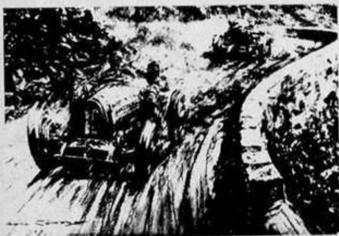


LEGGETE
SUBITO

nelle pagine che seguono

La TARGA continua



Non si
corre
a ZOLDER?



IMOLA
merita di più

il pallottoliere
delle rubriche

domenicaSPRINT

il giornale
delle corse

a pagina

- 3 Dove corriamo domenica?
- 8 GLI ARGOMENTI di Jacky ICKX
- 38 KARTING
- 54 MOTORAMA TUTTESPRINT
- 56 SCRIVETECI rimarremo amici
- 58 INFORMATUTTO
- 59 COMPRAVENDITA



Arriva l'ALFETTA 1300

• E' imminente il lancio sul mercato dell'Alfetta 1300, che mantiene le caratteristiche delle Alfetta 1750 (carrozzeria e disposizione meccanica) con il motore 1300 della Giulia. Ad Arese ve ne sono già pronte circa 5.000, e già sono iniziate le consegne sui mercati esteri.

BALLI pugni e avvocati

• Spiccioli di Barcellona. La Ferrari n. 7 di Ickx è stata la prima ad entrare in pista e l'ultima... classificata effettiva (12.) nel G.P. Spagna.

• Prima del via, tra un gruppetto di piloti, uno sponsor ha fatto un giochetto, una specie di lotteria. Ognuno tirava un bigliettino con su scritto il nome di uno dei protagonisti. Chi aveva il nome giusto del vincitore avrebbe alla fine vinto un premio. De Adamich ha tirato fuori Ickx, Fittipaldi (pare) il nome di Peterson. Non si è saputo chi trovò quello giusto (di Emerson).

• E' uscita la GUIDA MARLBORO GRAND PRIX '73 in edizione inglese. (L'edizione italiana sarà stampata e venduta, sempre da AUTOSPRINT, il mese prossimo). E' una pubblicazione ancora più utile e ricca dell'anno scorso. Un party nel più antico ristorante di Barcellona ha festeggiato l'avvenimento. L'unico che ha trovato qualcosa da dire è stato Denis Hulme. «Le manderò l'avvocato, perché ha pubblicato il mio indirizzo privato...» ha protestato lo scontroso neozelandese contro l'editore svizzero della Guida. «Ma lei è un personaggio pubblico...» ha giustamente obiettato quest'ultimo. Però Denis non vuol sentir ragioni. Che tipi, a volte, questi «divi» dello spettacolo!...

• Mentre i tifosi brasiliani, danzavano in tribuna, a un certo punto si è sentito l'altoparlante annunciare, con tono preoccupato: «...Molto pericolo, molto pericolo... non danzare in tribuna...» Ma chi gli ha dato ascolto? Comunque la tribuna (in legno) ha retto bene.

• Secondo i calcoli erano 70 mila le persone intorno al circuito del Montjuich.

• L'abitudine di mostrare i pugni contro chi non lascia il passo, dilaga (anche senza troppa ragione). Visti a Barcellona, molto rabbiosi: Hulme (in prova) con Galli, e in corsa Ickx con Follmer e Fittipaldi con Cevert.

• De Adamich, dopo il passaggio del team Pagnossin alla Brabham, si dice molto contento «...e poi anche come squadra, è un altro clima. Bernie Ecclestone è un appassionato come pochi, le corse gli piacciono come tali, prima di tutto...». Anche il meccanico inglese di Andrea alla Surtees, l'ha seguito.

• Stewart avrà una nuova Tyrrell, la 006/4 a Montecarlo. Gardner la sta mettendo insieme.

• I piloti non hanno voluto si desse pubblicità allo «scontro» con la Guardia Civil l'ultimo giorno delle prove quando, per tenere una riunione della GPDA in sala stampa, si sono scontrati con una carica della dura polizia spagnola. Regazzoni ha preso una manganellata di striscio, ma in compenso Wilson Fittipaldi ha gettato giù, armadio com'è, quattro militi! Pensate se fosse successo a Monza qualcosa del genere, che canea contro l'Italia sarebbe saltata fuori!...

• L'ultimo atto di monsieur Filipinetti vivo, è stato quello di sancire la partecipazione alla Targa del suo team. Si è preoccupato specialmente che la Fiat X-1/9 ci fosse, con una coppia italo-svizzera: Donà e Pescia.

• Dalla radio francese (France Inter) del 29 aprile (ore 20): «Jean Pierre Jarier ha vinto oggi a Hockenheim la terza prova del campionato europeo della montagna, su un percorso particolarmente accidentato, con pendenze del 25 per cento.» (sic!).



Ha fatto scalpore l'assenza della Tecno-Martini F. 1 a Barcellona. Ha fatto scalpore, oltre a suscitare reazioni (fin troppo vivaci) dei dirigenti sponsor torinesi con Luciano Pederzani. Questi ne ha parlato anche con Rogano (nella foto) il 1 maggio a Imola, mentre assistevano alla corsa Interserie. Il costruttore bolognese ha spiegato: «Il camion era pronto all'imbarco a Genova con la macchina monoscocca che io ho fatto fare da Mc Call. Però al banco ho avuto un problema al motore buono per la corsa (diciamo lubrificazione? n.d.z.) e così ho telefonato per bloccare la trasferta. Non è vero che la Martini ha saputo la notizia dai giornalisti. Io avevo già informato David Yorke! E' o non è il d.s. di fiducia dei conti Rossi? I motori ci sono, non è che non ci sono ma non li monto in serie, per poter aggiornarli nelle modifiche che si rendono sempre possibili. Adesso, appena vien pronta la pista, andremo a provare a Zolder. In Belgio correremo, ma sempre con la "mia" macchina; non con quella che ha fatto costruire la Martini da Thomson. Non è pronta. Per questo anche, non c'è ragione che a Torino si arrabbino: in fondo il ritardo non è imputabile solo ai motori. Manca anche la macchina, quella che la Martini ha fatto disegnare e costruire in Inghilterra. Se io, per orgoglio, ho voluto fare l'altra è stato un di più. Che ho pagato salato, come è noto. Ma che adesso debba pagarlo ancora più salato, non credo sia giusto! Ammesso sia vero quello che scrivono alcuni giornali, cioè che la Martini possa cambiare idea. A me non risulta, comunque.»



Nanni Galli cineasta. Sia il pratese che Lauda hanno avuto compiti di operatori dal vivo. E' ricomparsa nel mondo dei Gran Premi una troupe cinematografica. Il nome provvisorio del film è TROAD HALL. Il regista è Michael Kayser. La pellicola sarà presentata al festival di Coen nel '74

• REGAZZONI si è allenato a conoscere il percorso della Targa Florio con una vettura ALFASUD (pare con freni speciali...).

• Per la 24 Ore francese, la partecipazione della Ferrari sembra ormai certa. Con tre macchine. Tra i piloti candidati extra c'è anche Vaccarella. Un motore boxer 12 cilindri ha già superato largamente il muro delle 24 Ore di tenuta al banco (con una potenza «calmata» a 450 CV).

• Incontri a Imola, tra uno stagionato ed un fresco tecnico. Quest'ultimo espone un suo progetto di sospensione per vettura da corsa. L'altro, con un pizzico di sufficienza, acconsente: «Ottima, ottima sospensione posteriore...» «Ma come, posteriore? — reagisce il giovane tra l'indignato e l'avvilito — ...è anteriore, anteriore...». E si allontana sempre più rosso...otto in viso! Quant'è difficile, però, farsi «benzinare», trovare un po' di fiducia...



• Merzario aveva effettivamente rotto il motore della sua Ferrari 312 P a Monza, dopo 7 giri della 1000 KM. Si disse «cambio», ma chi poteva crederci? I tecnici ferraristi si vede rimangono sempre convinti che i giornalisti sono facili da confondere!... O forse volevano ridurre al minimo le conseguenze di un giudizio sulla decisione di far montare a Merzario un motore già usato (era quello del record nelle prime prove di Ickx) anziché quello nuovo arrivato da Maranello alla vigilia. Anche se aveva qualche cavallo in meno, certo era meno strapazzato davvero di quello che ha tirato fuori... l'albero!



• Da un po' di tempo l'ing. Rogano, Presidente della CSAI, compare sempre meno in giacca blu (preferisce quelle grigie o marron). In compenso, i rispettosissimi dell'uniforme non diminuiscono. Ecco uno degli ultimi «uomini blu» in perfetta tenuta: MASSIMO NATILI. La sfoggia quando va alle gare come osservatore delegato (qui era al Castellet per l'Euro 2000).

L'altalena di Maranello

• La maretta in casa Ferrari, dopo le difficoltà della 312 P, potrebbe riservare delle sorprese. Certo è che, specie alla vigilia di Monza, ci sono state riunioni agitate (come dopo la Spagna F. 1). Ha presenziato anche l'ing. Forghieri. Che non avrebbe nascosto un interesse professionale e personale alle difficoltà tecniche manifestatesi per i colleghi. E' certo che il responsabile dell'Ufficio Sviluppo sportivo del «cavallino» sia ora interessato alle modifiche da apportare alle vetture. Modifiche che, per la sport, dovrebbero riproporre una vettura compiutamente competitiva per il Nurburgring (e specialmente per Le Mans).

• Cesare Fiorio doppio direttore sportivo in Targa Florio, Ferrari e Lancia (Stratos) faranno squadra unica. Naturalmente ci sarà l'equipe di radioamatori con il collegamento su tutto il percorso.

Marcellino



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.



GARE SOPPRESSE ● Rally di Ginevra (4-6 maggio) ● Targa Meneghina (6 maggio) ● F. 1 a Oulton Park (13 maggio) ● F. 2 a Jarama (13 maggio) ● Trieste-Opicina (20 maggio) ● G.P. Brno (20 maggio) ● F. 2 a Thruxton (28 maggio) ● F. 2 a Nogaro (30 settembre) ● Coppa delle Alpi (15-20 ottobre).

Le corse in calendario dall'8-5 al 13-5-73 in Italia e all'estero

MAGGIO

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
8-13	Rally BP	Australia			●●●	Rally	
9-13	XVI Rally del Marocco	Marocco	Part. Rabat Arr. Casablanca km. 4588	ore 8 (9) ore 23 (13)	●●● Camp. mond. marche rallies	Rally	Lampinen - Andreasson (Lancia) 19.42'01"
10	Trofeo Cadetti SIAS Monza	SIAS Monza	Autodromo di Monza-Junior di km 2,405	ore 21,15 ore 24	● F. Monza	Velocità in circuito	Viale (Repetto) 14'27"2, media 89,854
10-13	Rally di Jugoslavia	Jugoslavia			●●● Camp. int. rallies piloti	Rally	Pinto-Macaluso (Fiat)
10-13	Rally del Galles	Inghilterra			●●● Camp. int. rallies piloti	Rally	Clark-Porter (Escort)
10-13	Rally Hessen	Germania			●●●	Rally	Pinto-Macaluso (Fiat)
12	Corsa di Wallberg	Germania			●●● T, GT, S, F. 3, F. V., F. Super V	Velocità in salita	
12	KM lanciato di Gand	Belgio			●●● T, GT, S	Velocità in circuito	
12-13	Prove a Indianapolis	Stati Uniti	Circuito di Indianapolis di km 4,020		●●● F. Indy	Velocità in circuito	Donohue (McLaren M16B)
12-13	Rally 999 Minuti	AC Novara	Part. Stresa Arr. Stresa	ore 11(12) ore 9(13)	●●● Camp. Italiano rallies	Rally	Munari - Mannucci (Lancia) 1971. Nel '72 non si è disputato
12-13	Rally Monte Bianco	Francia			●●●	Rally	Darniche-Mahé (Alpine)
13	57. Targa Florio	AC Palermo	Circuito delle Madonie di km 72. 11 giri per un totale di 792 km	ore 9 ore 15,30	●●● Camp. Mond. Marche	Velocità su strada	Merzario-Munari (Ferrari 312 P) 6.27'48", media 122,537. Nuovo record: Marko (Alfa) 33'41", media 128,253
13	Corsa a Oulton Park	Inghilterra	Circuito di Oulton Park di km 4,426		●●● F. 5000, T	Velocità in circuito	Redman (Chevron) 29'53"6, media 186,40. Giro più veloce: Redman 1'27"4
13	G.P. di Parigi	Francia	Circuito di Montlhéry di km 6,283		●●● Camp. Europ. GT	Velocità in circuito	Ballot-Léna (Porsche 911 S) 1h 22'9"4, media 124,368
13	S. Stefano - Passo dello Spino	AC Arezzo	Part. S. Stefano Arr. Passo dello Spino km 12,600	ore 9 ore 12	●●●	Velocità in salita	Gianfranco (Abarth) 6'14"51, media 120,160. Record: Ortner 6'00"5, media 124,826 (1971)
13	Coppa Petrobelli	AC Mantova	Circuito di Varano de' Melegari (Parma) di km 1,800	ore 11 ore 17,30	● F. Italia, T Gr. 1, 2, 4, F. 850	Velocità in circuito	Borri (Porsche 911). F.F.: Bergami (De Sanctis). F. 850: Zorzi (Monteverdi)
13	Coppa Vallelunga	Vallelunga SPA	Circuito di Vallelunga di km 3,200	ore 14,30 ore 17,45	● F. 3, F. 850	Velocità in circuito	V. Brambilla (Brabham BT 35) 30'35"4, media 144,359
13	Trofeo S. Andrea	AC Vercelli	Part V.le Garibaldi - Vercelli Arr. P.zza Camana - Vercelli tot. km 109	ore 9 ore 12,30	●	Regolarità	Luìgina Imerito
13	Monza '73	Svizzera	Autodromo di Casale di km 2,460		●●● Tutte le categorie	Velocità in circuito	Si disputa per la prima volta a Casale
13	IX Trofeo Tchen - Agopuntura Cinese	Scuderia Sporturismo	Part. e arrivo: Milano Idroscalo (Pista Rossa)	ore 9 ore 19	●	Autotorneo	Petrini (Mini Cooper)
13	Rallycross Baden	Austria			●●●	Rallycross	
13	Corsa di Wasgau	Germania			●●● T, GT, S, F. 3, F. V, F. Super V	Velocità in salita	
13	Corsa di Colombier	Francia	Part. Montelimar Arr. Colombier		●	Velocità in salita	Lapierre (Pygmée) 2'13"4, media 89,050, nuovo record
13	Corsa a Snetterton	Inghilterra			●●●	Velocità in circuito	
13	Corsa a Keimola	Finlandia			●●● T, F. V, F. Super V	Velocità in circuito	
13	Corsa di Semois	Belgio			●●● T, GT, S	Velocità in salita	
13	Rallycross di Anversa	Belgio			●●●	Rallycross	

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



PRIMAVERA
SICILIANA

57^A PALERMO
TARGA 13
FLORIO MAGGIO
1973

COMPETIZIONE AUTOMOBILISTICA
INTERNAZIONALE DI VELOCITA'

CIRCUITO
DELLE MADONIE
CERDA

REGIONE SICILIANA
ASSESSORATO TURISMO COMUNICAZIONI TRASPORTI
AUTOMOBILE CLUB PALERMO

Domenica 13, in una sfida tutta italiana
ALFA-FERRARI, la FLORIO vedrà
l'edizione conclusiva sul tracciato clas-
sico delle MADONIE, ma solo come
prova valida per il Mondiale Marche

Non sarà

Nel pomeriggio di lunedì 30 aprile, trillarono un po' dovunque i telefoni degli ambienti interessati alla Targa Florio. I telefoni dell'AC Palermo anzitutto, della CSAI, dei giornali (AUTOSPRINT in particolare), della radio eccetera. Sui canali delle telescriventi, prima della sera c'era un comunicato proveniente dall'ACITALIA che suonava testualmente così:

«La CSAI comunica che la notizia data dalla Radio nella mattinata del 30 aprile secondo la quale la Targa Florio sarebbe stata soppressa, è priva di ogni fondamento. La Targa Florio, con validità per il campionato mondiale Marche, avrà regolarmente luogo domenica 13 maggio. Le prove ufficiali sono in programma venerdì, 11 maggio - CSAI Roma.»

Cos'era dunque avvenuto? Che cosa aveva detto la radio in un suo giornale parlato? Semplicemente una notizia del tutto infondata: e cioè che la Commissione Provinciale di Vigilanza aveva negato l'autorizzazione allo svolgimento della corsa su strada siciliana del 13 maggio, quella che già avrebbe dovuto essere l'ULTIMA edizione (mondiale) stante il rifiuto della CSI a iscriverla ancora nel calendario del mondiale Marche su quel percorso ormai contestato per ragioni di sicurezza.

Aperti cielo! Dopo la sortita radiofonica fu tutto un convulso rincorrersi di informazioni, di domande, di smentite. La radio però non smentì: si limitò nei successivi giornali radio a cambiare la notizia, dando — come se nulla fosse — informazioni in serie sugli iscritti alla corsa, sull'importanza della prova, sugli ultimi preparativi della vigilia. Il solito modo «elegante» per non ammettere di aver sbagliato!

Ma come era potuto avvenire la gaffe? Il giorno dopo si è saputo. Tutto nasce da come, purtroppo, in Italia viene esercitata la professione giornalistica. Una professione che, come dice una barzelletta, specie per quanto riguarda le assunzioni in RAI,

viene svolta adesso più «al merito delle tessere di partito» che non per la bravura vera professionale! E allora può capitare un infortunio del tipo Targa vietata. Cioè che uno dei migliaia di collaboratori dell'ente radiofonico di Stato, nella necessità di garantire una rubrica di informazioni commentate, pur non sapendone troppo di automobili, abbia pensato di dedicare il suo argomento quotidiano ad una corsa automobilistica della quale aveva letto qualcosa sui giornali, tanto ripetutamente nelle ultime settimane, da convincersi ad interessarsene, forse non avendo nulla di altro sottomano. Ma, non sapendo troppe cose di corse e di permessi, ha fatto confusione: tra CPV e CSI, tra cancellazione della data sportiva nel calendario '74 e realtà '73 ecc. Di qui il grande caos, che ha gettato nella preoccupazione l'ambiente sportivo internazionale (la notizia era rimbalzata in Francia, in Svizzera, in Belgio) anche perché da qualche tempo in Italia accade di tutto a proposito di veti burocratici di corse. Perciò era possibile anche questa, pur se da qualche anno esiste una legge che garantisce la possibilità di sopravvivenza al percorso stradale della Targa Florio, la più antica corsa del mondo.

Perciò allarme rientrato. Delle prospettive future, leggete a parte le novità, che potrebbero concretarsi nella riunione (semituristica) della CSI a fine maggio a Indianapolis. Adesso l'importante è farla questa ULTIMA TARGA stradale-mondiale. E correrla, come ambiscono tutti i piloti. Anche quelli come Regazzoni che non si sarebbero mai sognati di voler tentare una prova stradale, o come Redman che dopo lo «spaghetto» di due anni fa sembrava deciso al NO. Ma ha cominciato col dare l'esempio ICKX che è stato praticamente lui una delle molle di convinzione per Ferrari a disputare la Targa. Ci dovevano essere un po' tutti, ci volevano essere tutti. Solo che all'ultimo momento sono arrivate due defezioni proprio dalla

lista delle macchine interessate al mondiale. Aveva rinunciato la Matra, tra la costernazione dei suoi piloti, per un cattivo consigliere del sig. Lagardere che, facendo cancellare l'impegno in Targa e al Nurburgring, nella volontà di fare il bis di Le Mans, forse toglierà alla Matra la possibilità vera di vincere il mondiale '73, semplificando i problemi (di punti) alla Ferrari. Ha rinunciato proprio in extremis anche la GULF Mirage per timore di non arrivare in fondo con le sue ancora fragili tre litri sport.

Una sfida tutta italiana, dunque, questa 57a, una sfida che fa perno sul ritrovato duello FERRARI-ALFA ROMEO con quattro equipaggi di grande valore agonistico e due motori boxer 12 cilindri in diretta alternativa. ICKX-REDMAN e VACCARELLA-MERZARIO per bolidi rossi di Maranello, STOMMELEN-DE ADAMICH e REGAZZONI-FA-CETTI per quelli rosso-sangue di bue Alfa Romeo (ammesso che dopo l'episodio di SPA la seconda vettura ci sia pronta).

A far da contrappunto ci sono le Porsche MARTINI che puntano alla distanza con specialisti di Targa come van Lennep e Muller, oltre il figliolo di un grande «targhista» locale, il barone Antonio Pucci, e la debuttante STRATOS (in gare velocità) con ANDRUET e SANDRO MUNARI, una Lancia col motore DINO (che non sarà il 4 valvole iniezione da quasi 300 cavalli, ma ancora il due valvole carburatori, per ragioni di tempo). E poi anche le Lola 3000, oltre tutta la messe degli altri partecipanti (Ford Capri e BMW «mostri» turismo in specie) che come sempre sarà difficile ridurre a 80 equipaggi contro gli oltre 140 iscritti nelle varie categorie e classi, dalle sport prototipo, alle GT, alle Turismo speciale.

Non sarà l'Ultima Targa (nemmeno stradale) ma sarà comunque una grande Targa!

sab.

Consegnati a Palermo
i PREMI del LLOYD
ADRIATICO a tre per-
sonaggi dello sport-auto

3 campioni
della
SICUREZZA

CHITI-ELFORD-CANESTRINI

L'idea nacque così, d'improvviso, all'avv. Aleffi, in quei giorni non ancora componente CSAI ma già uomo rally, e al dr. Viatori. Erano insieme alla premiazione di AUTOSPRINT di due anni fa, quella di Stewart campione del mondo, che facemmo coincidere con la presentazione del serbatoio antifiamma dell'Autodelta progettato dall'ing. Chiti.

«Ecco, perché la nostra società (il Lloyd Adriatico n.d.r.) non dà un premio, non prende una iniziativa per sottolineare certi valori che lo sport automobilistico suggerisce, al di là di quelle che sono invece le più banali considerazioni sul suo contenuto e sulla sua validità non solo riferibile a momenti agonistici?» Pressappoco questo si dissero i due esponenti dell'ente assicurativo triestino, che tanto

si è impegnato nel settore automobilistico in questi anni. Ed è così che è nato il PREMIO SICUREZZA che trova, proprio in occasione della 57. Targa Florio a Palermo, la sede più qualificata per la prima assegnazione.

Nel quadro infatti delle manifestazioni della Targa Florio — la classica gara automobilistica su strada, che tutti sperano non sia davvero giunta quest'anno alla sua ultima edizione ma solo alla 57. — avrà luogo la cerimonia per la consegna del «PREMIO LLOYD ADRIATICO PER LA SICUREZZA AUTOMOBILISTICA».

L'iniziativa, assunta dalla Compagnia di Assicurazioni di Trieste — e che per questa sua prima edizione ha il patrocinio di AUTOSPRINT — intende tributare un pubblico riconoscimento a tecnici, piloti e giornalisti che, nel

corso dell'anno, con la loro attività professionale abbiano dato un contributo alla diffusione della sicurezza nell'automobilismo.

Il Lloyd Adriatico ha sempre considerato con estremo interesse i problemi attinenti alla sicurezza, ritenendo che le insidie della strada debbano essere affrontate soprattutto sul piano della prevenzione: a livello tecnico, con ritrovati che rendano i mezzi motorizzati sempre più efficienti e sicuri; e sul piano umano, con una adeguata educazione degli utenti a un sempre maggior rispetto delle norme della circolazione e quindi della propria e dell'altrui incolumità.

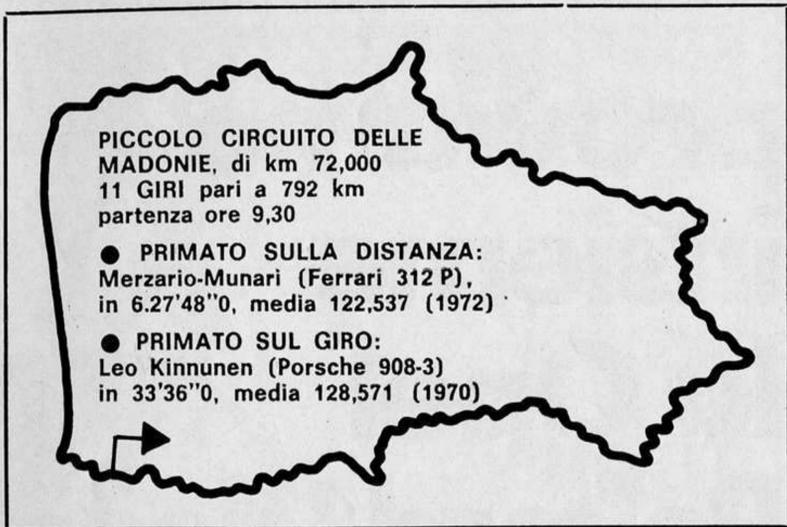
Di questi principi, fanno fede varie realizzazioni del LLOYD ADRIATICO: dall'ormai famoso «VOLANTE D'ORO» per gli assicurati indenni da

sinistri da più di dieci anni, al «4 R D'ORO», riservato agli assicurati con questa particolare formula e anch'essi senza denunce di sinistri a carico, alla polizza «VETTURA SICURA» che prevedeva l'omaggio di un paio di cinture di sicurezza.

I VINCITORI dell'edizione 1972 del premio — che nei prossimi anni assumerà anche la denominazione di Trofeo «Flaviano Moscarini» il direttore di Quattroruote e dell'I.S.A.M., recentemente scomparso, e che dedicò tutta la sua vita e la sua capacità tecnico-professionale al progresso dell'automobilismo nel nostro paese — sono:

L'ing. CARLO CHITI quale ideatore e realizzatore del serbatoio ignifugo dell'«Autodelta»,

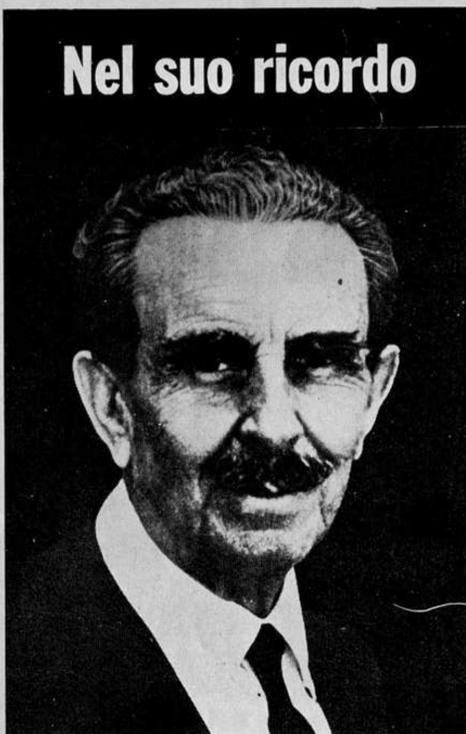
Il pilota VIC ELFORD per il suo



Il percorso stradale potrà essere SALVATO anche per il 1974

iscrivendo una gara valida per l'EUROPEO VETTURE GT

«ultima» TARGA!



VINCENZO FLORIO
il creatore della TARGA

avevamo avuto occasione di proporre vari interrogativi, diretti e indiretti, alla CSAI. Ora, alla vigilia della gara, ecco le chiarificazioni che ha voluto dare il Presidente della Commissione Sportiva ing. ROANO, in 6 punti:

gesto altamente sportivo e altruista compiuto in occasione della gara svoltasi a Les Mans lo scorso anno,

Il giornalista ing. GIOVANNI CANESTRINI per le tante battaglie tenacemente combattute attraverso una lunga milizia giornalistica, in favore della sicurezza stradale.

I premi, consistenti in una somma di denaro e in una artistica targa, verranno consegnati in occasione di un pranzo d'onore che avrà luogo venerdì 11 maggio presso il Grand Hotel Villa Igea di Palermo, alla presenza di Igealisti, dei rappresentanti dell'Automobile Club e dalla C.S.A.I., del comitato organizzatore della Targa Florio, del presidente del Lloyd Adriatico, avv. Giorgio Irneri e di altri dirigenti della Compagnia.

Sapete tutti della polemica che è divampata per questa 'ultima' TARGA FLORIO; sapete che il Presidente dell'A.C. Palermo, avv. Nino Sansone, non ha lesinato osservazioni critiche alla CSAI che « non ha difeso », al momento giusto, se non la sopravvivenza del circuito tradizionale, almeno l'etichetta mondiale del nome TARGA FLORIO che, in attesa dell'autodromo TARGA, nel '74, poteva essere ospitato su altro autodromo (vedi Pergusa) per non interrompere la tradizione. Proprio sui vari temi e dubbi delle vicende burocratico-sportive della « FLORIO », a-

In considerazione del vivo interesse suscitato da questa prima edizione del Premio, il Lloyd Adriatico ha deciso che lo stesso venga ripetuto annualmente e trovi — possibilmente nell'ambito di importanti gare automobilistiche in programma in Italia — la sua cornice più idonea.

In base al regolamento della manifestazione, un'apposita giuria sarà chiamata ad assegnare i tre premi messi in palio per il '73, rispettivamente a un costruttore, o Casa automobilistica; a un pilota, dirigente sportivo o semplice utente della strada e infine a un giornalista della stampa, Radio e TV che abbiano — nei loro settori di attività — contribuito pur in modo diverso a favore della sicurezza dell'automobilismo.

il PRESIDENTE della CSAI promette:

1 Come si è giunti alla decisione di escludere la Targa Florio dal Calendario Internazionale 1974?

— La C.S.I. non ha incluso la Targa Florio nella prima stesura del Calendario Internazionale 1974 in quanto non è stata giudicata accoglibile la proposta — così come formulata senza alternative dall'A.C. Palermo — di accordare alla Targa 1974, da svolgere sul costruendo autodromo delle Madonie, la validità per il Campionato Mondiale Marche.

La decisione della C.S.I. non è definitiva e ci batteremo perché essa sia riesaminata.

2 Quali sono i motivi specifici per i quali la proposta dell'A.C. Palermo non è stata accolta?

— Come ho detto, la proposta era senza alternative. La maggioranza dei delegati ha avanzato dubbi circa la effettiva possibilità che l'Autodromo delle Madonie potesse essere realizzato nei tempi tecnici disponibili (poco più di un anno).

3 Così stando le cose, dobbiamo dire che il destino della più antica corsa del mondo è segnato?

— Tutt'altro. La Targa Florio, con la sua tradizione e con la sua storia, non può e non deve morire. E' questo il desiderio unanime di tutti gli sportivi italiani.



5 E allora?

— Ci si trova di fronte ad un dilemma. O insistere per la validità per il Campionato del Mondo Marche, proponendo di trasferire almeno provvisoriamente la Targa su un idoneo circuito esistente. Oppure accettare l'iscrizione nel Campionato Europeo Gran Turismo e conservare la tradizionale sede stradale.

6 Qual è il suo pensiero al riguardo?

— Il dilemma a cui ho accennato deve essere risolto, prima di tutto dall'A.C. Palermo, al quale la C.S.A.I. assicura il suo appoggio. Come sportivo, ammetto sinceramente che molto a malincuore vedrei la fine di una gara che deve il suo prestigio alla particolare formula ed all'affascinante ed impegnativo circuito, voluti da Florio. Trasferita in un autodromo, della Targa non resterebbe che il nome, ma la vera ed autentica gara che tutti amano scomparirebbe. Credo, insomma, che si debba riflettere prima di trasferire la Targa Florio su un autodromo tradizionale; e preferirei veder conservata l'attuale sede stradale, almeno fino a quando non sia stato realizzato l'autodromo delle Madonie che dovrebbe presentare caratteristiche tali da riprodurre, in qualche modo, la singolarità della sede stradale alla quale la gara siciliana deve la sua celebrità.

4 Quali soluzioni lei ritiene possibili?

— Debbo chiarire una cosa. L'atteggiamento sfavorevole della C.S.I. nei confronti della Targa attiene soltanto alla concessione della validità per il Campionato del Mondo Marche. L'iscrizione della Targa nel calendario, come gara a se stante, non è in discussione. Anzi, ritengo che sarebbe possibile rendere valida la grande gara siciliana per il Campionato Europeo Gran Turismo.

da questo



al G.P. Belgio



Copyright per l'ITALIA

AUTOSPRINT

presenta



GLI ARGOMENTI di

A sinistra, la partenza del GP di Spagna. Presto inizieranno i lavori per un circuito permanente a Barcellona, che si spera sia pronto per il '75. A destra, Juan Carlos di Borbone in visita al box Ferrari, con Ickx e Colombo

MONTJUICH rimarrà un bel ricordo

Abbiamo detto addio al Circuito di Montjuich, uno degli ultimi circuiti naturali. E a nulla serve sapere che un'evoluzione irreversibile ci conduce ai circuiti permanenti artificiali, che, soli, possono rispondere alle esigenze moderne della corsa automobilistica: è con un po' di mal di cuore che si vedono sparire uno a uno quelli di un tempo il cui tracciato spontaneo dettava un pilotaggio naturale. Quando il circuito delle Madonie sarà stato utilizzato per l'ultima volta, non rimarranno più piste di questo genere, e quelle che rimarranno non esisteranno più a lungo nella loro forma originale. Persino il circuito di Monaco, bastione della tradizione, sarà prossimamente sistemato come lo sono già stati quelli di Francorchamps e del Nurburgring. E quelli che non si presteranno a una certa sistemazione saranno inevitabilmente abbandonati sotto la pressione degli avvenimenti.

Ma non vorrei lasciare sparire il circuito di Montjuich (a Barcellona è già progettato il nuovo autodromo permanente) senza ricordare e sottolineare che rappresentava un caso a parte, grazie al Real Automovil Club de Catalunya che si prendeva la briga di proteggere integralmente, per la durata dell'avvenimento, la strada pubblica di un parco pubblico, e di installarvi durante lo stesso periodo le tribune e tutte le varie installazioni che richiede un Gran Premio. Si dirà che è il minimo esigibile e effettivamente richiesto. Ma ciò che differenzia il lavoro a Barcellona, è che era eseguito alla perfezione. La critica più pignola non avrebbe trovato nulla da eccepire né al sistema di sicurezza, né alla comodità e all'efficienza delle installazioni temporanee. Questo era lo straordinario e notevole risultato dello sforzo annuale dell'Automovil Club de Catalunya. Nel momento in cui quest'epopea si chiude, mi sarebbe dispiaciuto non celebrare quest'opera magistrale.

Ma se il circuito di Montjuich trattato in questo modo non lasciava nulla da desiderare, perché dunque l'Automobile Club di Catalogna cambia il suo fucile di spalla? Per una questione primordiale di redditività. Si immagina senza fatica, in effetti, a quanto potesse ammontare la spesa del montaggio, smontaggio e di rimessa di tutto questo materiale. E' una questione che si è posta in tutti i tempi e che ha condotto alla costruzione di circuiti permanenti ben prima che il problema della sicurezza accelerasse il movimento. Tuttavia, un circuito permanente creato apposta su un terreno vergine non è per forza mancato. Abbiamo utilizzato con-

secutivamente tre inappuntabili creazioni a Interlagos, Vallelunga e Digione. Ma ciò che mancherà sempre al tracciato che è stato pensato e calcolato dall'uomo, è la sincerità del percorso che un tempo stabiliva istintivamente, lasciandosi guidare dalla configurazione del terreno. Seguire al volante queste traiettorie naturali era una meraviglia. E' questo incanto che se ne va.

Senza dubbio non c'è bisogno di soffermarvi, perché questa scomparsa è inevitabile. Ma non è ingiustificato salutare le cose che se ne vanno, e particolarmente quando hanno avuto un grande ruolo e quando abbiamo avuto per merito loro delle grandi soddisfazioni.

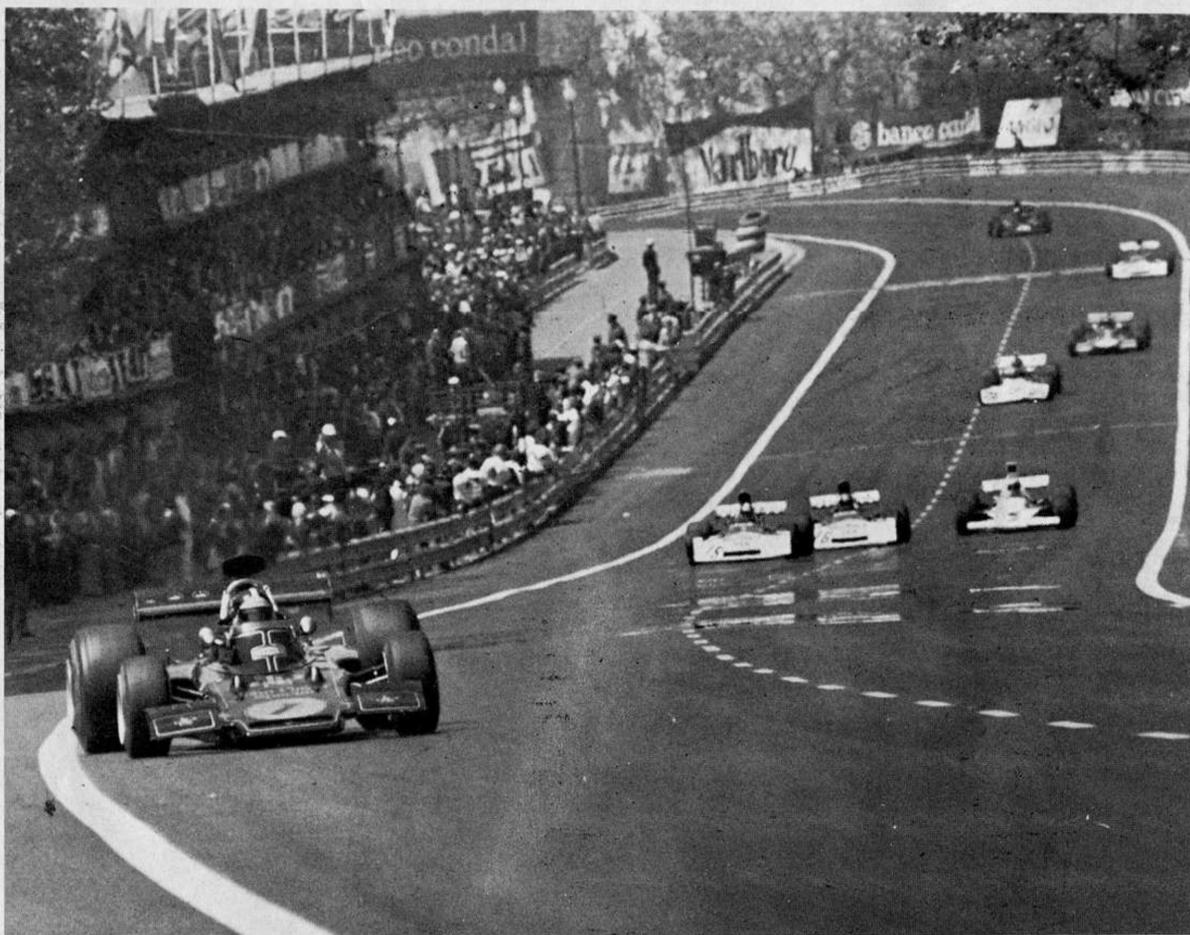
Il circuito di Montjuich rimarrà per me un eccellente e persino grande ricordo. Ho l'impressione che sarà la stessa cosa per la grande maggioranza dei piloti, perché anche i più positivi fra essi rimangono sensibili, nel fondo del cuore, alla passione sportiva iniziale che ha fatto di loro dei piloti.

L'ALTALENA POLITICA

Dalla fine settimana di Barcellona, l'organizzazione del G.P. del Belgio del 20 maggio prossimo è assicurata sul piano finanziario. Ma non oso dirmi certo che avrà luogo. Tutto dipende dalla sistemazione del circuito di Zolder che l'organizzatore sarà in grado di realizzare in extremis.

E su questo punto, il testo di mio fratello Pascal, che troverete in queste pagine, non lascia prevedere nulla di molto positivo.

L'osservatore internazionale si chiede di sicuro perché il Royal



Emerson Fittipaldi si è liberato delle BRM, ed ora sta inseguendo le Tyrrell. Peterson è lontano

Automobile Club de Belgique che aveva risolto il problema della contestazione del suo Gran Premio, trasportandolo dal circuito di Francorchamps, maledetto da Jackie Stewart, al circuito permanente ultra-moderno di Nivelles (che, anche se non è particolarmente caratteristico, ha il merito di rispondere perfettamente alle esigenze del momento), l'abbia spostato a Zolder a prezzo di una nuova battaglia con i concorrenti. Ed è ciò che cercherò di spiegarvi.

Si può proclamare quanto si vuole che lo sport non ha nulla a che vedere con la politica, ma non è più vero quando la manifestazione sportiva sale al livello della vita nazionale, ed è precisamente il caso delle grandi competizioni automobilistiche di oggi. Ora, la vita politica belga ha un clima molto particolare perché il Paese è composto, non dico da due popoli, ma da due popolazioni.

Nel tempo in cui Giulio Cesare faceva la conquista dei Galli, più di duemila anni fa, i belgi formavano un gruppo etnico che è stato precisamente separato in due dalle nuove frontiere dell'Impero Romano che sono durate quattro secoli. Ed è stato sufficiente perché i belgi del sud assumessero una cultura latina, e quelli del nord una cultura germanica che li ha separati, da allora, in due gruppi distinti, anche se hanno, da allora, quasi sempre condiviso la stessa dominazione straniera, la stessa indipendenza.

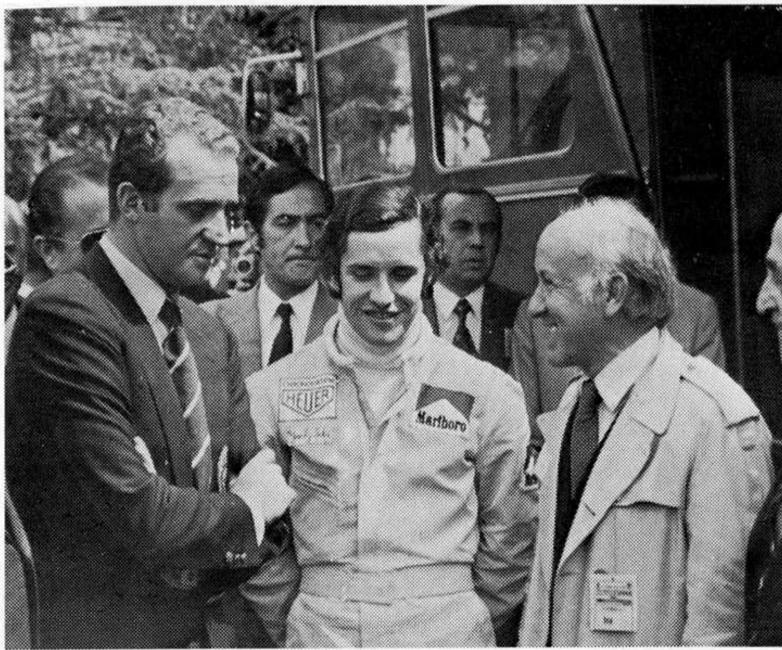
Fiamminghi e valloni si intendono bene? Sì, e potrei dare cento esempi. Ma la politica non si basa tanto sull'unione quanto su un equilibrio di forze in seno all'unione. E le forze sono per definizione soggette a variazioni. Ed è così che il Belgio deve far fronte in questo momento ad un nuovo equilibrio interno, ciò che porta automaticamente a rivendi-

cazioni su tutti i piani, fino a quello dello sport automobilistico che era stato fino ad ora fiorente quasi interamente in Vallonia.

E questo arriva, secondo certi estremisti, fino a volere una commissione sportiva fiamminga e una commissione sportiva vallone, mentre fiamminghi e valloni si dividono a parità la commissione sportiva nazionale. Nulla di strano se si è dovuto adottare per l'organizzazione del G.P. del Belgio un'altalena che dà il suo turno al circuito fiammingo di Zolder (che è d'altronde molto vicino alla regione vallona).

IL CASO ZOLDER

La storia del circuito di Zolder è sicuramente esemplare e non si dirà mai abbastanza quanta parte questa iniziativa abbia avu-



A due settimane dalla quinta prova mondiale F.1 è dubbia l'agibilità del circuito belga per l'asfalto



BRUXELLES - Siamo rigorosamente a meno di tre settimane da Gran Premio del Belgio e il meno che si possa dire è che ha regnato finora e che regna ancora un serio malessere sulla sua organizzazione sul circuito di Zolder.

Fra l'altro è la quarta volta che ci vien detto: « Tutto è in ordine ». La prima di queste affermazioni risale all'anno scorso, le altre si sono susseguite ad intervalli regolari, la penultima in marzo al momento di una prima riunione a carattere piuttosto ufficioso e l'ultima domenica scorsa quando un annunciatore ha detto al microfono per la quarta volta « che la cosa era fatta », e che d'altronde i biglietti erano in vendita fin dalla vigilia.

Si dice che gli organizzatori di Zolder abbiano in-

franchi. Se il rivestimento non è valido, i sei milioni sono buttati anch'essi. E le Escort pesano soltanto 760 chili e sviluppano al più 100 cavalli. Si arrestano le prove fino a quasi le quattro del pomeriggio. In quel momento i concorrenti sono invitati a salire sulla pista... ma a guidare pianino per schiacciare il macadam. Alcuni camion dell'esercito sono richiesti e ottenuti. Si pensa seriamente di annullare la prova.

Fortunatamente la domenica mattina piove a dirotto. Tutto va bene, fa abbastanza freddo e soprattutto l'aderenza ridotta del rivestimento bagnato eviterà gli strappi di bitume. Si decide che la corsa avrà luogo.

Tutto ciò per dire che se il venerdì 18 maggio, il rivestimento si stacca a placche sotto le gomme dei



Sopra a sinistra, uno dei cadetti della nave brasiliana alla fonda a Barcellona inneggia al vincitore. A destra, la maschera di Stewart dopo il ritiro. Sotto, Emerson sotto l'arco trionfale della bandiera



ZOLDER farà chiasso

viato una delegazione in ambasciata a Barcellona per completare la messa a punto dell'accordo fra essi e i concorrenti del Gran Premio del Belgio e che tutto va per il meglio. Un incidente che ha preso corpo durante tutto il week-end deve pertanto far comprendere che il Gran Premio del Belgio a Zolder il 20 maggio, non è ancora assicurato. Tutto può essere compromesso fino al giorno della corsa. Ed ecco perchè.

Fittipaldi è venuto a « provare » a Zolder una decina di giorni fa. E' stato sorpreso da certi aspetti del circuito. Lo credo bene! Il circuito era in pieno cantiere, come volete che lo si possa trovare normale in queste condizioni?

D'altra parte, ciò che ci si può chiedere, è perchè si è dovuto aspettare la fine di aprile 1973 per posare un rivestimento che avrebbe già dovuto essere posato nel 1972 o, al più tardi, durante il clemente inverno.

Venerdì scorso dunque si è rivestito tutto il circuito di Zolder (km. 4,200), e non con un nastro unico di dieci metri di lunghezza com'era previsto dall'impresario che ha vinto l'appalto, ma da un altro impresario che ha ottenuto il lavoro a causa di un probabile tiro birbone del comitato organizzatore o del circuito. Il nuovo impresario posa l'asfalto e vi incastra la ghiaia (un insieme che « tiene » molto bene in caso di pioggia), in tre bande di 3 metri come per le stradine di campagna.

Sabato mattina - Prima parte delle prove: le Escort Mexico entrano in pista. In meno di venticinque minuti strappano nella prima curva e soprattutto nelle due curve del Bosco, placche intere di macadam senza parlare delle pietre e il pietrisco che sollevano dappertutto. Lo sgomento è generale e ben comprensibile. La posa del rivestimento vale circa 6 milioni di

470 cavalli delle Formule 1, e se per di più queste gomme scoppiano come fu il caso della settimana scorsa, non c'è nessun dubbio (ma allora nessuno) che i costruttori, i concorrenti del Gran Premio riuniti in associazione (con una eccezione: UOP-Shadow), rifiuteranno, con l'accordo dei fabbricanti di pneumatici (Goodyear e Firestone esclusivamente) di disputare la prova.

I responsabili del circuito di Zolder non devono prendere il rischio di credere che usciranno dall'impiccio con delle promesse. Questa volta bisogna veramente mantenerle, sotto pena di vedere il Belgio prendere un colpo fatale nel prestigio del tipo di quelli che gli furono inflitti negli anni cinquanta dalle partenze tipiche del signor René Baken a Francorchamps o dagli incidenti del primo giro del Gran Premio del Belgio del 1966 quando la direzione corsa riuscì a nascondere ai piloti che pioveva a dirotto sull'altra metà del circuito causando otto uscite di pista nei due minuti successivi la partenza. Fra queste otto uscite di strada ci fu quella di Jackie Stewart. Si sa ciò che è successo per il circuito di Francorchamps a causa dell'organismo ufficiale che agiva come organizzatore. Perchè, infine, sarebbe bene dire una volta per tutte che i problemi posti e causati dalla battaglia di Stewart contro Francorchamps (per cui il G.P. è soppresso dal 1970 e senza dubbio fino al 1975) trovano la loro origine in fatti totalmente estranei al circuito medesimo. La responsabilità dell'organizzatore è dunque la prima fra ogni altra. Siccome a Zolder, organizzatori e proprietari del circuito sono intimamente associati, ci sarebbero ancora meno scuse per le stonature che abbiamo appena ricordate.

Pascal Ickx

to nello sviluppo dello sport automobilistico belga.

Ancora dieci anni fa, conoscevamo soltanto il circuito di Francorchamps (in cima alla competizione automobilistica, ma improprio all'apprendimento), e una volta all'anno, l'organizzazione folkloristica delle corse di Chimay. E' facile capire che manna fu per lo sportivo belga del volante, l'iniziativa presa da una piccola cittadina della Campine, vittima della crisi del carbone, di creare con l'aiuto della Shell, il primo « stadio motoristico » del Paese. Ed è da quel momento che lo sport automobilistico belga ha potuto svilupparsi in profondità.

Per di più, il tracciato irregolare del circuito poneva reali problemi di pilotaggio, cosa che ne fa una scuola perfetta. Non esito a pensare, da parte mia, che Zolder ha avuto una parte importante nella mia formazione di pilota e dunque nella mia riu-

scita sportiva. Ma non è tutto: il circuito di Zolder possiede un incanto particolare e se non ho avuto l'occasione di corrervi in questi ultimi anni, è con vero piacere che vi ritornerei per disputarvi una corsa di Turismo o una corsa di Formula 2. Con questo è implicito chiaramente che il circuito di Zolder non mi pare convenga alla Formula 1, e ancora meno ad un Gran Premio degno di questo nome.

In primo luogo, i bolidi vi saranno spiacevolmente impacciati, in secondo luogo, bisogna comprendere che le installazioni di Zolder, previste per manifestazioni nazionali alla buona, non hanno né l'eleganza, né l'ampiezza, né la comodità che esigono oggi, e con diritto, il pubblico e i concorrenti di una batteria del campionato del mondo.

Per di più, un rifacimento recente della pista ha dato luogo a un errore caratteristico. Fra le cose piacevoli del circuito di

Zolder, c'era un dosso del genere di quello del Nurburgring, ma infinitamente più anodino. La sfortuna volle che un giorno, un pilota poco qualificato sia uscito dalla pista al di là della gobba, uccidendo un commissario di pista. Si sarebbe potuto arrangiare il dosso spianandolo, come si è fatto un po' dappertutto al Nurburgring. Invece, i padroni del circuito hanno scelto la soluzione zoppicante di una chicane immediatamente prima della gobba, e, ciò che è ancora peggio, questo « zig-zag » è stato disegnato a dispetto del buon senso non prevedendo nessuna scappatoia di sfogo.

UN SIMBOLO

Si aggiunga che il suolo della pista doveva essere interamente rifatto per il Gran Premio e che l'operazione è stata spiacevol-

mente ritardata fino all'ultimo momento con il risultato che quando Emerson Fittipaldi è venuto recentemente ad effettuare prove private a Zolder, è arrivato ancora sulla strada deformata.

Ho preso conoscenza delle proteste e delle accuse di Fittipaldi contro il circuito di Zolder e non mi sorprendono. Avevo dapprima temuto che la GPDA opponesse al G.P. del Belgio '73 uno di quei veti tardivi di cui ha il segreto, ma sembra che abbia soltanto reclamato il rifacimento delle multiple deficienze rilevate da Fittipaldi e che abbia incaricato Emerson di vegliare egli stesso sullo svolgimento delle operazioni. Conosco abbastanza la sua efficacia e il suo saper vivere per pensare che saprà portare la sua missione a buon fine. E se riuscirà, avrà reso il più gran servizio possibile agli organizzatori di Zolder. Ma tutt'al più si potrà salvare il Gran Premio 1973. Perché il circuito di Zol-

der, concepito già con l'obiettivo limitato dello sport nazionale, non risponde alle esigenze che possiamo prevedere per un prossimo avvenire.

Non ritornerò sulla 1000 Chilometri di Monza, se non per sottolineare lo sforzo tecnico che ha permesso alla Ferrari di riportarvi una vittoria regolare e il piacere personale che ho avuto nel vederle attribuire la Coppa Filippo Caracciolo. Perché per quanto giovane io sia nella vita sportiva, non ignoro il ruolo che il principe Caracciolo ha avuto alla presidenza dell'Automobile Club d'Italia. E non ignoro nemmeno che è al suocero del presidente Agnelli che lo sport automobilistico deve il fatto di essere ancora rappresentato come lo è dalla Ferrari. Era dunque quasi simbolico vedere ricompensare con la Coppa Caracciolo la vittoria che ero lieto di offrire a suo genero.

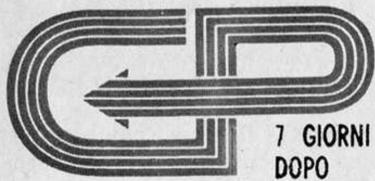
Jacky Ickx



PETERSON

ci tiene
a farlo sapere

● Allo stesso modo, lungo la discesa che porta nella « Plaza de Spagna », Peterson sembrava volare; i curvoni veloci a sinistra prima a destra poi, li prendeva in derapata e in controsterzo. Lo abbiamo cronometrato da un punto all'altro della discesa ed egli guadagnava mediamente dai 3 ai 4 decimi di secondo nei confronti di Fittipaldi, Stewart, Cevert.



« Non avevo mai rotto un cambio!... »

BARCELONA - Barbro la fidanzata di Peterson, siedeva ai box assieme alla moglie di Fittipaldi. Nervosamente prendeva i tempi del « suo Ronnie » che era in testa senza discussioni. Improvvisamente l'urlo dei brasiliani che in tribuna seguivano lo svolgimento della gara le fece avere come un presentimento: il suo uomo non era più in testa alla corsa!

Era vero. Un meccanico le si avvicinò poi per rassicurarla informandola che Peterson stava ritornando a piedi ai box. Maria Helena (Fittipaldi) divenne così di nuovo e inaspettatamente la « prima donna » del G.P. di Spagna. Abbracciò Barbro e con gli occhi sembrava chiederle scusa per quanto stava succedendo. Un movimento di folla, un nutrito battimani là, in fondo alla pista, annunciava l'arrivo di Peterson.

Merita tornarci su questa vicenda amara di un pilota che in LOTUS non riesce proprio a farcela, me che si guadagna lo stesso tante simpatie per la sua grinta.

« Andavo proprio bene, peccato! La macchina un gioiello come nei due giorni di prova. Sono stato in testa fin dall'inizio, ma non sono riuscito a vincere il mio primo Gran Premio di F. 1. Onestamente penso che mai come questa volta me lo sarei meritato, ma purtroppo sono stato tradito da un guasto meccanico; banale se vogliamo! Mai infatti ho rotto un cambio », tiene a precisare.

Arrivato ai box, baciata Barbro, Peterson si è dissetato e ha iniziato a conversare con Soler Roig. Era abbattuto, Chapman non lo degnava di uno sguardo. E' rimasto là fino a pochi istanti prima della fine della gara, per vedere il trionfo del suo compagno-nemico in F. 1.

Stewart, fin dai primi giri tenace inseguitore della lepre Peterson, era invece arrivato ai box ben prima, con il motore muto. Gardner e Tyrrell gli si fecero incontro e lui li apostrofò urlando: « I freni, i freni come al solito ». Era stravolto dalla rabbia per aver perso punti del mondiale. Nell'allontanarsi dai box con i due tecnici agguantò un meccanico che si occupa dei freni della sua Tyrrell e tenendolo per un braccio gli urlò: « La stessa cosa che a Brands Hatch e poi in Sud Africa! La vogliamo smettere? ».

Finalmente riusciamo a parlargli. Ha la faccia stanca e si terge il sudore con il fazzoletto: « Si è staccato un disco del freno anteriore sinistro. Non avrei certamente vinto, ma un secondo posto non me lo avrebbe tolto nessuno e sarebbero stati punti importanti per il Mondiale ».

Proprio in quel momento l'altoparlante annunciava il ritiro di Peterson e la rabbia di Jackie crebbe ancor di più: « avrei addirittura potuto vincere e... (parolaccia tipica in inglese) ».

Mentre si allontanava un meccanico della Tyrrell commentava: « Se morde qualcuno lo avvelena ».

Rabbia, disperazione e lacrime anche da parte di Reutemann, scappato via subito dopo la sosta ai box e l'abbraccio d'incoraggiamento del suo patron Ecclestone. Aveva un nodo in gola quando l'abbiamo raggiunto mentre « fuggiva » verso la sua vettura per tornare in albergo. E' riuscito a dirci solo due parole: « Si è rotto il semiasse destro. Ero a meno di quattro secondi da Fittipaldi; mancavano dieci giri alla fine e ce l'avrei fatta a



Il film dell'amarezza

prenderlo. Mi sentivo già il G.P. in tasca. Dopo una gara d'attesa, nel finale ho forzato, ce l'avrei fatta (ripete) ne sono sicuro, ma è andata male per un soffio. Mi consola il fatto che non è stato un mio errore a tradirmi. Speriamo che mi si ripresentino ancora occasioni come questa durante l'anno, perché la Brabham va veramente bene. E' aerodinamica e dispone di una tenuta di strada invidiabile ».

Una delle « rivelazioni » di questo G.P. di Spagna è stato Follmer, il « vecio ». Alla fine è arrivato terzo con « l'Ombra Nera ». All'inizio della gara aveva duellato con Ickx, il belga della Ferrari, arrivato ultimo. Ed è stata dura per il ferrarista passarlo! Abbiamo chiesto anche a lui le impressioni sulla corsa che gli ha fruttato quattro punti mondiali: « Il risultato non è male. Sono contento, ma certamente avrei potuto fare di più se avessi avuto la macchina in condizioni perfette. La mia Shadow andava di qua e di là nella pista ed era un vero problema guidarla. Spero che andando avanti si riesca a migliorarla ».

A conferma dell'eccezionale stato di forma dimostrato principalmente con i prototipi Matra-Simca, Cevert è giunto secondo a Barcellona. Il secondo posto alle spalle di Fittipaldi è ancora più eccezionale se si pensa alla sosta cui il francese è stato costretto al 26. giro.

« Ero alle spalle del battistrada, quando, alla staccata del tornante, la macchina mi è andata tutta a destra. In quel momento Fittipaldi mi ha passato; non capivo che cosa fosse successo e mi sono messo dietro ad Emerson. Improvvisamente ho capito: un pneumatico si stava afflosciando... sinceramente credevo di non farcela più, ma ai box i meccanici hanno lavorato in un lampo, ed in pochi secondi ero già nuovamente in pista. Visto come sono andate le cose avrei vinto il mio secondo Gran Premio, ma sinceramente non sono dispiaciuto anche di questo risultato ».

Regazzoni, il n. 1 della BRM-Marlboro, dopo la gara che lo ha visto nono, a sei giri dal vincitore, dopo diverse fermate ai box, ci ha raccontato così le sue disavventure: « La macchina non andava molto bene, avevo lo stesso motore dell'Argentina, ma è stata difficile la sua messa a punto; i pneumatici poi sono stati una vera frana. Mi sono dovuto fermare ai box diverse volte per cambiare prima quelli anteriori poi quelli posteriori. Speriamo che in Inghilterra lavorino sodo e che mettano la macchina a posto in modo da essere più competitiva per i prossimi G.P. ».

E' lo stato d'animo di tutti i rivali di FITTIPALDI, che continuano a vedere là su in cima al podio più alto.

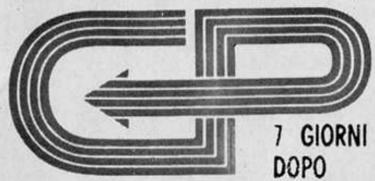
g. c.

Dall'alto in basso: il ritorno a piedi, il sorriso della fidanzata sollevata dai dubbi sulle cause del ritiro, poi (tranquilla) le sue stesse lacrimucce di rabbia per l'avaria determinante (Maria Helena Fittipaldi e Soler-Roig solidarizzano), infine l'amarezza, il cruccio amaro di Ronnie Peterson che la graziosa Barbro tenta di far dimenticare col sorrisetto sul visino di cerbiatta

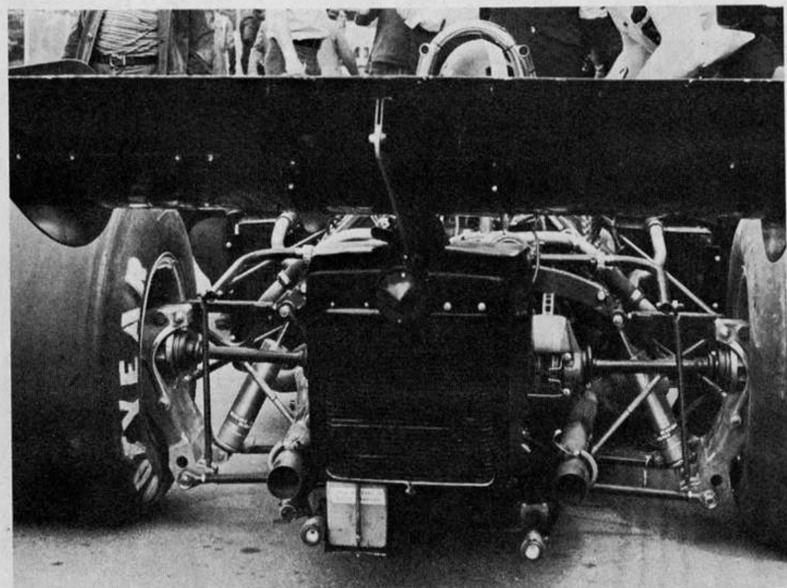


Tecnica d'abord

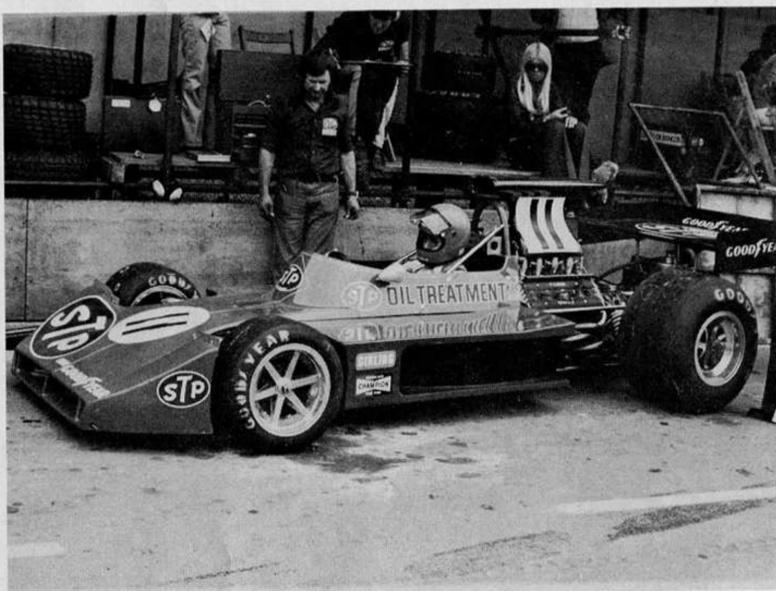
che cosa c'era di nuovo in SPAGNA



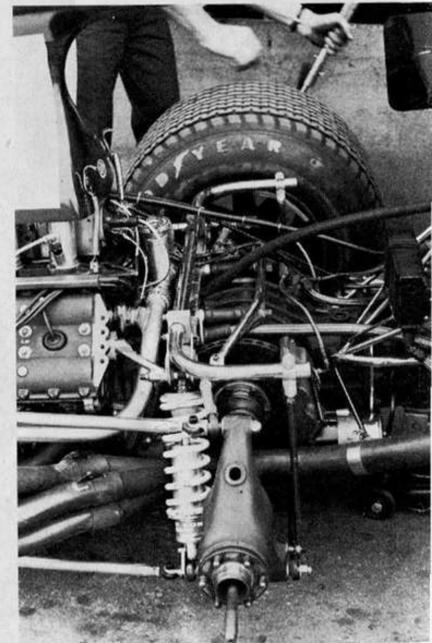
La carenatura posteriore della Tyrrell, con l'alettone molto spostato all'indietro. Questa soluzione ha eliminato l'effetto ottico che faceva sembrare questa macchina più corta delle altre



La sospensione posteriore della Lotus, con il nuovo portamozzo. Essa non ha molte innovazioni, poiché deve arrivare la nuova



Sopra: la nuova March 731 G, caratterizzata dal muso allargato e dalle fiancate rettilinee aperte. A destra: la sospensione posteriore



Giudicate voi se i PILOTI dicono la verità

Avevano detto PRIMA...

BARCELONA - Avevano detto prima del G.P. di Spagna, alla fine delle prove:

J. STEWART «Non ho una macchina perfettamente a posto, problemi di surriscaldamento di freni, hanno in parte falsato la prestazione della mia Tyrrell-Ford, certo che il giorno della gara sarà diverso, se ne accorgeranno i miei avversari che mi danno per battuto su questo circuito, la prestazione sul giro di Peterson è senz'altro eccezionale, ma la corsa è lunga...».

P. REVSON «Non ho faticato molto ad ottenere il tempo che mi permette di partire fra i primi, certo che credo di poter fare molto meglio quando la mia macchina sarà aggiornata. La McLaren quest'anno è una macchina che darà del filo da torcere a tutti, perché è la più competitiva del lotto delle nuove aggiornate per i regolamenti 73 della CSI.».

J. ICKX «La mia Ferrari va già molto bene, pur essendo una macchina nuova, credo che presto sarà competitiva, ho scelto la versione con i radiatori anteriori, perché il colore era riuscito meglio!!!».

N. LAUDA «Ho dovuto girare moltissimo per ottenere il tempo che ho ottenuto, mi sono avvalso molto dei suggerimenti datemi da Regazzoni sulle traiettorie e sulle marce da adoperare nei punti critici del percorso, ma alla fine sono contento del tempo ottenuto».

A. DE ADAMICH «Questo di Montjuich non è certamente il miglior circuito per imparare a conoscere una macchina nuova come la mia Brabham. Nell'ultima tornata di prove ho ottenuto un tempo niente malvagio con una miscela di pneumatici che adoperavano tutti i «BIG» della Goodyear, se avessi potuto fare qualche giro di più avrei forse potuto ottenere il tempo di 1'24"...».

C. PACE «Verso la fine delle prove di sabato, dopo aver messo a punto la macchina, quando ho cominciato a tirare, ho rotto il semilasse posteriore destro, altrimenti avrei fatto meglio».

W. FITTIPALDI «Problemi ai freni, mi hanno un po' impedito di tirare al massimo, verso la fine delle prove con alcuni accorgimenti abbiamo in parte ovviato all'inconveniente, e certamente se il diavolo non ci mette la coda, dovremmo fare una buona gara, perché l'attuale Brabham è senz'altro superiore alla vecchia, più piccola ma più maneggevole, più veloce e più attaccata alla pista».

H. PESCAROLO «Avevo provato la March prima della Spagna e andava come un orologio, qui invece tutto era storto e nulla andava per il suo verso, non riesco a spiegarmi che cosa è successo».

NANNI GALLI (Non ha voglia di parlare) «Bella giornata fa caldo siamo vicini al mare... (testuale)».

cev.



Kit 127 CAN-AM

composto da:

- Rostri e tubi paraurti
- Strisce autodesive
- Presa d'aria aerodinamica
- Copriuota da 13"

Ecco la tua nuova FIAT 127 CAN-AM.

Più sportiva con i tubi ed i rostri paraurti che ne accentuano l'aggressività, più elegante con le strisce autoadesive che ne sottolineano la forma a cuneo.

Design Bertone

can-am

Prodotto dalla Socar Italiana S.p.A. - Via Guido Reni 96/168. 10136 Torino - Tel. 309.04.46/7.

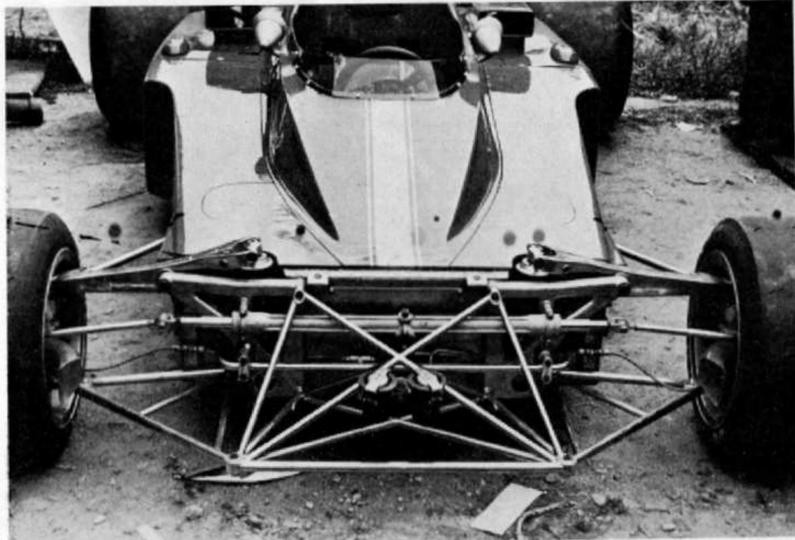


Le due FERRARI

La Ferrari col radiatore anteriore nella versione vista a Barcellona. La linea del corpo vettura è risultata molto snella anteriormente



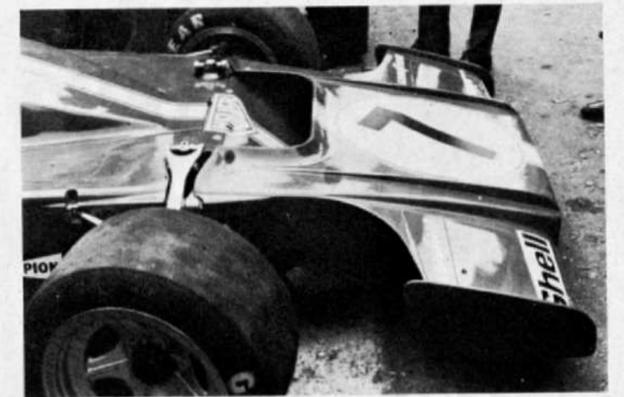
La Ferrari coi radiatori laterali era dotata, in Spagna, di un muso di dimensioni ridotte, anziché quello largo visto a Maranello. Tuttavia i problemi di raffreddamento sono rimasti del tutto insoliti



Sopra: la sospensione, lo sterzo ed il traliccio di tubi che reggono il musetto della Ferrari con radiatori laterali. A destra sotto: l'alettone della Ferrari radiatori laterali aveva una innovazione, rappresentata dal doppio supporto in lamiera scatolata, ben a sbalzo



A sinistra: l'alettone della Ferrari radiatore anteriore è dotato di un solo supporto principale posto sulla parte anteriore e regolabile in altezza



Sopra: il musetto della Ferrari radiatore anteriore, con l'apertura per la fuoriuscita dell'aria riscaldata



MICHELIN

radiale
ZX

Si

paga da sé



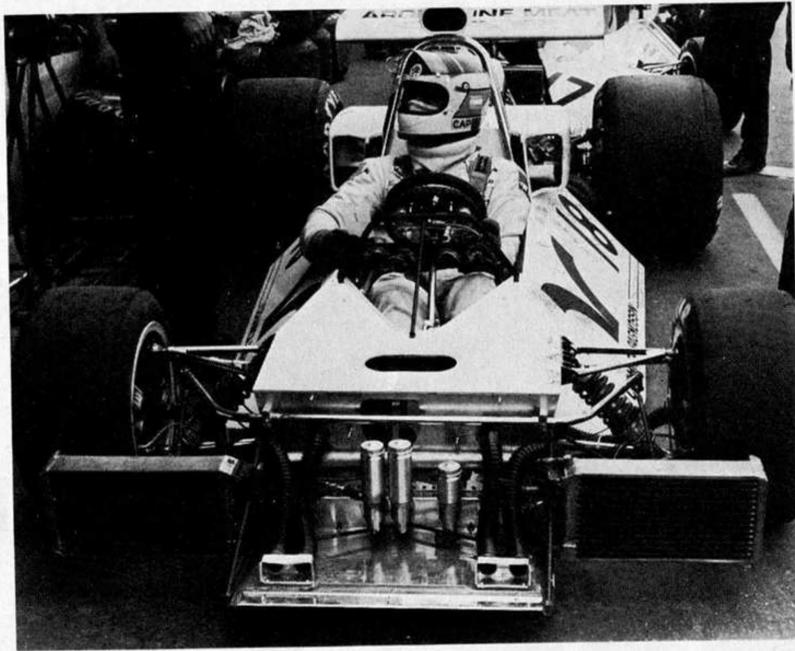
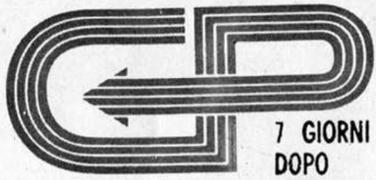
MICHELIN, da sempre, studia e lavora per produrre il miglior pneumatico, al miglior prezzo.

Oggi, il nuovo radiale "ZX" MICHELIN, appaga le esigenze del più moderno automobilista: sicurezza in ogni circostanza, viaggi sul velluto ed economia.

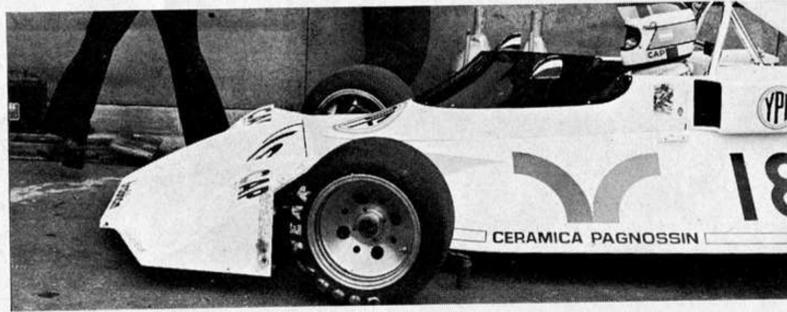
Il nuovo radiale "ZX" MICHELIN, infatti, richiede minor sforzo al motore e ne riduce il logorio, risparmia carburante, fa molti più chilometri e... alla fin dei conti, si paga da sé!

Adottato dalle principali Case automobilistiche, "ZX" MICHELIN è il "radiale" anche per le piccole cilindrate.

Checchè si dica è MICHELIN che ha inventato il pneumatico radiale ed è sempre il primo al mondo nel campo del radiale!

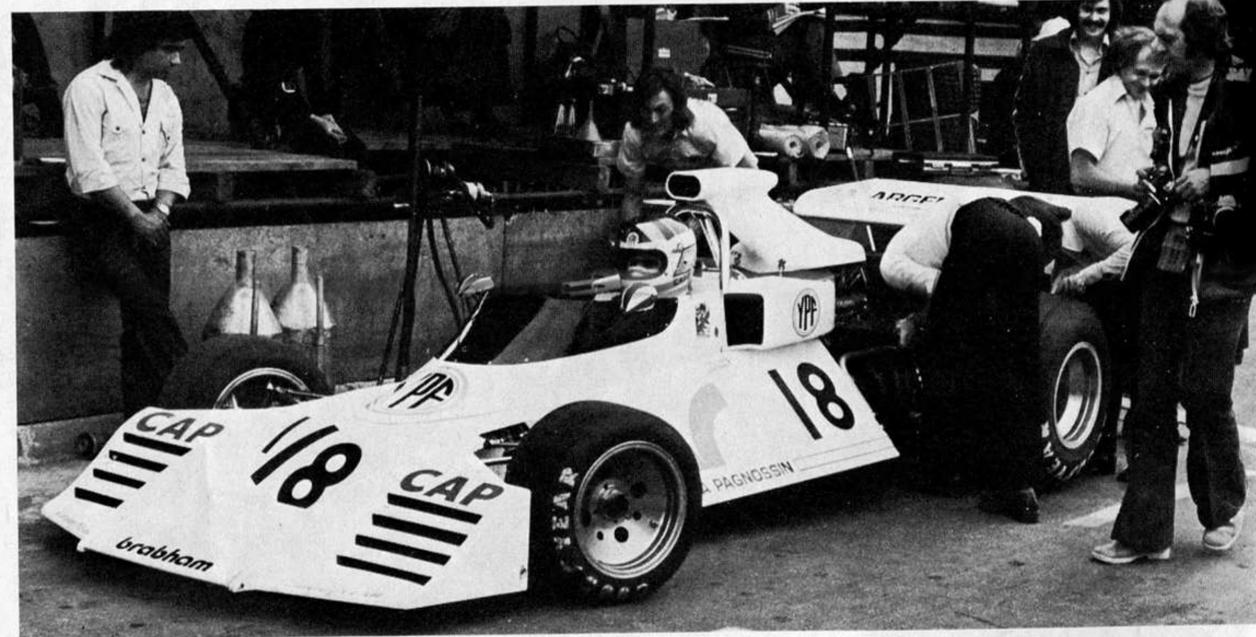


La disposizione dei radiatori e della pedaliera sulla nuova Brabham (sopra). Le soluzioni delle sospensioni sono classiche, anche se rinnovate. Sopra a destra: La Brabham come si presenta priva della cupoletta avvolgente il pilota. Le aperture per il raffreddamento dei radiatori acqua anteriori e sdoppiati danno un curioso effetto ottico. Molto buona in aerodinamica, la nuova BT 42 è apparsa ben riuscita anche dal punto di vista della tenuta di strada e della distribuzione dei pesi. E' stata progettata da Gordon Murray, un giovanotto di 28 anni che pare avviato a ripercorrere la strada dei grandi telai di scuola inglese. Bernie Ecclestone ne è giustamente entusiasta. Anche de Adamich fra breve dovrebbe disporre di una Brabham BT42



Ecco (a sinistra) la vista laterale del muso della Brabham, con le parti esterne a gradini. Conservato il colore bianco, le diciture pubblicitarie risaltano

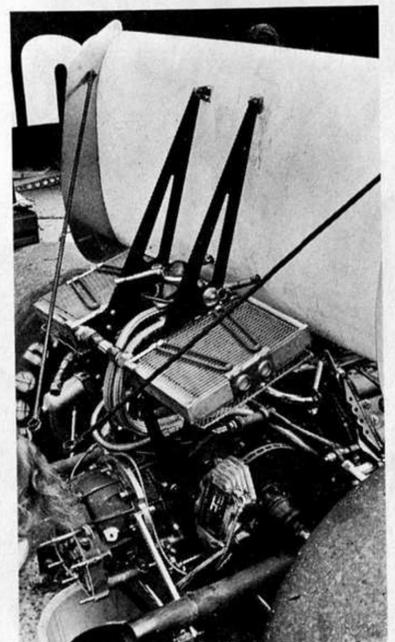
La linea originale della nuova Brabham (sotto), molto squadrata. Ricorda la B. 3 di Forghieri.



Alettone e radiatori sono in corpo unico. Qui (a destra) sono sollevati per permettere di lavorare sul cambio. I supporti dell'alettone della Brabham più recente sono due, con supporti avanzati regolabili



Nina Rindt in Martin si rivede ogni tanto nel mondo dei G. Premi. Era a Barcellona con il suo nuovo marito Philip, giocatore di professione



auto mirage dune-buggy



.... vi accompagna

nelle ore più belle delle vostre vacanze

Per invio documentazione illustrativa spedire L. 200 in bolli a:

automirage

Amministrazione e stab.:
Via Mazzini, 26
tel. 051 307886 377456
40138 Bologna (Italy)



Roll-bars da L. 12.000 in poi smontabili - omologati - tutti tipi • assi a cammes • collettori • cassette trasf • pistoni • trasmissioni dentate • estintori • anelli attacco rimorchio

GITAN

S. BENEDETTO DEL TRONTO
Corso Mazzini 101 Tel. 60723

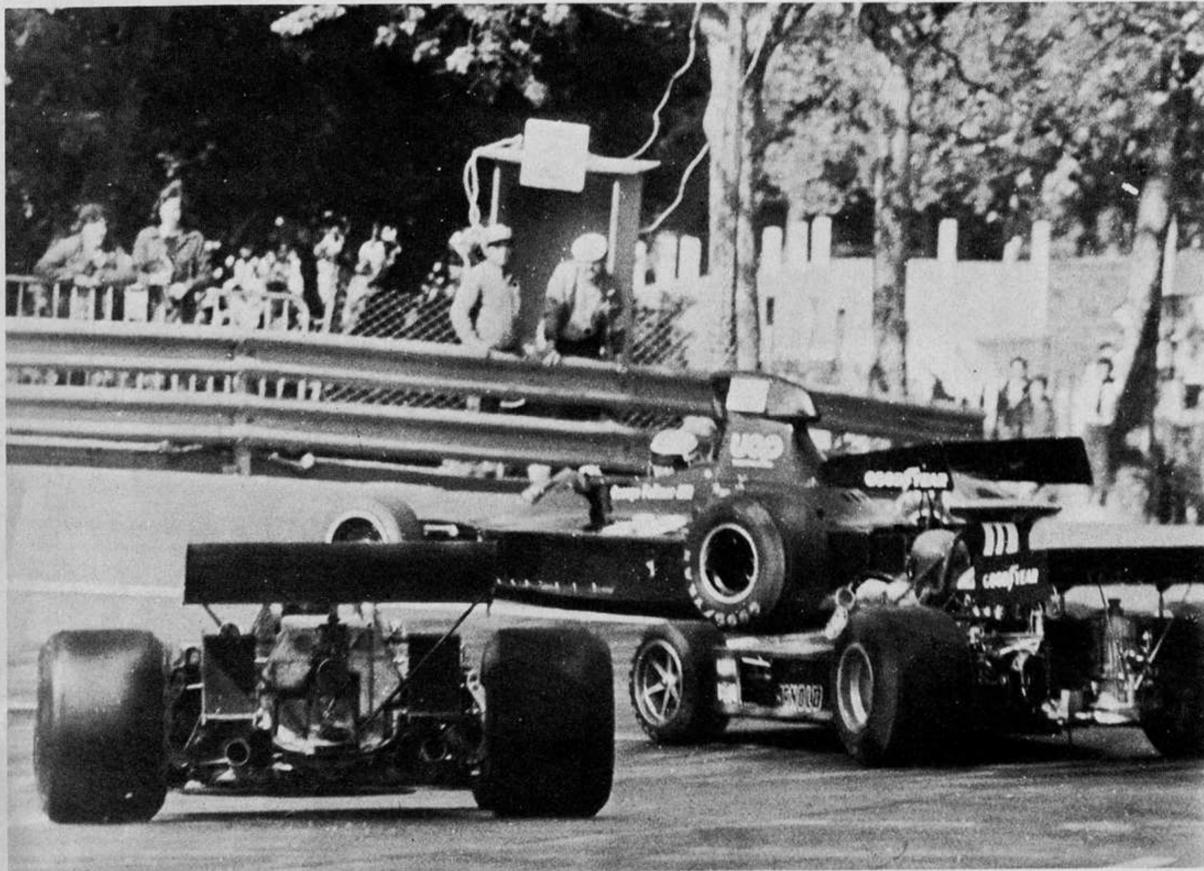
FAG



I cuscinetti FAG hanno volato in tutti i progetti Gemini e sono arrivati sulla Luna con Apollo 15, Apollo 16, Apollo 17... e non erano cuscinetti speciali ma cuscinetti di normale produzione di serie

FAG





Una suggestiva inquadratura ai tornanti in discesa del Montjuich, Follmer controlla i suoi avversari. Ha appena doppiato Pescarolo con la March. Grazie al risultato di Barcellona (terzo posto) la UOP-SHADOW proseguirà il programma F. 1 in Europa. Anche se la macchina deve essere ancora portata a punto e dispone di motori Cosworth «serie B» riesce a star davanti a tante rivali di gran nome

Uno studente giapponese conferma l'indiscrezione sui rinnovati programmi futuri da corsa della Casa giapponese

HONDA travestite provano per il «ritorno»

MODENA - Il «pericolo giallo» va confermandosi anche nelle auto. Da molti indizi — come abbiamo scritto e riproponiamo a parte — la «Honda» starebbe preparandosi per la sua ricomparsa dopo le esperienze, (non esaltanti) degli ultimi anni. Da «Fini» abbiamo avuto occasione di parlare con KONO AUYKA, 27 anni, che ha frequentato la Università di Tokyo per laurearsi ingegnere e che poi, attratto dal fascino del motore, è entrato alla Suzuki e poi alla Kawasaki. E' venuto in Europa agganciandosi alle importatrici delle marche giapponesi di moto. E' nato a Kanagawa, più di un milione di abitanti, e poi ha lasciato la famiglia per trasferirsi a Tokyo. E' ben preparato anche culturalmente; ha letto di Marco Polo, di Fernando Mendez e delle prediche di San Francesco Saverio.

Non si capisce bene però quali compiti abbia Kono Auyka nel clan giapponese che si dedicano alle corse in moto. E' un giovane sorridente, mastica abbastanza bene l'italiano e pertanto ci agevola la conversazione.

«Mi piace l'Italia e Modena — accenna subito Kono — e vorrei visitare le officine di questa città. Chissà, mi piacerebbe anche ri-

siedervi permanentemente se trovassi un posto; la vostra lingua la conosco abbastanza bene. Tenterò anche di completare gli studi nelle vostre Università...»

— E allora Auyka, di questo Ginther che prova le Honda che cosa si può dire?

— Che l'ho visto provare macchine che erano «travestite» lungo le nostre autostrade a circa 50 km. da Tokyo e ho saputo che la Honda ha dei programmi.

— Lei è stato in contatto con esponenti della grande Casa?

— Non direttamente, ma ho avuto notizie buone e mi pare d'aver sentito parlare di un rientro nel '75.

— Con quali mezzi, secondo lei?

— Per quanto vi sia un netto processo di occidentalizzazione in Japan, credo che si punti alla monoposto. Non ci sono, io credo, allo stato attuale, dei progetti per le macchine prototipo da corsa. Ma non sarebbe escluso che questo nostro Paese facesse anche qualche grossa sorpresa.

— Ha avuto notizie, anche indicative, sulle caratteristiche di questa monoposto?

— Si parla di alimentazione a iniezione diretta per un propulsore da 3000 a 16 cilindri.

— Possibile a 16 cilindri?

— Lei sa che in Giappone si studiano motori con grande distribuzione del numero di cilindri e quindi...

— E Ginther?

— Ginther è sempre lo stesso; scattante, nervoso, asciutto; un peso piuma di grande vitalità. E' molto stimato. E' un dipendente della Honda; credo abbia fatto un contratto assai vantaggioso. Lo tengono in grande considerazione. L'Honda ha vastissimi programmi in campo motoristico; è una potenza e come ho detto, con la tendenza a una maggiore occidentalizzazione. Non è escluso che con le corse ci siano altri grossi programmi di mercato; come per le moto. Come vede si stanno ormai istituendo dei Centri di produzione e di montaggio in Europa. L'Honda è una vera potenza.

— Si è sentito parlare di piloti eventuali?

— No, ma qualora la Honda decidesse il suo rientro, creda a me i piloti non le mancherebbero e potrebbero essere i migliori del mondo. Sono tanti e frequenti anche i contatti con i clan statunitensi.

Mario Morselli

Una lattina di riserva e siete a posto

E' facilissimo usare sempre Olio Fiat: lo trovate presso tutti i rivenditori autorizzati Fiat. Poi ci sono i "rabbocchi". Quando in viaggio il benzinaio vi dirà: "Manca un chilo; cosa mette?"

Voi gli date la lattina che avete di riserva e siete a posto.



Il benzinaio capirà subito che siete uno che al motore ci tiene.

OLIO FIAT

Oggi l'Olio Fiat lo trovate anche nella nuova formula VS+ ancora migliorato, più automobilistico.

C.50 MILANO SEMPIONE 63
STIL BULO

MINI COOPER MINI

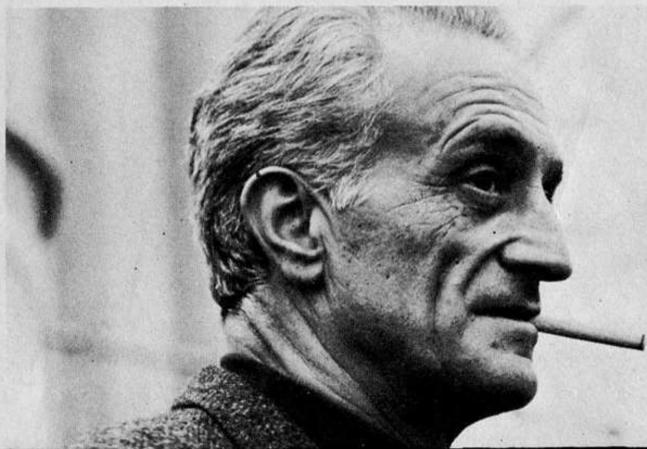
5 x 10

**ELEGANZA
SPORTIVITA'
PERFEZIONE
SICUREZZA**

FIAT 127 - A 112
FORD DATSUN
TOYOTA

5 x 12

QUALITA'



GEORGE FILIPINETTI

Un doppio **LUTTO** per lo sport auto

Il nostro sport ha perso, in pochi giorni, due personaggi altamente significativi come George Filipinetti (a sinistra) e Piero Drogo. Alla loro memoria dedichiamo questa pagina



PIERO DROGO

La Scuderia continua quest'anno col figlio

MODENA - Ci si chiedeva tutti se, dopo la scomparsa di George Filipinetti, avvenuta a Losanna, nella notte tra il 2 e 3 maggio, 1973, la sua Scuderia avrebbe mantenuto i programmi assunti per quest'anno.

Era un interrogativo che tutti coloro che amano il nostro sport e, in particolare quelli che erano amici e stimavano Filipinetti, più che come personaggio come uomo di sport, si ponevano. Sul momento c'era soltanto dolore e sconforto per il vuoto lasciato da George Filipinetti e, come si verifica in queste gravi ore, si cercava vagamente di coordinare quanto aveva lasciato in eredità come opere e come valori umani.

Sabato 28 aprile, come avevamo comunicato, Filipinetti era venuto a Modena con la moglie e l'autista a bordo della sua Rolls Royce con targa diplomatica della Repubblica di S. Marino. Era sceso all'Hotel Canalgrande dove Nello Ugolini era ad attenderlo con l'avv. Nino Sansone venuto da Palermo, e con il notaio dr. Gianfranco Brancaccio, che è il prezioso consigliere di molti personaggi dell'automobilismo.

Filipinetti appariva in buone condizioni di salute. Soltanto qualche precauzione, con una dieta alimentare contenuta a causa di temuti sintomi di diabete. Nulla poteva far credere all'improvvisa scomparsa di monsieur George per collasso cardiaco nella notte fra mercoledì e giovedì. Nello studio del notaio Brancaccio (che è sempre in Corso Canalgrande) era stato sottoscritto nella mattinata di sabato l'atto per la costituzione della « FILIPINETTI CORSE SOCIETA' A RESPONSABILITA' LIMITATA ». « Voglio sistemare questo settore della mia attività — aveva detto Filipinetti — per dare alla mia équipe una veste giuridica e per assegnare i diversi incarichi ».

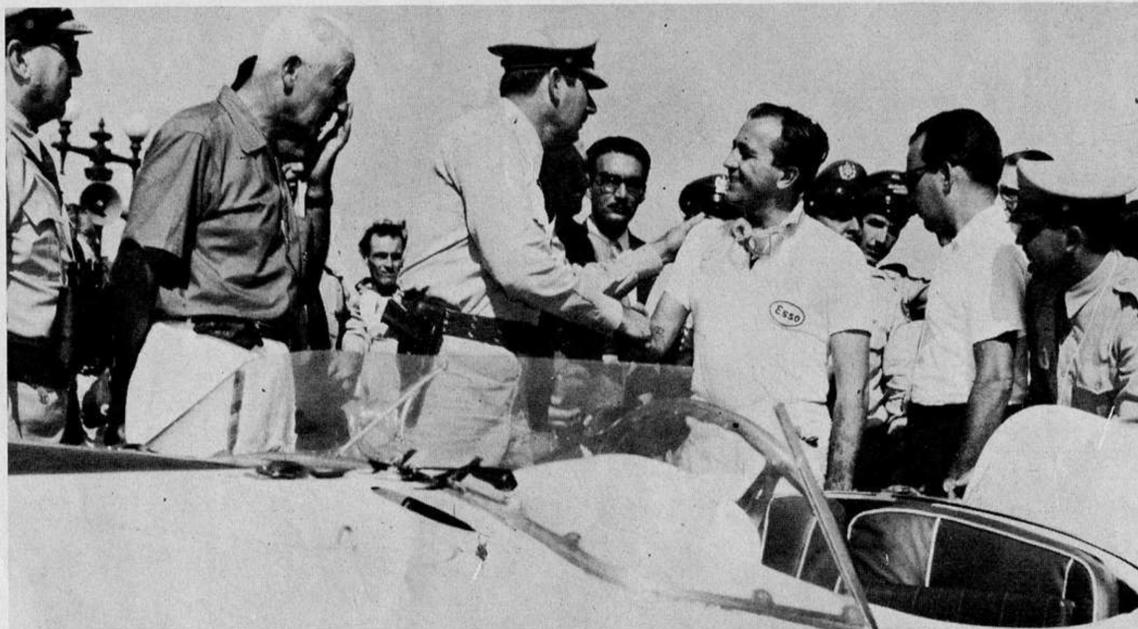
In pratica Filipinetti aveva due corse che lo interessavano particolarmente: la Targa Florio e la 24 Ore di Le Mans, alle quali aveva iscritto le sue macchine anche quest'anno. « La Targa l'ho nel cuore » aveva ribadito Filipinetti all'avv. Sansone, aggiungendo: « e potessi avere delle Ferrari! ». Ma nonostante i suoi sempre vivi rapporti di amicizia col costruttore di Maranello, non gli era stato più possibile, dai tempi della 5 litri sport, avere altre vetture del « Cavallino ».

Ed eccolo ripiegare sulle « Lola » e intraprendere l'attività per l'Europeo GT con le Fiat. Era stato fra i primi ad impegnarsi con la 1-X/9. Aveva però intenzione di intensificare questo settore a lui tanto caro. Si parlava di macchine per la Can-Am e per il '74 aveva intenzione di chiamare qualche grosso calibro a pilotare le sue macchine, sperando anche che da Maranello venisse qualche schiarita. Avesse potuto avere le prestigiose 312! Si parlava anche di F. 1.

Alla decisione di costituire la « Filipinetti Corse S.r.l. » avevano subito risposto Ugolini e Sansone: l'uno che era deciso a diventare pensionato, ritrovava sotto la spinta di Filipinetti l'antica grinta di organizzatore, mentre l'avv. Sansone diventava procuratore legale della Scuderia. Parkes veniva investito ufficialmente come direttore tecnico generale. Filipinetti voleva lasciare a Ginevra soltanto la rappresentanza ufficiale della équipe che, in prati-

to le Ferrari GTB, GTO, la P3 la 330 P e poi la 512. Alla Targa era legato anche per un clamoroso successo ottenuto con la 908 Porsche.

Amava immensamente Le Mans per quel fascino che la maratona francese suscitava in lui, uomo che si esaltava quando venivano espresse in un modo tanto vibranti i valori dell'automobilismo. « Tanti miei amici — diceva — hanno scuderie di cavalli da corsa, corrono a Longchamps, corrono nei famosi ippodro-



Una foto scattata all'Avana, quando Piero Drogo correva. Eccoli, complimentato dalle autorità dopo la sua bella vittoria nel gran premio di Cuba, nel 1958, al volante di una Ferrari sport

ca, sarebbe stata trasferita a Formigine, in via Ghivelli, dove c'erano dei progetti di ampliamento dei locali perché la « base » modenese avrebbe dovuto anche comprendere l'attività della F.2 e della F.3. Lo stesso sindaco di Formigine era raggianti per il programma di Filipinetti, che avrebbe indubbiamente dato non soltanto ulteriore celebrità a questo paese, noto per i suoi ricordi storici e anche per le sue imprese operative, aumentando ancora la notorietà con una attività più intensa.

Filipinetti, come abbiamo detto, aveva rapporti con la Ferrari che datavano da molti anni. Da quando era l'amministratore del vecchio Aga Khan. Alla Ferrari conobbe una decina di anni or sono Parkes che allora era pilota-collaudatore. Ben presto fra i due si manifestò una intesa valida, e, sempre tramite Ugolini, vennero stabiliti programmi lusignieri. Grandi piloti hanno fatto parte della Scuderia quali Trintignant, Bonnier, Siffert, Scarfiotti, Bandini, Meress, Muller, lo stesso Parkes e tanti altri; un elenco che non finisce più. Ferrarista per vocazione e amicizia, Filipinetti ha avu-

mi della Costa Azzurra o ad Ascot in Inghilterra; io amo i cavalli dentro i motori ai quali danno vita, è la materia che si esprime come essere vivente. » Erano questi i suoi intendimenti di uomo saggio che teneva ai rapporti umani e alle amicizie sopra ogni cosa. Ha anticipato l'era degli sponsor, ma senza ricercarne utili o pubblicità. Forse era rimasto unico in questo campo.

Ci dice PARKES: « Difficilmente si trovava un uomo di tale forza umana e credo che le sue affermazioni nella vita siano dovute anche a queste grandi doti. Lo ricordo con grande rimpianto; abbiamo perso un amico indimenticabile. » E UGO-LINI: « La sua personalità dominava sempre, ma non faceva mai pesare a nessuno questa sua carica. Anzi, cercava di non mettere fra lui e gli altri delle differenze; metteva sempre a suo agio l'interlocutore. »

Parkes poi ci ha rassicurato dicendoci che il figlio Jean Claude ha deciso di onorare la memoria del padre osservando gli impegni della Scuderia per quest'anno. Poi si vedrà. La « Filipinetti » da lui voluta e riaffermata, sarà, dunque presente e speriamo non solo per quest'anno.

MODENA - Piero Drogo si è schiantato contro un autotreno, mentre — all'alba di sabato scorso — rientrava a Modena al volante di una « Ferrari » berlinetta con targa in prova. La sua morte è stata pressoché istantanea.

Dopo aver girovagato per mezzo mondo, dedicandosi a una attività di pilota che gli aveva riservato parecchie soddisfazioni, Piero Drogo si era

trovò dopo aver partecipato a qualche corsa con Ferrari, Maserati, Osca, Alfa Romeo private. Aveva deciso di diventare un carrozziere; si sentiva, in realtà, nato per fare lo stilista.

Si era fatta una propria cultura automobilistica che perfezionò a Modena, nei contatti che ebbe con esponenti locali. Familiare ben presto con tutti per il suo carattere semplice, apparentemente tranquillo, anche se i problemi nel gestire una azienda — la SPORT CARS non gli mancarono.

Aveva lavorato nella ricostruzione di vetture di prestigio per le competizioni; era entrato in contatto con la Ferrari per certo periodo, dopo aver elaborato carrozzerie per vetture sportive Maserati e « Serenissima ». Aveva a fianco dei validissimi soci in ditta e con loro amava concordare dei programmi anche avveniristici, mai però distaccandosi (ed è questo un pregio, uno dei tanti, dell'artigianato automobilistico modenese) dal cosiddetto « lavoro a mano ». Era stato anche con Alf Francis e poi aveva elaborato progetti per la AMS.

Purtroppo, crescendo la sua notorietà, a Drogo si presentarono difficoltà aziendali, date le necessità di allargare la sua officina, inizialmente in Via Barozzi e poi in Via Emilia Est. Il sempre incerto commercio relativo ai carrozzieri, determinò in Drogo la decisione di interrompere un lavoro che non gli dava più tranquillità, né presente e tantomeno futuro. Si dedicò, allora, al commercio di vetture usate, in generale Ferrari, Maserati, Lamborghini, Alfa, accentuando le sue ricerche presso privati che avevano macchine da corsa sportive.

Questo « Centro », dove sembrò dovesse anche trasferirsi la sede di lavoro della Università Libera dell'Automobile di Orazio Sorbello, stava assumendo una propria collocazione nell'ambito delle attività specializzate modenese. Tanto che anche il dr. Vassallo, lasciata la De Tomaso Automobili, si era associato a Drogo.

Poi la sciagura e la scomparsa di questo appassionato dello sport dell'auto per il quale, anche silenziosamente, aveva sofferto, prima come pilota nel non vedersi raggruppato fra gli uomini di scuderie qualificate e poi come imprenditore per aver forse perseguito ideali sportivi, non avvedendosi di una realtà che non lasciava alternative.

stabilito a Modena che aveva scelto quale sua città di elezione.

Il nostro primo incontro con Piero ebbe luogo al « Real Fini », concentramento di personaggi dell'automobilismo. Ci raccontò della sua attività e del desiderio di continuare, sperando in qualche ingaggio più qualificato di quanti ne avesse avuto sino a quel momento.

Infatti, era stato accasato con scuderie secondarie italiane ed estere, risiedendo, anche per qualche tempo, a Cuba, in Australia, in Venezuela e poi passando in Argentina, dove Manuel Fangio era già campione del mondo e De Tomaso era partito pure lui per Modena. Non fu facile l'ambientamento di Drogo perché Modena, come centro automobilistico di prim'ordine, non è mai stata una città cosmopolita vera e propria, dove si accentrano individui che non hanno terra « fissa ».

Ma Drogo aveva necessità di chiudere la sua vita di girovago e di ricercare una scelta che

Mario Morselli

**Sempre più aperto
il Mondiale MARCHE
dopo la 1000 KM SPA**

il giornale di mezzanotte
per telefono e per telex

AUTO
SPRINT

domenica SPRINT



Jacky Ickx in formato-Topolino ha fatto vedere i « sorci-verdi » in prova agli avversari ma in corsa si è poi ritirato

DALL'INVIATO

FRANCORCHAMPS - Mike Hailwood, uno dei « reucci » del difficile ed affascinante circuito di Spa-Francorchamps è primo e secondo nella mille chilometri che ha dato alla Gulf-Mirage la prima vittoria stagionale nel Campionato Marche. Primo e secondo avendo guidato entrambe le macchine azzurre che in patria si sono presentate sulla linea di arrivo e che finalmente hanno riportato sul viso di John Wyer un largo sorriso, dopo tante disavventure.

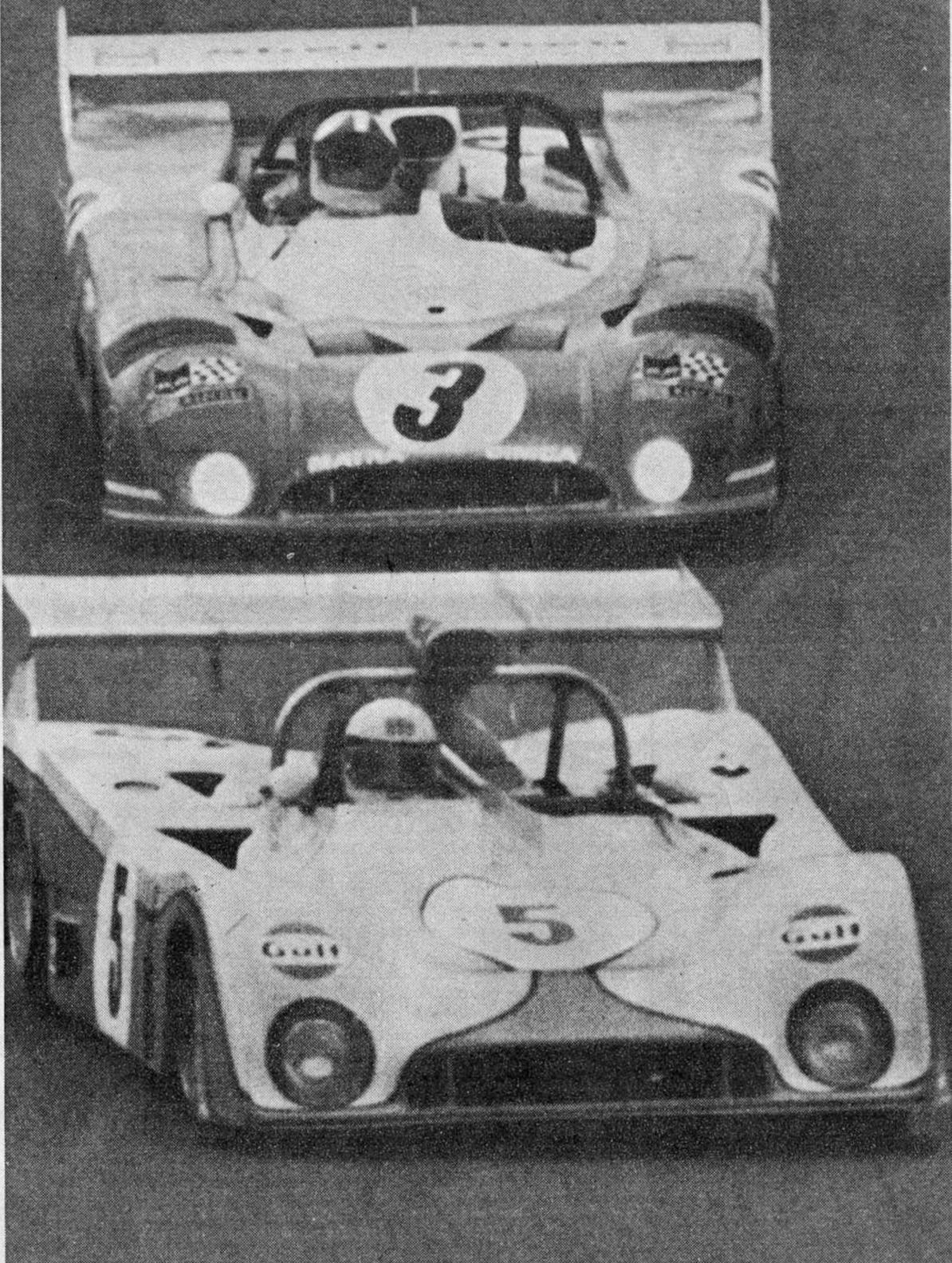
Chi vince ha sempre ragione e per Mike Hailwood che ha addirittura vinto due volte la ragione è doppia. Bravissimo lui, bravi anche i suoi compagni che hanno pilotato le Mirage, ma francamente Hailwood e soci questa vittoria così massiccia non se la aspettavano. E francamente noi dobbiamo dire che, se pure le Mirage erano state capaci di tempi di rilievo nelle prove e in gara erano a poca distanza dai primi, questa vittoria è eccezionale in tutti i suoi aspetti.

A dare tono alla corsa, subito, sono stati quelli che erano preventivabili, cioè Ickx con la Ferrari e Pescarolo con la Matra-Simca. Certo i più forti su questo circuito, che richiede doti particolari e che alla classe ed alla abilità vuole sia aggiunto il coraggio di spingere fino in fondo, quel coraggio che « uno non se lo può dare ». Pescarolo e Ickx a dominare la corsa nell'avvio furibondo, e dietro di loro Hailwood e poi Pace e Amon e Bell.

In valore assoluto erano Ickx e Pescarolo a dover meritare di vincere, ma nelle corse di durata che coinvolgono il secondo pilota i valori assoluti individuali non sono abbastanza per il successo. Pescarolo e Ickx, tuttavia, avevano nei compagni Larrousse e Redman le « spalle » ideali, entrambe capaci di ritmo elevato e soprattutto di riportare le macchine in porto in condizioni perfette, per ridarle ai compagni al meglio nel caso che fosse necessaria la strenua battaglia fino all'ultimo giro. Erano quindi le

HAILWOOD - BELL « vedettes » della sorprendente accoppiata GULF in BELGIO

Comincia WYER ?



Derek Bell precede la Matra-Simca di Amon in uno degli ampi curvoni di Francorchamps, alla guida della Gulf-Mirage che alla fine risulterà vincitrice, e sulla quale salirà poi anche Mike Hailwood



A Spa si è rivisto sorridere John Wyer, uno dei « vecchi lupi » delle competizioni, che finalmente ha vinto con le Gulf

due coppie migliori ed erano loro che alla corsa potevano chiedere la vittoria.

Invece sono stati proprio Pescarolo e Ickx a non finire la gara tra tutti quelli che postulavano le posizioni di testa, ed è grossa ingiustizia almeno nei loro confronti personali. E' grossa ingiustizia anche che Ferrari e Matra siano state mortificate dagli avvenimenti, e che il duello ormai diventato classico sia stato risolto dai fatti estranei e non dal prevalere dell'uno o dell'altro. Ingiustizia che ha comunque i suoi aspetti positivi, perché il risultato di Spa adesso rimette in discussione la situazione, praticamente togliendo a questa corsa il valore decisivo che poteva avere.

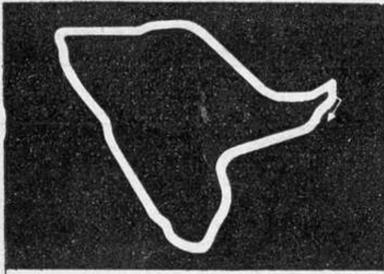
Siamo al punto di partenza, per quanto riguarda il Campionato del Mondo, che sarà pur sempre un affare privato tra Ferrari e Matra e che il risultato di Spa non ha influenzato che in minima parte.

La Matra Simca, a valore assoluto di macchine, era favorita. La Ferrari, a valori combinati macchina-piloti era forse lei la favorita. Hanno invece dovuto cedere, ed è la Mirage che trova a Spa la sua giornata di gloria, giornata che — sia chiaro — non è spiacevole per nessuno perché questa squadra è simpatica ed è un elemento positivo nel quadro delle competizioni attuali.

La Ferrari aveva le macchine capaci di prestazioni d'alto livello, ma in assoluto inferiori leggermente alle Matra almeno nella tenuta di strada, come si è verificato nelle corse precedenti. Equilibrate nel loro complesso, le macchine italiane hanno ceduto per una avaria piuttosto sciocca, la semplice incrinatura delle saldature che fissano ai piccoli radiatori del lubrificante per il cambio i raccordi che reggono le tubazioni. Una avaria probabilmente causata dalle vibrazioni che sono inevitabili e che su questo circuito diventano molto forti per il fatto di avere i

Franco Lini

CONTINUA A PAGINA 24



1000 Km di Spa, gara internazionale di velocità e durata valida quale quinta prova del Mondiale Marche. Circuito di Spa-Francorchamps, di km 14,100. 6 maggio 1973.

Così (in 28) al via

Ickx-Redman (Ferrari 312 P) 3'12"7	Pescarolo-Larrousse (Matra-Simca) 3'13"8
Merzario-Pace (Ferrari 312 P) 3'15"4	Hailwood-Schuppan (Gulf-Mirage) 3'16"2
Bell-Ganley (Gulf-Mirage) 3'17"6	Amon-Hill (Matra-Simca) 3'17"7
Hine-Howlings (Chevron B 23) 3'37"5	Humble-Raymond (Chevron) 3'40"2
Gaspar-Pinho (Lola T 292) 3'44"7	Smith-Welpton (Chevron) 3'48"1
Van Lennep-Muller (Porsche-Martini) 3'53"7	Stuck-Muir (BMW 3.0) 3'54"2
Fitzpatrick-Keller (Porsche RSR)	Schickentanz-Fitzpatrick (Porsche RSR) 3'57"2
Heavens-Leguellec (Chevron B 23) 3'57"3	Muir-Lauda (BMW 3.0) 3'58"8
Santos-Mendoza (Lola T 292) 4'00"3	Follmer-Jost (Porsche-Martini) 4'01"3
Bonjock-Melville (Abarth-Osella) 4'02"8	Kautz-Krebs (Ford Capri) 4'04"6
Christine-Dubos (Chevron) 4'04"7	Quick-De Selincourt (Chevron B 21) 4'05"0
Barrios-Uriarte (Chevron B 21) 4'07"2	Pilette-Bond (Ferrari Daytona) 4'07"4
Goodwin-McDonough (Dulon) 4'08"1	Haldi-Cheneviere (Porsche RSR) 4'09"3
Birchennhouch-Kaye (Lola T 290) 4'11"3	Harrower-Bell (Chevron B 23) 4'17"3

In neretto, il pilota che ha preso la partenza

Così (in 16) all'arrivo

1. Bell-Hailwood (Gulf-Mirage) 4.05'43"5, media kmh 244,443; 2. Hailwood-Schuppan-Ganley (Gulf-Mirage) 69 giri; 3. Pescarolo-Larrousse-Amon (Matra-Simca) 68 giri; 4. Merzario-Pace (Ferrari) 67 giri; 5. Van Lennep-Muller (Porsche Carr. RS) 63 giri, primi delle GT; 6. Santos-Mendoza (Lola T292) 62 giri, primi delle 2000 Sport; 7. Lauda-Stuck (BMW Alpina) 62 giri primi del Gruppo 2; 8. Stuck-Muir (BMW 30 SCL) 61 giri; 9. «Christine»-Dubos (Chevron B 21) 61 giri; 10. Follmer-Jost (Porsche Carr. RS) 60 giri; 11. Haldi-Cheneviere (Porsche Carr.) 57 giri; 12. Pilette-Bond (Ferrari 365 GTB) 57 giri; 13. Birchennhouch-Kaye (Lola T 290) 56 giri; 14. Schickentanz-Fitzpatrick (Porsche Carr. RS) 55 giri; 15. Hine-Howlings (Chevron B 23) 55 giri; 16. Gaspar-Pinho (Lola T 292) 52 giri.

Giro più veloce: Pescarolo (Matra-Simca) 3'13"4 alla media di 262,461 kmh.

Battuto un primato

Sul giro: Henri Pescarolo (Matra-Simca) in 3'13"4, media 262,461 kmh. Primato precedente: Pedro Rodriguez (Porsche 917) in 3'14"6, media 260,842 kmh (1971).

Sulla distanza: Bell-Hailwood (Gulf-Mirage), media 244,443 kmh: Primato imbattuto: Rodriguez-Oliver (Porsche 917) in 4.01'09"7, media 249,069 kmh

Campionato Mondiale Marche dopo 5 prove	DAYTONA 3-4/2	VALLELUNGA 25/3	DIGIONE 15/4	MONZA 25/4	SPA 6/5	TOTALE
Ferrari	15	15	15	20	10	75
Matra-Simca	—	20	20	12	12	64
Porsche	20	8	3	3	8	42
Lola	—	6	6	10	6	28
Gulf-Mirage	—	—	8	—	20	28
Chevrolet	12	—	—	—	—	12
Alfa Romeo	—	—	—	8	—	8
Chevron	—	1	—	4	2	7

CONTINUAZ. DA PAGINA 23

motori sempre molto in tiro al massimo.

Una avaria che non si era riscontrata nelle prove, che sono state ovviamente più brevi della gara e che facendo uscire il lubrificante ha costretto gli ingranaggi a lavorare a secco. Il risultato è stato il blocco dei cambi, irrimediabile per la macchina di Ickx e soltanto parziale per quella che Pace aveva avuto di ritorno da Merzario dopo che i due si erano divisi i primi due turni di guida.

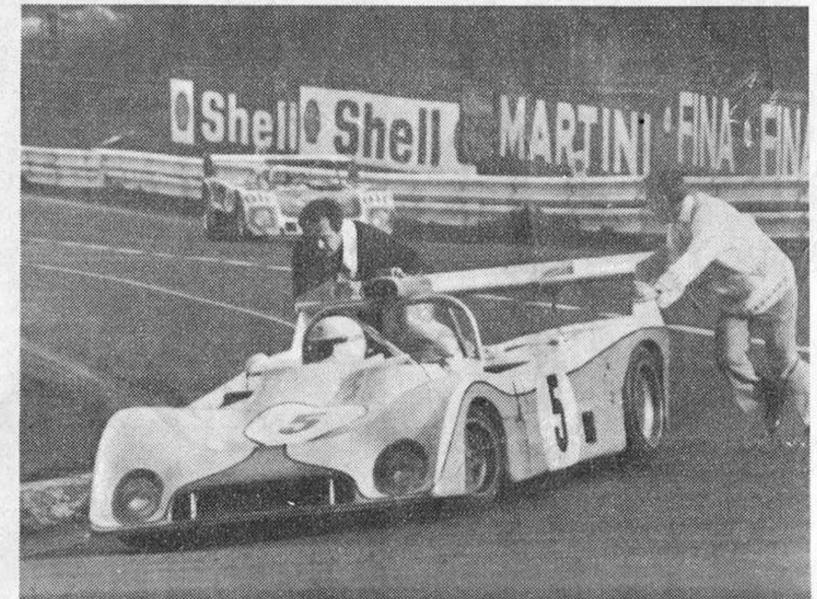
Ickx bloccato sul percorso e Pace che riesce a tornare al box ma con soltanto tre velocità, privo delle due superiori che qui sono le più utilizzate. Vedete bene che per la Ferrari la corsa era finita, anche se Pace e Merzario hanno potuto terminare correndo al risparmio del motore, tra l'altro privato fin dall'inizio del limitatore di giri alla accensione.

La Matra aveva le macchine che andavano meglio nel loro complesso, ma stavolta ha avuto una disavventura casuale con le gomme. Una disavventura che tra l'altro resta fatto isolato e perciò non grave agli effetti del fornitore dei pneumatici, ma che è bastata a tagliar fuori le sue macchine dalle prime posizioni. Hanno ceduto gomme identiche a quelle utilizzate dalla Ferrari che in questo campo non ha avuto fastidi ed erano gomme identiche a quelle che le hanno sostituite e che poi hanno tenuto bene. Probabile, come si avanza nel box della Matra-Simca, che si sia trattato soltanto di data di nascita di « quelle » gomme, che si sia trattato cioè di una alterazione dei componenti chimici che sono usati come collanti per fissare i battistrada alle carcasse.

E' intervenuto, alla Matra, anche il cedimento del motore sulla macchina di Pescarolo, non sai se per incapacità effettiva a sopportare lo sforzo violento di questo tracciato o se per qualche evento esterno, come potrebbe essere un difetto di una candela o la rottura di uno scarico, conseguente alle vibrazioni che la Ferrari ha pagate con le rotture ai radiatorini. Quel che è certo è che le Matra sono finite anche loro indietro e il duello che poteva informare questa gara c'è stato solo per quel terzo posto che Amon non ha faticato a strappare a Pace, quando il divario di prestazioni tra le due macchine era diventato di quasi un minuto al giro, non di secondi. Perdite di battistrada, anche se limitate, si erano verificate durante le prove del giovedì sulla Ferrari di Merzario, e forse anche la gomma che utilizzava in quel momento il comasco era di quelle « invecchiate » in modo diverso dalle altre.

Perdita di battistrada, e in modo drammatico, è stata quella, con le stesse identiche gomme, che ha impedito alla Alfa Romeo 33-12 di allinearsi alla partenza di questa che doveva essere la corsa dell'esordio, e che invece si è risolta con la malinconica rimpia-

DECISIVE le gomme « invecchiate » della MATRA e i cambi a secco 312



Due commissari di percorso alla curva della Source spingono verso i boxes, che sono nella discesa successiva, la Gulf-Mirage di Ganley, che durante le prove ha rotto il motore. Poi, essa vincerà

triatà effettuata mentre gli altri si stavano preparando tranquillamente alla corsa.

Pub essere stata, per l'Alfa Romeo, proprio la sfortuna di essere capitata ad avere una di quelle gomme ad invecchiamento sbagliato, a determinare il danneggiamento della macchina nuovissima e la rinuncia a constatare cosa essa poteva effettivamente fare. Ed anche questo è davvero un peccato perché l'occasione di una prova su un circuito tanto veloce ed al ritmo frenetico e assillante di una vera corsa non si presenterà per parecchio.

La assente Alfa Romeo ci è venuta in mente parecchie volte durante la corsa, quando il susseguirsi dei colpi di scena portava alle supposizioni teoriche, d'accordo, ma che erano nei possibilismi. Ci hanno portato, i colpi di scena succedentisi, ad immaginare cosa avrebbe potuto fare l'Alfa Romeo se in gara ci fosse stata.

La battaglia tra Ferrari e Matra e la vittoria della Gulf-Mirage non sono state le sole cose interessanti di questa gara. C'erano anche le gare delle altre macchine, quelle che dovevano forzatamente limitare le loro ambizioni ai traguardi parziali, ad essere interessanti e da seguire. Una di queste lotte che non figurano nelle cronache dei primi posti ha avuto aspetti epici, ed è stata quella tra la Porsche Carrera RS di Muller e Van Lennep

e la BMW 3300 di Lauda e Stuck. Una battaglia che è durata per oltre mezza corsa, ruota a ruota, senza che una delle due macchine riuscisse a staccarsi. Fino a che la necessità di cambiare più gomme della avversaria ha staccato la BMW che peraltro ha finito la corsa al meglio. La Porsche ha vinto nella sua categoria Gran Turismo (specialissimo, credetemi) e la BMW ha vinto tra le Turismo gruppo due (altrettanto specialissimo, credetemi).

Come bella è stata la lotta per il primato tra le due litri, che è finita presto per Hine, vittima di una rottura alla trasmissione, ma che è continuata tra i portoghesi Santos e Mendoza da una parte e la

coppia « Christine »-Dubos dall'altra, con prevalenza dei due portoghesi

C'è stato anche un incidente spettacolare, con la Ford Capri dei tedeschi Kautz e Krebs che nella curva di Stavelot si è ribaltata più volte ed ha preso fuoco, semibloccando la corsa per un mezzo minuto, anche se alla fine tutto si è risolto con la semplice distruzione della vettura.

Dovremmo parlarvi anche dei piloti, adesso. Il discorso sarebbe lunghissimo e preferiamo rimandarlo perché merita una trattazione approfondita. Per quanto attiene ai valori individuali vi abbiamo già detto di Ickx e Pescarolo che sono stati i migliori di tutti, ed aggiungiamo che il doppio vincitore Hailwood è stato della loro stessa tempra. Formidabili anche Lauda e Stuck, con le BMW.

Dei nostri c'era soltanto Arturo Merzario, ed era tra i migliori, anche se abbiamo avuto la impressione che psicologicamente egli non fosse nelle migliori condizioni. Certo che egli ha forse perduto, negli ultimi tempi, la serenità distaccata che gli avevamo notata nelle prime fasi di questa stagione, soffrendo forse di qualche complesso che non sappiamo fin dove è giustificabile dagli avvenimenti interni che travagliano la Ferrari adesso e quanto sia invece da attribuire ad instillazioni che vengono dal di fuori.

La gioia MIRAGE:

«Loro si sono tirati il collo e noi...»

SPA - Esplosione di gioia ai due stand della Gulf-Mirage dopo che le due vetture hanno tagliato appaite il traguardo in prima e seconda posizione. I box sono invasi dalla folla, Bell e Hailwood abbracciano John Wyer mentre i meccanici proteggono le due macchine dagli assalti dei cacciatori di souvenir. Per primo parla BELL:

«Abbiamo avuto oggi una macchina fantastica che, perfettamente messa a punto, è stata al livello nei primi giri delle tanto celebrate Ferrari e Matra. Loro si sono tirati il collo e noi marciando con più calma sempre fortissimo li abbiamo lasciati fare perché 1000 km sono lunghi e alla fine abbiamo vinto.»

HAILWOOD è euforico, alza verso gli avversari due dita come faceva Churchill, ma il suo significato è un altro:

«Non mi aspettavo di vincere — dice Mike — ci ho creduto solo quando ho visto la bandiera a scacchi. E' certamente una grande soddisfazione per la squadra, per i meccanici, per quelli della Gulf e per tutti coloro che hanno avuto fiducia in questa vettura arancio e celeste. Abbiamo lavorato sodo assieme a Wyer, e speriamo che con questa vittoria sia ritrovata una competitività che fino ad oggi ci è sfuggita.»

PACE è felice dopo l'arrivo, anche se è solo un quarto posto e poteva essere benissimo un primo senza quel benedetto raccordo fra il radiatore e il cambio che si è rotto:

«Abbiamo corso per 24 giri senza la 4. e la 5. marcia, a Malmedy vedevo tanti di quei giri del motore che mi girava la testa, di certo che questo è stato un buon rodaggio per la macchina in vista di altre corse. Stavo guadagnando sulla Mirage quando mi sono dovuto fermare perché il cambio non andava, ho perso due giri ma sono sicuro che senza questo inconveniente io e Merzario avremmo vinto.»

ICKX arriva ai box a piedi con una torcia di ragazzini attorno. Parla con Schetty e gli spiega che cosa è successo poi dice ai giornalisti che lo attorniano che gli si è bloccato il cambio:

«In partenza, le Matra di Pescarolo e di Amon sono state più veloci della mia Ferrari. E' sempre la solita storia, noi stiamo lavorando ma per ora la Matra è più stabile e più veloce della Ferrari; la vettura è buona, ma non come quella francese.»

Stand della Matra, per tutti parla il d.s.:

«Abbiamo avuto dei problemi alle gomme per noi inspiegabili, alcuni pneumatici non sono durati più di tre giri, mentre altri hanno fatto tutta la corsa. Veramente inspiegabile sia per noi che per la Goodyear. Ci prepariamo per Le Mans e per la 1000 KM del Nurburgring. Certamente, se non era per le gomme avremmo potuto vincere, di certo abbiamo dimostrato che siamo più veloci e più stabili della Ferrari.»

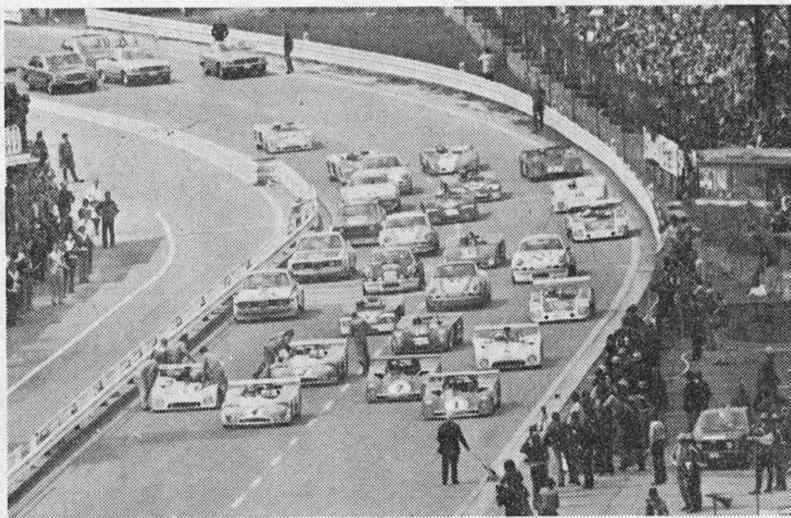
L'ing. CALIRI quando gli parlano, allarga le braccia ed esordisce dicendo:

«Non so cosa dire, la macchina di Ickx guidava la corsa con quasi un giro di vantaggio quando ha rotto il cambio, per una perdita d'olio dal raccordo del radiatore del cambio stesso. Poi Pace era a 55" da Hailwood e guadagnava 3-4 secondi al giro quando si è verificato anche in quella macchina lo stesso difetto. Il guasto lo avevamo già a Sebring, ora però abbiamo cambiato il traliccio, questo è quello del '72 che non si è mai rotto, il radiatore dell'olio del cambio è sempre allo stesso posto. Prima del via avevamo visto che quello della vettura di Merzario trasudava olio e lo abbiamo cambiato.»

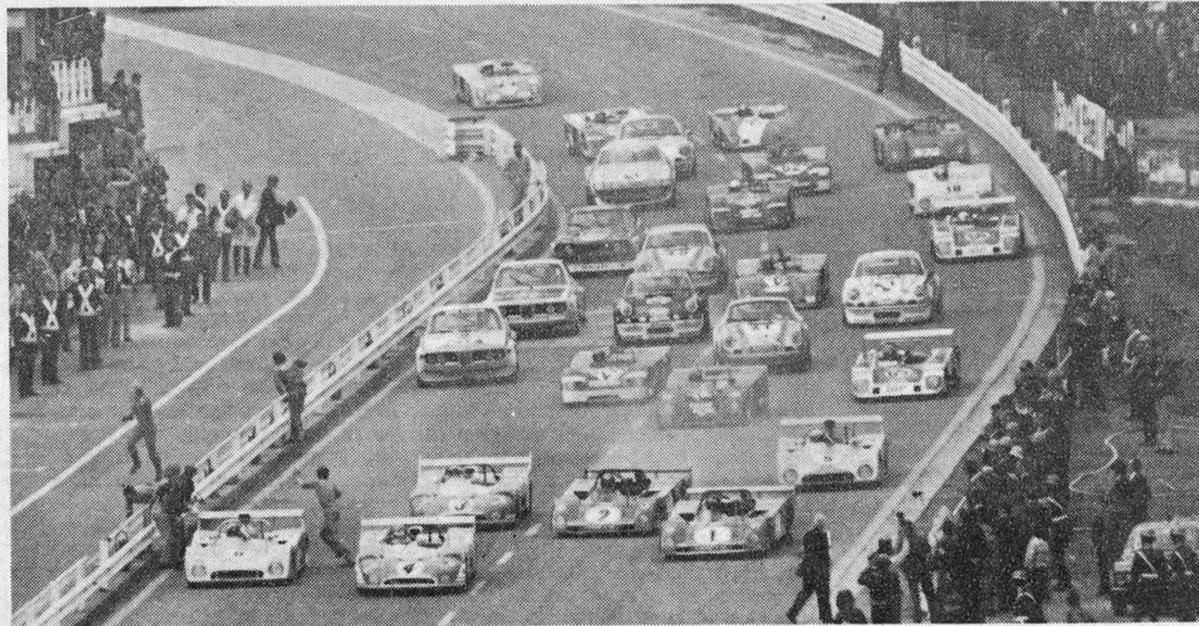
«Certo è stata una vibrazione a causare le due rotture che ci hanno fatto perdere la corsa.»

Il «consulente» d.s. Schetty dice: «Si sarebbe potuto vincere. Certo è stato un guasto banale quello che ci ha fatto perdere una gara come questa. La Matra è ancora superiore alla Ferrari, oggi avevano problemi di gomme, ma sono sempre gli avversari da battere.»

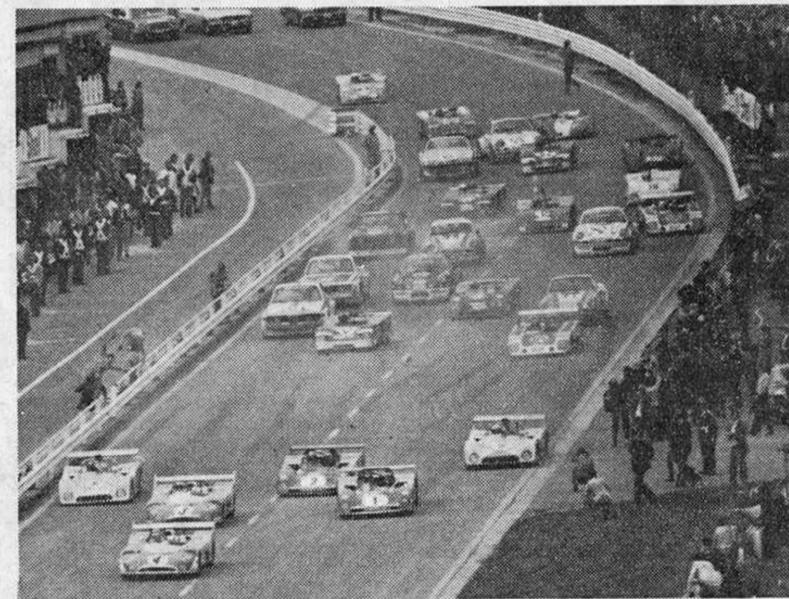
cev.



Sopra, le vetture sono già schierate, ed ancora i meccanici della Gulf-Mirage arremgiano attorno alla vettura di Hailwood. Sotto, le vetture di testa si sono già mosse in una partenza un po' caotica



Sopra, i meccanici di Hailwood sono ancora impegnati a darsela a gambe che le Ferrari e le Matra sono scattate decisamente. Sotto, anche le due Mirage si sono mosse. Netto il distacco dalle 2 litri



Tra i due litiganti il terzo gode

FERRARI due volte al contrattacco

FRANCORCHAMPS - Fra i due litiganti il terzo gode, potrebbe essere il succo di quanto è successo sul circuito belga di Spa-Francorchamps. Infatti, tutti a parlare della Ferrari e della Matra, con qualche accenno all'Alfa che aveva dovuto dare forfait, ma nessuno pensava alla Gulf-Mirage. Invece, è stata proprio l'outsider ad arrivare in parata sul circuito belga, meravigliando tutti i presenti e vincendo per la prima vol-

ta anteriore sinistra. Arriva lentamente ai box; le cambia tutte e quattro e riparte Schuppan. Pescarolo è sempre in testa, ed iniziano i doppiaggi delle vetture lente. Ickx e Pescarolo girano sul piede di 3'15"3 alla media di 259,907.

Al sesto giro, Pescarolo ha 10" di vantaggio su Ickx 20" su Pace 31" su Amon e 33"4 sulla Mirage di Bell, che poi vincerà la corsa in coppia con Hailwood. Pescarolo, Ickx, Pace, Bell e Amon sono nell'ordine al decimo giro e sono i soli a giri pieni. Staccati di un giro vengono Gaspar, Lauda, Van Lennep e Leguellec.

Cominciano le fermate previste, e la prima ad arrivare ai box è la vettura di Pace, che all'11 giro si ferma per 3'10" per problemi al motore che perde colpi. Quando finalmente Pace rientra dopo aver staccato il limitatore dei giri, che era quello che faceva perdere colpi al motore, tutto va bene. La media dopo 10 giri è di 259,403 kmh mentre quella di Ickx è di 257,861.

Il fuoco al box di HINE

Al 12. giro, il primo colpo di scena: Pescarolo gira lentamente sul percorso e arriva ai box con una gomma dechappata. E' l'anteriore sinistra, perde quasi due minuti, e la Ferrari di Ickx è in testa seguita da quella di Amon. Al 14. giro si ferma Ickx per fare benzina, impiega 30"5 e riparte con un margine su Pescarolo di 90" nel frattempo si è fermato anche Amon per cambiare gomme e fare benzina. Questa è la classifica dopo 15 giri:

1. Ickx-Redman in 50'01"7 alla media di 253,656 kmh; 2. Pescarolo-Larrousse (Matra-Simca); 3. Amon-Hill (Matra-Simca); 4. Bell-Hailwood (Gulf-Mirage); 5. Merzario-Pace (Ferrari); 6. Gaspar-Pinhol (Lola 2 litri) a un giro; 7. Smith (Lola 2 litri) a due giri; 8. Schuppan-Ganley a due giri. La BMW Alpina di Lauda-Stuck è 11. e prima delle Turismo Gr. 2.

Ancora problemi per le due Matra che accusano inspiegabilmente problemi di dechappamento alle gomme. Si ferma Amon, si ferma ancora Pescarolo, e la corsa per la Casa francese sembra ormai definitivamente compromessa. Chi invece per ora non ha nessun problema è la vettura di Bell-Ganley; quest'ultimo è stato sostituito da Hailwood dopo il dechappamento, ed ora le coppie della Gulf-Mirage sono Bell-Hailwood e Ganley-Schuppan.

Al ventesimo giro, le posizioni sono le seguenti: Ickx, Bell, Amon, Pace, Schuppan a un giro, Gaspar, Smith e Santos con le due litri.

Rientra ai box Pescarolo, e ancora una volta il problema sono le gomme, la carrozzeria è rotta per un dechappaggio e perde oltre 10". Dopo 26 giri sono in due ad essere a pieni giri Redman (Ferrari) e Bell (Gulf Mirage), Pace è a un giro, Amon e Hill a due giri, mentre Pescarolo, il matatore della prima parte della gara, naviga in 17. posizione a 5 giri di distacco dai primi.

Al trentesimo giro, brivido nei box: si ferma Hine e la vettura prende fuoco, intervengono i pompieri con celerità e tutto si risolve per il meglio. Ore 16,07, è uno dei momenti chiave della gara. La Ferrari di Ickx è ferma sul percorso con il cambio bloccato per la rottura del raccordo che porta l'olio dal radiatore al cambio. E' il 37. giro, ed in questo momento la Gulf-Mirage di Bell-Hailwood prende il comando della corsa e non l'abbandonerà più fino alla fine.

Alle 16,13 Ickx arriva ai box e racconta ai ferraristi che cosa è successo: lo stesso radiatore che ha tradito la macchina di punta della casa modenese era stato cambiato prima della partenza sulla vettura di Merzario-Pace perché trasudava olio. Nelle due litri, mena la danza la Lola T 292 di Gaspar-Pinhol, mentre nelle GT la Porsche Carrera di Van Lennep-Muller patrocinata dalla Martini è nona. Il record sul giro resta della Matra di Pescarolo che ha girato in 3'13"4 alla me-

g. c.



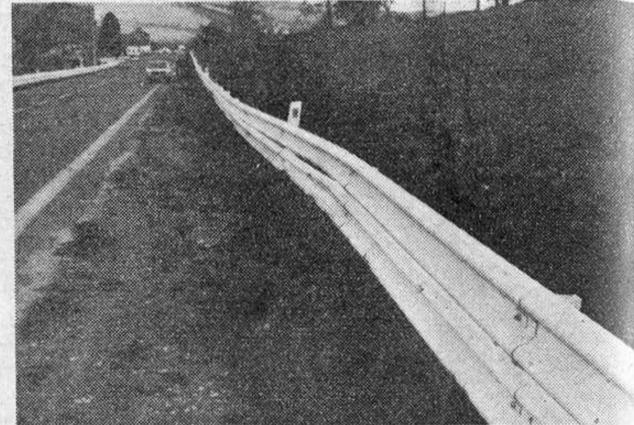
CONTINUAZ. DA PAGINA 28

Drammatizzate
le prove da un
tris di incidenti

GOMMA pelata ALFA sfasciata



Così la paura per De ADAMICH



A sinistra, Andrea de Adamich in prova con la 33T12 poco prima dell'incidente, di cui qui sopra e a destra, vediamo il teatro a Stavelot

FRANCORCHAMPS - Due giornate di prove per la 1000 Km di Spa-Francorchamps. Nella prima tutto è andato bene, nella seconda invece due incidenti fortunatamente risoltisi senza conseguenze per i piloti. Inizia la Matra-Simca di Larrousse che dopo appena un giro, sbiella nel rettilineo prima di Stavelot, l'olio esce dal motore e a contatto con gli scarichi roventi, prende fuoco. Sentiamo dal protagonista il suo racconto:

« Ero in piena velocità nel rettilineo prima della curva di Stavelot, quando si è rotto il motore, ho sentito un gran botto, e ho visto la pressione a zero, andavo in quel momento ad oltre 300 kmh. La macchina ha sbandato, ma sono riuscito a controllarla, ho avuto la percezione del fuoco alle mie spalle, ho azionato l'estintore automatico, che ha inondato l'abitacolo di schiuma, per la mia sicurezza personale. Finalmente mi sono fermato e sono sceso dalla vettura avvolta dalle fiamme altissime nella parte posteriore, in quel momento ho avuto molta paura, perché sapevo d'avere il pieno di benzina e 120 litri in fiamme fanno paura a tutti.

« Dopo pochi attimi è arrivato un addetto con l'estintore che però non funzionava, mi sono sentito perso. Ho pensato che se la macchina andava distrutta ben difficilmente avremmo potuto partecipare alla 1000 Km del Nurburgring, e addirittura a Le Mans. Fortunatamente sono arrivati altri pompieri e addetti ai lavori con gli estintori a mano, che hanno finalmente domato l'incendio. Sono occorsi per spegnere quel mare di benzina ben 5 estintori, ma alla fine guar-

dando la macchina avvolta nella schiuma mi è sembrato che gli sforzi fossero stati inutili e che la macchina fosse lo stesso inservibile. Alla sera in garage, però, dopo una energica lavata con l'acqua, abbiamo visto che forse ce l'avremmo fatta a rimetterla in sesto, così si è cominciato a lavorare e abbiamo potuto prendere il via io e il mio compagno Pescarolo. Ma che paura! »

Anche la nuovissima Alfa 33T12 è stata protagonista di un incidente, senza nessuna colpa del pilota, come nessuna colpa è di Larrousse. Al volante del prototipo di Settimo Milanese era de Adamich, mancavano 20 minuti alla fine delle prove quando è successo l'incidente. Ecco dalla voce del protagonista il racconto della sua avventura, la seconda in sei giorni vissuta dal pilota milanese.

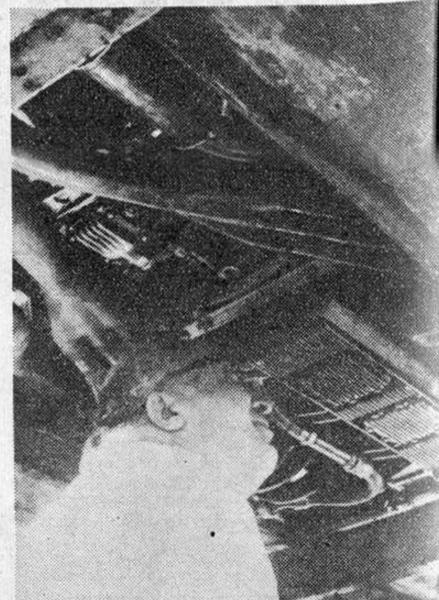
« Avevo fatto un giro e mi ero fermato come consuetudine per avere l'autorizzazione a tirare, avuta sono rientrato in pista. La macchina devo dirlo andava bene, come nelle previsioni; prima di Stavelot ho toccato una velocità di oltre 300 kmh, ho scalato una marcia, ho fatto la Stavelot in perfetta traiettoria (me l'hanno detto alcuni giornalisti presenti dopo), quando improvvisamente all'uscita della curva ho sentito la macchina che mi sfuggiva di mano, e un attimo dopo ero in testa-coda. Da notare che in quel momento andavo a circa 240 kmh, 80 km più forte di quando ho perso la ruota al G.P. di Spagna sei giorni fa dopo aver piroettato in mezzo alla pista, perdendo pezzi di carrozzeria staccatisi per i colpi che il battistrada della ruota posteriore sinistra dechappandosi dava al cofano. Ho toccato il guard-rail alla mia destra, poi un altro testa-coda, e mi sono fermato sul guard-rail a sinistra, in direzione di marcia.

34 milioni di sfiducia

FRANCORCHAMPS - 34 milioni di lire italiane ha dovuto pagare l'autista del camion che portava la nuovissima Alfa 33T12 a Spa. È successo che alla dogana, il dirigente di turno non ha ritenuto valido il carnet ATA, presentato dalla Casa milanese, che comprovava l'avvenuto deposito in una banca milanese della somma. È dovuta intervenire l'Alfa belga che ha portato l'intera somma. Ma ciò ha fatto perdere un mucchio di tempo al camion, ragion per cui le prime prove dell'Alfa sono cominciate con quasi due ore di ritardo.



Il relitto dell'Alfa appoggiato al guard-rail contro il quale ha terminato la sua corsa. Si vede il pneumatico posteriore sinistro completamente «pelato», con il battistrada dechappato. A destra, l'ing. Chiti, de Adamich e la moglie Donatella al recupero dell'auto



L'ing. Chiti, presente al debutto belga (mancato) della sua vettura, controlla personalmente il 12 cilindri piatto

LE ORE del (mancato) DEBUTTO

FRANCORCHAMPS - Giovedì 3 maggio, ore 16,45. A prove già iniziate da un'ora, all'ingresso del circuito di Francorchamps, alla curva detta della «Source», fra uno sventolio di bandiere bianche che indicano ai concorrenti in pista un veicolo sul circuito, fa il suo ingresso il grande «bus» dell'Autodelta, in ritardo per un disguido alla dogana che porta al suo debutto (sfortunato) l'ultima nata di Settimo Milanese, la 33T12, col motore boxer a 12 cilindri. L'interesse è subito immediato da parte di tutti e,

come per incanto, mentre la rossa vettura tondeggiante che porta il n. 7 scende lentamente in pista, un «silenzio assordante» sembra accoglierla. Si attende la conferma delle prestazioni finora riservate ai cronometri privati della squadra milanese. Primi controlli, sotto gli occhi interessati di tutti, primo rombo, poi l'ing. Severi dice a Stommelen che può andare. L'ing. Chiti stringe fra le mani nervosamente il nuovo cronometro digitale della Heuer, de Adamich, già in tuta, si tiene pronto. Dopo Stommelen toccherà a lui! La moglie Donatella si è già assisa sul trespolo per prendere i tempi, di Stommelen, del marito e di tutti gli altri piloti, come sempre. Sono le 17,15.

Intanto alla FERRARI, che ha portato qui le macchine sostanzialmente eguali a quelle di Monza, con la sola variante dell'alettono posteriore più largo che ne aumenta la portanza, (i motori sono i soliti da 470 CV), hanno già cambiato i rapporti a Ickx che erano troppo corti, gli è stata

montata una quinta che prende 11.800 giri.

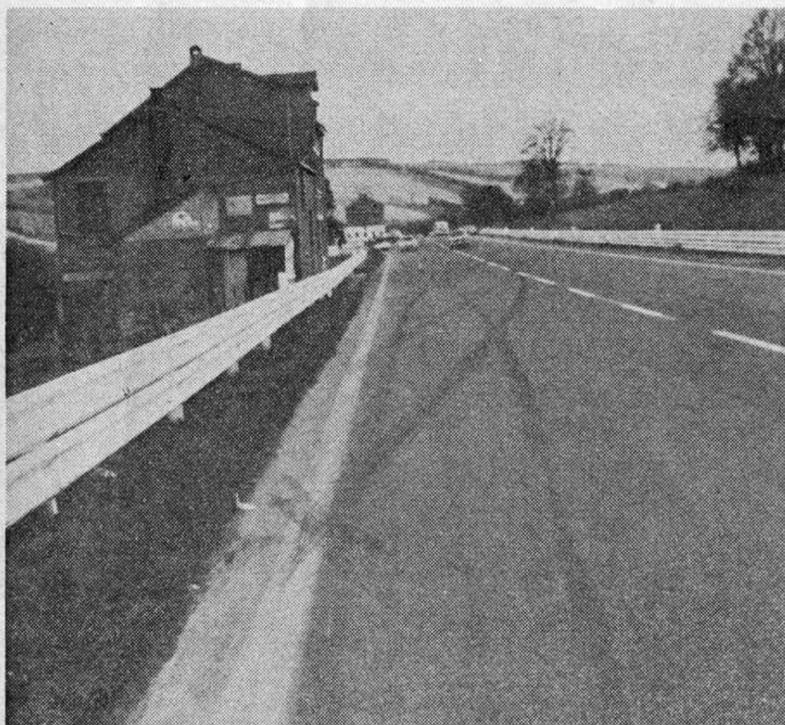
Fatto un giro di ricognizione, Stommelen si ferma ai box, Severi e Chiti gli chiedono se tutto è a posto, avvanta conferma viene dato il «la» al pilota per tirare e cercare di fare il tempo.

A questo punto della situazione la Ferrari di Ickx gira ancora in 3'18"2 mentre Merzario gira in 3'20"2, mancandogli 1000 giri al suo motore. In un crescendo entusiasmante, intanto,

le sorprendenti Gulf-Mirage migliorano giro dopo giro il loro «tempo», grazie soprattutto alle nuove gomme Firestone che, con un lieve disegno sul battistrada ex slick permettono in caso di pioggia lieve di continuare mentre chi ha le «slick» si dovrebbe fermare. La ragione di questa iniziale supremazia delle Firestone sulle Goodyear è da ricercare anche in una particolare mescola intermedia, che permette di non arrivare ad elevate temperature interne sul battistrada, invece

le Goodyear, montate sulle Ferrari, sulle Matra e sull'Alfa, raggiungono temperature dell'ordine dei 270-260 gradi Fahrenheit, che sono state ipotizzate come la causa dei vari dechappamenti. Hallwood per parecchio tempo sarà il più veloce. Solamente Ickx, alla fine delle prove, gli toglierà il primato col suo exploit in 3'14"70. Le Matra eguali a Monza, non hanno problemi particolari. Amon e Hill girano il più possibile per imparare la macchina e la pista che gradiscono poco. Alla fine delle prove le due Matra saranno al terzo e quarto posto.

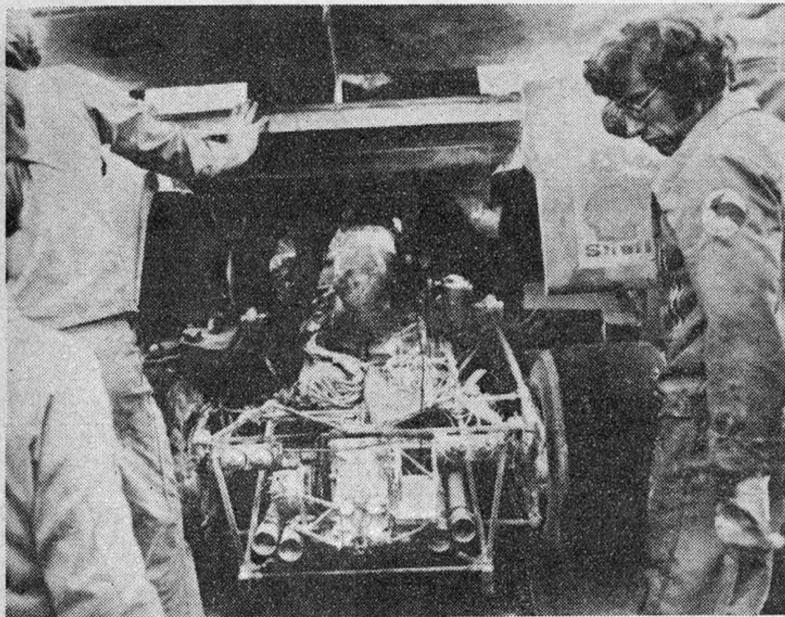
Stommelen con la nuova Alfa fa due giri, poi si ferma per cambiare l'assetto anteriore. Il musetto tocca leggermente e viene messo a posto. Riparte. Il miglior tempo per ora è di 3'22", lontano dalle prestazioni record degli altri. Però Stommelen si dice contento della macchina, «L'Alfa c'è» ci dice parafrasando un titolo apparso su AUTOSPRINT alcune settimane fa. Quando l'Alfa si ferma al box, molti interessati avversari giron-



« Ho subito capito che per la botta la macchina era inservibile per la gara, quando sono sceso per rendermi conto di che cosa era successo, la pista era piena di pezzi di gomma sfogliatasi via dalla ruota, che è stata la causa di tutto quello che è successo ».

Appena finite le prove siamo andati anche noi sul luogo dell'incidente e abbiamo visto il tecnico della Goodyear che raccoglieva tutti i pezzettini di gomma sparsi per la pista in un raggio di oltre 200 metri. Da segni per terra lasciati dalle ruote, abbiamo esattamente ricostruito la versione dataci da Adamich, suffragati in questo da alcuni testimoni oculari con cui abbiamo parlato. Diciamo questo perché, sapendo come generalmente vengono trattati i piloti quando sono di nazionalità italiana, non vorremmo che fra qualche tempo, prima sussurrando poi dicendolo apertamente, qualcuno desse la colpa al pilota milanese.

Esiste anche una versione data da un giornalista, da tutti conosciuto per la sua competenza e onestà di giudizio Jenkinson, di Autosport, che era all'interno della curva di Stavelot e che ha riferito poi di aver visto la ruota interna destra dell'Alfa poche decine di metri prima che iniziasse la sarabanda alta da terra circa 40 cm. Se ciò fosse vero potrebbe essere stato un guasto alle sospensioni ad aver causato l'incidente a de Adamich, ma da una sommaria occhiata alla vettura coperta da un verde telone, non abbiamo notato nulla di rotto, almeno che si vedesse. D'altra parte l'incidente è quello tipico del dechappaggio, e la versione di Jenkinson la diamo solo per dovere d'informazione.



Di un pauroso incidente è stato protagonista anche Gerard Larrouse, sempre durante le prove. La sua Matra-Simca ha preso fuoco, per la rottura di una biella e susseguente fuoriuscita d'olio incendiatosi contro gli scarichi roventi. E' stata poi rimessa a posto

zolano attorno, l'ing. Chiti è contento di questo interessamento. Ickx, dopo alcune regolazioni di alettone, intanto comincia a tirare e subito fa suo il tempo migliore della giornata. La Gulf-Mirage migliora ancora, ma ora è lontana dalla Ferrari. La Matra non ha problemi, ma non riesce a fare tempi interessanti: è ancora su 3'18"4. Anche Stommelen, va migliorando. Infatti, dopo appena 6 giri, (84 km) il suo miglior tempo è di 3'20"6. Chi non riesce a scendere dal tempo è Merzario, che come già detto non ha i rapporti adatti. Il motore manca di 1000 giri. Anche il suo compagno Pace, fatti pochi giri, lo conferma. Continuerà a girare ma non scenderà sotto al 3'26". Ancora una volta ai boxes l'Alfa fa regolazione agli alettoni e indurisce un po' gli ammortizzatori anteriori. Dopo pochi giri farà il suo miglior tempo in 3'20"4, che sarà il migliore della Casa del biscione e settimo in assoluto.

Manca mezz'ora alla fine delle prove e finalmente anche de Adamich può

provare la 33tt12. Fa un giro e si ferma come consuetudine. Da il benestare che tutto è O.K. fa in totale tre giri, avvicinando il tempo di Stommelen ma non superandolo. Alla fine si dice contento della macchina nonostante la conosca poco, per averci girato pochissimo.

Tutti in garage alla fine delle prove. L'Alfa cambia il motore. Ne monterà uno nuovo. Quello con cui aveva provato era delle prove di Monza. Vengono cambiati anche i rapporti del cambio.

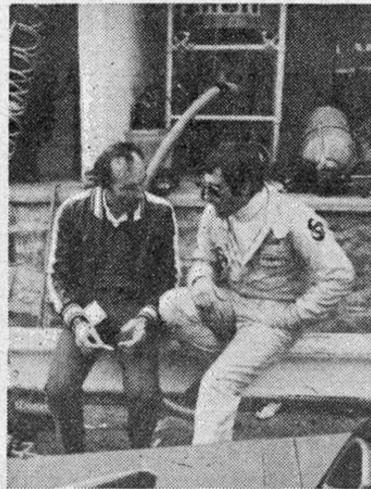
La Ferrari, come consuetudine, monta due motori nuovi che dovranno fare le prove di venerdì e la gara di domenica. Ickx lascia i rapporti come sono, in attesa dell'arrivo di Redman dall'America perché li provi an-

g. c.



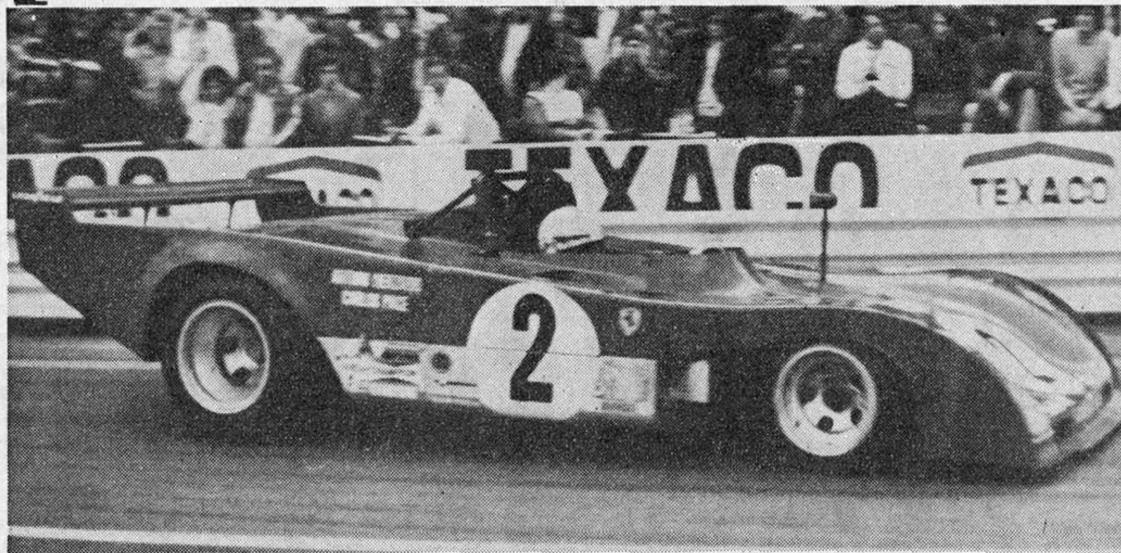
CONTINUA A PAGINA 28

CRONACA
di un vizio
di sempre



Carlos Pace (qui con il suo vecchio manager Williams) ed Arturo Merzario sono stati diminuiti dal guaio al cambio che ha fermato Ickx e Redman ma hanno guadagnato il quarto posto

Non c'è PACE
per MERZARIO



SPA - Mettiamo il caso che in una squadra (Ferrari, per esempio) a un pilota italiano (Merzario, per esempio) venga messo fuori l'ordine dai box, per ben tre volte, di rientrare per far provare il compagno e che questi faccia finta di non vederlo e continui, imperterrito, a girare per « fare il tempo ». Che cosa succederebbe? Memori di passate esperienze, il risultato prevedibile sarebbe immediato: ha il passaporto verde? Ammonizione, poi a piedi!

E' successo qualcosa del genere proprio qui a Spa, gli attori del dramma gli stessi: la squadra, la Ferrari; il pilota però, anche se porta un nome italiano, italiano non è. E quindi gli si perdona tutto! Il suo nome è Pace. E' sud americano, quindi non ha passaporto di colore verde.

Pace ha girato tutto venerdì pomeriggio; quando mancavano poco più di trenta minuti alla fine delle prove, Schetty (a malincuore) gli ha fatto mettere fuori il cartello box, per far girare un po' anche quel « poverino di Merzario » ma Pace ha continuato imperterrito e si è fermato solo quando lo ha creduto opportuno.

Schetty, f.f. d.s., lo ha scusato dicendo con un ampio sorriso sulle labbra che... « bisogna capirlo. Adesso che è riuscito a fare un tempo decente con che coraggio lo si fa rientrare ai box? ».

Intanto Merzario da ben 15 minuti aspettava con il casco integrale ben abbassato sul viso che, se non altro, impediva di vedere la faccia arrabbiata che aveva! Finalmente Pace si fermava. Nessuno gli diceva nulla, tutti anzi a complimentarsi per il tempo ottenuto.

Poteva così fare un giro (finalmente) Merzario. Però si fermava subito perché la macchina non era come l'aveva messa a punto lui il giorno prima. Che cosa era successo? Semplice: per esaudire i desideri di don Carlos avevano alleggerito la macchina sul davanti al contrario di quello che chiedeva Arturo il giorno precedente. L'italiano chiedeva spiegazioni con gli oc-

chi, ma non gli venivano certo date. Così ripartiva. E giusto in tempo per trovarsi in mezzo ai rottami dell'Alfa di de Adamich a Stavelot. Rientrava allora definitivamente ai box. Il suo tempo migliore rimarrà il 3'20" ottenuto il giorno prima, quando al suo motore mancavano 1000 giri e i rapporti non erano quelli giusti.

« Carta canta... » dice un proverbio. Al ritorno, a Maranello, si può essere sicuri che gli immancabili detrattori di Merzario, forti dei tempi ufficiali dei cronometristi, faranno valere le loro ragioni a scapito del pilota italiano: « cinque secondi li dividono, quindi è meglio questo di quello. Io l'avevo sempre detto... » aggiungerà chi ha « in odio » l'italiano fin dai tempi in cui correva con l'Abarth 850, ben sobillato da una certa signorina...

Di questa situazione se ne avvantaggerà anche Ickx, che ribadirà ancora una volta di preferire come compagno Redman, che gli porta la macchina ai box intatta (e principalmente non fa certamente tempi migliori del suo!). D'altronde il fatto che Merzario abbia ancora più punti di lui nel mondiale F.1 non sfugge certo molto al belga!

Anche un esponente della CSAI, tempo fa chiedeva perché le due prime guide della Ferrari, Ickx e Merzario, non facevano coppia.

Ma siamo veramente sicuri c'è da chiedersi a questo punto, che Merzario sia una prima guida?

Merzario in questi giorni a Spa, lo si è visto molto amareggiato e molto nervoso.

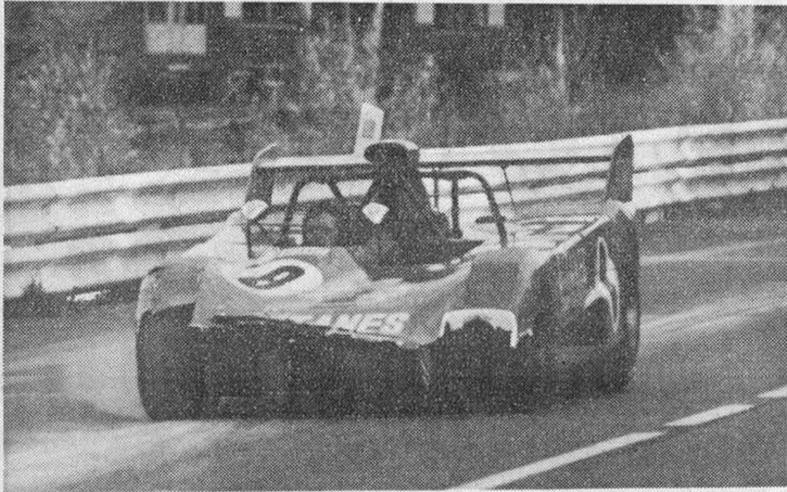
L'hanno capito tutti l'andazzo. Tanto che le avances ad Arturo non mancano. L'Alfa è tornata a fargli l'occhiolino e anche un'altra squadra che eccelle ora nella sport si è fatta avanti. Per non parlare poi della F.1 che uno sponsor gli darebbe: basta un cenno del comasco!... Ma Arturo Merzario è un pilota ancora di quelli riconoscenti (e innamorati).

Giancarlo Covenini

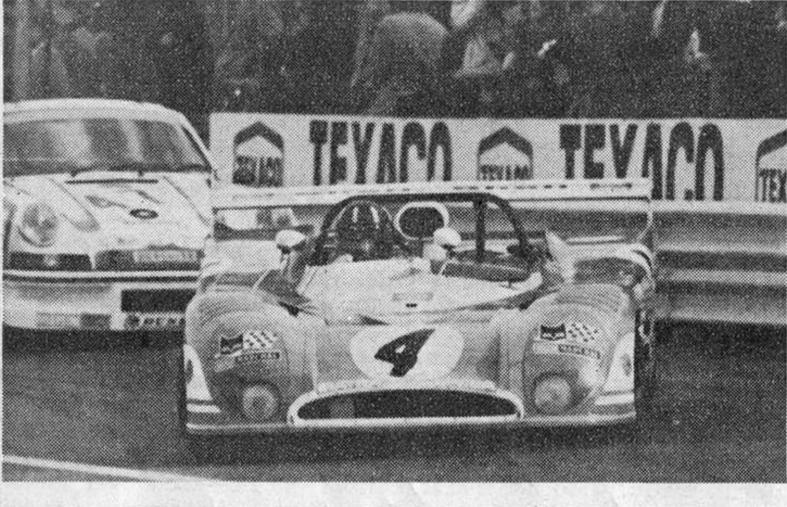
CONTINUAZ. DA PAGINA 25

dia di 262,461 kmh all'ottavo passaggio. La Ferrari di Merzario-Pace è alla disperata rincorsa della Gulf-Mirage di Bell-Hillwood, e guadagna manciate di secondi ogni giro. La Mirage si avvicina sempre più ma la Ferrari si deve fermare per far rifornimento.

Dopo la sosta il distacco continua a scemare ma al 49. giro Pace rientra ai box e perde quasi 7 minuti (due giri) con lo stesso problema che ha fatto ritirare Ickx: si è rotto il raccordo fra il radiatore dell'olio e il cambio, e si sono rovinati gli ingranaggi della quarta e della quinta e la macchina procede senza queste due marce. A Malmédy dirà poi Pace, si sono visti anche 12.800 giri, con la terza.



Jean-Louis Lafosse torna ai box dopo l'urto della sua Lola-Gitanes. Sotto, 3. assoluto Graham Hill con la Matra assieme a Chris Amon



Le ORE

che lui. Merzario, finalmente, riesce a far cambiare i suoi rapporti, monterò una quinta da 11.400 giri, anche Pace è d'accordo. La Mirage-Gulf fa solo delle regolazioni di sospensioni e di frizione che tende a slittare, vengono cambiati anche alcuni rapporti a tutte e due le macchine. La Matra cambia il motore sulla vettura di Amon-Hill, e vengono fatte alcune regolazioni alle sospensioni.

All'Alfa si lavora molto per cambiare il motore, si spera anche domani di poter montare la coda lunga sulla vettura, ma sarà difficile, dicono, con solo due ore di prove!

«Se avessi la coda lunga — dice Stommelen — sarei sicuro di tagliare via dal tempo alcuni secondi.»

VENERDI' POMERIGGIO ore 16,45, ultima giornata di prove, due ore prima tutte le macchine sono già pronte. E' un pellegrinaggio continuo di tutti, piloti, tecnici avversari intorno alla nuova Alfa. I commenti sono unanimemente favorevoli, sia per la linea tondeggianti (ispirata dall'ing. Chiti, dicono i maligni) sia per la prestazione ottenuta il giorno prima.

Dopo appena 10 minuti che sono iniziate le prove, l'incidente alla Matra-Simca di Larrousse, che prende fuoco dopo aver sbiellato. Anche una Gulf-Mirage inonda la pista d'olio: è quella di Bell-Ganley che rompe il motore per una perdita d'olio.

Le Ferrari fanno prove con il pieno. Pace sale sulla macchina di Merzario e sarà una fatica a farlo scendere! Sembra incollato al seggiolino.

L'Alfa con Stommelen prova pneumatici da 13" e da 15", ma Stommelen preferisce quelli da 15". La Matra, rimasta con una sola vettura, farà provare verso la fine delle prove la macchina di Amon a Pescarolo, che otterrà un tempo eccezionale e



La cronaca

Comincia la marcia trionfale delle due Gulf-Mirage, che ora guidano la corsa senza avversari che li impensieriscano, e si avviano a portare la prima vittoria a questa macchina. Alla Matra n. 3 al 48. giro si rompe il motore e svaniscono definitivamente le speranze di vittoria della Casa francese.

Infatti, alle 16,57 Martin va da Schetty a chiedergli che problemi hanno loro. Schetty glieli dice, scossano tutti e due la testa, e se ne vanno nei rispettivi box.

Le posizioni non cambiano fino alla fine e le Gulf-Mirage fanno la doppietta tagliando assieme il traguardo sotto degli occhi trepidi di Wyer che ammette che non se l'aspettava una vittoria così!....

Tutti i tempi migliori delle prove

EQUIPAGGIO	VETTURA	GIOVEDI'	VENERDI'
Ickx-Redman	Ferrari	3'14"0	3'12"7
Pescarolo-Amon-Hill	Matra Simca	3'18"9	3'13"8
Merzario-Pace	Ferrari	3'20"0	3'15"4
Hillwood-Schuppan	Gulf Mirage	3'16"2	3'27"2
Bell-Ganley	Gulf Mirage	3'17"6	3'41"0
Pescarolo-Larrousse	Matra Simca	3'17"7	—
Stommelen-de Adamich	Alfa Romeo	3'20"4	3'18"1
Lafosse-De Fierlant	Lola T 282	3'42"8	3'32"8
Hine-Howlings	Chevron B 23	4'54"8	3'37"5
Humble-Raymond	Chevron B 23	3'40"2	4'03"4
Gaspar-Pinhol	Lola T 292	3'46"1	3'44"7
Smith-Welpton	Chevron B 23	3'50"3	3'48"1
Van Lennep-Muller	Porsche Carrera	3'55"6	3'53"7
Stuck	BMW	4'04"2	3'54"2
Fitzpatrick-Keller	Porsche Carrera	3'55"3	3'54"4
Schikentanz	Porsche Carrera	3'57"2	4'02"4
Heavens	Chevron B 23	4'24"7	3'57"3
Muir-Lauda	BMW Alpina	3'58"8	4'02"7
Santos-Mendoca	Lola T 292	4'14"7	4'00"3
Follmer-Jost	Porsche Carrera	4'03"3	4'01"3
Bongoch-Melville	Abarth	4'49"7	4'02"8
Kautz-Krebs	Ford Capri	4'27"2	4'04"6
Christine-Dubos	Chevron B 23	4'11"1	4'04"7
Quick-de Selincourt	Chevron B 21	4'26"4	4'05"0
Barwrios-Urriarte	Chevron B 21	5'05"1	4'07"2
Pilette-Bond	Ferrari 365 GTB	4'16"7	4'07"4
Goodwin-McDonough	Dulon	4'34"1	4'08"1
Haldi-Chennevière	Porsche Carrera	—	4'09"3
Birchenough-Kaie	Lola T 290	4'11"3	4'17"3
Harrower-Bell	Chevron B 23	4'17"3	—
Sindel-Sigle	Porsche Carrera	4'26"0	4'21"4

In neretto, il tempo valido per lo schieramento di partenza

● PRIMA GIORNATA DI PROVE, la Ferrari di Ickx ha i rapporti troppo corti, come quella di Merzario d'altra parte. Tutti e due i piloti chiedono di cambiarli, Ickx viene acccontentato immediatamente, e monterò una quinta più lunga che gli permetterà di raggiungere i 11.800 giri e fare il tempo giovedì e venerdì. Merzario dovrà attendere venerdì per una quinta che da 11.300-11.400 giri. (Visto poi il tempo della Matra-Simca con Pescarolo, Schetty e Caliri decideranno di mantenere questi rapporti per la gara).

● LE DUE MATRA in gara erano identiche a quella di Monza (ma con i portamozi cambiati ovviamente). Quella di Pescarolo-Larrousse monta un cambio ZF, mentre quella di Amon-Hill aveva uno Hewland. Intanto a Le Castellet il cambio Porsche ma «trattato» dalla Matra-Simca per la 24 Ore di Le Mans, sta provando in questi giorni e ha già superato il limite di 14 ore di funzionamento.

● Secondo il giornalista Crombac, consigliere della Matra-Simca dopo essere stato per tanti anni consigliere della Lotus, l'assenza di Cevert è stata dovuta al desiderio dell'Elf la benzina francese che «sponsorizza» la Matra di averlo in gara in F. 2 a Pau. Invece Beltoise aveva espresso un suo desiderio personale di non correre. Ma perché non si vuol dire che hanno voluto essere fedeli alla linea GPDA, contro il circuito belga?

Per la LOLA di LAFOSSE è certa l'avaria alla sospensione

SPA - Tempo abbastanza buono per le due giornate di prove, che sono state distribuite in maniera anche intelligente, perché hanno lasciato libera la giornata di sabato, il che ha offerto alle squadre una larga disponibilità di tempo per la preparazione finale delle macchine. Chi ne ha approfittato è stata la Matra che ha potuto rimettere in condizioni di correre la vettura di Pescarolo-Larrousse, che aveva subito danni rilevanti il venerdì.

Nella prima giornata la attesissima Alfa Romeo non si è vista fino a molto tardi, per un incredibile ritardo accumulato alla dogana belga, che ha anche ritardato il camion delle Goodyear, arrivato solo all'ultimo momento anche lui. Come al solito le prove della prima giornata sono servite soprattutto agli aggiustaggi, ma già dalla prima giornata si è visto come la Ferrari di Ickx fosse velocissima, pur se nella fase iniziale la Matra di Pescarolo e le Mirage di Hillwood e Ganley avevano ottenuto i migliori tempi.

Unico inconveniente di rilievo registrato durante le prime prove è stato il parziale dechappaggio di una gomma sulla Ferrari di Merzario, che ha così dovuto girare relativamente poco, per la dimostrata necessità di ridurre il camberaggio della sospensione posteriore. Interessante anche il ritorno di Chris Amon alla guida della Matra, che è avvenuto con una certa circospezione, anche perché da otto mesi Amon era digiuno di corse ed il tornare in pista sul velocissimo circuito di Spa richiedeva un certo riadattamento.

La sorpresa, almeno fino ad un certo punto, è stata data dalle prestazioni delle Mirage, molto veloci, che hanno potuto ottenere tempi di rilievo.

Le prove del venerdì, oltre alla prodezza personale di Ickx che ha ottenuto un tempo stupefacente, sono state caratterizzate da una serie di incidenti che hanno poi avuto valore determinante sulla fisionomia dello schieramento di partenza, eliminando la Lola-Gitanes di Lafosse-De Fierlant e soprattutto l'Alfa Romeo 33-12 di Stommelen-De Adamich. La Matra di Larrousse, anche essa fermata sul percorso, è stata invece recuperata appunto grazie alla giornata di sabato libera.

Dei due incidenti maggiori vi diamo a parte una descrizione dettagliata. Quello che ha eliminato la

Lola di Lafosse è stato provocato dalla rottura del giunto a sfera del tirante inferiore della sospensione posteriore sinistra, che ha sbilanciato la macchina in un tratto delicato del circuito, causando lo sbandamento che ha portato la Lola a sbattere di muso contro le barriere esterne. I danni all'avantreno ed anche la poca sicurezza del treno posteriore sono stati tali da consigliare il ritiro della macchina, senza nemmeno un tentativo di riparazione.

Con l'Alfa Romeo e la Lola, quindi, sono mancate a questa gara due macchine che sarebbero state nelle prime posizioni, e per l'Alfa Romeo la cosa è stata particolarmente spiacevole, perché l'esordio di questa macchina era particolarmente atteso. Le prestazioni dell'Alfa Romeo sono state comunque in crescendo, e Stommelen era già riuscito ad ottenere un tempo apprezzabile nonostante fosse evidenti che erano necessarie ulteriori regolazioni.

Le prestazioni delle Ferrari sono state molto buone, grazie alle qualità personali di Ickx ma anche a quelle delle macchine, visto che Carlos Pace è riuscito ad ottenere un tempo molto buono, pur se per farlo ha girato moltissimo, impedendo a Merzario di effettuare molti giri e quindi di allenarsi convenientemente.

Poco felici le Mirage, con una macchina fermatasi presto col motore fuori uso (Ganley) e con l'altra ritardatissima dalla rottura della frizione, sostituita in tempo per dar modo ad Hillwood di essere di nuovo in pista verso la fine delle prove.

Pescarolo, che era rimasto forzatamente inattivo per l'incidente alla sua macchina pilotata da Larrousse, ha effettuato gli ultimi giri con la macchina di Amon-Hill e proprio sul finire ha ottenuto il tempo che lo ha posto subito dietro Ickx. Il tempo di Ickx, che è davvero formidabile, è stato accolto con una ovazione da parte del pubblico, ma taluni piloti hanno ritenuto che fosse avvicabile. Amon, per esempio, ha reagito affermando che era possibile giungere a limiti simili, anche con la Matra, solo che si avesse la possibilità di effettuare almeno un giro senza dover effettuare sorpassi.

f. l.

Le FERRARI sono «zavorrate»!

● Le due Ferrari 312 P erano eguali a quelle di Monza. Avevano solo l'allettone posteriore più largo, la batteria era stata definitivamente montata anteriormente (totale kg. 15 circa) per evitare che si ripettesse il difetto di Monza della macchina che si alzava davanti. La pesante piastra di ferro (sic!) di circa 20 chili che a Monza era stata messa davanti sotto l'estintore per evitare che la macchina si sollevasse in velocità è stata tolta. Ma come? Si fatica tanto a fare macchine leggere, si addebita ai pesi certe sconfitte e poi si ricorre alla zavorra per tenere in strada una 312 P? E' perlomeno grottesco...

● E l'ing. CALIRI fa il polemico con i giornalisti! Dice: «L'anno scorso giravamo in 3'22", quest'anno abbiamo tolto via 10 secondi, eppure c'è chi dice che non abbiamo migliorato...»

● L'ing. Tetu non è come si è creduto fino ad ora un dipendente dell'Autodelta. Ha solamente un contratto di consulenza per l'aerodinamica.

● Sabato sera alle 18,30 tutta la squadra Ferrari era ai box con le vetture appena finite la Coppa Turismo Spa, vinta da Lauda con la BMW, facevano prove di rifornimento cronometrate. Hanno così scoperto che sulla vettura di Ickx una valvola di sfogo perdeva.

● L'ex d.s. della Ferrari Schetty è arrivato, dopo una nottata di viaggio, giovedì mattina con una potente Mercedes, assieme alla moglie. Finita la gara è ripartito subito perché alle 9 di lunedì mattina aveva una riunione d'affari a Basilea.

● M. Doucourage DS Matra, ha confermato che la vettura francese non sarà alla Targa Florio, mentre sarà invece alla 1000 km del Nurburgring (ci hanno ripensato!) La ragione è che M. Lagardere si è convinto che forse le sue macchine riusciranno quest'anno (Ferrari permettendo) a fare la doppietta: Le Mans e Campionato del Mondo Marche.

Lauda (BMW) nelle coppe Turismo

Un semiassie ha tradito MASS

SPA - Come un alzarsi di sipario, prima della 1000 km di Spa, gli organizzatori avevano riservato la giornata del sabato a tre corse per vetture turismo. La prima, per gruppo 1 turismo di serie è stata caratterizzata dalla superiorità del belga Bertinchamps che, senza la minima fatica, aveva la meglio, con la sua Plymouth Hemicauda, sull'Opel Commodore di Tricot. Già alla prima tornata prendeva la testa e la conservava fino all'arrivo, segnando inoltre il giro più veloce alla media di kmh 188,989. Alvarez, su Fiat 850, usciva alla prima curva e faceva ben quattro «girate» ma per fortuna restava illeso. Da notare la battaglia fra le due Alfa di Mandron e di Joossens, il quale, mentre era al comando, incappava in un testa-coda; Mandron lo evitava per miracolo e finiva per ottenere la vittoria nella classe da 1600 a 2000 cc. Il gruppo 1B è tipicamente belga e somiglia molto al vecchio gruppo delle turismo modificate.

La seconda corsa della giornata è forse, stata la più monotona, con Tricot che prendeva subito il comando,

COPPE DI SPA, gara di velocità in circuito per vetture Turismo - 5 maggio '73.

GRUPPO 2 - CLASSIFICA GENERALE
1. Lauda (BMW 3.2CLS) 15 giri, 59'10"8 alla media di kmh. 214,430; 2. Bourgoignie (Ford Capri RS) 1.00'08"7; 3. Barrios (Escort 2000) 14 giri; 4. Mass (Ford Capri RS) 13 giri; 5. Hanson (Ford Escort) 13 giri; 6. Bouckenaere (BMW 2002) 13 giri; 7. Destrin (BMW 2002) 13 giri; 8. Witvrouw (Ford Escort) 13 giri; 9. Sauvage (Cooper S) 12 giri; 10. Frankenhout (Opel Manta) 12 giri.
Giro più veloce: Lauda 3'52"8 alla media 218,041.

CLASSIFICHE PER CLASSI
Classe da 0 a 1300 cc.: 1. Hanson 13 giri 1.00'41"6 alla media di kmh. 181,206.
Classe da 1300 a 2000 cc.: 1. Barrios 14 giri 1.02'20"1 alla media di kmh. 190,005; 2. Bouckendelere 13 giri.

Classe oltre 2000 cc.: 1. Lauda 15 giri 59'10"8 alla media di kmh. 214,430; 2. Bourgoignie 1.00'08"7.

GRUPPO 1-A - CLASSIFICA GENERALE
1. Bertinchamps (Plymouth) 8 giri 36'12"6 alla media di kmh. 186,909; 2. Tricot (Opel Comm.) 36'32"1; 3. Joossens

(Opel Comm.) 36'33"1; 4. Lacroix (BMW 3. DCS) 38'26"2; 5. Baillien (Ford Capri) 38'31"3; 6. De Drijver (Opel Comm.) 38'35"8; 7. Mandron (Alfa Romeo) 40'01"6; 8. Noè (Alfa Romeo) 40'07"1; 9. Joossens (Alfa Romeo) 40'07"6; 10. Stalpaert (Opel Comm.) 40'31"9.
Giro più veloce: Bertinchamps 4'28"6 alla media di kmh. 188,989.

CLASSIFICHE PER CLASSI

Classe da 0 a 1150 cc.: 1. Laplume 6 giri 38'02"8; 2. Schwanen 6 giri.

Classe da 1150 a 1300 cc.: 1. Marquet 7 giri 38'01"1 alla media di kmh. 155,766.

Classe da 1300 a 1600 cc.: 1. De Wilde 7 giri 39'32"2 alla media di kmh. 149,911; 2. Bosschi 7 giri.

Classe da 1600 a 2000 cc.: 1. Mandron 8 giri 40'01"6 alla media di kmh. 169,087; 2. Noè 8 giri.

Classe da 2000 a 3000 cc.: 1. Tricot 8 giri 36'32"1 alla media di kmh. 185,247; 2. Joossens 8 giri.

Classe oltre 3000 cc.: 1. Bertinchamps 8 giri 36'12"6 alla media di kmh. 186,909.

GRUPPO 1-B - CLASSIFICA GENERALE

1. Tricot (Opel Comm.) 6 giri 36'35"2 alla media di kmh. 186,909; 2. Joossens (Opel Comm.) 36'50"4; 3. Wauters (Opel Comm.) 37'23"8; 4. Berndtson (Opel Comm.) 37'43"1; 5. De Drijver (Opel Comm.) 37'56"7; 6. Bijttebier (Opel Comm.) 38'02"7; 7. Cipa (Ford Capri) 39'18"8; 8. Vandecaveye (Renault Gord.) 40'46"4; 9. Holvoet (Toyota) 41'29"9; 10. Dupon (Opel Kadett) 7 giri.

Giro più veloce: Tricot, 4'32"3 alla media di kmh. 185,412.

CLASSIFICHE PER CLASSI

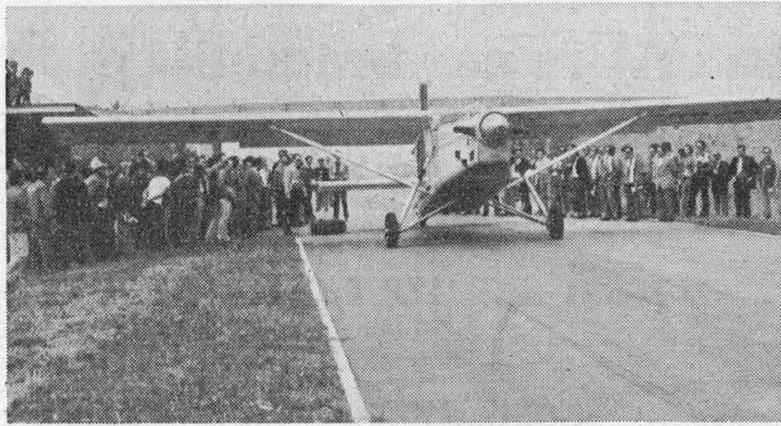
Classe da 0 a 1150 cc.: 1. «Chavan» 7 giri 41'08"7 alla media di kmh. 143,929; 2. Ullens 7 giri.

Classe da 1150 a 1300 cc.: 1. «Edel» 7 giri 39'54"3 alla media di kmh. 148,402; 2. Laurant 7 giri.

Classe da 1300 a 1600 cc.: 1. Vandecaveye 8 giri 40'46"4 alla media di kmh. 165,990; 2. Holvoet 8 giri.

Classe da 1600 a 2000 cc.: 1. Dupon 7 giri 36'39"5 alla media di kmh. 161,545; 2. Werner 7 giri.

Classe da 2000 a 3000 cc.: 1. Tricot 8 giri 36'35"2 alla media di kmh. 188,985; 2. Joossens 8 giri.



Il Pilatus Porter che atterrava e decollava disinvoltamente, a Fiorano

Nell'...aeroporto di FIORANO un ospite (quasi) a sorpresa

E se FITTIPALDI avesse collaudato la B.3?

MARANELLO - Un aereo che atterra in pista, un dirigibile che ci prova ma rinuncia, un Emerson Fittipaldi ospite improvviso, la pista di Fiorano di Enzo Ferrari è diventata proprio qualcosa di più di un laboratorio-stradale per le vetture della Casa di Maranello. E il «Drake» c'era naturalmente anche lui a fare gli onori di casa, pur se defilato alla mischia, un po' perché il meeting non lo coinvolgeva direttamente, e un po' perché quando c'è tanta ressa il «comanda» preferisce rimanere un po' tranquillo. Comunque lo hanno anche fotografato a più non posso quando ha scambiato qualche parola con quel campione del mondo che si chiama Emerson Fittipaldi e che molti appassionati italiani di automobilismo darebbero chissà che cosa per vedere su una macchina del «cavallino» (E magari anche lui, pur se il suo manager dice: «Perché la Ferrari abbia Emerson bisognerebbe che le sue macchine diventino color oro e nero.» E non si capisce bene, se ha fatto una battuta a sfondo tecnico o economico-pubblicitario).

Ma come mai Fittipaldi, un miniaereo e un dirigibile erano a Fiorano? Spiegazione facile. Il meeting era organizzato dalla Goodyear italiana per i suoi rivenditori (e i giornalisti) in occasione del lancio del nuovo pneumatico radiale poliesterico acciaio G 800 S. Una gomma presentata sia su macchine Ford che si cimentavano in pista, anche con Emerson Fittipaldi autista d'eccezione per le signore più belle presenti, e sia alle ruote di quell'aereo pilotato da un inglese, un turboelica d'acrobazia ad ala alta che ha fatto numeri d'eccezione sul rettilineo dell'autodromo.

Decollando in 60 metri come un cavallino, ma soprattutto fermanosi in 50 in atterraggio, con una gran fumata azzurra di gomme (G 800 S) si mostravano così le qualità del pneumatico ai dubbiosi. I quali peraltro non erano certo molti se, tra i rivenditori del pneumatico invitati a fare test di prova, si sono ingaggiate vere bagarre Grand Prix quando gli hanno dato via libera in pista. Tanto

che il Presidente Goodyear, il giovanissimo 34enne nuovo esponente della filiazione italiana, si è preoccupato. Ed ha fatto dare subito bandiera a scacchi per ridurre... i pericoli.

Emerson Fittipaldi, portato giù con aereo speciale da Losanna sin da sabato da quel press agent abilissimo che è Bernard Cabier, è stato naturalmente festeggiatissimo; ha dovuto firmare autografi a decine (e anche all'aeroporto di Borgo Panigale dove è stato subito riconosciuto prima che ripartisse); ha risposto ad interviste battenti. Tra le quali non poteva mancare la domanda d'obbligo: Ma allora questa visita a Maranello? Bolle qualcosa?

Si è naturalmente schermato facile, lui come Ferrari d'altronde. E ha dovuto farlo anche quando, tra il serio e il faceto, quasi quasi gli proponevano seduta stante di provare quella monoposto F.1 B3 che in questo momento è croce dello staff Ferrari, una macchina che è dura mettere a punto, anche perché non c'è tempo per avere il pilota n. 1 (tanto esclusivista) a portata di mano. Ci sarebbe stato anche da provare una 312 P, tipo '72 e formato Targa, che andrà giù ufficialmente come muletto.

Comunque Emerson, a scanso di equivoci, ha evitato che la proposta potesse sia pure per scherzo prender corpo! Si sa che pure Chapman deve far buon gioco ai meeting pubblicitari, ma sarebbe stato un po' troppo azzardare qualche giretto con una rivale! In compenso si è informato serio sulla possibilità che questa pista di Fiorano sia affidabile anche da parte di altre squadre. Pur se poi ha aggiunto subito: «Certo che con quelle apparecchiature TV ed elettroniche che avete potreste farci delle belle sorprese, dopo...».

Le emozioni per gli intervenuti sono così rimaste all'aereo acrobata e al dirigibile Goodyear, che però — causa le condizioni di nuvole in cielo —, si è preferito evitare faccesse carico a terra.

Nei prossimi giorni va a Zolder per sincerarsi dello stato di quel circuito sul quale dovrebbe disputarsi il 20 maggio il GP Belgio

PALERMO - Non ostante gli scioperi postali, che hanno costretto ad un superlavoro di telefonate e contatti verbali, la presenza dell'ultima edizione della Targa Florio «stradale» si annuncia massiccia.

Sono infatti più di 160 gli equipaggi che hanno dato la loro adesione, ed anche se alle verifiche potranno essere meno coloro che regolarizzeranno l'iscrizione, resta comunque da eliminare un gran numero di vetture.

E' di 60 il numero massimo di vetture ammesse alla partenza, ed in questo senso le prove ufficiali, che si svolgeranno il venerdì in due turni, avranno un valore determinante.

Durante la scorsa settimana, molti dei protagonisti sono stati sulle Madonie ad imparare o a «ripassare» il difficilissimo anello di 72 km sul quale si svolgerà la corsa. Ragazzoni, che non ha mai corso la Targa, ha fatto circa quattro giri con la 33t12 muletto, completando la prima parte dell'operazione con un Alfesud.

Sandro Munari, in attesa della Stratos con motore 2 valvole (il 4 valvole iniezione non è ancora pronto) si allena con una Dino, mentre prima di andare a Spa sia de Adamich che Stammen hanno girato molto a lungo: 40 giri ha fatto Andrea e ben 50 Stammen!



Jochen Mass non risparmia la grinta con la Ford-Capri nella Turismo

con l'Opel Commodore, davanti a Joossens e a Wauters, su vetture analoghe. Tricot segnava il giro più veloce alla media di kmh 186,412. Parlando delle altre classi, la Fiat 128 di Edel e la Gordini di Vandecaveye avevano la meglio sull'Alfa di Mattozza.

Comunque, la gara più interessante della giornata è stata quella per le turismo speciali. Già in prova Lauda (BMW 302 LSL) e Mass (Capri) avevano dominato su tutti, mettendo in luce pretese ben fondate di successo. Ickx che doveva partecipare alla gara con una BMW, non era al via. Mass ha fatto una partenza impressionante, precedendo Lauda, Bourgoignie, Peltier e Barrios.

Al termine del primo dei quindici giri l'ordine era immutato, ma da quel momento in poi le posizioni dei leaders sarebbero cambiate ad ogni giro, con Mass che occupava più di frequente il primo posto. Questo non ha però impedito a Lauda di segnare il giro più veloce in 3'52"8, alla media di kmh 218,041.

Al decimo giro, Brian Muir si è fermato per guasto alla sua BMW, al nono giro Lauda rioccupava la posizione di testa, sempre tallonato da Mass il quale alla decima tornata strappava all'avversario il comando, conservandolo fino al momento in cui, al penultimo giro, ha tirato diritto alla curva dalla Source, per rottura dell'asse di una ruota. Per lui la corsa è dunque finita e Lauda ha così ottenuto la vittoria, davanti a Bourgoignie che aveva approfittato di vari ritiri per portarsi al secondo posto.

L'inglese Hanson, su Escort, si è imposto nella classe da 0 a 1300 cc e lo spagnolo Barrios, su Escort 2000, nella classe da 1300 a 2000 cc.

Una gara veramente appassionante, che ha dato vita a una lotta avvincente dal principio alla fine, non solo per la classifica generale, ma anche per quelle di classe.

André Royez

sab.

La PAUra per Brambilla jr. fa saltar fuori una bandiera nera (e poi si romperà il motore)



Cévert con la corona d'alloro fra Jarier e Tim Schenken

**COSÌ
L'EURO F. 2
(dopo 5 prove)**

JARIER punti 27; WOLLECK 16; DEPAILLER 15; BELL 10; V. BRAMBILLA 8; MORGAN 8; MCCONNELL 6; BIRRELL 6; JAUSSAUD 6; LEPP 3; W. FITTIPALDI 3; WILLIAMSON 3; VANDERVELL 2; SCOTT 2; SALISBURY 1; COULON 1; MOSER 1; GUNNARSON 1.

CEVERT ritrova il gusto della F. 2

PAU - Gli era rimasto il « magone » dallo scorso anno di non essere riuscito a vincere nelle due escursioni in F. 2. La colpa l'aveva data ai motori troppo delicati del '72 ed al telaio della March che il team Elf Coombs aveva scelto in mezzadria con la Alpine non ancora a punto. Per questo Cévert ha gustato ancora di più il suo ritorno-vittoria nella Formula che lo portò in alto, un ritorno-vittoria che ha premiato il suo sponsor principale, la Elf, responsabile di averlo invitato a rinunciare alla Matra (Shell) ed a Spa, dando una mano alla Gulf... Una vittoria che con due anni di ritardo ha compensato lo smagliante François anche di un altro boccone amaro, quello della rottura della sua Tecno, su queste stesse stradette da cittadina di provincia, quando stava per conquistare nove punti che forse avrebbero cambiato il volto di un campionato che fra i due brillanti giovani del momento premiò Peterson.

« Non ho mai vinto con tanta facilità », diceva oggi con la corona d'alloro al collo « la macchina è fantastica e vincerà ancora ».

E' vero, la Elf 2 (leggi Alpine) alla sua prima vittoria ha convinto tutti e solo per mala sorte non si è trattato di una doppietta, visto che Depailler, fino a quando è stato in corsa, ha preceduto il più celebre compagno di marca. Prima di parlare di Depailler e del campionato, però, bisogna parlare di ciò che questa volta abbiamo fermamente sperato, ed a buona ragione: una vittoria italiana. Lo avevamo sperato dopo aver visto con quanta autorità ed apparente facilità Vittorio Brambilla aveva dominato la sua batteria.

Lo avevamo sperato ancora di più quando le macchine se ne stavano allineate sullo schieramento di partenza con il nostro pilota tranquillo e sicuro davanti ai Cévert, ai Beltoise, agli Schenken ed ai Wisell che pur non si erano risparmiati nella manche qualificante. Ma è stato proprio su questa linea di partenza che tutto, ad un certo punto, si è infranto come un bel sogno: nel corso del giro di ricognizione si stacca il filo di una candela. Applausi e fischi del solito pubblico tutto « France » che spera di vedersi tolto di mezzo un brutto cliente.

Il miracolo però viene compiuto in tempo e Vittorio parte e va in testa. Uno, due, tre giri guidati

con disinvoltura, poi la doccia fredda: viene espunta bandiera nera perché un commissario afferma che perde olio. Vittorio si ferma, lo stesso direttore di corsa ha delle incertezze perché forse si è agito con troppa precipitazione. Viene fatto ripartire ma poi il motore si rompe e tutto è finito. Un vero peccato, un peccato che però nulla toglie al valore del nostro pilota, un valore che cominciano a capire molto bene soprattutto all'estero.

Tornando al campionato, la corsa di Pau si è conclusa in maniera sorprendente e inaspettata. Depailler, partito in prima fila ed al comando per tanti giri, ha finito ritirato e senza punti. Jarier, partito in ultima fila, quasi tagliato fuori, ha concluso secondo assoluto e si è portato via altri nove punti riprendendo il largo della classifica.

La sua è stata una corsa superba durante la quale ha piegato uno a uno tutti coloro che lo precedevano, sino al tenace Schenken finito terzo con una Motul M1 non troppo a posto di telaio. Prima di Beuttler, Wolleck e Jaussaud che completano le parti alte della classifica, bisogna dire che Wisell e soprattutto Beltoise avrebbero meritato di più. Il francese in questa occasione non ha rotto la solita biella e, anzi, era molto vicino a Cévert quando è dovuto andare ai box con problemi di pressione benzina.

Wisell, sempre a suo agio sul circuito che due anni fa lo vide vittorioso è stato tradito dal motore dopo una gara che per molti aspetti ricordava quella di sette giorni prima al Nurburgring. Per gli altri parla la cronaca, ma non si può dimenticare che Tino Brambilla è stato fermato subito da un leggero incidente forse dovuto ad una gomma, dopo aver ben figurato nella batteria qualificatoria.

La pausa ora prevista per il campionato darà modo a tutti di ordinare le idee: Surtees lo ha già fatto rinunciando perfino a questa trasferta mentre la stessa Lotus è mancata ancora una volta dopo essere andata distrutta in un incendio, venerdì a Snettersen, per una perdita di benzina che ha fatto prendere una grossa paura a Emerson uscito appena in tempo.

Gabriela Noris

GRAN PREMIO DI PAU - gara internazionale di velocità valida per il Campionato d'Europa di Formula 2 - Pau, 5-6 maggio 1973

LE CLASSIFICHE

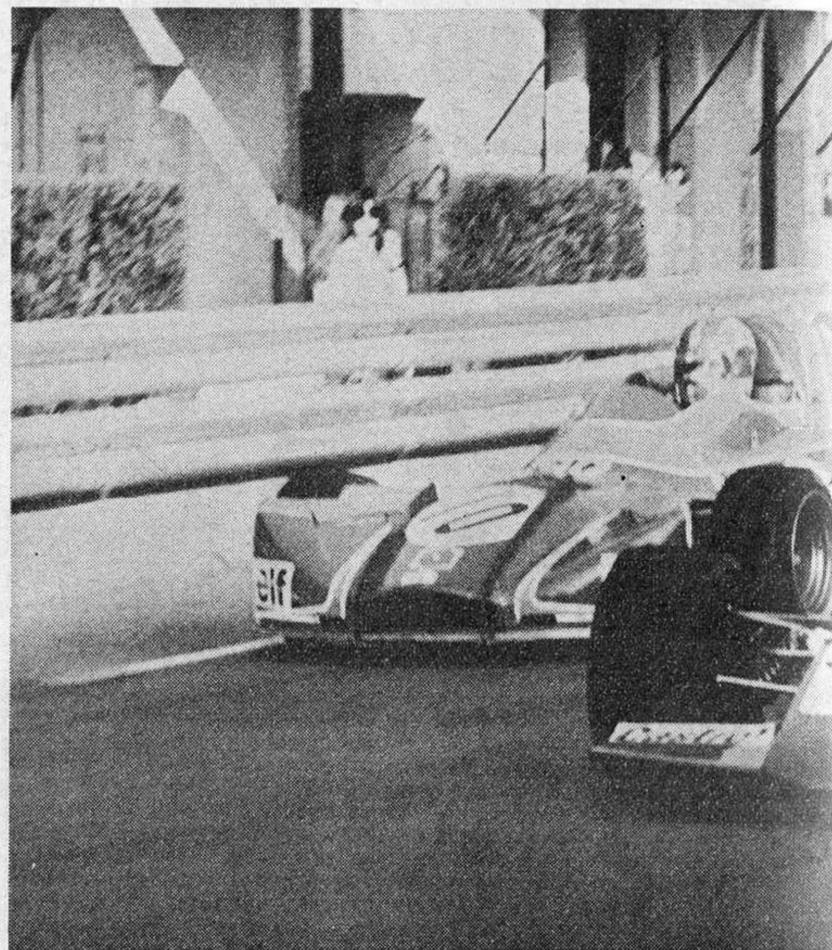
1. Batteria
1. Vittorio Brambilla (March BMW) 20 giri in 31'50''47 alla media di 104,020 kmh; 2. Williamson (GRD 273) 31'51''48; 3. Birrell (Chevron B 25) 32'52''79; 4. Wisell (GRD 273) 33'07''42; 5. Schenken (Motul M 1) 33'09''72; 6. Gunnarson

(GRD 273) 33'18''24; 7. Jaussaud (Motul M 1) a 1 giro; si qualificano con i tempi Morgan (Crevron B 25) 1'34''80; Migault (Pygmée) 1'38''14; Jarier (March BMW) 1'38''65.

Giro più veloce: Vittorio Brambilla in 1'33''72.

2. Batteria

1. Depailler (Elf 2) 20 giri in 31'44''48 alla media di kmh 104,348; 2. Cévert (Elf 2) 31'47''08; 3. Beltoise (March BMW) 31'57''93; 4. Ernesto Brambilla



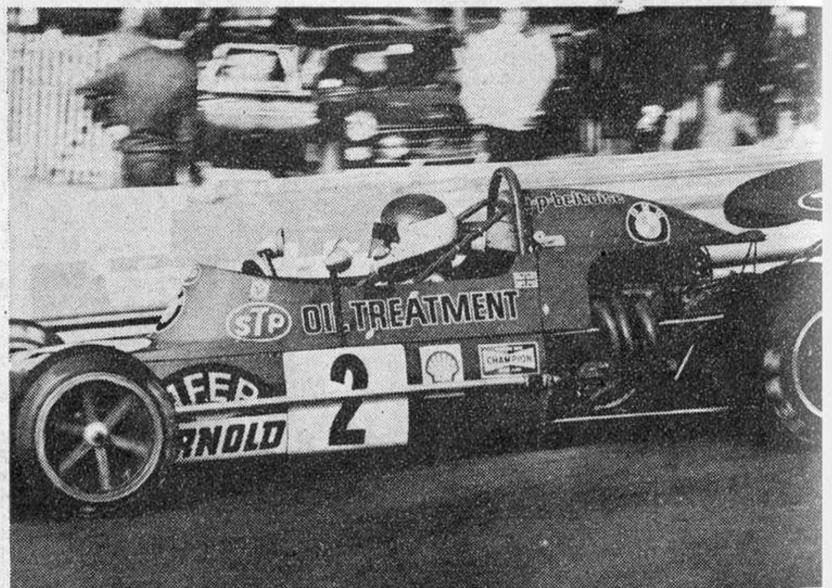
1. BATTERIA

VITTORIO «apre»

PAU - Per non snaturare il titolo di « Gran Premio di Pau », gli organizzatori dei bassi pirenei fanno disputare le due batterie eliminatorie il sabato. 37 giri ciascuno per i posti

vere violentemente tanto che parecchi piloti (quasi tutti) insistono presso gli organizzatori per non voler disputare le manche qualificatorie (inutili ora che sono rimasti solo in 23 a giocarsi i venti posti di partenza della finale) ma bensì un turno supplementare di prove.

Il motivo è anche la pericolosità di correre in queste condizioni e mettono davanti anche il rischio che forse resterebbero in troppo pochi a correre in finale. Si decide poi di fare ugualmente le manche qualificatorie ma ridotte a venti giri (km 55,200) anziché di 37 (km 102,120) previsti dal



Jean-Pierre Beltoise, con la March-BMW, ha compiuto una magnifica gara conquistando il nuovo record sul giro del circuito di Pau

di partenza in finale assegnati ai primi sei classificati ed ai tre autori del giro più veloce. E' la formula classica per non rischiare di perdere in batteria qualche pilota di spicco fermato banalmente.

Gli schieramenti per le due batterie sono molto bene equilibrati anche perché gli organizzatori hanno diviso i buoni. E' quindi difficile fare un pronostico della prima batteria fra Jarier, Vittorio Brambilla, Williamson e Birrell mentre della seconda è ancora meno facile visto che in prima fila ci sono Depailler e Cévert e subito dietro Beltoise. Purtroppo continua a pio-

programma.

Alla partenza della prima batteria scatta subito in testa Vittorio Brambilla con nella scia Williamson, Morgan, Birrell, Jarier partito male, Schenken, Migault, Gunnarson, Wisell, Jaussaud e Dal Bo. Al secondo passaggio, le posizioni non sono mutate anche se si nota che Jarier fa molta fatica a tenere il distacco. Si saprà poi che ha la visiera appannata e che vede poco di quello che gli sta succedendo intorno e, forse, il problema è anche nelle molle ed ammortizzatori cambiati prima della partenza appena si è visto che la pioggia continuava.

(March BMW) 32'27"92; 5. Ikuzawa (GRD 273) 33'04"71; 6. Kazato (GRD 273) 33'05"82; 7. Moser (Surtees TS 10) 33'18"98; si classificano con il miglior tempo sul giro: Wilson Fittipaldi (Brabham BT 40) in 1'35"97; Wolleck (Motul M 1) 1'33"49; Beuttler (March BMW) 1'38"34.

Giro più veloce: Cevert 1'33"49.

FINALE

1. Cevert (Elf 2) 70 giri in 1.30'49"70

alla media di kmh 127,625; 2. Jarier (March BMW) 1.31'14"44; 3. Schenken (Motul M1) 1.31'25"70; 4. Beuttler (March BMW) a 1 giro; 5. Wolleck (Motul M1) a 1 giro; 6. Jaussaud (Motul M1) a 1 giro; 7. Williamson (GRD 273) a 2 giri; 8. Gunnarson (GRD 273) a 2 giri; 9. Kazato (GRD 273) a 2 giri; 10. Birrell (Chevron B 25) a 4 giri; 11. Ikuzawa (GRD 273) a 6 giri.

Giro più veloce: Beltoise in 1'15".

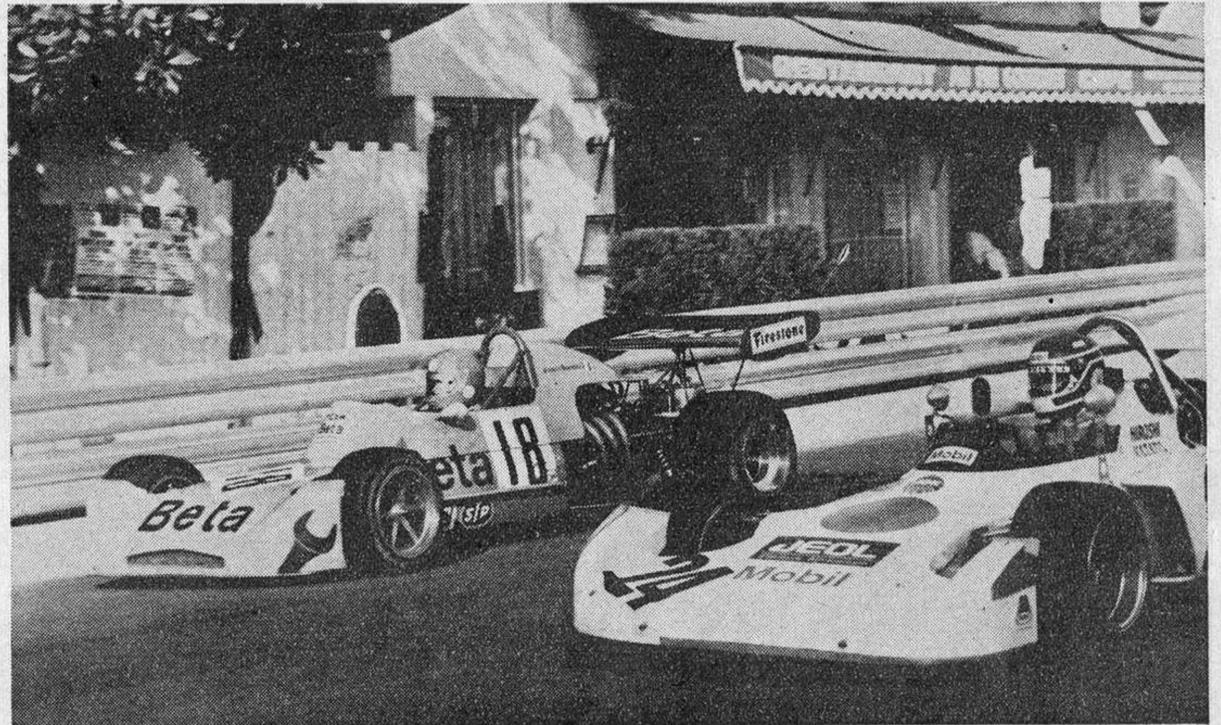
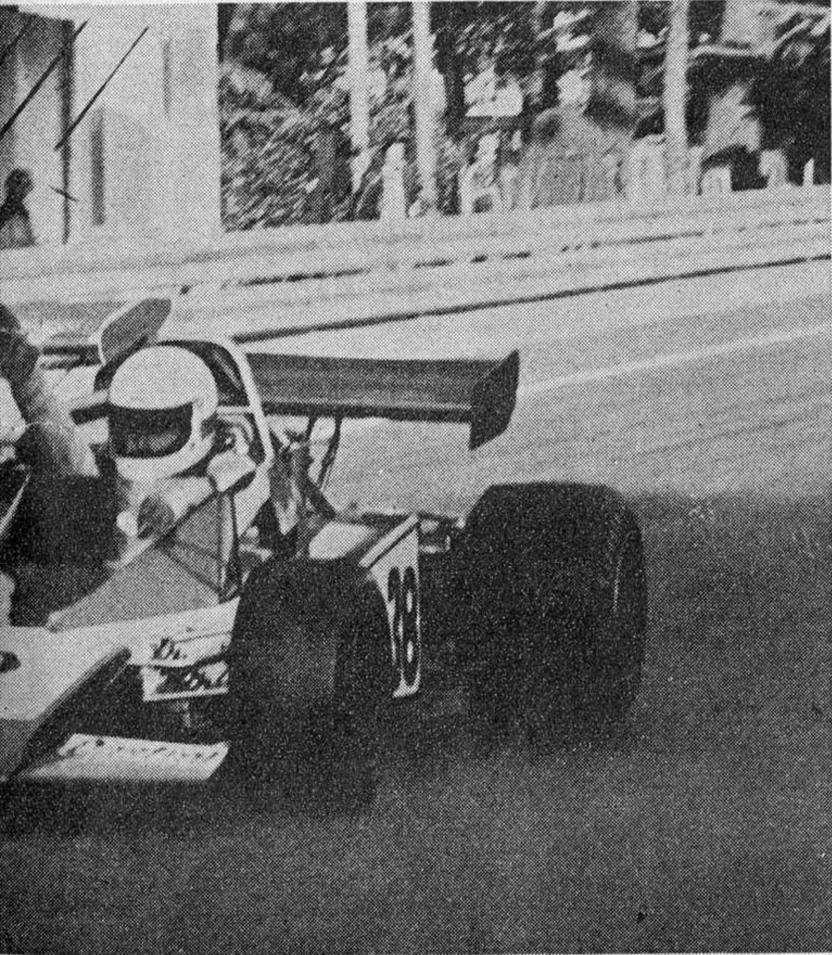
PAU - Un tempo questa corsa era ad inviti con sedici macchine che stavano a mala pena sul piccolo circuito del parco pubblico di Pau. L'esigenza del campionato ha poi riportato alla decisione di ammettere più macchine da selezionare secondo i migliori tempi per la disputa di due batterie eliminatorie ed una finale. Che l'aria sia « calda » si vede già venerdì: a colpi di decimi di secondo si portano in vetta alla graduatoria dei tempi Jarier, Depailler, Beltoise, Cevert (tutti francesi come si vede), Birrell, Williamson ed il nostro sempre più veloce pilota privato Vittorio Brambilla con tempi che vanno dall'1'15" di Jarier ad 1'16" di Vittorio. Il record di Ghetin nel '72 è già ampiamente superato ma, anche in questa occasione oltre ai nuovi motori e telai il merito va in parti a ri-

Si discute per la F. 1 unificata

Venerdì 11 maggio a Londra si avrà una importante riunione combinata tra esponenti dello sport automobilistico americano ed « europeo ». E' in ballo la possibilità di cercare la soluzione di un annoso problema, quello di una unificazione delle massime formule monoposto dell'USAC americana e la F. 1 della CSI.

tocchi fatti alla pista. L'uscita dei box è stata migliorata e sono state messe tutte attorno al percorso (specialmente nella zona alta del parco, dove c'erano molti alberi a vista e dove è stata anche rifatta l'asfaltatura e nella zona prima dei box vicino al fiume). Le protezioni Armco.

Sabato, di nuovo tutti in pista a mezzogiorno (ad eccezione di Scott, Vandervell, Hunt e Wingfield naturalmente, che hanno dovuto rinunciare per rotture troppo gravi) e le posizioni si scuotono con Vittorio Brambilla che segna il miglior tempo della sua sessione, 1'15"3, seguito a ruota da Cevert con 1'15"3 e Williamson con 1'15"5. In questo turno migliorano le loro prestazioni anche Beuttler, Wilson Fittipaldi, Morgan, Wolleck e Gunnarson, mentre Beltoise non riesce a far meglio del giorno prima.



A sinistra, Wingfield dà strada a destra alla Elf 2 di Cévert, tornato a vincere in F.2; Sopra, Brambilla la prima fermato con la bandiera nera, mentre era in testa alla finale, poi ha rotto il suo BMW

Al quarto giro non passa Morgan, uscito nella parte alta del circuito e Schenken si ferma al box a cambiare la visiera. Riparte subito ed inizia una bella rimonta che lo porterà alla fine in quinta posizione. La Motul di Schenken, come quella di Jaussaud, corre senza la barra antirullo. Vittorio Brambilla è sempre al comando con a 3" Williamson che ha perso un po' di terreno e poi Birrell che sta staccando il gruppo di Jarier, Gunnarson, Wisell e Migault, Jaussaud che sono impegnatissimi ad ostacolarsi. Più indietro Schenken e Dal Bo che si ferma al box. Viene subito doppiato e uscirà di strada nel corso del 14. giro.

Al 16. giro Wisell che ha già passato il compagno di scuderia Gunnarson supera all'interno della curva della stazione Jarier e lo costringe ad andare lungo facendogli perdere qualche posizione. Il distacco dei due primi Brambilla e Williamson al comando e Birrell si fa sempre più alto, quasi un minuto e, l'inglese ha a sua volta un buon margine sugli inseguitori che sono sempre in piena lotta ora che si è riagganciato anche Schenken. Verso gli ultimi giri un po' di tremacure per noi, perché Williamson tenta il tutto per tutto di riuscire a passare Vittorio. Non riesce e finisce la manche in seconda posizione ad un secondo di distacco. Vince quindi Vittorio, in grande forma, seguito da Williamson, Birrell, Wisell, Gunnarson e Jaussaud mentre si qualificano coi tempi sul giro Morgan, Migault e Jarier.

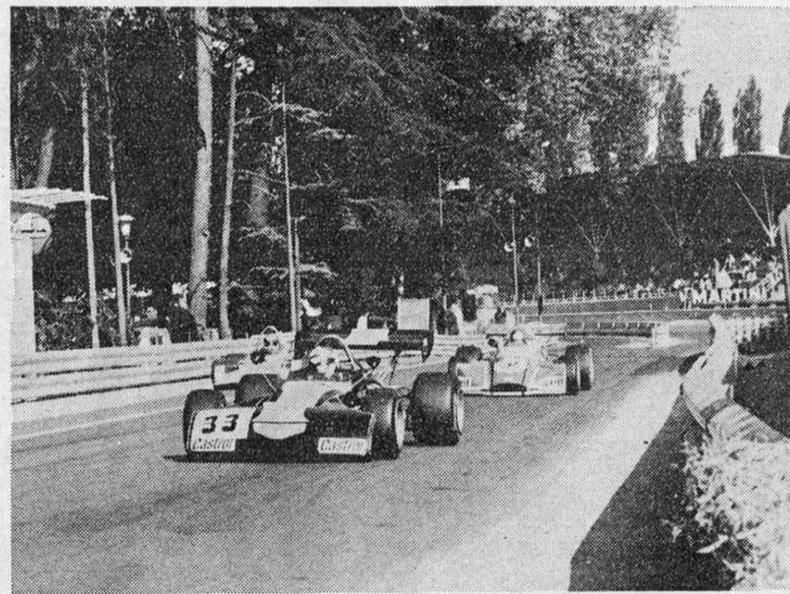
2. BATTERIA

DEPAILLER quasi al buio

Fuori gli uni, sotto gli altri. Pieve un po' meno, sono le sette di sera e non c'è quasi più luce. I giri da compiere sono sempre venti pari a km 55,200. La partenza è da fermi e scatta in tesa Depailler seguito da Cevert, Beltoise, Beuttler, Wilson Fittipaldi, Wolleck, Ernesto Brambilla, Ikuzawa, Moser, Kazato e McInerney.

Al terzo passaggio Depailler sempre leader, Beltoise supera Cevert mentre Beuttler perde quattro posizioni per una sbandata e Tino Brambilla risale alla quarta posizione, che manterrà fino alla fine indisturbato. I tre davanti vanno fortissimo e, visto che è impossibile raggiungerli, Ernesto Brambilla decide bene di rimanersi dove si trova e di cercare di staccarsi da quel-

li che ha sulla coda della sua March. Primo fra tutti, Wilson Fittipaldi, che conduce il gruppo degli inseguitori Ikuzawa e Kazato in lotta fra di loro e Wolleck visibilmente in crisi col telaio che lo fa lavorare in controsterzo. Ultimi Moser, Beuttler e McInerney. Al decimo passaggio, la lotta fra i due giapponesi si fa più accanita e ne fa le spese Kazato che nel tentativo di passare Ikuzawa va dritto in frenata. Riprende attardato ma dopo pochi giri è ancora alle spalle del connazionale. Un nuovo testa-coda lo ferma. Parte attardato e si fa ancora sotto. Al 18. passaggio Beltoise deve ce-



La Chevron di Birrell precede la Elf 2 di Patrick Depailler lungo il parco pubblico di Pau. Depailler ha vinto bene la sua batteria

dere la seconda posizione a Cevert perché accusa disturbi al sistema di frenaggio e Wilson Fittipaldi rompe il motore fermandosi in pista. Vince così Depailler che ha condotto la gara dal primo all'ultimo giro come aveva fatto nella prima manche il nostro Vittorio Brambilla. Secondo è Cevert e terzo Beltoise seguito da Tino Brambilla, Ikuzawa, Kazato e Moser. Si qualificano con i tempi Wilson Fittipaldi, Wolleck e Beuttler.

E' notte quando si ritorna al box. Il carro attrezzi fa il giro della pista per trasportare le macchine di Morgan e Dal Bo con il telaio danneggiato.

FINALE Le ALPINE dominano

Ben 70 i giri, pari a 193,200 km e tempo afoso dopo una mattinata che ha fatto guardare verso l'alto per cercare di capire cosa volessero fare i nuvoloni che ballavano all'orizzonte. La posizione al palo tocca naturalmen-

Dirà poi che ha sentito la macchina intraversarsi, senza alcun motivo e che non ha potuto evitare il guaio. Si girano anche Migault e Morgan che ha riparato alla meglio il telaio accidentato nella manche del giorno precedente.

Vittorio Brambilla tiene coraggiosamente la prima posizione, con decisione, ma al quarto passaggio al box gli viene messa la bandiera nera perché un commissario ha segnalato che la sua macchina perde olio. Vittorio si ferma al box come è prescritto e dopo un rapido controllo riparte in quindicesima posizione. Contemporaneamente a Vittorio entra al box anche Williamson con problemi al distributore di benzina. Al quinto giro le posizioni sono le seguenti: Depailler, Cevert e Beltoise, Wisell, Birrell, Schenken e Gunnarson, Wolleck, più staccati Ikuzawa, Moser, Jarier, Wilson Fittipaldi, Kazato, Jaussaud, Beuttler, Vittorio Brambilla, Morgan, Migault e Williamson passano attardati.

All'ottavo giro Beltoise deve lasciare la terza posizione a Wisell perché è costretto al box dalla pressione della benzina. Perde molto tempo e riparte troppo attardato per avere ancora qualche chance per la classifica. Al nono quindi le posizioni sono queste: Depailler e Cevert conducono già con un buon margine di vantaggio su Wisell che è riuscito a sua volta a scrollarsi di dosso Birrell e Schenken. Poi, più staccati Wolleck e Gunnarson, Jarier è già in ottava posizione e precede Wilson Fittipaldi, Beuttler, Moser, Kazato, Vittorio Brambilla che ha riguadagnato un bel po di posizioni, Morgan sempre più in crisi con problemi di telaio, Ikuzawa che è rimasto senza frizione, Jaussaud in difficoltà con l'assetto, Migault e Williamson.

Jarier continua a rimontare: all'11. passaggio supera Gunnarson ed al 14. Wolleck portandosi in sesta posizione assoluta alle spalle di Schenken. Al 15. giro Brambilla che è in decima posizione vede l'ago della pressione dell'olio scendere e si ritira; al 16. è Morgan a fermarsi definitivamente mentre rientra invece dal box al 17. Beltoise che da questo momento farà una gara favolosa, velocissimo, ma purtroppo senza alcun vantaggio a parte l'assegnazione del giro più veloce; il 43. in 1'15", record della pista alla media di 132,480 kmh. Depailler e Cevert continuano indisturbati, ad un terzo di gara, con un margine di circa 15 secondi di sicurezza su Wisell.

Birrell si è nel frattempo fermato al Box per noie al distributore e riparte attardato. Anche Migault si ferma al 24. e Wilson Fittipaldi al 30. giro per-

Così (in 12) al via

1. BATTERIA

JARIER (March BMW) 1'15"0	V. BRAMBILLA (March BMW) 1'15"3
WILLIAMSON (GRD 273) 1'15"5	BIRRELL (Chevron B 25) 1'15"7
MIGAULT (Pygmée) 1'16"6	MORGAN (Chevron B 25) 1'16"8
SCHENKEN (Motul M1) 1'16"9	GUNNARSON (GRD 273) 1'17"6
WISSELL (GRD 273) 1'17"6	JAUSSAUD (Motul M1) 1'17"8
GUBELMANN (March BMW) 1'20"1	DAL BO (Pygmée) 1'32"7

2. BATTERIA

DEPAILLER (Elf 2) 1'15"1	Cevert (Elf 2) 1'15"3
BELTOISE (March BMW) 1'15"5	BEUTTLER (March BMW) 1'16"3
W. FITTIPALDI (Brabham BT 40) 1'16"8	WOLLECK (Motul M1) 1'16"9
E. BRAMBILLA (March 732) 1'17"5	MOSER (Surtees TS 10) 1'17"5
KAZATO (GRD 273) 1'17"7	IKUZAWA (GRD 273) 1'18"7
McINERNEY (GRD 273) 1'27"9	

ché sta perdendo l'alettone. Al 38. giro Cevert supera Depailler che subito dopo esce di gara con problemi all'accensione.

I piloti a giri pieni sono rimasti solo quattro al 44. passaggio perché Cevert, Jarier, Schenken e Wisell hanno doppiato Beuttler, Wolleck e Jaussaud gli unici che lottavano ancora nello stesso giro. Al 51. giro anche Wisell si ferma per la pressione dell'olio a zero mentre al 41. si era già fermato Moser col supporto della leva del cambio spezzato.

g. n.