

DOVE corriamo domenica?

TUTTE le CORSE MINUTO per MINUTO

RAI e TV ci pensano poco allo sport auto. Allora non dimenticate che tutte le domeniche-da-corsa e i giorni delle prove è a vostra disposizione la Speciale Segreteria AUTO-SPRINT. Conoscerete classifiche, tempi, posizioni, episodi di cronaca nel momento stesso in cui si stanno svolgendo a pochi o centinaia o migliaia di chilometri da voi. Ricordate: basta TELEFONARE allo (051) 46.56.24.



Le corse in calendario dal 17-3-73 al 31-3-73 in Italia e all'estero

MARZO

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
17	150 Miglia di Phoenix	Stati Uniti	Circuito di Phoenix km 4,426	ore 15	●●● USAC	Velocità in circuito	B. Unser (Eagle) media 202,800
17-18	Corsa dei Campioni	Inghilterra	Circuito di Brands Hatch km 4,260		●●● F. 1, F. 5000, F. 3 Sparks, Champions, Consul	Velocità in circuito	F. 1: Fittipaldi (Lotus) 56'40" e 6, media 189,560 Record sul giro: Fittipaldi 1'23''8, media 183,170 F. 5000: Redman (McLaren) 36'51'', media 173,610
17-18	Coppa St.Vincent	AC Novara Jolly Club	St. Vincent p.le Terme St. Vincent p.le Terme km 88	ore 13,01 ore 15,01	●	Regolarità	Barbero (Fiat 127)
17-18	Circuito delle Ardenne	Belgio			●●●	Rally	Lepoutre-Defossé (Alpine)
17-25	Mobil Economy Run	Inghilterra			●	Regolarità e consumo	
18	Coppe ASACIF	Francia	Circuito di Montlhéry km 7,820	ore 10	●●● T. GT	Velocità in circuito	
18	Carolina 500	Stati Uniti	Circuito di Rockingham km 1,883	ore 14	●●● Stock-Cars	Velocità in circuito	Isaac (Dodge) media 188,118
18	Autocross Steyr	Austria			●	Autocross	
18	Corsa di Condroz	Belgio	Condroz km 2,500	ore 14	●●●	Velocità in salita	Haxhe (Lola) 1'24''59 Record: Tondelli 1'24''1 (1971)
18	Autocross di Namur	Belgio			●	Autocross	
18	Trofeo Primavera	Spagna	Circuito di Jarama km 3,404		●●● T	Velocità in circuito	Albacete (Mini) Deke (Morris) Antoraz (Seat)
18	Corsa di Teufelsrutsch	Germania	Altzey		●	Velocità in salita	n.d.
18-19	Gara a Casale	Aut. Casale	Autodromo di Casale km 2,460	ore 9 (18)	● F. Italia, F. 3, F. Ford	Velocità in circuito	Gara d'inaugurazione
18-19	Trofeo Kieber Ford	Aut. Casale	Circuito di Casale km 2,460	ore 9 (18) ore 9 (19)	● Escort Mexico	Velocità in circuito	Gara d'inaugurazione
18-21	Fuji 300	Giappone	Circuito di Fuji km 6	ore 14 (19)	●●●	Velocità in circuito	Sakay (McLaren) 1.18'37''
19	Trofeo Rinaldi	Gr. Piloti Romani	Circuito di Vallelunga km 3,2	Ore 9-18	● gr. 1, 2, 3, 4, 5 F. Ford, F. 850	Velocità in circuito	n.d.
19	Foligno-Norcia	AC Perugia	Norcia Forche Caudine km 23	ore 8,30 ore 10,01	●	Autosciatoria	n.d.
19	Coppa Città di Cesena	Scud. Romagna	Cesena V.le Mazzini Cesenatico V.le Roma km 313	ore 0,01 ore 6,29	Trofeo rallies naz.	Rally nazionale	Polese (alpine)
21	300 di Fuji GIAPPONE	●●● S. GT	Velocità in circuito				Sakai (McLaren) 1.18'37''
21-24	Rally DDR GERMANIA	●●●	Rally				Zasada - Komorowski (Por- sche 911S)
23-25	Rally di Sicilia AC Palermo	●●● Camp. ital. rallies	Rally				Munari-Mannucci (Fulvia HF)
23-25	Bergischer Lowe Zolder - BELGIO	●●● T. GT	Velocità in circuito				
23-25	Rally Trifels GERMANIA	●●●	Rally				
23-25	Rally Montecarlo Junior AC Monaco	●●●	Rally				Orlandini-Orlandini (Alpine)
24	Camel 12 Sebring STATI UNITI	●●● T. GT.	Velocità in circuito				
24-25	Autosciatoria Dolomiti AC Trento	●	Autosciatoria				Donini (A112)
24-25	Autocross del Mainz GERMANIA	●●●	Autocross				
24-25	Autosciatoria Monte Campione Az. Sogg. Boario	●	Autosciatoria				
25	6 Ore di Vallelunga AC Roma	●●● Camp. mond. marche	Velocità in circuito				
25	4 Ore di Monza AC Milano	●●● Camp. europ. T.	Velocità in circuito				Mass - Larrousse (Capri) 4.01'34''8, media 194,24
25	Coppe Primavera Albi FRANCIA	●●●	Velocità in circuito				SP Frayssinet (Lola)
25	Corsa a Salisburgo AUSTRIA	●●● F. 3	Velocità in circuito				
25	Trofeo Cinquetti Pro Varano	● F. 3, F. Italia, F. Ford	Velocità in circuito				
25	Trofeo Basso Casentino AC Arezzo	● Trofeo rallies naz.	Rally				
25	Coppa Città Amelia Pro Amelia	●	Regolarità				
25	Corsa di Mullacker AUSTRIA	●●●	Velocità in salita				
25	Rallycross di Tulln AUSTRIA	●	Rallycross				
25	Corsa di Arrate SPAGNA	●	Velocità in salita				Kutz (Porsche) 4'11''6
25	Corsa di Hébécron FRANCIA	●	Velocità in salita				Martin (Tecno) 4'3''5, me- dia 80,883 nuovo record
25	Corsa La Roquette FRANCIA	●	Velocità in salita				Rua (Tecno) 4'3''5, me- dia 80,883 nuovo record
25	Corsa di Wiltz LUSSEMBURGO	●●●	Velocità in salita				Koob (Brabham)
31	Corsa di Ampus	●●● Camp. europ. mont.	Velocità in salita				Perrot (March) 6'48''1 nuovo record
31	Corsa di Taunus GERMANIA	●	Velocità in salita				
31-1	300 Km del Nurburgring GERMANIA	●●● Camp. europ. GT - Interserie	Velocità in circuito				
31-1	Rally di Norimberga GERMANIA	●●●	Rally				
31-1	Rally di Las Cavas SPAGNA	●	Rally				

LEGENDA: ●●● = Internazionale; ●● = nazionale a part. str.; ● = naz.; □ = « chiusa »



I complici morali

Nelle prossime pagine troverete una nuova eccezionale documentazione fotografica dei momenti di paura a Kyalami ed anche una testimonianza esclusiva; quella del pilota, e nostro collaboratore, JACKY ICKX il quale, con rara efficacia giornalistica, fa rivivere il momento del dramma e pone poi l'accento su alcune vicende discutibili del G.P. Sudafricano. In particolare egli, da pilota, offre la prima considerazione dei diretti interessati sul problema, (non è un gioco di parole definirlo tale) più «scottante» delle corse automobilistiche: quello del FUOCO! L'episodio di Kyalami ha confermato che non si può più giocare, per ripliche e gelosie di costruttori o per malintesi giochi di potere dei dirigenti CSI, sull'equivoco in tema di sicurezza!

Regazzoni è stato salvato dal gesto di coraggio di Hailwood (e lui stesso vi racconta come nelle prossime pagine) ed ha riportato solo ustioni di primo grado perché la tuta anti fiamma, realizzata da un bravissimo ingegnere chimico milanese, lo ha protetto per oltre due minuti. Ma probabilmente il rogo non l'avremmo visto se fosse stato adoperato e imposto dalla CSI, a suo tempo, il serbatoio Auto-delta, progettato dall'ing. Chiti e per il quale attualmente è prevista anche una migliorata qualità dell'alogenato anti fiamma che contiene.

Ickx, come leggerete, deplora adesso il rifiuto a suo tempo portato avanti contro il serbatoio dell'ing. Chiti, rifiuto nato da quella superficiale prodezza di Cévert che, dopo l'esperimento riuscito dello scoppio con fumo bianco, andò a provare a dar fuoco alla benzina sparsa intorno. La fiamma dell'accendino innesco il fuoco perché, a contatto con l'aria, dopo una trentina di secondi il fluobrene aveva perduto le sue possibilità «inquinanti» della benzina, che così riacquistava infiammabilità.

Fu una trovata sciocca, tanto è vero che proprio nell'incidente di Regazzoni, dopo il primo uso dell'estintore le fiamme, che sembravano domate, ripresero in pieno perché era finito l'effetto del liquido estinguente. Però il fatto è che, se i serbatoi delle macchine da corsa fossero del tipo Autodelta, L'INCENDIO NON AVREBBE MODO DI VERIFICARSI!

Ecco perché è urgente che la denuncia di Ickx venga appoggiata da tutti a cominciare dagli stessi piloti. Questi hanno anzitutto un dovere verso se stessi, costruttori e dirigenti lo hanno verso lo sport tutto. Un doveroso senso di umanità al quale non si può rinunciare, ripetiamo, per ingiustificabili e meschine gelosie.

La nostra CSAI, che sostiene di essersi tanto (ma inutilmente) impegnata sull'argomento, ha il dovere adesso di riproporre la questione in maniera assoluta! Le nuove regolamentazioni tecniche per le F. 1, che prevedono paratie protettive e un appena modificato serbatoio di una certa Casa di gomma, sono un palliativo! Occorre pertanto far prevalere il buon senso.

Chi non si convincerà di questo, diventa complice morale per qualsiasi altro drammatico episodio che, Dio non voglia, potrà sempre accadere!

L'ANCAI (quasi) ai piloti

La mezza rivoluzione dell'ANCAI, iniziata un mese fa in occasione delle votazioni che portarono, alla vetta dei favori degli elettori, il pilota Giorgio Pianta, ha avuto un seguito nella movimentata seduta (finalmente effettuata) del Consiglio Direttivo per eleggere il nuovo ufficio di presidenza dell'Associazione Piloti. Gli eletti della «Jolly» hanno fatto di tutto per evitare l'elezione di un Presidente-pilota, cioè Giorgio Pianta, il quale però — al momento delle dichiarazioni di voto — grazie anche all'esplicita presa di posizione (per delega) del «consigliere» Nanni Galli a suo favore, si è trovato in maggioranza, sia pure minima. Avrebbe potuto accettare e «governare» con un gruppo di oppositori peraltro irriducibili, non fosse altro perché si sono sentiti clamorosamente battuti. Ha prevalso il buon senso, anche per la simpatica e generosa dichiarazione del Presidente uscente ing. Ceard, il quale appunto aveva fatto pendere la

bilancia dalla parte di Pianta con la sua dichiarazione di voto. Quest'ultimo allora ha abilmente riproposto la decisione elettiva, mettendo insieme i suoi 6 voti ai 4, di stima o di precisa alternativa dichiarati a Ceard. Risultato: con larga maggioranza l'ing. CEARD è tornato presidente dell'ANCAI, PIANTA sarà vicepresidente con OTTORINO MAFFEZZOLI (che è stato preferito alle candidature degli uomini Jolly).

Il Consiglio è poi composto come è noto da Tavoni, Nanni Galli, Facetti, de Leonibus, Salvay, Moruzzi, Angiolini e Restelli. La CSAI a nome dell'ACI, che per statuto ANCAI ha diritto ad un rappresentante, nominerà per questo incarico un altro pilota: cioè Vaccarella.

C'è speranza dunque che l'associazione dei piloti italiani diventi sempre più rispondente al suo nome. E... buon lavoro. (AUTOSPRINT rinnova al nuovo C. D. la collaborazione di sempre, nel quadro della sua politica a favore prima di tutto dei piloti).

Gli «ex» D. T. progettano...

MODENA - Si sta lavorando — afferma il collega Morselli — sull'area che è di proprietà di Alessandro De Tomaso in località «La Bruciata». E' già sorto un capannone a tempo di record e l'eccentrico De Tomaso ha proprio intenzione di dare inizio alla sua nuova attività auto intanto con la produzione della Longchamps. Qualcuno insiste nel dire poi che a Modena si avrebbe anche una produzione — De Tomaso — motociclistica; Benelli o Guzzi? La notizia è messa in relazione anche con le recenti difficoltà di Mandello Lario, dove per un giorno la GUZZI ha «serrato» per reazione a certo tipo di scioperi.

Altre iniziative si segnalano a Modena. Alcuni tecnici-disegnatori provenienti dalla stessa De Tomaso, stanno predisponendo il progetto per una Gran Turismo che sarebbe azionata da un motore Lamborghini. Si parla anche di contatti con Sant'Agata Bolognese. La progettazione ha luogo in una officina privata di Modena. Uno della équipe è Molinari. (E' stato alla Ferrari, alla Maserati ed ora è un ex De Tomaso).

● Alla riunione ginevrina del prossimo 15-16 marzo della CSI, che affronterà ancora il problema dei regolamenti tecnici del Mondiale Marche post '75, il delegato italiano presenterà una proposta che è stata avanzata in sede nazionale dalla Ferrari. Contro il progetto «silhouette» sostenuto dai tedeschi, si propone una categoria «prototipi-testa di serie» con un originale sistema ad handicap per vetture equipaggiate con motori da 1000 a 7000 cc (senza compressori).

● Dicono che il figlio dell'ing. Sguazzini aspirante rallyista con una A 112, domenica scorsa a San Marino sia stato dissuaso dal prendere la partenza, trattandosi di un rally «un po' troppo veloce». E' andato via, pare, prima che arrivasse papà.

● Si è rivisto a Torino l'ing. CARLO ABARTH preoccupato tra l'altro delle difficoltà di realizzazione del nuovo prototipo due litri di Osella e Tomaini per l'Europeo Marche. Pare che herr Abarth sia rimasto molto seccato, tra l'altro, della vendita della Abarth '72 campione d'Europa, che Osella ha ceduto ad Andruet. «Bisognava tenerla per fare delle prove comparative» ha detto. Magari l'avrebbe acquistata lui per ricordo...

● Ci sono rimasti male alla Gulf Italiana per la indiscrezione di Autosprint, sulla richiesta di ingaggio che sarebbe stata fatta agli organizzatori di Vallenga dal signor Horsman della Gulf Mirage, cioè di 3000 sterline a vettura. «Per favore dite che non è esatto — ci ha chiesto il P.R. Gulf Italia — Ho trattato io la cosa e la richiesta è normale a quelle correnti». Prendiamo atto. (E così gli organizzatori romani si eviteranno anche il problema di temere eventuali appetiti di altri concorrenti!)



DAYTONA	VALLERUGA	CHERANE	MONZA	MODENA	PERUGIA
MIRAFIORI	LE MANS	AUSTRIA	W. GLEN	B. AIRES	

Il gioco del MONDIALE MARCHE '73

Vaccarella «cicerone»

● Jacky Ickx è atteso in Sicilia il 19 marzo. Arriverà in nave con una Dino GT per provare il percorso alla Targa Florio. Pare che abbia telefonato a Vaccarella perché gli faccia da «cicerone» sul percorso delle Madonie, in vista della sua prima Targa (che sarà poi l'ultima sul tracciato aperto). Ma, a proposito, questo contatto con «Ninuzzo» cosa significa? Va bene il fair play, ma insegnare i segreti di un percorso a un diretto rivale è abbastanza incredibile. A meno che considerando Redman poco entusiasta di correre in Targa, e considerato anche che una Ferrari sola sarebbe come sempre una inutile sfida alla sorte, Vaccarella per l'occasione non possa essere rispolverato! Magari in coppia con lo stesso Ickx.

● Jacky Ickx è venuto sollecitato a Maranello, subito dopo il Sud Africa per le prove della nuova monoscocca B3. Questa è già cambiata di faccia, adesso, per problemi di aerodinamica e di raffreddamento del motore, la cui temperatura saliva troppo. Il belga ci tiene ad avere una macchina a punto per Barcellona.

● Perché alcuni concessionari Fiat in Svizzera hanno messo in vetrina cartelli nei quali è scritto: «Non si accettano in pagamento lire italiane»?

● Prima di realizzare la seconda monoposto B3, quella che potrà guidare Merzario, è necessario che la prima venga sistemata a dovere. Ecco perché diventa sempre più difficile la presenza del comasco al G.P. spagnolo.

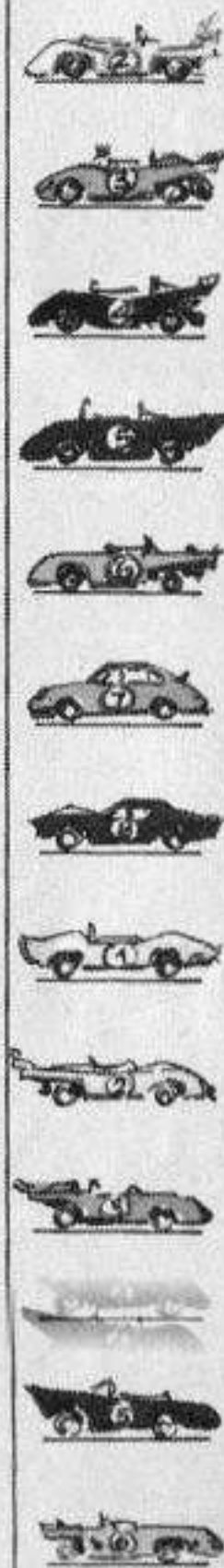
● Tra le prime iniziative del nuovo C.D. ANCAI dovrebbe esserci quella di una lettera alla CSAI a proposito della formazione della squadra Rally Nazionale, dalla quale sono stati esclusi come è noto i giovani piloti che corrono con vetture straniere. In particolare il caso si riferisce — come leggeste nel numero scorso — a Fausto Carello e Bral che dispongono di vetture Opel e che, comunque, se compresi nel lotto «azzurri», avrebbero rinunciato a qualsiasi contribuzione economica. Siccome questa decisione è stata presa dalla sottocommissione rally (tra l'altro sconcertante anche l'esclusione del lanciata Pelganda solo perché «poco simpatico» al d.s. Salvay), la richiesta ANCAI è indirizzata alla presidenza CSAI con l'invito «a rivedere e vagliare la suddetta decisione che contrasta con lo spirito dei piloti italiani».

● Un settimanale politico romano (di angolazione destrorsa), sempre molto attento alle vicende delle industrie (di Stato e no) e di Governo ha pubblicato sconcertanti rivelazioni su vicende all'interno di una nuova industria automobilistica italiana. Si dicono nomi e fatti. Sono accuse serie. E adesso cosa accadrà?

Marcellino

LEGGETE SUBITO

nel prossimo numero un insolito MANIFESTO REGALO



il pallottoliere delle rubriche

domenicaSPRINT

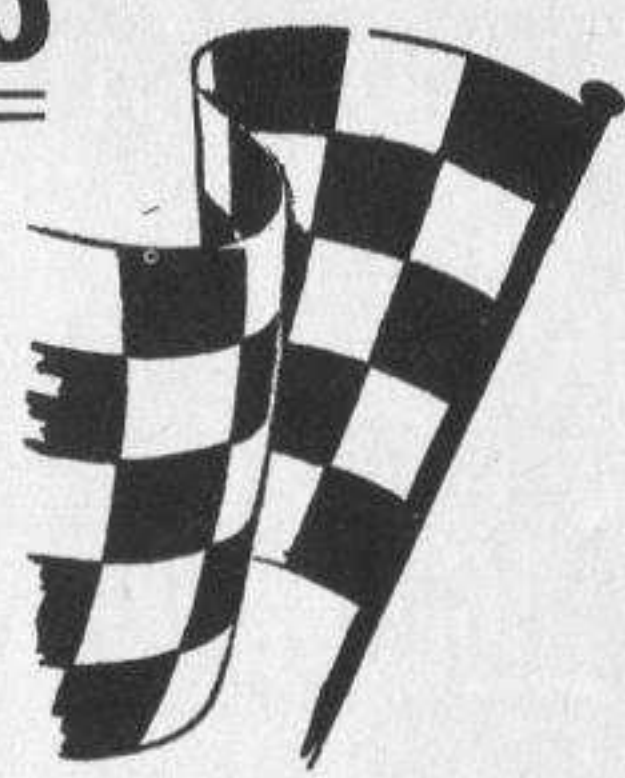
il giornale delle corse

a pagina

- 2 Dove corriamo domenica?
- 3 LA ZANZARA
- 32 GIORNALE SCUDERIE
- 34 KARTING
- 46 MOTORAMA TUTTESPRINT
- 48 SCRIVETECI rimarremo amici
- 51 COMPRAVENDITA



1973



GUIDA alla F. 3

Dopo il primo
atto inglese
si comincia anche in ITALIA
(col battesimo di CASALE)



Le monoposto stanno per entrare in pista per misurarsi in questa anteprima assoluta: si riconoscono la Ensign di Wilds e la March 733 di Ian Taylor, al suo debutto in F. 3 dopo la bella stagione in F. Ford

Gli indirizzi della F. 3

Queste le ditte alle quali rivolgersi per la F. 3

BRABHAM

(Motor Racing Developments) Weylock Works, Byfleet road, New Haw, Surrey - Tel. Weybridge 46626 - Importatore italiano: Chuck McCarty.

BRANCA

viale Europa 8, Buscate (MI) - Tel. 0331 - 800224.

CHEVRON

105 Chorley road, Bolton, Lancs - Tel. Bolton 45151.

Importatore italiano: Tondelli - Via Gattico 7, Torino - Tel. 259415.

ENSIGN

Brineton street, Walshall, Birmingham - Tel. Walshall 24469.

Importatore italiano: « Gero » - Autodr. Vallelunga - Roma - Tel. 9033009.

GRD

Griston, Norfolk - Tel. Watton 881-521.

Importatore italiano: Chuck McCarty.

MARCH

Murdock road, Industrial Estate, Bicester, Oxon - Tel. Bicester 3993.

Importatore italiano: Trivellato - Via Trissino 51, Vicenza - Tel. 31640.

L'identi-kit delle monoposto 1600 in gara in ITALIA

LE « NUOVE »

marca e tipo	telaio	radiatori	freni post.	passo e carr.
GRD 373	monosc.	laterale	interni	235x136
Brabham BT 41	monosc.	laterale	interni	235x138/139
March 733	monosc.	anteriore	interni	234x127/124
Ensign LNF 3	tubolare	laterale	esterni	235x167/170
GFB 73	monosc.	anteriore	interni	230x143/147

LE « VECCHIE »

Branca	monosc.	anteriore	esterni	218x140
Brabham BT 35	tubolare	anteriore	interni	232x141/140
GRD 372	monosc.	laterale	interni	233x142/140
Lotus 69 B	tubolare	anteriore	esterni	245x147/150

La bilancia per

Se logicamente potevamo essere curiosi alla vigilia della prima corsa di Brands Hatch, prima prova comparativa delle nuove F. 3, ora lo siamo ancora di più, dal momento che la prima prova del campionato « Lombard » non ha veramente chiarito un bel niente. Le nuove macchine c'erano sì, ma le situazioni sono state talmente falsate da non poterci assolutamente dare una pietra di paragone. Tutto questo non per sminuire certo la bellissima prova delle nuove March 733: ecco, se qualcosa si può dire (almeno per quel che riguarda queste monoscocche consegnate ai piloti inglesi) è che appunto le March si sono presentate alla prima prova con un certo rodaggio, dal momento che questo modello è stato il primo ad essere consegnato e quindi i vari piloti hanno potuto metterlo a punto a dovere con una certa calma.

Questo, come potete ben immaginare, vuol dire molto, specie per un telaio appunto nuovo, anche se in realtà di grosse novità nel telaio March, a parte le nuove soluzioni aerodinamiche e probabilmente la geometria delle sospensioni, non ce ne sono proprio state (cioè la parte telaio-abitacolo è rimasta la stessa).

Sulla bilancia che pende questa volta dalla parte delle macchine costruite da Robin Herd bisogna mettere ancora la grossa esperienza di Russell Wood, un veterano della F. 3 inglese: poi l'assistenza della Chequered Flag, una scuderia che non ha bisogno di presentazioni e per ultimo (anche se molti hanno giustamente detto andrebbe messo per primo) un ottimo motore Novamotor che ha dimostrato potenza e affidabilità veramente superiore.

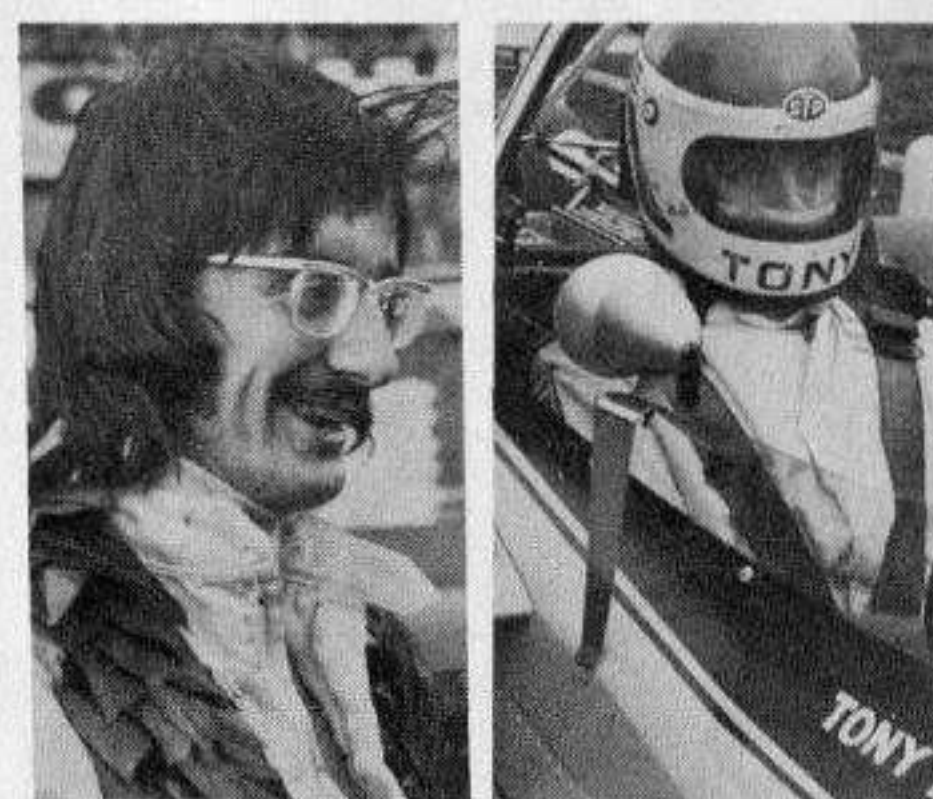
Questa del motore made in Italy (anche se in realtà il propulsore di Wood è stato montato in Inghilterra dalla filiale inglese della Nova) è forse la novità più interessante che abbiamo notato: che i motori Nova fossero veramente all'altezza della situazione ce ne eravamo resi ben conto in Italia, fatto sta che invece in Inghilterra solo Tony Trim-



(A sinistra) il giapponese Kuwashima pilota GRD e a destra l'irlandese folle Damien Magee



Mo Harness, anch'egli proveniente dalla F. Ford, si è fermato subito con la nuova Ensign



(A sinistra) sorridente dopo l'arrivo Russell Wood, mentre Tony Brise appare pensieroso



La Chequered Flag è rientrata alle corse con una sonante vittoria per merito di Wood, della March 733 e della Novamotor

mer era riuscito a vincere una sola gara con tale motore. L'egemonia degli Holbay e dei Vegantune a carburatori è stata quindi interrotta dal secco uno-due di Wood e Magee: e dire che il motore dell'occhialuto Wood era un motore '72 (anche se con compressione elevatissima, circa 14:1) mentre il motore installato sulla Palliser di Magee era lo stesso che alcuni piloti italiani erano riusciti a provare sulla BT 41 che si vide alla fine della stagione a Vallelunga.

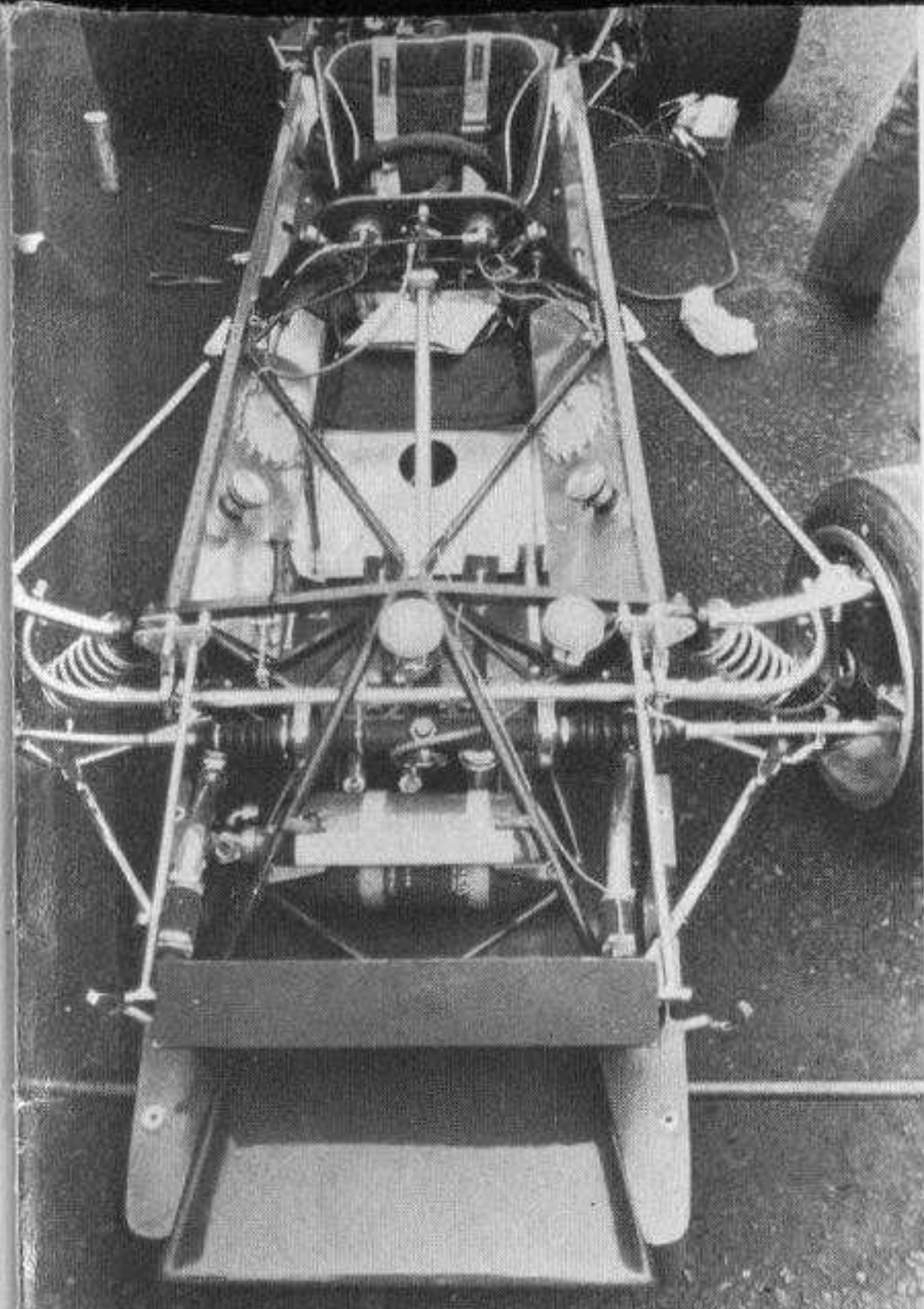
Ma torniamo ai telai: le GRD sono apparse molto a punto (in effetti il modello nuovo differisce molto poco da quello collaudatissimo dello scorso anno) anche se Tony Brise ha deluso le aspettative che lo davano vincente al 70%. Anche Alan Jones e il giapponese Kuwashima, tutti con motori Holbay hanno fatto una corsa regolare ed è probabile che da ora in poi possano ambire a qualche successo.

Ci aspettavamo molto dalle Ensign nuove di Mo Harness e soprattutto di Mike Wilds: e il secondo era infatti partito col piede giusto, scattando al comando al primo giro e bruciando in partenza quelli della prima fila, ma è stato messo brutalmente fuori combattimento dall'irruento Magee col quale è entrato in contatto e ne ha subito le maggiori conseguenze. Dal canto suo la giovane speranza Mo Harness, uscita (come Ian Taylor) dal folto vivaio della F. Ford si è girato quasi subito e dopo il testa coda è rientrato ai box.

Veniamo infine alla novità più importante: la nuova Brabham BT 41, monoscocca molto attesa dopo gli insuccessi del modello precedente, la BT 38 che aveva deluso gran parte dei clienti Brabham. Per questa uscita era stato scelto niente popodimeno che Tony Trimmer (che tra l'altro, abitando a poche centinaia di metri dal circuito lo conosce veramente molto bene): ma vari problemi di motore, in prova la bruciatura della guarnizione della testata e in gara altri guai non gli hanno permesso quell'exploit che alla Brabham si attendevano.

Grossa delusione, quindi, per la macchina semiufficiale,

Le MACCHINE presenti a CASALE



CHEVRON B 25



BRABHAM BT 41



ENSIGN LNF 3



MARCH 733

BRABHAM BT 41 Lella Lombardi (scud. Italia) motore Nova - Alberto Colombo (Scud. del Lario-Timex) motore Nova - Claudio Francisci (Elcom Mobili) motore Nova - Loris Kessel (Jolly Club) motore Nova.

ENSIGN LNF 3 Carlo Giorgio (Jolly Club) motore Nova - Roberto Marazzi (Scud. Nettuno) Nova.

MARCH 733 Giovanni Albertin (Pavium) motore Nova - Giuseppe Franzoso (Trivellato Racing) motore Nova - e forse Piergiorgio Tenani (Trivellato Racing) motore Nova - Paolo Bozzetto (Trivellato Racing) motore Nova.

CHEVRON B 25 Carlo Facetti motore Nova - Roberto Viale motore Nova.

più diverse vetture monotipo, come la GFB per Fossati (motore Holbay), la Branca 73 (motore Holbay) per Bergami e la nuova Gozzoli (motore Alfa?) per Minozzi. Inoltre molte BT35 costruite in Italia da Fiorelli per Mantova e Scardino e le solite Lotus, Tecno e altre.



derà dalla MARCH?



Dopo il giro d'onore si fermano le vetture protagoniste della corsa a Brands Hatch: da sinistra vediamo la nera March di Wood, poi la Palliser di Magee, la March di Taylor e la GRD di Brise

l'unica affidata a un pilota inglese (in Inghilterra infatti nessuna BT 41 è stata venduta a clienti) che sarà bene che si aggiudichi in fretta qualche corsa per cancellare al più presto quella sfiducia che i piloti inglesi nutrono nei riguardi di una grande Casa che in realtà ha sempre prodotto delle vetture molto competitive.

Ma chi ci sarà in Italia? Per

la prima corsa di Casale Monferrato certamente vedremo alcune di queste nuove macchine, in anteprima assoluta per l'Italia: ma appare abbastanza difficile che anche da questa corsa potremo trarre conclusioni definitive su nuovi modelli. In effetti infatti come in Inghilterra le uniche vetture consegnate con un certo margine d'anticipo su questa gara sono state le March 733: due vetture infatti sono

già in Italia da circa un mese (Albertin e Franzoso) ed entrambi montano motori Novamotor. Anche le Brabham BT 41 stanno arrivando in Italia: per la gara di Casale ce ne saranno certamente 4 (Lella Lombardi, Alberto Colombo che inaugura la nuova pubblicità della Timex orologi, Claudio Francisci più un giovane svizzero, Loris Kessel) e anche queste macchine monteranno motori Nova. Ci do-

vrebbero essere anche le due Ensign di Carlo Giorgio e Roberto Marazzi, ma anche per loro la gara sarà più una prova di messa a punto dal momento che entrambi i piloti non sono mai saliti sulla carenata inglese di Morris Nunn. Poi probabilmente due nuove Chevron (Carluccio Facetti e Viale), la nuova monoscocca di Bielli per Fossati, la rinnovata Branca per Bergami (con motore Holbay), forse la Bellasi per Togna più varie creazioni artigianali.

E inoltre la fila di BT 35 Brabham, forse le macchine che avranno più possibilità di vincere, ma che d'altronde conosciamo già molto bene.

Interessante anche la sfida all'italiana fra i motori: l'Alfa Romeo appare sempre più intenzionata a vincere in F. 3 e disporrà della squadra ufficiale, iscritta dal Jolly Club, formata da Pesenti Rossi e da Pino Pica (entrambi su telai Brabham BT 35), poi la Delta con i piloti Pescia e Sassi (telai Lotus riveduto dall'ing. Dallara e probabilmente GRD 733, anche se appare impossibile che i nuovi telai siano pronti per quella data). Infine la Novamotor, che equipaggerà l'80% dei piloti italiani e l'alternativa Holbay per la quale si è assicurato l'esclusiva per l'Italia Aquilino Branca.

Leopoldo Canetoli

Con queste date il CAMPIONATO italiano

18 marzo	Casale
23 aprile	Misano
29 aprile	Casale
1 maggio	Imola
13 maggio	Vallelunga
27 maggio	Monza
2 giugno	Montecarlo (Monaco)
10 giugno	Casale
1 luglio	Misano
8 luglio	Misano
15 luglio	Casale
22 luglio	Misano
5 agosto	Enna
23 settembre	Monza
7 ottobre	Montlhéry (Francia)
14 ottobre	Nivelles (Belgio)
4 novembre	Vallelunga

● Per l'aggiudicazione del titolo la CSAI compilerà una classifica finale sommando i 5 migliori punteggi conseguiti da ciascun conduttore in 5 gare valide diverse: in sostituzione di due dei suddetti punteggi potranno essere considerati un massimo di due risultati conseguiti nelle tre gare all'estero. Il titolo sarà aggiudicato al conduttore che avrà conseguito il maggior punteggio nella classifica finale, a condizione che egli abbia partecipato ad almeno 5 gare valide per il campionato.

I giri record nel 1972 (in prova e gara) della F.3 (23 mm.)

3. G.P. CAMPAGNOLO 16-4	COPPA AUTODROMO 1-5	GARA F. CORSA 3 28-5	1. TROFEO COM. VARANO 11-6	COPPA BENAGLIA 23-7
MONZA (Junior) mt. 2.405	IMOLA mt. 5.016	MONZA (Junior) mt. 2.405	VARANO mt. 1.800	IMOLA mt. 5.016
Prova: FONTANESI (Tecno Nova) 54"1	Prova: GIORGIO (Brabham Nova) 1'42"6	Prova: V. BRAMBILLA (Brabham Nova) 53"5	Prova: PICA (Brabham Nova) 52"4	Prova: PICA (Brabham Nova) 1'42"4
Gara: BIGNAMI (Brabham Nova) 53"6 media 161,529	Gara: CINOTTI (Brabham Nova) 1'42"3 media 176,586	Gara: E. BRAMBILLA (Birel Alfa) 53"5 media 161,831	Gara: COLOMBO (Brabham Nova) 55"7 media 116,338	Gara: PESCIA (Lotus Delta) 1'42"8 media 175,727
COPPA BENAGLIA 6-8	TROFEO SACRAMORA 20-8	TROFEO D'ESTATE 27-8	4. COPPA AGIP 3-9	9. TROFEO LUIGI MUSSO 10-9
MISANO mt. 3.430	MISANO mt. 3.430	VARANO mt. 1.800	MONZA (Stradale + Chicane) mt. 5.850	VALLELUNGA mt. 3.200
Prova: V. BRAMBILLA (Brabham Nova) 1'22"9	Prova: E. BRAMBILLA (Birel Alfa) 1'23"3	Prova: V. BRAMBILLA (Brabham Nova) 52"2	Prova: V. BRAMBILLA (Brabham Nova) 1'54"1	Prova: V. BRAMBILLA (Brabham Nova) 1'19"02
Gara: V. BRAMBILLA (Brabham Nova) 1'23"3 media 144,042	Gara: A. PESENTI (Brabham Nova) 1'23"5 media 143,695	Gara: V. BRAMBILLA (Brabham Nova) 51"8 media 125,096	Gara: V. BRAMBILLA (Brabham Nova) GIORGIO (Brabham Nova) 2'11"9 media 157,619	Gara: PESCIA (Lotus Delta) 1'18"9 media 146,007



F.3

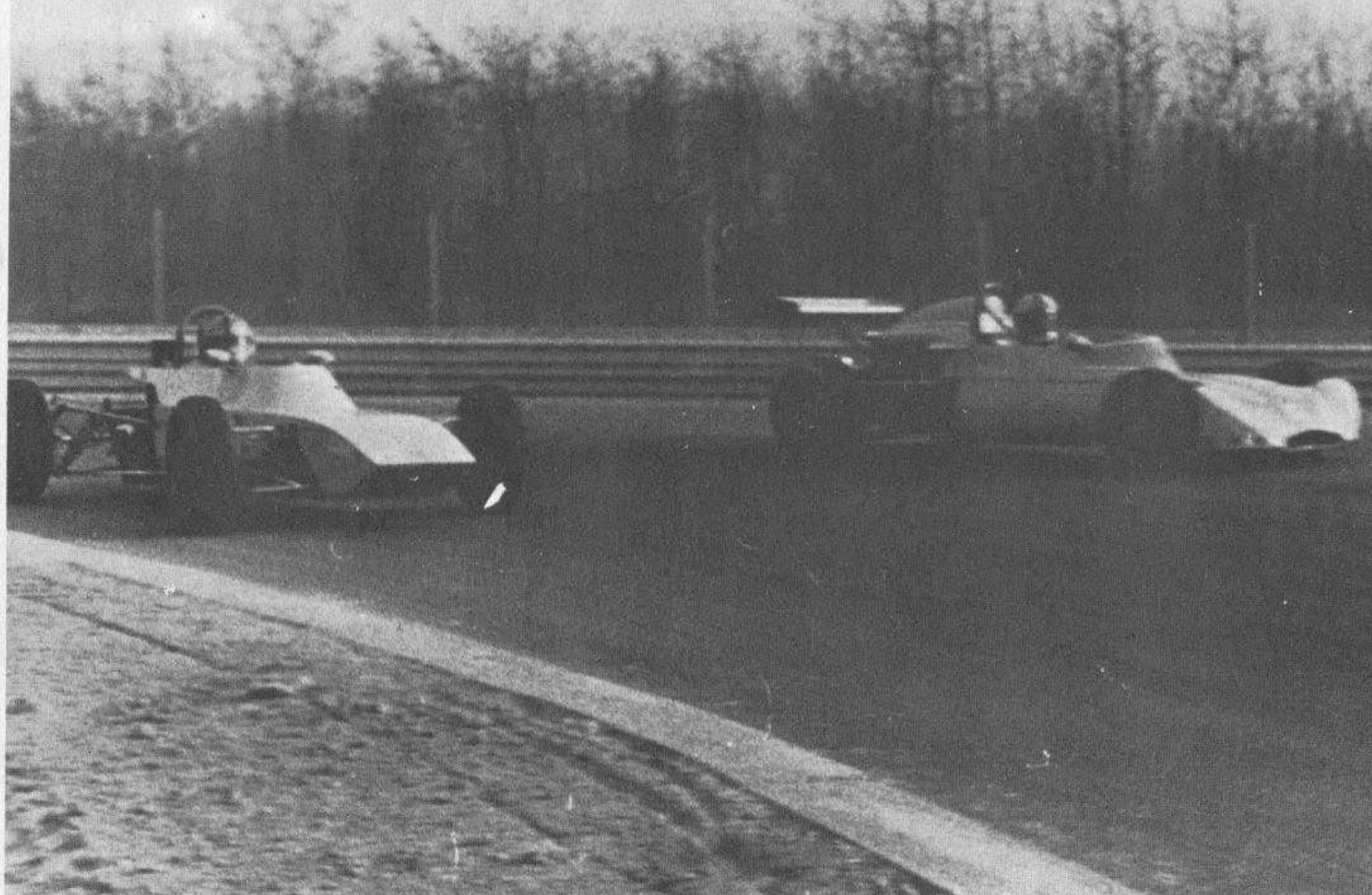
CONTINUAZIONE

Due giorni di corse a CASALE per «troppi» iscritti?

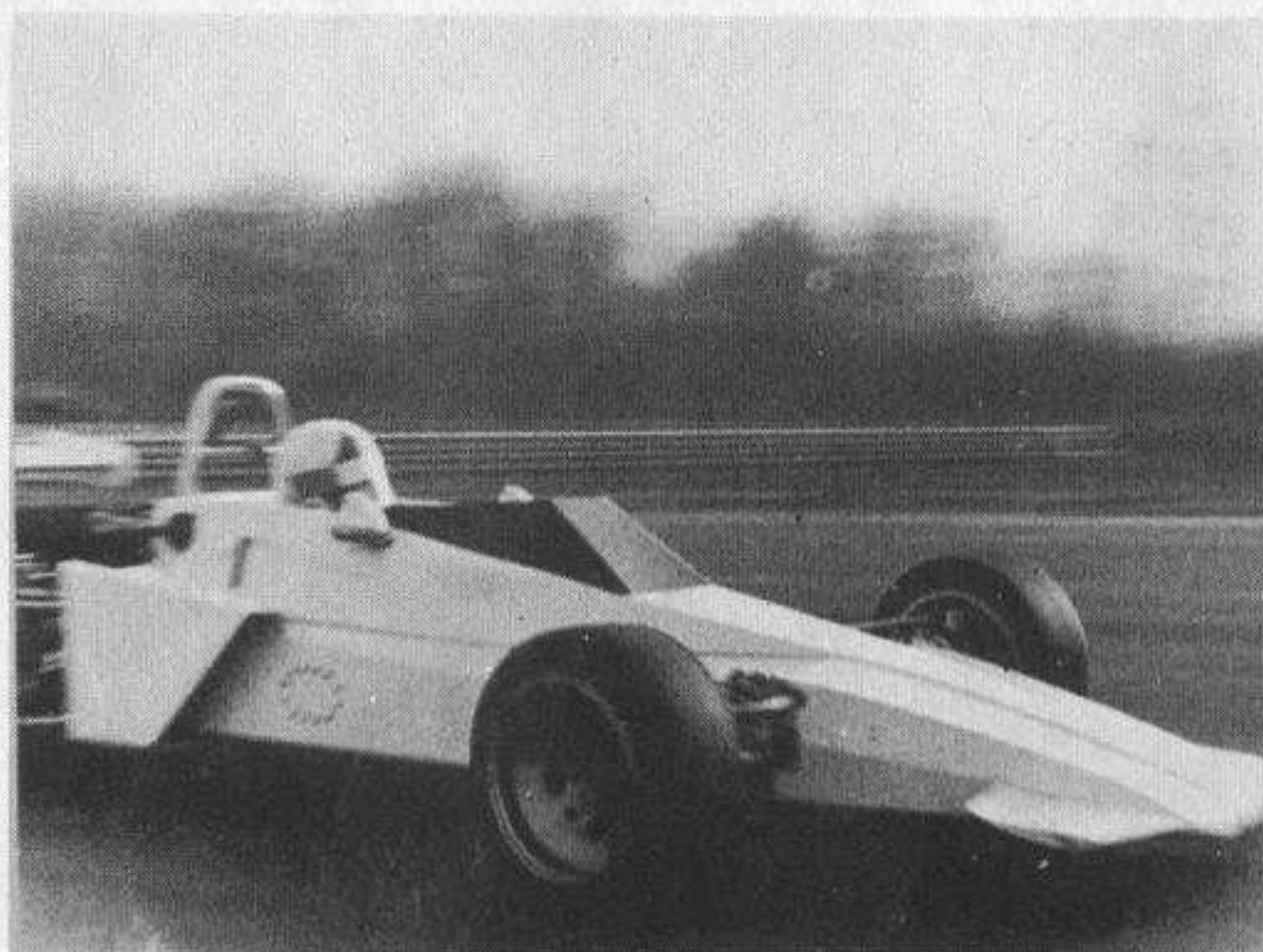
CASALE MONFERRATO - Quasi 250 iscritti ed il « timore » di dovere dividere le corse in due giorni (il lunedì 19 è festivo) sono il più bel regalo che gli appassionati costruttori-proprietari della nuovissima pista di Morano Po potessero sperare per la gara di apertura dell'impianto, prevista appunto per domenica prossima 18 marzo con il « via » ufficiale ai campionati di Formula 3, F. Ford, F. Italia e l'attesissimo Challenge Mexico.

Pochi giorni fa è stata a Morano Po la Commissione di Vigilanza, incaricata del sopralluogo definitivo per l'approvazione dell'agibilità del tracciato. Tutto è andato bene ed anche i lavori di costruzione dei box saranno ultimati in tempo. Solo la corsia di decelerazione verso i box necessita di qualche ritocco, ma non vi sono problemi.

Naturalmente, il neo-impianto ancor prima della sua ultimazione è stato preso d'assalto nei giorni precedenti da una vera marea di appassionati e di piloti, che intendevano sia



Primi assaggi del percorso di Casale da parte di varie monoposto: vediamo infatti vetture di tipo ben diverso, come la debuttante inglese Dulon di Formula Ford di Ciccozzi e la March 733 di Franzoso



Molto veloce in questi primi tests Lella Lombardi, con la nuova Brabham BT 41 (a sinistra) ancora con il Novamotor dello scorso anno. A destra, Ciccozzi cerca di fare amicizia con la Dulon F. Ford

vedere che provare. La prima domenica di marzo, un Fabris dall'aria lusingata ma stanca ci fa gli onori di casa, quasi travolto non ostante i « non si può », « no, spiacenti », « la pista non è disponibile », ed altre scuse che lasciano indifferenti piloti e preparatori.

Sensibili, ovviamente, alle novità abbiamo adocchiato immediatamente le nuove Brabham BT 41 di Lella Lombardi e di Alberto Colombo; quest'ultimo arrivato a un mese dal termine del servizio militare. Belle macchine, che dovrebbero consentire a chi le conduce la disputa di un'ottima stagione sportiva. La Lombardi otteneva quasi d'acchito un bell'1'07" sul giro, più la sensazione di poter scendere coi rapporti giusti e una miglior frenatura.

Meno allegre le prove di Colombo che si è visto tagliar la strada da un « formulino » ed ha terminato la manovra di emergenza nel guard-rail: addio musetto e/o equipollenti 150.000. Per fortuna, poi, ha potuto girare facendo un ottimo 1'06"3.

Tra gli affaccendati, peschiamo (nell'ora del digiuno, visto che non si decide ad andare a tavola) anche Giancarlo Guidetti, sempre più intorcinato nelle corse nonostante l'handicap di una attività « ufficiale » tra le più reverende. Per la Gipsy '73, ampiamente illustrata da AUTOSPRINT il mese scorso, sono in programma le partecipazioni al Campionato italiano sia nella classe 2000 (motore Dino), che nella classe 1300 (motore BDA). Entrambi i motori saranno seguiti da Nazzareno Fren, mentre i piloti saranno rispettivamente Stefanelli e Ciccozzi.

Una chiacchiera tira l'altra e otteniamo, en passant, un interessante parametro riferito alla scocca Gipsy sollecitata a torsione: la rigidità è pari a 900 kgm/1°, fra gli assi. Cosa che farà senz'altro contento il geom. Paolo Cassoni di Parma, padre strutturale della « Zingara ». A Casale, però, l'interesse di Guidetti era centrato su un'altra iniziativa di cui ancora non si era avuto sentore in quanto coltivata direttamente a mezzo di un continuo viavai tra Milano e Didcot, Berkshire, England.

A Didcot ha infatti sede la Maxperenco Products Ltd, più nota agli iniziati come DULON e collezionista di campionati FF inglese.

Dopo (e non prima) le vittorie in un paio di campionati di cui sopra, Guidetti ha proposto e raggiunto un accordo per l'importazione in Italia

Carburatore pulito

imboccatura da mm. 6 oppure mm. 8

Salvacolpi metallico

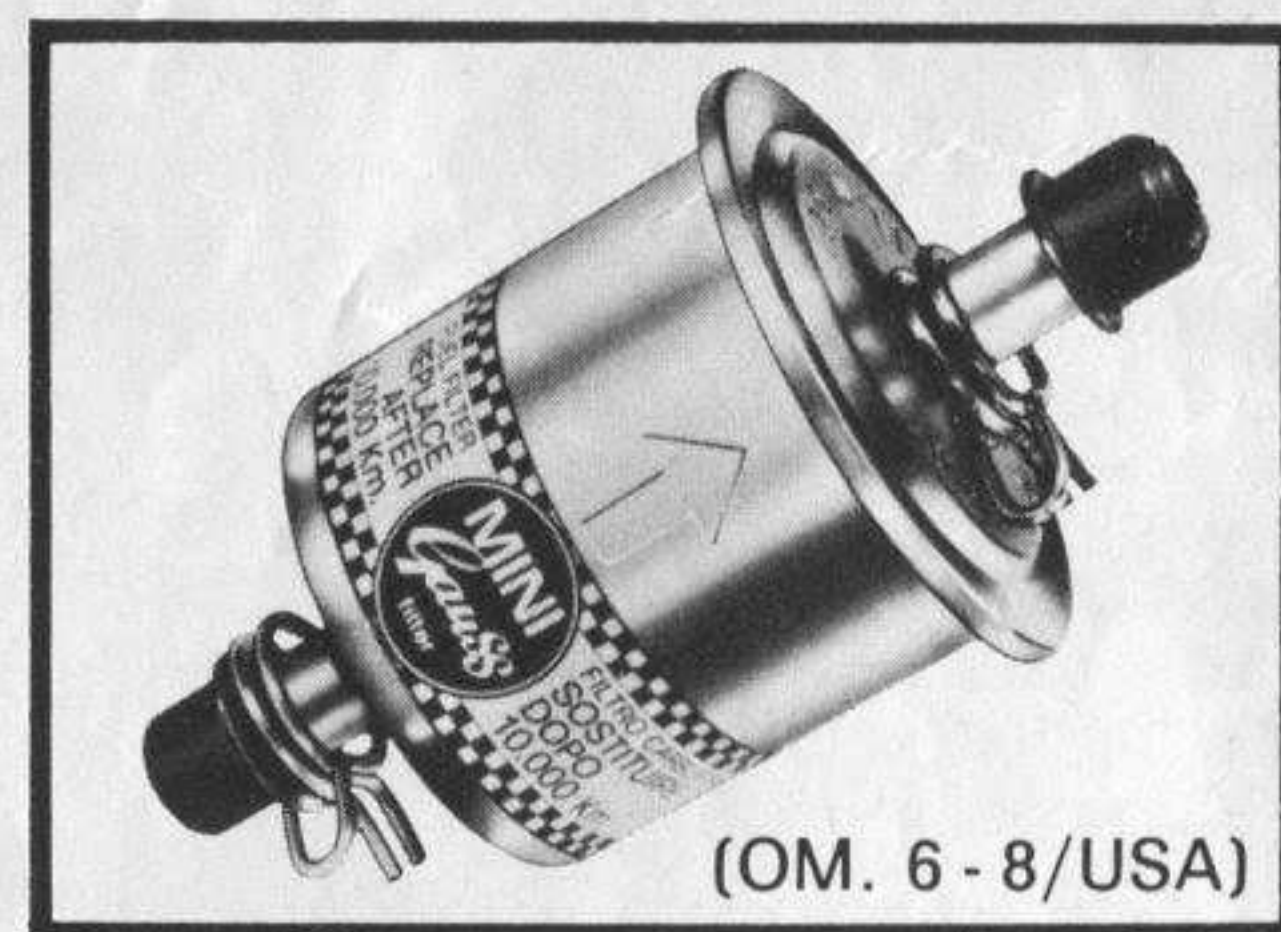


prezzo al pubblico
Lire 920 IVA esclusa



oggi anche tutto metallico

prezzo al pubblico
Lire 1.150 IVA esclusa



(OM. 6 - 8/USA)

fa risparmiare nella manutenzione

perché MINI GAUSS trattiene tutte le impurità che possono essersi depositate nel serbatoio della benzina ed impedisce che queste vadano a sporcare il carburatore. La regolare sostituzione di MINI GAUSS ogni 10/11.000 chilometri non è una spesa ma un sicuro risparmio.

MINI GAUSS è distribuito dai migliori rivenditori ricambisti agli accessoristi e carburatoristi di tutta Italia.

il filtrabenzina

selecom

SELECOM SpA

SELEZIONE E DISTRIBUZIONE DI RICAMBI ED ACCESSORI PER AUTOVEICOLI

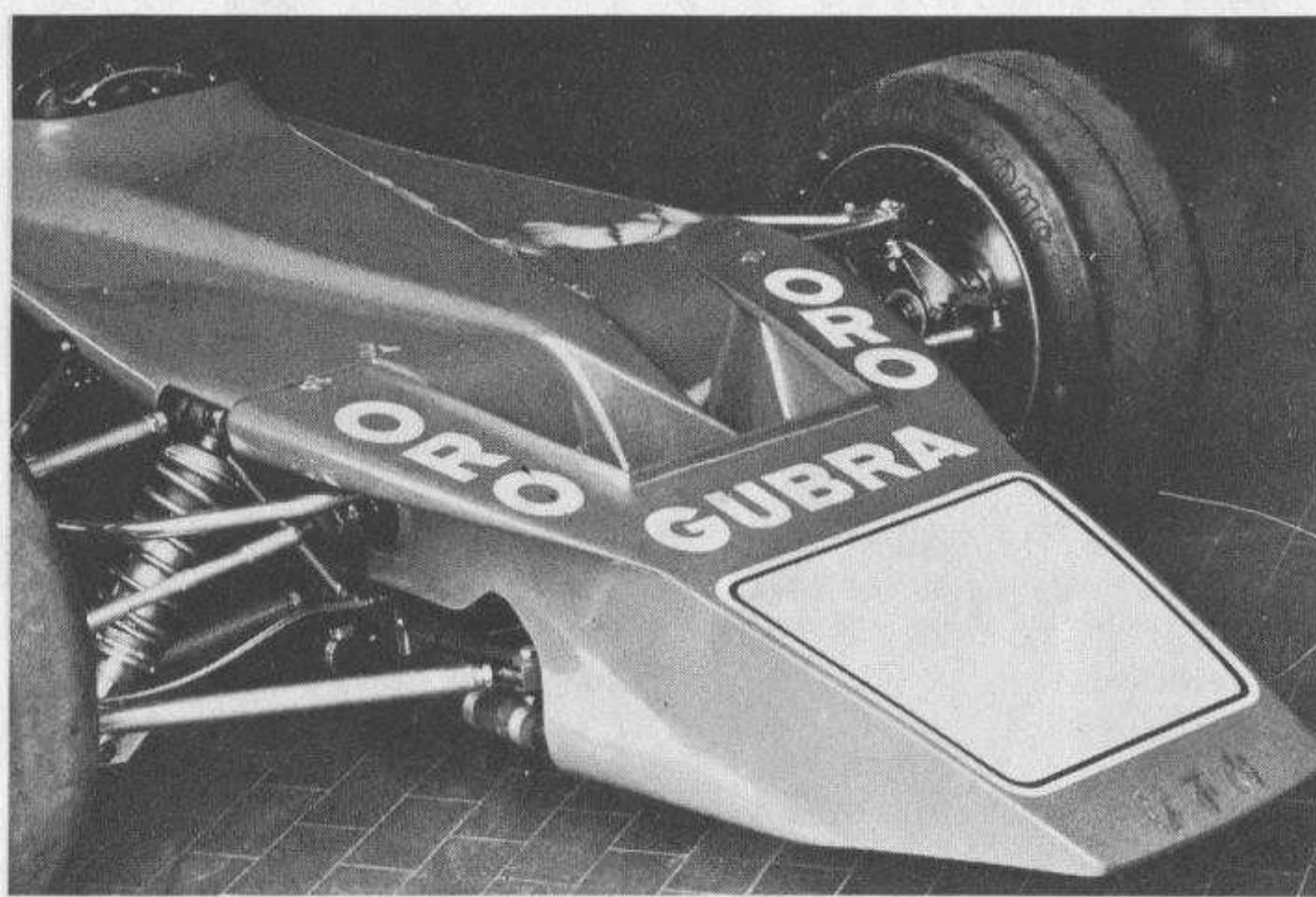
10123 TORINO - C.SO CAIROLI, 6 - TEL. 831225-835440

DISTRIBUTRICE ESCLUSIVA DI: ABARTH GAUSS NGK SPARVA

FOSSATI e FONTANESI (?) saranno i piloti della F. 3 di BIELLI neocostruttore con precise ambizioni

GFB 1 la monoscocca dell'allievo di TAURANAC

Sopra, l'abitacolo con la bombola del liquido estinguente fra le gambe del pilota. A sinistra il musetto con la pubblicità già verniciata e l'uscita aria dal radiatore. Sotto, G. Franco Bielli



SPECIALI PER AUTOSPRINT

MONZA - Vedendola, così perfetta in tutti i suoi particolari, la GFB non sembra poter essere la prima realizzazione di un giovane tecnico senza precedenti esperienze di costruttore. A spiegare il segreto della nuova F. 3 italiana stanno però due cose: la prima è l'uomo, Gianfranco Bielli, 29 anni, recente responsabile della Surtees F. 2 di de Adamich, una macchina che tutti hanno sempre ammirato per la perfezione della messa a punto. La seconda sono i propositi dell'uomo: quelli di diventare un costruttore professionista sul modello di una scuola inglese basata sulla qualità, che oggi va perdendosi.

Su questo punto Bielli non ha nulla da imparare: dopo le esperienze fatte alla Pygmée ed alla Brabham ai tempi in cui Tauranac era ancora il cervello, nella sua quotidiana attività di assistenza ad auto da corsa si è convinto dell'opportunità offerta attualmente dal mercato italiano ad un costruttore di vetture per le formule intermedie.

Una versione semplificata

Una convinzione che trova conferma nei numeri se è vero, come sembra, che saranno una settantina le monoposto di Formula Tre della stagione che sta per iniziare, e quasi tutte «made in England». Una convinzione che trova le basi anche nella volontà di offrire ai futuri clienti macchine più robuste ed economiche di quanto siano oggi le monoposto d'oltre Manica, seguendo lo splendido modello rappresentato da modelli come le Brabham BT 23, 30 e 36.

«L'idea di costruire questa macchina mi è venuta lo scorso anno: ero andato ancora una volta alla Brabham ma da quando non c'era più Tauranac le cose erano cambiate. Le macchine avevano dei problemi e si faticava a trovare la strada per risolverli. Così ho deciso di cominciare io: con la collaborazione di mio fratello Renzo, che è disegnatore meccanico, ho sviluppato il progetto. Dalla carta alla macchina finita sono occorsi molti mesi e molto più lavoro di quanto pensassimo, anche perché abbiamo realizzato tutto noi nella nostra officina. Durante il 1973 faremo le esperienze in pista e avvieremo la realizzazione di una nuova versione aggiornata e, dove possibile, semplificata che potrebbe essere quella per i clienti.»

La GFB 1 (uno) non è una macchina da vendere: la sua monoscocca panciuta che parte sottile per arrivare larga sui fianchi del pilota seguendo uno schema molto simile a quello di numerose Formula Uno, è troppo impegnativa da realizzare per essere offerta in vendita. «La prossima avrà i serbatoi rettangolari con intercapedine di sicurezza sarà più squadrata, ma seguirà esattamente gli stessi concetti costruttivi dell'attuale mantenendone sospensioni, misure ecc. salvo gli aggiornamenti che si renderanno necessari dall'esperienza.»

Nel 1973 la macchina — o le due macchine visto che tutto è pronto per un altro esemplare sulla quale Bielli avrebbe piacere di avere Fontanesi o

sospensione posteriore per la quale si è abbandonato il triangolo per adottare lo schema più seguito dalle F. 1. Anteriormente i trapezi sono montati rovesciati come sulle Surtees F. 2 e la Brabham BT 23. I montanti sono in lamiera sciolata col vantaggio della semplicità e dei costi più contenuti. I freni, interni solo posteriormente, sono i Lockheed, i dischi Girling e gli ammortizzatori Koni in alluminio a doppia regolazione.

Esteticamente la macchina appare molto compatta: con passo entro i valori medi (circa 2,30 metri) e carreggiata di 1,43 anteriormente ed 1,47 posteriormente, risulta molto bassa per la cura posta nell'abbassamento dei centri di rollio. Il radiatore, ri-

stema di filtri benzina è lo stesso delle monoposto di F. 1.

Bielli ha introdotto anche la pompa della benzina meccanica per il motore Holbay che equipaggia la vettura.

Il debutto a Casale

Fossati dovrebbe esordire già a Casale il 18 marzo; a proposito del pilota monzese Bielli tiene a sottolineare che «è stato per merito suo e di suo fratello se abbiamo potuto realizzare la macchina: sono stati loro a trovare il finanziamento della Gubra ed ora siamo impegnati anche di fronte al nostro sponsor a fare una stagione soddisfacente». Bielli comunque ha già in mente la nuova versione, con la monoscocca intera fino al retrotreno, come la McLaren M 21 per intendersi, oltre alla possibilità di una Formula Due che potrebbe essere realizzabile se tutto andasse per il meglio.

«Se la macchina andrà solo la metà di quanto è bella, siamo certi di fare buona figura» dice Fossati. Noi speriamo che vada ampiamente più della metà in modo che un nuovo costruttore italiano possa contrastare in modo valido un monopolio inglese che non ha più ragione di esistere.

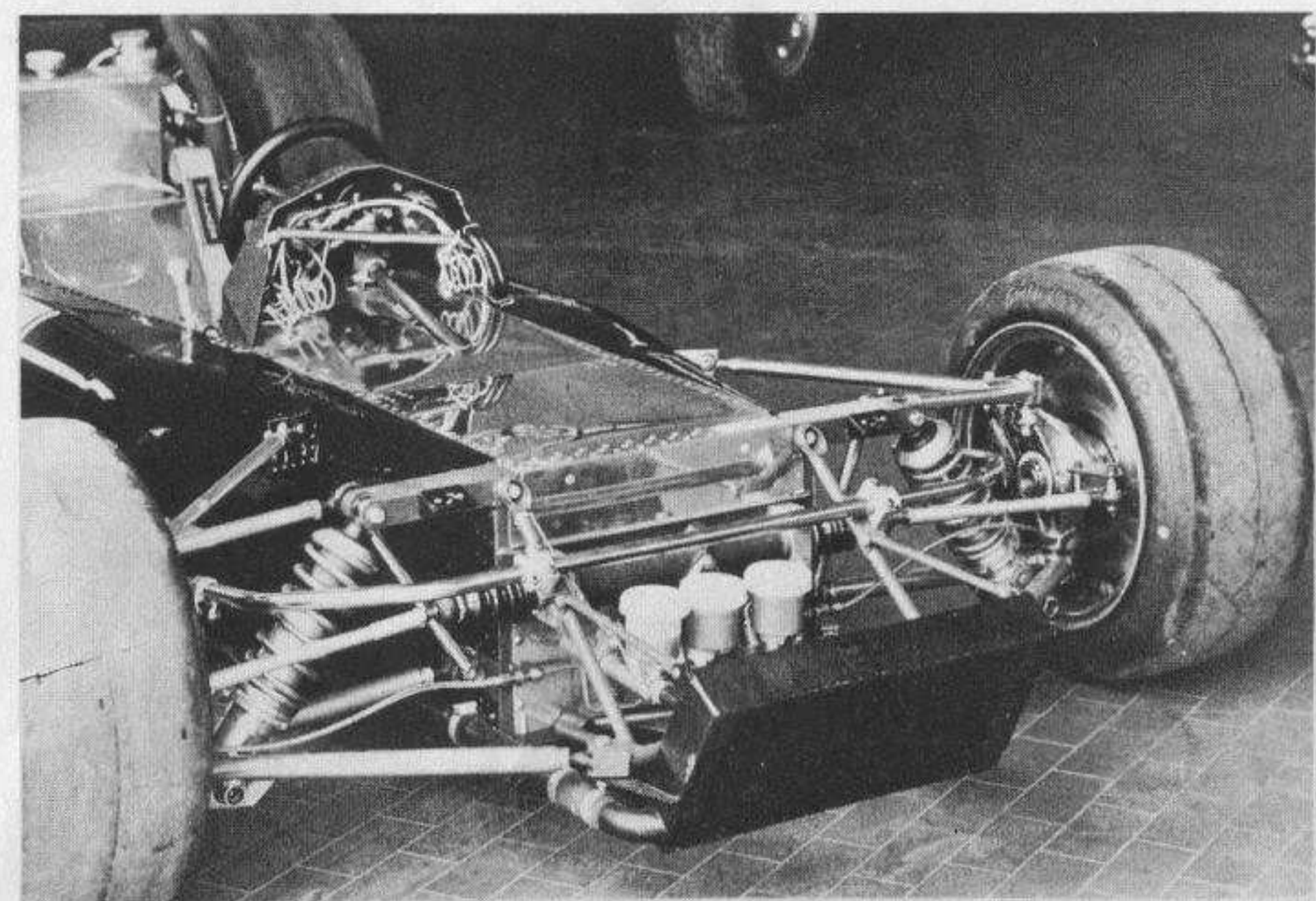
g. n.

● ALAIN DE CADENET costruttore della Duckhams Special, ha in fase di realizzazione una nuova vettura che verrà impiegata per la prima volta alla «24 Ore di Le Mans».

● Le due PORSCHE 917-10 turbo-compresse trionfatrici del Can-Am 72, acquistate da Bobby Rinzier, saranno guidate l'una da GEORGE FOLLMER e l'altra da CHARLIE KEMP. La nuova scuderia è patrocinata dalla Royal Crown Cola.

● La LOLA T. 330 F. 5000 che Roger Penske voleva far correre nel campionato continentale Rothmans, è stata completamente distrutta dal fuoco nel suo ricovero a Riverside. Il progetto è stato abbandonato.

● L'ex segretario del BARC (British Automobile Racing Car) GRAHAM WHITE è stato assunto dalla CHEVRON in qualità di direttore commerciale.



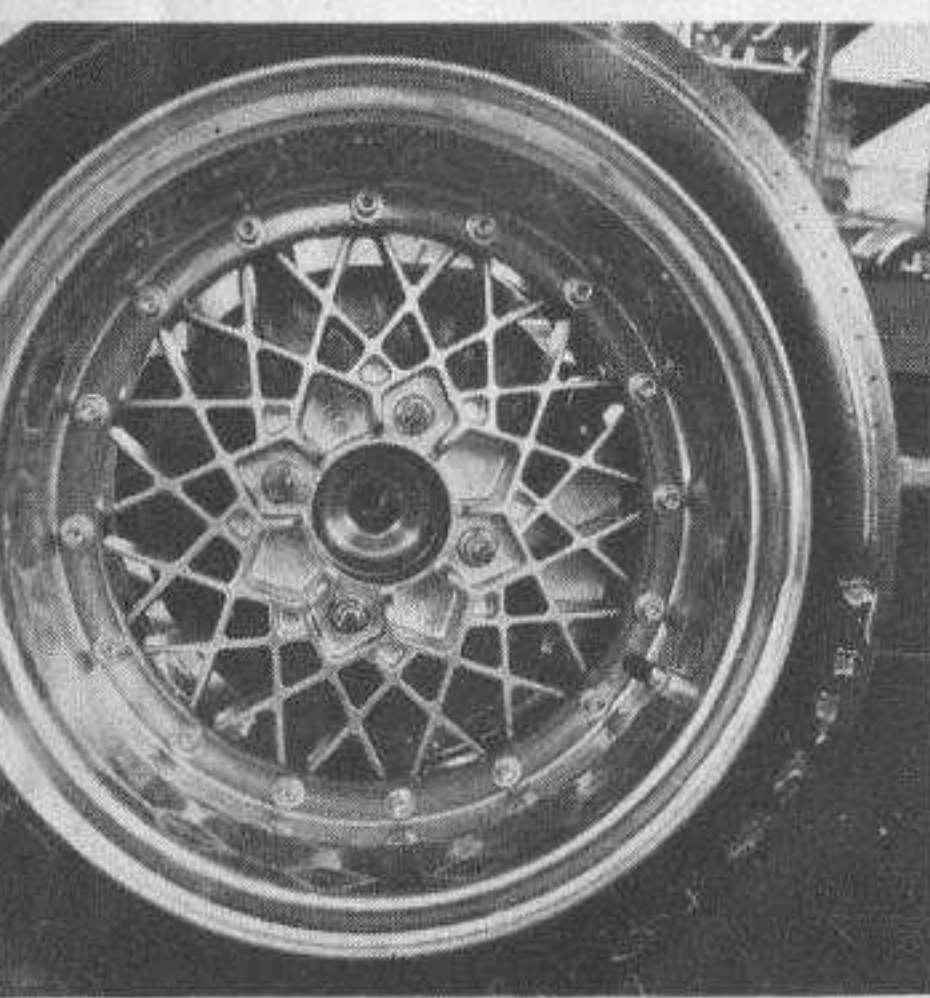
L'avantreno ricorda molto quello della Surtees F. 2: si noti la monoscocca completamente chiusa (Foto NORIS)

un altro pilota di primo piano — avrà naturalmente la monoscocca attuale e sarà guidata da Adelmo Fossati che, per i colori della cera da scarpe ORO GUBRA, disputerà il Campionato italiano e numerose gare all'estero.

Come dicevamo tutto l'insieme è molto bello e ben realizzato: la monoscocca è in lamiera avionale fino alle spalle del pilota. Da questo punto la funzione portante è affidata ad un telaio in tubi solidale al motore ed al cambio. Sotto questo ultimo sono posti i punti di attacco dei bracci paralleli a doppia bielletta della so-

masto anteriormente, è stato realizzato appositamente e viene montato molto inclinato consentendo l'applicazione di musetti molto penetranti. Di questi, oltre a quello piccolo che appare nelle foto, è già in via di realizzazione quello largo parzialmente carenato. In aggiunta a queste soluzioni di base, osservando la GFB risulta evidente la cura dei particolari: i cavi elettrici sono aeronautici con guaina protettiva anti incendio; è predisposto il circuito per la batteria supplementare di avviamento; le tubazioni sono quelle della F. 2 ed il si-

Sopra, di fronte la monoscocca made in Italy con il radiatore in posizione tradizionale. Sotto, una vista delle ruote componibili



di un primo gruppo di dieci «kits» relativi al modello MP. 15, versione aggiornata della macchina vincente 1972 che, come forse ricorderete, era condotta da Yan Taylor.

Il montaggio dei kits avverrà in Italia, nella sede di Concorezzo e, poiché melius abundare quam deficere, l'importazione comprenderà per un anno anche la persona fisica di Mr. Leslie Margetts, sudafricano e contitolare della, appunto, Dulon. L'inizio della collaborazione è previsto per i primi di aprile. Il planning delle consegne prevede due-tre macchine al mese a partire dalla terza decade di marzo (ossia buona per Vallelunga, 1. aprile, 2. corsa di campionato).

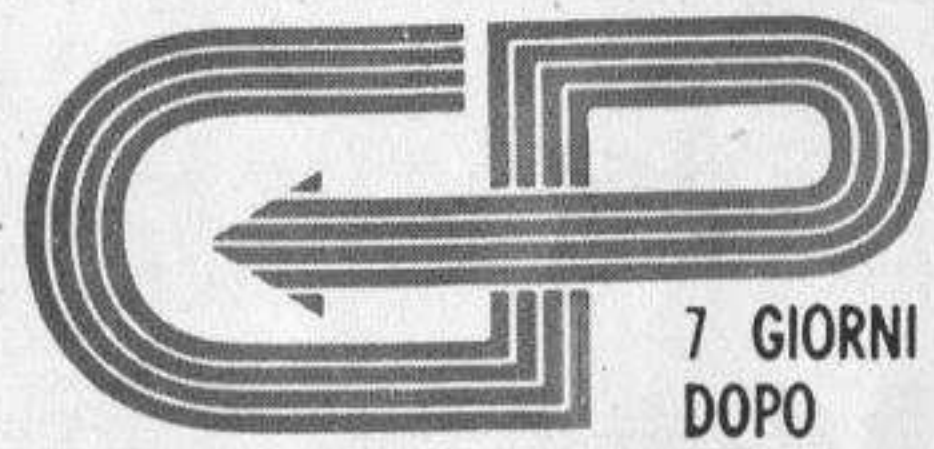
Oltre ai dieci kits di cui sopra, una delle vetture ossia la vincitrice del '72 ed appunto quella vista a Casale, è stata assegnata a Massimo Ciccozzi che si verrà così a trovare nelle condizioni di accasato, disponendo fra l'altro del collaudato propulsore preparazione Pirola, di Genova-Rivarolo. Per l'assistenza, è prevista la disponibilità di una vasta serie di ricambi, incluso parti di carrozzeria ed elementi di sospensione. Si sta inoltre attrezzando un comodo furgone-officina (e negozio ricambi) che seguirà le vetture onde sollevare i clienti da oneri evitabili, come spese e moccoli per ricerca, approvvigionamento e trasporto di quel-che-può-servire-e-forse-no.

Sul piano delle affinità elettive, trattandosi pur sempre di mercato Ford, la collaborazione con l'Italia e gli italiani addetti ai lavori dovrebbe, in questa vettura, trovare un terreno estremamente favorevole. Cosa che ci rende estremamente vogliosi di poter constatare de visu.

Sempre dall'Inghilterra, completiamo il panorama motoristico di Formula 2 riportando le ultime dalla Cosworth. Sono in vendita due unità motrici «due litri», una da 280 cavalli basata sul BDA ed a consegna immediata. Per l'altra, bisogna attendere tre mesi ma i cavalli promessi sono 290; deriva dall'FVC 1840 cc portato a 2000 e si chiamerà FVD. Quale che sia la vostra pregiata preferenza, le sterline da sborsare saranno 3.500.

Per l'FVD, va tenuta presente la necessità di omologazione — che verrà ottenuta con la solita Escort — per poterlo successivamente utilizzare in F. 2.

Giuliano Orzali



Una eccezionale testimonianza del **GRAN PREMIO** sudafricano dove è accaduto di tutto: il pilota belga della FERRARI vi racconta, attimo attimo i momenti-chiave di questa corsa che propone, tra le altre considerazioni, in particolare queste significative

3

Che cosa è accaduto a KYALAMI?

Ebbene, potrei difficilmente dirlo, ma...

Ho fatto a Kyalami un'interessante esperienza: quella dei limiti della testimonianza oculare. In effetti, testimone n. 1 dell'incidente che si è prodotto immediatamente sotto i miei occhi, stenterei parecchio per dire ciò che è successo!

Ecco esattamente ciò che ho visto.

Mi trovavo nel serpentinato di vetture che correvano ancora ruota a ruota e davanti a me c'era una BRM di cui non avevo identificato il conduttore.

Alla fine del rettilineo delle tribune, stavamo abbordando Crowthorne Corne, una curva a destra piuttosto chiusa e di cui non si vede l'uscita a causa dei rails di sicurezza e della discesa che inizia nella curva. Avevo dunque sempre la BRM come unico orizzonte.

Nella curva è partita brutalmente sulla sinistra scoprendomi la visione molto vicina di una Surtees disorientata e molto rallentata. Mi ricordo di aver notato che le mancava un elemento, ma non potrei dire quale.

Le due vetture si erano toccate? E' verosimile, ma non ho visto nulla.

Faccia a faccia con l'ostacolo, ho appoggiato sulla sinistra al massimo, ma siccome le due vetture davanti a me scivolavano ugualmente verso sinistra, lo spazio mi è mancato e ne ho urtata una, strappando la mia ruota posteriore destra. Ho toccato la BRM o la Surtees? Sono nell'impossibilità di dirlo.

La Ferrari su tre ruote è evidentemente partita in una serie di rapidi testa-coda — probabilmente ve ne sono stati cinque — e si è fermata sul bordo di destra, girata nel senso contrario al circuito.

Ed è così che ho visto, ad una cinquantina di metri, una vettura in fuoco. Le fiamme erano già così alte e scure che non vedevo la seconda e che non avrei potuto dire se il pilota era ancora a bordo o no. Ma già in quel momento, un commissario di pista si attaccava all'incendio con un estintore portatile.

Il tempo di staccarmi e ho visto un pilota attraversare la pista correndo, la tuta in fiamme. Sono corso in suo aiuto e ho riconosciuto Hailwood. Mentre si strappava i guanti che hanno continuato a bru-

ciare a terra, mi sono occupato a spegnere i suoi pantaloni.

Quando ci sono riuscito, ho di nuovo guardato dall'altra parte della pista dove parecchi commissari si affacciavano con i loro estintori portatili. Mi ricordo di essere stato colpito dallo smarrimento che si leggeva sul viso di uno di essi il cui estintore si era vuotato in qualche istante. Se non ci fosse stato l'incendio, questo viso sarebbe stato veramente comico.

Dopo una decina di secondi, mi

dal suo abitacolo che Mike Hailwood aveva visto i suoi guanti e tuta prendere fuoco.

Ecco dunque tutto ciò che può dire dell'incidente un testimone, per così dire privilegiato, visto che ero non soltanto il più vicino, ma che avevo lo sguardo fisso sulla BRM!

Si comprende subito che testimoni più lontani e che non guardavano per forza nel corteo di vetture, quelle che si sarebbero urtate, avranno visto ancora di meno.

Questo spiega sufficientemente il

stimone fortuito di un incidente stradale imprevedibile?

Vale forse la pena di pensarci su.

Il problema del fuoco non è risolto

D'altra parte, mi sembra ci siano lezioni da prendere dall'incidente stesso.

Si può dire che il primo intervento anti-fuoco si è prodotto in tempo record, e che i mezzi di lotta efficace sono arrivati sul posto in un periodo particolarmente breve.

Ora, se tutto è ben finito, a sollievo generale, non possiamo nascondere che tutto avrebbe potuto svolgersi diversamente.

Regazzoni ne è uscito senza troppo danno grazie all'intervento immediato di Mike Hailwood. Ma se anche Hailwood fosse stato « stordito », o se la sua vettura avesse ugualmente preso fuoco, questo salvataggio magistrale non sarebbe successo. Uno dei piloti almeno sarebbe rimasto nella sua vettura, e che cosa avrebbe potuto fare un solo commissario con un solo estintore portatile, se ci fossero state due vetture in fiamme l'una a qualche metro dall'altra?

Bisogna ricordare anche che tutti gli equipaggiamenti ignifughi non costituiscono una protezione veramente valida. E' stato sufficiente un breve contatto con le fiamme perché i guanti di Hailwood prendessero fuoco e la sua tuta è diventata polvere, in un nulla di tempo, là dov'era intrisa di benzina infiammata.

Temo dunque di dover dire che, nonostante gli immensi progressi realizzati, il problema della lotta contro l'incendio in corsa non è ancora risolto. E penso che non potrà esserlo che con mezzi inerenti alla vettura.

E' in sostanza ciò che si prepara con la prossima entrata in vigore del nuovo regolamento tecnico che impone la protezione laterale dei serbatoi, disposizione che dovrebbe ridurre seriamente il rischio d'incendio.

Ma non deploro di meno che il serbatoio di sicurezza Autodelta sia stato rifiutato perché invece di eliminare ogni rischio d'incendio



Ironia della sorte. A Kyalami, nella vigilia del G.P. del Sud Africa, Clay Regazzoni ha intrattenuto i colleghi piloti e la direzione della corsa sul modo di impiego delle bandiere di segnalazione. L'indomani, proprio nel momento dell'incidente che ha visto coinvolto in modo drammatico ma senza conseguenze Regazzoni, Stewart ha vinto forse anche perché non ha dato peso alle segnalazioni. Motivo? Dalla foto risulta che Stewart era assente (ingiustificato?) alla « lezione » di Clay...

sembra, i commissari avevano apparentemente avuto ragione del fuoco, ma quando l'ultimo estintore fu vuotato, le fiamme hanno ripreso più intensamente.

Una vettura per il soccorso dotata di lance è arrivata allora, da 25 o 30 secondi appena dopo l'incidente, e il suo equipaggio ha rapidamente spento l'incendio.

Ed è soltanto in quel momento che ho saputo che si trattava di Regazzoni e che era mentre lo estraeva

numero di versioni differenti che si sono lette o sentite. Sembra dubbio che una sola sia esatta. Per ritrovare la verità, bisognerebbe raccogliere pazientemente tutte le testimonianze e ricomporre senza pregiudizi il mosaico degli elementi confermati per via di concordanza.

Ora, un incidente in corsa differisce già dagli altri per il fatto che si svolge in presenza di persone attente allo spettacolo. Allora, che cosa può produrre di valido il te-

● **Ho capito i limiti della testimonianza oculare**

● **Jackie STEWART ha smentito se stesso...**

● **Anche 20 secondi contano nella battaglia al fuoco**

Copyright per l'ITALIA

AUTOSPRINT

presenta

JACKY ICKX

GLI ARGOMENTI di

Deploro il rifiuto del serbatoio AUTODELTA

(come si era follemente sperato) ritardava soltanto il fuoco di una ventina di secondi.

Secondo la mia esperienza di Jarama, questa ventina di secondi è sufficiente per assicurare il salvataggio.

La corsa della sua vita

Ecco dunque che Jackie Stewart ha dominato il Gran Premio d'Africa del Sud in modo clamoroso e senza pari e i commentatori sembrano tutti sorpresi.

Dovete credere che nemmeno un pilota ha trovato in questa vittoria occasione per stupirsi. Per i suoi colleghi, Stewart non ha mai smesso di essere il migliore, senza discussione possibile. E tenendo conto del livello sempre più elevato della concorrenza, sono persino incline a pensare che potrebbe persino essere il migliore di tutti i tempi.

L'andatura che ha menato a Kyalami, al volante della vettura del suo compagno di scuderia e dopo un'impressionante uscita di strada la vigilia, è realmente fantastica. Bisogna averlo visto! Credo sinceramente che era lui stesso cosciente di fornire «la corsa della sua vita».

Personalmente sono soddisfatto che il reclamo deposto contro di lui da McLaren non abbia avuto un seguito spiacevole, perché la superiorità e il furore di vincere che ha dimostrato durante tutta la corsa fanno di lui l'indiscutibile vincitore del Gran Premio d'Africa del Sud.

D'altronde penso, conoscendolo, che il reclamo di cui è stato oggetto costituisca già per lui un ammonimento.

Stewart è in effetti attorniato da una tale considerazione che poteva crederci investito da immunità. L'incidente gli avrà ricordato che colui che trascorre il suo tempo a sorvegliare l'azione altrui con spirito pignolo, deve attendersi la pariglia.

Spero anche, per lui, che lo porterà ad un ripensamento su se stesso perché finora, non soltanto ri-

fiutava di riconoscere d'aver commesso il minimo errore, ma metteva troppo facilmente gli altri sotto accusa.

Così, nel suo famoso libro «PIU' IN FRETTA!» dove smette di vilipendermi soltanto per vilipendere il compianto Pedro Rodriguez, racconta, senza troppa cura della ve-

rità, questa storia che sarebbe successa al G.P. del Messico 1969:

«C'era stato un incidente, la bandiera gialla era alzata ciò che significa che è proibito sorpassare. Ero in testa, ho visto la bandiera e ho rallentato per tenere tutto il plotone dietro di me. Che fa Jacky? Mi sorpassa nel punto medesimo

dell'incidente, davanti agli ufficiali e sotto gli occhi di tutti i piloti. Un atto totalmente inconsiderato!»

Si può credere veramente che se fosse stato così, gli ufficiali avrebbero lasciato passare un tale errore senza sanzionarlo? E che gli altri piloti non avrebbero esposto reclamo?

In questa storia Stewart fa confusione, ma è ugualmente sorprendente averlo visto accusato a Kyalami di un errore che denunciava con veemenza nel suo libro.

L'informatore ha i suoi doveri

Ancora un commento. Nel suo giornale radio delle 15,30, sabato, una stazione francese annunciava che ero stato vittima di un incidente e che ero stato condotto all'ospedale in elicottero. Era disgraziatamente la stazione che Catherine ascoltava.

Ma fortunatamente, ho degli ottimi amici all'Associated Press. Catherine li ha immediatamente chiamati e ha saputo così dopo cinque minuti che ero indenne. Avrà avuto lo stesso cinque minuti terribili.

E siccome tutta la serata, altre stazioni hanno parlato, per ciò che mi concerne, di ferite leggere, ha molto esitato a credere interamente le buone notizie date dall'A.P.

Non era molto sicura di trovarmi all'appuntamento dell'aeroporto di Bruxelles, l'indomani alle 7 del mattino, e si aspettava in ogni caso di vedermi coperto di bende. Potete immaginare la sua sorpresa quando ha constatato che non avevo nemmeno un graffio.

Tutto è bene ciò che finisce bene, si dice. Ma penso lo stesso che questo incidente merita riflessione.

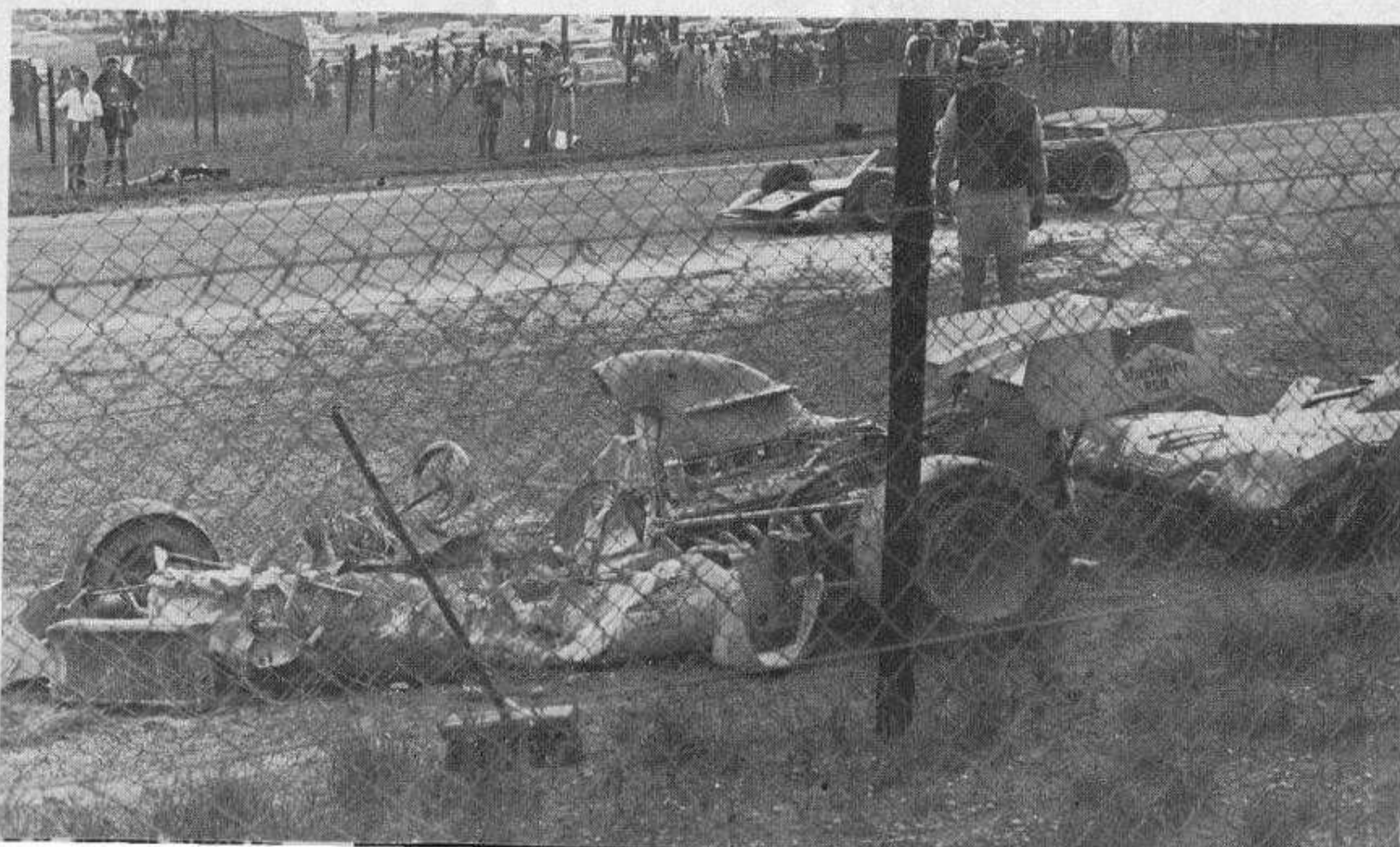
Le stazioni della radio non sono in causa. Il loro ruolo è di diffondere le informazioni che ricevono. Ma queste informazioni inesatte, qualcuno le ha spedite da Kyalami senza darsi la pena di controllarne l'esattezza.

Mi sembra che agire in questo modo, sia dimenticare i doveri dell'informatore.

Jacky Ickx



Sopra, il serbatoio dell'Autodelta nel momento dello scoppio senza fiamma nell'esperimento fatto a Bologna due anni fa in occasione della premiazione di Autosprint. Ickx nel suo articolo non precisa che il serbatoio di sicurezza non solo ritarda l'incendio, ma lo evita completamente, a meno di non andare ad attivarlo dopo lo scoppio, come è successo nei «tests» in Francia, con un fiammifero. Sotto, quel poco che è restato della BRM di Regazzoni dopo l'incendio. La Surtees di Hailwood che si intravede dietro invece non si presenta molto disastrosa nonostante l'urto subito

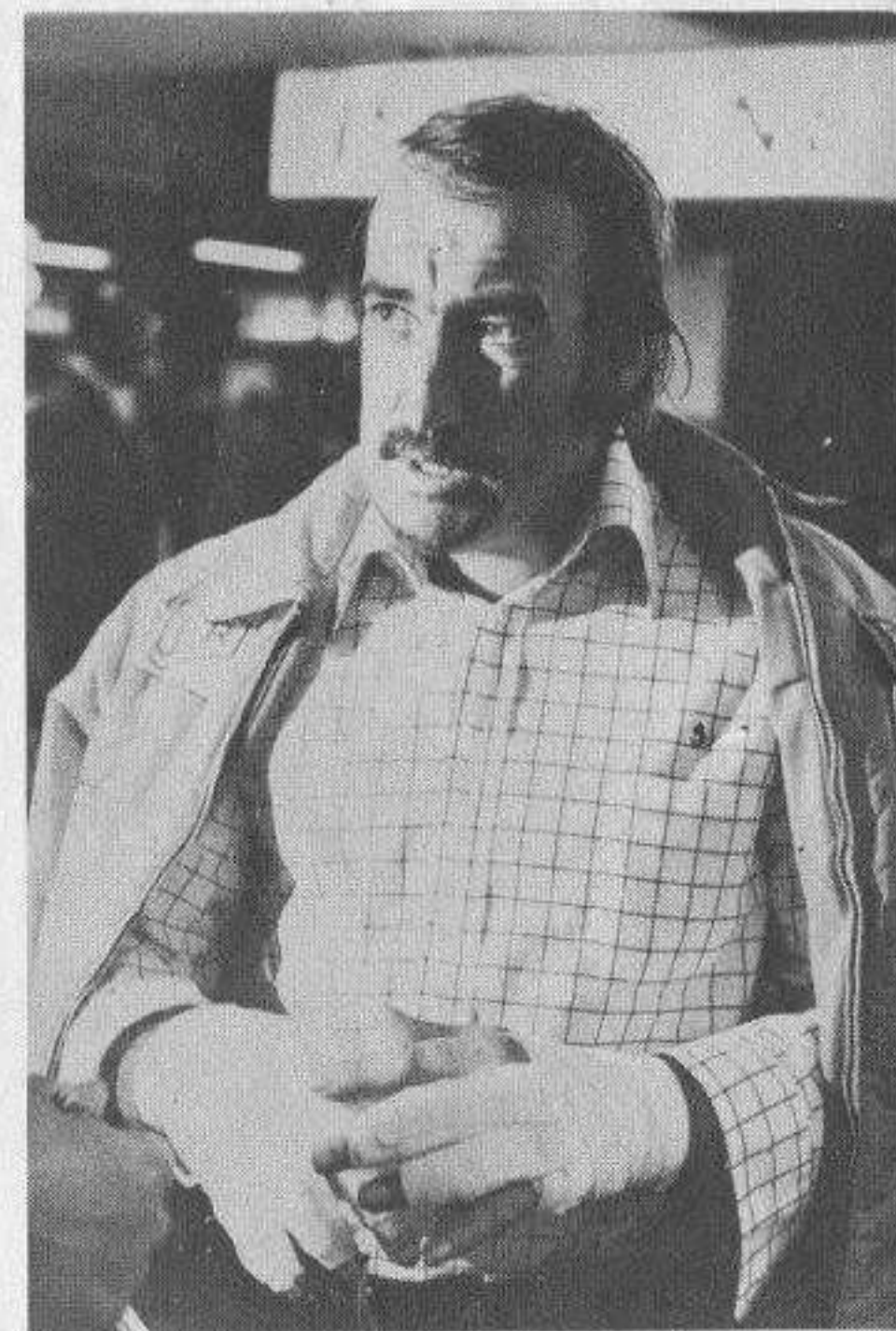




Clay Regazzoni porta sul volto i segni della sua avventura

REGAZZONI è tornato: qui esprime tutta la sua riconoscenza per HAILWOOD

Ti abbraccio, MIKE...



Regazzoni appena sceso dall'aereo. Non perderà nessun dito

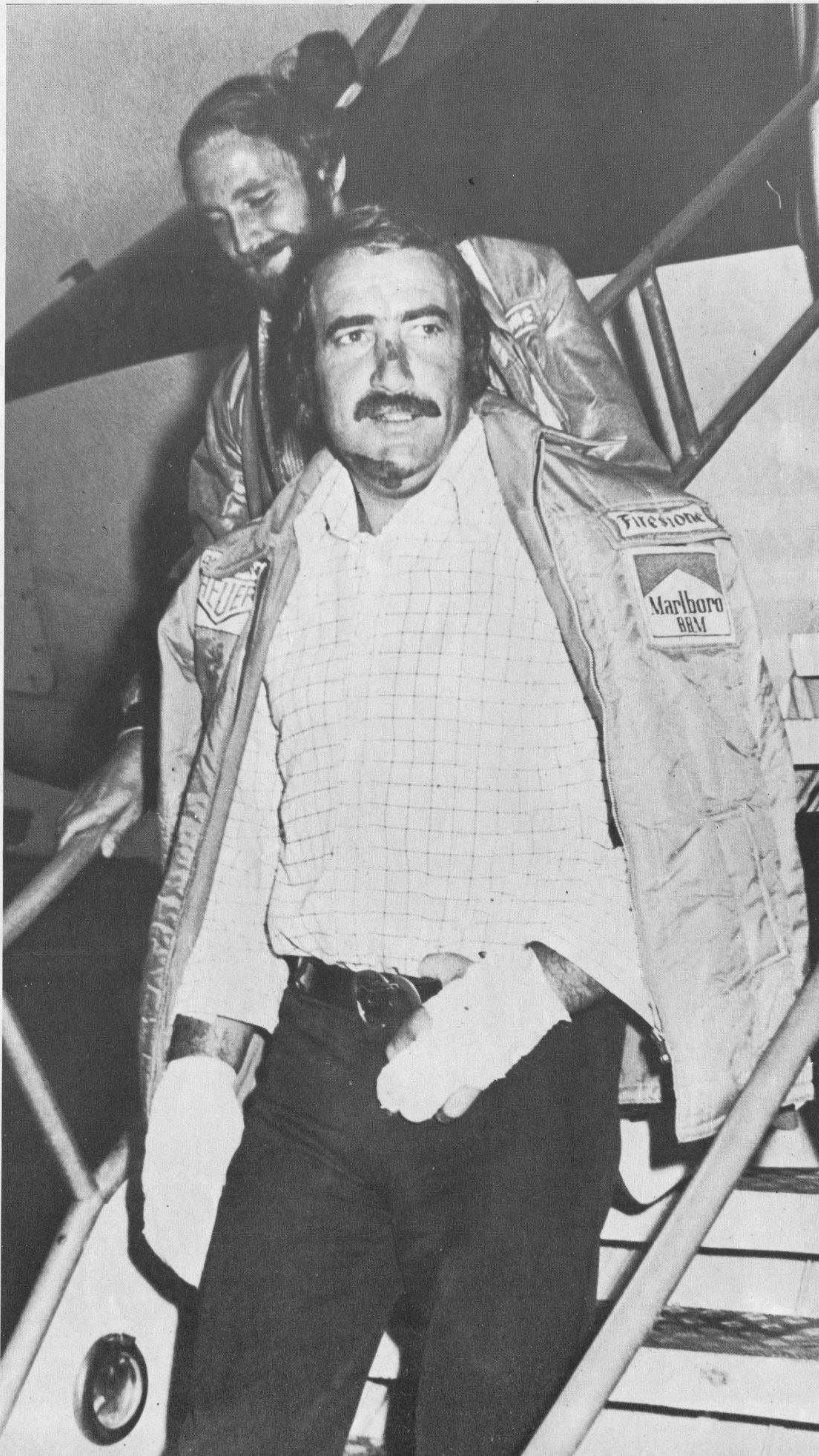
ROMA - All'inferno e ritorno! Sì, deve essere stato proprio così per Clay Regazzoni, dalle 15,59 alle 16,01 di sabato 3 marzo sul circuito di Kyalami.

« Non so se è stata un'esperienza terribile, perché al momento dell'impatto con la Surtees di Hailwood ho perduto conoscenza. Posso solo dirti che l'inferno mi ha lasciato questi segni e che, cosa ben più importante, sono riuscito a venirme fuori! ».

Queste le prime parole dette da Clay Regazzoni all'unico giornalista presente all'aeroporto di Fiumicino, appena sbarcato dal jet-Alitalia che lo ha portato a Roma. Veste leggero, come pretende il clima estivo del Sudafrica, con una camicetta bianca a righe incrociate, pantaloni da mare, giacca rossa della Marlboro sopra le spalle. Di pesante ha solo le bende alle mani, a protezione di quelle bruciate per fortuna solo superficiali, con una zona più ustionata sopra l'indice della mano destra. Noi guardiamo, con gli occhi che quasi sprigionano raggi X per vedere meglio, ma Clay ci anticipa il referto.

« Sembra strano che mi sia ustionato soltanto alle mani e un po' alle braccia, con tutto quel fuoco che senz'altro avrete visto in TV e nelle foto. Pensa che sarei rimasto addirittura indenne se i guanti usati da non molto tempo e perciò appena logorati non avessero messo a contatto la pelle delle mani con il fuoco. Prima che mi estraessero, così mi hanno poi detto, le fiamme erano entrate pure nell'abitacolo, ma la tuta ha resistito bene. Sai, è una FTP, del tipo ormai troppe volte collaudato... Poi c'è stato anche Hailwood che ha contribuito a salvarmi la vita: forse se non mi avesse scaricato un estintore sopra il casco avrei respirato in assenza di ossigeno e sarebbero stati guai grossi. Sì, Hailwood... non vedo l'ora di abbracciarlo e di ringraziarlo per quel gesto di generosità e di amicizia che è costato anche a lui qualche ustione alle mani. Insomma, tutto è andato per il meglio... ».

Lo interrompiamo per chiedergli qualcosa dei servizi d'emergenza di Kyalami e lui: « Noi piloti forse ci fidiamo troppo degli organizzatori. Dovremmo, invece, pretendere di verificare prima di ogni corsa la consistenza e l'efficienza dei mezzi antincendio e la disponibilità e la preparazione degli addetti. Laggiù, c'era solo una camionetta dei pompieri parcheggiata ai boxes; ho perciò dovuto attendere i soccorsi organizzati, si fa per dire. Mi ha detto Emerson Fittipaldi, che è passato per due volte a fianco della mia BRM in fiamme prima di vedere i soccorritori in azione. Ecco, due minuti, tanto è durato il mio viaggio all'inferno! Non so, ancora adesso, come può essersi spaccato il serbatoio della benzina, con 220 litri dentro. L'urto con la Surtees è stato quasi frontale ed inevitabile: è l'ultima cosa che ricordo.



Data l'elevata velocità, non sono riuscito a stringere all'interno per evitare l'ostacolo. All'esterno di quella maledetta curva (in prova era uscito Jackie Stewart, a 280 orari...) non ho nemmeno tentato di andare, appaiato quasi com'ero alla Ferrari di Jacky Ickx. Per continuare il discorso sul serbatoio, forse la diversa sistemazione che anche la BRM adotterà per rispettare il regolamento, dovrebbe diminuire rischi del genere ».

Il doppio contenitore con paratia di sicurezza farà la sua comparsa sulla BRM probabilmente già dall'8 aprile, giorno dell'appuntamento F.1 non iridato di Silverstone.

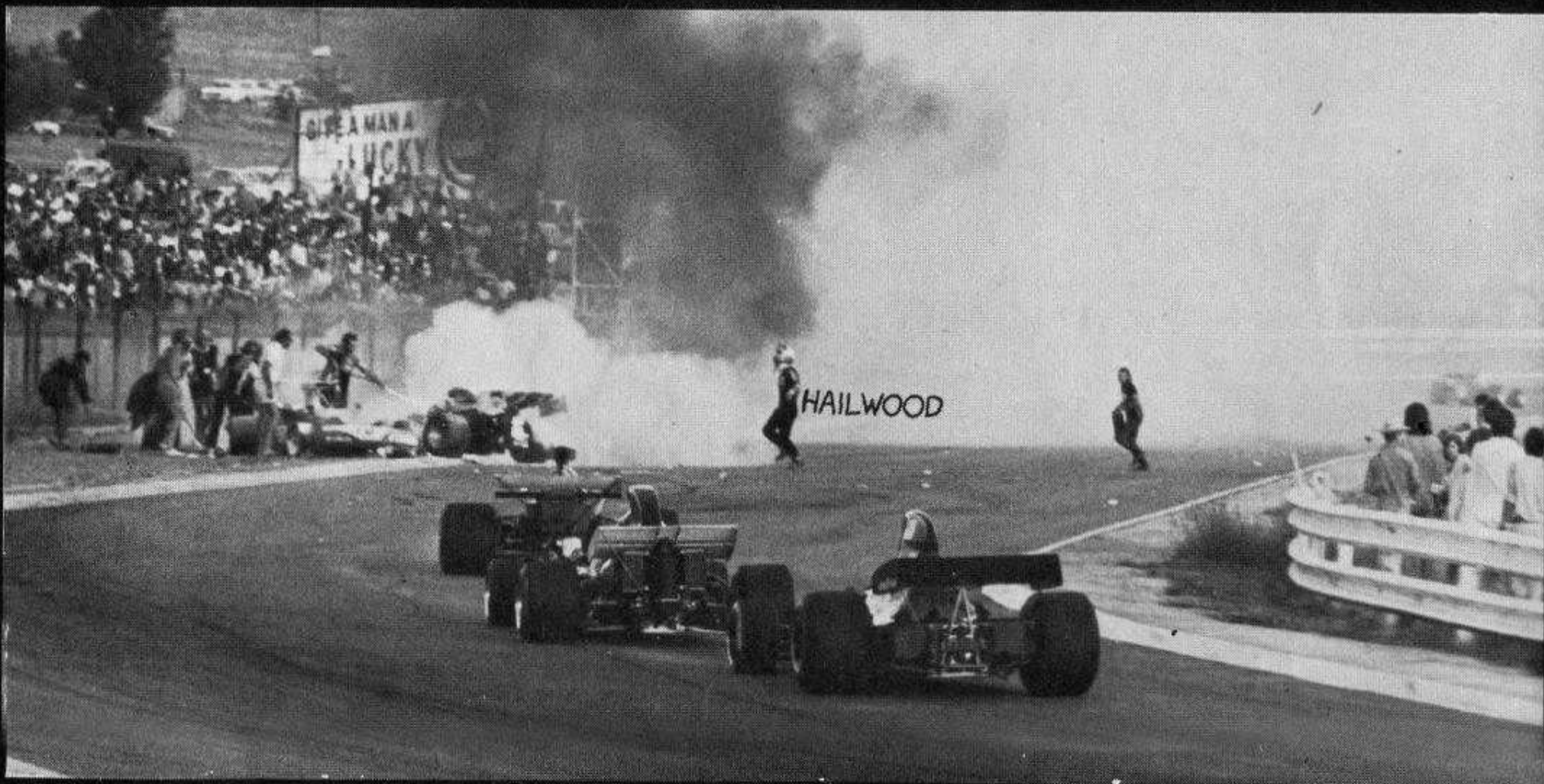
« Conto di esserci — dice Clay — se non altro per approfittare di un impegno relativo per riprendere confidenza con il volante. Sì, il prof. Kaplan (lo stesso che tiene in cura Scarfiotti, quando si ustionò per l'acqua bollente che fuoriuscì dal radiatore della sua Cooper-Maserati nel G.P. del Sudafrica del 1968) mi ha assicurato una pronta guarigione perché le ustioni sono soltanto superficiali e non c'è quindi necessità di trapianti. Andrò a Losanna dal dr. Vedan per continuare le cure prescrittami. Tengo a precisare che da Johannesburg non sono venuto via per mio capriccio, ma formalmente autorizzato dal prof. Kaplan: è perciò una garanzia ».

Regazzoni non si dà ancora pace per quella botta che ha preso al momento dell'urto. Un tremendo colpo sotto il mento che lo ha messo K.O. all'istante, impedendogli così di uscire dall'abitacolo con i suoi mezzi.

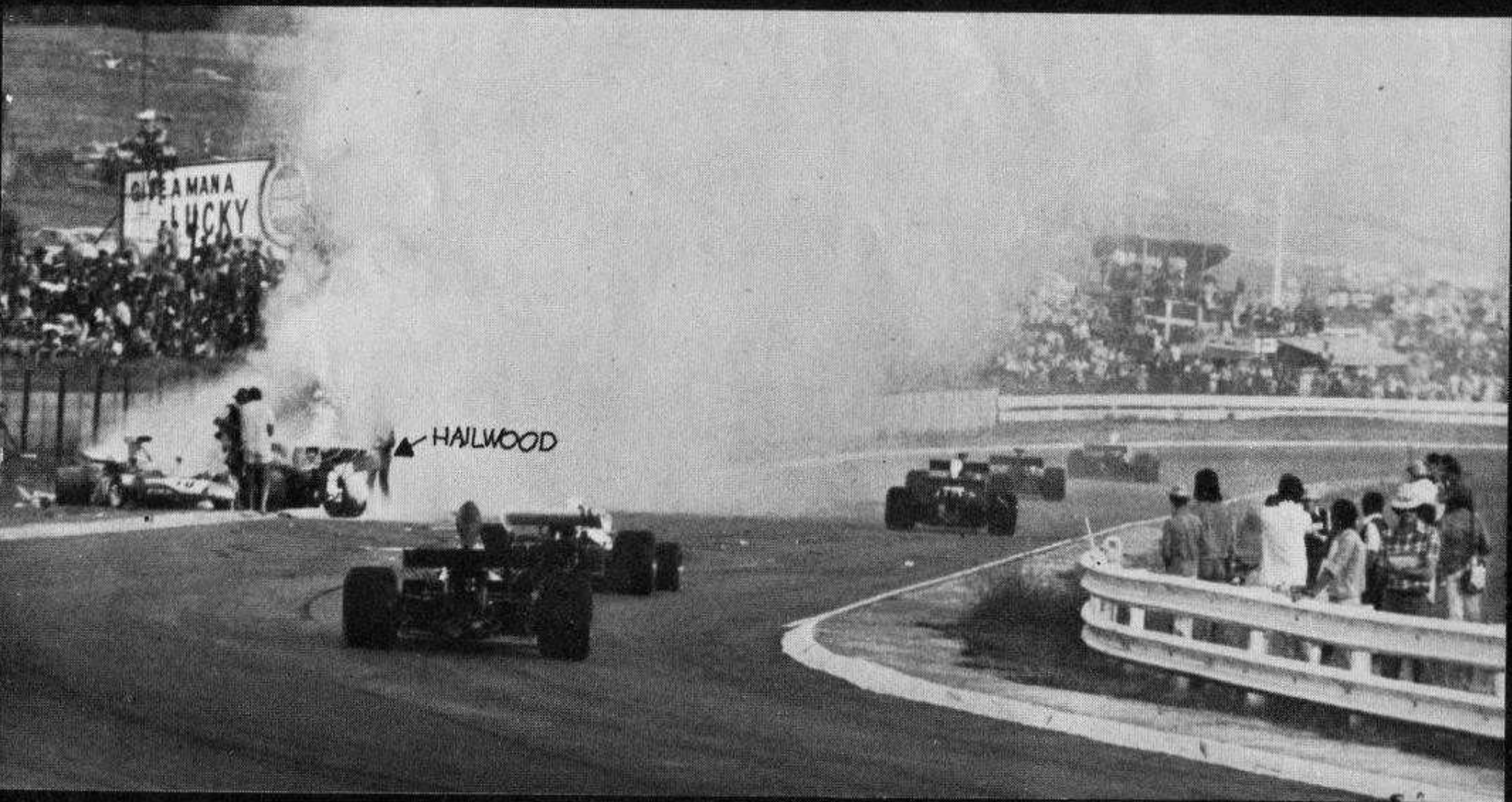
« Stretto dalle cinghie con la faccia contro il volante. Non è così facile spiegarlo... Mi sono ripreso una ventina di minuti più tardi, quando un medico stava prestandomi le prime cure. Ho subito saputo, e me ne sono reso conto nonostante lo choc, dell'interessamento alle mie condizioni di tutto il nostro ambiente. C'è anche chi mi è venuto perfino a trovare in clinica. Mi ha fatto piacere la visita di Arturo Merzario: è sempre un'amico anche se adesso siamo rivali di marca. Che ne penso? Intanto, è opportuno fare una premessa, ed Arturo la condivide senz'altro: nei Gran Premi è importante arrivare fino al traguardo e lui ha dimostrato di saperlo fare e bene. E' già tanto, no? Poi — ecco una considerazione che suona a suo vantaggio — solo alla quinta corsa in Formula Uno, e con una monoposto non più competitiva. Cosa si può pretendere di più? »

L'eccezionale ottimismo di Clay (« se non fosse per queste bende, mi sentirei subito pronto per guidare l'Alfetta fino a Lugano... ») lo porta a chiederci informazioni sulla 6 Ore di Vallelunga e poi fa: « Il 25 marzo ci sarà anch'io, ai boxes s'intende, o meglio ancora in tribuna. Conosco troppo bene quel circuito: lo spettacolo dal di fuori è certamente di qualità superiore e di sicuro effetto. In attesa, intanto, dell'Alfa 12. »

Lino Ceccarelli



Nella foto in alto, il fuoco torna a divampare sulla BRM di Regazzoni, ma già gli addetti stanno accorrendo numerosi e l'incendio sta per essere domato. A destra, Hailwood che ha spento le fiamme sulla sua tuta torna sul luogo dell'incidente (qui sopra) a sincerarsi delle condizioni di Regazzoni. Sotto, intanto il Gran Premio continua: passano i primi, nell'ordine Scheckter, Fittipaldi, Peterson, Revson e Reutemann. L'ultimo è Stewart che qualche giro dopo (guardate il fotocolor nella pagina successiva) è già secondo, dietro ad Hulme che in questa foto è già fuori quadro. In basso, i relitti delle vetture. Sullo sfondo la Ferrari n. 8 di Ickx ferma sul lato destro della pista



Anatomia della MONOPOSTO - SORPRESA del SUD - AFRICA

Il miracolo di un modesto

LONDRA - La strada principale seguita da Gordon Coppuck, nel progettare la McLaren M23 si chiama: efficienza aerodinamica. Alla vettura è stato affibbiato il nomignolo « Concorde di Colnbrook », perché il supersonico « quasi fantasma » anglo-francese ha la parte anteriore a cuneo molto simile a quella della macchina. Il tradizionale colore arancione della McLaren è incorporato nell'elegante « livrea » della Yardley, nel pannello in fibra di vetro all'interno del condotto del radiatore, su cui si vedono le decalcomanie di altri patrocinatori (alcune scompaiono quasi dentro il condotto!). Nelle fotografie si può rilevare con chiarezza lo spessore del nuovo rivestimento.

Dalla primissima realizzazione, sono state apportate alcune modifiche ai tre montanti centrali che reggono l'alettone posteriore; ora, infatti, ce n'è uno solo. Il concetto consiste nel fondere l'unico montante con la carenatura, che coprirà il resto del motore DFV; se l'accorgimento darà vantaggi aerodinamici tali da giustificare il peso, diventerà una caratteristica della M23.

Il progettista, Coppuck, è uno degli uomini modesti, che non si mettono in mostra, del mondo delle corse. Seguì Robin Herd alla McLaren, lasciando l'industria aviatoria ove lavorava dal 1965, e il primo progetto che considera veramente « suo » è la Can-Am M8, anche se è pronto ad ammettere che lui e Jo Marquart condivisero la progettazione, sotto la guida di Bruce McLaren (Coppuck progettò un'estremità, Marquart l'altra). Fu però Coppuck a progettare completamente le successive M8 e anche le modifiche per le vetture che la Trojan costruiva per la clientela. Progettò inoltre la M20 e le vetture Indianapolis M15 e M16.

La frattura pericolosa

Alla presentazione della M23 alla stampa c'era stato uno scambio di complimenti fra esponenti della McLaren e della Yardley. Non ci si aspettava nulla di diverso, naturalmente, ma sotto questi sentimenti convenzionali si sentiva il concreto rapporto così evidente lo scorso anno, che ovviamente continuerà a esistere nel 1973. Questo se non si avrà, ed è improbabile, una totale frattura fra organizzatori e concorrenti. La Yardley ha chiarito senza ombra di dubbio che un fatto simile l'indurrebbe a perdere ogni interesse nello sport automobilistico e non si è potuto fare a meno di notare

che Phil Kerr è un protagonista di primo piano nel campo dei costruttori. Ma in quella occasione ha dichiarato chiaramente: « il legame con la Yardley ci fornisce un maggiore incentivo » mentre la Yardley ha confermato che la McLaren è riuscita a dare alla Casa un'immagine utilissima per la vendita dei suoi prodotti.

Lo sport è più « sano »

Kerr dal canto suo parlò in tono ottimistico di argomenti generali, dicendo: « Forse si potrebbe dire che nelle corse esistono troppe categorie, troppe formule e, addirittura, troppe gare in certi paesi. Può anche essere esatto, però sono sicuro che se si potesse arrivare a un genuino spirito di collaborazione fra tutte le persone interessate attivamente alle competizioni, lo sport automobilistico rifiorirebbe e avrebbe successo. Tutti hanno un ruolo da svolgere, a questo scopo: squadre, patrocinatori, piloti, organizzatori, proprietari di circuiti, la CSI, la stampa e la TV. D'accordo, il lavoro promozionale per le gare potrebbe essere migliorato, squadre e piloti potrebbero fare di più per risvegliare l'interesse del pubblico e la stampa potrebbe fare nascere un maggior entusiasmo, grazie a servizi ed articoli. Secondo me oggi lo sport automobilistico è più 'sano' di quanto lo sia mai stato e questo a tutti i livelli, non soltanto a quello internazionale... »

David Hodges

● **ANDY SUTCLIFFE** è stato visto alla GRD da alcune « spie ». Che debba sostituire Dave Walker sulla F. 2, dopo l'infortunio di questo pilota? Appare improbabile e si dice che fosse andato alla GRD soltanto perché gli era stato chiesto di provare alcune vetture di F. 3 per clienti, a Snetterton. La prova è poi stata annullata.

● **TONY DEAN** e l'americano Bob Brown faranno correre un paio di Chevron nel campionato Rothmans di F. 5000 e per ora il nome del team è Anglo-American Racing Team. I motori saranno dei Morand a iniezione e le prove dovrebbero iniziare in questi giorni.



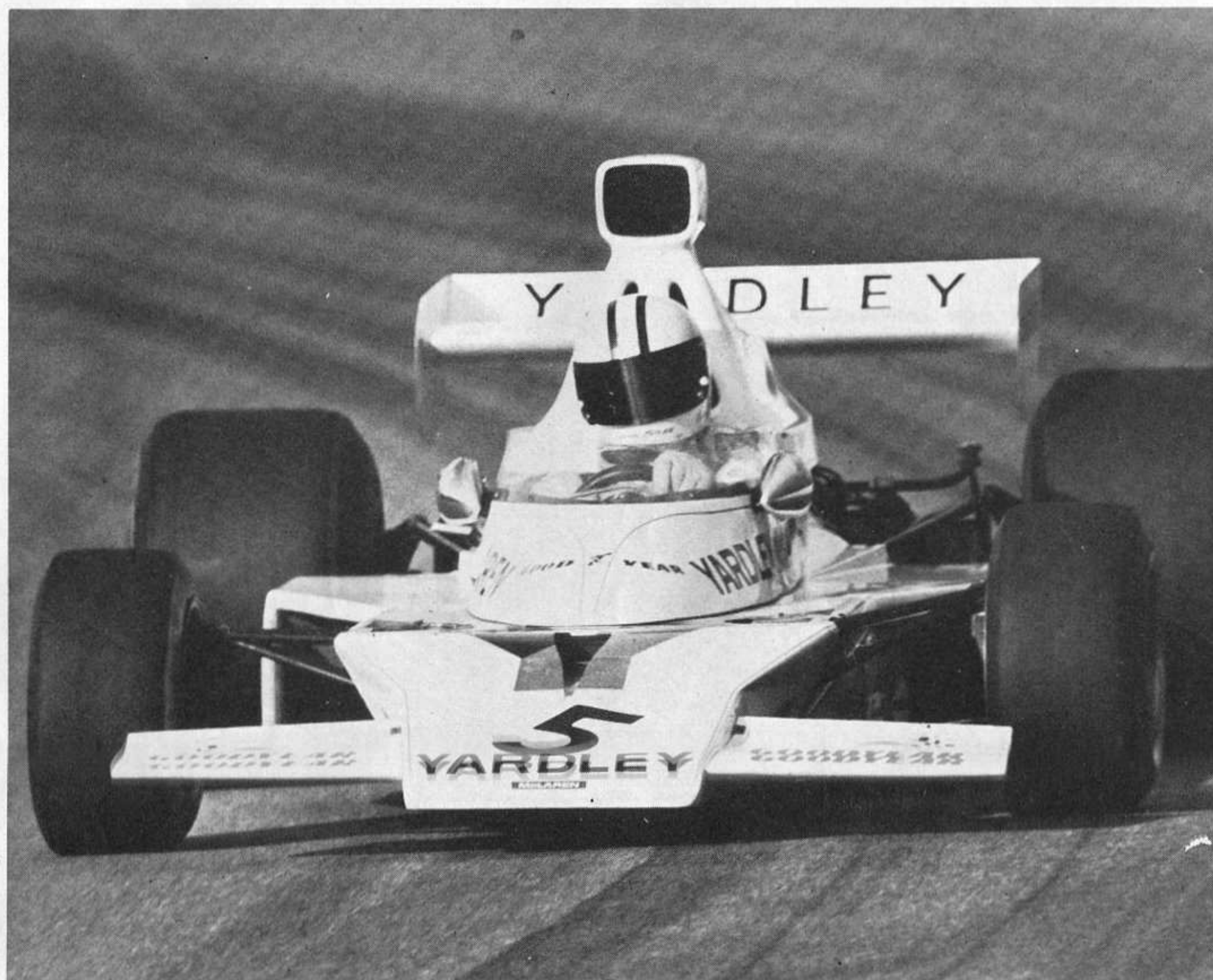
GORDON COPPUCK
il progettista



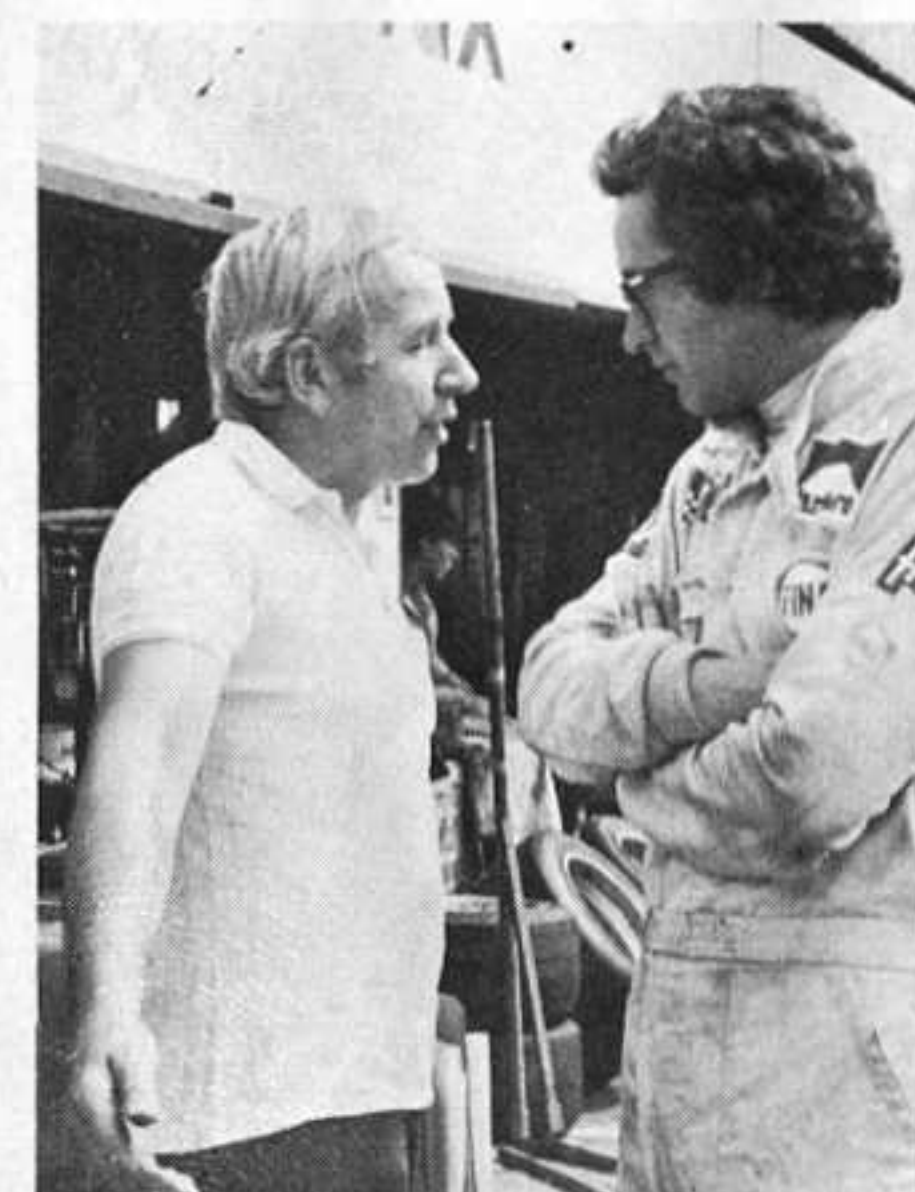
Fittipaldi e Stewart a Kyalami hanno ricevuto il premio «bianco-rosso» alla combattività meritato in Argentina e in Brasile



Hulme e Scheckter, la rivelazione sudafricana della corsa, a colloquio con Gordon Coppuck progettista della McLaren M 23



Andrea de Adamich, esordiente quest'anno, a colloquio fitto con John Surtees, che pare dirgli: non so cos'abbia la TS 15...



Nelle foto a destra, due immagini della esordiente McLaren-Yardley Formula uno, qui accanto alla guida di Denis Hulme



Jackie Oliver e George Follmer, i due piloti della UOP-Shadow che ha esordito al G.P. africano

Il fantasma nero

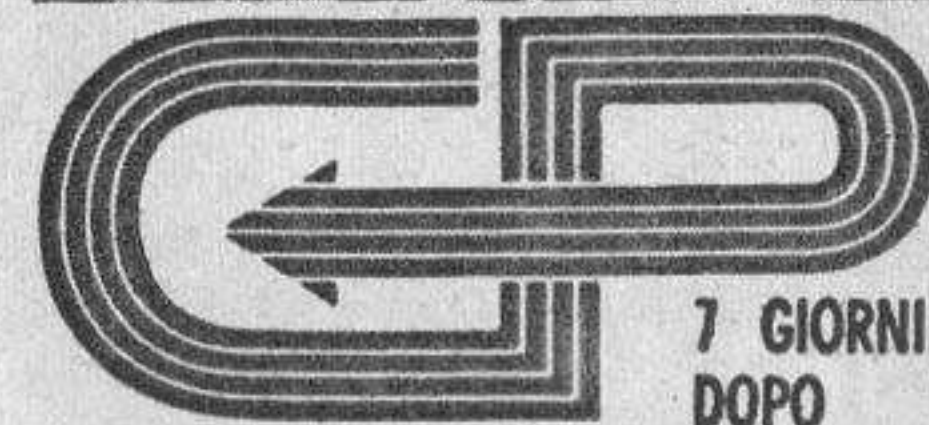
Jackie Oliver, a destra, fotografato assieme a Don Nichols, coordinatore del progetto UOP



A sinistra, la Shadow di Follmer mostra la sua bellissima linea. Anche la Shadow è già in regola con le nuove norme CSI in materia di sicurezza che andranno in vigore, obbligatoriamente dal 1. aprile

Il nostro inviato a KYALAMI ha scoperto nel cronologico un clamoroso errore dei cronometristi sudafricani che deve essere corretto per non falsare la classifica mondiale

HULME non è 5°!



KYALAMI - Il G.P. del Sud Africa è destinato ad avere numerosi strascichi. Il primo deriva da un errore grossolano in cui sono incorsi i cronometristi. Errore che ha regalato a Hulme il quinto posto nella classifica ufficiale, e quindi due punti per il campionato mondiale, anche se non siamo sicuri che la classifica stilata dopo la corsa sia omologata, perché è probabile che qualcuno, leggendo queste nostre note, voglia metterla in discussione.

L'errore, che pare che finora nessuno abbia rilevato, lo abbiamo scoperto noi « divertendoci » a spulciare i documenti ufficiali dei cronometristi, come facciamo di solito, alla ricerca di quelle eloquenti indicazioni che di solito ci sono fornite dalle cifre. E così ci siamo accorti che ad Hulme è stato regalato un giro, per una svista che comprenderete se avrete la pazienza di leggere fino in fondo.

Premesso che non è stata indicata l'ora ufficiale della partenza, e quindi che sui fogli di rilevamento tempi è indicata soltanto l'ora solare di passaggio al primo giro, non possiamo indicare il tempo esatto appunto del primo giro, che tuttavia presumiamo essere di 1'28"27, poiché presumibilmente l'ora esatta di partenza è stata 3.52'00" (per 3 si intendono le ore 15 locali). Secondo i rilevamenti del contagiri ufficiale i tempi di Hulme sono stati:

giro	ora	tempo
2.	3.54'48"57	1'20"30
3.	56'08"05	1'19"48
4.	57'29"21	1'21"86
5.	58'52"46	1'22"55
6.	59'13"55	1'21"09
7.	4.01'32"95	1'19"40
8.	02'52"67	1'19"72
9.	04'11"10	1'18"43
10.	05'35"05	1'23"95
11.	08'14"80	2'39"75
12.	10'51"10	1'36"30
13.	12'08"65	1'17"55

L'errore del cronometrista è evidentissimo. Nella casella del sesto passaggio è stato scritto il tempo irreali di 3.59'13"55, che darebbe un tempo sul giro di 21"09 (ventuno secondi!) e nella casella del tempo parziale è stato scritto il tempo di 1'21"09, che è parso logico. Tuttavia sul foglio originale è stata anche indicata la fermata al box, con la lettera P (pit), il che significa che il cronometrista aveva visto Hulme fermarsi, ma non ha rilevato nessuna delle due altre discordanze, quella del tempo incredibile e quella del tempo fittizio che non poteva in alcun caso corrispondere ad un giro in cui la macchina si fermava al box.

Il tempo scritto è perciò del tutto immaginario. Si può peral-

tro supporre che sia avvenuto anche un altro fatto, e che cioè il tempo immaginario sia quello di 3.58'52"46 indicato come quinto passaggio. Questa è la spiegazione più probabile, dato che sul nostro taccuino, troviamo scritto: « 5. Hulme adagio, in testa Scheckter ». Data la nostra posizione di osservazione, prima della linea di arrivo, quando abbiamo scritto queste parole era quasi la fine del quinto giro, e quindi se abbiamo visto Hulme andar adagio significa che egli non ha potuto passare alla fine del quinto giro in 1'22"55 come risulta dal rilevamento ufficiale. Il tempo rilevato al quinto giro, perciò, deve essere immaginario, e poiché in quel momento vi era un gruppo compatto di sei macchine, il cronome-

trista ha probabilmente scambiato la macchina di un altro per quella di Hulme. A corroborare questa supposizione c'è il fatto che sulla stessa tabella, ed in corrispondenza dello stesso passaggio, il tempo relativo a Scheckter è stato scritto e poi cancellato e corretto con la indicazione dell'esatto tempo attribuito anche a Hulme (3.58'52"46).

In realtà le cose si sono svolte così: Hulme ha rallentato per la foratura ed è passato davanti ai cronometristi, per entrare al box, al tempo di 3.59'13"55, poi è tornato in pista ed al passaggio successivo erano le 4.01'32" e 95; il che significa che gli era stata cambiata una gomma ed è ripartito compiendo il giro successivo nel tempo totale (compresa la fermata) di 2'19"00,

mentre il quinto giro lo aveva percorso nel tempo effettivo di 1'44"34, tempo logico dal come lo avevamo visto marciare lentamente verso il box nel circa ultimo chilometro del circuito.

Questa inevitabile correzione, dato che non è ammissibile che una macchina possa percorrere il circuito di Kyalami in 21"09, spiega poi come ad Hulme sia stato attribuito un giro in più.

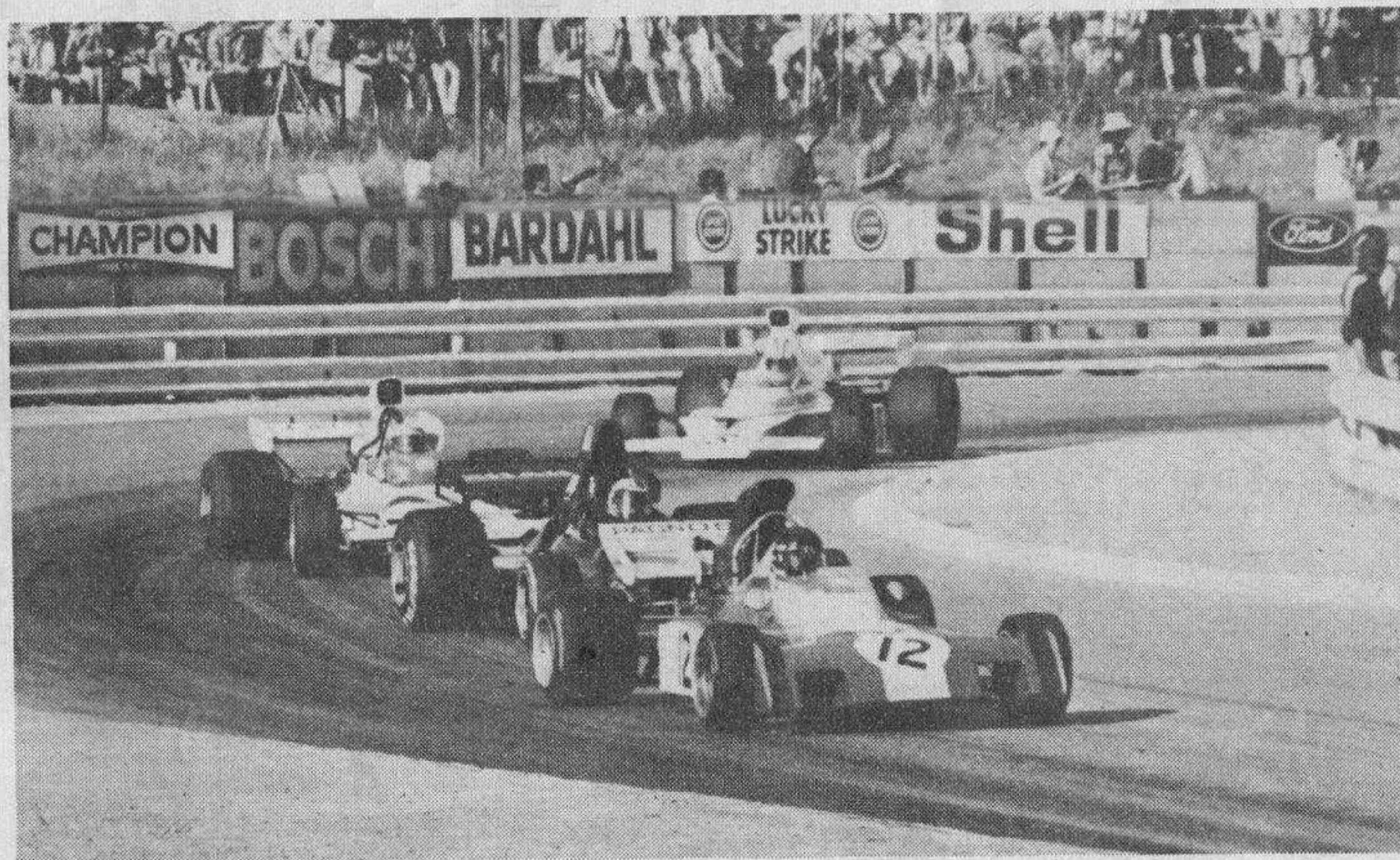
Infatti sui fogli del cronometraggio, predisposti con la numerazione progressiva dei giri, da 1 a 79, la casella del giro 5 è stata occupata dal rilevamento falso del tempo di 3.58'52"46, ed il rilevamento effettivo di 3.59'13"55 è andato nella casella del giro 6. Di conseguenza tutti gli altri giri compiuti da Hulme si sono poi trovati spostati

in avanti di un posto, ed alla fine egli è stato accreditato di 77 giri avendone compiuti 76. Cosa che tra l'altro corrisponde ai rilevamenti effettuati da vari cronometristi nei box.

Di conseguenza Hulme non doveva e non deve essere classificato al quinto posto, ma all'ottavo. La classifica finale deve quindi essere corretta con Follmer quinto, Reutemann sesto, de Adamich settimo e Hulme ottavo.

Date le posizioni la cosa diventa importante, perché con questo evidente errore Hulme è accreditato di due punti per il campionato mondiale, punti che sono sottratti uno a Follmer e uno a Reutemann.

Franco Lini



Dopo la sua sosta forzata al box a cambiare un pneumatico, Hulme ha ripreso la corsa, ed ora si trova in mezzo al gruppo. Lo vediamo dietro a de Adamich, a Follmer ed al suo compagno Revson

I giri veloci di ognuno

E. Fittipaldi	1'17"10 (76.)
Peterson	1'17"67 (23.)
Stewart	1'17"25 (14.)
Cever	1'18"21 (31.)
Hulme	1'17"55 (13.)
Revson	1'17"64 (14.)
Scheckter	1'17"55 (15.)
Ickx	1'23"60 (2.)
Merzario	1'18"65 (36.)
Hailwood	1'21"74 (2.)
Pace	1'18"23 (24.)
de Adamich	1'19"77 (13.)
Jarier	1'18"88 (24.)
Regazzoni	1'24"61 (2.)
Beltoise	1'54"81 (1.)
Lauda	1'18"41 (8.)
Reutemann	1'18"50 (72.)
W. Fittipaldi	1'19"03 (13.)
Pretorius	1'21"52 (17.)
Ganley	1'19"53 (18.)
Oliver	1'20"15 (11.)
Follmer	1'19"03 (75.)
Beuttler	1'21"21 (14.)
Charlton	1'21"68 (2.)
Keizan	1'20"40 (16.)

I tempi (del 4. e 7. giro) danno torto a STEWART

KYALAMI - Stewart ha infranto le regole o no? E' una domanda che vi sarete legittimamente posta, non vi è dubbio, dopo l'altalena di annunci che hanno seguito il Gran Premio del Sud Africa. Dapprima c'è stata la presentazione di un reclamo ufficiale da parte della McLaren (però vedremo come anche questa squadra avesse le sue cosucce da tacere), poi l'annuncio che il reclamo non è stato accolto (cioè seguito dalla squalifica, o dalla penalizzazione, di Stewart) ma che a Stewart era stata indirizzata una nota di biasimo. Infine, dopo qualche giorno,

la notizia che anche la nota di biasimo era stata cancellata.

Abbastanza perché la gente ne rimanga sconcertata. E si ponga la domanda: Stewart ha infranto le regole o no?

Non essendo stati testimoni oculari della presunta infrazione, che sarebbe stata commessa nella zona in cui è avvenuto l'incidente a Regazzoni (e Hailwood e Ickx), non possiamo dirlo in modo affermativo. Possiamo dire soltanto di aver visto Stewart marciare molto forte anche quando ha sorpassato l'ambulanza che portava in infermeria Regazzoni e Hailwood, con

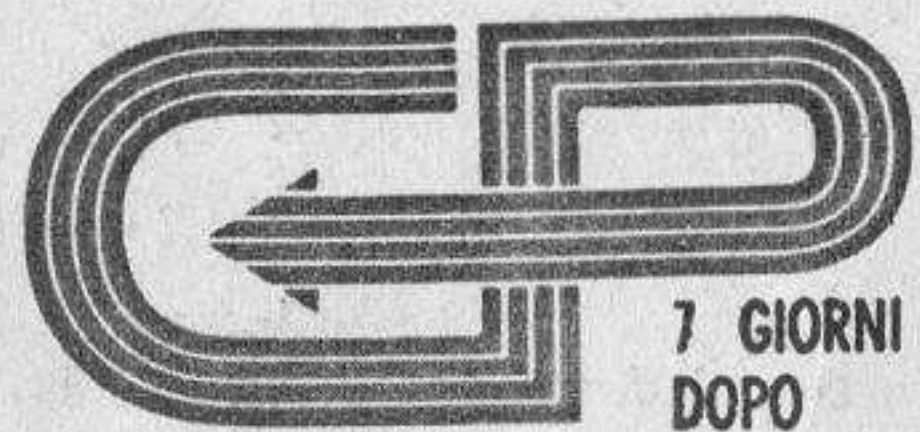
le bandiere esposte. A questo proposito il Codice sportivo internazionale dice chiaramente che la esposizione della bandiera gialla significa: « pericolo, rallentare, divieto di sorpasso ». Vedete voi...

Quel che possiamo fare, tuttavia, è immaginare le cose che sono accadute, basandoci su considerazioni e riflessioni che ci sono permesse dalla lettura dei tempi di ciascuno dei protagonisti maggiori di questa corsa, che sono stati i protagonisti diretti delle fasi che hanno portato al reclamo. Essi sono quindi: Hulme, che era in testa alla corsa al momento del-

l'incidente, il quartetto Scheckter, Fittipaldi, Revson e Peterson che seguiva Hulme da presso, e infine Stewart che all'inizio della gara e nella fase immediatamente successiva all'incidente era staccato, ma che si è poi avvicinato rapidamente, fino a superare di slancio tutti e passare in testa.

Ricordato che l'incidente a Regazzoni è avvenuto durante il terzo giro di gara, ma che per gli uomini di testa è stato avvertito solo durante il quarto, perché Hailwood, Ickx e Regazzoni erano nel-

CONTINUA A PAGINA 20



CONTINUAZ. DA PAGINA 19

le posizioni centrali e quindi i primi erano davanti, facciamo una cronologia dei passaggi, con le varie posizioni, basata sui tempi registrati per ognuno sulla linea del traguardo.

Al PRIMO GIRO le posizioni erano: Hulme; Scheckter a 1"36; Fittipaldi a 1"59; Revson a 2"69; Peterson a 3"23; Stewart era ancora lontano, mischiato al gruppo, a 6"13 da Hulme ed a 4"77 da Scheckter.

SECONDO GIRO: Hulme; Scheckter a 2"90; Fittipaldi a 3"40; Revson a 4"15; Peterson a 4"27. Stewart era a 7"77 da Hulme e a 4"87 da Scheckter.

TERZO GIRO: Hulme; Scheckter a 3"48; Fittipaldi a 4"06; Peterson a 4"64; Revson a 5"41. Dietro di loro era anche Reutemann che perdeva terreno ad ogni giro dopo essere stato accodato. Stewart

Così i protagonisti nei primi giri

Giro	Hulme	Scheckter	Fittipaldi	Revson	Peterson	Stewart
1	1'28"27	1'29"63	1'30"26	1'30"96	1'31"50	1'34"40
2	1'20"30	1'21"84	1'21"71	1'21"76	1'21"34	1'21"94
3	1'19"48	1'20"06	1'20"14	1'20"74	1'19"85	1'19"21
4	1'21"86	1'20"93	1'20"85	1'20"94	1'20"80	1'20"29
5	1'44"34	1'20"00	1'20"22	1'19"70	1'20"35	1'18"54
6	2'19"00	1'19"48	1'19"67	1'20"04	1'19"11	1'19"55
7	1'19"72	1'22"41	1'22"10	1'21"40	1'22"87	1'19"39
8	1'18"43	1'19"43	1'19"47	1'19"06	1'19"26	1'18"61
9	1'23"95	1'19"19	1'18"96	1'18"91	1'18"87	1'17"80
10	2'39"75	1'19"76	1'20"09	1'20"05	1'19"92	1'18"17
11	1'36"30	1'18"44	1'19"08	1'18"21	1'19"77	1'18"39

era a 7"50 da Hulme e a 4"02 da Scheckter.

Subito dopo questo rilevamento i primi arrivano sul luogo dell'incidente, alla fine del rettilineo tribune. Il rilevamento successivo, al QUARTO PASSAGGIO, è il seguente:

Hulme; Scheckter a 2"55; Fittipaldi a 3"05; Peterson a 3"58; Revson a 4"49; Reutemann a 5"70; Stewart a 5"93 da Hulme (3"38 da Scheckter). Il distacco di Stewart da Hulme è calato di colpo di 1"57.

QUINTO GIRO: Hulme ha rallentato di colpo (foratura, forse dovuta a passaggio su rottami) e passa in testa Scheckter; Fittipaldi a 0"72; Peterson a 1"38; Revson a 1"64; Stewart a 1"92 dopo aver superato Reutemann che è a 4"17. Stewart ha dunque guadagnato 1"46 su Scheckter.

SESTO PASSAGGIO: Scheckter; Fittipaldi a 0"91; Peterson a

0"01; Stewart a 1"99; Revson a 2"20. Per Stewart posizioni invariate avendo dovuto superare Revson che camminava veloce come gli altri.

SETTIMO GIRO: Stewart in testa; Scheckter a 1"03; Fittipaldi a 1"63; Revson a 2"22; Peterson a 2"50. Stewart ha dunque guadagnato di colpo 3"02 a Scheckter, pur avendo dovuto superare Peterson, Fittipaldi e lo stesso Scheckter, cioè macchine molto veloci e non lente come quelle che ha dovuto superare nella prima parte della gara.

OTTAVO GIRO: Stewart; Scheckter a 1"85; Fittipaldi a 2" e 49; Revson a 2"67; Peterson a 3"15. In questo giro, nonostante non avesse nessuno da superare e quindi potesse marciare al massimo senza intoppi, Stewart ha preso soltanto 82/100 a Scheckter, pressapoco lo stesso a Fittipaldi e meno agli altri due.

NONO GIRO: Stewart; Scheckter a 3"24; Fittipaldi a 3"65; Revson a 3"78; Peterson a 4"22. Stewart ha guadagnato 1"39 su Scheckter, e circa 1"10 sugli altri tre.

Successivamente il vantaggio di Stewart è ulteriormente aumentato, ma con ritmo limitato. Non ha mai potuto guadagnare gli oltre 3" del settimo giro, che rimangono perciò un fatto eccezionale. Da spiegare soltanto con circostanze eccezionali. Rileviamo soltanto che dal quinto all'ottavo giro dei primi sulla pista c'era anche l'ambulanza che trasportava Regazzoni e Hailwood e che può essere stato proprio nel superamento di questo veicolo che Stewart ha potuto prendere lo slancio per superare i tre che gli erano davanti, ed avvantaggiarsi tanto. Tenuto conto del triplice sorpasso, infatti, i 3"02 effettivi del settimo giro possono essere valutati in almeno 4"50, perché è poco probabile che i tre da

superare abbiano tutti detto «prego si accomodi», in circostanze normali.

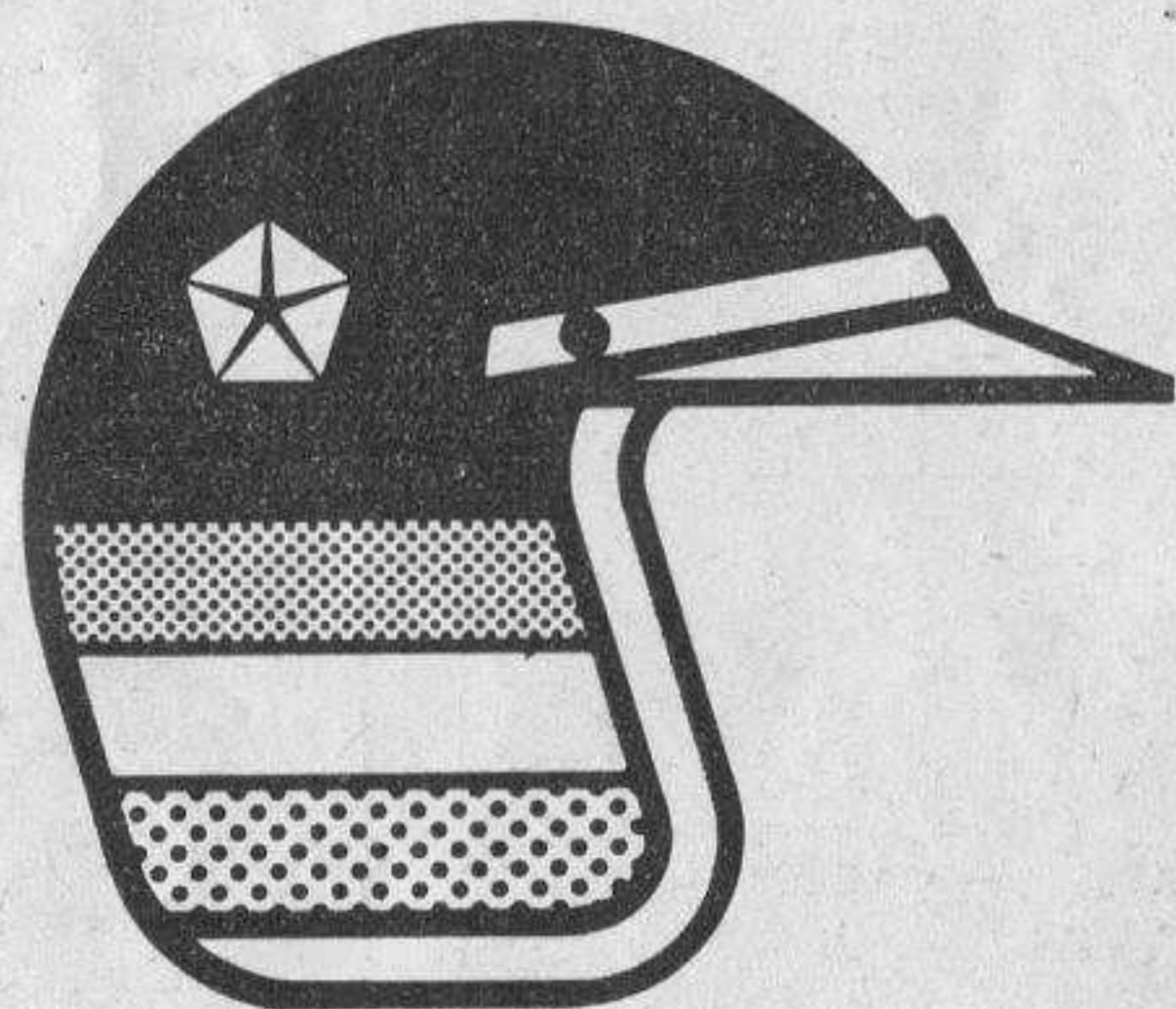
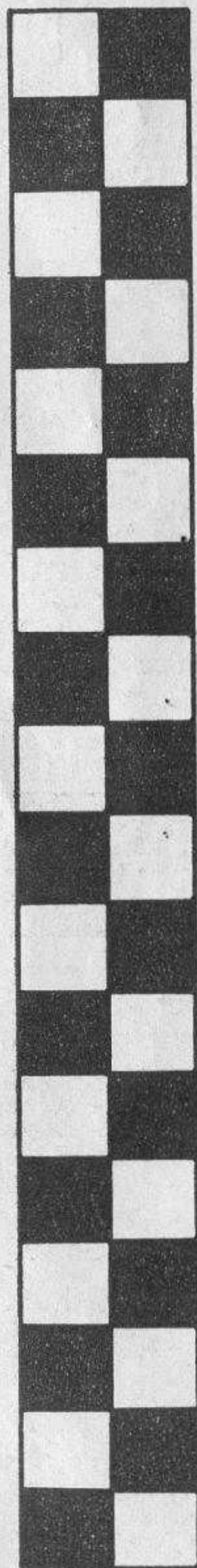
Ovvio che, visto come sono andate poi le cose, si debba pensare che Stewart il superamento lo avrebbe compiuto comunque, perché egli era davvero il più forte, però il balzo del settimo giro rimane perlomeno curioso.

Nella tabella dei tempi giro per giro di ognuno dei protagonisti di questa vicenda, che vedete qui accanto, rileverete appunto come sia stato al settimo giro che Stewart ha compiuto il gran balzo. E un altro lo ha compiuto al decimo.

Tuttavia c'è anche da rilevare come nello stesso giro ci sia stato anche un altro pilota che è andato forte, ed è Hulme. Fermatosi alla fine del quinto giro per cambiare una gomma, Hulme ha compiuto il settimo giro anche lui in pressapoco tre secondi meno degli altri di testa, il che significa che anche lui — se lo ha fatto Stewart — deve aver avuto poca attenzione alle bandiere. Tanto più che quando è tornato in pista Hulme si è ritrovato insieme col gruppo dei primi e quindi nelle stesse medesime circostanze. Perciò alla McLaren, in fondo, non hanno tanto da reclamare!

Stewart colpevole o innocente? Diciamo che qualcosa di irregolare lo ha compiuto di certo, ma che quanto meno gli ufficiali di gara di Kyalami sono stati indecisi e deboli. Se la scorrettezza, la infrazione, egli l'ha compiuta, dovevano accorgersene loro, senza bisogno di un reclamo. E dovevano fare la cosa logica: fermarlo con la bandiera nera, non fosse che per tenerlo al box il tempo di dirgli che non doveva farlo

f. l.



TROFEO RALLYES

SIMCA
AUSONIA - KLEBER

CAMPIONATO 1973

Per i piloti di vetture del Gruppo Chrysler (Simca, Chrysler, Sunbeam) in gara nelle prove Rallyes Internazionali valide per il Campionato Italiano Rallyes e nelle prove Rallyes Nazionali valide per il Trofeo CSAI. Premi oltre 12 milioni, pagati ogni 3 gare. Challenge femminile. Assistenza sui percorsi.

ISCRIZIONI PRESSO

Chrysler Italia, sue Concessionarie, Agenzie Assicurazioni Ausonia, Succursali Kléber Colombes Italiana, sedi CSAI, Scuderie e Delegazioni ACI.

AGEVOLAZIONI D'ACQUISTO

Sulle vetture del Gruppo Chrysler e sui principali accessori di gara a tutti i piloti impegnati in almeno 5 competizioni a calendario CSAI (rallye e velocità).

INFORMAZIONI

Chrysler Italia S.p.A. - Casella Postale 480 - 10100 Torino - Telefono (011) 96.988.32



CHRYSLER
ITALIA

ASSICURAZIONI
Ausonia

Kleber

**AUTO
SPRI
NT**



Arriva al traguardo un solo motore BMW, ma al 1° posto

La combinazione vincente di JARIER

SPECIALE PER AUTOSPRINT

MALLORY PARK - In automobilismo il proverbio «il buon giorno si vede dal mattino» di solito non funziona. Le vittorie d'inizio stagione ed i successi troppo facili spesso vengono ridimensionati nel corso di un intero anno di gare. Questa volta però, di fronte al dominio della March e del suo motore BMW, si è tentati di credere che per tutti quelli che hanno scelto un'altra strada sia molto difficile colmare il distacco che accusano.

Jarier, vincendo con la classe che gli abbiamo sempre riconosciuto ma della quale molti si accorgono solo adesso, ha inflitto quasi cinquanta secondi di ritardo al campione d'Europa Hailwood, giunto secondo, che equivale ad oltre un giro del piccolo circuito di Mallory. Che poi il doppiaggio vero e proprio non sia avvenuto è dipeso dal fatto che la gara si disputava in due manches ed Hailwood ha accusato 31" nella prima e 24" nella seconda. Ma il fatto resta. Jarier ha vinto, ma anche se ha guidato con una

Hart e al Racing Service in alluminio ed ai Wood in ghisa che equipaggiavano le auto di Hunt, Mass, Williamson, Morgan, Watson e, naturalmente, Hailwood.

Ancora attesa la Lotus 74

Mancava, è vero, il nuovo Cosworth BDG, ma la ragione è che questo motore si rompe ancora per cui passerà tempo prima che possa essere considerato un avversario del BMW. Mancava anche il Lotus Nova, ma anche qui forse ci sarà da aspettare stando a quanto ha detto Peterson, presente come spettatore, sullo sviluppo della nuova Lotus 74.

L'altra faccia della medaglia di questa gara d'esordio è la fragilità che ha dimostrato il motore tedesco: Jarier oltre che forte ha guidato con cautela ed ha finito con solo un leggero fumo sulla coda. Beltoise e Vandervell, gli altri due piloti con la March ed il BMW invece hanno letteralmente distrutto i motori.

«Metà motore è rimasto

La prima classifica F. 2

Jean Pierre JARIER	9
McConnell	6
Morgan	4
Lepp	3
V. Brambilla	2
Salisbury	1

minio Jarier-BMW-March: le coperture Goodyear. Non c'è dubbio che oggi i «firestoniani» siano stati un po' a disagio con le gomme che cambiavano l'assetto della macchina man mano che si scaldavano. Si sono lamentati tutti e neppure l'adozione di un tipo diverso per Hailwood nella seconda manche ha aiutato troppo a risolvere il problema e che un miglioramento si sia notato. Jarier in definitiva si è trovato in mano la

combinazione vincente: ha saputo anche giocarla però, senza una esitazione, dall'inizio alla fine.

A dimostrazione del ritmo che ha imposto alla gara sta il nuovo record assoluto del circuito, segnato nella prima manche, con 41"8, un tempo mai raggiunto neppure in prova. «Son contento perché così la gente comincerà ad accorgersi di me. Sono stato per troppo tempo senza fortuna e senza vittorie e non mi pare vero che quest'anno tutte le opportunità siano mie. Prima la F.1 March, adesso sono tornato a vincere...».

Surtees rabbuiato

Meno allegro Hailwood, anche se a sentir lui va sempre tutto più o meno allo stesso modo per quella strana filosofia che si è fatto sulla vita. Soprattutto meno allegro Surtees che ha avuto Mass eliminato quasi subito con l'olio a zero e quando stava alla testa degli inseguitori del-

la March di Jarier. E poi anche Hunt, con la sua macchina anche se appartenente ad un altro team, arrestato da un cedimento dell'attacco della sospensione anteriore quando era secondo. Salvo invece l'onore della Surtees nella classifica finale con il canadese McConnell, pilota di buon successo nella F-B USA giunto terzo inaspettatamente dopo che Williamson e Morgan erano stati attardati.

Per i due astri inglesi, idoli del pubblico locale la giornata è stata avara. Williamson è rimasto senza seconda e quarta marcia ed è finito molto lontano nella classifica. Morgan ha avuto guai nella tenuta di strada e proprio all'ultimo giro, ha bruciato la guarnizione della testa del motore finendo sullo slancio. Male anche per Watson, fortissimo sulla Brabham e sempre in lotta con Hailwood fino alla rottura del motore. Per lui va detto che ad una Brabham non ancora perfetta

Gabriela Noris

CONTINUA A PAGINA 22

RADIO LUXEMBOURG TROPHY - Mallory Park, 11 marzo - Gara di velocità in circuito, valevole per il campionato europeo di F. 2.

CLASSIFICA FINALE (per somma di tempi)

1. Jean-Pierre Jarier (STP March 732-BMW) 1.12'09"8 alla media di kmh 180,65; 2. Hailwood (Surtees TS 15-Hart) 1.13'05"4; 3. McConnell (Surtees TS 15-Hart) a 3 giri; 4. Morgan (Chevron B 25-Wood) a 5 giri; 5. Lepp (Chevron B 25-Smith) a 6 giri; 6. Vittorio Brambilla (March 712-Nova) a 6 giri; 7. Salisbury (Surtees TS 15-Hart) a 8 giri; 8. Wingfield (Brabham BT 40-Wingfield) a 8 giri; 9. Williamson (GRD 273-Ford) a 9 giri.

1.a serie: 1. Jarier (STP-March 732) 35'55"2 alla media di kmh 181,45; 2. Hailwood (Surtees TS 15) 36'26"4; 3. Watson (Brabham BT 40) 36'27"1; 4. Williamson (GRD 273) a 1 giro; 5. McConnell (Surtees TS 15) a 1 giro; 6. Lepp (Chevron B 25) a 3 giri; 7. Schuppan (March 722) a 3 giri; 8. Morgan (Chevron B 25) a 4 giri; 9. Vittorio Brambilla (March 712) a 4 giri; 10. Vonlanthen (GRD 273) a 5 giri; 11. Salisbury (Surtees TS 15) a 5 giri; 12. Wingfield (Brabham BT 40) a 5 giri.

Giro più veloce: Jarier 41"8 alla media di kmh 187,10.

2.a serie: 1. Jarier (STP-March 732) 36'14"6 alla media di kmh 179,83; 2. Hailwood (Surtees TS 15) 36'39"1; 3. Morgan (Chevron B 25) a 1 giro; 4. McConnell (Surtees TS 15) a 2 giri; 5. Vittorio Brambilla (March 712) a 2 giri; 6. Lepp (Chevron B 25) a 3 giri; 7. Salisbury (Surtees TS 15) a 3 giri; 8. Wingfield (Brabham BT 40) a 3 giri; 9. Wardle (Surtees TS 15) a 4 giri; 10. Robinson (Ensign Titan) a 6 giri; 11. Williamson (GRD 273) a 6 giri; 12. Vonlanthen (GRD 273) a 6 giri.

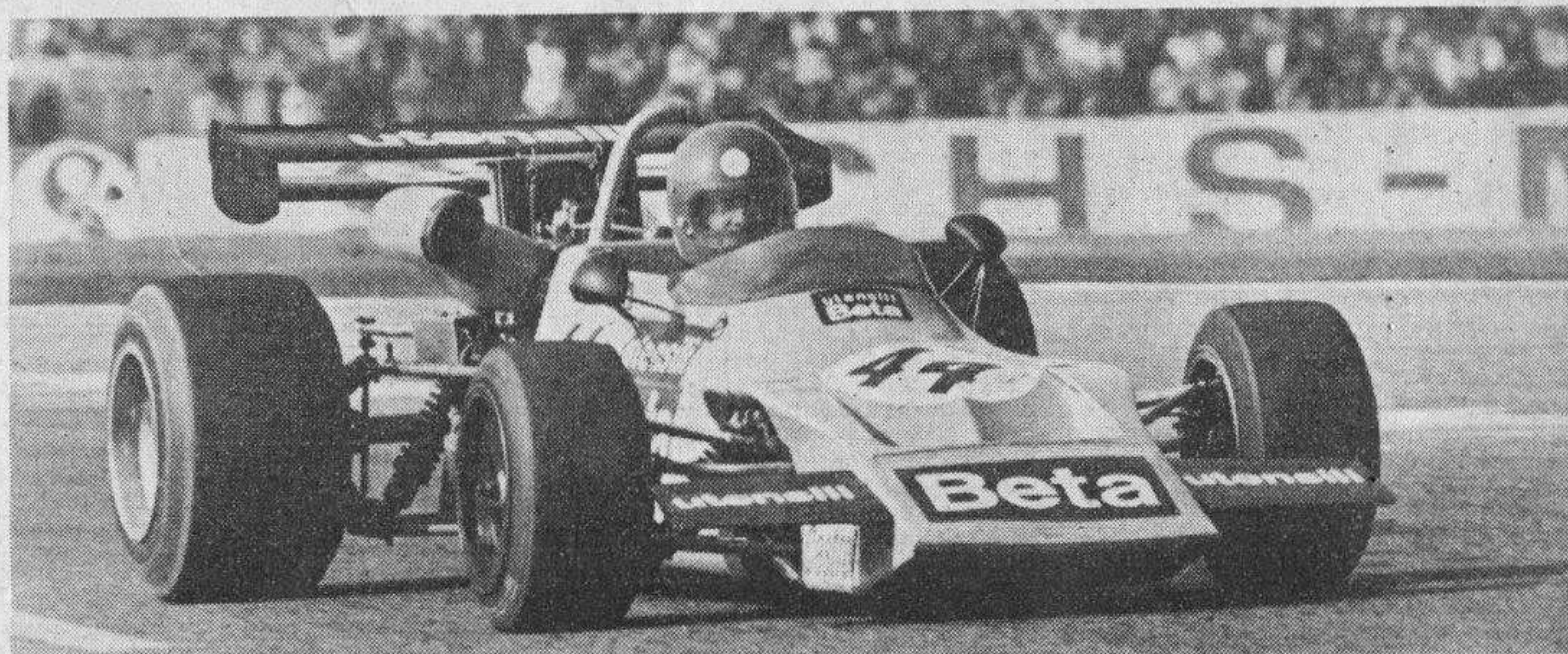
Giro più veloce: Jarier 42"4 alla media di kmh 184,46.

grinta che ricorda i Rindt e Peterson prima maniera, non si può dire che Hailwood gli sia da meno. Ha vinto sulla March, un'ottima macchina, completamente diversa dalle altre per la sua compattezza e per l'indovinata profilatura aerodinamica.

Non si può dire però che la Surtees TS 15 le sia da meno. Forse non superiore, ma neppure inferiore. La nuova March aveva il motore BMW però, e non il Ford come tutti gli altri. E qui la differenza si è vista tutta: in accelerazione soprattutto, ma anche in potenza rispetto agli

sulla pista» diceva non troppo divertito il meccanico di Beltoise. Attraverso il blocco di quello di Vandervell c'era un buco che consentiva di vedere da parte a parte. La ragione delle rotture è la stessa: biella al titanio spezzata. L'ordine diramato per i clienti da Neerpasch alla fine della gara è stato di ~~ma~~ dare tutti i motori a Monaco dove le bielle verranno modificate. Forse vorrà dire qualche cavallo in meno, una rinuncia che questo motore oggi può perfino permettersi.

Insieme al motore si deve dare un'altra ragione al do-



Vittorio Brambilla, in attesa della nuova March-BMW, ha ripiegato con successo sulla solita 713

Un magnifico sesto posto in mezzo alle disavventure

Nulla ferma Vittorio Brambilla

Un elogio e un premio invece per Vittorio Brambilla: con la vecchia March ed il piccolo motore dello scorso anno, il nostro pilota ha guidato al livello dei migliori riuscendo a finire sesto assoluto ed a guadagnare due punti per il Campionato. Una gara rocambolesca la sua dove gli è successo un po' di tutto e, a onor del vero, sempre senza colpa. Prima Mc Connell che gli ha piegato un «baffo» anteriore: per questa ragione l'italia-

no è stato richiamato ai box dalla bandiera nera. Poi Wingfield gli ha bruscamente frenato davanti, e tutti e due hanno fatto testacoda per poi ripartire. Infine ha rotto il cambio ed ha finito tenendo la marcia innestata con la mano. Quando avrà la nuova March ed il nuovo motore, se saprà essere sempre riflessivo come lo dimostra quando decide per suo conto quello che è meglio fare, potrà darci parecchie soddisfazioni.

CONTINUAZ. DA PAGINA 21

tamente a punto hanno supplito degli ottimi Goodyear.

Un bilancio ricco per una prima gara stagionale che alcuni hanno dovuto o voluto disertare. Per spiegare quest'ultimo comportamento che è stato seguito dalla Rondel e dalla Chevron, si deve ricordare che quest'anno il Campionato Europeo ha un nuovo regolamento per la assegnazione dei punteggi. Ciascun pilota potrà infatti usare i punti conquistati in un gruppo di gare chiamate dalla CSI « primarie », più i punti guadagnati in quattro gare non primarie. Mallory appartiene a questo secondo gruppo per cui il Rondel e la Chevron (presente in prova ma poi rinunciataria con Gethin per i problemi di motore e telaio) hanno preferito tenere le loro cartucce per un'altra occasione.

Più attenti erano però gli spettatori: Schenken e Ron Dennis per la Rondel, Peterson per la Lotus, Gethin per la Chevron, Claude Furiat per la Elf 2 Alpine e tutti si sono resi conto della realtà BMW e di quella, meno esclusiva, Goodyear. Nel mese che manca alla prossima gara di Hockenheim, primaria questa e quindi non disertabile a cuor leggero, si potrà mettere a frutto l'insegnamento di oggi. Vedremo chi ci riuscirà.

g. n.

Sigillata la factory MARCH!

Se i due fratelli Brambilla ancora oggi non hanno avuto le loro monoposto March 732 è per una ragione ben precisa: alla March non possono consegnare macchine in quanto la ditta stessa è stata chiusa con sigilli da un giudice istruttore che ancora per una settimana non consentirà a Mosley e compagni di rientrarvi.

Pare che i fatti si siano svolti in questo modo: è stato creato un concessionario per le vetture March a livello europeo nella persona di Roger Nathan. Naturalmente tutti gli ordini di vetture da corsa dovrebbero passare attraverso di lui. E invece non è stato così: qualcuno ha ordinato le vetture direttamente alla March saltando questo intermediario, il quale questa volta se l'è presa e ha denunciato il fatto all'autorità competente.

Il giudice gli ha dato ragione e ha fatto piombare i portoni della factory in attesa che la situazione si evolva in una qualche maniera.

Watson teme la 6 Ore romana

Watson, parlando al Mallory Park delle prove fatte con la Mirage a Val-lungna, ha detto: « Non mi sono mai stancato tanto: quella pista è impossibile con una 3000 per tanto tempo. Se poi si pensa alla fatica che si dovrà fare in corsa a dare e ricevere colpi dagli altri per passare, non so come ne usciremo! ».

Potentissimi ma molto fragili i motori BMW

I SERIE

Esplode il motore di BELTOISE

MALLORY PARK - Mentre le prove si erano svolte con bel tempo, la mattina della gara era umida e nebbiosa. Gli organizzatori hanno interrotto le prove delle gare di contorno, unendone due per formarne una sola... sperando per il meglio. Per fortuna verso mezzogiorno la nebbia si è diradata abbastanza perché si potessero svolgere sia le prove, sia la gara. Il sole è perfino riuscito a sbucare timidamente fra le nubi, mentre si formava lo schieramento per l'inizio della stagione europea 1973.

Jarier è filato via all'abbassarsi della bandiera, ma superando la prima lunga curva Beltoise è passato al comando e per due giri le due STP-March-BMW si sono staccate dal gruppo, che a questo punto era capeggiato dalle tre Surtees di Mass, Hunt e Hailwood. Comunque mentre completava la seconda tornata, si sono viste dietro a Beltoise fiamme, scintille e fumo e il primo tentativo del francese verso la vittoria nel campionato si è concluso in modo drammatico. Il motore BMW era scoppiato in modo che non lasciava dubbi, infatti un pezzo è passato attraverso la finestra del box dei cronometristi.

Si è subito appurato che si trattava di una biella, una di un gruppo di bielle difettose al titanio che già nelle prove avevano causato la rovina di tre motori. Neerpasch è subito andato in Germania in volo, per fare sospendere ulteriori lavori su queste bielle. Alla March erano sollevati per il fatto che le bielle del motore di Jarier erano più vecchie.

Il francese si è staccato dagli altri a un ritmo impressionante. Arrivati al decimo giro il suo vantaggio era di 6", mentre alle sue spalle Mass restava aggrappato al secondo posto. Seguiva Hunt, con Hailwood che lo tallonavano nel tentativo di superarlo. Vandervell e Brambilla si sono « ingarbugliati » alla forcella e Brambilla ha continuato con l'allettone anteriore di sinistra della sua vecchia March che puntava verso l'alto; questo non ha per nulla influito sulla sua guida e al decimo giro precedeva Schuppan, al nono posto. Soltanto una tornata più tardi Schuppan è stato doppiato da un « Jarier volante » in quella successiva i commissari hanno deciso che il baffo anteriore semi-staccato sulla vettura di Brambilla rappresentava un pericolo, per cui è stata sventolata la bandiera nera e Brambilla veniva chiamato al box, perché si staccasse l'appendice pericolante.

Al quattordicesimo giro l'unica lieve minaccia che Jarier potesse temere è sparita, quando Mass è arrivato al parco macchine, per dire: « La pressione dell'olio è scomparsa e ho spento il motore ». Intanto Jarier aveva ridotto a 41"8 il record sul giro, e aveva cioè ben 14" di vantaggio sul secondo, Hunt, tuttora attaccato con energia da Hailwood che, a sua volta, doveva difendersi da Watson, in un duello che sarebbe durato quasi fino al termine della competizione.

Il successivo fatto d'interesse è stato il guasto all'altro motore BMW. Mentre alle sue spalle venivano sventolate le bandiere per segnalare olio in pista, Vandervell portava al box la March in una nuvola di vapore e di fumo. Poi è sparito di scena Hunt. « Credo che si sia rotto qualcosa, penso nello sterzo - ha poi detto. - Non ho urtato niente ». E' poi risultato che si trattava invece della sospensione.

Ora Hailwood era secondo, ma Jarier era sparito. Watson non dava pace a Mike, tutt'attorno al circuito poi, con un varco in mezzo, veniva Williamson, che si limitava a cercare di conservare il suo buon posto. Morgan era in quinta posizione, doppiato da Jarier al ventesimo giro, e McConnell era sesto.

Al trentunesimo giro è stato doppiato Williamson e ormai si cominciava ad avere l'impressione che Jarier avrebbe doppiato tutti quanti, ma nelle ul-

time fasi della gara ha rallentato perché dalla March si è staccato il convogliatore aria. Dal box nessuno gli aveva segnalato di rallentare, perché Mosley si preoccupava per il fatto che il risultato dipendeva dai tempi.

Al quarantesimo giro Morgan si è affiancato a Hailwood, ma non si è mai avvicinato di più al secondo posto perché negli ultimi giri è rimasto bloccato dietro a Brambilla, che ormai aveva il muso della vettura ancora più contorto. A due giri dalla fine Brambilla e Wingfield si sono urtati ed entrambi sono finiti sull'erba con la coda delle vetture verso la pista. Sono però riusciti a ripartire e a tagliare il traguardo. Nonostante le sue disavventure, Brambilla si è piazzato nono, a quattro giri da Jarier.

II SERIE

HAILWOOD evita il doppiaggio

Per la seconda manche si sono presentati al via soltanto 14 piloti, che si sono allineati a seconda dei risultati dalla prima: cioè con March, Surtees e Brabham in prima fila. Brambilla aveva fatto riparare alla meglio il muso della vettura, Morgan sperava che la sua sarebbe stata più maneggevole e Williamson che la sua andasse meglio. « *Ondeggiava molto* » ha detto e non esagerava di certo, a giudicare dall'aspetto poco stabile della parte posteriore della vettura nella prima manche).

All'abbassarsi della bandiera, Watson ha fatto uno sforzo supremo, incapace però di tenere testa a Jarier che ha ripetuto il suo exploit della prima manche sparendo presto in distanza. Parlandone dopo, Mass ha detto: « Non so che cosa potremo fare ». Significativo, forse?

Per cinque giri Watson è rimasto aggrappato al secondo posto, poi si è avviato lentamente verso il parco macchine col motore che non andava. E così è rimasto Hailwood a inseguire invano Jarier (al decimo giro il francese lo precedeva di 5"). Morgan non dava pace a Hailwood, poi quando il ritmo si è assestato seguivano McConnell (se la cavava assai meglio di quanto avrebbero potuto far prevedere le sue passate prestazioni) e Brambilla, piazzato meglio di quanto si sarebbe pensato tenuto conto dell'età della sua vettura e delle dimensioni del motore (questa volta ha fatto una corsa piuttosto solitaria, senza incidenti). Williamson, quarto nelle prime fasi, è arretrato rapidamente per guasto al cambio, Volanthen ha perso tempo per una testa-coda e Schuppan, in testa-coda a sua volta, ha dovuto abbandonare.

Dopo che entrambi avevano doppiato Lepp, al quattordicesimo giro, Hailwood si è allontanato da Morgan e da allora non c'è più stata battaglia serrata fra i leaders. Nonostante gli sforzi spettacolari di Hailwood, il vantaggio di Jarier, arrivati al ventesimo giro era di 10"6. Per somma dei tempi McConnell ha portato via il terzo posto a Williamson, che comunque ha in breve sostato al box nella speranza che si potesse ridare più di una marcia alla sua GRD.

« La corsa è continuata tranquillamente, senza drammi, con una vittoria di Jarier più netta di quanto avessimo visto da tempo in qualsiasi corsa; Hailwood occupava un secondo posto che lo affliggeva non poco, Morgan il terzo conservato con coraggio (anche se la sua fermata nella prima manche gli è costata quel piazzamento nella classifica finale).

E' stato Schenken a presentare la corona d'alloro a Jarier, il quale ha poi fatto il giro d'onore lasciando doppie tracce di gomma per cento metri lungo la pista e spaventando i fotografi. Max Mosley ha poi osservato: « Una delle nostre migliori giornate ». La maggioranza di coloro che avevano motori Ford è andata via chiedendosi che cosa si può fare contro questa nuova potenza anglo-tedesca.

David Hodges

Così in 20 al via della prima manche

MASS (Surtees TS 15) 42"6	JARIER (March 732 BMW) 42"5	BELTOISE (March 732 BMW) 42"5
HAILWOOD (Surtees TS 15) 42"7	HUNT (Surtees TS 15) 42"7	
ROGER Brabham BT 38) 43"6	WILLIAMSON (GRD Wheatcroft) 43"4	WATSON (Brabham BT 40) 43"2
VANDERVELL (March 732 BMW) 43"9	MORGAN (Chevron B 25) 43"7	
LEPP (Chevron B 25) 45"0	V. BRAMBILLA (March 713) 44"5	McCONNELL (Surtees TS 15) 44"2
GETHIN (Chevron B 25) 45"9	COLE (Brabham BT 38) 45"1	
ROBINSON (Ensign) 47"2	WINGFIELD (Brabham BT 38) 46"8	VONLANTHEN (GRD) 46"5
SALISBURY (Surtees TS 15) 47"9	WARDLE (Surtees TS 15) 47"7	

Qualificazioni col cuore in gola

MALLORY PARK - Tutte concentrate sabato, le prove seguono una nuova formula che sembra fatta per dar ragione ai piloti quando rivendicano più soldi dagli organizzatori! Per i venti posti di partenza, in questo caso sufficienti ma in situazione normale troppo pochi, ci sono due sessioni durante le quali vengono qualificati i migliori ventiquattro tempi. Finiti i due turni i migliori ventiquattro sono messi in pista tutti insieme ed in 45 minuti debbono conquistarsi lo schieramento di partenza per venti posti. Il bello è che i tempi delle prime due sessioni a questo punto non sono più validi per cui praticamente i tempi devono essere fatti due volte con il rischio che il migliore delle due prime sessioni non si qualifichi in questa assurda « finale delle prove »!

Questo è il regolamento e tutti si adattano; fortuna che sono pochi e che lo stress del sistema viene ridotto ulteriormente dai guai che costringono alla rinuncia Scott, Coulon e Bayley. Il primo è il più sfortunato perché dopo appena pochi giri con la sua bellissima auto si trova con l'acceleratore bloccato e va a sbattere violentemente contro un terrapieno staccando due ruote e piegando la scocca. Per il secondo i guai vengono ancora nel paddock per un guasto al pescaggio dell'olio del serbatoio che non fa circolare il lubrificante. Malgrado un giorno di lavoro dei meccanici il francese non riesce a fare neppure un giro. Il terzo viene fermato da una rottura del motore e non avendone un altro di scorta deve rinunciare.

La mattina si comincia in ritardo per una nebbia della miglior tradizione della Valle Padana. Fortuna che verso le undici il sole buca le nubi anche se per un po' di tempo la pista resta umida e non consente tempi di rilievo. Malgrado ciò le March BMW di Jarier e Beltoise appaiono subito le macchine da battere. Con una accelerazione impressionante e un assetto perfetto partono al vertice disturbate solo dalle Surtees di Hunt che fa meglio degli « ufficiali » Mass e Hailwood. Quest'ultimo è presto fermo per un guasto al motore dovuto ad un difetto al volano. A Mike spetta dunque il record del primo motore cambiato nella stagione. La prima rottura vera è invece di Watson con la Brabham ufficiale: la guarnizione della testa partita sul suo Ford preparato da David Wood. Lo stesso guaio toccherà più tardi anche a Morgan con lo stesso motore.

Nel secondo turno, a pista asciutta, le cose non cambiano di molto. Anzi c'è la conferma che i motori BMW e le March vanno benissimo. Chi impressiona di più è Jarier, scatenato come sempre ma più pulito del solito a dimostrazione dell'utilità della guida F. 1. Il francese segna un 42"1

che abbassa di 9 decimi il record di Peterson nello scorso anno. In un circuito da meno di un minuto non è male! Beltoise è alle sue spalle ma passato il mezzo secondo; precede Morgan, Hunt, Mass e Watson che riesce a migliorare molto con il nuovo motore. Chi fatica più del previsto è Williamson la cui GRD non è a posto e tende a bloccare le ruote. L'inglese, che è sul circuito di casa abitando ad appena una ventina di chilometri da Mallory, s'impegna fino a fare una brutta rischiatata con una sbandata che solo per caso lo lascia in pista indenne. Ancor peggio di lui, in quanto a problemi, è Gethin che con una macchina appena finita è completamente fuori di assetto. Con la sua vecchia March Brambilla se la cava onorevolmente e si mantiene entro il dodicesimo posto.

Delle March BMW quella di Vandervell è la meno rapida dopo che è stata completata dai meccanici in mattinata e mostra di avere ancora bisogno di cure. Verso le diciassette tutti di nuovo in pista per la qualificazione finale. Jarier è smanioso di fare meglio di Beltoise (e ha ragione se sono vere le voci che corrono su possibili cambiamenti sulla monoposto F.1 della March) e prova a cambiare le gomme posteriori con altre di diversa mescola. Il risultato però non è buono per cui non riesce a ripetere il tempo precedente fermandosi a 42"5. Come lui ma prima di lui, anche Beltoise arriva a questo limite e guadagna la pole position.

Jean Pierre Beltoise ha fatto quest'ultima sessione con un motore mono-accensione dopo aver rinunciato a quello a tre candele per cilindrata dei turni precedenti. Secondo Neerpasch nessun problema: il motore BMW va bene e non ha bisogno di tre candele per bruciare la miscela aspirata copiosamente dalle grosse valvole di aspirazione.

Subito dietro la March è Mass: molto preciso e redditizio, il tedesco precede di un decimo Hunt e di due Hailwood che hanno ugual macchina ed ugual motore. Watson è sesto con guai di gomme anteriori troppo fredde. Poi Williamson e Morgan, quest'ultimo fermato presto dal motore. Vandervell è nono e Brambilla undicesimo preceduto dal canadese McConnell campione '72 della F. B. USA e molto redditizio su di una Surtees TS 15. Attardato fortemente Schuppan che dal buon 43"2 delle prove precedenti scende molto nell'allineamento per via di un 45"5 dovuto a problemi di tenuta della sua March. Sempre male la macchina di Gethin, ferma per il motore nel finale, mentre ancor peggio va per un giovane inglese che urta rovinosamente la sua Brabham BT 38 uscendo da un polverone terrificante con molto meno danni di quanti si sarebbero potuti temere.

Le molte novità presentate

Boccole in nylon per le March 732

MALLORY PARK - Arrivando nel recinto box del piccolo circuito di Mallory, sulla riva del laghetto, si ha subito la conferma che chi fa la F. 2 quest'anno non può prenderla alla leggera. Basta vedere lo spiegamento di uomini e mezzi delle March BMW e della Surtees e la meno spettacolare ma non inferiore dotazione tecnica di Brabham, Chevron e GRD per rendersene conto.

La March BMW è al completo: da Herd a Mosley per telai, fino a Neerpasch ed ai meccanici tedeschi per motori. E' presente anche la STP quasi a voler smentire le voci di rottura dei rapporti di patrocinio. In altra parte daremo anche le impressioni che alcuni hanno a questo proposito. Le macchine anglo-tedesche sono molto belle con la loro profilatura del tutto inconsueta: cortissime quasi tozze, si dimostrano

diario inglese che le ha commissionate e pagate, ha causato un ritardo della consegna. Fortunatamente Vittorio ha portato la 712 dello scorso anno con motore Cosworth Nova 1850 e corre con quella. Tino, ancora convalescente per una ferita alla mano destra che si è fatto ultimamente in officina, rinuncia.

Schuppan ha la 722 con carrozzeria modificata e radiatore anteriore. Il motore è il Richardson 1960 Ford. Altra 722 è quella di Bayley con 1600 Formula Atlantic a carburatori. Surtees ha ben sei delle nuove TS 15. La macchina è leggermente modificata rispetto al Brasile nella monoscocca e nel telaio posteriore. Nel complesso è sempre lo splendido esemplare che ha permesso a Hailwood la conquista del Campionato '72. Hailwood naturalmente è il portacolori di Surtees ed è

montato l'iniezione Kugelfischer dello stesso tipo del BMW. La cilindrata è di 1974 cc. Stesso motore sulla Chevron B25 di Morgan, l'altra B 25 presente, quella ufficiale di Gethin, è invece fedele al Aian Smith Ford BDA che quest'anno è molto vicino ai 2000 cc.

Le nuove Chevron sono molto belle con la monoscocca assai più bassa e panciuta dello scorso anno. Le sospensioni sono però le stesse ed i freni sono rimasti sulle ruote anche posteriormente per la conformazione del telaio posteriore che non lascia spazio ai dischi. Con la Chevron B25 di Formula Atlantic c'è Lepp. Assente Walker, la GRD è rappresentata ufficialmente da Williamson che ha un motore in alluminio della Racing Service. Anche la nuova 273 è bella con il muso largo, la monoscocca rinforzata ed il roll bar con puntoni sia anteriori che posteriori. Sempre con la GRD 273 lo svizzero Vonlanthen.

Monoscocca ben fatta

Poi la nuova Scott che Richard Scott e Patrick Head hanno costruito negli ultimi tre mesi dimostrandosi molto di più che costruttori improvvisati. La monoscocca molto bassa ricorda quella della McLaren e tutto sulla macchina è originale. Interessante la

Niente Shadow ai «campioni»

● Tutte le iscrizioni SHADOW sono state annullate per la Corsa dei Campioni, perché si ritiene indispensabile sottoporre le vetture ad ulteriori prove. Corre voce che Hill piloti una Brabham in questa gara. Ritirate anche le Ensign, mentre la seconda Iso Marlboro potrebbe essere pilotata da Trimmer.

● JODY SCHECKTER, dopo essersi messo in luce con la McLaren Formula 2 ed essere entrato nella squadra Formula 1 già lo scorso anno, si è visto confermare un buon numero di gare con la McLaren Yardley F. 1 dopo la bella prestazione in Sud Africa. Correrà il 18 nella Coppa dei Campioni a Brands Hatch, e poi certamente il G.P. di Francia, quello di Gran Bretagna e forse il G.P. del Belgio.

Correrà poi in Canada e negli USA, farà della F. 5000, alcune gare Turismo con la Ford ed in Formula 2 prenderà parte ad alcune corse con la F. 2 Rondell.

Rifiutato il pilota senza gambe

● Come si sa, la vigilia della Corsa dei Campioni, a Brands Hatch, ci sarà una gara di beneficenza (il ricavato andrà a un fondo per invalidi) alla quale prenderanno parte campioni, ma non di automobilismo: un pugile, l'olimpionico Richard Mead e altri, ma la grande attrazione era il famoso Group Captain Douglas Bader, il «pilota senza gambe della seconda guerra mondiale». Ora il RAC gli ha vietato di partecipare alla gara di dieci giri, dichiarando che non può fare eccezioni al regolamento.

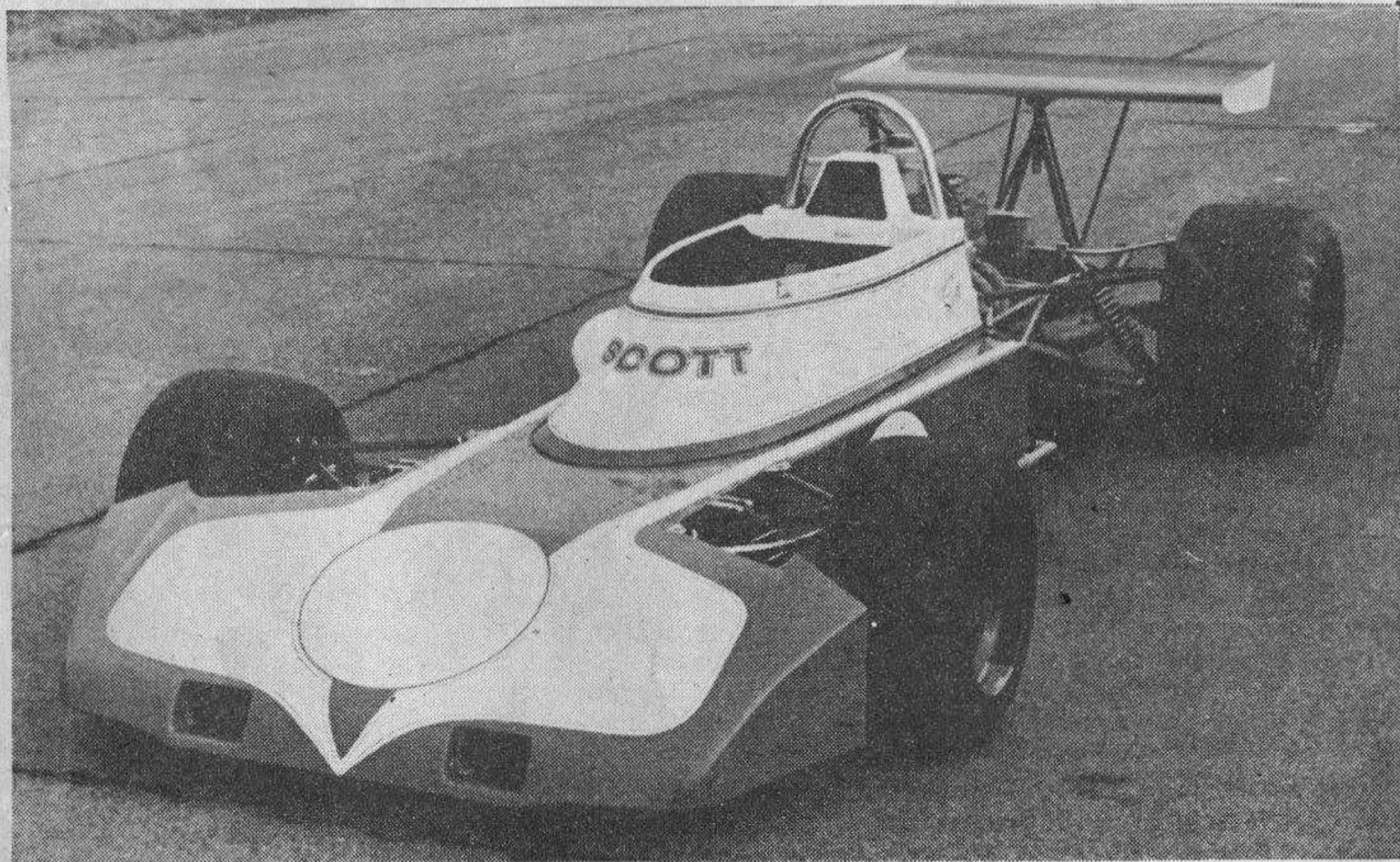
Quando Bader chiese di partecipare alla guerra, la RAF rispose: «Inabile per condizioni fisiche». Tutti sanno che allora l'eccezione fu fatta e che il pilota compì gesta passate alla storia. Bader, che guida l'automobile tutti i giorni fino dal 1928, cioè appena si abituò agli arti artificiali, ha detto col suo ben noto spirito caustico: «Io rispetto sempre i regolamenti, ma la differenza è questa: nel 1939 la RAF fu più saggia nell'interpretarli, di quanto lo sia oggi il RAC».

● Una nuova vettura in Europa quest'anno sarà la Begg BM5 di F. 5000 di David Oxtan. Si ritiene che si tratti della prima vettura costruita in Nuova Zelanda che gareggi in Europa.

● Il pilota di vetture sport, Peter Hanson, torna alle monoposto con una McRae GM1 di F. 5000. La vettura si chiamerà TecMec McRae, dato che il team sarà diretto da Colin Lushington-Murray, che in passato ebbe a che fare con la Maserati

Tec-Mec (una versione alleggerita della 250F).

● Sorprendentemente Granatelli ha confermato che la STP continuerà a patrocinare la March F. 1 ancora per quest'anno. Una nuova 731 per Jarier dovrebbe essere pronta in tempo per il GP di Spagna. La STP come si era già ventilato, patrocinerà anche il team di F. 5000, l'Alan McKechnie Racing, che farà correre una STP-Trojan affidata all'ex pilota di F. 3 Bob Evans.



Subito rotta la nuova SCOTT

Un nuovo nome: Scott. La prima — e per ora unica — Scott è una F. 2 costruita per Richard Scott che, correndo già in questa formula, ha deciso di creare un team, preferendo essere a capo della propria attività. Il progettista della vettura è Patrick Head, il cui padre, colonnello Head, correva su vetture sport una ventina di anni fa. Head ha lavorato in passato per Ferguson, per la Weslake e per la Lola e il suo progetto di F. 2 è molto ben ideato. La monoscocca è stata costruita dalla GP Metalcraft e la vettura è nata in un'officina di cui è proprietario Guy Edwards. La sospensione è convenzionale, il muso a tutta larghezza e, in complesso, si è mantenuta la progettazione il più semplice possibile, entro i limiti di una formula effettivamente piuttosto sofisticata.

Dopo la gara del Mallory, conclusa anzitempo per incidente si deciderà sull'attività a lunga scadenza. Per ora è Scott a finanziare il progetto, ma per potere continuare dovrà trovare un patrocinatore. I motori saranno due Cosworth BDA di 1970 cc.

Richard Scott non è uno sconosciuto, infatti l'anno scorso pilotò per il Canon Racing Team al Nurburgring e per la Richardson Eng. a Silverstone, sempre con una Chevron B21, condividendo poi la Lola T290 di Edwards alla 1000 km del Nurburgring. Più tardi nell'anno la Lola gli offrì una guida al volante della Lola prototipo 292, per l'ultimo round a Jarama, ove Scott condusse finché dovette abbandonare per guasto al motore.

d. h.

molto efficienti in pista grazie anche alla innovazione dovuta all'abbandono dei giunti sferici a favore di boccole in nylon per il montaggio dei triangoli anteriori. Questo sistema si è dimostrato molto redditizio per la maggior precisione che offre alla macchina in frenata ed in curva.

Tre candele per Beltoise

La macchina di Beltoise ha il motore a tripla accensione mentre quella di Jarier monta un normale mono-accensione. Le altre due March BMW sono quelle di Vandervell e della Pigmèe-Antar per Coulon. Mancano invece le due macchine dei fratelli Brambilla che sono pronte ma per le quali un malinteso dovuto all'interme-

affiancato da Mass sulle auto ufficiali Fina-Matchbox. Hailwood è anche l'unico pilota classificato A del gruppo: sorprendentemente Beltoise non è classificato quest'anno per non aver preso punti almeno due volte nel corso delle due ultime stagioni di F. 1. Lo stesso discorso vale per Gethin per cui entrambi possono aspirare al Campionato.

Con la Surtees identica a quelle ufficiali e con lo stesso motore di Brian Hart in alluminio, anche James Hunt ed il canadese Dave McConnell. Salisbury ha invece il 1850 Hart in ghisa sulla sua TS 15 e Yardley il BDA 1600 della Formula Atlantic. Le Brabham BT 40 sono solo due: quella ufficiale immacolata di Watson e quella di Wingfield. La macchina di Watson monta il motore che Wood ha ricavato dal BDA con basamento in ghisa e sul quale ha

soluzione adottata per la concentrazione dei pesi che ha portato all'adozione di un distanziale fra cambio e motore. In questo modo la posizione di guida appare particolarmente avanzata. Infine la Ensign, già vista lo scorso anno con Burton, acquistata da Brian Robinson.

Fra gli assenti il motore BDG della Cosworth (ora sembra che verrà ribattezzato FVD per la sua origine FVA), che pare essere «esploso» dopo solo sei giri in prova privata sulla GRD di Williamson. Assenti anche alcuni team di grido come il Rondel, che ha ancora problemi e sta svolgendo test, il Lotus che è senza auto ed indietro coi motori e Elf-Alpine il cui esordio avverrà ad Hockenheim con le nuove Elf 2 a freni anteriori entrobordo.

g.n

Beffato PRYCE in F. Atlantic

MALLORY PARK - La principale gara di contorno a quella di F. 2 è stata una divertentissima corsa di Formula Atlantic. Se nelle competizioni esistesse una vera giustizia, Tom Pryce avrebbe vinto magnificamente con la Royale, ma negli ultimi giri il motore l'ha tradito. Avrebbe potuto esserci anche una prima vittoria assoluta per una Motul M1, che Meek, rimediando a una cattiva partenza, ha portato al secondo posto a metà gara, ma poi il suo motore ha cominciato a non andare più bene. Ha così vinto David Purley con una March 722, alla media di kmh 168,39, dopo avere duellato coi denti con Cid Williams, finché questi ha dovuto abbandonare dopo un testa coda.

● Tutti paiono ritenere che la battaglia per la vittoria nel Campionato turismo '73, si svolgerà fra BMW e Ford, però in qualche gara potrebbe esserci un terzo incomodo minaccioso: il temibile Frank Gardner. Correrà di nuovo con una SCA Freight Chevrolet Camaro, che ora monterà però un sette litri tutto in alluminio. Gardner parteciperà a tutta la stagione

inglese, e ad alcune altre prove del campionato, compresa quella di Monza. Se non altro per qualche corsa, suo compagno sarà Redman.

● Pare che la soluzione del braccio di ferro fra la GPI e i costruttori, per i Grandi Premi, non sia lontana dato che le richieste si sono fatte meno forti.

Il pilota inglese, dopo lo choc di Kyalami, racconta come ha temuto per Regazzoni

Hailwood l'anti-eroe

MALLORY PARK - Hailwood non è capace di fare l'eroe malgrado le ciglia bruciate e il naso e la fronte spellati. L'incidente di sei giorni prima sembra molto lontano e mai accaduto per lui. Si interessa un po' vedendo la copertina dell'ultimo numero del nostro giornale dove domina impavido la scena infernale delle due auto in fiamme.

«Ho visto immediatamente che Clay aveva perso i sensi, ancora mentre le nostre macchine agganciate stavano sbandando per finire fuori pista. Il fuoco si è acceso subito ed io sono uscito e sono corso per cercare di slacciarli le cinture. Stando in quella posizione, la benzina della BRM che usciva dal serbatoio mi ha bagnato la tuta che si è incendiata. Allora sono dovuto scappare via e rotolarmi in terra per spegnere il fuoco. I soccorritori erano in maglietta ed a piedi nudi, incredibile. Però quando io sono scappato era arrivata la camionetta ed il fuoco si era spento. Poco dopo mi sono voltato ed ho visto che la macchina aveva ripreso a bruciare con Clay sempre dentro. E' stato molto lungo, terribile, penso più di un giro, forse due!».

Diciamo che Regazzoni gli è molto riconoscente e lui sorride come se avesse fatto la cosa più naturale di questa terra. Oggi ha la tuta FTP della linea Sport, quella di Regazzoni e non quella che indossava al momento dell'incidente diversa per tipo e materiale. C'è da credere che abbia fatto una scelta definitiva! Positivo anche il fatto che la Surtees non abbia avuto rotti i serbatoi: come è noto la TS 14 risponde già al regolamento di sicurezza che andrà in vigore in Spagna.

Per restare in tema BRM, abbiamo raccolto una mezza parola che sembra la chiave di volta capace di far rendere un discorso. Beltoise è qui a Mallory con la March BMW: era annunciato in alternativa a Regazzoni e poi, sia per l'incidente di Clay, sia perché quest'anno il francese non è classificato CSI e può fare il Campionato, sia perché Stanley aveva dato il biglietto a Regazzoni, è venuto lui a correre in F. 2.

Tutto questo non significherebbe molto se non ci fosse giunta la voce che Stanley avrebbe vietato anche al francese la disputa di questa gara. Beltoise, dal canto suo, non avrebbe dato molto ascolto alla richiesta visto che è venuto e ha corso. In più alla March l'umore è ottimo: sono tornati i bolli STP ovunque ed è pure circolato un comunicato stampa molto ottimista col futuro della Casa. Aggiungendo anche altri due elementi il discorso tende a prendere forma: Beltoise non pare contento della BRM.

Alla March, per contro, stanno superando il difficile esame Jarier per mantenere il finanziamento STP che è stato confermato solo per le tre prime gare di Campionato. Granatelli diceva di voler un pilota di primo piano e Jarier, seppure veramente ottimo per la posizione in cui si è venuto a trovare, non lo è ancora. Che tutto questo voglia dire Beltoise alla March? Alla March smentiscono ripetutamente, forse troppo. E' solo questione di aspettare...

Ex giornalista il nuovo presidente della FFSA



A destra, Jean-Marie Balestre, neo-presidente della F.F.S.A.

PARIGI - Le elezioni per il consiglio direttivo e la presidenza della FFSA (federazione francese dello sport automobilistico) hanno dato luogo a qualche sorpresa: Bernard Consten che era certo di mantenere la massima carica, sperando inoltre di poter succedere al principe Metternich nella CSI, è stato clamorosamente bocciato e al suo posto è stato eletto Jean-Marie Balestre, che in passato è stato giornalista sportivo. Assieme a Consten sono rimasti esclusi anche Silvain Garant e J.C. Lamy.

Il nuovo consiglio direttivo della FFSA è ora composto da Balestre, Brouzès, Raudet, Pavesi, Hocquard, Greder, Verrier, Yschar, Hebert, Auchatiraire, Chambelland, Cresp, Lucas, Andruet, Viano, Guillon-Wagner e Bernigaud. Verrà completato da altri due piloti da scegliersi fra Larrousse, Cevert e Beltoise.

Le F. 2 anche in salita

BOURGOIGNIE a FLERON

FLERON - La corsa in salita di Fleron, nella sua classifica assoluta, è stata vinta dalla F. 2 GRD di Claude Bourgoignie. La lotta avrebbe dovuto svolgersi fra lui, Eris Tondelli che per la prima volta scendeva in gara con la sua Chevron F.2 e il pilota italo-belga Fernando Neri con la sua Fiat-Abarth 3 litri, ma costui rompeva il motore fin dal giorno delle prove.

Tondelli ha fatto meraviglie in Belgio quando, senza allenamento con la sua nuova vettura, ha riportato il secondo posto nella classifica assoluta dietro il pilota belga. Fra le vetture sport gruppo 5 Tondelli ha comunque riportato la vittoria, su vettura Chevron B.23, anche se nella prima salita egli aveva dovuto arrestarsi senza benzina facendo divertire il pubblico per questa dimenticanza.

La corsa si è svolta con una temperatura fredda e parecchia nebbia, ma nondimeno con un discreto concorso di spettatori.

André Royez

CORSA IN SALITA A FLERON - Belgio, 11 marzo 1973.
CLASSIFICA GENERALE
1. Claude BOURGOIGNIE (GRD - F. 2) in 1'21"63; 2. Tondelli (Chevron B. 25) in 1'27"11; 3. Crespin (Merlyn F. 2) 1'28"58; 4. Mander (Opel Kadett) 1'31"14; 5. Welkenbace (BMW 2002 ti) 1'32"37.

Una McLAREN «ottomila» per FOSSATI

● **ADELMO FOSSATI**, il pilota di Monza che si è messo in luce con la F. 3 ha acquistato una **McLAREN M8** modello 1971 con la quale disputerà alcune gare dell'Interserie. La macchina è quella ex-Tondelli che era stata del Team McLaren nella serie Can-Am. Il motore è il Chapparral 8300 aspirato: non è l'unità più potente, ora che il compressore va diffondendosi ma, Fossati, con molto buon senso, è convinto di avere abbastanza cavalli, così tanto per cominciare.

La macchina è stata interamente smontata e revisionata da Gianfranco Bielli che ne curerà l'assistenza durante la stagione. Al momento Fossati ha in programma le prove italiane più Hockenheim e Zeltweg. I risultati faranno decidere per altre partecipazioni che dovranno essere compatibili agli impegni della Formula tre.

Si riorganizza l'Associazione Interserie

FRANCOFORTE - I rappresentanti della Interserie Association, che comprende gli organizzatori delle prove di questo campionato più le varie personalità interessate, si sono riuniti a Francoforte per prendere una importante serie di decisioni. Innanzi tutto, è stato rieletto Gerhard Härle alla presidenza dell'Associazione, dopo un'aspra «battaglia» con il rappresentante dell'Osterreichring, May, il quale aveva posto la sua candidatura.

E' stato quindi approvato il

Già partite molte iscrizioni per la 6 ore

Inglesi in forze con le «due litri» a Vallelunga

LONDRA - La MRC (Motor Race Consultants) di Londra è molto attiva in questi giorni per definire le iscrizioni dei suoi equipaggi alla 6 Ore di Vallelunga.

Watson e Gaydon, i direttori della società inglese, hanno chiesto l'iscrizione di numerose auto di primo piano.

La **GRD-DART 2000** ufficiale è una delle punte di diamante. Al posto di Dave Walker — ferito in un incidente stradale a Londra e ancora in via di guarigione — sarà col forte **JOHN MILES**, il giapponese **TETZU IKUZAWA** che portò la vettura all'esordio in Giappone l'estate scorsa.

Un'altra **2 LITRI** da primi posti in classifica è la **LOLA T292** della Barclays International. Si tratta di una macchina ufficiale che verrà guidata dal forte **GUY EDWARDS** e dall'americano **JIM BUSBY**.

Sempre nella classe 2 litri

Gruppo 7 **QUATTRO CHEVRON** delle quali tre verranno guidate da piloti d'oltralpe in coppia con italiani. Si tratta di auto del modello **B21-23** particolarmente competitive e saranno guidate da **TWAITES** e **MCINERNEY** quella della Steering Wheels International e da **JUNCADELLA**, **HEAVENS** e **HAWLINGS** le altre tre.

A fare coppia con questi ultimi piloti sono candidati **BERNABEI**, Enzo **ZANINI** ed il giovane Aldo **GUNNELLA** che potranno avere l'interessante esperienza di una gara mondiale su di un tracciato che favorisce le due litri rispetto ai percorsi su cui si svolgono normalmente le gare di durata.

La MRC ha a disposizione un'altra guida che potrebbe essere affidata (dietro compenso da definire naturalmente) ad un altro pilota italiano (volendo si può telefonare a Londra al 930.9546).

«Viaggia» di nuovo la premiazione CSAI?

Nuove «nubi» sulla data della sospirata premiazione dei campioni d'Italia della stagione '72. La CSAI, come saprete, aveva scelto la data di sabato 24 marzo, senza pensare che molti dei premiati sarebbero stati a Monza per il loro debutto agonistico in questa stagione.

Allora, la CSAI ha «dirottato» la sua premiazione a lunedì 26. E qui sono sorti altri problemi, in quanto per questa serata era già fissata la festa dell'AC Bologna e della Scuderia Nettuno, alla quale saranno presenti de Adamich, Merzario, Galli, come dire il campione assoluto ed i suoi «secondi».

Il sodalizio bolognese ha accettato di dialogare con la CSAI un eventuale spostamento della sua premiazione, ma questo appare quanto mai problematico dato che lunedì 26 è l'unico giorno libero del presidente del

la Nettuno, l'on. Elkan che deve poi partire per impegni legati alla sua carica.

Vedremo cosa deciderà la CSAI, anche se una soluzione ci sarebbe: perché non fare la premiazione dei Campioni a Bologna?

Noie al ponte per la BMW a MONZA

MONZA - La squadra Turismo della BMW è scesa all'autodromo di Monza per le prove preliminari in vista della corsa di 4 Ore che aprirà il Campionato Europeo Turismo il 25 marzo.

Presenti Chris Amon, Dieter Quester e Toine Hezemans, la 3300 CSL «muletto» a disposizione ha compiuto molti giri venerdì e sabato mattina, prima di fermarsi con qualche noia al ponte posteriore.

La casa di Monaco proseguirà i suoi tests questa settimana.

facenti parte del Campionato '73. Gli italiani sono stati destinati, Predieri al Nurburgring, Cattini all'Estoril e Piccioni ad Hockenheim.

Nell'ambito della stessa riunione si è poi a lungo parlato dell'interessantissimo «gemellaggio» fra Interserie e Can-Am. Il programma ha avuto ulteriori positivi sviluppi, per cui è certo che vedremo (anche in Italia, naturalmente), i campioni americani misurarsi sulle piste europee con i loro colleghi del vecchio continente.

MARTINI RACING



Da qui alla silhouette

PARIGI - Il conte Gregorio Rossi al microfono durante la conferenza stampa di presentazione del nuovo team Porsche-Martini. Accanto a lui, da sinistra il public-relations man della Porsche, Jantk, David Yorke che avrà funzioni di coordinatore del programma ed il pilota Gijs Van Lennep. Dietro, vediamo una 917 e una Carrera

SPECIALE PER AUTOSPRINT

PARIGI - Aspettando la SILHOUETTE... La Porsche per tre anni torna ai grossi impegni sotto l'etichetta della Martini Racing nel mondiale marche con le Carrera RSR nella categoria GT gruppo 4. Lunedì scorso, al Bois de Boulogne, il Presidente del Martini Racing, Gregorio Rossi di Montelera, ha presentato ufficialmente il

sibilità. Qualsiasi risultato sarà buono.

Il contratto con la Martini è per tre anni, in questi tre anni si dovrebbe delineare la nuova regolamentazione tecnica che prevede nel '75 il campionato Marche con vetture che esternamente hanno la carrozzeria di una normale vettura GT di serie, mentre il propulsore sarà libero... E' facile prevedere che in questi anni la Porsche sotto l'egida del Martini

si tenterà la scáлата al mondiale Marche.

«L'incentivo» che ha fatto decidere la casa tedesca ad una 'reentrée' in gran stile al mondiale Marche è stata la vittoria insperata della 24 Ore di Daytona. Trovare una scuderia come la Martini è stato facile, perché è risaputo il grande amore di Gregorio Rossi per la casa tedesca. Egli giudica la 917, la più bella macchina da corsa mai costruita, ed è anche quella che gli ha dato una bella soddisfazione vincendo a Le Mans.

Una perfetta regia degna di un regista hollywoodiano, lunedì al Bois de Boulogne, ci ha fatto vedere per la prima volta le Carrera RSR con i colori del Martini Racing. Appena al tavolo della presidenza si sono seduti, al centro Gregorio Rossi, con alla sua sinistra i piloti Van Lennep e Muller, e alla sua destra il P.R. Porsche Manfred Jantk, e una sedia vuota che doveva essere occupata dallo schivo Luciano Pederzani, da dietro un largo tendaggio è apparsa su un palcoscenico spinta da due meccanici con la tuta del Martini Racing, la Carrera RSR affiancata dalla bianca Porsche 917 Campione del Mondo.

«Siamo una scuderia, non uno sponsor — ha esordito il Presidente del Martini Racing — e siamo convinti che le macchine devono correre rispettando i colori nazionali. In F. 1 con la Tecno corriamo con il colore rosso Italia, con sopra applicato in tutti e due i casi i nostri colori.»

L'impegno è di correre tutto il mondiale Marche, l'accordo come già detto è per tre anni, vi saranno due macchine a tutte le competizioni, cominciando dalla 6 Ore di Vallelunga dove correranno VAN LENNEP e MULLER, e FOLLMER e KAUSSEN, alla 24 ORE di Le Mans le vetture saranno tre, mentre una sola macchina sarà alla TARGA FLORIO affidata a MULLER e al figlio del barone PUCCI.

Il P.R. della Porsche, Jantk, ha detto che l'equipaggio della seconda vettura verrà costituito

la Porsche Carrera RSR, di cui ne sono stati costruiti 35-40 esemplari che saranno venduti a circa 12 milioni di lire parteciperà anche all'East African Safari perché «sponsorizzata» dalla Bosch, ma sarà solo questa l'esperienza rallystica della casa tedesca che vuole dedicare tutte le sue forze al mondiale marche.

La macchina con la quale la Porsche e la Martini correranno è la Carrera RSR, che monta il motore del 911 di serie portato a 2806 cc. Esso eroga 300 CV DIN a 8000 giri, la velocità massima è di 260 kmh. Non ci sarà un d.s. fisso in questa quadra, che ha tenuto a precisare Jantk è una macchina ufficiale della Porsche con decalcomanie Martini. Corsa per corsa vi saranno degli ingegneri che decideranno sul posto che cosa fare. Coordinatore fra la Martini e la Porsche sarà il d.s. della Tecno-Martini F. 1 David Yorke.

Un programma interlocutorio in vista del ritorno in forze... grazie al progetto silhouette!

Giancarlo Cevenini

Rompe subito il nuovo cambio MATRA

LE CASTELLET - Nei giorni scorsi la Matra, che ha sede proprio al Paul Ricard, ha svolto sul tracciato francese un primo test con la sua Sport MS 670 dotata del nuovo cambio Hewland modello TL 200. Erano presenti molte personalità dell'automobilismo, soprattutto vicine alla fabbrica francese, i rappresentanti della Hewland ed i piloti Beltoise, Pescarolo e Larrousse. La squadra Matra al gran completo era diretta da Bernard Boyer assieme a Gerard Ducarouge, direttore dei servizi corse della Casa.

Le prove si sono svolte con un giorno di ritardo a causa di un certo ritardo nel montaggio del nuovo cambio, poi mercoledì di primo mattino Henri Pescarolo ha iniziato a girare con la 3 litri francese. Le prove sono state di brevissima durata in quanto, dopo alcune fermate per regolare i leveraggi, il nuovo cambio si è rotto e l'équipe è tornata nei capannoni.



A Parigi era presente anche Luciano Pederzani, i cui rapporti con la Martini continuano in uno spirito di grande collaborazione. Ecco a parlare (della F. 1?) con il conte Gregorio Rossi di Montelera

nuovo abbinamento pubblicitario che lega la casa produttrice di vermouth ancora una volta alla Porsche con la quale nel '72 la Martini ha vinto fra l'altro la prestigiosa 24 Ore di Le Mans.

Il ritorno della Porsche nel mondiale Marche è imponente, seppure non proprio negli sport-prototipi con i quali aveva vinto per due anni di seguito il campionato. La Carrera sarà omologata dal 1. aprile GT gruppo 4, perciò esse affronteranno le vetture sport con l'alibi delle minori pos-

Racing preparerà la vettura con cui tenterà ancora una volta di vincere il campionato mondiale, dal '75 in poi.

Tanto più che così come la BMW, anche la Porsche sta preparando un motore derivato dalla 917 campione del mondo, che equipaggerà una futura berlina Porsche di gran prestigio con una cilindrata di circa 4500 cmc a 12 cilindri, (il problema è trovare i soldi per la nuova «catena»), e sarà questo il propulsore con cui

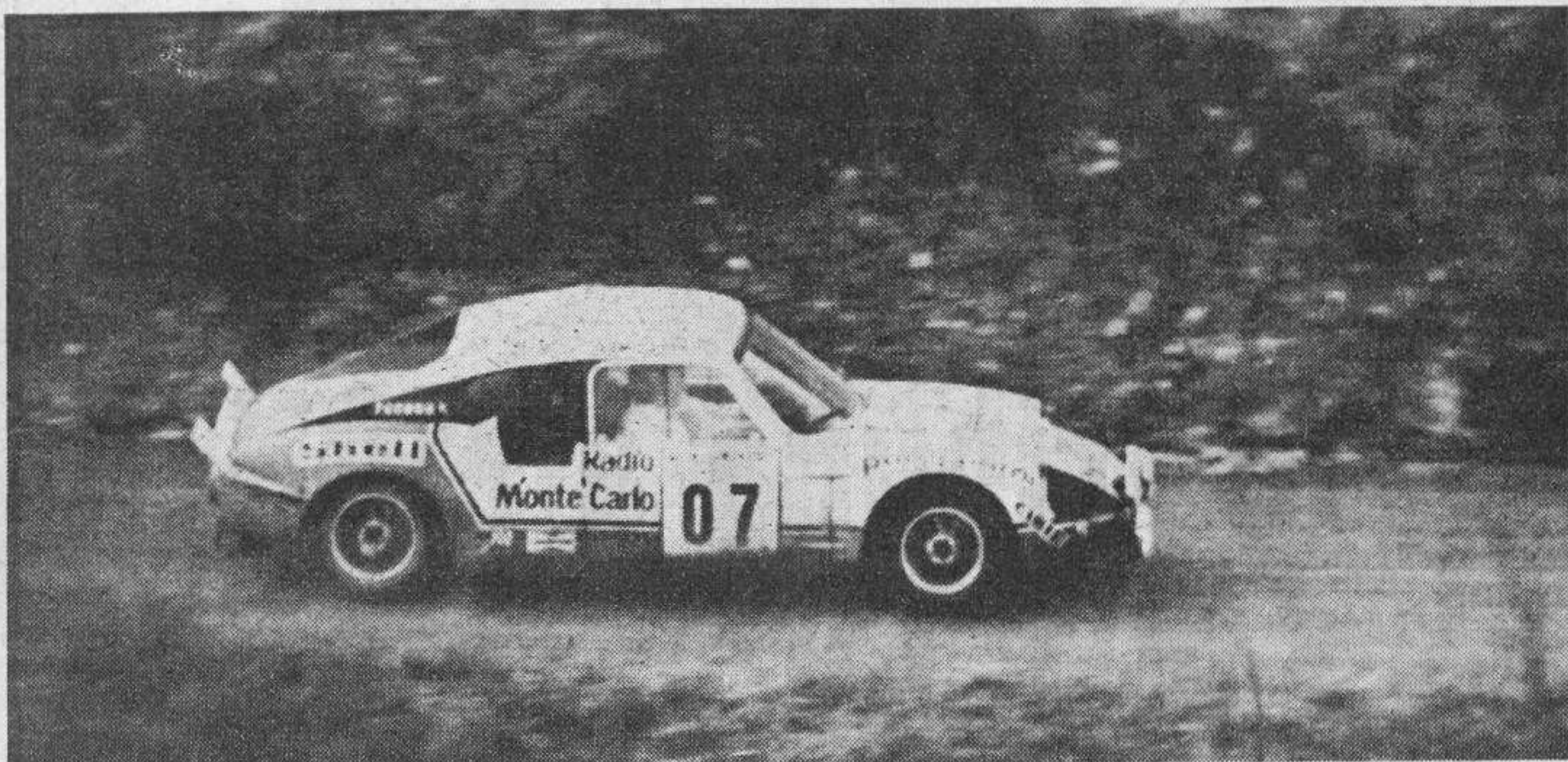
L'identi-kit CARRERA RSR

Vettura: PORSCHE CARRERA RSR, Gran Turismo Speciale gruppo 4, coupé in acciaio e lega leggera, progetto ufficio tecnico Porsche K.G.
Motore: Porsche 6 cilindri contrapposti, preparazione Porsche K.G., alesaggio 92, corsa 70,4, cilindrata 2806, potenza 300 CV a 8.000 giri.
Distribuzione: monoalbero comandati da ingranaggi, 2 valvole per cilindro.
Accensione elettronica Bosch, due candele per cilindro.
Alimentazione: iniezione indiretta Bosch.
Frizione: monodisco a secco.
Cambio: Porsche a 5 velocità più retro-marcia.
Telaio: chassis portante integrato dalla carrozzeria.
Sospensioni: anteriori a triangoli sovrapposti, posteriore con bracci oscillanti longitudinali. Molle a barra di torsione.
Freni: Ate a disco sulle quattro ruote, montati esterni.
Pneumatici: Dunlop anteriori e posteriori da 15".
Dimensioni: passo 2271, carreggiata anteriore 1402, posteriore 1421.
Peso: 900 kg.
Sponsor: Martini International.
Carburante: Shell.

volta per volta a seconda del paese in cui si svolgerà la corsa con una attività promozionale a favore dei giovani piloti locali da valorizzare. Il discorso è stato molto bello, e ha avuto un notevole successo, ma poi i fatti hanno dato torto al sig. Jantk, quando ha annunciato la coppia del vincitore della Can Am e Kauhsen alla 6 ore di Vallelunga. Ma come, gli è stato chiesto, Vallelunga non è in Italia? E l'attività promozionale dove va a finire? La si sotterra ancora prima di darle vita?

Si è salvato in corner... dicendo che in Italia non vi sono liberi piloti con esperienza tale da poter guidare una Porsche se non... Bonomelli e il figlio di Pucci che correrà alla Targa. Così, come al solito, appena un pilota ha il passaporto verde è «HALTET» e viene messo in aspettativa.

Manfred Jantk ha poi detto che



Dominato a metà il Rally Solitude

Fumata nera per la STRATOS

SPECIALI PER AUTOSPRINT

CHARBONNIERES E' stato un bel rally tutto sommato, vissuto sul duello Andruet-Fiorentino nelle prime due tappe di 1009 km., che sarebbero state particolarmente noiose per i lunghi quanto inutili trasferimenti e per la malaugurata sosta di cinque ore a Digione causa l'annullamento della prevista prova in circuito di 82 chilometri. La terza tappa invece di km. 947, è stata di stampo rallistico tipicamente francese con sei prove di velocità ricavate sui percorsi più classici che si susseguivano alternati a controlli tirati che imprimevano alla gara un ritmo sostenuto.

E' stato un vero peccato che Andruet non abbia potuto ripartire per l'ultima tappa, causa una perdita dal radiatore dell'acqua che ha fatto fumare

BARCELLONA - Trasferimento in autopullman dall'aeroporto all'Hotel, sistemazione nelle camere riservate, pernottamento.

BARCELLONA, 28 aprile, sabato

1. colazione ● Mattinata dedicata alla visita facoltativa della città in pullman con guida ● Pomeriggio libero a disposizione per assistere alle prove del Grand Prix.

BARCELLONA, 29 aprile, domenica

1. colazione ● Giornata a disposizione per assistere al Grand Prix ● Al termine possibilità di assistere alla corrida (facoltativa) ● In serata, giro di Barcellona di notte (facoltativo).

quella serenità di lavoro indispensabili per poter esordire in modo per lo meno decoroso. La stessa Stratos che ha partecipato alla Lyon Charbonnières è stata ultimata attraverso mille difficoltà e poco è mancato che non potesse nemmeno partecipare a questo Rally per mancanza di pneumatici bloccati per due giorni in frontiera per lo sciopero delle dogane.

Ma veniamo alla gara, che avrebbe dovuto essere un'affare a quattro, fra Fiorentino con il potente prototipo Simca-Chrysler CG di 2200 cc., Chasseuil (Ford GT 70 3 litri) Piot, con la collaudata Alpine 1800 e l'incognita di Andruet con la Stratos HF 1400. Già alle verifiche effettuate giovedì mattina ad Hockenheim, le prime sorprese: Chasseuil informato delle cattive condizioni del tempo e dell'innervamento di alcune prove speciali rinuncia alla Ford GT 70 e verifica con la Escort 2000 che avrebbe dovuto essere pilotata da Gamet per deci-

Ore 11,15 - Arrivo a Milano, Jean Vinatier poco adatto a senza aver mai (cosa avrebbero Stratos che non ma addirittura pneumatici diversi

La quota comprende: ● Trasferimento in pullman a Barcellona ● Biglietto di andata e ritorno per la linea della IBERIA ● Biglietto di andata e ritorno per le prove e biglietti di ingresso al Grand Prix ● Sistemazione in camera doppia con bagno, servizio di 1. colazione ● Tasse aeree ● Assicurazione di viaggio ● Tasse di sbarco ● Tasse di imbarco ● Tasse di soggiorno ● Tasse di imbarco e sbarco ● Tasse di imbarco e sbarco ● Tasse di imbarco e sbarco

La quota non comprende: ● Tasse di imbarco e sbarco ● Tasse di imbarco e sbarco ● Tasse di imbarco e sbarco

Prenotatevi con taglia

Per il viaggio a BARCELONA con pullman

Staccata di circa due minuti l'Alpine 1800 di Piot e del formulista Wolleck e la Escort di Chasseuil. Nel Gr. 1 dove la lotta era molto accesa Rouget (ricordate il co-pilota di Ragnotti a San Remo con la Lancia?) regnava con la potente Camaro di tre secondi Larrousse con l'Alfa GTV 2000 e di oltre mezzo minuto Maublanc con la BMW 2002. A questo punto anche i più scettici dovevano ammettere che la Stratos «c'era» sul serio e non per fare soltanto la parte della bella vanitosa, ma per farsi rispettare e addirittura per cercare di vincere.

La conferma sarebbe venuta dopo poche ore con le situazioni della classica prova dello Schauenland di 8 chilometri. La strada dello Schauen-

La terza prova del Campionato Conduttori va alla SIMCA CG di FIORENTINO

A sinistra, la Simca-Chrysler prototipo di Bernard Fiorentino, vincitrice del Rally Solitude. Sotto, Andruet con la Stratos ad Hockenheim



land era tutta bagnata con alcune curve ancora leggermente innevate. Tutti i migliori l'affrontavano con pneumatici racing da bagnato. Il migliore risultava Andruet che staccava Fiorentino di sei secondi prendendo il comando della corsa. Piot, che accusava un po' di febbre, Chasseuil e Wolleck erano a venti e più secondi. Rouget riusciva a mantenere la testa nel Gr. 1 su Larrousse e Maublanc. Si arrivava a Colmar dove terminava la prima tappa a tarda sera con Andruet, «Biche» e la Stratos HF ammiratissimi e intervistatissimi.

La seconda tappa veniva privata della prova in circuito di Digione che doveva corrersi su una distanza di 82 km; la decisione presa per motivi di sicurezza poiché i lavori in corso sulla pista non erano stati ancora terminati, amareggiava particolarmente coloro che avevano preparato le vetture tenendo più conto dei circuiti che avrebbero dovuto avere un peso determinante nell'economia della gara. Il Team Lancia aveva già predisposto la sostituzione dei rapporti del cambio prima e dopo il circuito di Digione dove occorrevano dei rapporti molto più lunghi con una quinta da 250 kmh. La giornata veniva movimentata dal controllo orario tiratissimo di Ojonax - Nantun di 54 km innevati all'80%. Tutti montavano chiodi e così la Stratos aveva il suo battesimo del fuoco sulla neve. Ed anche in questa occasione si comportava benissimo arrivando con tre minuti di anticipo mentre Fiorentino arrivava giusto, giusto nel suo minuto di tolleranza come Piot, mentre Chasseuil pagava un minuto e Greder quattro.

Poco prima della fine della tappa si effettuava la prova in salita di Marchamp di km 16,5. I ricognitori della Lancia trovavano la strada completamente secca con un fondo liscio ed anche sufficientemente larga: una vera corsa in salita. Si decideva così di montare sulla Stratos la soluzione di gomme più esasperata e veloce: le slick con mescola morbidissima che però Andruet non aveva mai potuto provare poiché anche quelle arrivate all'ultimo minuto. L'assistenza della Lancia si spostava a sei chilometri prima dell'inizio prova per dar modo

ad Andruet di fare la mano alle slick oltre che per portarle alla temperatura ottimale per affrontare la prova nelle migliori condizioni.

Purtroppo mentre provava le gomme in quei sei chilometri finiva su della terra portata sulla strada da qualche trattore e in testa-coda sbatteva il muso contro un paletto di ferro aprendo una falla nel radiatore. Riusciva a tamponare la fenditura con un mezzo di fortuna, e partiva per la prova speciale sperando in Dio. Dopo due chilometri la temperatura dell'acqua era già a 120° così che doveva procedere lentamente sino alla fine della prova perdendo dieci minuti dove l'assistenza gli sostituiva il radiatore. La riparazione faceva perdere altro tempo e al controllo di Charbonnières Andruet e «Biche» arrivavano con oltre un quarto d'ora di ritardo al limite del tempo massimo per cui decidevano di abbandonare la corsa.

Azzardate le slick

Forse la scelta delle slick è stata un po' azzardata ma d'altronde quando si corre sul filo dei secondi si cerca sempre la soluzione più veloce anche se inevitabilmente è anche la più rischiosa. Direi che si doveva considerare meglio il fatto che Andruet non aveva mai provato con quelle gomme che richiedono una guida estremamente precisa mentre il nostro è ancora troppo abituato all'intraversata della maneggevole Alpine. A questo punto Fiorentino e Gelin con la loro Simca avevano strada libera e non dovevano far altro che contenere l'attacco finale di Piot che per altro gli riusciva abbastanza agevolmente visto il vantaggio che avevano su Piot.

Nel Gr. 1, sparita la Camaro nella tappa della neve, Larrousse con la sua Alfa Romeo GTV 2000 la spuntava su Maublanc con la BMW dopo un'accesa lotta. E' la terza volta in tre rallyes invernali, Montecarlo, Neige et Glace e Lyon-Charbonnières che Larrousse con l'Alfa Romeo si aggiudica la vittoria di gruppo.

G.P. SPAGNA

delle gomme

CHARBONNIERES - Prima del via, nel parco delle verifiche tecnici, giornalisti e piloti facevano ressa attorno alla Stratos di Andruet-Biche e qualcuno sussurrava: «Certo che bella è bella, ma andrà poi davvero forte?». La risposta l'avevano, dopo poche ore quando le variopinte vetture scattavano per la prima prova di velocità che si effettuava sul circuito di Hockenheim per un totale di venti giri pari a 52,680 km. La scelta delle gomme è stata incerta fino all'ultimo con la pista ancora bagnata e un debole sole che tentava di bucare le nuvole.

Andruet si trovava subito in difficoltà per i sorpassi anche per il fatto che gli era stato montato il cofano anteriore leggero senza fari e non poteva quindi segnalare il suo sopraggiungere ai concorrenti, molti dei quali non erano veramente abituati a correre in pista creando seri problemi per chi doveva superarli. Al decimo giro il ritardo di Andruet nei confronti di Fiorentino era di 14" quando con la pista ormai quasi asciutta il pilota della Lancia si lanciava al contrattacco riducendo lo svantaggio di

gruppo. Strano che non sia stato fatto rispettare l'allineamento di partenza sempre obbligatorio anche quando la partenza è lanciata.

Andruet si trovava subito in difficoltà per i sorpassi anche per il fatto che gli era stato montato il cofano anteriore leggero senza fari e non poteva quindi segnalare il suo sopraggiungere ai concorrenti, molti dei quali non erano veramente abituati a correre in pista creando seri problemi per chi doveva superarli. Al decimo giro il ritardo di Andruet nei confronti di Fiorentino era di 14" quando con la pista ormai quasi asciutta il pilota della Lancia si lanciava al contrattacco riducendo lo svantaggio di

XXVI LYON-CHARBONNIERES - Rally internazionale valido quale terza prova del campionato europeo conduttori - Charbonnières, 8-9-10 marzo 1973.

CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Fiorentino-Gelin (Simca CG) 126'36"; 2. Piot-Arnault (Alpine 1800) a 1'50"; 3. Chasseuil-Baron (Ford Escort 2000) a 6'29"; 4. Hainbach-Bieginger (BMW 2002) a 8'16"; 5. Larrousse-Delferrier (A.R. GTV 2000) a 9'01"; 6. Henry-Gater (Alpine 1600) 10'07"; 7. Wolleck-Thimonier (Alpine 1800) a 10'20"; 8. Maublanc-X (BMW 2002 T1) a 10'43"; 9. Greder-Thomas (Opel Ascona) a 11'58"; 10. Sabjneterry (Alpine 1600).

Le otto «speciali»

1. prova - Hockenheim

1. Fiorentino 26'14"; 2. Andruet a 2"; 3. Dirand (BMW) a 1'36"; 4. Coeuille (Alpine) 1'39"; 5. Dehnelt (Porsche) 1'42"; 6. Wolleck (Alpine) 1'50"; 7. Piot 1'51"; 8. Hilger (BMW) 1'58"; 9. Hauck (Porsche) 2'01".

2. prova - Schauinsland

1. Andruet 4'40"; 2. Fiorentino 4'46"; 3. Behret 4'53"; 4. Henry 4'56"; 5. Chasseuil 4'57"; 6. Jullien 4'59"; 7. Sabine 5'; 8. M.me Hoepfner 5'; 9. Piot 5'03"; 10. Coeuille 5'07".

3. prova - Marchamp

1. Fiorentino 9'10"; 2. Dirand 9'33"; 3. Piot 9'39"; 4. Chasseuil 9'50"; 5. Marques 9'59"; 6. Henry, Maublanc, Hainbach 10'02"; 9. Behret 9'04"; 10. Larrousse 10'06".

4. prova - Mont Revard

1. Fiorentino 10'33"; 2. Piot 10'35"; 3. Chasseuil 10'54"; 4. Larrousse 11'12"; 5. Wolleck 11'23"; 6. Dirand 11'24"; 7. Sintzel 11'27"; 8. Maublanc 11'36"; 9. Henry 11'39".

5. prova - Chartreuse

1. Fiorentino 14'15"; 2. Piot 14'27"; 3. Chasseuil 14'31"; 4. Maublanc 14'39"; 5. Carlsson 14'43"; 6. Larrousse 14'49"; 7. Behret 14'56"; 8. Hainbach 14'57"; 9. Sabine 15'; 10. Greder 15'02".

6. prova - St. Jean en Royans

1. Piot 23'28"; 2. Fiorentino 23'38"; 3. Hainbach 24'24"; 4. Henry 24'26"; 5. Maublanc e Wolleck 24'47"; 7. Larrousse 24'54"; 8. Carlsson 25'; 9. Greder 25'06"; 10. Chasseuil 25'20".

7. prova - Le Moulinon - Antraigues

1. Piot 27'29"; 2. Fiorentino 27'54"; 3. Durant 29'13"; 4. Chasseuil 29'27"; 5. Sabine 29'29"; 6. Larrousse 29'30"; 7. Hainbach 29'36"; 8. Greder 29'40"; 9. Coeuille 29'43"; 10. Maublanc 29'47".

8. prova - Burzet

1. Piot 9'39"; 2. Chasseuil 10'01"; 3. Fiorentino 10'03"; 4. Hainbach 10'19"; 5. Larrousse 10'26"; 6. Carlsson 10'38"; 7. Dehnelt 10'43"; 8. Sabine 10'44"; 9. Coeuille 10'45"; 10. Henry 10'49".

L'EURO CONDUTTORI (dopo la terza prova)

1. Makinen-Salonen, Munari-Mannucci, Fiorentino-Gelin p. 20; 4. Alen-Toivonen, Pinto-Bernacchini, Piot-Arnault p. 15; 7. Zasada - Zyskowsky, Chasseuil - Baron p. 12; 10. Barbasio-Mecaluso, Hainbach-Bieginger p. 10; 12. Larrousse-Delferrier p. 8.

Non è bastato il chewin-gum di Biche a fermare l'acqua della STRATOS

Lacrime a 100 di «cavallo matto»

SODANO «battistrada» racconta

CHARBONNIERES - Charbonnières, Hotel de Ville; chiedo al portiere di passarmi la camera di mademoiselle Michele Petit, e al secondo squillo una voce femminile, piuttosto seccata, risponde alle mie orecchie:

«Mademoiselle Petit non è qui!»

«Ma scusi allora lei chi è?»

«Io sono Biche!»

«Io sono Piero e sono stato in giro tutta la notte a fare le tue note del ghiaccio, mentre tu e "cavallo matto" siete stati capaci solo di ritirarvi e venirci a dormire! Dai, vieni giù e raccontami com'è andata.»

Una vecchia amica Biche, e dopo aver accettato con una risata queste mie parole brusche e impazienti, in capo a 5 minuti si presenta, fresca come una rosa, al bar dell'albergo dove io sto dando fondo ad un copioso cappuccino. E' stato detto e ridetto, ma sembra impossibile che questa ragazza dall'apparenza fragile e dolce, riesca a reggere senza una defaillance il duro ritmo del rally, per di più seduta a fianco di quel «caratterino» che è Jean Claude Andruet. Mi chiede subito se durante la ricognizione abbiamo visto la prova di St. Jean en Royans: «Pare che sia bellissima, innervata perfettamente e Jean Claude era sicuro di fare un gran tempo; ma pensa che nel controllo tra Oyonnax e Nantua, dove abbiamo trovato la neve per la prima volta, era nervosissimo e continuava a chiedermi i tempi perché pensava di non riuscire a stare a zero! Invece siamo arrivati con due minuti di anticipo mentre gli altri hanno faticato ad arrivare in tolleranza ed alcuni hanno preso il ritardo. Forse 300 chiodi erano un po' pochi e quando accelerava a fondo la macchina partiva un po' in traversa, ma per forza, con tutta quella potenza! Però anche se pare di andare più piano, poi i tempi parlano, ti sembra? Ma tu piuttosto dove sei stato?»

Io ero stato dappertutto. Con un Audetto nervoso come un padre in sala parto, avevamo preceduto i concorrenti del rally sulle prove speciali per verificare le condizioni della strada, segnare su una copia delle note di Biche le curve ghiacciate, innevate o bagnate, e così poter lasciare all'assistenza precise indicazioni sul tipo di pneumatici indicato per la prova.

All'inizio del nostro lavoro i piloti avevano già compiuto 20 giri sul cir-

cuito di Hockenheim, dove Jean Claude, pur svantaggiato per aver dovuto compiere numerosi sorpassi di concorrenti più lenti, aveva stabilito il miglior tempo sul giro ed era risultato secondo a soli 2" da Fiorentino, con la velocissima Simca CG.

La prima prova in programma era quella dello Schauinsland, una vera corsa in salita, dal fondo perfetto ma completamente bagnato perché compreso tra due alti muri di neve che il sole faceva fondere. All'assistenza trovavamo Jean Claude arrivato con un'ora di anticipo sulla tabella di marcia e dopo avergli spiegato le condizioni della prova, decidevamo senza alcun dubbio di montare delle Dunlop Dry. Visto che c'era il tempo a disposizione, egli decideva di fare un breve giro su di una vicina strada secondaria, con Pirelli a forte chiodatura (500), e chiedeva all'ingegner Dall'Ara di sedere al suo fianco. Partito dolcemente dopo una decina di metri cominciava a far scodinzolare la vettura da una parte e dall'altra della strada. Eravamo un po' preoccupati perché, causa lo sciopero delle dogane, gli pneumatici erano arrivati solo durante la notte e Jean Claude non aveva mai guidato la Stratos su gomme chiodate; come avrebbe reagito la vettura? e lui si sarebbe trovato a suo agio?

La risposta era sui volti dei due di ritorno con un'ultima perfetta curva in controsterzo: sorridente e disteso il pilota, pallido e con gli occhi sbarrati l'ingegner Dall'Ara che schizzava fuori dalla vettura appena ferma ed esclamava con voce stentorea: «Reazione perfetta! Pe... però come farà a controllarla! Sembra se... sempre di andare nel fosso e poi zac, la riprende! (sospira) I... io non ci s... salgo più!».

Jean Claude confermava che la vettura era molto maneggevole, e sperava che avrebbe reso bene sulla neve. Così più sollevati, lo lasciammo per precederli a Colmar, sede di una sosta di 10 ore. Lì avevamo una lieta sorpresa (o conferma?) con una salita tecnicamente perfetta («pulita, senza forzare né prendere nessun rischio», assicura Biche) i nostri pupilli avevano battuto il diretto avversario Fiorentino di 6" e passavano così in testa di 4". Niente male per una vettura ancora in fase, con tanto bisogno di esperienza. Solo Audetto, più con-

scio di tutti che le vere difficoltà dovevano ancora venire, riportava la calma con un moderato «vedremo domani».

Domani vuol dire una lunga galoppata fino al circuito di Digione, poi annullato per difficile organizzazione, e poi altre venti ore di corsa serrata comprendenti cinque classiche del rally: Croix Rosier, Mont Revard, St. Jean-en-Royan, Le Moulinon e Burzet. Seguiamo i concorrenti fin che ci è possibile e poi tagliamo per precederli sulle prove. La prima, Croix Rosier, è in condizioni perfette: completamente asciutta con sole quattro curve macchiate d'umidità e un terreno ideale per gli slick. Ma la nostra mentalità ralistica all'italiana, ci fa guardare con un certo sospetto a queste gomme tipicamente pistaiole, per cui nel messaggio che lasciamo per Andruet all'assistenza, segnaliamo la possibilità di usare, in sostituzione, le Pirelli Rain, più lente ma più sicure. E via subito per il Mont Revard, dove ci troviamo in un ambiente più consono al rally invernale.

Non più asfalto, ma ghiaccio, neve e nebbia e con apprensione pensiamo a quale sarà il comportamento della Stratos, per la prima volta impegnata a fondo su questo terreno. Senza sosta corriamo alla Chartrex, e anche qui, come previsto, l'innervamento al 70% richiede una forte chiodatura. Bisogna fare presto per tornare in tempo ad incontrare i piloti all'assistenza prima delle due prove, e nella discesa Audetto, forse memore dei suoi epici Montecarlo con Ballestrieri, gioca a fare lo specialista della guida su neve... con i GN 36. E' un soffice muro di neve quello che ci accoglie dopo un repentino testa-coda della vettura, che ha perso di colpo l'aderenza; con un sospiro di sollievo per lo scampato pericolo raggiungiamo a passo turistico il più sicuro asfalto della nazionale, e via a tutta birra verso l'assistenza.

Appena in tempo, perché quando giungiamo sullo spiazzo dove i tecnici della Pirelli hanno disposto un servizio, sta transigendo il numero cinque. Tra sei minuti deve arrivare Jean Claude, e il tempo passa e noi attendiamo invano. Dietro sciabolate di fari, scorgiamo il numero sette, il numero nove, il sedici, il venti e nessuno che si fermi a darci qualche informazione sul nostro equipaggio che non arriva. Siamo pieni di freddo e di rabbia, la speranza è dura a morire, ma che cosa è successo?

«Che cosa è successo Biche?» Siamo arrivati finalmente alla domanda cruciale, alla fine della discussione che ha analizzato tutte le impressioni positive, che ha suscitato la cavalcata della Stratos per mille chilometri, attraverso Germania e Francia.

«Un drôle accident, uno strano incidente» mi risponde la bionda copilota che sembra quasi tornare con la mente alla scena. «Abbiamo montato le slick, e nel sei chilometri per arrivare alla prova Jean Claude ha fatto qualche frenata e qualche brusca sterzata per scaldarle. Ha bruciato, forse c'era della sabbia, non so, un colpo di freno la macchina è partita in traverso ed ha urtato col muso un paletto. Sembrava niente, ma quasi subito un getto di vapore dal cofano ci ha avvertito che c'era il radiatore buco. Abbiamo mandato a cercare l'assistenza, ma erano già partiti in fretta e furia per il servizio successivo. Era un piccolo buco, l'abbiamo riparato alla meglio con il chewin-gum già sapendo che non avrebbe tenuto molto. Jean Claude era furioso contro se stesso, ma in fondo non era stata tutta colpa sua, così l'ho rincuorato un po' e siamo partiti per la prova».

E nella prova verranno i momenti terribili con l'occhio fisso al termometro dell'acqua sempre più vicino al 100 gradi, il vapore che invade l'abitacolo costringendola, abbandonato il quaderno delle note e slacciate le cinture, a protendersi in avanti per cercare di pulire uno spicco di parabrezza per il pilota che vola quasi alla cieca sulle curve che conosce a memoria, altra grande prova di coraggio di questa piccola grande donna. Le soste sempre più frequenti per dare modo al motore di raffreddare un po' agguindando acqua con alcune bottiglie caricate in precedenza sulla macchina, e che la portano alla fine della prova con 10' di ritardo. La discesa a motore spento verso l'assistenza che con la riparazione costa altri trenta minuti e rimane così fuori tempo massimo. C'è una nota di rimpianto mentre racconta, rimpianto per non aver potuto vedere con questa nuova vettura il traguardo, che avrebbe potuto anche essere vittorioso, di Charbonnières, ma è il suo sorriso sbarazzino abituale, quello che con una alzata di spalle accompagna il suo commento finale: «Andrà meglio la prossima volta».

Piero Sodano

Trofeo Team 971

BORETTO sprint bis

TORINO - Seconda edizione del Trofeo Team 971 e secondo successo di Roberto Boretto, il bravissimo preparatore pilota di Moncalieri, in questa occasione al volante di una HF 1600 (ex Tacchini).

La gara consisteva di 4 prove speciali da effettuare 2 volte: la prima a Squaronaire in salita molto veloce e guidata, fondo buono; la seconda, che si è rivelata decisiva, a Rivalba che ripropone la classica prova del Rally del Sestriere con i primi 3 km asfaltati; la terza a Cinzano e la quarta a Bonvino.

Saranno comunque i controlli segreti a timbro a dare il volto definitivo alla classifica. Il fortissimo Fagnola, in coppia con Cardone, su Ascona Conrero, un big della agguerrita squadra è una delle vittime più illustri insieme a Carello e molti altri. La squadra Conrero era presente in forze con il sempre forte Luzzatto, ritornato alle gare; Brambilla, Bianco e Teramo. La lotta nelle P.S. si è subito ristretta tra Fagnola e Boretto con Viccardi, Andyson, molto bravo sulla spider ex Paganelli, Brambilla e Luzzatto come comprimari.

Boretto è in testa nella prima P.S. (3'07") davanti a Andyson (3'09") e Fagnola (3'11"). Nella seconda Fagnola (9'33") precede Boretto (9'36") e Viccardi (9'39"); nella terza Boretto e Brambilla (6'32") sono primi davanti a Fagnola (6'35") e Andyson (6'37"). Nella 4. PS Boretto (3'34") stacca di 2 secondi Viccardi e di 5 Fagnola.

Al secondo giro nella 1. PS Fagnola è primo (3'04") migliorando i tempi di Boretto che invece lo ripete esattamente. Terzo è Viccardi con 3'08". A Rivalba nella 2. PS Fagnola va fortissimo e migliora (9'31") il suo tempo di 2 secondi precedendo Boretto e Viccardi entrambi sotto il tempo precedente. Ancora a Cinzano la gialla Opel del torinese guizza in testa (6'24") seguita dalla Fulvia di Boretto e dalla Ascona di Luzzatto. Anche nell'ultima PS Fagnola precede Boretto, poi l'inghippo del timbro: non si accorge di un controllo segreto, e la vittoria va a Boretto che, comunque, ha dimostrato una grinta notevolissima e non ha per nulla demeritato lottando sino all'ultimo con i qualificati avversari.

Molto bella, combattuta e tiratissima la gara, ne fa fede il numero dei ritiri (40 su 83 partiti) numerose le rotture e le uscite di strada, tutte abbastanza innocue, spettacolare quella di De Bonis.

Presente in forze la neo-nata (sotto una buona stella) «Tre Gazzelle» di Pinerolo che fa man bassa di coppe: suo è l'assoluto. Ottima l'organizzazione del piccolo Team 971 e la conduzione, nonostante le oggettive difficoltà.

Giorgio Rossotto

2. TROFEO TEAM 971 - COPPA BIRICHIN - Gara nazionale di regolarità sprint - Torino, 11 marzo 1973.

CLASSIFICA GENERALE

1. Roberto Boretto (Lancia HF) 45'38"; 2. Brambilla (Ascona 1900) 48'28"; 3. Luzzatto (Ascona 1900) 48'38"; 4. Bay (A. R. Junior Z) 52'25"; 5. Bianco (Ascona 1900) 53'29"; 6. Berruto (850 S Fiat) 53'57"; 7. Giuliano (Fiat 124 SS) 54'21"; 8. Polledro (Fiat 128 SLC) 54'29"; 9. Isoardi (Lancia HF 1300) 55'49"; 10. Regis (Daf 1100) 56'31"; 11. Mana (Lancia HF 1300) 56'54"; 12. Gallione (Fiat 128 R) 57'31"; 13. Musclonico (Lancia HF 1600) 57'54"; 14. Tarasco (Fiat 128 C 1100) 58'03"; 15. Zuccarello (Fiat 128 SLC) 58'26"; 16. Pozzi (Fiat 124 SS) 59'27"; 17. Doglio (Fiat 128 C 1100) 1.00'14"; 18. Nebiolo (Fiat 124 SS) 1.00'24"; 19. Zipp (Fiat 128 SLC) 1.00'54"; 20. Chiomio (Fiat 127) 1.01'11"; 21. Glorioso (Fiat 127) 1.01'49"; 22. Vigada (Fiat 127) 1.02'03"; 23. Penna (Fiat 125 S) 1.02'15"; 24. Pensiero (Fiat 128) 1.03'51"; 25. Barbero (Simca R 2) 1.03'57"; 26. Frigo (Simca R 2) 1.05'43"; 27. Scardua (Escort GT) 1.05'45"; 28. Ghione (Fiat 124 C) 1.06'26"; 29. Alemanno (Autobianchi 112) 1.06'35"; 30. Sacchi (Fiat 128) 1.07'03"; 31. Demichellis (Fiat 127) 1.07'21"; 32. Bidone (Fiat 128 R) 1.07'39"; 33. Spiez (BMW 1600) 1.07'44"; 34. Bottanelli (Fiat 125 S) 1.08'10"; 35. Magnani (Fiat 128 R) 1.08'10"; 36. Cavalli (Autobianchi 112) 1.08'35"; 37. Pischetta (Mini Cooper) 1.09'35"; 38. Parisi (Autobianchi 112) 1.09'52"; 39. Girondi (Autobianchi 112) 1.10'03"; 40. Francone (Fiat 124 SS) 1.10'11"; 41. Vianna (Ford Mexico) 1.13'01"; 42. Crismani (Lancia HF 1600) 1.15'14".



kléber corre

KLEBER CORRE per aiutare i piloti a vincere, con un Servizio Assistenza famoso sui percorsi di rally di tutto il mondo.

KLEBER CORRE per collaudare le tecniche nuove dei suoi pneumatici d'avanguardia.

pneumatici radiali V10

Kleber

KLEBER RADIALE V10 PRIMO DOVE PIÙ DIFFICILE È VINCERE

Dopo il rinvio per neve riapre

VALLELUNGA senza alcuni «big»

FRANCISCI, naturalmente

VALLELUNGA - Ennio Giacobetti, presidente del Gentlemen's Motor Club, non pensava certamente di dover «aprire»... due volte la stagione con il suo «Trofeo d'Apertura - Naddeo - Renault». Invece il tempo l'ha costretto a questa nuova fatica, pur se non l'ha premiato nella giornata di recupero con la presenza del sole.

La vittoria finale assoluta è andata (osaremmo dire come al solito) a Claudio Francisci ed alla sua AMS-Angelini, ma validissimo avversario nella lotta è stato un ottimo Marcello Gallo che ha portato alla vittoria nel suo gruppo la De Tomaso Pantera che tanto «amorevolmente» gli cura Gianfranco Bardelli, il nuovo «mago» delle maxi-macchine modenesi. Degno avversario di Gallo è stato Luigi Monti, che dopo le esperienze Alfa ed Opel è passato ora alla saettante Alpine Renault 1600 gruppo 4.

Purtroppo, la vicinanza della gara di Monza ha impedito la presenza di molti piloti, i più attesi dei quali erano gli uomini di Cevenini, di Vaccari, di Trivellato e qualcuno dei piloti della Giada-Auto. Ma i cento presenti (contro i 187 che avevano provato il 24 febbraio) hanno dato vita a gare interessantissime che hanno divertito ed appassionato gli spettatori accorsi a Vallelunga.

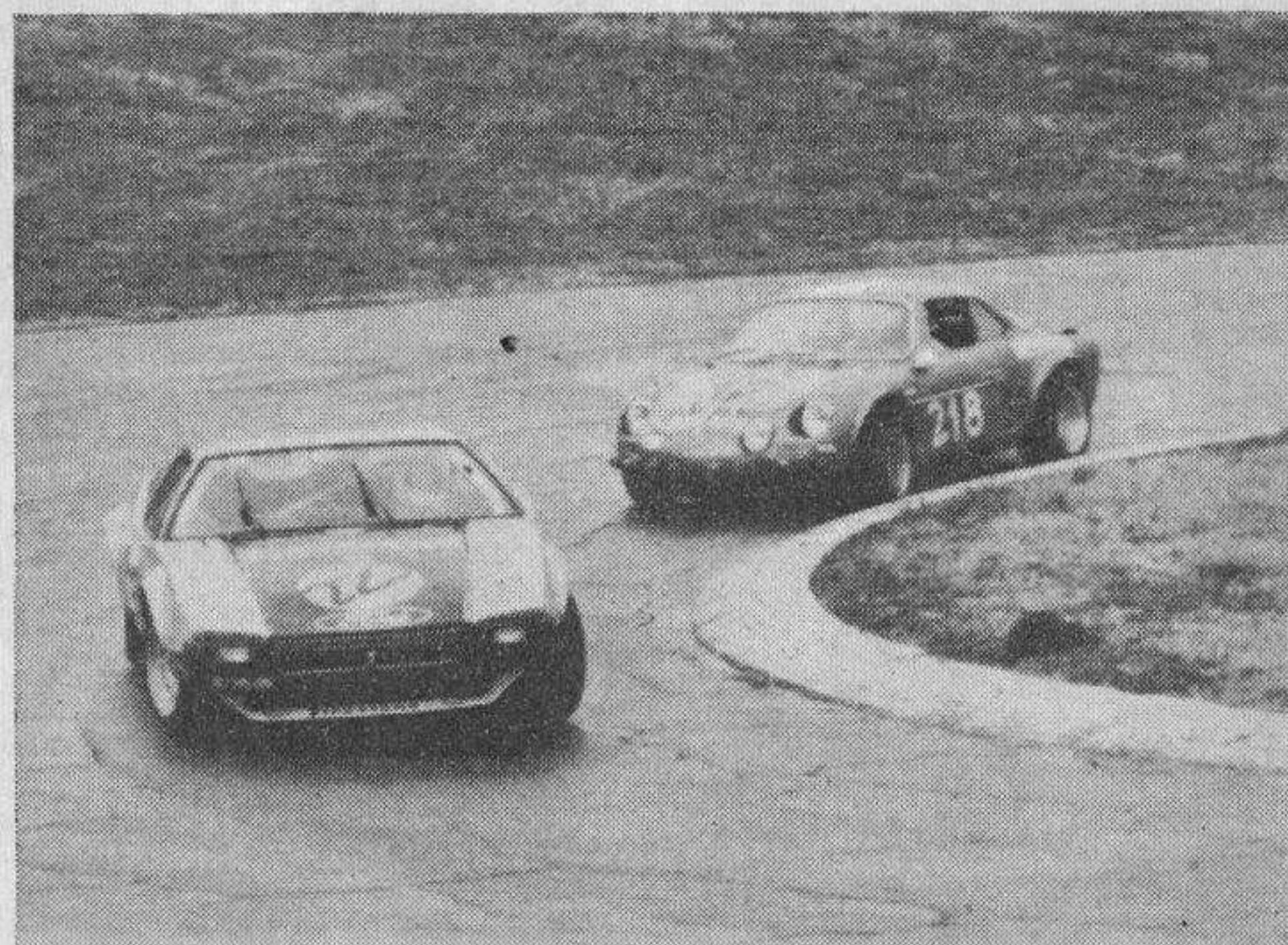
Fra le varie prestazioni di questa «prima» stagionale, da rilevare quelle di Miro Tamburini che con l'Alfa Romeo 2000 gruppo uno, ha girato sull'asciutto alla media di 85,389, stabilendo anche il nuovo record sul giro ad oltre 88 di media; di Rolando Ciardi con la Fiat 500 gruppo due, di «Mash» e di «Yankee» con le macchine di Lanini nella 600 e nella 700, di «Society» con l'Alfa Romeo GTA junior di Angelini, di Fioravanti con l'Alpine gr. 3, dei già citati Monti, Gallo, Francisci, del «ritrovato» Biagio Cammarone che ha dominato la Formula 850, mentre notevole sorpresa hanno destato i K.250 fra i quali Massimo Buratti ha vinto dominando alla media di kmh 91,212!

Come prima uscita stagionale il tono è stato forse blando, ma la colpa non è certo dei piloti, né degli organizzatori, ma solo del tempo che con la neve ha bloccato la gara del 25 febbraio, quando si prospettava un successo mai registrato a Vallelunga. Ora Giacobetti prepara la gara del primo aprile valevole per i campionati italiani di Formula 850, Turismo gruppo due e Formula Ford, mentre per gli appassionati e per i piloti il prossimo appuntamento sarà per il 19 marzo con il Trofeo Lugino Rinaldi, un anticipo alla competizione del 25 che sta prendendo il volo e che rappresenterà la prova del fuoco per l'autodromo romano e per i suoi organizzatori.

Claudio Porrozzì



Qui sopra, Claudio Francisci con la AMS-Alfa sport ha vinto indisturbato sul circuito di Vallelunga



A sinistra, al tornante un momento del duello fra la Pantera di Gallo e l'Alpine di Monti



Sotto, il fondo viscido ha disturbato non poco i piloti. Qui è Jacoangeli in testa-coda mentre arriva l'Abarth di Pera

Cronaca

di 9 corse

Tamburini a passeggio

VALLELUNGA - La prima gara della giornata, riservata alle 1600 e 2000 Gruppo uno, prende il via poco dopo le undici e vede al via sei piloti, mentre assenti sono Selvatici, De Vivo, Brigante. La corsa vede subito il dominio di Miro Tamburini che lentamente accumula un vantaggio consistente su Giuliano Gentile che si limita a controllare l'andatura dei suoi avversari nella 1600. Al termine fra questi due piloti ci sarà un distacco di quasi trenta secondi in una gara senza storia.

Campionato a due tempi

Alle 11,30 prendono il via i nove K. 250 per la loro prima prova di campionato. La lotta è fra le macchine dotate di motore a due tempi (Buratti, La Russa e Guadagno) e quelle con motori a quattro tempi (tutte le altre). Dopo un breve sprazzo di Pozzoli, il campione italiano '71 Massimo Buratti con una Tecno-Buratti-Montesa dotata di motore preparato da Villa, prende il comando e si avvia alla vittoria accumulando un vantaggio che alla fine sarà di 25 secondi. Breve momento di suspense v'è stato quando Buratti ha perso un convogliatore d'aria che si è posto davanti alla sospensione posteriore destra, ma l'ex campione italiano ha potuto concludere indenne la gara. Dietro Buratti, si è classificato il campione italiano uscente, Adriano Bergonzoni che correva con una Tecno-Ducati. Terzo era Pozzoli, ultimo dei piloti a giri pieni.

La rimonta di Zadotti

Poco dopo mezzogiorno parte la 500 gruppo due con dieci piloti al via. Assenti le macchine di Cevenini, gli avversari hanno avuto vita più facile. Rolando Ciardi è andato subito in testa e nessuno è stato in grado di impensierirlo, pur se Zadotti è sembrato sul punto di raggiungere il battistrada. Appunto Zadotti è stato il grande protagonista di questa gara; dopo una cattiva partenza, Zadotti transitava al settimo posto preceduto da Ciardi, Gentili, Bacci, Laganà, Chiavacci e Baldanzi. Al quinto giro era già terzo dietro a Ciardi ed al sorprendente Gentili che guidava una macchina da lui stesso preparata. La lotta fra Gentili e Zadotti continuava fino al tredicesimo giro, quando quest'ultimo transitava lentamente con il motore in avaria e concludeva mestamente al quinto posto, preceduto da Ciardi, Gentili, Baldanzi e Bacci.

Lanini fa il bis

Ultima gara della mattinata la 600 e 700 Gruppo due, nella quale si è assistito ad una bella prova delle macchine di Lanini che hanno vinto ambedue le classi. Al primo giro il primo dei dodici partenti era «Yankee» con la Giannini 600 che precedeva il compagno di colori «Kaloger», Pacetta (Abarth 700), Padrone (Abarth 700) e gli altri. I due battistrada si staccavano ed iniziavano un bel duello nel quale al settimo giro si inseriva di prepotenza «Mash» con la Abarth 700 preparata sempre da Lanini. ne, ma poi rimontava attaccando addi- «Yankee» scendeva in terza posizione, ma poi rimontava addirittura «Mash», dal quale veniva preceduto sul traguardo per 6/10. All'ultimo giro Bellini (Abarth 600-Urbani) aveva raggiunto «Kaloger», ma per la troppa foga si girava e concludeva al terzo posto di classe.

«Society» e gli altri

Dopo la pausa per il pranzo, ha preso il via il raggruppamento che comprendeva tutte le classi del gruppo due dalla 850 alla 2000. «Society» con l'Alfa Romeo GTA 1300 non aveva difficoltà a regolare l'intero lotto e vinceva tranquillamente ad oltre 84 di media, ben lontana comunque, dagli oltre 100 kmh del record di Francisci. Al secondo posto di raggruppamento si piazzava Possumato (Alfa Romeo 2000), che precedeva Giovanni Musumeci (Fiat 128 Ferraris) solitario protagonista della 1150, Enrico Pasolini (Abarth) primo nella 1000, che ha avuto ragione di «Tambauto», Jacoangeli (Alfa 2000) e Francesco Pera (Abarth) che ha vinto la 850. Quest'ultima classe ha dato luogo ad un piccolo giallo nelle classifiche, poiché Scala e gli altri classificati affermavano di non essere stati doppiati da Pera, come invece risulta nelle graduatorie ufficiali.

Debuttanti in duello

Seconda gara del pomeriggio con le tredici Gruppo 3 al via. In prima fila Valle e Conti che scattavano molto bene seguiti da Giuseppe De Gregorio che guidava una De Tomaso. Il primo giro vedeva Valle in testa seguito da De Gregorio e Conti, mentre leggermente distaccati seguivano «King», Fioravanti (che debuttava con l'Alpine), Santovetti, Ripani (primo della 1300) e via via tutti gli altri. Valle si distaccava lentamente dagli altri e vinceva classe e raggruppamento, mentre dietro di lui infuriava la lotta fra Conti (che ad un quarto di gara aveva minacciato il battistrada da vicino) e Fioravanti. Poi Conti, anch'egli debuttante con la Alpine, entrava in testacoda e a Fioravanti non restava che concludere a due secondi da Valle. Nelle altre classi vittoria a Salamina, primo nella 1300 ed a Guarducci unico pilota nella 2000.

La volata di Gallo

Attesissima la gara del Gruppo 4 che vedeva al via dieci macchine. In prima fila Gallo (De Tomaso) e Monti (Alpine 1,6), in seconda Nataloni (HF 1,6) e Rampa (GTA), in terza Micangeli (Porsche) e Ottomano (GTA), in quarta «Vagabondo» (Alpine 1,3) e De Antoni (Ferrari Daytona) ed in quinta Pietromarchi (De Tomaso) e «Manuelo» (GT). Meravigliosa partenza di De Antoni che raggiungeva Gallo e Monti alla «Viterbo». Al primo giro passavano Gallo e Micangeli seguiti da Nataloni, De Antoni e Monti; ultimo Carlo Pietromarchi che montava le grosse gomme da asciutto sotto una pioggia che rendeva viscido l'asfalto. Monti si faceva avanti, e passava Micangeli arrivando sotto a Gallo, il quale all'ottavo giro rallentava alla «esse» e faceva passare il pilota della Giada Auto.

Dal canto suo Monti approfittava della situazione e si involava, ma Gallo lo controllava molto bene ed al quattordicesimo giro tentava il sorpasso per poi desistere. Infine, sul traguardo, nel quindicesimo giro si disputava una splendida volata nella quale l'ex-pilota di F. 3, metteva in mostra il suo valore e la potenza della De Tomaso-Bardelli, vincendo con lo stesso tempo di Monti. Terzo giungeva (ad oltre 16") Massimo De Antoni che non riesce a far camminare la Daytona.

Francisci senza record

Penultima gara quella del Gruppo 5 con 7 partenti. Claudio Francisci s'involava subito ed al primo giro aveva già 3" su Morelli che si stava difendendo dagli attacchi di «Bramen». Francisci continuava ad inseguire la vittoria assoluta e girava sul piede di 1'04", stabilendo il miglior giro in 1'03"1, comunque lontano dal 53"3 suo record assoluto. Nella 1000, dopo il calo di Morelli (ATS), «Bramen» (AMS) non ha avuto rivali ed ha vinto con 15" di vantaggio su «Lucien» (AMS); Morelli era terzo ad un giro davanti a Ciuti quarto a due giri. Nella 1300 Lo Bello con una Lancia Fulvia «Barchetta» era secondo ad un giro da Francisci.

Cammarone si «scalda»

Infine conclusione con la F. 850 che disputavano una gara su venti giri. Biagio Cammarone (che correrà con la Brabham di Genova in F. 3) era il grande favorito e distaccava subito gli avversari, il migliore dei quali era Paparuso con la vettura di sua costruzione, mentre molto bene si comportavano Venanzi (sfortunato) e Tomassini, che portava al debutto la nuova AZ, costretto al ritiro al nono giro. Dietro l'ottimo Cammarone e Paparuso si piazzava Fasanella che concludeva l'elenco dei piloti a giri pieni. Bella prova di Elisei con la De Santis che precedeva di un giro Venanzi, Gentileschi, Ferrari ed il «deb» Dattoli.

c. p.

TROFEO NADDEO RENAULT - Autodromo di Vallelunga, 10 marzo 1973 - 15 giri del circuito piccolo, pari a km 25,050 - Gara nazionale in circuito.

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1

Classe 1600: 1. Giuliano Gentile (Alfa Romeo) 17'51"4, media 84,050; 2. Fiordelisi (Alfa Romeo) 18'13"4; 3. Di Blasio (Fiat 124 coupé) ad 1 giro; 4. Gesmundo (Alfa Romeo); 5. Fabrizi (Alfa Romeo). Giro più veloce: il 14. di Gentile in 1'10"5, media 85,276.

Classe 2000: 1. Miro Tamburini (Alfa Romeo) 17'21"9, media 85,381. Giro più veloce: il 3. di Tamburini in 1'07"8, media 88,672 (nuovo record).

GRUPPO 2

Classe 500: 1. Rolando Ciardi 18'15"8, media 82,075; 2. Gentili 18'22"7; 3. Baldanzi 18'48"3; 4. Bacci 19'04"3; 5. Zaddotti 19'59"2; 6. «Tiramolla» a 1 giro; 7. «Enrico VII»; 8. Chiavacci a 4 giri; 9. Baroni; 10. Laganà a 5 giri. Giro più veloce: il 10. di Zaddotti in 1'11"4, media 84,201.

Classe 600: 1. «Yankee» (Giannini) 17'52", media 83,122; 2. «Kalogher» (Giannini) 18'08"2; 3. Bellini (Abarth) 18'21" e 3; 4. Ceccariglia (Abarth) 18'28"6; 5. Ettari (Giannini) 18'37"3; 6. Orazioli (Abarth) a 1 giro. Giro più veloce: il 7. di «Yankee» in 1'08"7, media 87,510.

Classe 700: 1. «Mash» (Abarth) 17'51"4, media 84,178; 2. Betti (Giannini) 18'10"; 3. Ferretti (Abarth) a 7 giri. Giro più veloce: di «Mash» in 1'08"5, media 87,766.

Classe 850: 1. Francesco Pera (Abarth) 18'51"9, media 79,659; 2. Scala (Abarth) a 1 giro; 3. Casillo (Abarth); 4. Rosati (Abarth); 5. Meniconi (Abarth) a 2 giri. Giro più veloce: il 13. di Pera in 1'12"7, media 82,696.

Classe 1000: 1. Enrico Pasolini (Abarth) 18'26"1, media 81,512; 2. «Tambauto» (Abarth) 18'28"3; 3. Bruno (Abarth) a 1 giro. Giro più veloce: il 15. di Pasolini in 1'09"3, media 86,753.

Classe 1150: 1. Giovanni Musumeci (Fiat 128) 18'21", media 81,888. Giro più veloce: il 15. di Musumeci in 1'09"2, media 86,878.

Classe 1300: 1. «Society» (Alfa Romeo GTA Junior) 17'47"6, media 84,400. Giro più veloce: il 10. di «Society» in 1'09"2, media 86,878.

Classe 1600: 1. Maurizio Possumato (Alfa Romeo GTV) 17'53"6, media 83,917; 2. Jacoangeli (A.R. GTV) 18'45"3. Giro più veloce: il 14. di Possumato in 1'09" e 5, media 86,503.

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Vanni Salamina (Lancia Fulvia) 18'47"9, media 79,909; 2. Ripani (Fulvia) 18'49"3; 3. Coscioni (Fulvia) 19'05"8; 4. De Vico (Fulvia) 19'06"; 5.

Dionisio Anna Maria (Fulvia) a 2 giri. Giro più veloce: il 15. di Salamina in 1'13"2, media 82,791.

Classe 1600: 1. Roberto Fioravanti (Alpine) 17'53"7, media 83,917; 2. «King» (Alpine) 18'08"5; 3. Conti (Alpine) 18'11"5; 4. Santovetti (Lancia) 18'31"5; 5. Bonazzi (Lancia) 18'37"1. Giro più veloce: il 15. di Fioravanti in 1'09"4, media 86,628.

Classe 2000: 1. Gilberto Guarducci (Opel GT) 18'32"4, media 70,123 (13 giri). Giro più veloce: il 10. di Guarducci in 1'13"8, media 81,463.

Classe oltre 2000: 1. Raniero Valle (Porsche) 17'51"5; 2. De Gregorio (De Tomaso Pantera) 18'21"5. Giro più veloce: il 12. di Valle in 1'10"4, media 85,397.

GRUPPO 4

Classe 1300: 1. «Vagabondo» (Alpine) 17'17"3, media 87,675. Giro più veloce: il 7. di «Vagabondo» in 1'07"5, media 89,066.

Classe 1600: 1. Luigi Monti (Alpine) 16'43", media 89,929; 2. Nataloni (Lancia) 17'08"6; 3. Rampa (Alfa Romeo) 17'09"; 4. Ottomano (Alfa Romeo) 17'10"9. Giro più veloce: il 5. di Monti ed il 14. di Rampa in 1'05"6, media 91,646.

Classe oltre 1600: 1. Marcello Gallo (De Tomaso Pantera) 16'43", media 89,929; 2. De Antoni (Ferrari Daytona) 16'59"1; 3. Micangeli (Porsche) 17'07"; 4. Pietromarchi (De Tomaso Pantera) a 6 giri. Giro più veloce: il 5. di Gallo in 1'05"7, media 91,506.

GRUPPO 5

Classe 1000: 1. «Bramen» (AMS) che compie 14 giri in 16'41"8, media 84,168; 2. «Lucien» (AMS) 16'56"6; 3. Morelli (ATS) a 1 giro; 4. Ciuti (AMS) a 2 giri. Giro più veloce: il 10. di «Bramen» in 1'10", media 85,805.

Classe 1300: 1. Claudio Francisci (AMS-Alfa Romeo) 16'03"2, media 93,687; 2. Lo Bello (Lancia) a 1 giro. Giro più veloce: il 4. di Francisci in 1'03"1, media 95,687.

Formula 850 (20 giri pari a km 33,400)
1. Biagio Cammarone (GDS) 22'45"3, media 88,042; 2. Paparuso (Paparuso) 23'11"8; 3. Fasanella (Lucky) 23'24"5; 4. Elisei (De Sanctis) a 1 giro; 5. Venanzi (Tecno) a 2 giri; 6. Gentileschi (De Sanctis); 7. Ferrari (Lucky); 8. Dattoli (De Sanctis). Giro più veloce: il 6. di Cammarone in 1'06"9, media 89,865.

K. 250 (20 giri pari a km 33,400)
1. Massimo Buratti (Tecno-Montesa) 21'56"9, media 91,212; 2. Bergonzoni (Tecno-Ducati) 22'20"9; 3. Pozzoli (Tecno-Ducati) 22'32"; 4. Catalano (Tecno-Ducati) a 1 giro; 5. La Russa (Tecno-Ossa); 6. Ghergo (Tony-Ducati) a 2 giri; 7. Losco (Tecno-Ducati) a 7 giri. Giro più veloce: il 11. di Buratti in 1'04"8, media 92,777.

Sotto, in mezzo al fumo, il catanese «Jmmy» scende dalla sua 1000



L'AICA sollecita la TV

«Facile» replica della CSAI alla protesta dell'AICA (associazione italiana circuiti automobilistici) per la mancata tempestiva comunicazione delle «validità» per le gare iscritte a calendario nazionale che avrebbero evitato certi accavallamenti. La comunicazione sarebbe stata spedita, ma evidentemente le poste...

Intanto l'associazione continua nel suo iter. Nella terza riunione tenutasi a Bologna sotto la presidenza dell'ing. Bacciagaluppi, sono state prese importanti decisioni: è stata all'unanimità accettata l'adesione all'AICA dell'autodromo di Vallelunga; sono stati formati due comitati di studio, l'uno per esaminare i problemi e le tariffe della pubblicità negli autodromi, l'altro per i contatti con la RAI-TV; è stata concordata l'articolazione delle gare internazionali 1974 predisponendo una suddivisione delle stesse fra i vari circuiti in modo da sottoporre alla CSAI, per il successivo inoltrare alla FIA, un piano concreto; è stata avanzata una proposta tendente ad eliminare le discrepanze rilevate nell'assegnazione delle varie validità in modo da non permettere l'accavallamento di date (o addirittura l'ignoranza di qualcuno, vedi Magione) che danneggiano gli organizzatori e che impediscono, inoltre, lo scambio di personale e di servizi fra i vari circuiti.

Il comitato TV si è già recato a Roma ove ha preso contatto con il dott. Bersani capo dei servizi sportivi dell'ente radiofonico, per concordare un piano di riprese. Più che delle «dirette» è stata ricordata l'opportunità di una costante e completa presenza dello sport auto sui teleschermi con notiziario valido specie alla vigilia di gare.

Dal suo canto il comitato di studio per la pubblicità dovrà attentamente studiare il coordinamento dei piani collettivi in tema di tariffe e programmi.



Il sindaco di Firenze, Bausi, consegna a Ferrari la «Commenda H.P.»

Mezzo secolo dopo a SCARPERIA il «DRAKE» per la commenda HP

Un'insegna all'orgoglio di FERRARI

SCARPERIA - Festa grande degli sportivi toscani intorno all'ingegnere Enzo Ferrari tornato a Scarperia dopo ben 52 anni (il pilota, poi costruttore infatti corse con un'Alfa Romeo il Gran Premio automobilistico del Mugello del 1921), per ritirare l'insegna HP, l'alta onorificenza che viene assegnata annualmente dalla scuderia «Biondetti-Firenze Corse» a personalità del mondo automobilistico. Come si ricorderà l'anno scorso il premio andò all'ingegnere Chiti per il serbatoio di sicurezza realizzato dall'Autodelta.

Nella motivazione dell'HP a Ferrari si legge fra l'altro «che ha dedicato la intera vita alle corse nel più completo convincimento del valore umano di esso oltreché sportivo. Dove coraggio deve significare anche rispetto». La giuria, che ha votato all'unanimità, era composta dal Sindaco di Firenze Bausi, dal presidente della CSAI Rogano, dal direttore di «AUTOSPRINT» Sabbatini, dal presidente dell'AC Firenze Borracci, dal regista Benedetto. Segretario il presidente della «Biondetti» Zavagli.

Per l'importante cerimonia sono convenuti nel palazzo dei Priori di Scarperia appassionati, dirigenti di scuderie automobilistiche, piloti, preparatori, organizzatori, autorità fra le quali il sindaco di Firenze Bausi e l'assessore Batisti, il sindaco di Scarperia Pieri, il presidente CSAI Rogano, il direttore dell'AC Firenze Pampaloni, l'avvocato Zavagli, funzionari dell'AC Firenze. Una maledetta influenza ha invece privato la cerimonia di uno dei suoi rappresentanti più significativi, l'ingegner Pasquale Borracci, costretto a letto da un violento attacco di febbre. E questo è stato l'unico rammarico della giornata.

Il sindaco Pieri ha aperto la manifestazione sottolineando che questa è la prima della «nuova frontiera» dell'automobilismo toscano in vista dell'apertura dell'autodromo del Mugello, ed ha ricordato i positivi aspetti economici che ne deriveranno per tutta la zona. L'avvocato Zavagli ha illustrato poi le finalità dell'insegna HP, mentre l'ing. Rogano ha portato il saluto del Presidente dell'ACI Filippo Carpi de' Resmini, ricordando la valida azione di Ferrari per il miglioramento, in tutti i sensi, dello sport automobilistico ed anche quel pomeriggio dell'ultima edizione del Mugello quando si parlava — e sembrava di sognare — del costruendo autodromo, oggi invece diventato realtà.

Rogano ha concluso ringraziando tutti coloro che si sono adoperati per la sua realizzazione.

Il dottor Pampaloni ha invece dato lettura di una appassionata lettera inviata dall'ammalato Borracci nella quale si ricordano i fatti che legano Enzo Ferrari al Mugello, poi la sua attività di costruttore, i successi internazionali, i suoi libri. La nobile lettera termina con le motivazioni che hanno portato alla scelta di Ferrari per il premio HP, premio che si aggiunge ai tanti ricevuti dal «Drake» ma che valorizza anche l'insegna stessa, che difficilmente potrà trovare nelle sue prossime edizioni un uomo della levatura di Enzo Ferrari.

Il sindaco di Firenze Bausi ha quindi consegnato l'insegna HP a Ferrari sottolineando il valore non solo sportivo, del premio, ma soprattutto quello civile ed umano.

Ferrari, visibilmente commosso, ha risposto ai molti saluti ricordando proprio gli inizi della sua attività sportiva e rivolgendosi un saluto anche ai compagni di quel tempo oggi scomparsi, che immolarono le loro vite come Biondetti, Brilli Peri, Pintacuda, Masetti, Materassi. Ha aggiunto poi che ricevere il premio lo metteva in difficoltà, spiegando che questo riconoscimento era dovuto al suo orgoglio ed egoismo giovanili, grazie ai quali sono stati raggiunti notevoli risultati, anche se non tutti.

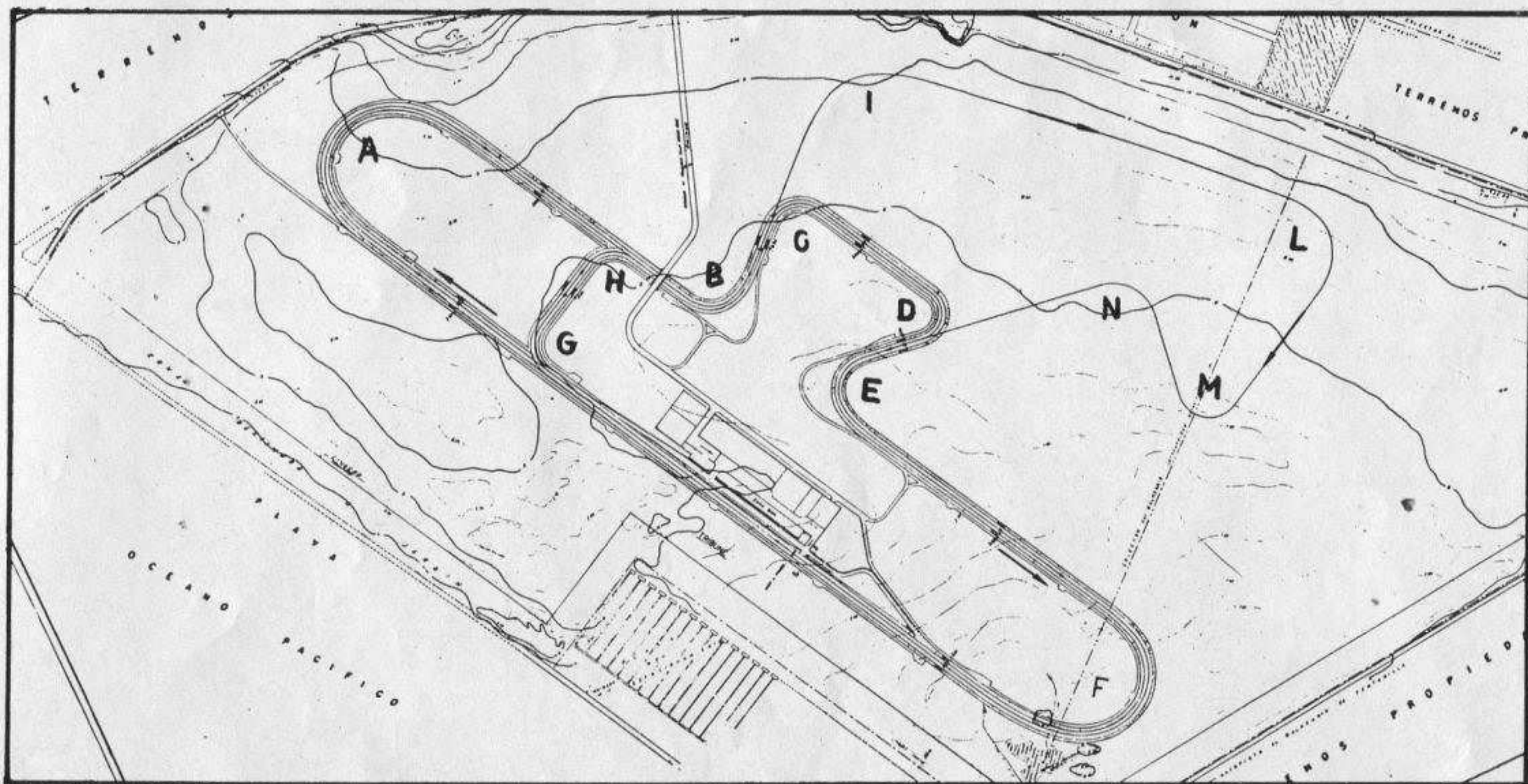
«La lotta evolutiva domenica per domenica per arrivare a macchine sempre più perfezionate è stato il motivo principe della mia vita, e se tutto ciò ha portato soddisfazioni anche al prossimo» — ha concluso Ferrari — «ciò limita l'egoismo personale».

Ricevuta l'insegna HP, Ferrari è stato attorniato dagli ospiti, mentre il sindaco Pieri gli ha consegnato un grande coltello da caccia, produzione specializzata del paese di Scarperia. Successivamente si è svolta la colazione durante la quale Ferrari è stato ancora festeggiato per questo suo rientro in terra di Mugello dopo oltre mezzo secolo di assenza. Fatto importante specie se si pensa quanto il «Drake» si sposti malvolentieri. Prima della sua partenza per Modena l'avvocato Zavagli ha consegnato all'illustre ospite il distintivo d'onore della «Biondetti», mentre il segretario del gruppo fuoristradistico «Panzer Club» di Prato, Nutini, ha consegnato a Ferrari la tessera d'onore.

Marco Grandini

Dopo l'addio alle corse stradali

Anche in PERU' un autodromo modernissimo



L'area dove verrà realizzato l'autodromo peruviano è ubicata a poche centinaia di metri dal mare (Oceano Pacifico) presso il «Balneario di Ventanilla»; la distanza da Lima è di circa 30 km. L'area ha forma abbastanza regolare con una superficie totale di circa 200 ettari. Si tratta di un terreno praticamente pianeggiante, leggermente ascendente verso Nord-Est.

Gli accessi all'area dell'autodromo, particolarmente favorevoli, sono fondamentalmente due e cioè attraverso la «Panamericana» e attraverso la superstrada che conduce da Lima all'Aeroporto. Il progetto si basa su un precedente studio dell'ing. Bacciagaluppi.

E' stato studiato un tracciato fondamentale dello sviluppo di circa 3.784 ml, contraddistinto da sei curve (indicate con le lettere A-B-C-D-E-F) da un tratto rettilineo principale della lunghezza di circa 1.200 ml (tra le curve F e A) dove si raggiunge la maggiore velocità (circa 300 kmh), e da una serie di rettilinei, atti a favorire i sorpassi, dove si raggiunge la velocità massima di circa 240 kmh.

All'interno del circuito principale è stato ricavato, con un raccordo dello sviluppo di circa 260 ml, un circuito minore dello sviluppo di 2.980 ml; tale circuito, pur avendo una lunghezza non molto diversa da quello principale, presenta caratteristiche, sia dal punto di vista del tracciato, che della guida e della velocità, che lo differenziano notevolmente.

E' stata infine studiata la possibilità di un ulteriore futuro sviluppo del circuito sino a raggiungere la lunghezza massima di 5.450 ml circa; tale tracciato è contraddistinto dalle lettere A-B-C-I-L-M-N-D-E-F-A.

Le curve planimetriche, in numero di sei per il tracciato principale, di sette per quello minore e di otto per quello maggiore (5.450 ml), hanno raggi base variabili da un minimo di circa 50 ad un massimo di circa 100 metri.

Altimetricamente, data la natura pressoché pianeggiante dell'area, si è seguito l'andamento del terreno mantenendosi, in linea di massima, leggermente superiori ad esso sia per non incidere la falda, che in alcuni punti sembrava affiorare, sia per proteggere meglio la pista dall'eventuale sabbia.

La velocità massima sul giro risulta, dal diagramma, pari a circa 185 kmh per il circuito principale di 3784 ml e circa 160 kmh per quello minore; il tempo di percorrenza di un giro, per il circuito principale, può essere ritenuto pari a 74 sec.

La larghezza della pista è variabile da un minimo di 10 ml, nella zona delle curve e controcurve, ad un massimo di 12 ml per il rettilineo di alta velocità. Le diverse lunghezze sono state determinate in funzione della velocità nel rispetto delle norme internazionali.

Sia nei tratti rettilinei che in curva è stata prevista, ai lati della pista, una compatta banchina erbosa di 5 ml; una strada di servizio pavimentata, della larghezza minima di 3,5 ml, corre lungo tutto il perimetro del tracciato, parte sul lato interno e parte sul lato esterno; la strada di servizio è stata mantenuta ora su un lato, ora su un altro, e,

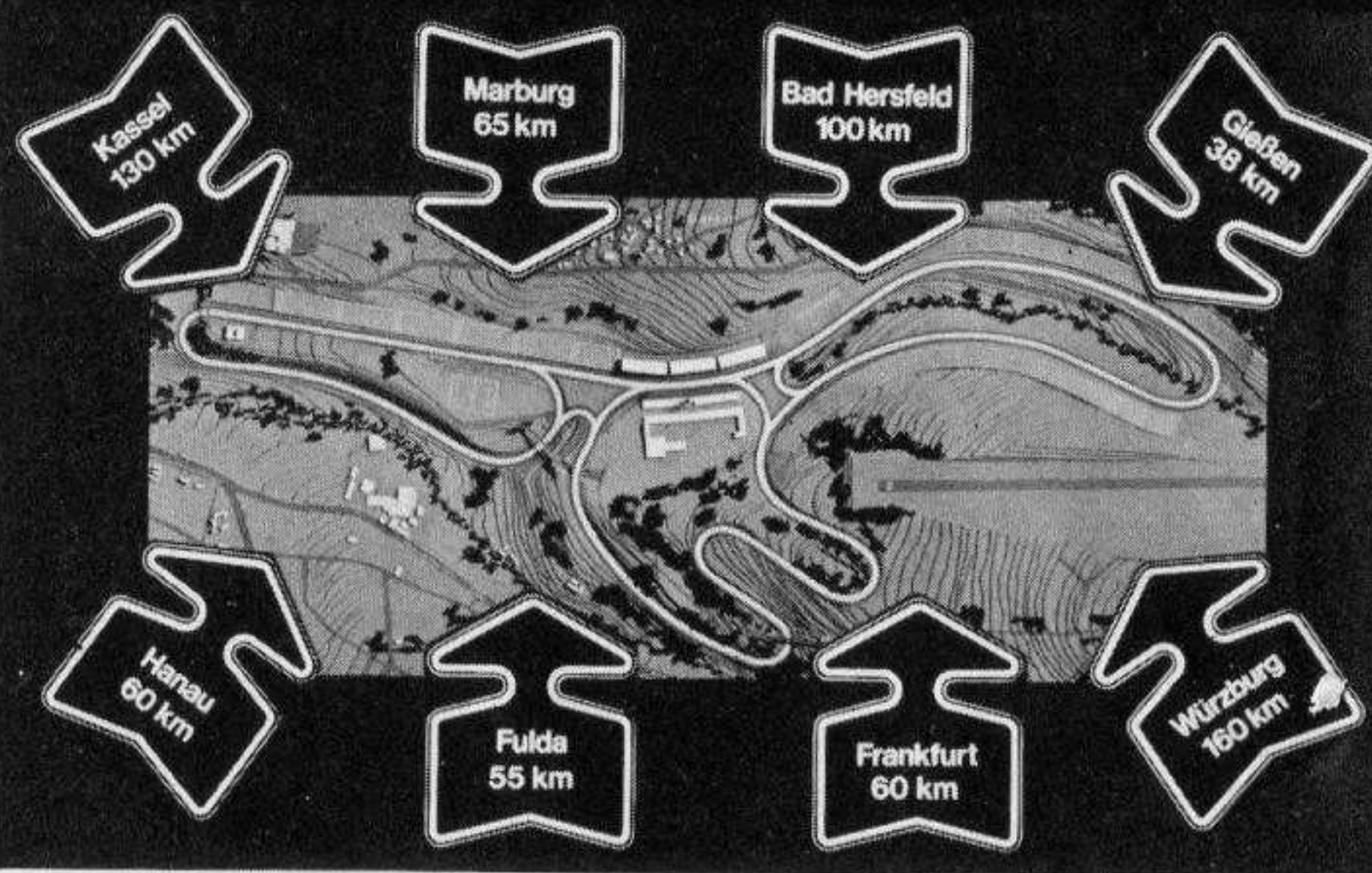
LIMA - Anche il Perù vuole le corse automobilistiche. Avrà fra breve il suo autodromo (alla realizzazione del quale contribuisce anche un noto tecnico italiano). L'ambiente sportivo locale, particolarmente attivo ed entusiasta, potrà fare rivivere le grandi competizioni che abbandoneranno le strade per essere disputate nella loro sede più naturale: la pista.

Sarà tuttavia triste la fine delle grandi corse su strada e il loro ricordo verrà trasmesso con nostalgia nel tempo così come è accaduto per l'italianissima Mille Miglia. E' il caso del Gran Premio nazionale «carretera», detto altrimenti «EL CAMINO DEL INCA», una corsa di 2.696 chilometri, suddivisa in cinque tappe, con partenza da Lima e arrivo a Pucusana nei pressi della capitale. Una corsa che partiva dal mare, saliva sulle Ande sino ad oltre 4.800 metri e dopo essere rimasta per quattro giorni ad altezze vertiginose,

con una discesa agghiacciante ritornava al mare. Sedi di Tappa Huancayo (dopo aver toccato come dicono qui «il tetto del mondo»), Ayacucho, Cuzco, Arequipa e Pucusana che accoglieva con archi di trionfo i pochi superstiti.

L'edizione più interessante della competizione è stata senza dubbio quella del 1968 con 44 vetture alla partenza e soltanto 10 all'arrivo. Vittoria incontrastata di Henry Bradley jr. che al volante della sua Mercedes Benz 230 ha inflitto un distacco di 59 minuti e 23 secondi a Peter Kube giuntogli alle spalle su BMW 2002. Bradley aveva fatto segnare il miglior tempo in quattro delle cinque tappe, lasciando la quarta al suo valoroso avversario che vinse precedendolo di circa 5 minuti. La media del vincitore è stata di 94,166 kmh con una punta di 148,188 kmh nell'ultima frazione, quella in discesa.

Dov'è lo SCHOTTENRING



L'autodromo perfetto con 250.000 posti

SCHOTTEN - Qualche tempo fa l'ADAC inviò a giornalisti specializzati, organizzatori, piloti, proprietari di circuiti e tecnici dell'automobile un questionario ove erano elencate una serie di domande tendenti, con la somma delle migliori qualità da esse desunte, alla realizzazione di un circuito ideale per corse automobilistiche. Domande quali la lunghezza, la larghezza della pista, i migliori servizi di sicurezza, la migliore sistemazione per il pubblico, il meglio in fatto di segnalazioni in corsa e per il pubblico, e così via.

Nel numero scorso di AUTOSPRINT abbiamo dato notizia che un tale impianto era in fase di avanzata realizzazione. Si tratta, appunto, dello «Schottenring» situato a 60 km da Francoforte, al centro della zona dei Monti degli Uccelli, alla periferia della città di Schotten, conosciutissimo luogo di riposo per la sua aria impareggiabile, in mezzo a foreste non ancora contaminate. La città di Schotten è ubicata a 774 metri sul mare ed è meta, anche d'inverno, di grandi comitive di sciatori che possono usufruire dei più moderni impianti. Si calcola che ogni anno, più di 4 milioni di villeggianti riempiono gli alberghi ed i campeggi della zona, raggiungibile dal Nord a mezzo dell'autostrada Kassel-Francoforte con uscita a Reiskirchen; dal Sud sempre con la medesima autostrada con uscita a Butzbach; oppure per mezzo delle nuove superstrade A.13 e A.80.

Un centro ideale, quindi, per un autodromo ideale. Ecco perché la scelta dell'ADAC è caduta su Schotten per cui si è formata una società specifica che si avvarrà dell'aiuto dell'ADAC medesima, di industrie e di enti comunali e regionali.

Il costruendo autodromo avrà una lunghezza massima di 6.300 metri nella pista Grand Prix, ma potrà contare su altri cinque percorsi diversi per mezzo delle «varianti» che saranno costruite. Larghezza costante della pista 12 metri con allargamento fino a 18 metri sul rettilineo d'arrivo e di partenza. L'andamento altimetrico segna una escursione massima del 15% in salita e del 7% in discesa. L'autodromo sarà dotato di 40 boxes, di un ampio ed attrezzatissimo parco conduttori, di razionali impianti per la stampa, radio e televisione, di tribune per 250.000 persone a sedere (!) e di un parcheggio capace di 80 mila posti macchina. E' pure prevista la costruzione di una pista per la partenza e l'atterraggio di aeromobili.

Ma il Schottenring non limiterà la sua attività alle corse automobilistiche e motociclistiche; nel suo interno troveranno posto impianti per il gioco del calcio, per il tennis, il nuoto, atletica leggera, paracadutismo sportivo, ciclismo, campeggi e tante altre attività.

Gianfranco Agnoletto

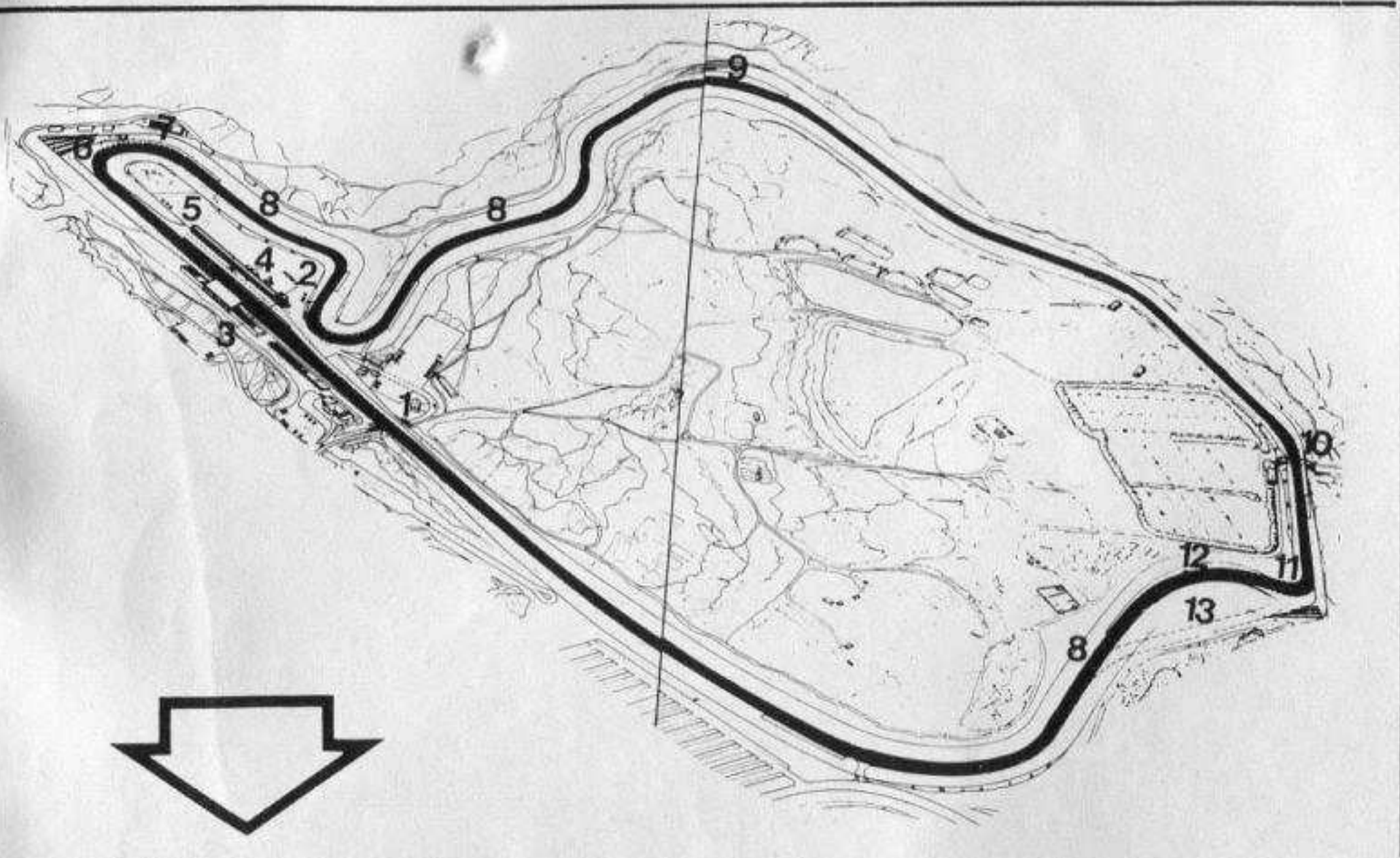
Ecco come hanno cambiato Zandvoort

ZANDVOORT - Sono in fase avanzata i lavori di rimodernamento al circuito olandese di Zandvoort, ormai inderogabili dopo l'ostracismo della GPDA che aveva costretto gli olandesi a non effettuare il Gran Premio di Olanda lo scorso anno.

La pista sulle dune vicino al mare del Nord è una delle

che scompariranno ed al loro posto verrà creata una curva più secca per diminuire la velocità delle vetture nella curva precedente la zona del traguardo.

All'esterno delle curve più lente verranno installate naturalmente delle protezioni a varie file di reti, dimostrate più volte molto efficaci per



IN QUESTA PIANTINA (pubblicata dalla rivista olandese *Autovisie*), ecco come sarà l'aspetto definitivo del nuovo circuito di Zandvoort. I numeri corrispondono a: 1 Tunnel di accesso alla zona box 2 Torretta direzione gara 3 Nuovo muretto di protezione box 4 28 nuovi box 5,5 metri per 5 5 Recinto conduttori. 6 Allargamento della curva Tarzan 7 Nuova tribuna alla curva Tarzan 8 Zona di sicurezza di 15 metri come minimo lungo la pista 9 Allargamento all'esterno della curva Scheivlak 10 Tunnel Ovest 11 Nuova curva a raggio diminuito 12 Nuova curva da percorrere in accelerazione 13 Vecchio tracciato più veloce 14 Nuovo rivestimento della pista

più famose del mondo, per la sua estrema difficoltà e la « completezza » del tracciato, ma era diventata decisamente « vecchia » dopo la sua costruzione, che risale al 1948 e dopo l'evoluzione dei criteri di sicurezza. Infatti, Zandvoort non era certo il meglio per quello che riguarda la sicurezza dei piloti, anche dopo l'aprestamento di barriere elastiche nei punti più pericolosi. Rimanevano strettoie e dune troppo vicine ai bordi della pista.

Infatti, il piano di rimodernamento prevede lo sbancamento fino a 20 metri nei punti di maggiore velocità e la creazione di una zona di sicurezza ai bordi della pista, oltre al completo rifacimento della zona box con nuovi ricoveri e nuove vie di accesso. Il tracciato verrà anche rettificato nella zona delle « esse »,

arrestare senza danni una vettura uscita di strada.

Gli organizzatori olandesi sperano di poter presentare il nuovo volto di Zandvoort per la gara di apertura della stagione, in aprile. In questi giorni è stato per un sopralluogo in Olanda l'ing. Bacciagaluppi per conto della CSI. Ad ogni modo, il Gran Premio d'Olanda del 29 luglio avrà luogo sul circuito completamente rinnovato anche nei servizi logistici e di ricettività, con costruzione anche di una nuova tribuna all'esterno della curva « Tarzan ».

Questo riattamento conferma che anche le opposizioni manifestate da alcuni gruppi locali, debbono aver ceduto di fronte al danno turistico che sarà stato constatato dopo un anno di inattività dell'autodromo.

Nuovo asfalto per l'AMPUS

DRAGUIGNAN - Organizzatori dell'ASA Draguignan-Verdon in pieno fervore per la preparazione della corsa in salita *Ampus-Gragnan*, prima prova del Campionato europeo della Montagna. Il percorso di km 6,800 sta ricevendo le ultime cure affinché possa presentarsi perfetto agli occhi dei concorrenti, ma soprattutto alle... ruote dei mezzi in corsa che varieranno dal turismo gruppo 1 alle monoposto di formula libera gruppo 9.

Le verifiche avranno luogo nei giorni di venerdì 30 e sabato 31 marzo, mentre le prove si svolgeranno dalle ore 8 alle 11,30 e dalle 13 alle 17 di sabato. La corsa, che prevede due salite con classifica finale per somma dei tempi, prenderà il via domenica 1. aprile alle ore 13.



C'è una parte della tua auto che non hai mai usato.

Certo, è quella parte che puoi sfruttare a fondo solo applicando **CDS, l'accensione elettronica.**

Con CDS la tua auto resta nuova, sempre scattante.

Parte subito.

Partenza al primo colpo, sempre: anche quando ci sono 30° sotto zero. L'impianto elettrico vive tre volte più del normale. Le puntine sono sempre efficienti. E la batteria, sempre giovane.

Ha maggiore potenza.

Con il motore a bassi ed alti regimi, l'accensione elettronica CDS sviluppa una tensione così elevata che le candele restano sempre asciutte e pulite. Quindi, ripresa scattante: quel tanto in più che rende più sicuro il sorpasso!

Consuma meno.

La benzina brucia fino all'ultima goccia. La corrente, potenziata più del doppio, procura una combustione perfetta. Così il motore non si ingolfa, non perde un colpo e diventa più elastico.

CDS, l'accensione elettronica.

Il meglio al giusto prezzo per tutti!

In vendita presso i più importanti concessionari auto, gli elettrauto e le officine specializzate.



 **CDS, l'elettronica che lavora per l'uomo.**

CDS s.r.l. - Sede legale - Stabilimento - Valstagna (Vicenza)
Sede amministrativa - commerciale - Milano - Via Mercadante, 8 - Tel. 273961 - 273409



Durissima edizione della COPPA D'ORO in URUGUAY

Dal diluvio una BMW nel rally d'oro

Nel corso della seconda tappa i vincitori Etchegoyen-Montequin (foto sotto) sono stati duramente impegnati dagli avversari in una prova speciale di velocità su terra battuta. A sinistra: parata finale di un gruppo di concorrenti sulla spiaggia straordinariamente affollata. Gli ultimi chilometri sono stati fra le gambe del pubblico

MONTEVIDEO - Dopo più di 2.500 km di corsa, attraverso tutte le possibili variazioni di fondi stradali, con una prima tappa di 820 km svoltasi sotto una pioggia a dir poco torrenziale, gli uruguayani Luis Etchegoyen e Carlos Montequin con una BMW 2002, si sono aggiudicati la sesta edizione del rally internazionale «Copa de Oro 19 Capitali» che per l'importanza assunta negli ultimi anni, verrà inserito nel '74 nel calendario delle prove F.I.A.

Già dalla prima tappa, grazie ad una eccellente guida sul bagnato, la BMW dei piloti uruguayani ha guadagnato la testa della classifica con un vantaggio abbastanza considerevole sul secondo equipaggio condotto da Federico

West, su Ford Escort preparata in Gran Bretagna, vincitore della scorsa edizione e gran favorito quest'anno, prima della partenza.

Dei 62 equipaggi partiti da Montevideo per passare attraverso le restanti 18 capitali dell'Uruguay, solo 27 sono arrivati in fondo alla corsa. La tappa più selettiva e difficile era proprio la prima che, con le gran-

di piogge cadute ha finito per essere esiziale per la stragrande maggioranza dei piloti che hanno abbandonato la corsa.

Tra gli stranieri meglio classificati figurano gli argentini Gonzales Barcelo-S. Varela su Renault 12 quarti in classifica generale; i paraguayani Pedro Federer-Hans Krauch su Alfa Romeo 1600 S, autori di una prima tappa esemplare hanno accusato ritardi nella seconda giungendo decimi alla fine.

Per concludere una edizione del rally «Copa de Oro» molto dura per equipaggi e macchine che ha visto il trionfo meritato della BMW. L'albo d'oro del rally vede ora al comando la BMW.

h. a. p.

RALLY COPPA D'ORO 19 CAPITALI
3 tappe per 2.580 km - Montevideo 22, 23 e 24 febbraio 1973.

1. Etchegoyen-Montequin (BMW 2002) punti 243; 2. West-Assadourian (Ford-Escort) 470; 3. Ramirez-Echete (Ford Corcel) 475; 4. Bercele-Varela (Renault 12) 502; 5. Rodriguez-Martinez (BMW 2002) 579; 6. Manuel e Roberto Torres (Fiat 124) 645; 7. Beter-Perez Lacoste (Saab 850) 724; 8. Luzardo-Ruibal (Ford Corcel) 763; 9. Melazzi-Castro (Fiat 128) 943; 10. Federer-Krauch (Alfa 1600) 956; 11. Laudato-Terra (Fiat 850) 1055.



L'autocross (inglese) si mette a fumare

LONDRA - Anche nell'autocross sono entrate le sigarette. Sarà infatti la «Embassy» a patrocinare con generosità una serie di sette gare in ognuna delle quali vi saranno 100 sterline (circa 140 mila lire), mentre al decimo classificato andranno 5 sterline. La «serie» è dotata di un premio finale di 750 sterline (1 milione circa) per il vincitore e il monte premi totale dell'Autocross-Embassy-Trophy è di ben 5.200 sterline (7 milioni e 300 mila lire).

13 maggio	TULLN (Austria)
20 maggio	BUXTEHUDE (Germania)
17 giugno	GENK (Belgio)
5 agosto	LE TOUQUET (Francia)
2 settembre	WALKENSWAART (Olanda)
22 settembre	LYDDEN HILL (Inghilterra)
3 novembre	FINALE a Lydden Hill

Imbattibile BLOMQVIST sulla neve

HELSINKI - La diciannovesima edizione del Rally della Neve è stata appannaggio della coppia Blomqvist-Hertz che al volante di una Saab 96 sono riusciti a superare ogni avversario, ma soprattutto a debellare l'accanita resistenza di Alen-Toivonen i quali, con la loro Volvo, si può dire li abbiano insidiati sino alla penultima prova speciale.

Al termine della gara, comunque, il re dei rally nordici è riuscito a conquistare un vantaggio decisivo e vincere con oltre 200 punti di vantaggio. Come nel rally svedese la gara (senza chiodi) è stata decisa dalle strettissime gomme preparate dalla

Dunlop. Sembravano pneumatici da... motocicli.

Ecco la CLASSIFICA:

1. Blomqvist-Hertz (Saab 96) punti 20.543; 2. Alen-Toivonen (Volvo 142) 20.752; 3. Eklund-Reinike (Saab 96) 20.856; 4. Lampinen-Kivinaa (Saab 96) 21.142; 5. Groenholm-Hoinberg (Opel Ascona 1900) 21.325.

● Il «2. Rally nazionale Giro della Campania», che si svolgerà nella notte fra il 24 e 25 aprile, farà quest'anno parte di una serie di manifestazioni organizzate dal quotidiano «Roma» con il patrocinio dell'Azienda di Soggiorno di Napoli, lanciata sotto il nome di «Settimana automobilistica - Rassegna di automobilismo, motociclismo, roulotte ed accessori» ambientata nei quartieri della Mostra d'Oltremare. La più recente produzione nazionale ed estera verrà sottoposta all'attenzione dei visitatori che, in pari tempo, potranno assistere a manifestazioni collaterali a carattere sportivo, culturale, sociale e mondano.

Anche i prototipi al RALLY «100 mila»

SALUZZO - Presso la sede della Pro Saluzzo si è tenuta una riunione nel corso della quale sono state gettate le basi per la terza edizione del Rally dei 100.000 Trabucchi che quest'anno assumerà una veste internazionale. La gara sarà valida per il campionato italiano dei rally e alla stessa potranno partecipare oltre alle vetture dei gruppi 1, 2, 3 e 4 anche i prototipi.

Il percorso è stato fissato su una lunghezza di 613 km e toccherà i punti chiave di Brondello, Collina di Saluzzo, Scarnafigi, Castelmagno, Elve, Sempeyre e Montoso. La partenza verrà data alle ore 20 del 29 settembre in Corso Italia a Saluzzo, mentre l'arrivo è previsto per le ore 9 del giorno successivo.

per una vettura più sportiva, ruote e volanti



RUSPA

RUSPACROMO

10070 ROBASSOMERO (TORINO)
VIA CRISTOFORO COLOMBO 2
TELEFONO (011) 92.35.400