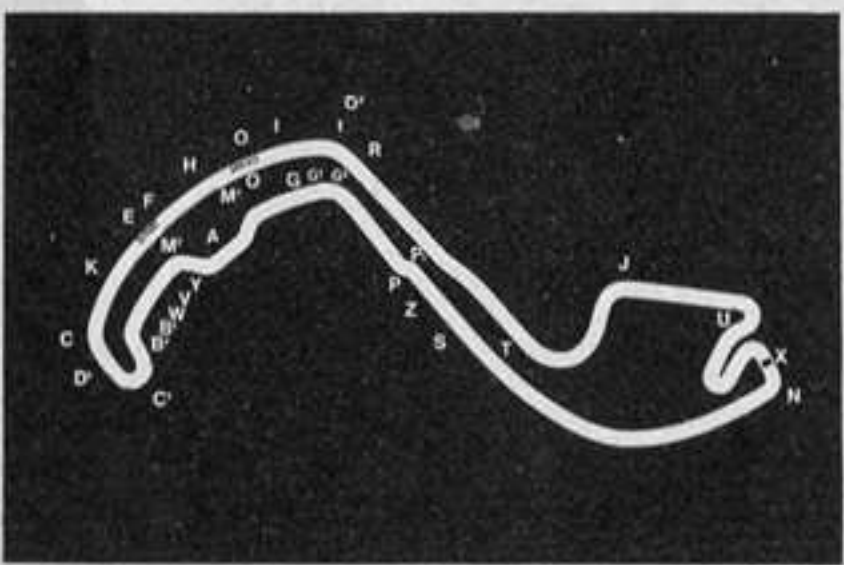


LEGGETE
SUBITO

nelle pagine che seguono

Il «nuovo»
MONTECARLO



3 misteri
della
TARGA



INDY
1973

il pallottoliere
delle rubriche

domenicaSPRINT

il giornale
delle corse

a pagina

- 3 Dove corriamo domenica?
- 38 KARTING
- 54 MOTORAMA TUTTESPRINT
- 56 SCRIVETECI rimarremo amici
- 58 Con AUTOSPRINT anche a LE MANS
- 59 COMPRAVENDITA

• Dante Salvay sta molto meglio (auguri) ma certo non può ancora affrontare le fatiche di c.t. della squadra azzurra rally. Perciò al «Semperit» la squadra sarà guidata da Arnaldo Cavallari, nella sua prima uscita di dirigente rally C.S.A.I. (Ce ne fosse ro!...).

• Le vicende dell'Autodromo di Monza con il Comune per le varianti proseguono. Non si riesce ancora ad avere una decisione. Intanto si fanno difficili anche le situazioni in seno alla A.I.C.A. l'associazione dei circuiti italiani, dopo che la C.S.A.I. è riuscita a farsi ridurre a 9 le prove titolate, mondiali o europee in Italia nel '74. Col risultato di avere troppi cani intorno ai pochi ossi. Tra l'altro non è esatto, come hanno detto i dirigenti C.S.A.I., che le prove titolate sono diminuite per l'anno prossimo. Anzi sono aumentate in assoluto.

• L'A.C.I. e la C.S.A.I. preparano la missione Indianapolis per la Targa Florio. Lì, nella riunione C.S.I., si discuterà per riottenere la titolarità mondiale per la gara siciliana sia pure da disputare in pista. A parte che, dopo le vicende di quest'anno, si hanno dei dubbi adesso a poter mantenere comunque una Targa «stradale», sia pure per le vetture GT e Turismo, resta il fatto che la C.S.I. pare disposta alla riconcessione della prova mondiale, ma potrebbe avere dei dubbi su Pergusa, non considerandola idonea.

• Il rilancio di Vallelunga diventa sempre più difficile: all'ultima gara F. 3 sono stati contati 600 paganti!

• Dirigenti Alfa Romeo ci hanno chiesto di smentire la nostra indiscrezione sulla prossima Alfetta 1300, in sostituzione della analoga Giulia. Eccoli accontentati.



La gomma di SPA



PACEM... in ITALIA

Volutamente si è atteso una settimana per affrontare il difficile tema suggerito dalle dichiarazioni, abbastanza sorprendenti, del pilota brasiliano Carlos Pace. Secondo lui alla Ferrari peccano di «**eccessivo patriottismo**» favorendo in tutti i modi i corridori italiani e in particolare Arturo Merzario, che a detta ancora di Pace «è la figura più strana che esista nell'automobilismo. Sistema la vettura in un modo che nessuno è capace di guidarla fuorché lui. Nessuno del gruppo lo vuole come co-pilota e così è toccato a me di sopportarlo».

Dopo queste dichiarazioni di Pace, rese alla vigilia della Targa Florio, e che si ebbero una semplice e stupida replica di Merzario, non si è avuta notizia di provvedimenti adeguati da parte della casa Ferrari.

A Maranello, si sa, hanno spesso fatto presto a mettere sotto accusa i piloti italiani (l'ultima testimonianza si può leggere a pag. 8) ed a trovare — in contempo — tutti gli avalli possibili anche per i piloti stranieri. Ma quello che stupisce di più è che il signor Carlos Pace abbia aperto una polemica così aggressiva proprio all'indomani della 1000 Km di Spa dove, è documentato dalle cronache, non solo fu favorito in tutti i modi dai tecnici Ferrari rispetto a Merzario, ma persino ebbe a sentirsi come il pulcino nella stoppa.

A Maranello soffia una strana aria di questi tempi e non è proprio a dirsi che le prospettive per i piloti italiani siano molte. E' vero che nelle scorse settimane è stata tenuta abbastanza in sordina una difficile situazione con Jacky Ickx. Il belga ha puntato i piedi, rifiutando ripetutamente di effettuare le prove della monoposto B3, pur ponendo obiezioni al sistema di collaudo di Merzario.

Così è avvenuto che, alla vigilia della Targa Florio, c'è stata la richiesta al conte Rossi della Martini di avere «in prestito», per una prova della Ferrari B3, il pilota della Tecno Chris Amon. A parte che non se ne è fatto nulla, perché Luciano Pederzani (preoccupato) si è affrettato a spedirlo a Misano in quelle che sono state poi le prove decisive della Tecno pre-Zolder (e record in 1'12"2 sulla pista adriatica), Jacky Ickx avrebbe addirittura minacciato rottura del contratto se Amon avesse provato la B3. (Ma

non è andato lo stesso a Fiorano prima del G.P. del Belgio).

In contrappunto, mentre Pace non ha trovato considerazioni negative per le sue affermazioni contro Merzario, Jacky Ickx ha potuto mantenere il proprio punto di vista anche nei confronti del (sempre più irritato) «Drake» e persino difensori di ufficio per l'incidente in Targa Florio. Cosa che invece è stata ben più difficile all'italiano Merzario, cioè a uno di quei piloti verso i quali, secondo Pace, la Ferrari mostra «eccessivo patriottismo».

AUTOSPRINT si propone di dedicare al più presto (e una volta per tutte) una tavola rotonda all'argomento, con i veri diretti interessati e protagonisti di questa storia di «affidabilità» della politica sportiva pro-piloti nazionali. Probabilmente ne verranno fuori delle belle, perché proprio il caso Merzario più recente basterebbe a dimostrare il limite-di-guardia raggiunto nella credibilità di certe tesi.

Prendete il suo caso in F.1. Con più o meno valutabile for-

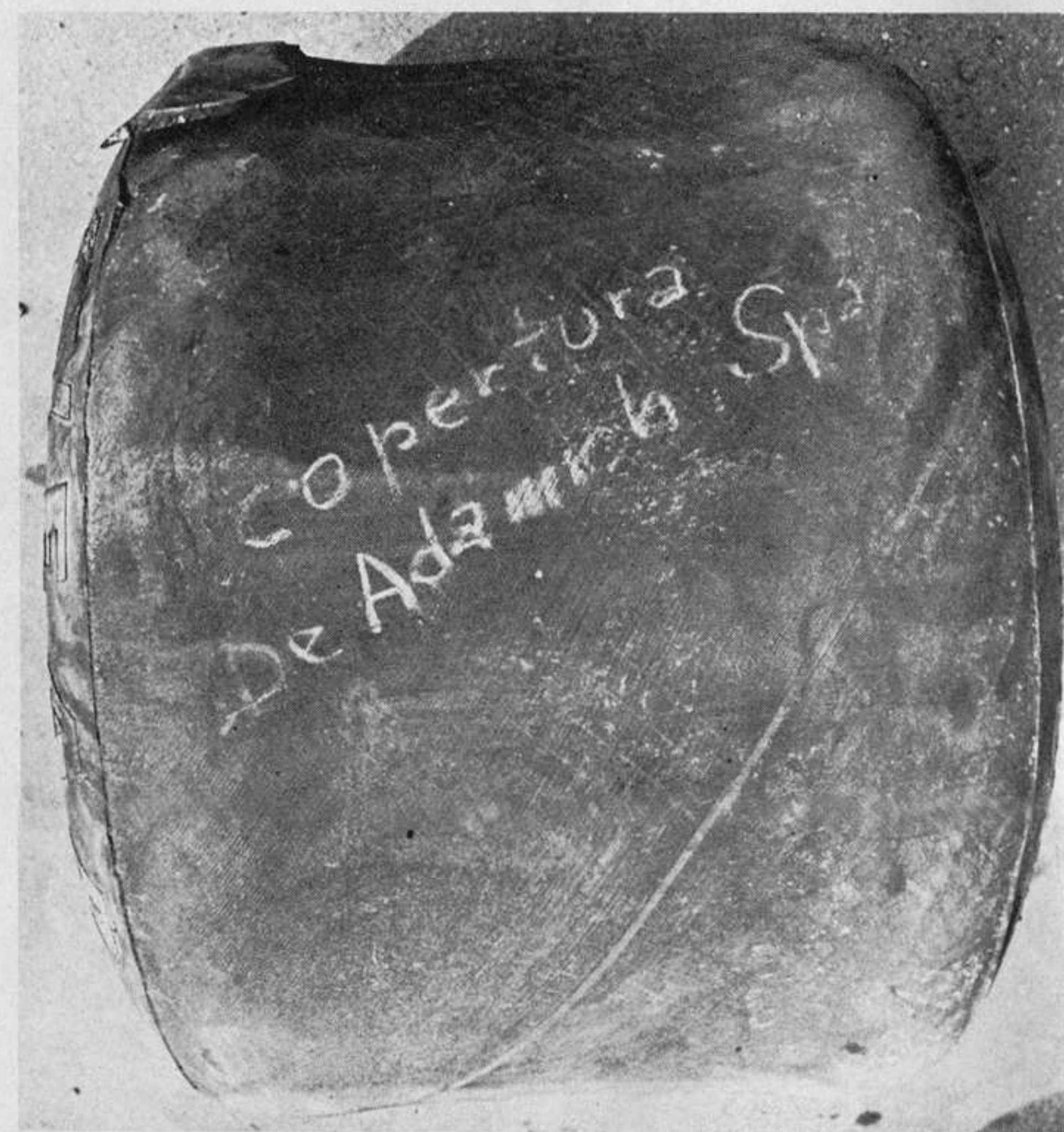
IL GIORNO DOPO

Il prossimo numero sarà in edicola con UN GIORNO DI RITARDO, perché aspetteremo lo svolgimento della 500 MIGLIA DI INDIANAPOLIS in programma per LUNEDÌ 28 MAGGIO.

Ricordate anche che, nel n. 22, troverete in regalo il MANIFESTO-GUIDA dell'AUTOMONDIALE F.1 PILOTI '73.

tuna egli, tra il G.P. Brasile e Sud Africa, è riuscito a fare 6 punti nel campionato del mondo piloti. Poi, con la scusa che la B3 non era pronta nel secondo esemplare monoscocca, Merzario è stato lasciato a piedi a Barcellona. Eppure in Spagna c'erano già due B3. La decisione di lasciarle entrambe a disposizione di Ickx, fu spiegata col fatto che una aveva il radiatore anteriore e l'altra laterale. E la Ferrari, chissà perché, non avrebbe potuto averne in gara due così diverse tecnicamente, a parte le prestazioni.

Per il G.P. del Belgio a Zolder, di Ferrari B3 monoscocca ne sono sempre venute



Di Andrea de Adamich, dopo la disavventura-tris della Targa Florio, sono state scritte osservazioni abbastanza pesanti, che hanno fatto riferimento alla sequenza dei suoi incidenti nelle ultime tre settimane. Cioè, i drammatici episodi di Barcellona (con la Brabham F.1) e di Spa (con l'Alfa 12 cilindri al debutto in prova) sono stati messi sullo stesso piano della «toccata» in Sicilia, con un concorrente più lento. Quello che è accaduto è stato valutato come una conferma del suo «poco brillante stato di forma». In realtà, al massimo con una cabala napoletana, si sarebbe dovuto parlare piuttosto di jella, di malocchio. Perché nient'altro i tre episodi hanno in comune. A Barcellona si ruppe un porta mozzo della ruota posteriore alla Brabham; a Spa (esclusa l'ipotesi maliziosa di una avaria alla sospensione dell'Alfa) il pauroso testa-coda a 250 all'ora deve essere addebitato, come documentano queste foto, allo scollamento del battistrada della gomma posteriore dell'Alfa. Della vicenda siciliana diamo documentazione adeguata a PAG. 9. Queste foto invece dovrebbero servire a sufficienza per tagliare corto a giudizi che hanno troppo spesso il torto del partito (patriottico, vero Pace?) preso di taluni cosiddetti esperti.

pronte due, e stavolta entrambe con i radiatori anteriori. Il test, dopo il rifiuto di Ickx di presentarsi l'ha fatto sempre Merzario a Fiorano realizzando, fra l'altro, il nuovo record ufficiale della pista-laboratorio del cavallino in 1'15"5. Ma per l'Arturo non c'è stata nemmeno stavolta la possibilità di partire verso il contestato Gran Premio, mentre i motivi di punteggio iridato da difendere ci sarebbero comunque stati.

Adesso Merzario aspetta Montecarlo. Circuito che, tra l'altro, è adatto proprio alle sue caratteristiche. Staremo a vedere se (magari col permesso di... Pace) la B3 per lui stavolta ci sarà!... Quello che fa rimanere

un po' incerti è sapere che, nel frattempo, il Team Abarth Osel-la ha già iscritto il comasco alla gara Europea Marche 2000 di Imola, in tandem con Bell (e riserva Queter). La corsa imolese guarda caso coincide con il circuito di Montecarlo!...

Marcellino

• Un giovane rallyista ha avuto in premio, per la sua prestazione nel recente giro della Campania, una bellissima coppa offerta dalla Ferrari. Ma si vede che a Maranello sono talmente in chiave esterofila ormai, che hanno biglietti di accompagnamento non scritti in «dolce stil nuovo»: «With the compliments of Ferrari», c'era infatti scritto sul biglietto che accompagnava l'omaggio!



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**. Conoscete 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 SOPRESSE ● 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) ● Garessio - S. Bernardo (29 giugno) ● F. 2 a Nogaro (30 settembre) ● Coppa delle Alpi (15-20 ottobre).

MAGGIO

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA - DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
25-27	Rally Wiesbaden	Germania			●●● Camp. intern. rallies piloti	Rally	Rohol-Mazerek (Capri) 1971
25-27	Rally Laghi Rideau	Canada			●●●	Rally	
26-27	Giro dell'Aisne	Francia			●	Rally	Lepoutre-Dufosse (Alpine)
26-27	Criterion L. Bianchi	Francia			●●●	Rally	Adrianssen-Dalmers (BMW)
26-27	Rally della Polizia	Belgio			●●●	Rally	
26-27	1. Rally del Gargano	AC Foggia (iscrizioni fino al 23)	Part. Foggia - Piazza Cavour Arr. Foggia - Piazza Cavour Totale km 406	ore 23 (26) ore 8 (27)	●	Rally	Si disputa per la 1.a volta
27	1000 KM del Nurburgring	Germania	Circuito del Nurburgring di km 22,835		●●● Camp. Mond. Marche	Velocità in circuito	Peterson - Schenken (Ferrari 312 P) 6.01'40"2, media kmh 166,683; giro più veloce: Stommelen (Alfa 33tt) 7'2"2 media 177,90 - Record dist.: Elford - Larrousse (Porsche) 5.51'49"3, media 171,400 ('71)
27	Corsa al Nurburgring	Germania	Circuito del Nurburgring di km 22,835		●●● F. 3	Velocità in circuito	Mass (March) 1.12'45"5, media 131,6 - Giro più veloce: Pica (Brabham) 9'27"8, media 144,8 kmh.
27	Ronde Limousine	Francia	Circuito di Lapean		●	Velocità in circuito	
27	Mobil Run	Francia	Circuito del Paul Ricard di km 5,810 - Durata 10 ore		●●● T gr. 1	Velocità in circuito	
27	VI Coppa Agip	AC Milano	Circuito di Monza Junior di km 2,405	ore 14,30 ore 18	●●● F. 3	Velocità in circuito	Colombo (Brabham) 29'01"8 media 154,092; giro più veloce: Giorgio (Brabham) 55" media 157,418 kmh
27	Trofeo Estate	Pro Varano	Circuito di Varano de' Melegari di km 1,800	ore 11 ore 18	● F. Italia, F. F., F. Mexico, Gr. 2	Velocità in circuito	
27	Coppa Sport	AC Milano	Circuito di Monza Junior di km 2,405	ore 9 ore 17	●● S. GT	Velocità in circuito	De Adamich (Alfa) 47'51"8 media 144,787; giro più veloce: de Adamich 2'17"8, media 151,531 kmh
27	Bormio - Stelvio	AC Sondrio	Part. Bormio Arrivo SS 38 Stelvio	ore 12,30 ore 15	● Gr. 1, 2, 3, 4, 5 Gr. 4 (Trofeo naz. mont.)	Velocità in salita	Noris (Porsche) 3'18"6, media 108,761 (nuovo record)
26-27	Rally Valli Canavesane	AC Ivrea	Part. Ivrea Piazza Rondolino Arr. Ivrea Piazza Rondolino	ore 22,01 (26) ore 7,54 (27)	● Trofeo rallies nazionali	Rally	Bacchelli (Porsche)
27	G. P. di Digione	Francia	Circuito di Digione di km 5,000		●●● T, F. 3	Velocità in circuito	
27	Corsa dei Nibelunghi	Germania			● T, GT, S, F. 2, FV, F super V, FF	Velocità in salita	
27	Bernauer Schleife	Germania			●	Velocità in salita	
27	Corsa di St. Anne	Francia			● T, GT, S	Velocità in salita	Mieusset (March) 3'06"2, nuovo record
27	Corsa di Montbrison	Francia			● T, GT, S	Velocità in salita	Mieusset (March) 4'01"3, nuovo record
27	Corsa di Wissembourg	Francia	Wissembourg - Col du Pigeonnier		● T, GT, S	Velocità in salita	Soukry (McLaren) 1'05"8
27	Vittorio Veneto-Cansiglio	AC Treviso	Part. Mezzavilla di Fregona Arr. Crosetta del Cansiglio	ore 11 ore 14	● Gr. 2, 3, 4, 5 Camp. It. Montagna	Velocità in salita	Scola (Chevron B21) 5'49"8, media 111,149
27	Slalom del Tournai	Belgio			●●●	Slalom	
27	Jyllandsringen	Danimarca			●●● T	Velocità in circuito	
27	Rally La Baule	Francia			●●●	Rally	Farjon-Farjon (Alpine)
27	World 600 - Charlotte	Stati Uniti			●●● Stock Car	Velocità in circuito	Baker (Dodge) in 4.13', media 238,155
27	Edmonton Continental	Canada			●●●	Velocità in circuito	
28	500 Miglia Indianapolis	Stati Uniti	Circuito di Indianapolis di km 4,020		●●● F. Indy	Velocità in circuito	Donohue (McLaren) 3.03'31" e 55, media 268,070 kmh
28	Corsa a Oulton Park	Inghilterra	Circuito di Oulton Park di km 4,426		●●● Camp. John Player F. 3	Velocità in circuito	Von Opel (Ensign) 41'07"2, media 161,260; giro più veloce: Evans (March) 1'37"8, media 164,850 kmh
28	Corsa a Mallory Park	Inghilterra	Circuito di Mallory Park di km 2,170		●●● F. 5000	Velocità in circuito	Thompson (Surtees) 49'26"6 giro più veloce: Rollinson (Lola) 54"4, media 143,850
28	Slalom Ettelbruck	Lussemburgo			●	Slalom	
28	Corsa a Thruxton	Inghilterra	Circuito di Thruxton di km 3,791		● T, F. Atlantic	Velocità in circuito	

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

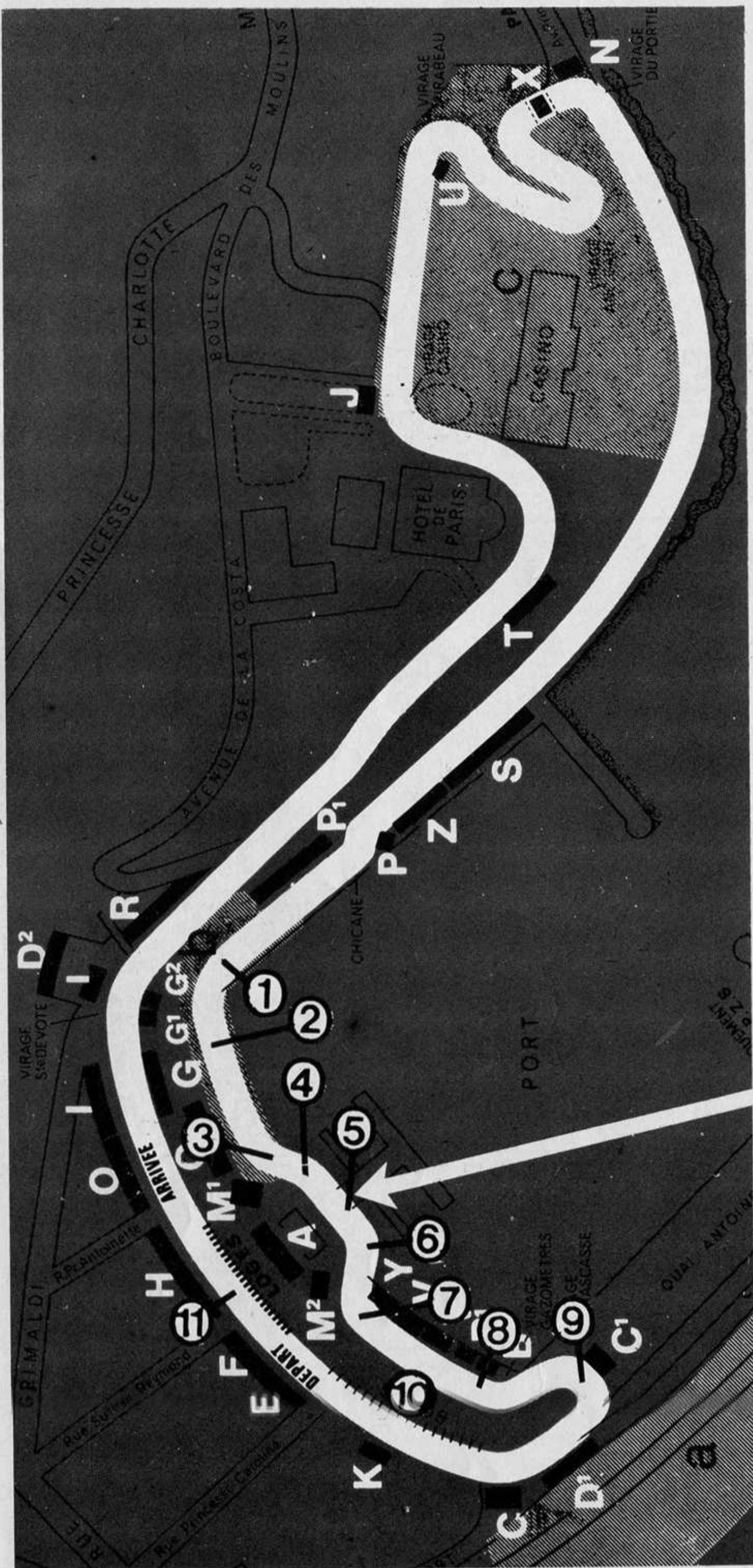
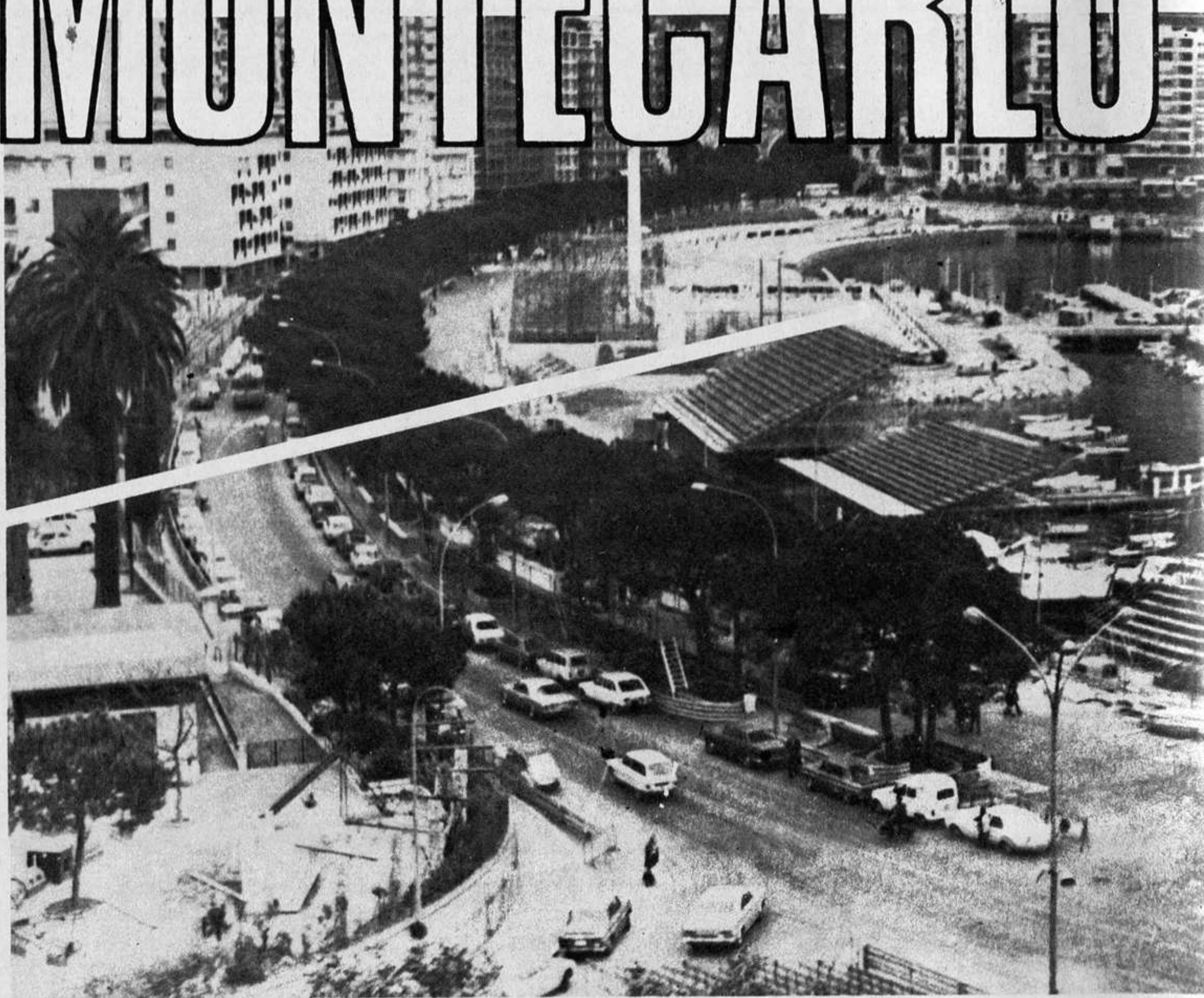


DOVE CORRIAMO domenica?

Le corse in calendario dal 25-5 al 28-5-73 in Italia e all'estero

Com'è cambiato il circuito '73

il nuovo MONTECARLO



11

Nella pianta sopra a sinistra, vedete indicata una delle grosse novità di quest'anno, la chicane attorno alla piscina

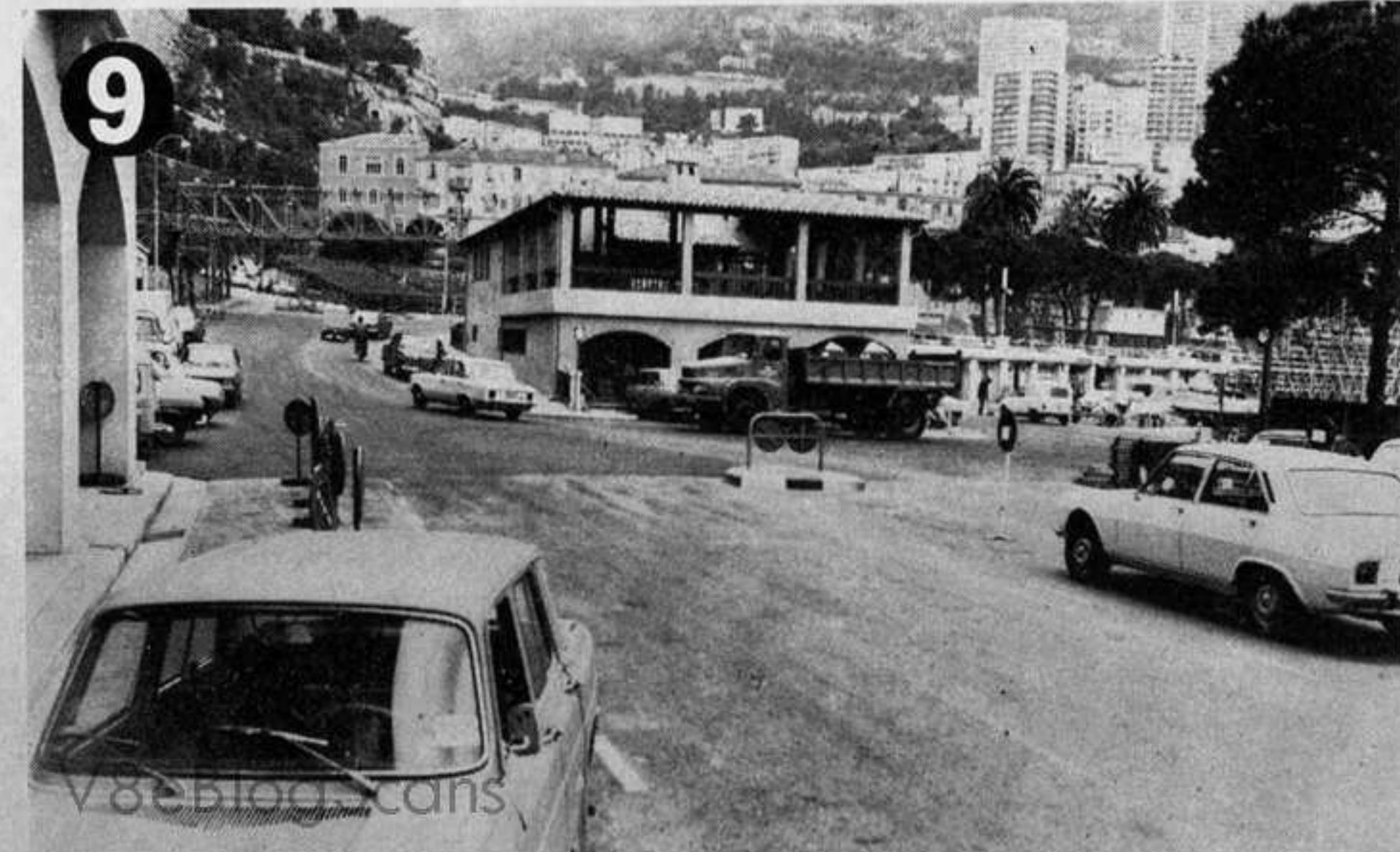


8

A sinistra, l'ex-gasometro serve ora da entrata ai box. L'uscita è segnata dalle frecce. Qui sotto, ecco il nuovo gasometro, denominato « rascasse », con uscita in leggera salita.



10



9



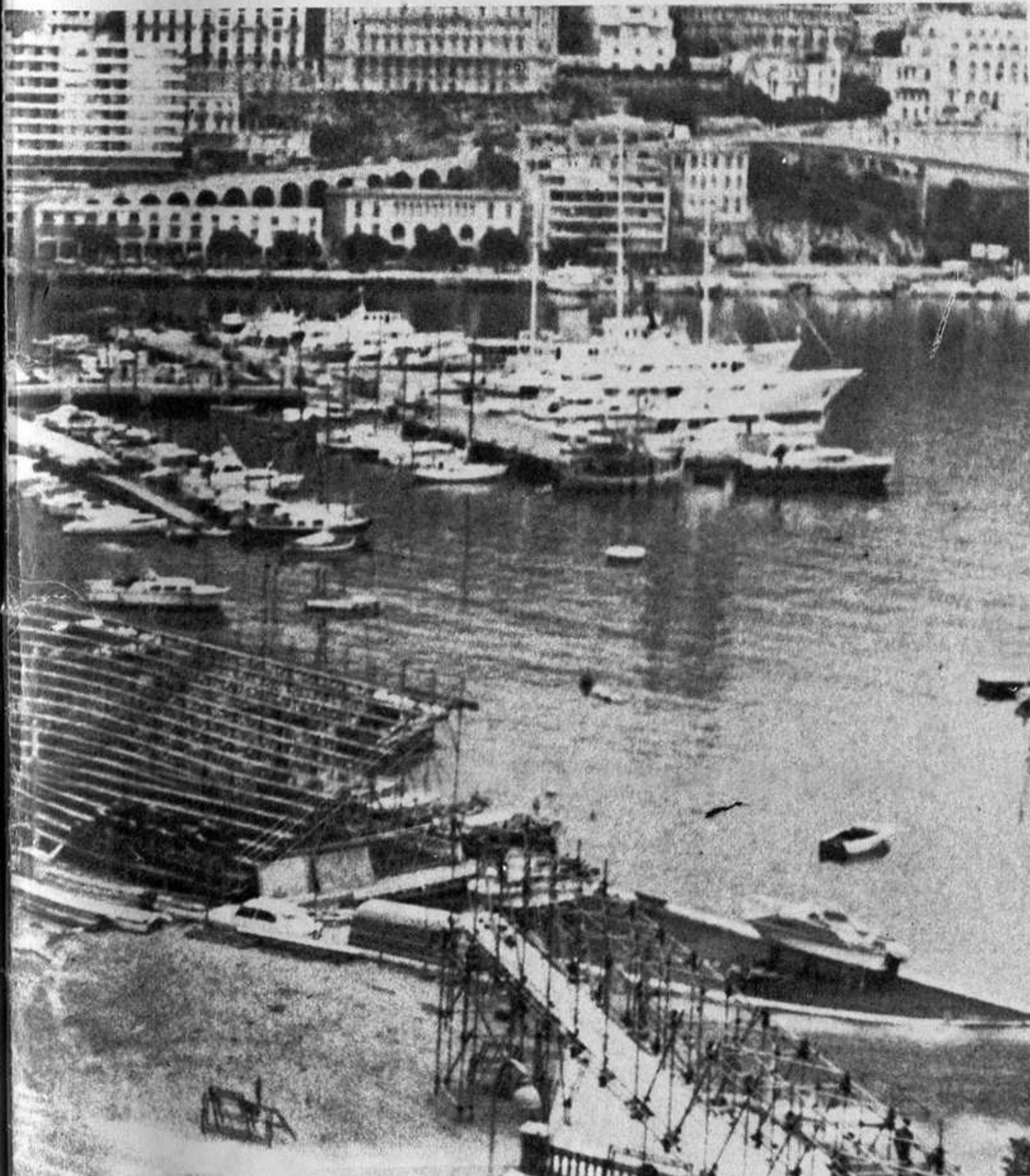
7



Seguendo i numeri di riferimento nella pianta, vediamo qui a destra, la nuova curva del « tabaccaio » più larga dell'altra

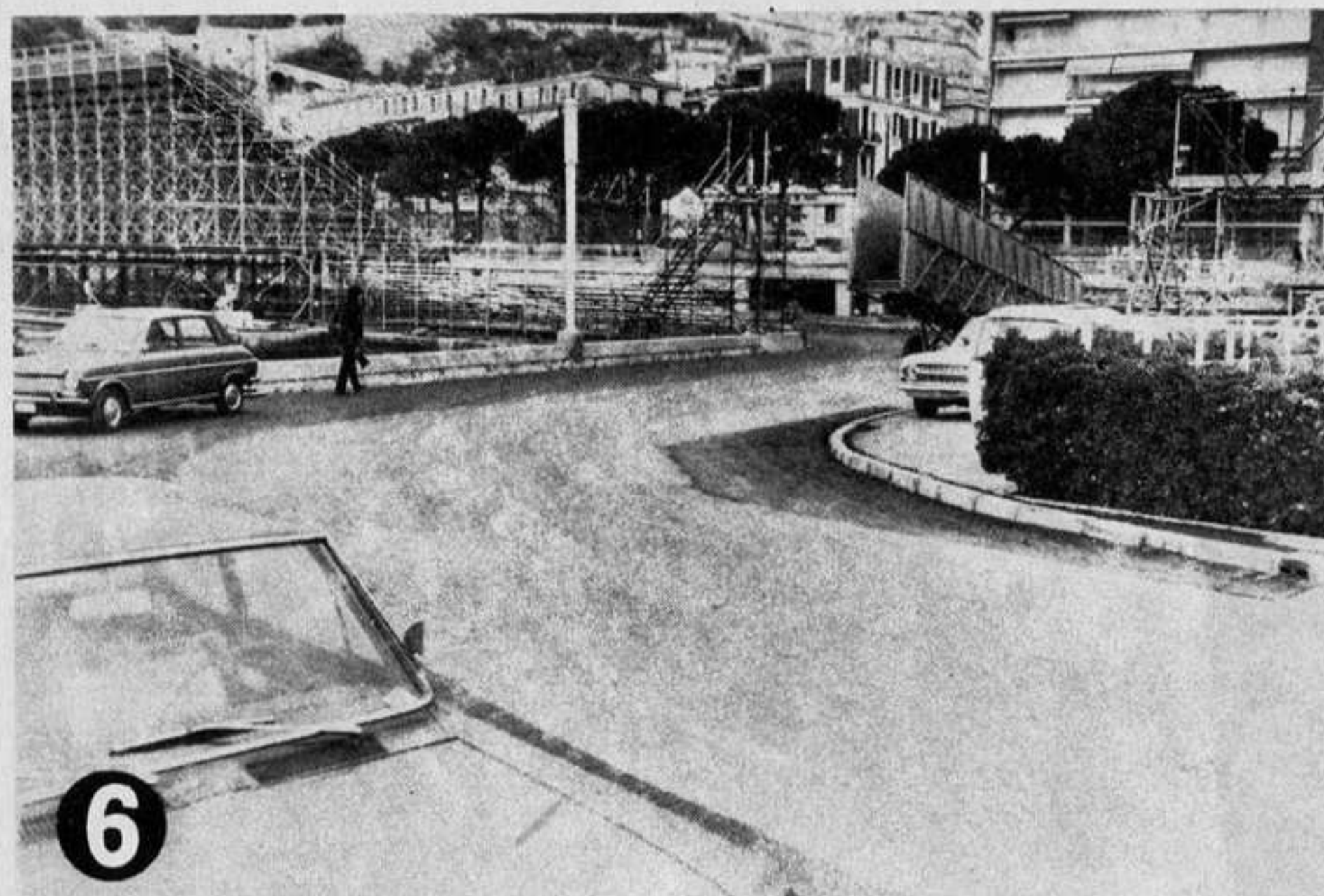


A destra, l'uscita dalla nuova curva del « tabaccaio ». Le barriere di sicurezza ridurranno la larghezza qui a nove metri

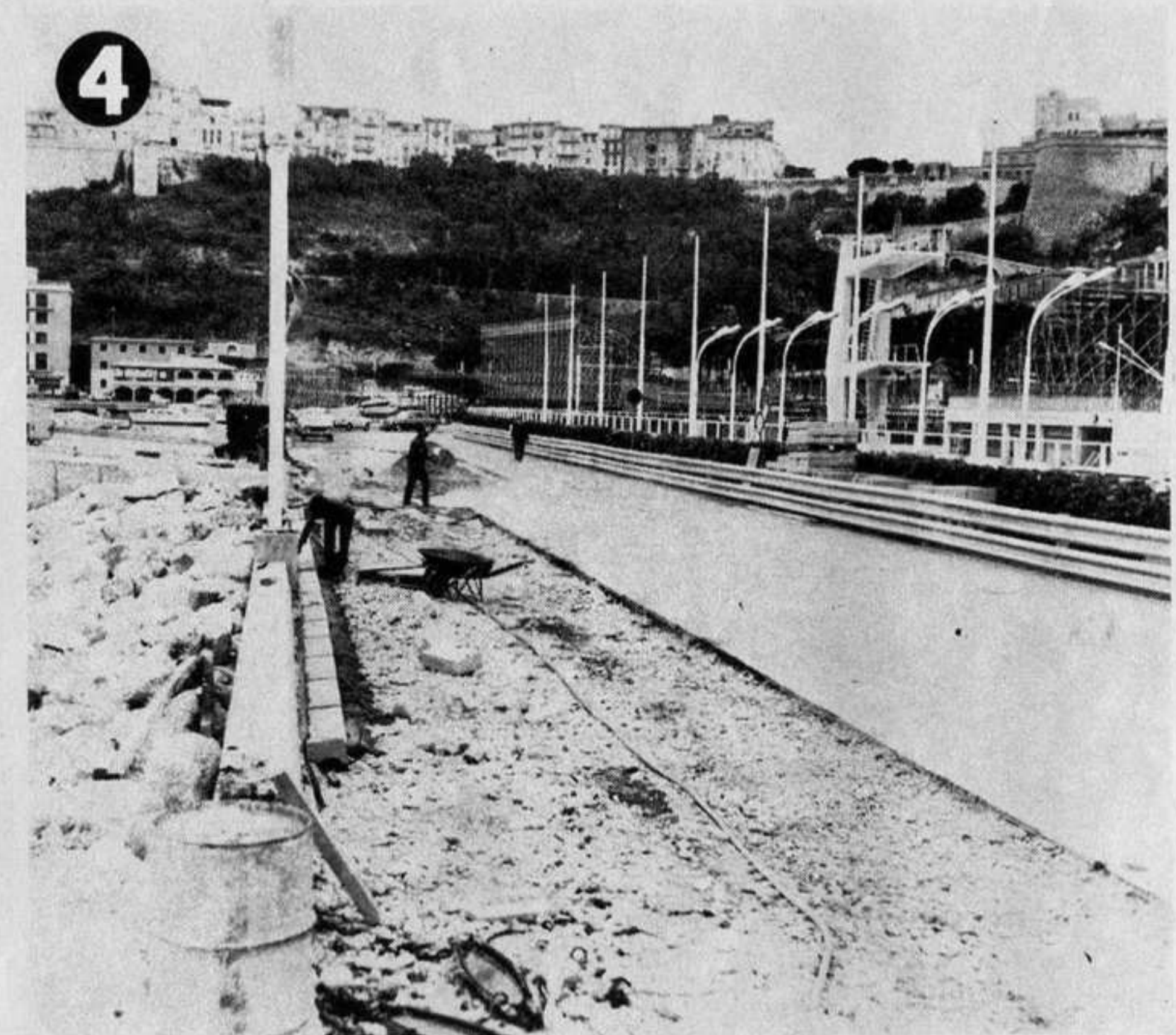


Sopra, la prima delle due chicanes della piscina olimpica. A destra, questo è il breve allungo prima della seconda chicane

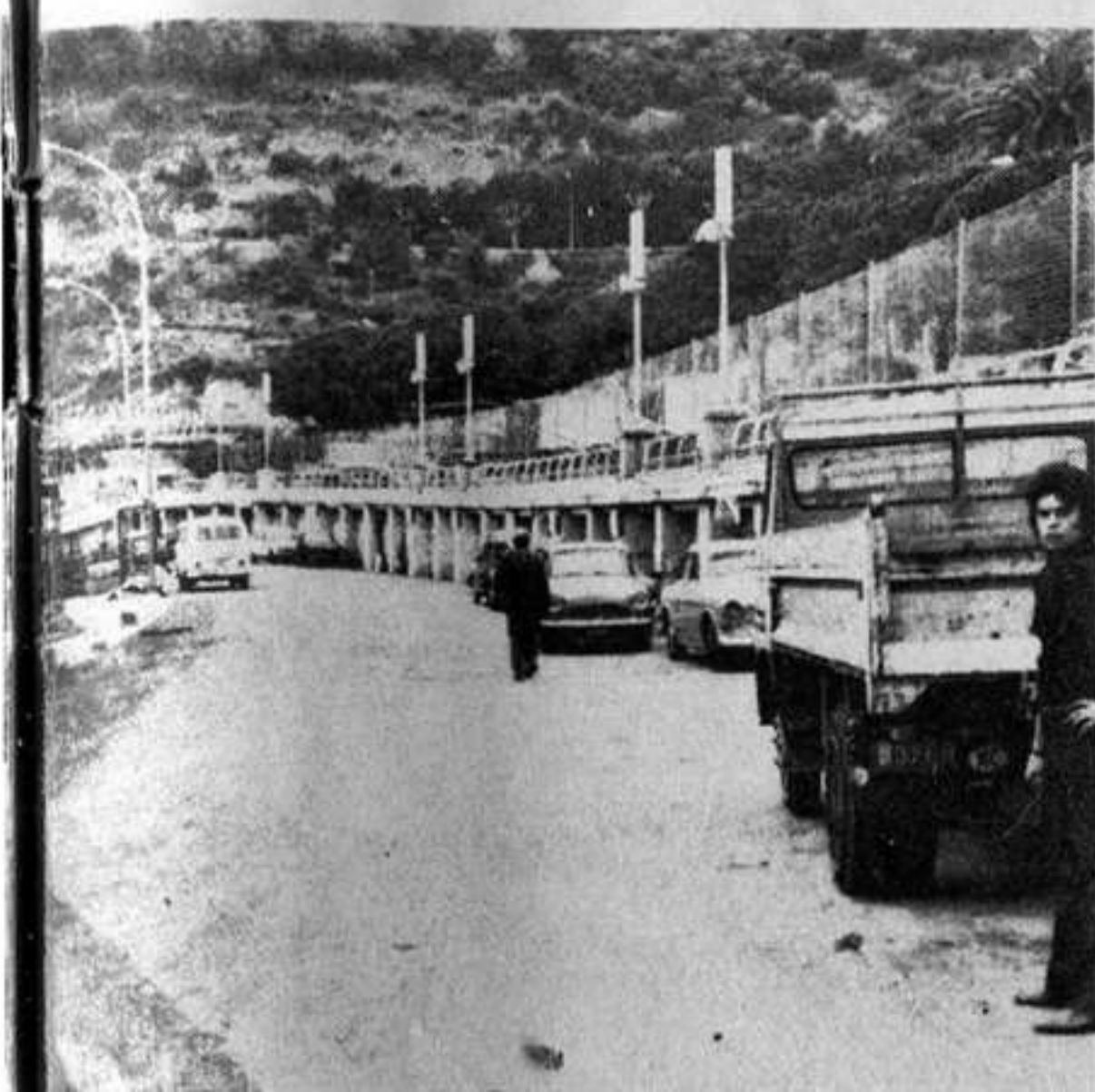
Qui sopra, una foto panoramica del punto del circuito di Montecarlo probabilmente più « nuovo », con chicanes e tribune



A sinistra, il nuovo gasometro. La curva gira a destra attorno all'edificio ad arcate che è in primo piano. Qui sotto, l'uscita dalla seconda chicane, verso la curva del gasometro



Qui sopra, l'uscita dalla seconda delle due chicanes. Si sta sistemando anche una passerella. A destra, ecco la stessa chicane della piscina. Come si nota, le tribune sono già sistemate





COM'E' CAMBIATO il circuito monegasco

GIOVEDI' 31 maggio: prima sessione di prove ufficiali - ore 10,00-10,40 e 11,30-12,10 vetture Formula Renault; 13,10-13,50 e 14,40-15,20 vetture F. 3; 17,00-18,30 vetture F. 1.

VENERDI' 1 giugno: seconda sessione di prove ufficiali - ore 5,30-6,10 e 7,00-7,40 vetture F. 3; 8,40-10,10 vetture F. 1.

SABATO 2 giugno: ultima sessione

Le ORE di Montecarlo

di prove ufficiali e gare - ore 11,30-12,10 1. batteria F. 3 - 16 giri pari a km 52,448; 13,00-13,40 2. batteria F. 3 - 16 giri pari a km 52,448; 15,10-16,40 prove vetture F. 1; 17,40

«G.P. di Monaco F. 3» - 24 giri - km 78,672.

DOMENICA 3 giugno - ore 11,00 partenza del 2. Challenge Europeo Formula Renault; 12,30 partenza del 2. Trofeo Moët e Chandon degli Artisti; 15,15 apertura del circuito; 15,30 partenza del GRAN PREMIO DI MONACO F. 1 - 80 giri - km 262,240.

133 metri di più con la «chicane» in piscina

SPECIALE PER AUTOSPRINT

MONACO. I mostri da oltre quattrocento cavalli hanno già fatto la prima apparizione stagionale sul tracciato monegasco. Mostri un po' particolari che sondano, riempiono, livellano a tempo di primato quel centinaio di metri di «pista» che altri macchinari hanno tolto al mare in poco più di tre mesi. E' lo sforzo del Principato per assicurare vita futura al proprio Gran Premio.

La prova di una volontà di migliorare fin dove è possibile il tracciato cittadino che indubbiamente esiste.

Ormai è fatta: il «percorso-toboga» ha mutato parte della propria fisionomia. Dai 3145 metri del passato si allunga a 3278. Sparisce qualche punto chiave, qualcun altro ne nasce e fa discutere. Perché?

«La città — rispondono all'Automobile Club Monaco — ha sempre bisogno di ormeggi, parcheggi, passeggiate sul mare. Noi, vista la possibilità di utilizzare un certo progetto per risolvere il problema dei box e aumentare la ricettività delle tribune abbiamo spinto in quella direzione. Ora aspettiamo l'esame delle gare.»

Il via ai lavori è stato dato a febbraio con le operazioni pre-

liminari di sondaggio del fondale marino. Ora è un colossale cantiere e l'impressione è quella di un certo ritardo o almeno di un po' d'affanno a portarli a termine in tempi utili. «tempi strettamente rispettati. Pas problèmes» ribattono invece a Monaco.

400 milioni di spese

Fra il 20 e il 24 la bitumatura sarà ultimata. Le barriere «Armco» piazzate entro il 31, ovvero alla vigilia delle prime prove tutto sarà in ordine. Difficile avere dati precisi sui costi ma si parla di 400 milioni.

Con il nuovo tracciato, i posti a sedere sono aumentati di 8500 unità. In totale ora il circuito può accogliere 18000 spettatori in tribune numerate con posti a sedere oltre alle diverse decine di migliaia di «circulaires» e «pelouses». Le nuove tribune sono sorte accanto alle varianti inedite, all'uscita dell'ex curva del Tabaccaio ed intorno alla piscina. Aumentata la capienza è ancora possibile trovare qualche posto numerato in vendita. Gli sportivi italiani possono trovarne presso gli Automobile Club di Milano, Genova, Cuneo e Sanremo.

Stewart è stato in diverse riprese a Montecarlo per controllare l'andamento dei lavori. L'ultima volta subito dopo il G.P. di Spagna. A quanto pare non ha trovato nulla da ridire. Tutto O.K., anche l'assurdo tunnel passato quest'anno da 93 a 390 metri di lunghezza! Oltre ai soliti riflettori, l'illuminazione è data da ampie aperture sul lato mare ma il passaggio fra luce del sole si avverte, eccome.

La nuova scelta per i box appare felice. Non più compressi sul rettilineo d'arrivo né chiusi in gabbie prima della chicane come l'anno scorso. Saranno accanto al rettilineo d'arrivo, sul nastro che in passato portava dalla curva del Tabaccaio al Gasometro. Per i box la sicurezza è finalmente un fatto compiuto. Vi si accederà dall'ex tornante del Gasometro e non dovrebbe nascere alcun problema di visibilità e di traiettoria. L'uscita sarà poche decine di metri prima dello striscione, davanti alla tribuna di Ranieri III, logicamente regolata da un semaforo.

Raccordo box al Gasometro

Il piccolo bar tabacchi che ha dato il nome alla curva non sarà più sfiorato dalle macchine. La curva è stata allargata ed ora è in leggera discesa. Aumentata anche la velocità di entrata, visto che la chicane è tornata indietro, dove era piazzata fino al '71. In uscita, all'esterno, è nata una nuova tribuna capace e panoramica. Per quanto riguarda il Gasometro teatro di innumerevoli colpi di scena il tornante di raccordo fra i due rettilinei è degradato a semplice semicurva all'andata ed a raccordo dei box per il ritorno.

Il nuovo tornante, più spostato verso Ovest, è più ampio e si chiama «della Rascassa». Dalla «Rascassa» l'uscita sarà più veloce, malgrado una decina di metri di salita. Prima di arrivarvi le macchine dovranno affrontare le due novità più attese (e discusse): le due chicane interne alla piscina olimpica del Principato. Per tutta la parte nuova la larghezza della sede stradale è di nove metri: chiaro che la chicane chiusa fra mare e piscina appaia come un imbuto.

A Monaco sono divisi riguardo ai tempi sul giro. Per alcuni il tempo sul giro salirà almeno di quattro secondi, per altri la differenza sarà meno sensibile. Monsieur Sobra, direttore dall'A.C.

DOVE si entra e DOVE si va

Gli «ingressi» al circuito di Montecarlo sono dodici e ciascuno di essi serve un determinato numero di tribune o di posti in piedi. Per facilitare il compito dei lettori che si recheranno ad assistere al Gran Premio ne forniamo un elenco completo:

Tribune B1, B2, C1, D1, V, W, Y: Place d'Armes, Avenue du Port, Avenue de la Quarantaine.

Tribune C, K: Place d'Armes, Avenue du Port.

Tribune E, F: Place d'Armes, rue Grimaldi, rue Princesse Caroline.

Tribune S, P, Z: Place d'Armes, Avenue du Port, Avenue de la Quarantaine, Quai Antoine 1. r., Embarcadere mer.

Tribune H, O, Loges: Place d'Armes, rue Grimaldi, rue Princesse Antoinette.

Tribune A, G, G1, G2, I, L, P1, M1, M2, Q, Pelouse Port: Place d'Armes, rue Grimaldi.

Tribune J: Boulevard des Moulins, descente des Boulingrins.

Tribune D2, R: Avenue de la Costa.

Tribune T, U, Pelouse Casino: Avenue de la Madone.

Tribune X: Avenue de la Madone, Avenue de Grande Bretagne.

Tribune N: Avenue Princesse Grace, Pelouses Rocher, Place d'Armes.

VENDITA DEI BIGLIETTI

Lo speciale Ufficio vendita biglietti che ha funzionato tutto l'anno presso la sede dell'Automobile Club di Monaco, nelle giornate di sabato 2 e di domenica 3 giugno si trasferisce in Place d'Armes. Presso la nuova sede i biglietti prenotati e pagati che non hanno potuto essere tempestivamente spediti per posta, potranno essere ritirati dagli interessati a presentazione di un documento d'identità.

Nelle stesse giornate tutti i biglietti rimasti disponibili saranno messi in vendita presso le seguenti biglietterie:

Avenue des Boulingrins: per le Tribune R, T, J, U, X, N, posti in piedi D2 e pelouses Casino.

Place d'Armes: per tutte le altre tribune, per i posti in piedi D1, e per le pelouses Port e Rocher.

Monaco, valuta che l'aumento sarà dell'ordine di due secondi a giro, non di più: «D'accordo che abbiamo soppresso un rettilineo e allungato di qualche metro la pista ma non dimentichiamo che le macchine hanno fatto ancora dei progressi rispetto allo scorso anno e che la curva del Tabaccaio e della Rascassa sono più veloci dei punti corrispondenti del passato».

Guido Rancati

**Ricambio originale:
per lui non conta
ma per voi sì.**

**Trapianto con rigetto.
Non rischiatelo!**



Usate ricambi originali **FOAT**

il CARO-F.1

Il G.P. inglese diventa FORMULA LIBERA?

LONDRA - Il non accordo che prosegue, fra gli organizzatori dei Grandi Premi e i concorrenti della F. 1, (e viene risolto solo caso per caso) ha portato come conseguenza che i regolamenti per il G.P. d'Inghilterra — chiediamo scusa, per il G.P. John Player — riguardano questo tipo di competizione, a meno che non si raggiunga un'intesa fra l'associazione della F. 1 GPI prima dell'8 giugno, data di chiusura per le iscrizioni. I regolamenti, ora, consentono che lo schieramento sia formato di qualsiasi vettura (25 in tutto) che rispetti la regola della struttura deformabile: F. 1, F. 5000, F. 2 o monoposto USAC. Naturalmente ciò è ammesso, stando ai regolamenti CSI dell'epoca in cui la lite finanziaria era nel momento più aspro, cioè in gennaio.

Il denaro disponibile per la gara è del 20% superiore a quello del 1972, del 20% inferiore a quanto aveva chiesto l'associazione della F. 1. Un poco più della metà della somma verrà assegnata come premi per i primi venti piazzati; il resto andrà per le spese dei teams e, da quanto è dato capire, entro i limiti per una forma di premio di partenza che possa garantire che almeno qualche squadra sia presente.

Probabilmente il RAC conta sul fatto che la maggioranza delle squadre di F. 1 che devono la loro esistenza al patrocinio ci saranno in ogni modo. Sarebbe, per esempio, grottesco pensare che la John Player patrocinasse un Grande Premio cui non partecipassero le JPS!

Può far punti una F. 5000

Benché ci sia un elemento di soddisfazione fra i costruttori, per il fatto che si è creata una breccia sul fronte della GPI, in certi ambienti della F. 1 regna probabilmente una certa irrequietudine. Infatti non è assolutamente da escludere che in una gara di campionato di Formula Libera, su un circuito come quello di Silverstone, la giornata potrebbe finire con un pilota di F. 5000 che ottiene un punto di campionato e questo sarebbe un duro colpo al presti-

gio della F. 1. Inoltre rafforzerebbe certamente il « caso » creato dietro le quinte, dalle fazioni che vorrebbero vedere l'attuale formula di tre litri sostituita con una F. 1 basata sulla serie.

Chiunque fosse tentato di tornare col pensiero alle mediocri prestazioni delle F. 5000 a Monza, e di dedurne che chi scrive è uscito di senno, farebbe bene a ricredersi. A prescindere dai tempi di prova nell'International Trophy, le Lola F. 5000 sono state inferiori soltanto alle McLaren M 23 in fatto di guidabilità e di stabilità, nell'attualmente paurosa ultima curva veloce di Silverstone, che oggi è una curva da 250 kmh. Spendendo forse metà di quanto è stato speso per le

più sofisticate F. 1, le migliori F. 5000 potrebbero probabilmente stare al passo delle prime, in fatto di tempi sul giro, su molti circuiti. Basta vedere i sorprendenti miglioramenti apportati alle Lola T330 Haggard Slack, in soli due mesi, fra la Corsa dei Campioni e l'International Trophy — rendendosi conto che il lavoro è stato compiuto da un team indipendente — per capire quale sia il potenziale...

Iscrizioni già pronte

Succederà? Probabilmente no, si è costretti ad ammetterlo. Hobbs ha però manifestato il suo interesse a parte-

cipare al Gran Premio con una Lola T330 e non è immaginabile che Lunger rifiuterebbe una tale occasione, se gli venisse offerta. E questi due signori, dobbiamo dirlo, hanno fatto fare una figura un po' sciocca a vari piloti di F. 1 all'International Trophy.

Il RAC ammette che tanto la McRae che la Chevron hanno chiesto d'iscrivere vetture al Grande Premio e vediamo un po'... anche se si tratta di un risultato un poco fortunoso, non fu forse una Chevron a vincere la Corsa dei Campioni?

La giornata del 14 luglio a Silverstone potrebbe essere interessante, ancora più interessante i giorni delle prove perché, se ci saranno molte iscrizioni, i posti sullo schie-

ramento verranno stabiliti dai tempi di qualificazione, per le venticinque vetture più veloci. Per cui, a meno che non si giunga ad un accordo con l'associazione della F. 1 entro l'8 giugno, potremmo vedere uno schieramento di campionato con (mi butto, e lo dico) le prime tre file formate di vetture di F. 1, il resto di F. 1 e di altre monoposto, mentre forse qualche patrocinatore si chiederebbe perché mai ha investito tanto denaro in F. 1 costose sì, ma «non troppo entusiasmanti in pista».

d. h.

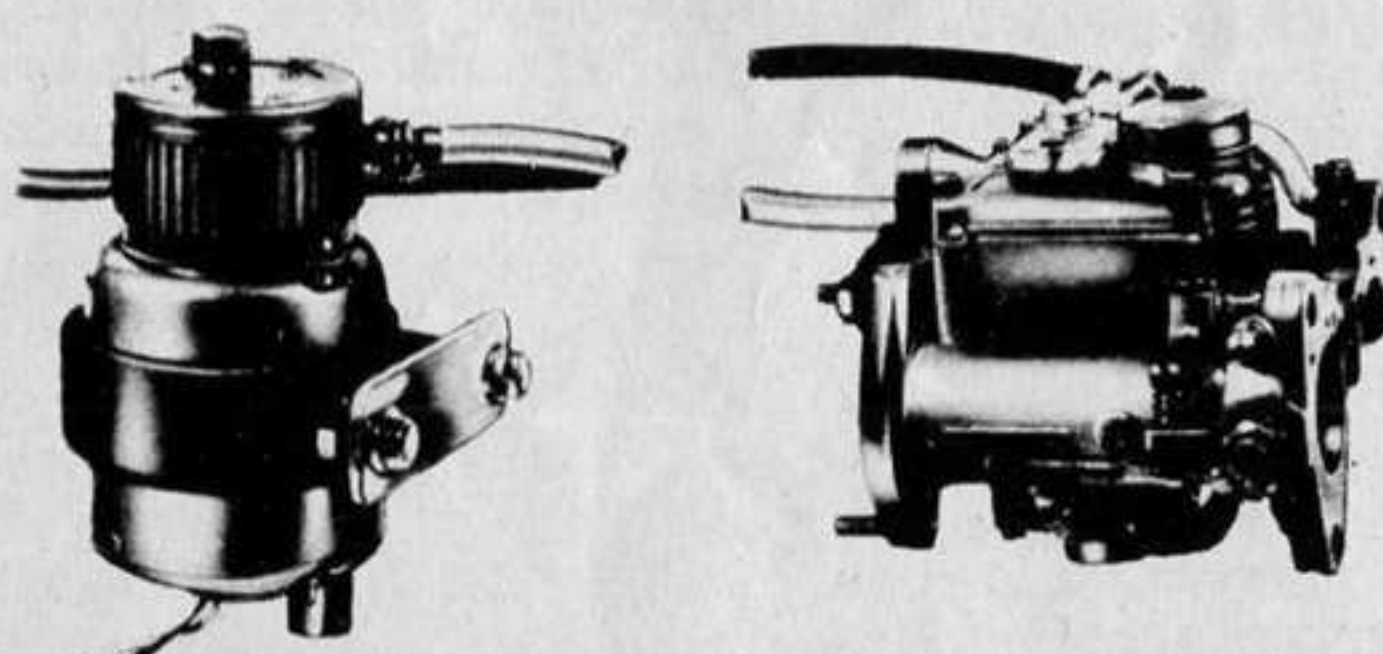
● Jochen Mass debutta in F. 1 con una Surtees. Certamente sarà al via del G.P. di Germania; addirittura forse al G.P. d'Olanda. La vettura sarà ovviamente una Surtees, quella che doveva avere de Adamich...

il segno della ripresa



Con l'ATOM JUBOLL (iniezione di benzina mediante compressore) per ogni tipo di autovettura:

- forte aumento della ripresa
- notevole riduzione dei consumi
- riduzione eccezionale dei gas di scarico



ATOM JUBOLL è brevettato in tutto il mondo. / Già in produzione per tutti i modelli Fiat.
Per informazioni: Nardi s.r.l., via Lancia 8, 10141 Torino / tel. 331.558 - 383.869

I tre momenti chiave della 57ª «FLORIO» che hanno riproposto il «j'accuse» di sempre contro i piloti italiani e la difesa d'ufficio degli stranieri

AUTOSPRINT, impegnato come sempre nella sua doverosa battaglia per la verità delle vicende agonistiche del nostro sport, al di là delle sempre più dilaganti argomentazioni di comodo e magari strumentalizzate, in quella deprecabile dimensione di interpretazione o presentazione dei fatti solo per perseguire obiettivi singolari, offre in queste pagine una nuova testimonianza documentale ed inoppugnabile, alle vicende che hanno fatto polemica in Sicilia. Lo scorso anno documentammo il torto che, per coprire le responsabilità di una sconfitta, si era fatto a Nanni Galli nascondendo le vere cause del suo ritardo decisivo in Targa. Quest'anno portiamo altri documenti, non solo fotografici, per mostrare la realtà di certe vicende che hanno condizionato il risultato a favore della Porsche Martini di Muller-Van Lenep. Vicende che ancora una volta si sono risolte in un j'accuse verso due piloti ita-

liani (Merzario e de Adamich), portati alla sbarra sportiva da personaggi (siano essi tecnici o cronisti) che soprattutto dovrebbero ben diversamente meritarsi il posto di responsabilità che occupano, lasciando ai fatti la forza del loro dire e non a giudizi interessati, che peraltro mostrano di saper presentare altrimenti se ci sono personaggi «più graditi» coinvolti. E tanto meglio se con passaporto straniero. Dalla possibilità che ci è offerta di portare ancora una volta queste testimonianze, dobbiamo ringraziare anzitutto gli appassionati lettori di AUTOSPRINT che, con una immediatezza che dovrebbe far invidia professionale a tanti giornalisti con tessera dell'Ordine, ci hanno inviato il materiale disponibile e il nostro collaboratore Giulio Mangano che ha svolto le sue «indagini» complementari sul posto.

Ma cominciamo dai fatti. I fatti che facciamo iniziare dal giorno delle prove.

I «misteri» d



1

La gomma (e il semiasse) di MERZARIO

Il j'accuse ad Arturo Merzario, era cominciato (come avete letto a pag. 2) a Spa; atteggiamento nei confronti del pilota della Ferrari, rinfocolato dall'assurda presa di posizione del suo partner nella Ferrari Carlos Pace (anche questa riferita a parte). Già la vigilia della Targa era apparsa movimentata nel clan Ferrari da due episodi. Anzitutto i rimbrotti di Merzario verso Vaccarella, quando il siciliano aveva toccato in prova contro un mucchietto di tufo al centro della strada. Poi si era manifestato il problema delle gomme.



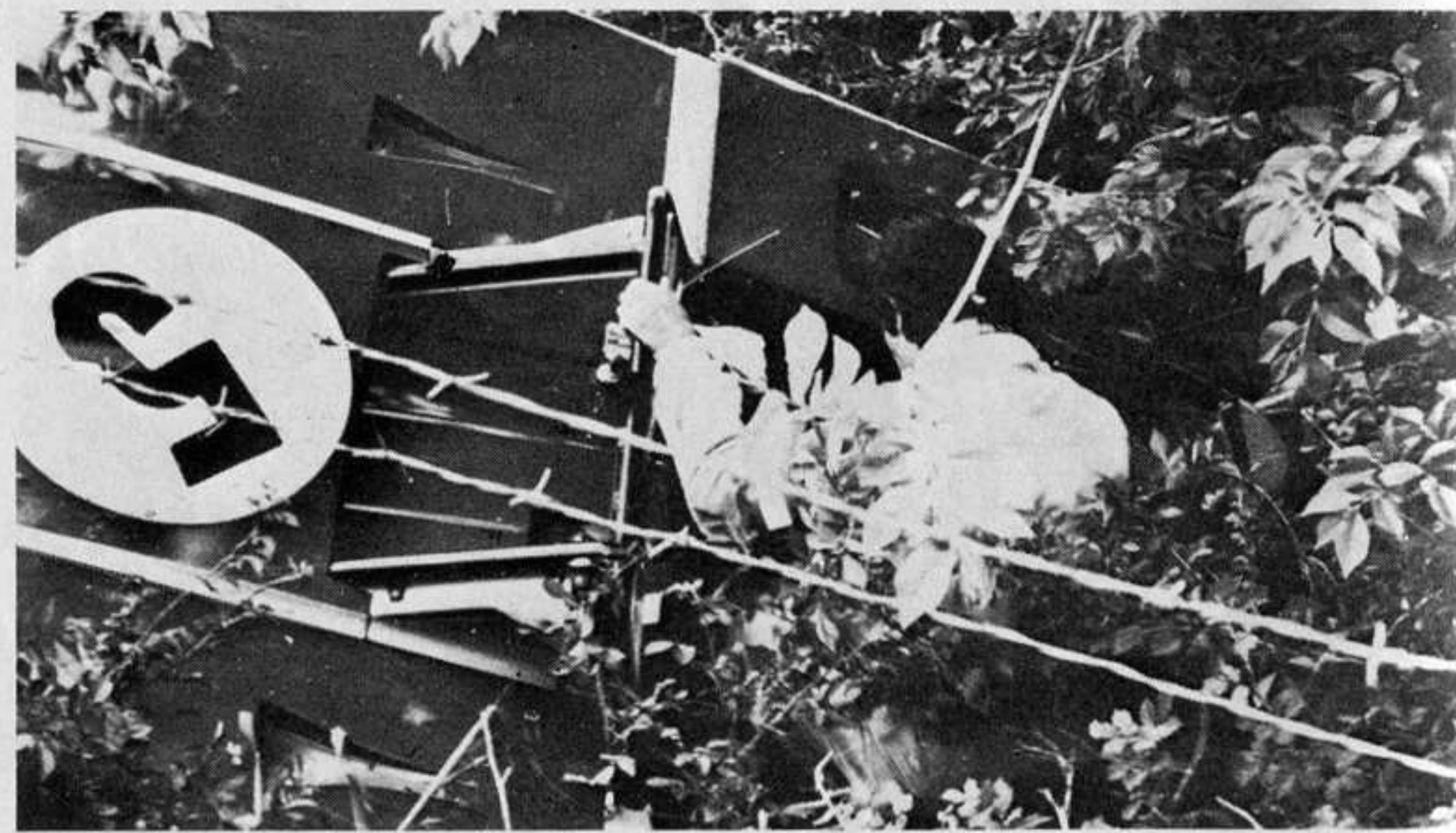
La Goodyear aveva mandato in Sicilia delle coperture con una miscela tipo Spa. Questo aveva causato problemi di aderenza (anche all'Alfa) perché le gomme tipo circuiti molto veloci entrano in temperatura giusta (e quindi offrono adeguata stabilità) a 200 gradi. In Targa, sul rettilineo di Bonfornello, esse raggiungevano al massimo una temperatura di 120°, con evidenti problemi. Ma quando Merzario fece presente ai tecnici della Ferrari l'inconveniente, venne immediatamente zittito. Ci volle soltanto che Ickx, una volta arrivato in Sicilia, pretendesse anche lui dopo le sue prove delle gomme diverse (tipo Kyalami F.1), perché il responsabile tecnico a Maranello ing. Colombo si decidesse a farle arrivare di furia dall'Inghilterra.

Poi, in corsa, sapete cosa è capitato: Merzario fora verso la fine del primo giro, arriva al box con la gomma sgonfia, la cambia, prosegue, fa uno spettacoloso inseguimento e si riporta al terzo posto nel secondo giro, infine rompe il semiasse a Cerda. Appena arrivata questa notizia al box, le accuse dei tecnici sono state tutte contro Merzario. Tra l'altro il Q.G. di Maranello venne informato che egli aveva camminato con la ruota sgonfia per una ventina di chilometri, causando le vibrazioni decisive. In realtà di km ne erano stati percorsi 10.500. Il crucifige del pilota comasco era avallato dalle dichiarazioni del suo partner Vaccarella il quale affermava: «lo avrei cambiato la gomma». A parte ogni valutazione di tempo, che eventualmente sarebbe stato perduto con l'orgasmo comprensibile, c'è da specificare che non si è spezzato il semiasse (della ruota posteriore sinistra) ma è «scoppiato» il manicotto alla sua estremità. Una avaria che ricordiamo abbastanza abituale su questo tipo di organo, dai tempi della Lancia Ferrari F.1 di oltre 15 anni fa. Inoltre c'è da considerare che, con la posizione dei freni al centro, le ipotesi di avaria per sofferenza possono moltiplicarsi.

Si tratta ovviamente di ipotesi, ma nessuna attenuante è stata portata nei confronti del pilota italiano. Persino la sua partenza bruciante «tipo salita» è stata messa in discussione da personaggi che, guarda caso, proprio lo scorso anno esaltarono questa tipica aggressività di Merzario, che rese possibile la scioccante sorpresa e quindi la clamorosa sconfitta delle Alfa Romeo in Targa Florio (presentatesi in 4 contro una Ferrari). Di contro l'ing. Jacky Caliri è sembrato farsi particolare premura, nel tornare a Maranello il lunedì dopo la Targa Florio con il sasso (di 30 kg), portato da alcuni operatori del collegamento della radio ferrarista da quella postazione al km 45 dove, meno di mezz'ora dopo il ritiro di Merzario, usciva fuori strada di scena la Ferrari n. 5 di Jacky Ickx che stava tallonando (anzi aveva guadagnato — pare — otto secondi) l'Alfa Romeo di Stommelen.

Queste foto ce le ha mandate da Palermo il cav. Salvatore GELFO. E' stato testimone oculare dell'incidente di Jacky Ickx, nei pressi di Collesano. Il pilota belga riferirà al box che egli aveva urtato un sasso caduto sulla strada, prima che lo stesso commissario di percorso riuscisse a portarlo via. Accanto leggete testualmente il rapporto del commissario siciliano che è sostanzialmente diverso. Anche il nostro fotografo-testimone ha escluso la presenza del sasso sulla traiettoria delle macchine. L'incidente comunque è stato più drammatico di quanto si pensasse. Lo si vede da queste fotografie. Nel cunicolo vicino al muretto, dove la Ferrari è finita saltando fuori traiettoria dalla parte opposta della strada, l'albero fronzuto ha evitato il totale capottamento. Ickx è uscito abbastanza scioccato dall'esperienza (come mostra la foto a destra) e poi, dopo essere stato assediato dai tifosi in una casa colonica dove l'hanno rifocillato, egli ha potuto raggiungere il box di Cerda grazie all'elicottero dei carabinieri arrivato un quarto d'ora dopo l'incidente (vedi foto piccola)

2 Il sasso (nella cunetta



VENERDI 11 maggio
 prove del mattino - Zeccoli (con l'ALFA 333 8 cil. della Brescia Corse) tocca e rompe il tubo di raccordo olio. Sarà l'avaria che impedirà la qualificazione di questa macchina rimasta sul percorso. Redman e Ickx, subito dopo il primo giro di allenamento tornano con l'anteriore e il posteriore, rispettivamente, pizzicati contro paracarri. De Adamich rimane con l'acceleratore bloccato in zona bivio Polizzi e rompe il cofano dalla parte anteriore destra.

prove del pomeriggio - Regazzoni (ore 16,25) nella discesa dopo Caltavuturo in una curva veloce perde il controllo dell'Alfa e finisce nella scarpata dopo 4 capriole. Illeso ma vettura irrimediabilmente, tutta insaccata. Ickx ritarda col «muletto». Fa il giro in 1 ora e torna senza cofano. Al box dirà di averlo dovuto staccare perché lo perdeva. In realtà glielo staccarono i meccanici Alfa a Polizzi dopo che aveva picchiato per un testa-coda.

SABATO 12 maggio - notte
 Rimessa in sesto l'Alfa 333 8 cil. che si spera ancora di schierare in partenza con la coppia Regazzoni-Facetti (che poi non partirà) in un rapido collaudo urta con Carlo Facetti l'anteriore, che dovrà essere risistemato.

DOMENICA 13 maggio
 corsa - ore 9,40 nella discesa di Campofelice Merzario fora una gomma della Ferrari. Prosegue per cambiare al box • ore 10,15 all'inizio del terzo giro, a Cerda, la Ferrari di Merzario è ferma per rottura del semiasse • ore 10,50 esce fuoristrada al km 44, zona Collesano, Ickx. La versione del pilota parla di urto contro un sasso «caduto» e rimasto sulla carreggiata • ore 11,10 l'Alfa (in testa) di de Adamich (Stommelen), entrata in contatto contro la Lancia di Adamo al km 42 rompe contro la roccia (dopo la traiettoria troppo costretta) la sospensione anteriore sinistra.

Questi i fatti. Ora passiamo alle documentazioni e alle analisi.



Il pilota della Lancia, il marsalese Adamo, nella prima dichiarazione resa ai box di Cerda, dopo l'incidente ha testualmente dichiarato: «de Adamich mi ha sbattuto fuori strada dopo avermi tamponato. Ho fatto un testa coda, però mi sono rimesso in carreggiata e ho proseguito. Più avanti ho visto l'Alfa ferma al lato della strada». Sulla base della dichiarazione del loro pilota pare che i dirigenti della sua Scuderia sostengano che de Adamich avrebbe stretto la Lancia n. 180 per «vendicarsi» di non aver ottenuto strada subito. Così il pilota milanese si sarebbe trovato fuori traiettoria andando a picchiare contro la roccia rompendo la sospensione. Questo grafico dell'incidente è appunto realizzato seguendo la dichiarazione del pilota siciliano. Le osservazioni, in contrappunto, qui sotto.

ella TARGA



3

DE ADAMICH e l'«ombra» LANCIA



Il partner di de Adamich, il pilota tedesco Stommelen, non è stato molto generoso col compagno dopo l'incidente che ha tolto di gara l'Alfa Romeo forse destinata a vincere la 57. Targa: «Io ho dovuto sorpassare altre vetture meno veloci e non mi è capitato nulla» avrebbe detto Rolf. Ma forse ha un po' la memoria corta, dimenticando quante volte alla Porsche nel passato ha causato analoghi problemi. Ma ecco (nelle foto di due altri lettori-collaboratori, i signori Licciardi e Procaccini di Catania) la documentazione dell'Alfa Romeo 33tt12 con la ruota anteriore sinistra piegata nell'urto decisivo avvenuto sulla sinistra, contro la roccia all'interno della strada

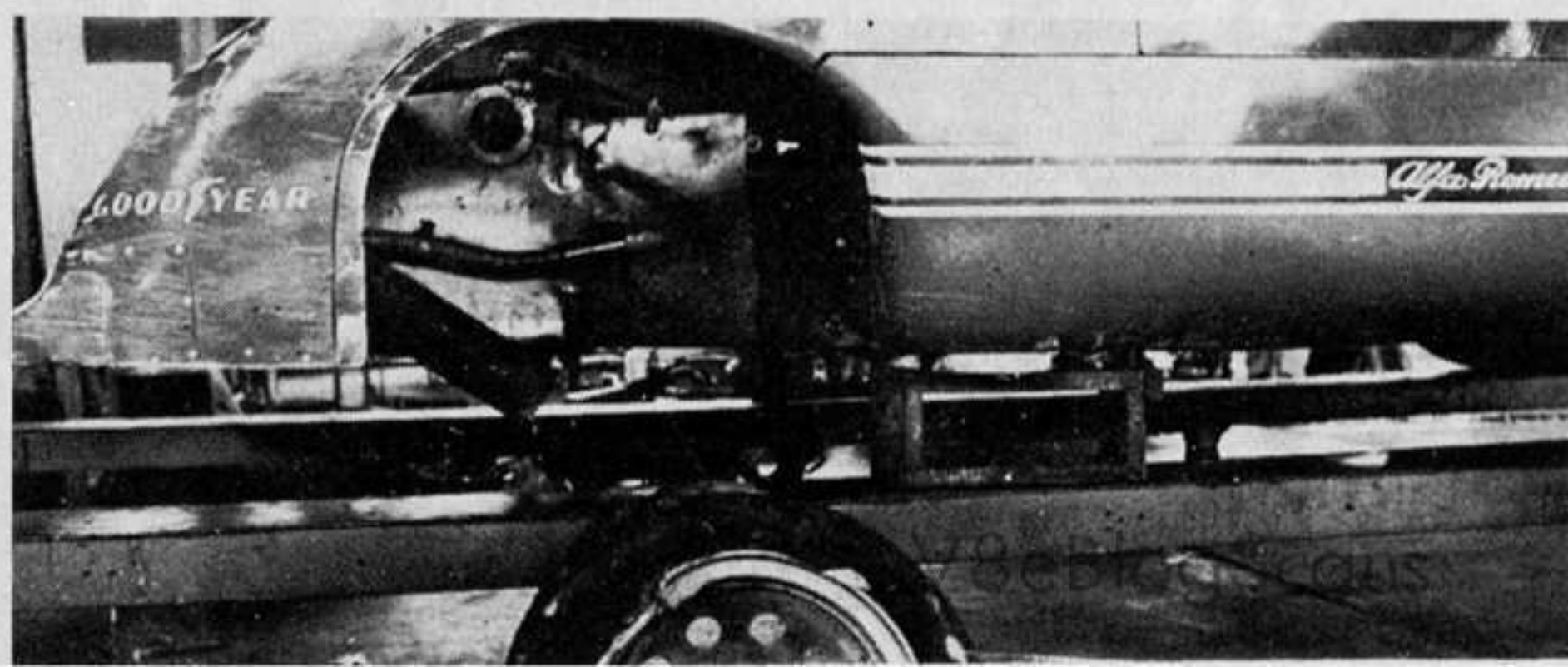
di ICKX

Il capo posto dei commissari di percorso in servizio al km 45, Antonio Jorio, così racconta l'incidente accaduto a Ickx in corsa:

«Al km 45 la strada forma una doppia "esse" ed è stato appunto nell'abbordare la prima delle curve che la vettura n. 5, data l'alta velocità, andava a sfiorare il guard-rail che si trova a sinistra, all'uscita della curva stessa. Il pilota cercava di riportare la vettura al centro della strada, ma non vi riusciva e, sbandando, andava a sfiorare il bordo della strada al lato opposto. Qui la ruota anteriore destra, o il frontale bassissimo, FACEVA ALZARE DALLA CUNETTA UNA PIETRA che andava a finire sotto la ruota posteriore sinistra, provocando l'effetto di fare alzare la vettura, agevolandone la tendenza a seguire il rialzo che si trova a destra della stessa curva. Data la velocità, la vettura proseguiva nella sua marcia fino a precipitare nel fossato per lo scolo delle acque che ivi si trova. Non è vero quindi che la pietra fosse stata fatta rotolare sulla strada, ma è vero che quella pietra è stata «sradicata» dalla vettura di Ickx».



Qui sopra si vede l'anteriore destro dell'Alfa 33 picchiata da de Adamich contro la coda posteriore sinistra della Lancia HF; sotto, la parte anteriore sinistra (sospensione rotta già smontata) dopo l'urto determinante che ha fermato l'Alfa in quel momento prima



«La Ferrari ci ha pagato i danni per l'incidente che l'anno scorso avemmo con Munari». Con queste parole i patron di scuderia della Lancia Fulvia «ombra» n. 180 si sono rivolti a de Adamich dopo l'incidente che ha praticamente bruciato le speranze Alfa in Targa Florio. Quasi a voler dire che, anche quest'anno, il fatto che quella stessa macchina fosse stata coinvolta (con altro pilota) in un incidente di superamento, non significava nulla. Anzi, de Adamich, per questo episodio, ha avuto molte critiche. La più ovvia delle quali è stata: poteva aspettare, tanto ormai aveva saputo di essere primo con oltre 6 minuti di vantaggio! A parte che la Targa Florio è un percorso tutto di simile tortuosità, escluso il rettillo di Bonfornello dove peraltro non è semplice superare, non fosse che per la preoccupazione della cornice di folla, il punto dove è avvenuto il contatto qui documentato era uno dei più adatti proprio ai sorpassi! A detta del nostro Mangano, lo stesso pilota Adamo avrebbe ammesso di aver tenuto dietro per un po' de Adamich, perché non si era accorto nemmeno dei suoi lampeggiamenti. Ma, nell'incidente, egli non ammette di aver tagliato la strada. Anzi sostiene che de Adamich l'avrebbe volutamente stretto per vendicarsi. La conseguenza di questa manovra sarebbe stata la modifica della traiettoria dell'Alfa, tanto da portarla a picchiare a destra e rompere la sospensione. Sulla base di questa descrizione abbiamo ricostruito (sopra) lo

«Ecco quanto racconta il commissario di percorso Antonio Aro-ne in servizio con altri al posto di sorveglianza n. 42: «Mentre la vettura portante il numero di gara 180 (la Fulvia di Adamo) si apprestava ad affrontare una curva a largo raggio a sinistra, la vettura n. 6 (l'Alfa di de Adamich) entrava "stretto" sulla sinistra della 180. Non essendovi spazio sufficiente, la vettura n. 6 pizzicava un muretto e forse, non ne sono certo, anche il retro della vettura 180 che dopo qualche ondeggiamento usciva di strada. Dopo l'impatto col muretto la vettura n. 6 proseguiva, malgrado avesse la ruota anteriore sinistra fuori uso, per circa trecento metri, per arrestarsi poi definitivamente».

schizzo dell'incidente. Ma proprio esso dimostra che, se così fosse stato, de Adamich avrebbe urtato sempre con la parte destra della sua Alfa. Invece, come le foto documentano, la «toccata» sul fianco destro riguarda il contatto con la Lancia, mentre l'avaria della sospensione è sulla sinistra. E ciò significa che de Adamich non ha toccato ancora a destra, come vorrebbe il disegno, ma a sinistra. E ciò vuol dire che non è stato lui a stringere (sulla destra) la Lancia, ma la Lancia a portarlo sulla sinistra.

Avventurosa come sempre la TARGA dei piloti di casa

Il Sahara dei siciliani

CERDA - I piloti siciliani hanno il pallino della Targa Florio, ritenendola non a torto la corsa per «eccellenza», un traguardo inseguito di anno in anno. La regolamentazione di questa corsa, ovviamente non avvantaggia per niente la fitta schiera di piloti isolani, nel senso che in definitiva finiscono per ottenere l'ok per la partenza soltanto un numero di piloti e vettura di gran lunga inferiore alla domanda. Le cause e i motivi di questi «assottigliamenti» vanno naturalmente ricercati nelle spese ingenti da sostenere per disporre di una vettura competitiva, nei guasti meccanici dei giorni precedenti la corsa, nell'impossibilità di reperire in extremis i pezzi di ricambio.

Nonostante tutto il bilancio di quest'anno è senz'altro positivo. I piloti siciliani, pur se decimati all'arrivo come una spedizione in pieno deserto sahariano, hanno colto brillanti affermazioni, in barba all'ecatombe di vetture. Rimasto appiedato il «preside volante» Nino Vaccarella, il miglior siciliano è risultato «Frank Mc Boden» (sotto questo pseudonimo si cela un noto rappresentante di tessuti palermitano) della scuderia Ateneo, quarto assoluto in coppia con Moreschi con la Chevron B 21. Questo pilota, già messi in luce prepotentemente nel corso della trascorsa stagione agonistica con una AMS 1000,

di lavoro è costretto per lunghi periodi a tenersi al di fuori dell'ambiente delle corse. Affezionato alla Targa, ha sempre fatto buona figura, come nel '72, portando a termine una splendida gara con una «Volksporsche» della Strhaale.

Nella classe da 1000 a 1300, superiore ad ogni aspettativa, la Gigi P/2 (gi sta per Giuseppe e gi per Garofalo e P/2 per secondo esemplare) vettura costruita pezzo per pezzo dall'ing. Garofalo che l'ha guidata con Alfredo Riolo (concessionario della Lancia a Palermo): sono finiti secondi di classe. Al terzo posto Giancarlo Barba e Mario De Luca, che hanno pilotato una Giliberti, la singolare vetturetta, mossa dal motore Fiat 128/1300 e derivata dalla Autobianchi A 112. Barba, non stava nella pelle, nonostante un'ora di assistenza (ha cambiato tre volte le gomme e una sospensione anteriore presa in prestito da un 112 posteggiato ai margini della strada), poiché è riuscito nell'impresa di portare a termine una Targa, dopo sei tentativi precedenti, tutti falliti. De Luca, decisamente più fortunato era alla prima esperienza nella Florio.

E' andata un po' male alla CR CDS 1300, un prototipo ideato e realizzato da Clementino Ravetto (ex pilota, concessionario della Fiat con l'hobby degli aerei da turismo) e Saro Battaglia in una mini azienda costruttrice con

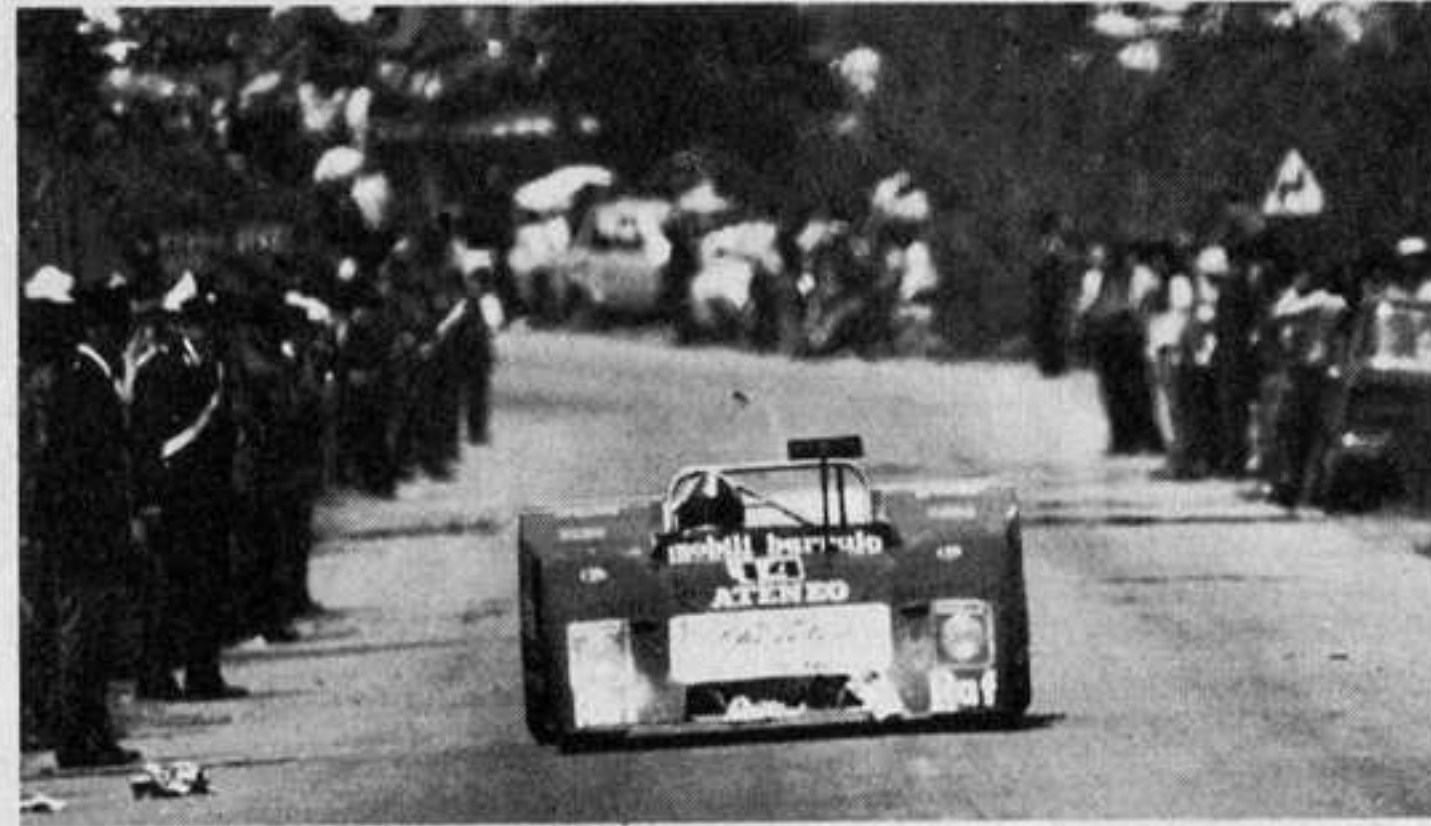
tempo nella propria categoria. Secondi di categoria (da oltre 1000 a 1300) Nanni Marino e Toti Suter con la Fulvia HF preparata da Ferracane. Marino, bancario palermitano, si è «girato» nel corso del secondo giro, subito dopo la «curva del paralitico». Preziosi minuti sono stati poi persi, nel terzo giro, per la formazione di un antipatico «fumo» nell'abitacolo.

Sono da elogiare per la regolarità Vittoriano Cuttitta (proveniente dalle gare di regolarità) e D'Alù (Lancia HF) quarti nella GT sino a 1600, Balistreri-Rizzo su identica vettura, finiti al quinto posto. Pantò-Bonaccorsi hanno portato al traguardo l'unica Opel superstita.

Nella Turismo speciale, classe oltre 2000, il palermitano Federico (figlio dell'indimenticabile Conte Federico, direttore di corsa, tanti anni fa della Targa) e «Shanghy-là» su BMW, senza eccessivi problemi di spingere a fondo hanno disputato una attenta corsa, con il preciso obiettivo di arrivare al traguardo, nonostante una grave avaria al differenziale. Analoga prestazione hanno fornito il catanese Famoso e Di Gregorio primeggiando con la BMW nella classe fino a 2000. Durante il primo giro «Iccudrac», noto ingegnere palermitano, assiduo partecipante ai rallies internazionali insieme alla moglie, è uscito indenne da un ribaltamento in serie della Al-



Sopra, a sinistra la Porsche-Bonomelli portata al settimo posto assoluto dalla coppia parmense Borri-Barone. A destra, la BMW turismo di «Shangry-La»-Federico. Sotto, a sinistra la Chevron di Bonetto e Alberti, giunta fino al 5. posto assoluto. A destra, la Chevron di «Mc Boden»-Moreschi, quarta



e che, grazie al settimo posto assoluto conquistato a Monza nella recente 1000 Km, sempre con Moreschi, ha finora regalato alla Chevron ben diciassette punti nel Mondiale. Al settimo giro, mentre era alla guida il palermitano, la Chevron in questione figurava al terzo posto assoluto: un cambio di pneumatici (anteriore destra e posteriore sinistra) resosi necessario per precauzione ha fatto perdere ben tre minuti preziosi.

Altro pilota a mettersi in chiara evidenza è stato Giulio Pucci, figlio del famoso barone Antonio, già vincitore di una Targa in coppia con Colin Davis e prossimo factotum di un autodromo «casereccio» di proprietà in località Calcarelli. Pucci jr. in coppia con il tedesco Stekkonig ha gareggiato con una Porsche Carrera RSR, sesto assoluto e terzo nella classe sport fino a 3000. Il motore della vettura, fra l'altro, ai più alti regimi si surriscaldava pericolosamente consigliando prudenza ai piloti. Pucci jr. abbronzato più che mai, nel corso delle prove aveva danneggiato due vetture della Martini: per ben tre volte, alla Targa si è classificato al sesto posto assoluto!

Undicesima assoluta e terza nella Sport da oltre 1600 a 2000 la Chevron B 21 del palermitano Armando Floridia (concessionario della Porsche-Volkswagen), di Formento e di «Pooky». Floridia, si è messo in luce nelle cronoscalate, ma poi per gli impegni

ambiziosi programmi di sviluppo. L'auto affidata a Totò Calascibetta e a «Apache» (pilota palermitano che solitamente ha corso alla Targa con Raffaele Restivo e famoso per la frase: «Non corro più...») ha accusato degli inconvenienti alla pompa di benzina: il ritiro è stato inevitabile.

Comunque, giova sottolineare che nel corso delle prove ufficiali questa vettura aveva ottenuto il migliore

tempo della Indomar Corse. Appiedato quindi, Roberto Chiaramonte Bordonaro che fra l'altro aveva interrotto un safari in Africa per prepararsi a puntino per la Targa.

La Chevron di «Amphicar», al km tredici è stata costretta al ritiro per aver bruciato la guarnizione della testata. Noie al circuito elettrico ha accusato l'AR GTA di Sergio Mantia (noto medico sportivo palermitano) e di «Giusy» (l'unica pilota in corsa), costretti così al ritiro. Maione che correva con Vigneri ha avuto purtroppo un guasto irreparabile al cambio, della Porsche 911-S, mentre al sesto giro era al comando delle GT 2000.

Pucci Spatafora, con l'Alpine, è finito fuori strada investendo due spettatori. «Amphicar», ha poi sostituito l'indisposto Caci che era in coppia con «Manuelo» (il noto pilota palermitano sequestrato tempo addietro nei pressi della propria abitazione) su di una Fiat Abarth 2000. Però a causa dell'eccessiva mole di «Amphicar» il sedile della vettura non ha retto, con inevitabile forfait. Paolo De Luca, su AR GTA è finito su di un muretto, danneggiando irrimediabilmente la macchina. Runfola, avviatosi bene, ha poi ceduto la Porsche 911-T a Benvenuti (parente del noto pugile) ma la vettura per un guasto si fermava dopo quattro chilometri.

Vincenzo Bajardi

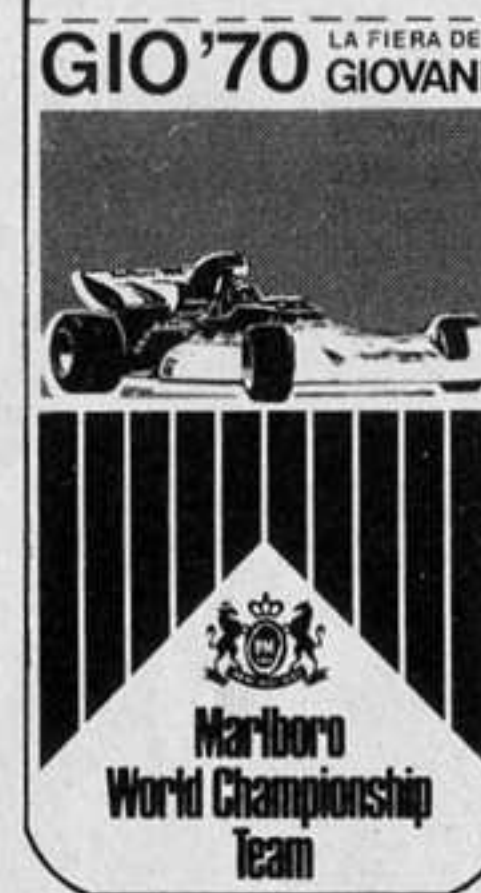


come ogni anno

**ANATOMIA
CIFRATA
della TARGA**

adesso
si vota a

Presentando questo
tagliando potrai visitare
GIO '70 con lo sconto e
pilotare il simulatore
di guida MARLBORO-BRM



L'adesivo GIO' 70-Marlboro che AUTOSPRINT offre ai propri lettori in questo numero, servirà anche, (nel talloncino piccolo lo trovate scritto) ad entrare a prezzo ridotto al padiglione di GIO' 70 la Fiera dei Giovani e quindi a votare AUTOMOBILISSIMA. E' una sorpresa per la verità, non riservata a tutti i lettori. Lo troveranno coloro che abitano in Lombardia, Toscana, Veneto, Emilia e Marche. Non si tratta di una discriminazione, ma semplicemente di interessare con questa iniziativa coloro che, data la posizione geografica, hanno più probabilità di usufruire del tagliando sconto. Questa «limitazione» comunque ci impegna a «risarcire», si fa per dire, in futuro i lettori delle altre regioni con iniziative analoghe loro riservate.



mobilissima '73

L'agitazione sindacale che ha «bloccato» lo smistamento della posta, ha fermato la marea di schede di AUTOMOBILISSIMA e pertanto non siamo in grado di darvi una classifica parziale del nostro referendum perché comunque non rispecchierebbe che una parte solo dei voti pervenuti. Questo tuttavia non compromette nulla nel meccanismo del referendum. Il 23 maggio prossimo aprirà i battenti GIO' 70, la Fiera bolognese dei giovani, e in quella sede faremo convogliare i voti che man mano arrivano in redazione. Come sapete la votazione continua a GIO' 70 fino al 3 giugno, giorno di chiusura della manifestazione. Un pronostico o anche solo una indicazione sul come finirà questa seconda edizione di AUTOMOBILISSIMA '73, è difficile: possiamo dirvi che la lotta è quanto mai accesa specie per quel che riguarda la piccola e media cilindrata, e senza dubbio si rivelerà decisivo l'esito della votazione dei visitatori di GIO' 70.

Le urne per votare AUTOMOBILISSIMA si troveranno a fianco dello stand di AUTOSPRINT nel quale sarà esposta la PANTERA DE TOMASO che premierà il vincitore del TOTOCOMPUTER. Sempre presso lo stand di Autosprint sarà organizzata una

gara tra i visitatori al volante di «micro guide»

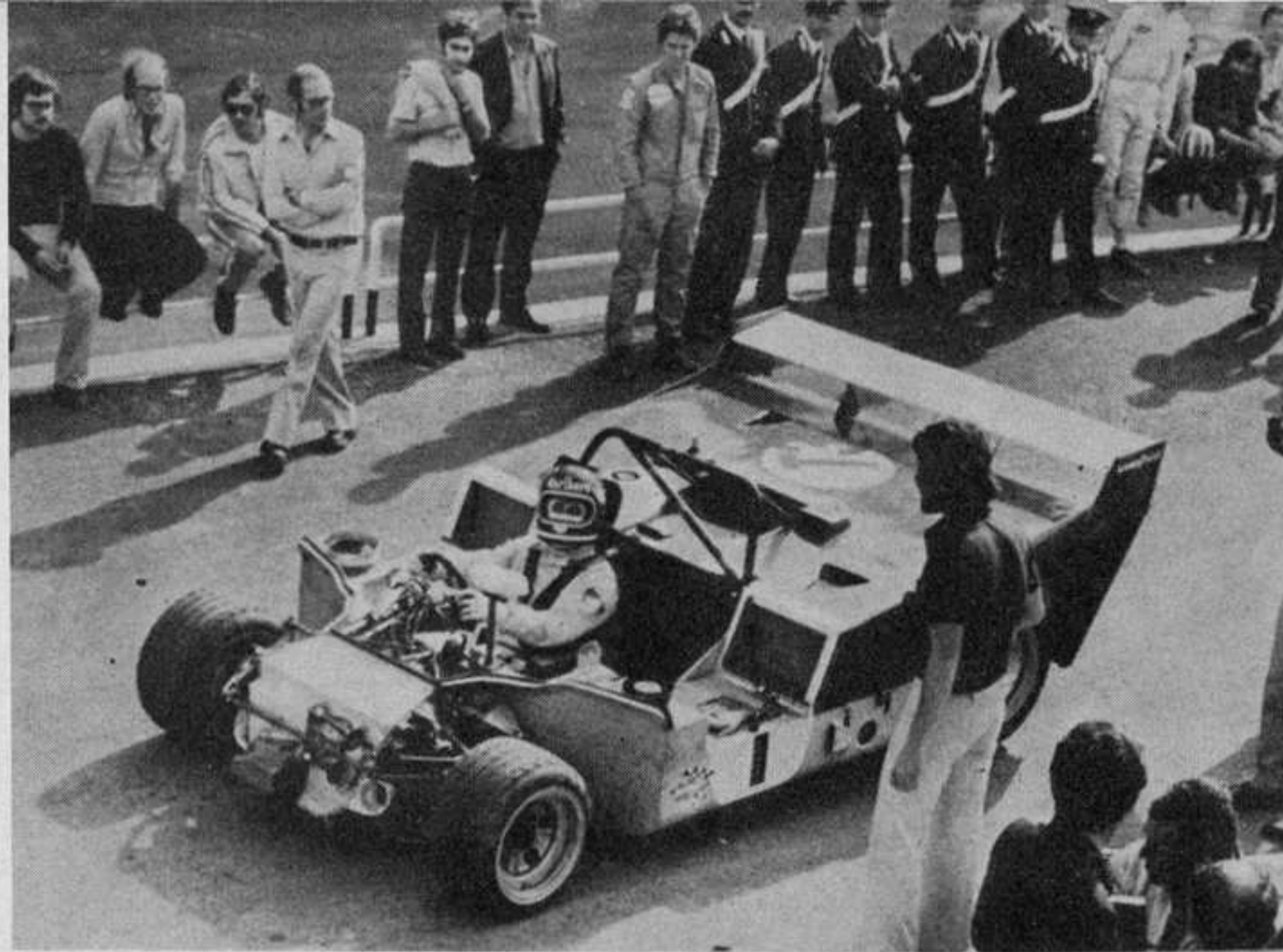
Tutto quanto interessa la vita dei giovani è ben rappresentato e «vissuto» a GIO' 70. Ci saranno complessi e cantanti, ospitati nel CIRCUS SOUND, un tendone del circo Darix Togni: i Nomadi, Al Bano, Guccini, Pappalardo, Giovanna, I Camaleonti, Le Ore di Punta, non sono che alcuni nomi tratti da una lunga lista. La moda giovane sarà vestita in simpatiche sfilate, mentre per gli amanti dell'arte sarà allestita una «collettiva» di pittori al margine della quale saranno organizzati incontri e dibattiti. Lo sport prenderà una gran fetta dello spazio e del tempo di GIO' 70: automobilismo, motociclismo, pallacanestro, ginnastica artistica, pattinaggio, pallavolo e anche arti marziali (judo e karaté) che stanno conoscendo un boom straordinario anche cinematografico, vedranno svolgersi manifestazioni di ogni tipo: gare, lezioni, esibizioni singole e a gruppi.

Vi ricordiamo che quest'anno a GIO' 70 sarà possibile partecipare anche con la speciale tessera TEEN-AGERS con la quale i giovani dai 13 ai 20 anni potranno entrare a GIO' 70 negli otto giorni feriali della Fiera ad un prezzo globale di L. 1.000.

250 mila macchine (che incasso?)

● Dopo le prove, ma soprattutto in gara, alcuni piloti siciliani, che hanno più fresco il « metro di paragone » con le condizioni abituali del fondo stradale, hanno trovato il manto d'asfalto particolarmente scivoloso, provando la sgradita sensazione, in frenata, di vedere la propria macchina a... ruote bloccate.

● Secondo i rilevamenti della Polstrada qualcosa come 200-250 mila macchine erano sul tracciato della Targa. (Se avessero pagato tutte le MILLE LIRE previste capito che incasso!) Tenendo per buona la media « precauzionale » di tre persone per vettura, più i pullman, i treni e gli indigeni c'è da credere che questa Targa è stata vista da oltre 750.000 persone.



CERDA - La 312 P « strip » di ICKX ai boxes, dopo l'incidente delle prove. E' accaduto il venerdì, verso la fine degli allenamenti, poco dopo la capriola di Regazzoni. Il belga aveva voluto provare il « mulletto » (cioè, la 312 P versione '72 con le sospensioni anteriori tipo '73). Ma, arrivato lungo in una curva nei pressi di Polizzi, per l'urto si è staccato il cofano. Sono stati i meccanici del posto box d'emergenza Alfa che hanno aiutato il ferrarista a togliere del tutto il musetto, poi riconsegnato a fine prove ai colleghi modenesi

Dopo lo scatenarsi di (prevedibili) polemiche, riproponiamo un quadro riassuntivo preciso degli INCIDENTI

La TARGA « nera »

Investito anche un mulo

PALERMO - Nata sotto la stella disperata dell'ultimo appuntamento, la Targa Florio, a visto susseguirsi, come in un film allucinante, una lunga sequenza di incidenti, due dei quali mortali. Un dato di fatto che, purtroppo, per una serie di circostanze, è stato recepito da alcuni giornali in ritardo (e di qui i lai).

Il primo, a stretto rigore, ha con la corsa un legame solo indiretto visto che non si è svolto, né in prova né in gara, ma solo sulla strada della Targa, poco dopo il rettilineo di Bonfornello, e ha avuto protagonisti due piloti che alla corsa di Florio avrebbero dovuto partecipare, il palermitano ANTONIO GUAGLIARDO e l'inglese CHARLES BLYTH.

Guagliardo, al mercoledì pomeriggio stava recandosi da Cefalù verso i box per effettuare le verifiche su una Fiat 1100 pilotata dal 26enne Vincenzo Sollazzo e che recava a bordo il figlioletto del Guagliardo, domenica di 7 anni. La 1100 stava trainando sul carrello la Porsche 911 con cui il pilota palermitano avrebbe dovuto correre la « Targa » quando veniva investita in pieno dall'HF 1,6 di Blyth che aveva a bordo il suo « secondo » Curto Bertson e la moglie.

L'impatto era violentissimo, anche perché la 1100 di Guagliardo veniva compressa tra la Porsche del carrello e la Fulvia, ma nonostante tutto gli occupanti della Fiat avevano la meno peggio. Mentre Sollazzo e il bambino riportavano solo leggerissime contusioni, Guagliardo riportava uno choc traumatico, contusioni frattura mandibolare e trauma cranico.

Nonostante questo i sanitari riuscivano a « rimetterlo » in sesto e ora le sue condizioni sono migliori. Molto, più gravi invece, le ferite riportate da Blyth e dal suo secondo. Il primo accusava un trauma cranico, ferite da taglio alla testa e al mento, otorragia e stato comatoso. Ricoverato al Neurochirurgico di Palermo, cessava di vivere, a soli 33 anni, ventiquattrore dopo. Meno gravi le condizioni di Bertson che nonostante il trauma cranico, l'otorragia e lo stato precomatoso riusciva a salvarsi e si avvia ad una lenta convalescenza.

Anche il giorno della corsa, verso le cinque e mezzo del mattino, si verificava un grave incidente, mentre ancora la strada non era stata chiusa ufficialmente che coinvolgeva una vettura che si recava allo schieramento di partenza e tre spettatori. Fuori dell'abitato di Cefalù tre persone che si recavano verso le tribune di Cerda, sono state travolte da una « Chevron B 23 » in cui c'erano insieme i due piloti Matteo Sgarlata e Sergio Buonapace (questo ultimo afferma che era il siciliano alla guida) erano iscritti alla Targa con il numero di gara 46.

I feriti, Sebastiano di Natale 20 anni, Antonino Scilipoti, 17 anni, Santi Siracusa di 19 (tutti di Terme Vigliatore - Messina) sono stati soccorsi e trasportati all'ospedale di Termini. Scilipoti è stato sottoposto ad intervento chirurgico per la riduzione di fratture esposte ad un braccio e ad una gamba. Gli altri due hanno riportato ferite multiple e choc traumatico. La « Chevron » si è ritirata dalla gara, quindi, ancor prima di raggiungere il circuito.

L'altra sciagura mortale si è avuta invece verso la fine della Florio. GIUSEPPE BONO, 60 anni, di Montelepre, è stato investito in pieno dall'Alpine 1300 recante il numero di gara 184 e pilotata da « DUCIO » (il cagliaritano FERRUCCIO DEIANA) uscita di strada dopo una paurosa sbandata. Nel tentativo di riportare la vettura sulla carreggiata, il pilota ha pure travolto un altro spettatore, Giuseppe Mazzola di 33 anni.

Con un elicottero dei carabinieri i due feriti sono stati trasportati all'ospedale SS Trinità di Termini, dove, purtroppo, per il Bono non c'è

stato nulla da fare. La morte è sopravvenuta ben presto per la frattura della base cranica. Ne avrà, invece, per pochi giorni Giuseppe Mazzola.

Riepiloghiamo anche gli altri incidenti verificatisi nel corso della gara. Il palermitano FRANCO JEMMA, stava effettuando il quinto giro a bordo della sua Alfa GTA quando nell'abbordare una difficile curva — tra Calvuturo e Collesano — sbandava, usciva di strada e capottava.

Segnalato l'incidente l'elicottero dei carabinieri raggiungeva la zona e prendeva a bordo il ferito che, privo di conoscenza, era stato estratto dall'auto da alcuni spettatori. Considerata la gravità del caso lo Jemma veniva trasportato al centro di rianimazione dell'Ospedale Civico di Palermo. Sottoposto ad energiche cure il pilota riprendeva i sensi e veniva successivamente ricoverato al reparto neurochirurgico per accertare la consistenza di una probabile lesione cranica. I sanitari sono convinti di poterlo salvare.

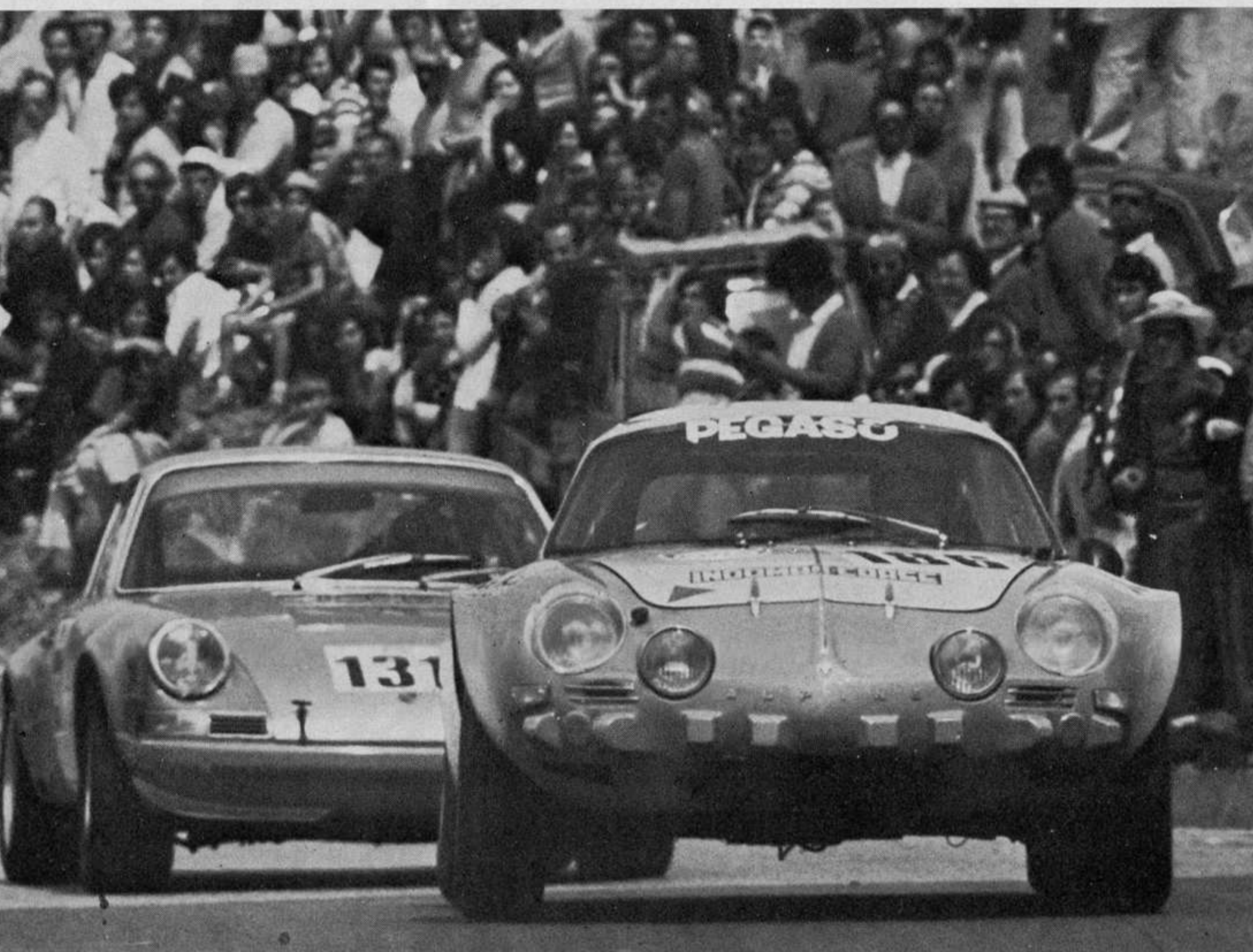
Al sesto giro era l'Alpine contrassegnata con il numero di gara 186 e pilotata da GIUSEPPE SPATAFORA, 29 anni, che usciva di strada e urtava violentemente con la fiancata destra lo spettatore Antonio Miano, 22 anni di Roccalumera. L'incidente è accaduto poco distante dalle tribune di Cerda. Un medico che assisteva alla gara gli ha prestato i primi soccorsi e gli riscontrava una sospetta lesione alla gamba oltre a numerose ferite lacero contuse.

Il MIANO, successivamente, con un elicottero, veniva pure trasportato all'ospedale di Termini dove i sanitari lo giudicavano guaribile in sette giorni. Illeso il pilota della vettura investitrice che ha ripreso la gara, ritirandosi però appena entrato al box.

Anche la BMW di SANTO FAMOSO, di Catania (numero 198) è uscita fuori strada ma per fortuna è arrivato sugli spettatori quasi fermo. L'urto non è stato violento e solo tre persone del gruppo riportavano contusioni. Un medico presente non ha ritenuto disporre il loro ricovero in ospedale. Il pilota dell'auto investitrice ha continuato regolarmente la gara. La stessa BMW, nel corso delle prove, era stata protagonista dell'investimento di un mulo.

PASQUALE ANASTASIO, vincitore con l'AMS delle Sport 1300, veniva « reclamato » a fine corsa, limitatamente a peso minimo e cilindrata dal palermitano Giuseppe Garofalo, un barbuto ingegnere che era finito secondo con una vettura Sport da lui stesso progettata e realizzata: la Gigi P2. Il reclamo comunque è stato rigettato in quanto la cilindrata era giusta e la vettura era anche... sovrappeso.

g. m.



L'Alpine di Spatafora, protagonista di uno degli incidenti meno gravi della « disperata Targa » '73



ciclomotori

S. LAZZARO DI SAVENA (Bologna)

Malaguti

50 CC.

cavalcone - dribbling - motorik - hombre - totem ed una vasta gamma di modelli da turismo, sport e cross

I ribelli della vigilia

CERDA - Sabato sera, prima della partenza, c'è stata aria di contestazione e pure piuttosto violenta, contro i commissari sportivi, Maffezzoli in prima linea, « rei » di applicare alla lettera e senza interpretazioni estensive il regolamento, limitando ai primi ottanta equipaggi, autori dei tempi migliori, il numero dei partenti. Da parte dei piloti si chiedeva che, benché non prevista dal regolamento, fosse organizzata una « lista d'attesa » perché i tempi man mano più elevati, dopo l'ottantesimo, delle prove potessero prendere il via se i « qualificati » non si fossero presentati (molti avevano danneggiato la vettura in prova). Purtroppo si sono avuti dei momenti imbarazzanti quando qualcuno, più « contestatore » degli altri, ha cercato di non far più uscire Maffezzoli e soci dalla stanza, bloccando la porta e tenendovi lontani i possibili « evadendi » con poco simpatici spintoni.

La corsa poi, nonostante le minacce della vigilia non ha subito intralcio alcuno da parte dei « ribelli »

CERDA - Le Ferrari per la Targa sono quelle usate a Vallelunga e a Digione, diverse da quelle allestite per i circuiti più rapidi, Monza e Francorchamps: due 312-P dalle caratteristiche conosciute, più un vecchio modello '72, ancora con passo corto, usato come muletto d'allenamento. Esteriormente, a parte la protuberanza destra, in corri-

nota obliquità degli assi di rollio, che troppo si scostano dall'asse longitudinale, e per il conosciuto comportamento rispetto all'asse trasversale. Ora, correzioni di cinematisimo alle sospensioni, anteriori e soprattutto posteriori, sono state fatte, da Monza a Francorchamps, con buona progressione di risultanze, per una macchina con un vi-

sagezza nelle scelte operate, meriti fiducia ed abbia assoluto bisogno di poter procedere con la massima sicurezza e collaborazione di tutti. Perciò ci sembra che un nuovo sforzo si possa compiere, lasciando carta bianca all'ing. Caliri, perché questo completamento possa attuarsi. I miglioramenti dell'autoteleio sono lenti, date le circo-

Gli assetti sbagliati delle 312

spondenza dei serbatoi per il montaggio della ruota di scorta, tutto si limita a maggiori « spoiler », con piano di prolungamento, alla parte anteriore, e all'impiego del profilo alare con corda allungata, già sperimentato a Francorchamps. E' da rilevare che a questa soluzione si doveva necessariamente arrivare: l'avevamo previsto fin dai commenti di Vallelunga, facendo i raffronti con le dimensioni usate dalla Mirage; ed ora il noto rapporto d'allungamento dell'ala scende da 5,7 a 4,6, con conseguente peggioramento di efficienza, ma con apporto reale di maggiori forze aerodinamiche deportanti, rivolte verso il basso.

Tuttavia, la parte più importante da sviluppare, in questa vettura, resta ancora una volta l'assetto, per la

zio d'origine e con progettazione vecchia di tre anni. Quel che non riusciamo a comprendere è come mai le macchine siano giunte in Sicilia con assetti diversi da quelli precedentemente stabiliti, per cui ancora una volta l'ing. Caliri ha dovuto spendere tempo prezioso nella definizione delle geometrie e delle caratteristiche funzionali richieste per il tracciato madonita.

Carta bianca per CALIRI

Siamo in un momento cruciale per lo sviluppo dell'apparato tecnico della gestione delle vetture Sport di Maranello. Personalmente consideriamo che l'ing. Caliri, per le prove di alta capacità e di

stanze, ma progressivi; segno indubbio che tutte le variabili inserite, nel miglioramento della distribuzione dei pesi e delle geometrie, sono positive e si fanno sentire proporzionalmente. Allora, non resta che favorire questo sviluppo, fino a che non si decida una revisione più radicale del disegno della vettura, continuando sulla strada favorevolmente intrapresa dall'ing. Caliri.

Il primo passo avanti, all'indomani della pur sfortunata esibizione di Vallelunga, è stato quello relativo ai motori: avevamo detto che il verdetto della prova romana era dell'esigenza assoluta di motori da « F. 1 » anche sulle Sport, e la risposta della Casa modenese è stata pronta quanto efficace. Dai 450-460 cavalli a regimi di 11.500-11.800



La Ferrari 312 P di Merzario attraversa Collesano. Le vetture modenesi avevano le solite modifiche tipo Targa, con ruota di scorta montata sul fianco destro e relativi attrezzi. Anche in questa vettura si nota l'antenna del sistema radio rice-trasmittente fra pilota e box

solo K7 Philips registra come un "professional"



K7 fa tutto con un tasto solo

K7 ha il cuore fedele dei registratori professionali. La stessa meccanica dei grandi Philips a cassetta dà a questo prestigioso portatile quella profondità sonora che gli altri non hanno. Nella gamma K7 una vasta scelta di modelli. Mono, stereo, alta fedeltà. A pile. Ad alimentazione mista (pile e corrente). Con dispositivo per la sincronizzazione sonora di diapositive e film. Con livello registrazione automatico. E tanti, tanti altri moderni automatismi.



PHILIPS

giri. Ancora una volta la Ferrari ha dimostrato grande prontezza per questo intervento meccanico e ha dimostrato, con la vittoria di Monza, la piena capacità di tenuta di motori più spinti e più sollecitati. Questa determinante battaglia di motori è stata vinta con tutti gli onori; la riprova l'avremmo avuta anche a Francorchamps, senza la banale ed estranea rottura dei radiatori dell'olio.

Più HP ai bassi regimi

Così, anche la «Targa» ha potuto essere affrontata con motori di queste potenze pur con maggior pienezza ai bassi regimi e con «plafond» fissato a 470 cavalli, quindi con ampiezza di prestazioni sensibilmente accresciuta, vista la progressione a parità di pilota, Merzario, rispetto al modello dell'anno scorso. Ed è una conquista tecnica che non può non sfuggire agli intenditori.

Contemporaneamente il miglioramento viene segnato nella parte telaio per il perfezionamento dell'assetto generale, con lo smorzamento del rollio, tamponando gli effetti negativi al retrotreno, che per reazione accentuano il comportamento eccessivamente sottosterzante della vettura. Anche qui il passo avanti compiuto è di particolare importanza e la macchina, con i suoi 685 chili, ne ha beneficiato sensibilmente. Per quanto difficile sia scoprirne ogni particolare delle caratteristiche funzionali, su un circuito di tanta lunghezza e varietà di conformazione, i risultati d'insieme sono stati certamente positivi ed il comportamento globale è sensibilmente migliorato.

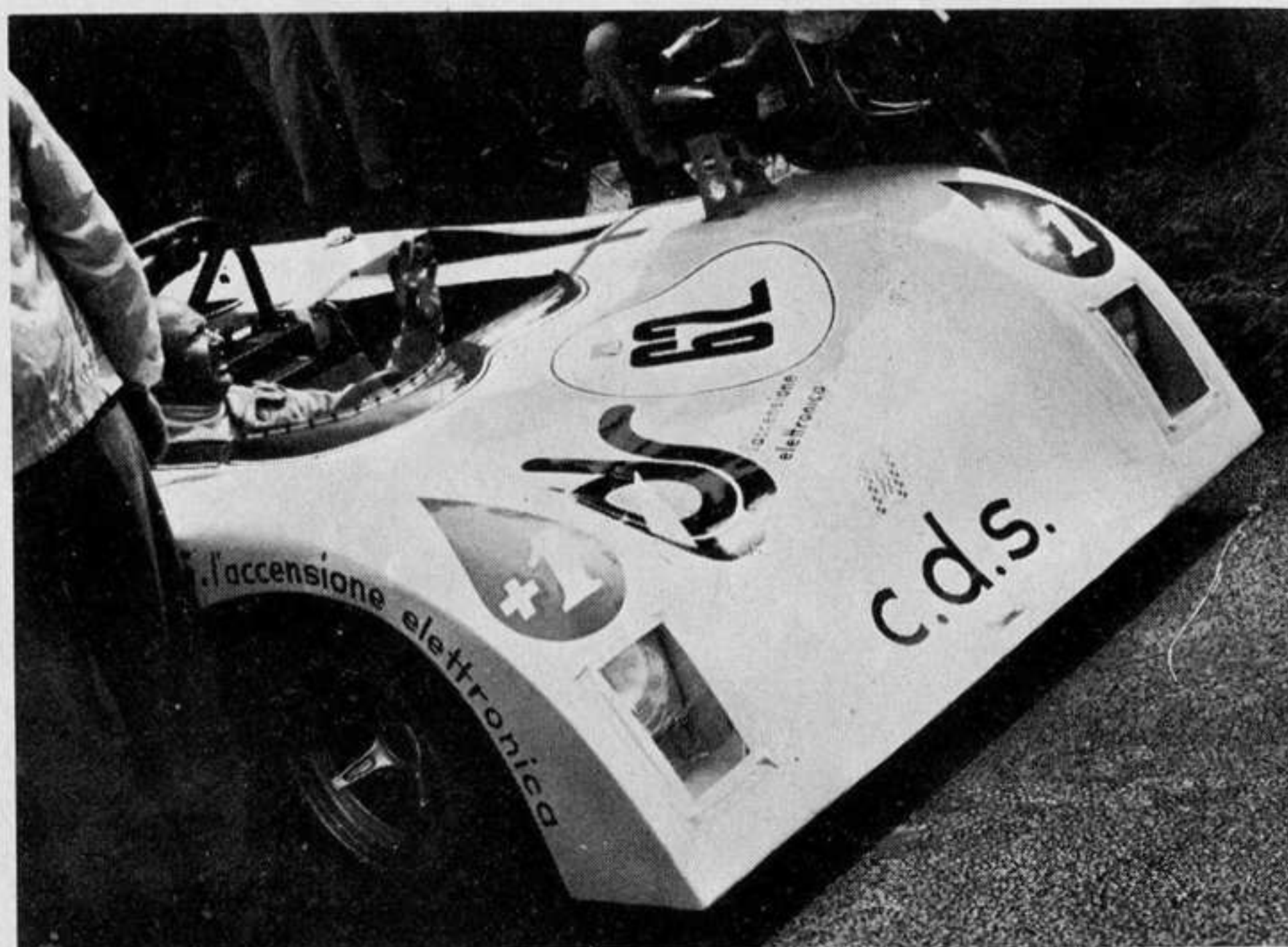
In assoluto, qualcosa di più si poteva ottenere operando sui pneumatici; ma la Goodyear ha portato due soli tipi di gomme intermedie, per cerchi di 15 pollici, con differenze di caratteristiche molto limitate. Le prove con le gomme da 13 pollici di calettamento e mescola media, sono state fatte dopo la richiesta di Ickx per iniziativa della Ferrari. (L'ing. Colombo pare sia andato personalmente in Inghilterra per farle arrivare in Sicilia n.d.d.). I vantaggi ci sono stati, perché questa copertura, con mescola a metà tra le più tenere e le più dure del momento, ma soprattutto con caratteristiche di struttura favorevoli, si prestava maggiormente, con la sua sofficià, per smorzare gli effetti di rollio posteriore, con la progressione più accentuata nell'accelerazione trasversale.

Diversa impostazione

In questa direzione, per puntare al miglior tempo in prova, si sarebbe certamente potuto far molto di più, giacché sarebbe bastato insistere ancora un poco, con i cerchi da 13 pollici e con mescole più tenere, insomma le stesse condizioni che la Ferrari ha sperimentato a Vallelunga. Per la gara, però, l'impostazione è diversa e la varietà del terreno non permette il

minimo rischio. Occorrono gomme sicure, per aderenza e per consumo, al di fuori di ogni pericolo di sbalzo di temperatura, per cui la scelta del tipo intermedio, con battistrada leggermente scolpita, a solchi longitudinali (o meglio equatoriali), è stata la più sensata. Probabilmente, la condizione ideale sarebbe stata quella della ricerca delle stesse caratteristiche funzionali di pregevole sofficià con dimensioni adatte ai cerchi da 13 pollici; e questo è mancato, per la generalizzazione ai 15 pollici preferita dalla Goodyear.

Dal punto di vista aerodinamico, i carichi aggiuntivi, con ala posteriore inclinata a $10^{\circ}=12$ gradi, sono abbastanza eloquenti delle esigenze della «Targa», con il settore



Questo è il due litri CR-CdS, costruito in Sicilia partendo dalla base del telaio Lola e dotandolo di un motore Abarth 1300 4 valvole

veloce sul rettilineo del Bonfornello e con il misto molto stretto della parte centrale del tracciato. Con il nuovo profilo, dalla sezione del tutto simile alla precedente, se non un accentuamento della curvatura del bordo d'uscita, si calcolano a 300 km orari, velocità sviluppata nel tratto più rapido, carichi dell'ordine dei 300 chili a $10=12$ gradi di incidenza, con un assorbimento d'una trentina di cavalli. Ciò valga a dare un'idea del carico aerodinamico necessario.

Da ultimo, la preparazione è stata completata con la sostituzione del motore nella sola vettura di Merzario (rottosi) e con la revisione generale delle due vetture.

Enrico Benzing

TRIUMPH!

BEPI KOELLIKER

Importatore e distributore esclusivo per tutta Italia
Corso di Porta Vittoria, 36 - Milano - Tel. 799.244-795.560

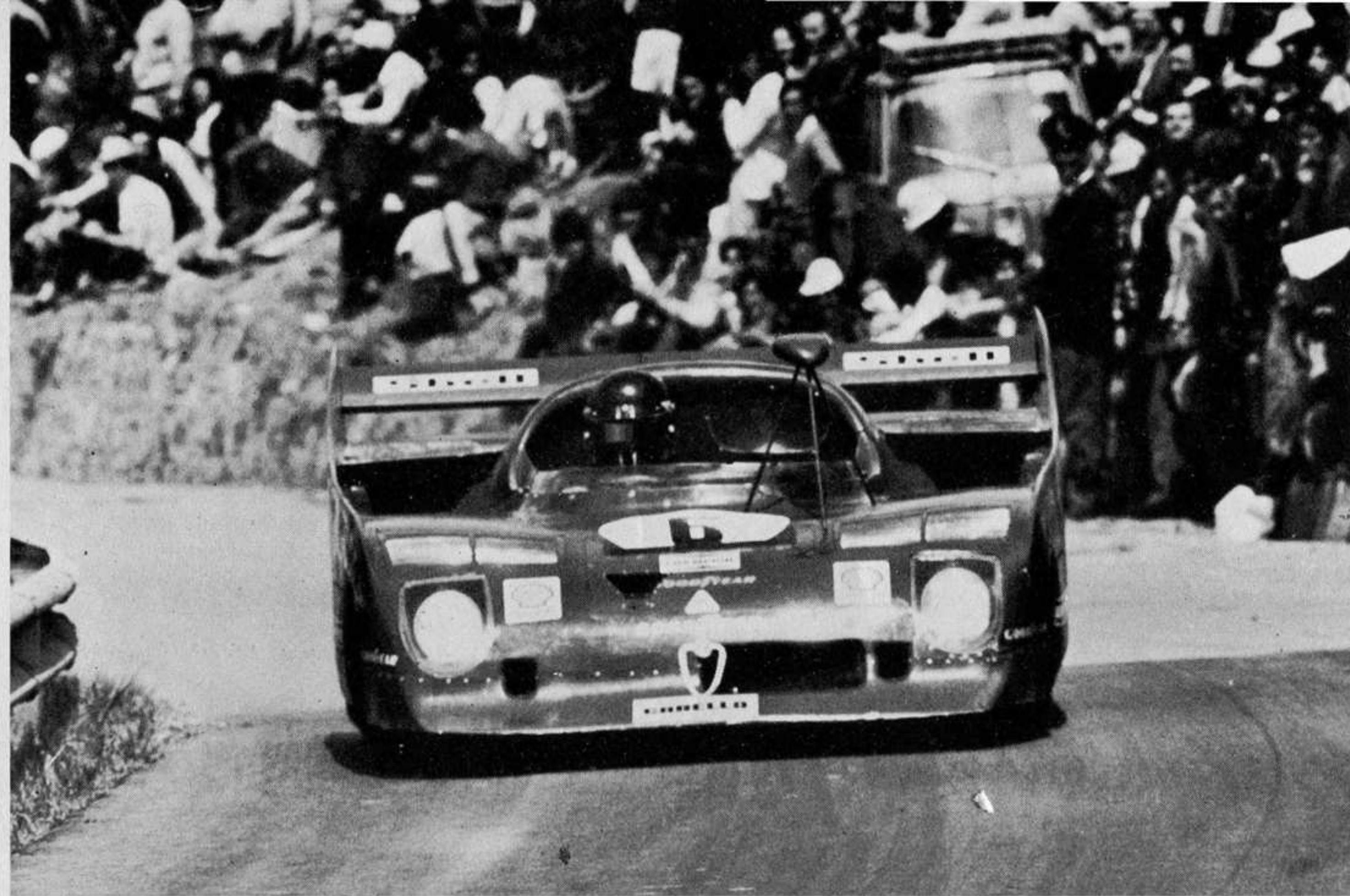
Concessionari in tutta Italia

Studio Troisi
Foto Toscani

CERDA - Il grado di preparazione della nuova Alfa Romeo 33TT12 è apparso più che buono fin dalle prime prove e sono bastati interventi minimi nella messa a punto per raggiungere le più alte prestazioni. Il motore impiegato non è dei più potenti finora frenati all'Autodelta ed il suo livello è dell'ordine dei 470 cavalli a 11.000 giri, con possibilità di escursione nelle marce basse fino a 11.400 giri.

Naturalmente, la soluzione prescelta e definitiva è quella dei quattro supporti di banco, con i cuscinetti alle estremità e le bronzine nei supporti centrali, che finora ha dato le migliori risultanze. Fatto che ancora pochissimi sanno è che i due semiblocchi di questo «boxer» non sono tagliati perfettamente sull'asse verticale, ma con una inclinazione di 7°, per motivi di montaggio e di applicazione dei prigionieri, con sensibili complicazioni di disegno, pur con migliore accoppiamento.

Rispetto al diretto avversario, il 12 cilindri Ferrari, i campi di utilizzazione della potenza sembrerebbero più pieni nella zona inferiore, grosso modo a parità di potenze di punta, a giudicare dal distanziamento delle marce, con ripartizione degli sforzi di trazione fatto



Aerodinamicamente, la 33tt12 Alfa portata in Targa aveva la novità di una accentuata deportanza anteriore, con un deflettore montato basso sul muso, e con la massima incidenza dell'ala posteriore. Ecco de Adamich fotografato pochi chilometri prima dell'incidente che l'ha costretto a ritirarsi.

Il segreto del boxer ALFA

in modo da accentuare le accelerazioni a un livello di velocità massima di circa 5 km orari inferiore. Quindi, se in taluni tratti la tre litri milanese ha segnato tempi parziali migliori, lo si deve alle migliori accelerazioni e alle caratteristiche aerodinamiche prevalentemente.

Un vero peccato che una delle due vetture sia andata completamente distrutta nell'incidente di Regazzoni, nel quale il pilota ticinese ha una responsabilità limitata, essendo scivolato su un rappezzamento di asfalto particolarmente cedevole, all'uscita da una curva di circa 150 km orari, in

«pieno» di seconda: uno dei tanti imprevisti nelle variabilissime condizioni delle Madonie.

Problemi di gomme non se ne sono presentati, perché nessuna esperienza è stata fatta con i 13 pollici e le uniche coperture disponibili per cerchi da 15 pollici erano le già citate inter-

medie, con caratteristiche di mescola e di struttura vicinissime le une alle altre.

Tutto s'è ridotto, perciò, ai soliti interventi di routine nella scelta dell'assetto, con molle più o meno dure e con ammortizzatori di diversa taratura. Alla conclusione delle prove, sulla macchina superstita di Stommelen-De Adamich è stato sostituito il motore, per sole ragioni di affaticamento, date le lunghe prove e la necessità di disporre d'una unità motrice fresca per la corsa.

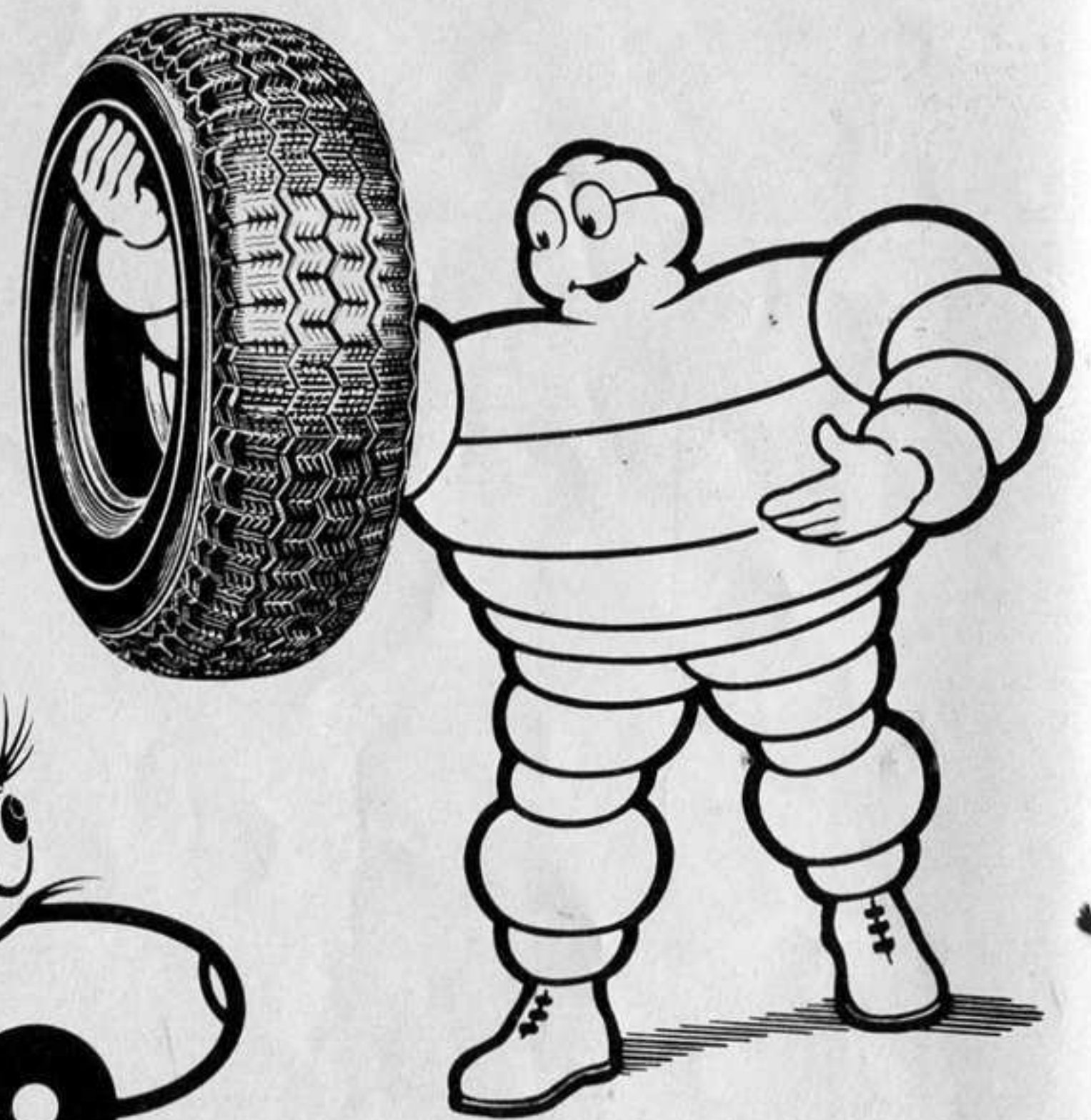
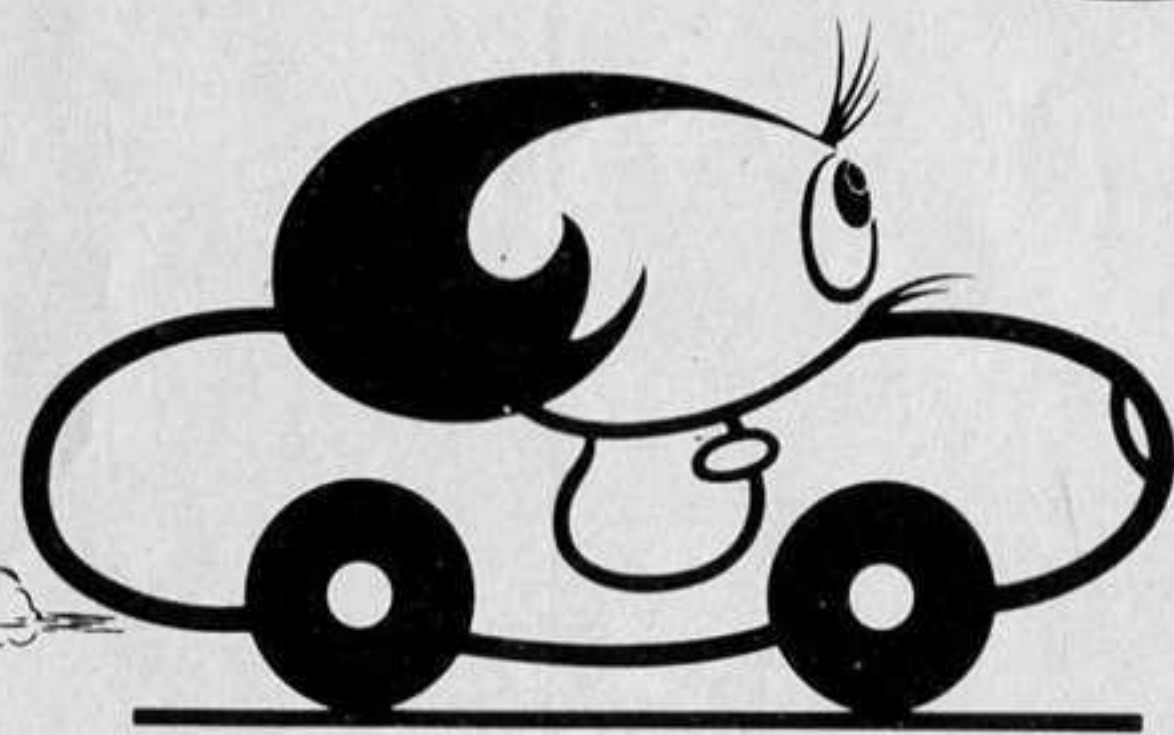
Aerodinamicamente è importante segnalare il nuovo assetto, assai caricato, con uno «spoiler» anteriore a deflettore, basso e rastremato al bordo del muso e ai fianchi, per riprodurre vagamente un disegno tipo Porsche «Can-Am». Posteriormente, a parità di caratteristiche, s'è operata la massima inclinazione del profilo alare, che ha raggiunto una incidenza di ben 17 gradi. In queste condizioni, dato il conosciuto valore del rapporto di allungamento, pari quasi a 5, si può valutare in prima approssimazione un carico di circa 380 chili a 300 km all'ora, al prezzo d'una quarantina di cavalli di resistenza.

e. b.

Piccola cara

radialmente

...sino all'ultimo Km...!



tuo per sempre **ZX MICHELIN**

Ideale anche per le 'piccole cilindrate' **ZX MICHELIN** è il radiale 'che non finisce mai' e mantiene tutte le sue qualità sino all'ultimo Km.

Due macchine nuove viste in SICILIA

● La STRATOS, all'esordio in gare di velocità pura, aveva in Sicilia il motore Dino Ferrari con due valvole per cilindro, in luogo di quello con quattro valvole previsto ma che è stato consegnato troppo tardi. Quindi aveva una cinquantina di cavalli in meno del possibile. Unica novità importante, oltre ad una bucherellatura del tetto (una apertura anteriore e due posteriori, ai margini, per il ricambio dell'aria) era la forma della parte inferiore del braccio della sospensione posteriore, evidentemente modificato dopo le rotture verificatesi nelle prove precedenti. I nuovi bracci hanno retto molto bene e la tenuta di strada della macchina è risulta o.k.

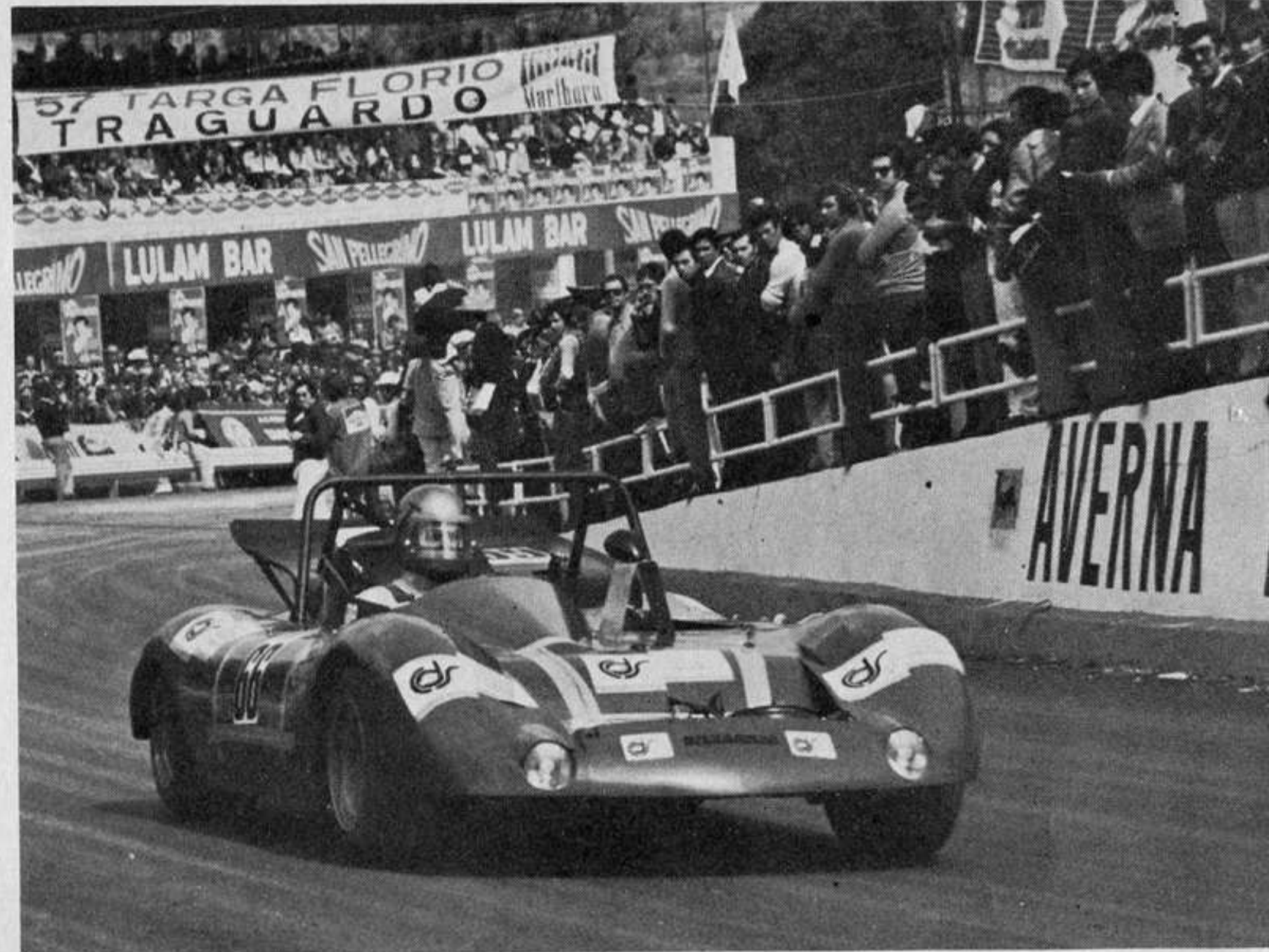
La CONRERO sussultoria e il cocktail di GIOTTO



Lo riconoscete? E' l'ing. Giotto Bizzarrini. Ha tentato (nelle prove) anche la chance del pilota in Sicilia con l'ultima sua creatura, una macchina della quale LARINI è rimasto entusiasta



La MOMO col motore Conrero. Un po' per stabilità, un po' per problemi di cambio e di motore, il suo debutto è stato avventuroso. Il simpatico «Capo bianco» alla fine l'ha ritirata, anche se ha tentato di mascherare questa decisione facendo saltar via un paio di fili delle candele, a dimostrare un'avaria



La piccola vettura dell'ing. Bizzarrini, in piena corsa. Essa è basata sul motore Fiat 128, ed è interessante soprattutto per l'impianto di scarico, che è sdoppiato ai condotti d'uscita, per formare un nodo convenzionale 4=1 più due nodi arretrati 2=1, allo scopo di garantire una buona resa ai più bassi regimi. Con materiale di serie, ha dato 108 cavalli a 8.000 giri, mentre con l'iniezione Spica e con la testa più irrobustita della X-1/9 è giunto alla quota 147 cavalli.

DALL'INVIATO

CERDA - Due macchine nuove, alla Targa Florio, di un certo interesse ma non tra le protagoniste maggiori: la **MOMO-OPEL** preparata da Conrero ed affidata a Pianta e Pica, e la **BIZZARRINI**. Una terza macchina inedita, anche se non può essere considerata totalmente nuova, era la **C.R.-C.d.S.**, costruita in Sicilia da Clemente Ravetto.

La Momo-Opel Conrero aveva il telaio costruito su progetto dell'ing. Valentini, noto per le originali sospensioni idrauliche teoricamente molto buone. Su questo telaio è stato montato il motore Opel due litri elaborato da Virgilio Conrero, secondo un progetto che era pronto da tempo ma che non ha mai potuto essere realizzato fino ad ora. Trasformato nella distribuzione, diventata bialbero, e dotata di doppia accensione, questo motore è alimentato a iniezione e dispone di 245 CV. Secondo i piloti il motore è molto buono e deve essere considerato in primo piano nell'ottenimento delle prestazioni registrate, che sono state proporzionalmente buone.

Le valvole difettose

Infatti la macchina ha avuto qualche inconveniente piuttosto serio con la sospensione posteriore, probabilmente dovuto all'imperfetto funzionamento del complesso sistema di valvole che regolano flusso e deflusso del fluido che costituisce (nel sistema) sia l'ammortizzamento degli

scuotimenti sia la funzione stabilizzatrice.

Il verificarsi di alcuni fenomeni sussultori ritmici ha ovviamente costituito un freno notevole alle possibilità velocistiche effettive della macchina, mettendo a disagio i piloti, sia in prova sia in gara.

La **BIZZARRINI**, piccola macchina sport costruita da Giotto Bizzarrini a Livorno, aveva una linea estetica discutibile, anche se con qualche idea apprezzabile. Su questo telaio è stato montato il motore Fiat 128 (1300 cc.) ed il cambio Colotti a 5 velocità. Il motore usato alla Targa era di potenza limitata, solo 108 CV, perché il motore da 147 CV previsto si era rotto nelle prove al banco effettuate qualche giorno prima della gara.

In corsa sono affiorate alcune debolezze, e la macchina si è fermata.

La **CR-C.d.S.**, infine, era distinta dalla sigla 134 B, dove 13 significa 1300 cc., 4 quattro cilindri, e B la iniziale del tecnico Battaglia che l'ha costruita. In sostanza si tratta di un telaio Lola 212 modificato da Battaglia, dotato del motore Fiat Abarth 1300 OT di cui è stato conservato il monoblocco e l'albero motore. Il resto è stato trasformato, con testata a 4 valvole per cilindro e alimentazione a iniezione Kugelfischer. La carrozzeria, di linea originale, è stata costruita a Palermo.

Le macchine di maggior interesse erano evidentemente la nuova Alfa Romeo 33-12, le Ferrari e le Porsche Carrera, oltre la Lancia Stratos, per la prima volta impegnata in una prova di velocità.

Le tre Porsche Carrera ufficiali che hanno corso erano tutte nella categoria prototipi. Le due macchine del Team Martini erano già state programmate per correre in questa categoria, rinunciando alla classifica GT; esse avevano una modifica esterna visibile, rappresentata da un vistoso spoiler posteriore che ne aumentava la aderenza in curva, ai fini della utilizzazione della potenza.

I braccetti PORSCHE

Per il resto erano come a Monza, salvo degli alleggerimenti ottenuti sfruttando quel che era possibile togliere. I bracci della sospensione posteriore erano come a Monza, cioè contestabili dai nostri commissari tecnici, anche se con una certa ragione i tecnici della Porsche continuano a dire che rispettano i dettami del regolamento. La aggiunta di un braccetto e di una barra di torsione ha completato le novità di queste macchine.

La terza macchina, che era in sostanza il muletto, è stata adoperata perché la vettura GT prevista è stata danneggiata dalla uscita di strada di Pucci in prova. E poiché questa macchina oltre che a servire per gli allenamenti aveva anche qualche innovazione sperimentale, montata per essere provata a lungo dal vivo, essa ha dovuto correre come sport-prototipo, pur se si trattava di una macchina abbastanza vecchiotta.

f. l.



Kit 127 CAN-AM

composto da:

Rostri e tubi paraurti
Strisce autoadesive
Presse d'aria aerodinamica
Copriruota 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.

SPICCIOLI

di TARGA

● Nino Vaccarella ci tiene a farci correggere un dato su un suo tempo in prova con la Ferrari. Il miglior giro da lui fatto nella qualificazione è stato 34'27".

● A proposito delle condizioni della strada del circuito delle Madonie il preside volante ha giudicato, come gli altri piloti, che se il manto in molti punti era rifatto, la sensibile differenza con quello di altri punti, riduceva il vantaggio.

● Per evitare che i piloti Ferrari si divertissero (e si distraessero) tra loro con le radio di collegamento di bordo, Cesare Florio è stato costretto a cambiare i quarzi isolando le due 312 P e la Stratos ognuno su una banda di trasmissione.

● Merzario avrebbe dei problemi se fosse un pilota da jet. Infatti non riusciva a servirsi, come gli altri, del laringofono. Così gli hanno dovuto mettere un minuscolo microfono davanti alla bocca, anziché quello applicato contro la laringe.

● I piloti Alfa hanno sfoggiato in Sicilia inedite tute anti fiamma di colore azzurro scuro-nero come le tute grezze dei meccanici. Può essere sia trattato di un... adeguamento sindacale, nella parificazione operai-impiegati. Le industrie tipo IRI non si possono sottrarre...

MERZARIO prova a MONZA la FERRARI per LE MANS

I problemi immediati della Ferrari riguardano la 1000 Km. del Nurburgring. Si temeva che, stanti le avarie alla vettura di corsa e al muletto sempre con Ickx, in Targa Florio, nascessero problemi per la corsa tedesca. Vale a dire magari partecipazione ridotta ad una sola macchina, come farà l'Alfa Romeo che tornerà ad affidarsi a Stommelen e de Adamich, difeso giustamente dall'ing. Chiti post Targa (e ora è venuto il risultato di Zolder F. 1 a dargli ragione).

In Ferrari c'è stata riunione di Consiglio di amministrazione e, nonostante l'ulteriore decollo delle spese nella gestione sportiva, tutto il programma '73 risulta confermato, specialmente per il mondiale sport.

Da lunedì a mercoledì a Monza, permettendo l'inchiesta per la tragedia motociclistica, Merzario prova la Ferrari destinazione Le Mans, nella quale ha messo le mani anche l'ing. Forghieri. Le prove della Ferrari avranno una comparazione diretta con quelle della Gulf Mirage che ha affittato la pista per le stesse giornate.

Da giovedì poi la squadra modenese si trasferisce al

Nurburgring per le prove della 1000 Km. con due 312 P: una del tipo Spa-Targa Florio, un'altra avrebbe le modifiche Forghieri, cioè con nuova sistemazione dei radiatori e altre prese d'aria dinamiche. Evidentemente si sta cercando di ovviare a quelli che sono stati problemi più grossi delle Ferrari sport finora, e ai quali si è ovviato empiricamente con il zavorramento per tener basso l'anteriore.

E' pensabile che al Nurburgring, vista la polemica instaurata da Pace (e convalidata da Ickx), le coppie Ferrari siano variate in Ickx-Pace e Merzario-Redman, che sarebbe una decisione necessaria.

Poi si penserà del tutto a Le Mans dove, contro 4 Matra, ci saranno sicuramente 3 Ferrari (la notizia ufficiale sarà data dopo il Nurburgring). Quest'anno la Fiat pare non desideri davvero la rinuncia tipo '72. (Invece l'Alfa Romeo — che è già al Nurburgring in prova con Stommelen — è certo che non ci sarà per problemi di durata del motore). Per la 24 Ore le coppie potrebbero essere Ickx-Redman Merzario-Vaccarella e Reutemann-Pace.



La Lancia (ombra) HF di Adamo che ha deciso il risultato della Targa Florio costringendo al K.O.t. l'Alfa di de Adamich. La foto ha colto proprio il momento successivo dell'incidente: quando la 33t12 è ferma ai bordi della strada e l'HF ha ripreso la sua gara

● La mattina delle prove i piloti Alfa Romeo tardavano ad arrivare ai boxes. Poi si è saputo che erano stati fermati lungo i blocchi stradali dalla Finanza prima di Cerda. Non perché fossero arrivati tardi agli ingressi, ma perché le 1750 (della filiale Alfa Sicilia) di cui erano al volante avevano il bollo scaduto!

● Consueti festeggiamenti pre-Targa nei paesini delle Madonie per i piloti. Ickx e Merzario sono diventati cittadini onorari di Scillato (e il belga ha dovuto distribuire baci in serie alle fans locali), mentre de Adamich e l'ing. Chiti hanno avuto le loro coppe a Cerda dal consiglio comunale.

● Un meccanico dell'Alfa è stato arrestato dalla polizia durante le prove. C'è ne voluto del bello e del buono perché l'ing. Chiti (molto ansimante) riuscisse, alla fine, a far tirare fuori quella specie di armadio del suo collaboratore dal furgone dove lo avevano ficcato! Un carabiniere aveva bloccato il tecnico perché... voleva entrare ai boxes!

● Clay Regazzoni non se l'è presa molto calda per l'incidente, peraltro pauroso occorsogli nelle prove. E' rimasto soddisfatto dell'Alfa, anche se ha fatto notare che il motore 12 cilindri milanese palesava «buchi» di potenza sotto i 7000 giri.

● E' stato calcolato che le macchine andate bruciate (e tutte per ritorno di fiamma) hanno significato una perdita di oltre 25 milioni di capitali.

● Vic Elford, confermando la sua generosità umana, si è offerto di pagare le spese per il trasporto in Inghilterra del giovane pilota inglese Blyth, ucciso durante un giro a strade aperte sul percorso della Targa.

● Tonino Nicodemi ha dato il venerdì sera il consueto party-Targa. E' stata una riunione abbastanza movimentata. C'erano moltissimi piloti, Regazzoni compreso. In chiave ecologica lo speaker Proserpio si è distinto in una sortita podistica con canottiera e mutandine, nel giardino della pensione di Cefalù dove si è svolta la serata.

● Alla vigilia della Targa, il sabato, Merzario si era fatto cambiare la scatola guida della sua Ferrari. Era troppo dura.

m.

In autunno una «temporada piena» di Scavone

Nell'autodromo di Brasilia la finale mondiale Marche

E' di questi giorni la notizia che l'Argentina ha rinunciato alla sua prova per il Mondiale Marche 73 ed Antonio Carlos Scavone, l'uomo che ha portato l'automobilismo con la A maiuscola in Brasile, è già in Europa per prendersela. Se si riuscirà, come è probabile, potrà vantare una conquista doppiamente interessante visto che da come vanno le cose, non è escluso che tocchi proprio a questa gara la definitiva assegnazione del titolo. La data resterà la stessa, il 21 ottobre, mentre oltre al Paese si sta pensando anche ad un diverso impianto per la disputa: il nuovo autodromo che è in via d'ultimazione nello stato di Minas Gerais non troppo distante da Brasilia. (Sorpresa per sorpresa potrebbe essere anche la volta di Fittipaldi sulla 312 Ferrari. Chissà che Chapman in questa occasione non si commuova?)

Come mai tanto tempismo? Per capirlo bisogna cercare di mettersi nella mentalità dei brasiliani e soprattutto in quella di un organizzatore come Scavone che, con la potenza della TV Globo alle spalle, ha rappresentato un po' il Fittipaldi alla rovescia per il suo Paese. Proprio quando Emerson si è affacciato in Inghilterra, Scavone ha iniziato il suo programma di importazione di corse e piloti dall'Europa in Brasile. Fittipaldi andò dove c'era l'automobilismo, lui portò l'automobilismo là dove praticamente non esisteva. Con le Temporada di Formula Ford, tre, due, fino al traguardo del Gran Premio di F. 1, Scavone e la TV Globo hanno salito tutti gli scalini delle formule internazionali perdendo il passo solo quando Emerson è arrivato in F. 1 prima di ogni previsione.

Adesso le mire espansionistiche vanno ampliandosi: oltre alla nuova venuta prova di Campionato

Mondiale Marche per la quale la CSI non dovrebbe avere controindicazioni, c'è in programma anche un'altra Temporada. Il progetto è per dicembre, con la prima data il giorno nove e corse nelle domeniche successive, per la Super Turismo del Gruppo 2. L'obiettivo che l'organizzatore brasiliano si è posto è quello di portare tre Ford Capri con piloti come Stewart e Fittipaldi in testa ed almeno altrettante BMW-Casa e simili per piloti di grido. Il gruppo delle macchine dovrebbe venir completato da due o tre ottime Escort e da altrettante Alfa GTAm e BMW 2000. Portare queste macchine in Brasile, oltre a dare una dimensione in più dell'automobi-

lismo Europeo, significa consentire ad alcune macchine della produzione locale di entrare nella mischia. Quest'anno, oltre alla grossa Chevrolet Opala che dominava ormai da tempo, sono arrivate sulle piste brasiliane anche le nuove General Motors e Chrysler 2000 che ricordano molto da vicino le Opel Asocna e le Chrysler France.

Tra la nuova prova Mondiale Marche, in mancanza della quale si sarebbe comunque disputata una corsa coi prototipi reduci dall'Argentina per poter mettere in calendario una gara titolata nel 74, e la Temporada di Turismo, dovrà inserirsi l'ormai classica F 2 di novembre. Un mosaico senza respiro che potrà contare anche sul pubblico dei nuovi Autodromi che si vanno ultimando.

A completare la stagione brasiliana, naturalmente, verrà il G. P. di F. 1. Diciamo naturalmente perché conosciamo i brasiliani e non stentiamo a credere che «verrebbe la rivoluzione» se non lo si facesse, come diceva ridendo Scavone. Il malinteso sulla iscrizione al calendario è da considerare superato per cui Interlagos avrà la sua seconda prova Mondiale nel 74.

Dopo una stagione come quella 72-73 che ha visto il rilancio della Formula Ford e sempre maggior successo di pubblico anche nelle gare locali, un programma di questo tipo pone la Temporada 73-74 al centro del vero e proprio decollo dell'automobilismo brasiliano. Scavone ha confermato che i programmi della Formula SUDAM, monoposto che stanno in mezzo tra le F. 2 e le F. 3 già codificate dalla CSI, sono in atto. March e Surtees sono i principali interessati tra i costruttori ma al momento del varo non mancheranno certo realizzazioni locali

Niente MIRAGE e LOLA al Nurburgring

● ZOLDER - La Gulf Mirage non parteciperà alla mille chilometri del Nurburgring di domenica ventura. La squadra di John Wyer vuole preparare come si deve la 24 Ore di Le Mans e quindi, non avendo molti motori a disposizione, vuole evitare la trasferta in Germania.

A Le Mans la Gulf Mirage porterà le due macchine spider col motore Cosworth, con le quali correrà. La macchina coupé col motore Weslake, costruita apposta per la corsa francese, pare non sia ancora a posto, perché il motore non è ancora a punto. Questa macchina sarà portata a Le Mans, ma le speranze di vederla in corsa sono poche.

● Anche la Lola ha rinunciato alla Mille chilometri del Ring di domenica prossima, dove peraltro l'equipe Gitanes sarà presente con una macchina da due litri. La Lola tre litri riapparirà nella 24 Ore di Le Mans, con qualche innovazione importante, soprattutto di ordine aerodinamico. Essa avrà un alettone posteriore ispirato alle attuali macchine della Formula 1, oltre che irrobustimenti alle sospensioni posteriori come si è dimostrato necessario dopo la rottura di un giunto a sfera nella Mille di Spa.

g. n.

Lo choc è stato anche nostro. La tragedia l'avevamo intuita subito, al video, mentre Poltronieri ripeteva di non avere notizie ma sfuggiva a citare i nomi dei piloti che man mano rientravano laceri e piangenti al box. Di Saarinen e Pasolini, per un bel po', i nomi non erano poi per nulla echeggiati. E loro non c'erano tra quelli che tornavano. Erano però nel volto di coloro, che scioccati, mostravano disperazione. Lo choc è rimbalzato fin su a Zolder; il dolore stupefatto è stato unanime, come sempre avviene tra questi uomini uniti dal cordone ombelicale della professione del rischio. Ma una telefonata, tra tante, ci ha rinnovato la coscienza del dramma. Quella di Amilcare Ballestrieri, il rallyman Lancia ed ex motociclista di tanti anni agonistici. «...i nostri anni difficili, ho corso con lui, con Renzo, per tanto tempo. Ero legato a lui come lo sono oggi con Sandro (Munari), non era mai stato un rivale per me, un amico. L'avevo visto venerdì a Monza, eravamo stati a pranzo insieme, un giorno felice di tanti «ti ricordi?». Aveva promesso di venire a vedermi al Rally dei 999 minuti che sconfinò a Monza, ma non aveva potuto. E si è scusato. Mi ha detto: «Sai, ti seguivo sempre, leggo delle tue vittorie su AUTOSPRINT...» Questo venerdì, è accaduto. E oggi... oggi... l'ho visto al via in tivvù... poi...». E qui la voce del buon Amilcare si rompe, poi si scusa, perchè si scusa? «...Avete da fare lo so, ma volevo dire, non volevo, pensavo però... che, sì, so che farebbe piacere lo ricordaste... Era uno di noi. Adesso poi si era messo tranquillo. Proprio venerdì mi disse: «All'Aermacchi sto bene; abbiamo preso quel giovane Bonera, io non rischio più tanto...» E faceva le sue corse, lavorava all'Aermacchi, moglie e due figli, sereno, il suo ufficetto, persino. Ma come mai non sei andato alla MV? gli chiesi. «Nemmeno se mi dessero 5 milioni al mese; sto bene così ora...». Ho sentito di doverle telefonare, avevo bisogno di sfogarmi con qualcuno, con chi penso possa capire quel che mi sento... Perchè è giusto ricordarli, sa?! Tutte e due, anzi: Renzo e quel bravo finlandese. Io sono tifoso di Agostini, ma quei due erano bravi, bravi come lui. Erano dei nostri...

sab.

IL DELITTO

La tragica morte di Renzo PASOLINI e Jarno SAARINEN pesa sulla coscienza di chi ha impedito le modifiche alla pista di Monza

delle varianti

MONZA - Sono tre anni che si parla di varianti a Monza tre anni durante i quali chi doveva dare una risposta non l'ha mai data: non è mai stato detto sì, non è mai stato detto no. Il comune di Monza, travagliato da lotte politiche senza quartiere per interessi spesso lontani cento miglia dal verde, non ha mai preso una posizione se non quella dei rimandi. «Italia Nostra» ha continuato a reagire in maniera assurda alle proposte di soluzioni di un problema che prima degli alberi — per i quali esiste un preciso impegno di reimpianto in misura doppia — poteva chiamare in causa vite umane.

Tra mille ragioni l'autodromo ha continuato a funzionare: ha funzionato così com'è, velocissimo, tutte le volte che chi ci doveva correre non ha alzato troppo la voce. Ha funzionato con due varianti brutte ma utili alla loro funzione, quando i piloti di F. 1 hanno minacciato di non correre. Intanto il problema di un definitivo rallentamento della media continuava ad essere trascinato alla maniera di tanti altri, secondo un malcostume che è ormai parte della vita del nostro paese. Alla fine di ogni corsa, quando intanto tutto era an-

dato bene, partiti e partitini trovavano nuovo vigore per scarsi responsabilità e rischi.

Questo fino a ieri, ma domani? Domani cosa si dirà questa gente parlando di Pasolini e Saarinen? Domani i seri amministratori monzesi e gli zelanti dirigenti di «Italia Nostra» cosa diranno di Monza? Forse diranno dell'olio che un esibizionista e incauto giornalista ha ipotizzato essere in pista al momento dell'incidente durante una intervista alla TV.

Potrebbe far comodo per buttare altro fumo sul problema delle varianti e per rimandare ancora una decisione che doveva e poteva essere già stata presa.

«Noi non abbiamo una GPDA — diceva Agostini dopo l'incidente — non siamo organizzati come nelle auto. Certo io stesso avevo fatto delle raccomandazioni per Monza. Il fatto che non siano mai successi incidenti non vuol dire che tutto vada bene e che non si debba provvedere».

Anche Saarinen, proprio alla vigilia della corsa, aveva parlato di quel curvone come di un punto molto pericoloso, troppo veloce, e la Federazione Motociclistica aveva a suo tempo inviato



Renzo Pasolini, 34 anni, e Jarno Saarinen (a destra), 28 anni, sono i due campioni rimasti sulla coscienza di coloro che da anni devono dare il «via» al ritocco del tracciato monzese. Qui sotto, ecco il punto del «curvone» in cui le moto sono venute a collisione in un incidente, che ha visto coinvolti nella caduta 8 piloti, la cui gravità è pari solo al disastro di Caserta, del giugno del 1967



un telegramma al sindaco di Monza per ottenere le varianti.

Ma cosa conta il parere dei campioni del mondo e degli enti specializzati per gli amministratori monzesi? Mica sono i loro elettori quelli! Il fatto è che gli elettori cominciano ad essere stupefatti anche loro. Anzi adesso lo sono proprio perché in contrapposito alla manifestazione di «Italia Nostra», durante un corteo per impedire l'accesso delle auto nel parco organizzato proprio in questo tragico venti aprile, per Monza circolavano volantini a favore della convivenza dell'autodromo e del verde ed è stata promossa una iniziativa per la raccolta di cinquantamila firme pro-autodromo.

Chi si sta occupando dell'iniziativa ci ha detto di prevedere di coprire il numero in brevissimo tempo. E questi non sono voti? E non erano voti quelli di coloro che lo scorso anno, quando il nostro giornale fece oltre cento interviste per le strade di Monza, dissero che l'autodromo doveva stare, con le varianti se necessario.

Altro che chiacchiere. Altro che destinare il parco al verde e fare un ridicolo piano, chia-

mato PIM (Piano Intercomunale Milanese) raccolto in un centinaio di pagine, per destinare al verde un'area che si estende per altre due volte oltre l'autodromo a nord ed a nord-est. Un piano mirabolante, in cui si tratta di tutto, meno che di soldi, come se non fossero proprio la cosa più importante. E per chi tutto questo verde? Per quei quattro gatti che vanno al parco a respirare l'aria? E non si dica che non sono quattro gatti perché ci sono fior di prove.

E gli otto miliardi — sì, otto miliardi — per rifare l'autodromo in un'altra parte dove si troverebbero una volta che quello attuale fosse stato smantellato (spendendo centinaia di milioni anche per quello?) e anche se si trovassero questi otto miliardi — si tratta della cifra del preventivo fatto recentemente per poter trasferire Monza — perché spenderli per rifare un impianto che già esiste invece di costruire scuole, ospedali, asili e tutte quelle belle cose di cui i politici parlano tanto malvolentieri? Oggi a Monza sono morti due campioni e pensiamo che l'olio non centri proprio nulla. Se si fossero ascoltate le grida d'allarme (non può sempre andare bene) que-

sti piloti sarebbero ancora tra noi. Ma le grida d'allarme non sono state ascoltate neppure quando venivano dai dirigenti più moderati della sezione monzese di Italia Nostra ed oggi, purtroppo, possiamo distinguere coloro che possono essere sinceramente rattristati da ciò che è accaduto, da coloro che devono mettersi una mano sulla coscienza. La SIAS è ancora pronta a mettersi al lavoro per fare le varianti. Diciamo «ancora» perché la pazienza di tutti ha un limite. Ma l'ing. Bacciagaluppi ed i suoi collaboratori hanno ancor oggi la volontà ed il denaro per salvare l'autodromo.

Stewart ha fatto le richieste ed il progetto delle varianti è pronto. Per la F. 2 il circuito dovrà essere rallentato, toccasse anche alle deviazioni dello scorso anno con le modifiche che i piloti hanno suggerite. Certo il pubblico vuole andare ad assistere al suo sport preferito per divertirsi, non per uscire in lacrime, come tanti oggi. Perché le baruffe dei politici di provincia e degli ecologi da comodo non lasciano che venga fatto ciò che è necessario?

Gabriela Noris



Lunedì 28 maggio
la favolosa
500 MIGLIA

INDY avolatamente

INDIANAPOLIS - Tre sono gli avvenimenti sportivi più importanti d'America: il campionato mondiale di baseball, il Kentucky Derby e la 500 Miglia di Indianapolis. Quest'ultima, indubbiamente, può essere considerata la più grande del mondo e le ragioni sono ovvie. Quando sono in lizza 33 bolidi, il non plus ultra della tecnologia americana, guidati da 33 cavalieri del brivido che si contendono, per circa tre ore, oltre un milione di dollari; quando 300 mila spettatori di tutto il mondo si accalcano intorno al catino celebre e circa 60 milioni di telespettatori osservano sul quadro della TV la corsa mozzafiato, non si può non dirne se non a caratteri tutti maiuscoli. Indianapolis è un superlativo assoluto.

Per dire dell'edizione 1973 di Indy occorre soffermarsi su alcuni dettagli tecnici ed organizzativi, onde comprendere meglio il reale valore di questo spettacolo unico al mondo, dalle tinte forti, simile ad un immenso quadro impressionista.

La maggioranza degli esperti ritiene che questa sarà l'edizione delle 200 e passa miglia all'ora (320 all'ora). La media ritenuta tabù sino a qualche tempo fa, è stata raggiunta, superata e stracciata: **MARIO ANDRETTI**: 213 miglia, **Gordon Joncock**: 212 miglia, **Bobby Unser**: 211 miglia.

Però, io credo, che quella media non verrà mai raggiunta. E mi spiego. Quando un bolide Indy prova, da solo, su un circuito veloce del tipo Dallas o Talladega, allora, con il bel tempo, sole, senza vento ecc, le «200» e passa non rappresentano più un tabù. Ma quando 33 gattini s'azzuffano in un catino veloce, con quattro curve, come le descrive Mario Andretti, una diversa dall'altra, con un «traffico» impressionante, malgrado l'ampiezza della fettuccia di asfalto, le 200 miglia di media rappresentano davvero un tabù. Quest'anno, sono fermamente convinto che il vincitore non supererà le 190 miglia di media.

E' pur vero che nei rettilinei, nella «booby trap», il rettilineo leggermente concavo dinanzi alle tribune centrali, la macchina potrà forzare sino a 210 miglia, ma quando si corre una gara di 500 miglia non si possono evitare le bandierine gialle immancabili come gli acquazzoni che cadono metodicamente a fine maggio qui ad Indy. A questo bisogna aggiungere le condizioni climatiche. Col venticello, se fa caldo, tutta l'alta media va a farsi benedire.

Questa convinzione viene condivisa dal tre volte vincitore di Indy: A.J. Foyt che ha già tirato fuori la bandierina gialla per ammonire:

«Vi saranno ecatombe di macchine se si tenterà di superare le 200 miglia orarie. Se non ci limiteremo a sfiorare le 195 miglia, non riusciremo a percorrere nemmeno 300 miglia.

«La mia "Coyote", azionata da motore Foyt — prosegue A.J., — è capace di superare le 200 miglia, ma farò ciò solo nelle prove di qualifica dopo di che mi limiterò a stare vicino alle 195 miglia. Non dimentichiamo, — avverte il texano —, che i nuovi bolidi hanno dei grossi alettoni posteriori e quando si marcia a 200 miglia orarie, si creano turbolenze d'aria spaventose che si avvertono anche a 25 metri di distanza. L'anno venturo, infatti, dovranno ri-

ma nemmeno
FOYT pensa
si possa rom-
pere il tabù
dei 320 kmh.

durre la superficie dell'alettone, altrimenti non correremo più con motori con turbocompressore, ma andremo alla ricerca di motori jet.»

Il resto dei concorrenti non sembrano affatto preoccupati dell'avvertimento di Foyt e si preoccupano, in questi giorni di prove di qualifica, a far aumentare la potenza del motore come se si trattasse di bere un cocktail più «carico».

«Non è difficile dare maggior potenza al motore. Basta girare una piccola vite da dieci cents, ma sin quando resisterà il motore, sottoposto ad uno sforzo incredibile?» commenta Maurice Philippe, il disegnatore della nuovissima Viceroy Parnelli Jones della superteam: Andretti-Unser-Leonard.

L'ex «artista» della Lotus questa volta si è preoccupato soprattutto della aerodinamica, lasciando al capo meccanico McGee il compito di stabilire la potenza del quattro cilindri Offenhauser. La macchina è venuta fuori felicemente pur apparendo come un ibrido che risente dell'immane tocco della formula uno.

Tutta la vettura è stata abbassata, compreso il motore, di circa 4 centimetri rispetto alle altre concorrenti. Le sospensioni frontali sono, nientemeno, quelle della Lotus del 1948 saldate lateralmente; il muso è provvisto di due spoilers che possono essere regolati a mano, mentre un bocchettone (tipo formula uno) quadrangolare immette maggior aria nel motore che è semi-scoperto.

Con questa macchina Andretti, sul circuito veloce di Dallas ha stracciato il record mondiale su ovale, fermando il tachimetro sulle 212,437 miglia orarie e sul triovale di Pocono, durante le prove dei pneumatici, ha raggiunto 185 miglia — tre miglia in più della media ottenuta durante le prove di qualifica dello scorso anno — sul medesimo percorso che nel 1972, per poco non lo consacrò vincitore. Le Parnelli Jones rappresentano la massima novità in questo campo, seguite dalle «Eagle» di Dan Gurney rivedute e modificate rispetto a quelle edizione 1972.

Di quest'ultime il pilota-costruttore della California ne ha vendute 24 e quasi tutte si presentano al via il giorno del «Memorial Day», il 28 prossimo.

Bobby Unser sia a Houston che a Trenton non ha avuto molta fortuna, ma il male principale dell'Aquila bianca risiede proprio nel motore.

Dan Gurney, dopo la corsa di Trenton, ci disse: «Da qualche anno a questa parte non facciamo altro che vincere quasi tutte le "pole position". Incassiamo qualche biglietto da mille dollari ma non riusciamo a vincere la gara. Il motore è troppo potente. Lo hai visto in gara. Sui rettilinei può permettersi di superare chiunque con un piccolo tocco dell'acceleratore. Ma dopo lo "sprint" il "botto" e la macchina è paralizzata. Quest'anno ci premureremo di sfoggiare meno velocità cercando di rendere il mezzo più resistente alle lunghe distanze.»

Dan conferma così, che ad Indy non si può vincere soltanto con la velocità, ma occorre la resistenza del bolide e che non basta fuggire subito in testa come la lepre, inseguita da uno stuolo famelico di grossi giaguari.

Lino Manocchia



CONTINUAZIONE DA PAG. 51

VIETATI gli alettoni dal 1974 e ridotta la velocità?

«Ho riveduto le sospensioni, ma roba da poco; ho spostato il compressore lateralmente ed ho allungato di pochi centimetri la scocca, — commenta Gurney. — La macchina, in complesso appare stabile, solida, aerodinamica e capace di tener testa alle avversarie più temibili.»

Una di queste nuove Aquile verrà affidata al «veterano» di Indy: Lloyd Ruby, lo sfortunato texano che da 13 anni sta tentando di sfondare. Più volte ha guidato la muta furibonda ma sempre per un «dettaglio» di minore importanza ha dovuto abbandonare o accontentarsi di posizioni di ripiego.

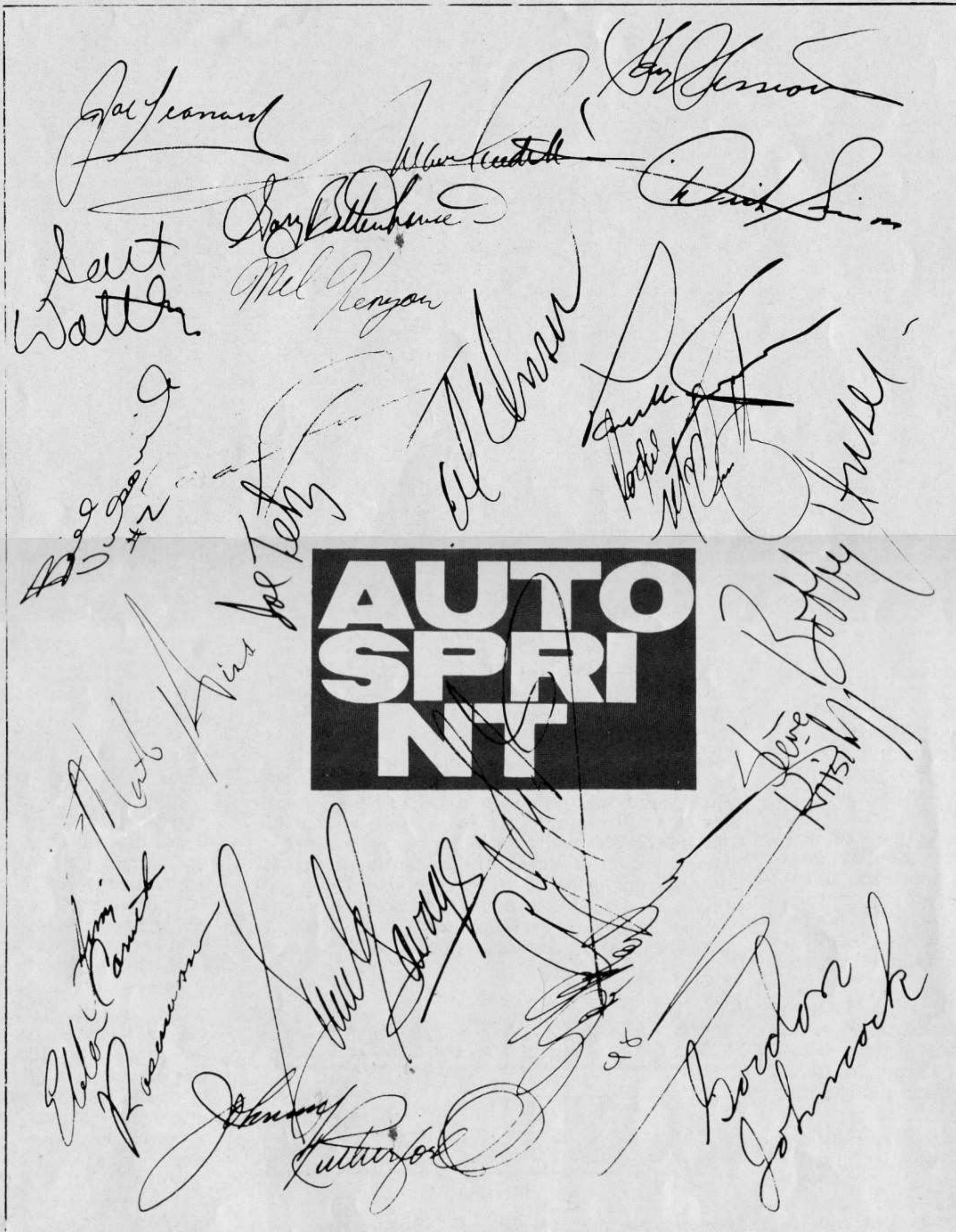
Una grossa compagnia della California, che quest'anno allineerà anche tre macchine nella Can-Am, sarà lo «sponsor» del vecchio Ruby il quale sembra deciso a chiudere la sua carriera con una smagliante prestazione.

L'altro texano, A.J. Foyt che a 38 anni suonati si considera ancora un «grosso pilota del momento» sarà un altro protagonista da osservare. Il suo «cuneo», anch'esso molto vicino alla formula uno, disegnato e costruito con le sue mani, nelle prime prove del campionato USAC ha dimostrato di avere buone «chances» di vittoria. A Trenton, dopo aver vinto la prima batteria, ha dovuto girare lentamente, perdendo la seconda posizione, per un pistone fuori uso. «Questo dimostra, — commenta Foyt, — che se penseremo soltanto a far sfoggio di potenza, usata nello sprint iniziale, dei 33 partenti ne arriveranno si e no dieci. Ed il vincitore sarà, come spesso accade, o un "rookie" o un pilota di retroguardia.»

I più giovani definiscono Foyt «il vecchio papà che si preoccupa dei figli» e non tengono conto dei suoi avvertimenti.

Basta seguire ed osservare Gordon Johncock e Swede Savage su Eagle-Patrick che ora sono finiti sotto l'ala protettrice della STP di Granatelli, o controllare i tempi di Johnny Rutherford e Gary Bettenhausen della McLaren per accorgersi che ad Indy si corre per vincere, si corre per conquistare la prima posizione e tenerla solidamente sino all'ultimo miglio. Non è un compito facile questo, poiché pur essendo dei bolidi forti, sofisticati, speciali, calibrati, es-

autografi-souvenirs dei campioni di INDY



si non danno la garanzia completa di un finale senza noie tecniche.

Se una macchina di Formula uno cede spesso prima delle cento miglia di corsa, immaginate un bolide di Indy, che deve percorrere tre volte una distanza di formula uno, in un catino dove si sfiorano 210 miglia orarie, forzando il motore quasi sempre ad alto regime.

Quest'anno i costruttori hanno gettato sul calderone agonistico oltre 5 milioni di dollari e tutti per lo stesso motivo: vincere la corsa più prestigiosa del mondo ed i 300 e passa mila dollari che vanno al primo arrivato.

Un dirigente della USAC, ha dichiarato: «Noi comprendiamo l'interesse dei piloti e costruttori, vogliamo che le gare USAC emergano da tutti gli altri tipi di corsa, ma non vogliamo mettere a repentaglio 33 vite umane conceden-

do ad essi libertà assoluta di velocità.»

— Ciò vuol dire che nel 1974 la potenza del motore verrà limitata?

«Potrebbe darsi che l'anno prossimo il comitato direttivo decida — senza prova di appello — che l'alettone posteriore venga ridotto di molto, conseguentemente anche la velocità dovrà scendere, altrimenti vedremo volare, anziché correre i 33 gattoni.»

La USAC già sta lottando — e sembra stia perdendo — affinché i piloti della classe Indy non partecipino ad altre gare estranee a quella federazione, ma il parere dei costruttori e piloti è molto diverso.

«Son sicuro che prima o poi, — commenta Gurney, — la USAC dovrà fare marcia indietro. Non si può prendere simili impennamenti ed imporre voleri nocivi allo sport automobilistico. Se es-

si (i capi) faranno voce grossa, i piloti scenderanno in sciopero e sicuramente la USAC dovrà cedere.»

— Il che vuol dire che nel 1974 ad Indy potrebbero scendere anche i Fittipaldi, Regazzoni, Peterson ecc, come è avvenuto nel passato con Jochen Rindt (1967-68) Jimmy Clark, (1965-1967) Jackie Stewart (1966-67) per non citare Graham Hill, Denis Hulme, Jack Brabham ed altri.

«Tutto è possibile, — dice Vel Miletich, comproprietario della scuderia Parnelli Jones. — Ad Indy si fa voce grossa, ma si vogliono vedere anche piloti europei di formula uno. Ed i capi della USAC non potranno frenare l'inclusione di piloti d'oltreoceano, come non rinunceranno al sogno di vedere una rossa Ferrari competere con il meglio degli USA.»

l. m.

i GIRI più VELOCI dal 1912

PAT VIDAN «bandiera» di INDY



Cari lettori di Autosprint, se mi chiedete qual è stata l'edizione più importante da me «sbandierata» durante la mia carriera, debbo rispondere: la prima. Tuttavia ogni corsa ha una caratteristica particolare che è difficile rievocare. Del resto, come in tutte le cose della vita, la prima volta è sempre la più eccitante.

Se poi volete sapere chi è per me il guidatore più famoso di Indy, rispondo che vi sono stati e vi sono molti grandi piloti. I fratelli Unser, per esempio, Mario Andretti, Bill Vukovich (padre), Jimmy Bryan, Sam Hanks, Eddie Sachs, ma io credo che A. J. Foyt tre volte trionfatore qui ad Indianapolis, sia il non plus ultra.

Sono certo che vi interesserà sapere quando cominciai a «sbandierare» le corse d'auto. Orbene, iniziai a Portland, nello Stato dell'Oregon nel 1946, poi ho girato tutti gli Stati Uniti. Cominciai ad interessarmi alle corse all'età di 12 anni e, quando mi fu permesso, partecipai a tutti i tipi di corse e da allora non ho mai perso l'entusiasmo giovanile. Intanto debbo dire che questo del 1973 sarà la mia 12. edizione qui ad Indy, che non cambierei per nessun'altra corsa al mondo.

Quando si parla di Indy si parla subito di incidenti. Orbene, ve ne sono stati alcuni luttuosi, ma nel passato. Come quello, per esempio che coinvolse il grande Eddie Sachs e Dave McDonald. Lo ricordero sempre. Avevano compiuto l'ultima curva prima della dirittura finale, erano appena partiti ed il traffico era impressionante. D'un colpo un botto, fiamme, fumo, ruote che volavano, ed io con le mani legate perché, pur sventolando la bandiera gialla, non fui notato affatto a causa del fumo nero che mi avvolse.

Fortunatamente, da allora gli incidenti sono diminuiti e il via, pur restando il momento più pericoloso di tutta la corsa, non fa più tanta paura.

Infine, mi si chiederà: «chi pensi che vincerà quest'anno?».

Dunque, precisiamo che ad Indy chiunque può vincere. Quando partono 33 qualificati piloti a bordo delle migliori vetture del mondo tutto è possibile. E' una gara di «endurance» e sprint insieme. Spesso i grandi s'azzuffano ed i piccoli vincono, ma se i grandi hanno un buon mezzo, come quest'anno, allora la chance per i «minori» è ridotta di molto.

I grandi sono i favoriti per la loro abilità, per le loro performance passate e perché posseggono la macchina superiore. Quindi, è difficile fare un pronostico. Una cosa è certa: che il 1973 sarà un grande anno.

Sincerely,
Pat Vidan

GIRI PIU VELOCI (dal 1912 ad oggi) realizzati durante le prove di qualificazione o durante la gara.

1912	Teddy Tetzlaff (Fiat)	kmh	135,586
1912	David Bruce-Brown (National)		142,346
1914	Rene Thomas (LeLage)		152,130
1914	Teddy Tetzlaff (Maxwell)		154,898
1914	Jules Goux (Peugeot)		157,924
1914	George Boillot (Peugeot)		159,093
1919	Rene Thomas (Ballot)		168,626
1923	Tommy Tilton (H.C.S. Special)		176,142

1925	Earl Cooper (Junior 8 Special)		178,198
1925	Harry Hartz (Miller Special)		181,845
1925	Peter De Paolo (Duesenberg)		182,994
1926	Frank Lockhart (Miller Special)		185,859
1927	Harry Hartz, Erskine (Miller Spl.)		188,765
1927	P. De Paolo (Perfect Circle Spt.)		193,999
1927	F. Lockhart (Perfect Circle Spt.)		194,598
1928	C. Woodbury (Boyle Value Spl.)		194,862
1928	Leon Duray (Miller Special)		199,587
1937	Bill Cummings (Boyle Prod. Spl.)		201,391
1937	Jimmy Snyder (Sparks Spl.)		210,005
1939	Jimmy Snyder (Throne Eng. Spl.)		210,432

1949	Ralph Hepburn (Novi Gov. Spl.)		216,374
1950	W. Faulkner (Grant Pstn. R. Spl.)		218,891
1951	Duke Nalon (Novi Purelube Spl.)		220,558
1951	W. Faulkner (Grant Pstn. Spl.)		222,285
1952	F. Agabashian (Cummins Spl.)		223,865
1952	Chet Miller (Novi Pure Oil Spl.)		224,663
1954	Johnny Thomson (Chapman Spl.)		224,802
1954	Jack McGrath (Hinkle Special)		227,378
1956	Jim Rathmann (Hopkins Special)		235,016
1956	Pat Flaherty (Zink Special)		235,053
1958	Ed Elisian (Zink Special)		235,819

1959	Johnny Thomson (Racing Assoc.)		236,918
1960	Eddie Sachs (Dean Van Lines)		240,758
1960	Jim Hurtubise (Travelon Trailer)		242,574
1962	Parnelli Jones (Agajanian)		244,373
1963	Parnelli Jones (Agajanian)		256,427
1964	Jim Clark (Lotus-Ford)		260,645
1965	A.J. Foyt (Sheraton-Thompson)		267,678
1966	Mario Andretti (Hawk Ford)		271,949
1967	Mario Andretti		276,730
1968	Joe Leonard		282,423
1971	Peter Revson		288,641
1972	Bobby Unser		316,521

INDIANAPOLIS - Mi accingo a scrivere queste note, sicuro di far cosa gradita ai lettori di «Autosprint». Mi si chiede di descrivere il catino di Indy che mi è familiare per averci vinto una edizione (1969), corso varie volte, compiuto un volo avvolto dalle fiamme, uscendone illeso, e provato decine di volte. Il vecchio catino, una volta di mattoni, tecnicamente è rimasto il medesimo.

Le quattro curve, viste dall'alto possono sembrare identiche, ma non è così, tuttavia è avvincente abborrarle tutte a velocità diversa. In genere non esiste un punto particolarmente difficile. Indy è tutta difficile. Tra i piloti vi sono punti di vista diversi. C'è chi teme ed odia una data curva perché, come ho detto, ogni curva ha un carattere fisicamente diverso.

Per conto mio, considero più preoccupante la curva numero tre, quella che si imbecca dopo aver superata la prima sopraelevazione a 30 gradi e sfrecciato a 200 miglia sul secondo rettilineo. Ha una inclinazione strana che tende a far schizzare via il bolide per quella forza centrifuga che è poderosa. La 500 miglia del catino indiatolato per me è stata e sarà sempre interessante, specie ora che stiamo superando la barriera delle 200 miglia orarie.

Il pilota italo-americano ha scritto questo articolo per AUTOSPRINT

La promessa di Andretti

Siamo tuttavia nel campo dei numeri. Per esempio, dieci anni fa si cercava di superare le 160 miglia orarie, nel 1969, quando vinsi la mia Indy, si spingeva il bolide per ottenere le 170 miglia, mentre oggi si cerca

di superare le 200 miglia. Tutto dipende, avrete capito, dal mezzo, e se la 500 miglia dell'Indiana diventa ogni anno sempre più interessante e spettacolare lo si deve al continuo progresso, ai continui miglioramenti tecnici che rivoluzionano questo campo.

Qui tutto è raffinato, sofisticato, ricercato. Sospensioni, telai, scocca, pneumatici. Personalmente non guardo alla velocità, ma ad una sempre maggiore perfezione del bolide che consentirà al pilota di ben figurare e vincere.

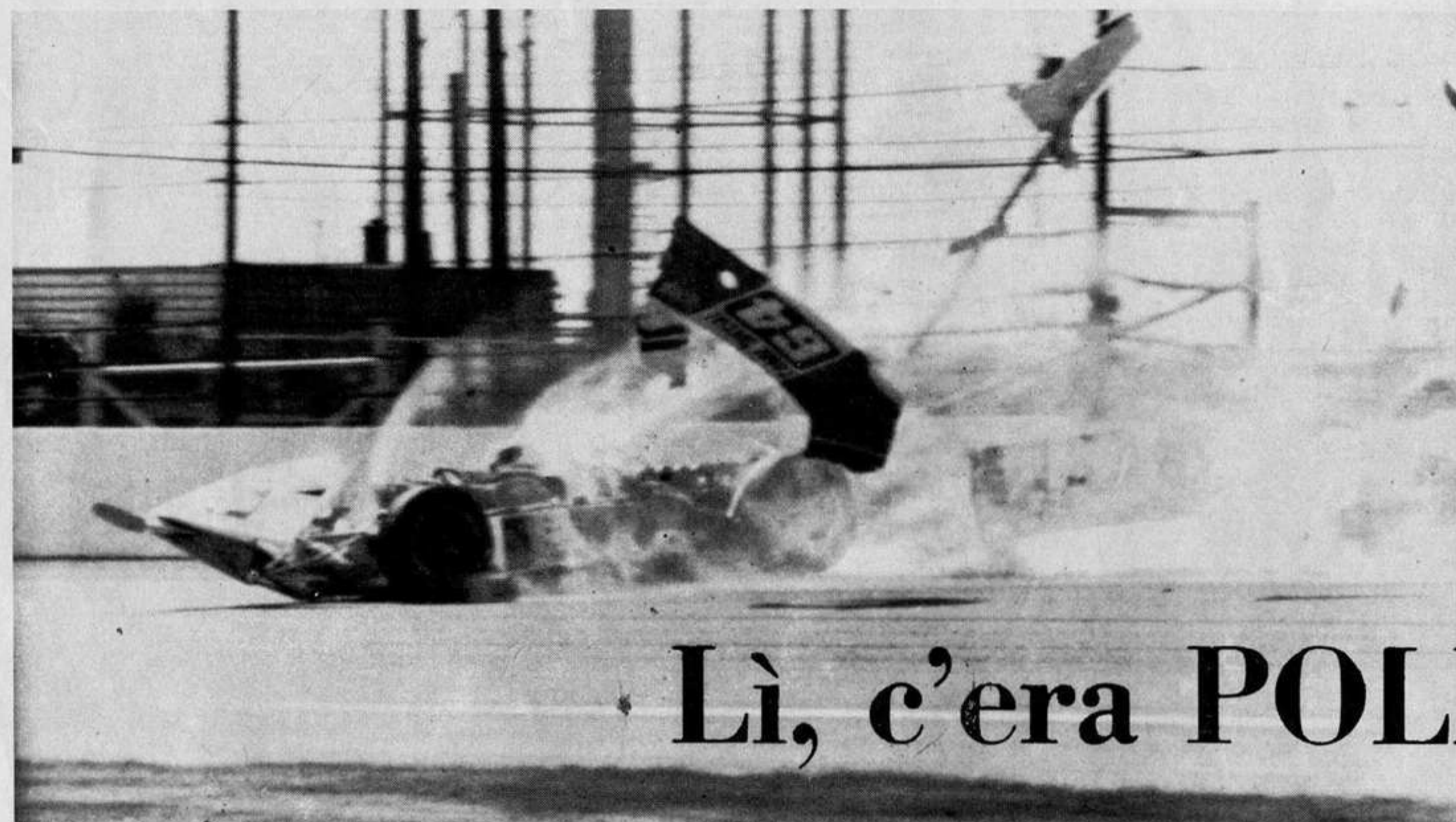
Quest'anno le Parnelli Jones-

Offenhauser (tre per la cronaca) dovranno lottare accanitamente contro il plotone agguerrito delle Eagle di Dan Gurney — quelle edizione 1973 — e contro le X Eagle di Gurney 1972 vendute ai vari costruttori. Tecnicamente parlando le prime sono un tantino superiori alle altre, ma queste ultime hanno il vantaggio di due anni di vita, di prove e studi che le rendono più consistenti.

Ecco perché per poter vincere una 500 miglia ad Indianapolis bisogna avere prima di tutto un mezzo perfetto, resistente, veloce, e poi bisogna essere in

giornata e soprattutto bisogna avere un pizzico di fortuna. Voglio sperare che quest'anno, dopo una parentesi carica di jella, la fortuna torni a sorridermi perché mi piacerebbe tanto poter concludere la mia carriera fregiandomi di due Indy, il catino più famoso del mondo. Prometto, che il 28 maggio lotterò con tutte le mie forze, userò tutta l'esperienza e, sì, anche i... trucchi leciti.

Di una cosa potete essere certi: che pur a bordo di una macchina americana, io mi batterò tenendo sempre dinanzi a me anche i colori italiani. Se vincerò, dedicherò la vittoria alla memoria ed al valore degli assi italiani scomparsi. Su questo potete contarci.



Lì, c'era POLLARD...

INDIANAPOLIS - Ecco l'impressionante attimo in cui la Eagle di Art Pollard si disintegra, dopo aver urtato il muretto alla curva numero 1, quella immediatamente successiva al rettilineo del traguardo. La vettura sta già lasciando una scia di fuoco, innescato nell'impatto, e Pollard soffrirà di gravi lesioni ai polmoni per aver respirato l'aria arroventata, dopo che la vettura si fermerà nel prato interno al circuito, lesioni che hanno provocato la morte

Chi è partito al «palo» in 60 anni

Anno	Pilota	Media
x1911	Lewis Strang	
x1912	Gil Anderson	
x1913	Caleb Bragg	
x1914	Jean Chassagne	
1915	H. Wilcox	155,945
1916	J. Aitken	154,416
1919	Rene Thomas	168,626
1920	R. De Palma	159,646
1921	R. De Palma	162,141
z1922	J. Murphy	161,738
z1923	T. Milton	174,082
1924	J. Murphy	173,868
1925	Leon Duray	182,170
1926	E. Cooper	179,819
1927	F. Lockhart	193,281
1928	Leon Duray	196,968
1929	C. Woodbury	194,084
z1930	B. Arnold	182,286
1931	Snowberger	181,527
1932	L. Moore	188,876
1933	B. Cummings	190,740
1934	K. Petillo	192,040
1935	Rex Mays	194,305
1936	Rex Mays	192,547
1937	B. Cummings	198,664
z1938	F. Roberts	202,263
1939	J. Snyder	209,436
1940	Rex Mays	205,754
z1941	M. Rose	207,107
1946	C. Bergere	203,534
1947	Ted Horn	203,684
1948	Rex Mays	210,142
1949	D. Nalon	219,671
1950	W. Faulkner	216,203
1951	D. Nalon	219,671
1952	Agabashian	222,105
z1953	B. Vukovich	222,719
1954	J. McGrath	226,970
1955	J. Hoyt	225,380
z1956	P. Flaherty	234,313
1957	P. O'Connor	231,661
1958	D. Rathmann	234,921
1959	J. Thompson	234,815
1960	Eddie Sachs	235,916
1961	Eddie Sachs	237,347
1962	Parnelli Jones	241,996
z1963	Parnelli Jones	243,256
1964	Jim Clark	255,608
1965	A. J. Foyt	259,478
1966	Mario Andretti	266,987
1967	Mario Andretti	271,949
1968	Joe Leonard	276,096
1969	A. J. Foyt	274,501
z1970	Al Unser	273,943
1971	Peter Revson	287,582
1972	Bobby Unser	315,334

● La lettera «x» indica che dal 1911 al 1941 le macchine venivano assegnate alla posizione di partenza in base alla data di iscrizione alla 500 miglia. La lettera «z» indica la coincidenza del vincitore della gara che è stato anche primo nelle posizioni di partenza.

SEI italiani a INDY

PILOTA	ANNO	MACCHINA	PIAZZAM.	MEDIA KMH	MOTIVO RIT.
Vincenzo TRUCCO	1913	Isotta-Frasch. 4 cilindri	20.	131,869	foratura serbatoio
Pietro BORDINO	1925	Fiat Speciale 8 cilindri	10.	173,263	—
Umberto BORZACCHINI	1930	Maserati 16 cilindri	37.	153,230	rottura magnete
Letterio CUCINOTTA		Maserati 8 cilindri	12.	147,389	—
Luigi VILLORESI	1946	Maserati 8 cilindri	7.	195,130	—
Alberto ASCARI	1952	Ferrari Spec. 12 cilindri	31.	216,147	rottura ruota post.

● Durante le 56 edizioni di Indianapolis ben 11 italo-americani vi hanno partecipato, insieme ad un italo-argentino e quattro italo-francesi

I vincitori e le medie

Anno	Pilota	Media	Anno	Pilota	Media
1911	Ray HARROUN	120,040	1941	Mauri ROSE-Floyd DAVIS	185,262
1912	Joe DAWSON	126,687	1942-45	Non disputata per eventi bellici	
1913	Jules GOUX	122,202	1946	George ROBSON	184,784
1914	Rene THOMAS	132,722	1947	Mauri ROSE	187,227
1915	Ralph DE PALMA	144,583	1948	Mauri ROSE	192,821
1916	Dario RESTA (300 miglia)	135,184	1949	Bill HOLLAND	195,256
1917-18	Non disputata per eventi bellici		1950	Johnnie PARSONS (345 miglia - pioggia)	199,561
1919	Howard WILCOX	141,702	1951	Lee WALLARD	203,169
1920	Gaston CHEVROLET	142,619	1952	Troy RUTTMAN	207,479
1921	Tommy MILTON	144,229	1953	Bill VUKOVICH	207,186
1922	Jimmy MURPHY	152,050	1954	Bill VUKOVICH	210,566
1923	Tommy MILTON	146,369	1955	Bob SWEIKERT	206,331
1924	Joe BOYER-L. L. CORUM	158,085	1956	Pat FLAHERTY	206,784
1925	Peter DE PAOLO	162,752	1957	Sam HANKS	218,228
1926	Frank LOCKHART (400 miglia - pioggia)	154,352	1958	Jim BRYAN	215,315
1927	George SOUDERS	156,983	1959	Rodger WARD	218,640
1928	Louis MEYER	160,100	1960	Jim RATHMANN	223,323
1929	Ray KEECH	157,047	1961	A. J. FOYT jr.	223,907
1930	Billy ARNOLD	161,654	1962	Rodger WARD	225,779
1931	Louis SCHNEIDER	155,041	1963	Parnelli JONES	230,356
1932	Fred FRAME	167,603	1964	A. J. FOYT jr.	237,136
1933	Louis MEYER	167,632	1965	Jim CLARK	242,505
1934	Bill CUMMINGS	168,760	1966	Graham HILL	232,255
1935	Kelly PETILLO	170,976	1967	A. J. FOYT jr.	243,343
1936	Louis MEYER	175,529	1968	Bobby UNSER	246,039
1937	Wilbur SHAW	182,788	1969	Mario ANDRETTI	252,452
1938	Floyd ROBERTS	188,614	1970	Al UNSER	250,653
1939	Wilbur SHAW	185,130	1971	Al UNSER	253,849
1940	Wilbur SHAW	183,910	1972	Mark DONOHUE (record della corsa)	262,261