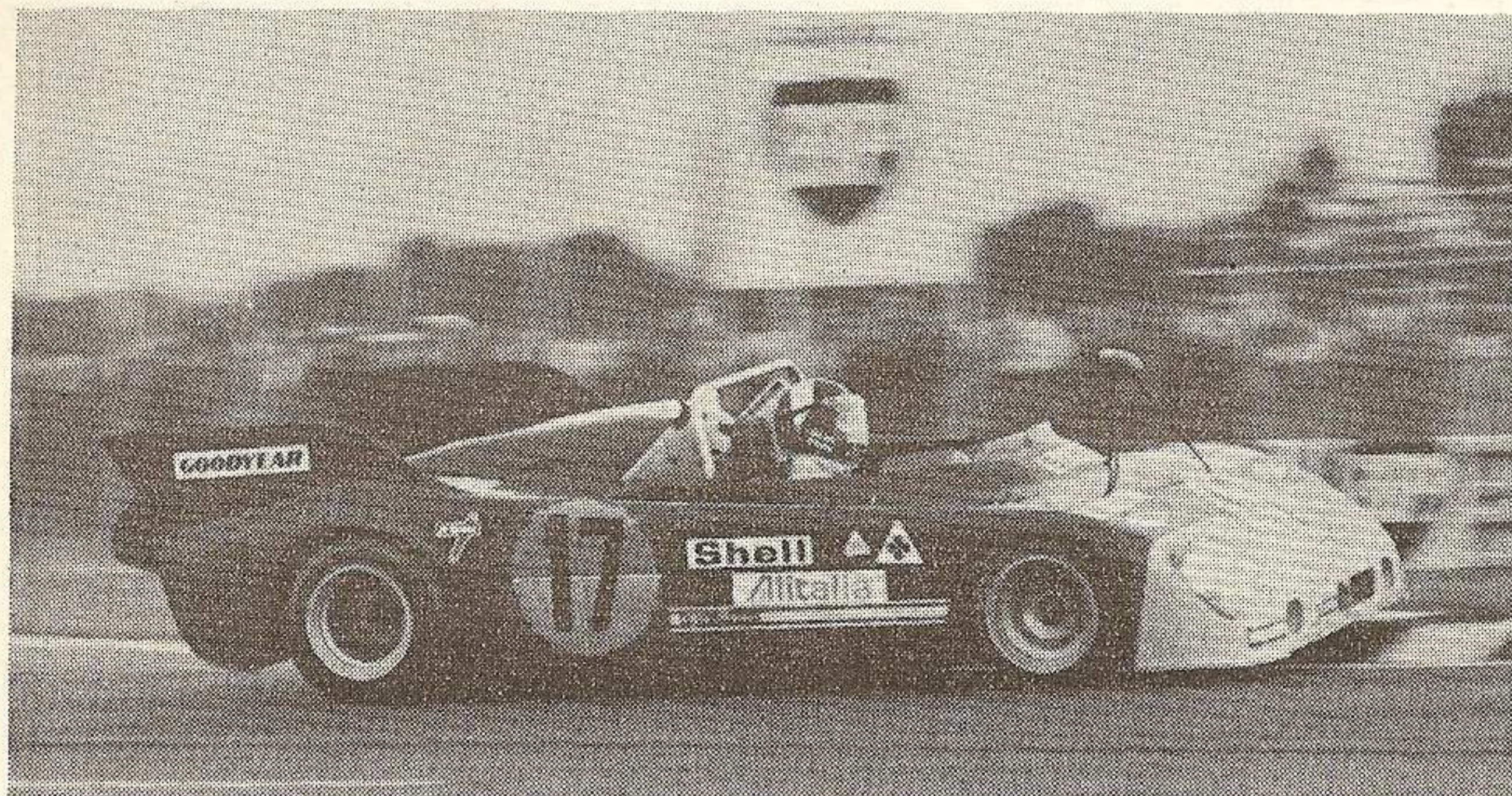
LE MANS - Una « 24 Ore » di enorme contenuto tecnico come quella che si annunciava, danneggiata dalla forzata rinuncia della Ferrari più che da quella della ancor nuova Mirage-Ford, ha finito per perdere qualche linea d'interesse anche per il compromesso delle prestazioni possibili sul rinnovato tracciato. Così sdoppiato il problema, possiamo esaurire la prima parte con questa sola considerazione: il tema tecnico delle ventiquattr'ore, discutibile fin che si vuole, ha sempre la sua validità; se il campionato mondiale marche, a cui chiediamo la massima ampiezza e completezza, perde un po' di omogeneità, è solo per l'accresciuto numero delle prove di 1.000 km., giacché Sebring e Le Mans restano punti fermi da sempre, cioè dalla prima edizione del campionato, nel 1953. Del resto, il « forfait » della Ferrari si basa su motivi tecnici, quali il cedimento del giunto elastico del volano, dopo 3.200 km, paragonabili a 14 ore circa, pure in seguito all'allestimento d'una speciale frizione a tre dischi.

Dal punto di vista delle prestazioni, la tecnica è divisa dalla nuova conformazione assunta dal tracciato:



## La delusione aerodinamica

Sopra, il « codone » della Matra di Cévert-Ganley. Sotto a sinistra, le pinnature della Alfa di Elford-Marko. A destra, la « quasi » ufficiale Porsche di Casoni (alla guida)-Weber-Jost, sembrava una 917



fino all'anno scorso abbastanza scorrevole, quindi con prevalenza delle velocità massime sviluppate sul rettilineo di circa sei chilometri delle Hunaudières, ed ora con accentuazione mista del nuovo tratto dalla Maison Blanche alle tribune, in cui una vettura troppo aerodinamica diventa assai difficile da guidare e perde, per carenza di stabilità, più di quanto non consentano i guadagni in velocità pura. Si cita ad esempio il caso della Porsche 908 di

Jost, l'unica tre litri Sport a guida interna e ben profilata, che è stata una delle più rapide alle Hunaudières; ma l'esempio è abbastanza forzato, in quanto si tratta d'una vettura di tre anni fa, non dotata dei migliori pneumatici e con livello di potenza ben diverso.

Fatto sta che la stessa Matra ha presentato due soluzioni aerodinamiche, nell'ambito dello stesso schema « spider » a forti deportanze e ad alto coefficiente adimensiona-

le di forma, senza poter giungere a conclusioni definitive, mentre in parte lo stesso è avvenuto per l'Alfa Romeo, che, abbandonata in partenza la coda più lunga provata nel marzo scorso, ha proposto due lievi varianti. I tecnici della Matra sostengono di non aver effettuato le maggiori ricerche aerodinamiche in laboratorio, ma prevalentemente su strada e ciò spiega il punto d'arrivo attuale, con i citati compromessi.

La versione a coda corta, che ha lasciato incerti fino all'ultimo Beltoise-Amon, contro la scelta precisa Cévert-Ganley e Pescarolo-Hill, ha un profilo alare, sostenuto da due pinne di deriva, leggermente più alto, di circa quattro centimetri, di quello della versione a coda lunga, alto da terra circa 80 cm.

A dire il vero, i tecnici della Matra sono apparsi alquanto delusi delle caratteristiche aerodinamiche della loro 670, con cui ritenevano di poter sviluppare velocità massime almeno d'una decina di chilometri superiori, a parità di altre condizioni. La regimazione dei motori è stata fatta a 10.700 giri, mentre i livelli delle potenze sono stati di 450 cavalli a 10.600 giri per la versione '72 (Beltoise e Cévert), di stretta derivazione dalla « F. 1 », e di 420 a 10.500 giri per la ver-

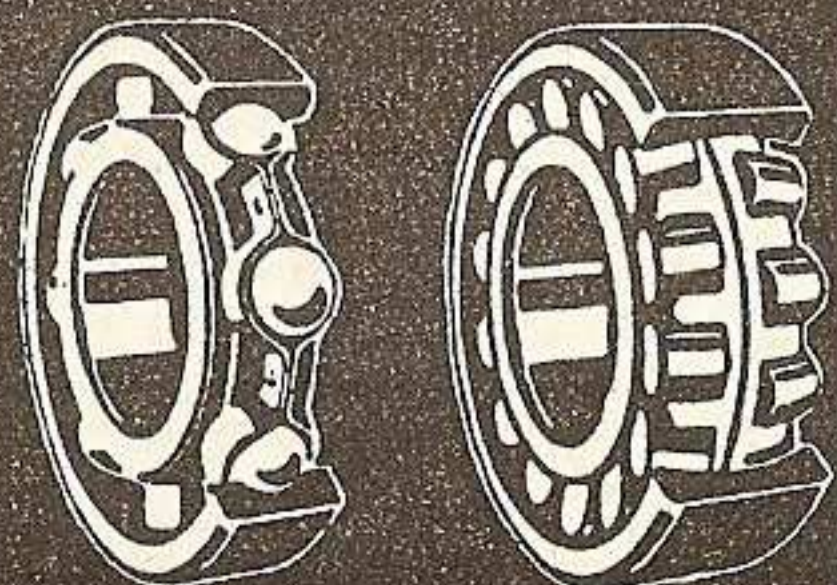
sione '71 (Pescarolo e Jabouille).

Per l'Alfa Romeo, i cui motori sono stati limitati a poco più di 9.000 giri (a questo regime non si hanno più di 415-420 CV), la coda ritenuta migliore è uscita da un disegno di compromesso, fra quella più lunga e quella sperimentata per la prima volta a Sebring: si ha una limitata sporgenza ed un sensibile abbassamento del piano del cofano all'estremità, sempre con « flap » terminale e con le stesse ampie pinne di deriva sperimentate al Nurburgring; soltanto de Adamich ha preferito la coda lievemente più corta, con ampio spoiler, per motivi di stabilità, con differenze di velocità massima non inferiori ai 6-8 km orari.

L'unica macchina a non presentare speciali soluzioni è stata la Lola, che pure è apparsa assai veloce, grazie



Molto diversa la carenatura della Matra 670 di Beltoise-Amon. Con questa vittoria, la Matra « pareggia » il conto '72 con la Ferrari, se è vero che « Le Mans vale un campionato... » come disse il « Drake »



### FAG

cuscinetti volventi



# programmata Ha fatto polemica la GRAC incendiata

## Un telefono muto per NOGHES

alla sua minore sezione frontale; ed è stata anche l'unica a non causare delusioni in questo campo, pure assai difficile, con l'attuale compromesso e con le esperienze limitate, essendosi al primo contatto, senza il tempo di compiere prove serie e sistematiche.

Comunque, queste macchine, esclusa la Lola, sono state predisposte con rapporti di trasmissione tali da non toccare i regimi di massima potenza in quinta e ne ha ovviamente risentito la velocità di punta, giacché nel punto di limitazione anche il livello della potenza è più basso e soltanto forti perfezionamenti aerodinamici avrebbero le attese velocità. Certo, sul dato numerico delle velocità sviluppate non c'è di che far troppo affidamento, in quanto si sono avute discrepanze tra i risultati rilevati dagli organizzatori, grazie all'IBM, quelli presi privatamente dalla Simca e quelli calcolati dai tecnici, teorici, con determinate premesse per i raggi di rotolamento.

Comunque, secondo gli organizzatori, sarebbero stati raggiunti in prova 320 kmh dalla Porsche 908 di Jost, 316 kmh dalla Lola più rapida, 315 kmh dalla migliore Matra e 303 kmh dalla migliore delle Alfa Romeo. Secondo i rilievi della Matra, non più di 310-313 kmh per le proprie vetture, contro 315 kmh della Lola, 312 kmh della Porsche 908 e poco meno di 300 kmh per le Alfa Romeo.

In effetti, con motori bloccati a 9.000 giri o poco più, quest'ultimo è apparso anche il limite teorico esatto per l'Alfa Romeo, che pur in prova s'è spinta a 400 giri di più in V, fino a velocità massime di 307-308 kmh, mentre più lusinghiero è apparso il calcolo teorico degli sviluppi per la Lola che con la puntata a 9.600 giri ha sfiorato i 320 kmh. Naturalmente, noi crediamo di più alle velocità calcolate teoricamente, non tanto perché il rilievo dell'IBM ha sempre avuto una piccola percentuale in più sulle velocità reali, quanto perché si basano su un regime rilevato, mentre non vi sono garanzie che i cronometraggi siano stati fatti veramente a tutti i passaggi, per cui è sufficiente che sfugga proprio il migliore d'una macchina, per generare l'equivoco.

Ora, l'obiettivo tecnico che il circuito di Le Mans promette, specie quando sarà completamente rinnovato, è proprio questo dei migliori compromessi da velocità massime e stabilità, tra coefficienti di penetrazione e deportanze, giacché spiace rilevare velocità di punta pari a quelle che si raggiungevano tre-quattro anni fa con quasi cento cavalli in meno, nonostante i forti miglioramenti dei tempi sul giro, quindi delle velocità di percorrenza delle curve.

benz.

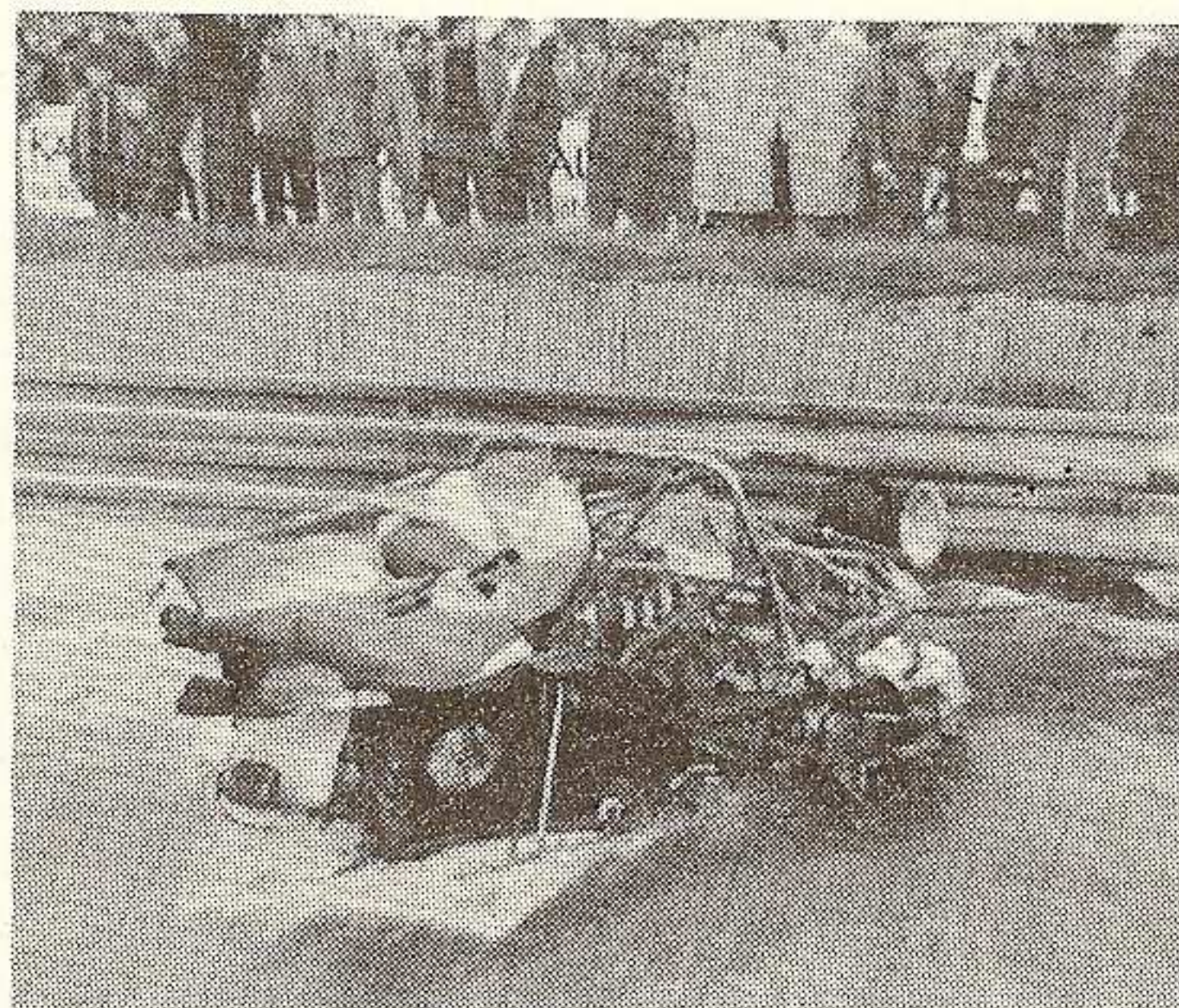
LE MANS - L'incidente capitato a Lionel Noghes durante le prove ufficiali di mercoledì, è stato molto spettacolare, ma in sostanza si sarebbe risolto con non molta pubblicità, dato che le conseguenze non sono state gravi per il pilota, se non fossero intervenuti molti fattori a farne un argomento molto discusso e piuttosto grave.

Il fatto è avvenuto verso le ore 20 locali, con la luce ancora molto chiara (qui siamo al Nord e ci si vede bene fino alle nove passate, cioè alle dieci ora italiana). La pista era ancora umida in qualche tratto per effetto della pioggia che era caduta a intermittenza nelle due ore di prove già svolte; c'era anche molto vento.

Poiché noi eravamo a Mulsanne, in quel momento, non abbiamo potuto vedere l'accaduto e quindi dobbiamo per forza ricorrere alla ricostruzione fatta in base alle testimonianze di molti piloti, di persone del pubblico, e dei protagonisti.

La Corvette di Johnson, arrivata alla curva dopo la discesa del ponte Dunlop, pressapoco dove comincia la parte del circuito Bugatti, si è trovata a passare su un pezzo di stoffa plasticata di una striscia pubblicitaria, staccata dal vento. Ha sbandato ed è andata a urtare la parte esterna, il terrapieno, riportando danni alla carrozzeria e leggermente alla sospensione anteriore. I commissari hanno esposto la bandiera gialla e almeno un pilota è passato vedendola, subito dopo.

Poi è arrivata la Grac di Noghes, che a sua volta ha sbandato violentemente. Il pilota non ricorda di essere passato su materiale estraneo, ma dice che probabilmente è passato su una striscia di asfalto bagnato. La macchina ha urtato violentemente da un lato, tanto violentemente che una ruota anteriore con i bracci di sospensione, si è staccata dalla macchina rimanendo incastrata sotto il guard-rail, e poi è rimbalzata dall'altra parte. Nel secondo impatto il serbatoio è esploso e si è immediatamente appiccato il fuoco. Noghes è riuscito a uscire da solo, ma un piede si è impigliato nella cintura di sicurezza che egli aveva sganciata, per cui è rimasto per un poco di più a con-



Così si è ridotta, nelle prove di giovedì, la Grac-2 litri di Lionel Noghes. Il pilota monegasco se l'è cavata con alcune ustioni non gravi

tatto col fuoco. Sganciatisi, egli si è rotolato per terra per spegnere il fuoco che aveva sul dorso e si è strappato il casco, la cui visiera era fusa (e ciò gli ha provocato le bruciature al viso). Il fuoco che aveva sul dorso non gli ha procurato bruciature, ma violente scottature, dato che la tuta lo ha protetto dalle fiamme dirette.

La direzione corsa è stata avvertita dell'accaduto, ed ha potuto far intervenire un mezzo di soccorso antincendio, con una decina di minuti di ritardo, pare per il non funzionamento di una linea telefonica. I pompieri di servizio nei pressi, dopo che uno spettatore che aveva saltato la barriera lo aveva aiutato ad allontanarsi dalle fiamme, gli hanno scaricato addosso due estintori a mano, ma estinguendo soltanto in parte le fiamme.

L'allarme alla direzione di corsa è stato portato da un gendarme corso a piedi, appunto per il non funzionamento del telefono, e così dopo undici minuti è arrivato un camioncino, dal quale i pompieri hanno srotolato la lancia di estinzione, che quando è stata messa in funzione ha lasciato uscire schiuma e polvere... da un foro lungo il tubo. La macchina in fiamme è andata distrutta completamente, nel frattempo. Nessuno dei pompieri accorsi col veicolo era dotato di tuta di amianto. L'ambulanza per trasportare il pilota all'ospedale è arrivata molto dopo il camioncino dei pompieri. Questi fatti sono innegabili e sono piuttosto gravi.

Le critiche anche violente sono piovute da tutte le parti, ivi compreso il giornale Ouest France che è molto vicino alla organizzazione; il che è tutto dire. L'organizzazione si difende affermando che il servizio di pronto intervento era ridotto, durante le prove, rispetto a quello previsto per la gara, come se una simile giustificazione (che si basa sul fatto che il servizio era adeguato alle disposizioni prefettoriali) sia accettabile. Come cioè se durante le prove gli incidenti possibili non siano uguali a quelli durante la corsa. Certo che la grande organizzazione di Le Mans non esce molto bene da questo fatto, che per fortuna non ha avuto conseguenze gravi per il pilota.

## L'equivoco della FERRARI 312 PB

LE MANS - Conosciuto ufficialmente il forfait delle Ferrari ufficiali per la 24 Ore, gli organizzatori hanno tentato di parare il colpo facendo sapere ai giornali locali che in ogni caso ci sarebbe stata una Ferrari 312 alla partenza, quella della scuderia NART di Chinetti, regolarmente iscritto.

La cosa ovviamente non è piaciuta alla Ferrari, che martedì scorso ha emanato un comunicato ufficiale sul quale è precisato che a Le Mans non avrebbe corso nessuna Ferrari 312 con motore boxer. Le cose poi hanno reso inutili tutta questa manfrina, visto che Chinetti non ha portato in Francia la sua vecchia 312 prototipo, quella col motore a 12 cilindri a V, che è del 1969. Tuttavia adesso permetteteci di sorridere, e di affermare che alla Ferrari hanno mancato almeno di preveggenza, all'inizio della vita delle 312 prototipo (ora sport) col motore boxer, peccando successivamente di intemperatività quando, all'inizio di questa stagione, la fabbrica ha voluto sconfessare con un comunicato ufficiale, coloro che avevano avuto più lungimiranza.

Ricorderete infatti come a partire dalla 1000 chilometri argentina noi abbiamo battezzato le Ferrari '312BP', intendendo appunto boxer-prototipo. Abbiamo poi modificato la sigla in PB (prototipo-boxer) per non creare difficoltà... contrattuali alla Ferrari, legata alla Shell. Però abbiamo insistito utilizzando questa sigla, al solo scopo di non confondere le idee ai lettori e magari anche a noi stessi. Tra qualche anno infatti, se avessimo dovuto individuare le due differenti macchine (motore a V e motore boxer) non avremmo avuto la immediata chiarificazione che a condizione di avere due sigle differenti. La nostra definizione, tra l'altro, è stata adottata da quasi tutta la stampa specializzata mondiale, proprio perché tutti hanno capito come fosse abbastanza intelligente. La Ferrari invece ha voluto rifiutarla sdegnosamente; ed il risultato è stato che giocando sull'equivoco i francesi ne hanno profitto. Costringendo la Ferrari ad una smentita che non avrebbe avuto bisogno d'esserci.

f. i.

## 24 ORE tra le QUINTE

LE MANS - Sulla falsariga della associazione dei piloti da Gran Premio, e praticamente con gli stessi scopi ma limitati alle corse francesi ed agli interessi dei piloti francesi, è stato costituito il G.P.A.F., che significa Grupement Pilotes Automobiles Français. Presidente della nuova associazione è stato nominato Henri Pescarolo, che ha accettato e che ha avuto subito da fare nella nuova veste. Infatti la costituzione del gruppo è avvenuta mercoledì mattina, appena prima della prima sessione di prove ufficiali per la 24 Ore di Le Mans, e poco dopo c'è stato l'incidente di cui è stato protagonista Lionel Noghes al volante della GRAC. La immediata presa di posizione del G.P.A.F. ha ovviamente contribuito a scuotere gli organizzatori ancora di più di quello che fosse già stato fatto per le critiche mosse da tutte le parti al veramente poco efficace servizio di pronto intervento, ed alle lacune nell'equipaggiamento antifuoco di cui parliamo a parte.

● Georges Pompidou è il quarto presidente della Repubblica francese a recarsi a Le Mans per dare la partenza alla « 24 Ore »; prima di lui vi sono stati i presidenti Loubet nel 1902, Auriol nel 1949 e De Gaulle nel 1965.

● Rolf Stommelen desidera che si sappia che l'Alfa Romeo « Montreal » che guida normalmente non è un regalo della Casa milanese: l'ha acquistata.

● Altre velocità vengono rilevate dopo la curva di Arnage, esattamente a 150 metri dall'uscita; questa la graduatoria: kmh 105 per la Matra di Beltoise, 104 per la Lola di Larrousse, la Matra di Cevert, e per l'Alfa Romeo di Stommelen, 101 per la Porsche di Jost, 100 per l'Alfa di de Adamich e per la Ferrari GTB di Parkes, 99 per la Corvette di Cudini, e 94 kmh per la Corvette di Greder e per la Lola 2000 di Smith.

● Una speciale onorificenza o titolo di merito verrà istituito dagli organizzatori di Le Mans per premiare l'industria. Il premio si chiamerà « QUALITE SPORT LE MANS » e verrà assegnato da una giuria qualificatissima a quelle industrie che avranno saputo brillare per il loro apporto tecnico e di progresso dello sport automobilistico, soprattutto sotto il profilo della sicurezza.

● Sempre imponente l'impianto di cronometraggio IBM, che dispone a Parigi di un ordinatore 360/40. Soprattutto sono state attuate speciali norme di sicurezza, per evitare possibilità di errore e possibilità di incidenti, con connessioni su altri ordinatori in caso di avaria, con vari controlli e con sei linee Le Mans-Parigi, su due cavi completamente diversi, onde evitare anche i guai derivanti dalla rottura accidentale d'un cavo.

● Piccolo incidente diplomatico alle verifiche: ad una contestazione per le cinture di sicurezza, originata dalla Matra, l'ing. Marelli ha avuto un battibecco con l'ing. Ducarouge e con i commissari. Poi ha gridato: « Bene, se volete vi restituisco tutti i fogli, carico le macchine sul camion e me ne vado ». Quanta autorità!

● Anche per i rifornimenti siamo in clima regolamentare 1973 e vengono utilizzati bocchettoni di sicurezza con diametro standard di 50 mm. Sono banditi i sistemi a serraggio tipo aeronautico, per evitare pericoli in base allo spostamento della vettura. La pressione è piuttosto bassa ed occorrono circa 20-30 secondi per il rifornimento di 120 litri, quindi una pressione minore di quella paragonabile alla gravità da 12 metri.



Galli (mentre parla con l'ing. Severi) e Stommelen sono stati una spina nel fianco delle Matra fino ai disturbi di iniezione che l'hanno rallentata. Poi, sono centrifugate le frizioni made in England

## La pubblicità IRI (d'esportazione)

LE MANS - Sorpresa alle verifiche tecniche: le Alfa Romeo sono state decorate con una nuovissima e inattesa scritta pubblicitaria, col marchio della compagnia aerea di bandiera italiana in modo abbastanza vistoso.

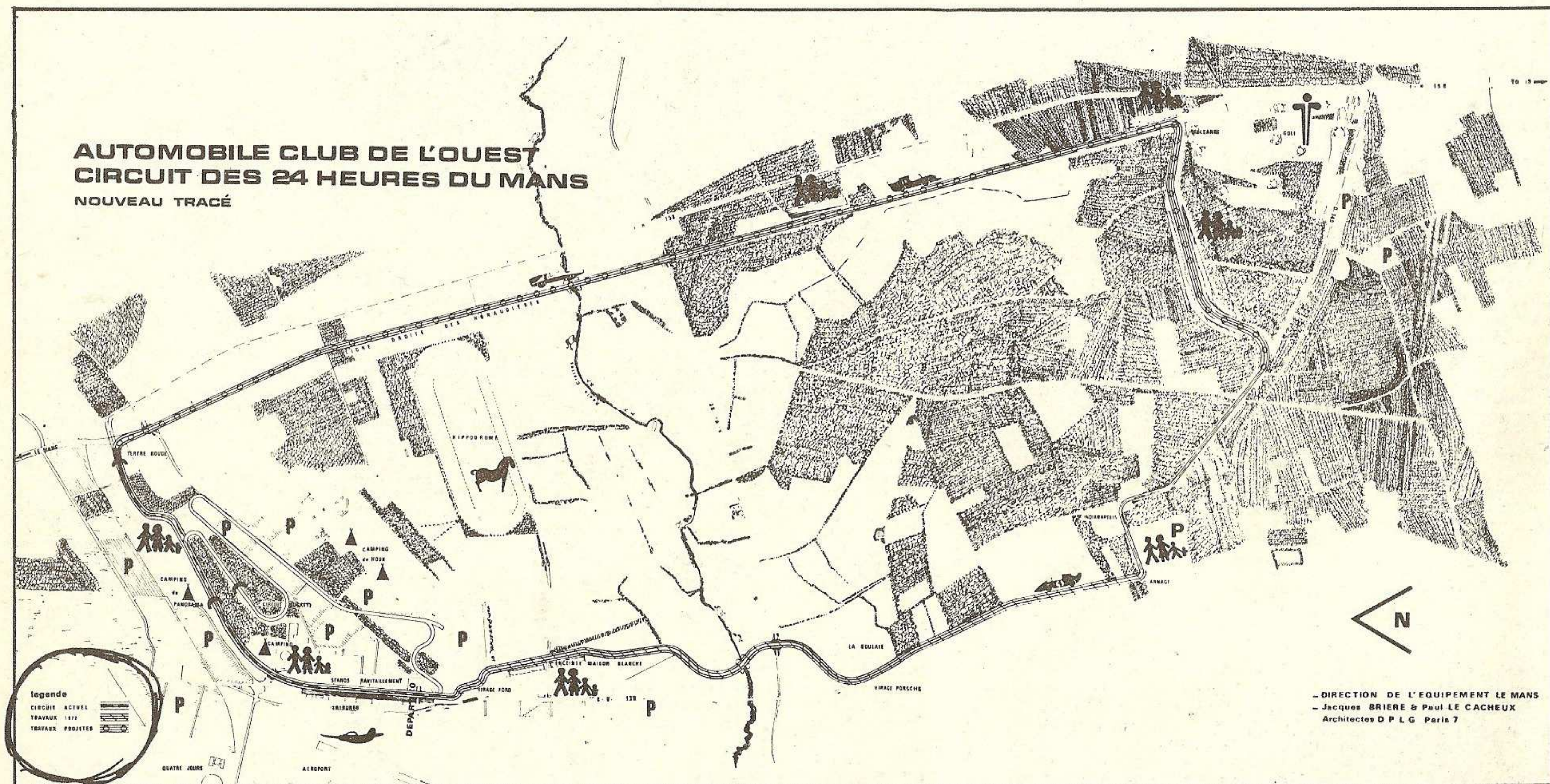
Niente di eccitante, comunque: si tratta di una collaborazione temporanea, valida per la sola gara di Le Mans e che viene dalla iniziativa non della direzione generale dell'Alitalia ma dalla direzione regionale francese, che ha trovato nelle macchine rosse un buon supporto propagandistico per la azione di mercato che sta svolgendo localmente (almeno prima del risultato finale).

Tuttavia la cosa è apprezzabile, e ci auguriamo che non si limiti a questo fatto isolato.

Tra l'altro pare che la nuovissima associazione dei costruttori delle macchine sport (parallela a quella dei costruttori F. 1) abbia intenzione di far patrocinare il campionato 1973 da un gruppo di compagnie aeree e per questo l'Alitalia potrebbe ottenere lo scopo pubblicitario che si prefiggono le altre utilizzando come « veicolo » le macchine italiane.

Ecco come sarà il nuovo circuito (ormai destinato alle turismo)

# Ancora più « guidata » LE MANS 1974



**LE MANS 1974:** circuito completamente nuovo. L'appuntamento è per le prove preliminari di primavera, com'è stato illustrato da M. Joel Le Theule, durante la tradizionale conferenza stampa dell'ACO. Infatti, questa parte di rinnovamento non è che un primo passo, per migliorare e rendere veramente permanente il circuito. E finora questa operazione è costata 4.300.000 franchi alla Regione della Sarthe, più tre milioni e mezzo dell'ACO. Il completamento avverrà con il nuovo rettilineo parallelo alle Hunaudières, che sarà di 4,575 km, contro i 5,7 km attuali, e che eviterà Mulsanne, con un accorcia-

mento della distanza sul giro. I lavori cominceranno nel '73, per cui soltanto la corsa del '74 si disputerà sul circuito completamente nuovo.

● **ATTENZIONE:** vedere bene sul tracciato i segni riguardanti i due tracciati. Quello nuovo futuro è quello che ha tanti circoletti. Quello con la linea tratteggiata mediana è quello attuale; la parte che ha linee trasversali è attuale ma rappresenta il settore messo in funzione nel 1972.

**LE MANS - Conferenza stampa tradizionale del giovedì precedente la gara.** Stavolta il presidente dell'ACO, signor Lelievre, non ha fatto il suo discorso abituale, non ha cioè effettuato consuntivi e preventivi sul piano sportivo, come era sua regola, ma si è limitato a salutare quelli che c'erano ed a passare la parola a chi era direttamente responsabile del progetto a dei lavori di modifica del circuito.

In sostanza dalla conferenza stampa abbiamo soltanto appreso che la sistemazione definitiva del circuito sarà fatto compiuto entro l'aprile 1974, in modo che la nuova pista sia provata da chi parteciperà alle prove preliminari (per inciso ciò significa che la tradizione di queste prove di aprile sarà mantenuta).

Dopo i lavori compiuti quest'anno e che hanno modificato sensibilmente la parte che va dalla curva di Arnage

alle tribune, nel prossimo futuro sarà rifatta completamente la parte che va dal Tertre Rouge alla curva detta Indianapolis, cioè a poche centinaia di metri dalla curva di Arnage. Poiché negli anni passati era stata sganciata dal traffico normale la parte di circuito che va dalle tribune al Tertre Rouge (con la costruzione della pista Bugatti) con questi lavori il Circuito delle 24 Ore sarà definitivamente autonomo e permanente, e secondo gli organizzatori sarà nettamente più selettivo.

In realtà il nuovo tracciato presenta caratteristiche migliori di quelle attuali, ma conserva la lunghissima parte di rettilineo delle Hunaudières che anche se rifatta con criteri più corsaioli di quelli adottati per una strada normale, resterà una parte a nostro avviso troppo lunga di utilizzazione della potenza massima. Tuttavia essa diventerà interessante se

in avvenire, come pare, la formula della 24 Ore tornerà ad essere originaria, cioè banco di prova sportivo per macchine di produzione normale, simulando con questo lungo rettilineo le condizioni di impiego autostradale, che sono sempre più diffuse anche in Francia dove di autostrade per ora ne hanno poche (ma ne avranno anche loro qualche migliaio di chilometri entro qualche anno).

Come vedete dal tracciato la parte in rettilineo segue quasi parallelamente quella esistente, sia pure con una correzione delle curve attuali, ed è un poco arretrata. La curva che viene dal Tertre Rouge è quindi più avanzata. Il rettilineo termina qualche centinaio di metri prima di dove termina attualmente, con una curva che continuerà ad essere detta di Mulsanne e che è prima del terreno di golf. Di qui anziché con una linea pressoché dritta, si giungerà alla attuale curva di

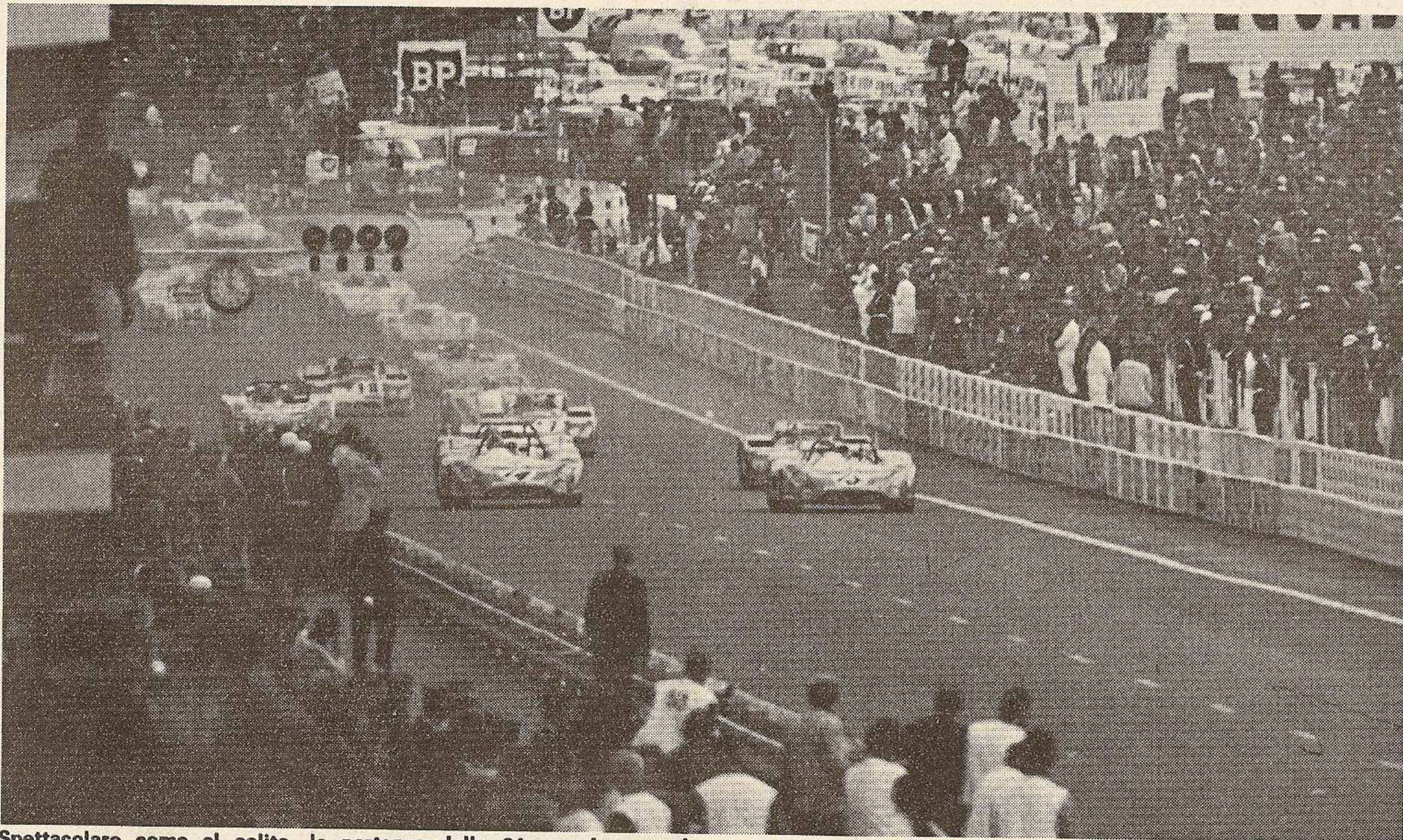
Indianapolis con una parte sinuosa che costringerà a guidare molto di più di quel che si faccia adesso e con una curva a destra abbastanza marcata il tracciato si immetterà sulla traiettoria attuale. Da questo punto fino alla curva di Arnage la strada rimarrà per il momento quella che è attualmente, anche se sganciata dal traffico normale; ma è già previsto che dopo un certo tempo (questione di reperimento di fondi) anche questo tratto sia modificato e modernizzato. E' evidente, dal disegno, che il nuovo circuito sarà più corto dell'attuale, ma soprattutto sarà più « guidato », il che è senza dubbio un fatto positivo.

f. l.

● La gara di F. 3, in programma per il 18 giugno a ESTORIL, Portogallo, sarà valevole per il campionato francese di F. 3, per compensare almeno una delle tante soppressioni di queste gare registrate in Francia.

## 450 cavalli l'ALFA 12 B?

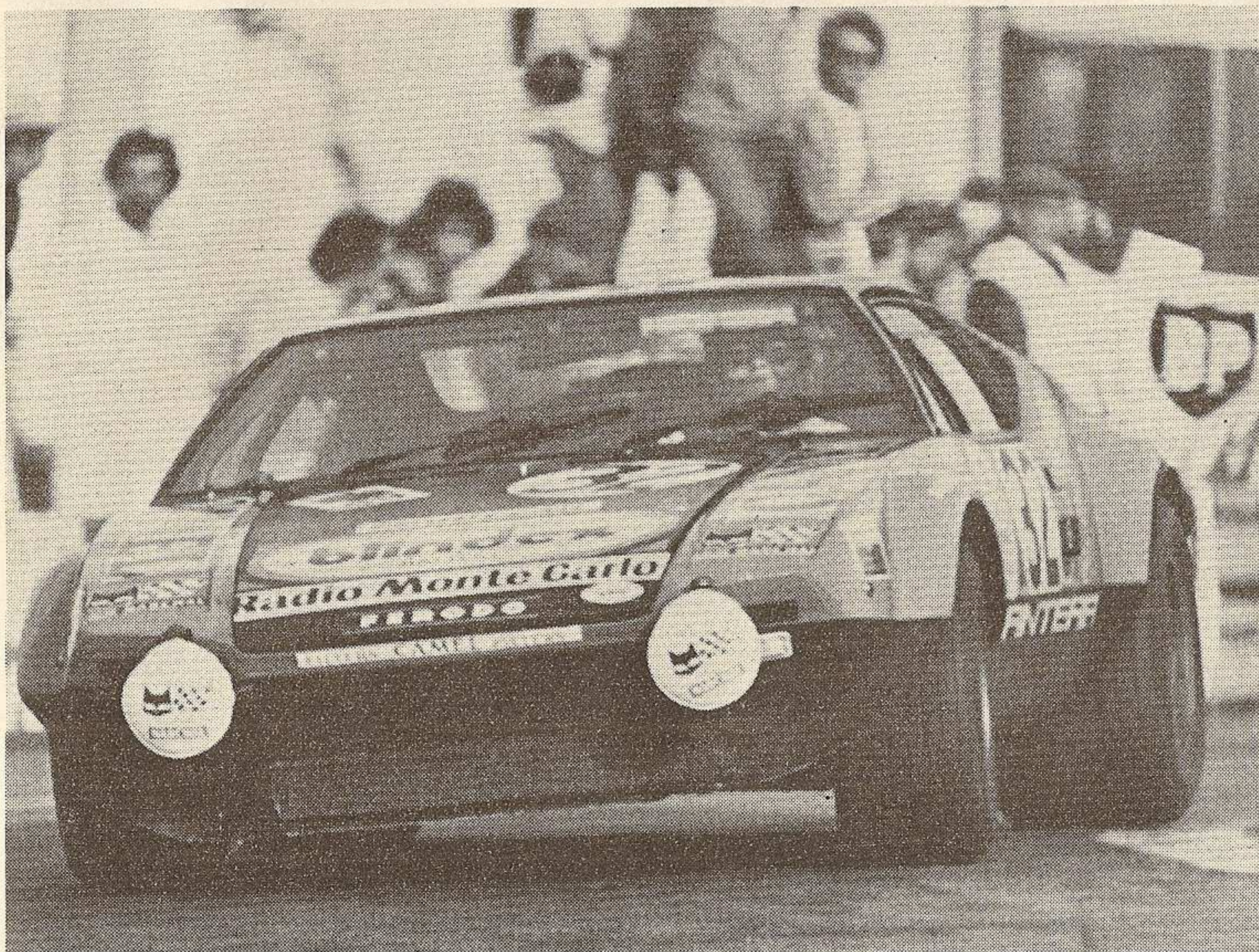
**KNITTELFELD -** Notizie Auto-delta riservatissime (non in quanto sussurrate a mezza voce e quindi da non propagarsi, ma in quanto comunicate ai soli destinatari) sono giunte — chissà perché — agli organizzatori della 1000 KM. dell'Osterreichring: pare che l'ing. Severi abbia dichiarato che il nuovo motore boxer 12 cilindri Alfa sviluppa già 450 HP con la possibilità di dare alla vettura una velocità di 330 kmh. (sic!) Sempre secondo le notizie giunte a Knittelfeld nel nuovo motore si fa largo uso di lega al magnesio per un peso contenuto.



Spettacolare come al solito, la partenza della 24. ore ha quest'anno riservato al pubblico il «brivido» di due vetture francesi in prima fila: si tratta delle Matra di Cevert e di Pescarolo. Sotto a sinistra, Graham Hill soddisfattissimo vincitore (Attualfoto)

**COSI' (IN 53) AL VIA**

Matra Simca Pescarolo-Hill 3'44"0	Matra Simca Cevert-Ganley 3'42"2
Alfa Romeo 33tt3 Stommelen-Galli 3'47"0	Matra Simca Beltoise-Amon 3'46"0
Alfa Romeo 33tt3 Elford-Marko 3'50"2	Lola T 280 Bonnier-Larrousse Van Lennep 3'50"0
Matra Simca Jabouille-Hobbs 3'52"6	Alfa Romeo 33tt3 Vaccarella - de Adamich 3'52"6
Porsche 908/3 Jost-Casoni-Weber 4'03"3	Lola T 280 de Fierland-de Bagration 3'54"5
Porsche 908/2 Lagliez-Touroul	Duckham's de Cadenet-Craft 4'03"9
Chevron B 21 Robinson-Rondeau 4'17"0	Porsche 908/3 Fernandez - Torredemer 4'16"9
Lola T 290 Smith-Ligonne 4'20"1	Chevrolet Corvette Cudini-Darniche-Greenwood 4'18"8
Porsche 910 «Novestille» - Ravenel 4'21"6	Porsche 908-2 Poirot-Hazard 4'20"2
Porsche 908/2 Roser-Stupocher 4'23"4	Ferrari 365 GTB 4 Rouveyran-Migault 4'21"7
Ligier GS 2 Ligier-Piot 4'24"2	Ferrari 365 GTB 4 Posey-Adamowicz 4'23"1
Ferrari 365 GTB 4 Jarier-Bouchet 4'24"7	Porsche 907 Mattli-Bayard 4'24"4
Ferrari 365 GTB 4 Westbury-Hine 4'25"3	Ferrari 365 GTB 4 Bell-Pilette 4'25"1
Ferrari 365 GTB 4 Chinetti-Gregory 4'25"7	Ferrari 365 GTB 4 Andruet-Ballo-Lena 4'25"4
Chevron B 19 Bupont-Bodin 4'25"9	Ford Capri Mass-Stuck 4'26"5
Ferrari 365 GTB 4 Parkes-Lafosse 4'26"1	Porsche 911 Fitzpatrick-Kremer 4'25"9
Ford Capri Birrel-Bourgoignie 4'28"9	Ford Capri Glemser-Soler Roig 4'26"5
Ferrari 365 GTB 4 Cheneviere-Vetsch 4'29"1	Porsche 908/2 Wichy-Brun 4'29"0
Porsche 911 S Delbar-Braillard 4'33"9	Chevrolet Corvette Greenwood Shothers 4'31"2
BMW 2800 CS Heyer-Herzog 4'35"3	Porsche 911 S Haldi-Keller 4'35"2
Ford Capri Geurie-Rouset 4'37"2	De Tomaso Muller-Cocher 4'36"7
Porsche 911 Loos-Pasch 4'38"3	Porsche 911 S Garant-Keyser 4'37"9
Chevrolet Corvette Greder-Beaumont 4'38"9	Porsche 911 «Le Banner» - «Bardini» 4'38"5
De Tomaso Jaquemin-Deprez 4'39"8	Ligier JS 2 Maublanc-Laffite 4'39"7
Porsche 911 Mauroy-Mignot 4'42"8	De Tomaso de Bavier-Juncadella 4'42"1
Chevrolet Corvette Johnson-Heinz 4'42"8	



Sopra, ottima la prestazione della Dino 246 GT di Leffeach-Doncieux, 17. assoluta. A sinistra, l'unica De Tomaso Pantera all'arrivo era quella di Jacquemin-Deprez. Sotto, l'ing. Gianni Marrelli catechizza i suoi uomini poco prima dell'inizio della corsa, nuovamente sfortunata per l'Alfa Romeo

