

La crisi Ferrari in F.1 è a sufficienza sintetizzata in questo fotocolor a sinistra. Non sono più nemmeno tanto belle le donne che circolano intorno alle monoposto rosse (anche se un bikini è sempre un bikini, vero «Scintilla»?). E soprattutto si brinda solo con acqua minerale...

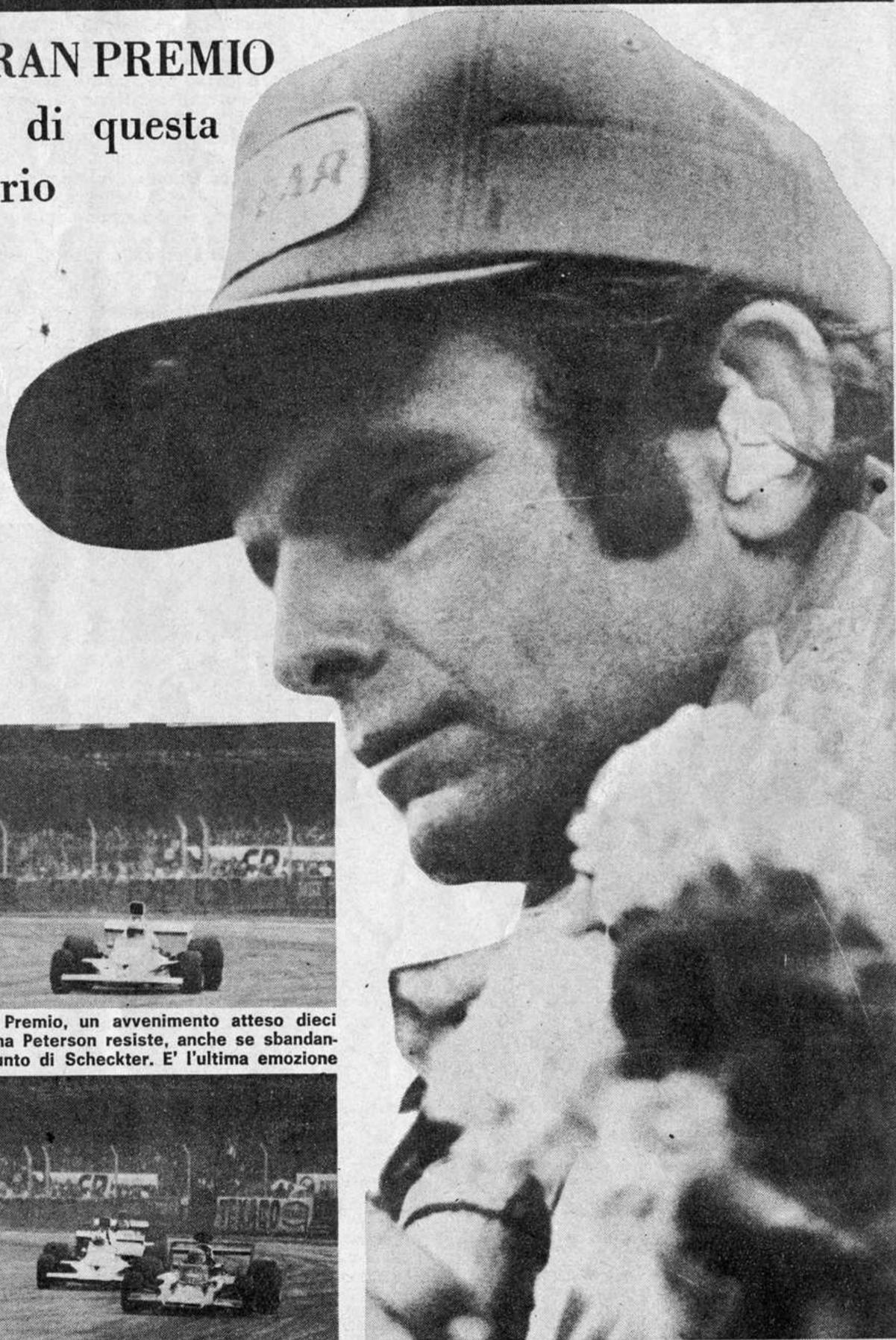
il giornale di mezzanotte
per telefono e per telex

AUTO
SPRINT

domenica SPRINT

SILVERSTONE F.1 un altro GRAN PREMIO
che dice da solo le incertezze di questa
stagione all'insegna dell'equilibrio

10 anni per REVSON



L'arrivo. E la prima bandiera a scacchi di Peter Revson in un Gran Premio, un avvenimento atteso dieci anni. Sotto è l'arrivo del trio inseguitore. Hulme tenta la sorpresa, ma Peterson resiste, anche se sbandando, appena passata la linea toccherà anche lui l'erba, nello stesso punto di Scheckter. E' l'ultima emozione



DALL'INVIATO

SILVERSTONE - Nove anni fa, in un appartamento di Londra, vivevano insieme tre giovani scapestrati che si lanciavano con bell'ardore e con eguale entusiasmo sia nel mondo delle competizioni automobilistiche sia in quello della caccia alle ragazze, mescolando il tutto con un ritmo di vita stupefacente. Erano, in ordine alfabetico, Cris Amon, Mike Hailwood e Peter Revson. Tre allegri compari che uno dei migliori scopritori di talenti aveva adocchiato e si stava incaricando di plasmare in modo più razionale, almeno ai fini delle corse in automobile.

Tra i tre, una sera, nacque

la sfida: a chi vinceva per primo un Gran Premio. Mike Hailwood, staccatosi dall'automobilismo che aveva appena conosciuto, ritrovava i compari parecchi anni dopo, ed era quindi un poco fuori gara; Peter Revson dedicava maggior tempo alle gare americane, nelle quali si era fatto un nome sonante, ed ai Gran Premi in continuità tornava un poco più tardi; Chris Amon, che dei tre era il migliore nei risultati di quei tempi goliardici, si dedicava ai Grandi Premi dal 1967 in poi. Quello che pareva il candidato sicuro, da scommetterci sopra, a vincere la sfida, era Amon; ed effettivamente è stato molte volte lì, lì, per vincere.

4000 \$
su se stesso

SILVERSTONE - Solito gran daffare dei bookmakers per le scommesse sul Gran Premio di Gran Bretagna. Fra coloro che hanno puntato qualche soldo, anche un certo **PETER REVSON**, che ha «giocato» ovviamente su se stesso. Era quotato «solo» 14 a 1, e vincendo la corsa si è messo in tasca oltre 4.000 dollari (circa 2 milioni e mezzo). Per la cronaca, la Ferrari di ICKX era offerta a 40 contro 1...

La sfida, però, adesso l'ha vinta Peter Revson, il meno giovane dei tre, che ha trovato nel Gran Premio di Gran Bretagna 1973 e nel suo svolgimento sconvolgente e drammatico, nella McLaren decisamente a livello molto alto, e nella sua predilezione per i circuiti velocissimi, gli elementi per costruire il suo successo.

E' un vincitore degno, Peter Revson, e ci ralleghiamo con lui per questo successo che conclude una rincorsa che dura da nove anni. Un vincitore che da tempo incalzava i primi della classe, e che così si inserisce nel gruppetto dei testa di serie. Un vincitore, tra l'altro, che ha anche il merito di ravvivare la classifica del

campionato mondiale. Ricordate quello che ho scritto poco fa: non è affatto vero che il campionato mondiale sia ormai una lotta a due tra Fittipaldi e Stewart! Il risultato della gara di Silverstone, anche se lascia il dubbio di un possibile diverso epilogo in condizioni normali, è valido e corrobora l'interesse per questo torneo 1973 che sta diventando proprio appassionante.

**Chi sarà
il terzo « nuovo »?**

Revson ha atteso dieci anni, per avere il gusto del vin-

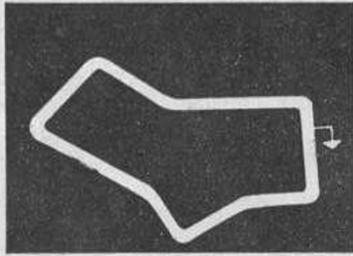
Franco Lini

CONTINUA A PAGINA 20



G.P. di G. Bretagna

gara internazionale di velocità valida quale nona prova del campionato mondiale conduttori di Formula 1. Circuito di Silverstone, di 4.710 metri. 67 giri pari a 315,570 km., 14 luglio 1973



COSI' (IN 29) AL VIA

PETER REVSON (McLaren-Yardley) 1'16"5	DENIS HULME (McLaren-Yardley) 1'16"5	RONNIE PETERSON (Lotus-JPS) 1'16"3
EMERSON FITTIPALDI (Lotus-JPS) 1'16"7	JACKIE STEWART (Tyrrell-Ford) 1'16"7	
CARLOS REUTEMANN (Brabham-Ford) 1'17"4	François CEVERT (Tyrrell-Ford) 1'17"3	JODY SCHECKTER (McLaren-Yardley) 1'16"9
CLAY REGAZZONI (BRM-Marlboro) 1'17"5	NIKI LAUDA (BRM-Marlboro) 1'17"4	
WILSON FITTIPALDI (Brabham-Ford) 1'18"1	MIKE HAILWOOD (Surtees-Fina) 1'18"	JAMES HUNT (March-Ford) 1'17"6
CARLOS PACE (Surtees-Fina) 1'18"3	JOCHEN MASS (Surtees-Fina) 1'18"3	
HOWDEN GANLEY (Iso-Marlboro) 1'18"6	JEAN-PIERRE BELTOISE (BRM-Marlboro) 1'18"4	DAVID PURLEY (March-Ford) N.P. 1'18"4
ANDREA DE ADAMICHI (Brabham-Pagnossin) 1'19"1	JACKY ICKX (Ferrari 312 B3) 1'18"9	
PAUL WATSON (Brabham-Ford) 1'20"1	ROGER WILLIAMSON (STP-March) 1'19"5	RIKKI VON OPEL (Ensign-Ford) 1'19"2
GEORGE FOLLMER (UOP-Shadow) 1'20"3	MIKE BEUTTLER (STP-March) 1'20"1	
GRAHAM McRAE (Iso-Marlboro) 1'20"8	GRAHAM HILL (Embassy-Shadow) 1'20"5	JACKIE OLIVER (UOP-Shadow) 1'20"3
	CHRIS AMON (Tecno-Martini) 1'21"	

COSI' (IN 13) AL TRAGUARDO

1. Peter Revson (McLaren-Yardley), 67 giri in 1'29'18"5, media kmh 212,030; 2. Peterson (Lotus-JPS) 1'29'21"3; 3. Hulme (McLaren-Yardley) 1'29'21"5; 4. Hunt (March-Ford) 1'29'21"9; 5. Cevert (Tyrrell-Ford) 1'29'55"1; 6. Reutemann (Brabham-Ford) 1'30'03"2; 7. Regazzoni (BRM-Marlboro) 1'30'30"2; 8. Ickx (Ferrari) 1'30'35"9; 9. Ganley (Iso-Marlboro) a 1 giro; 10. Stewart (Tyrrell-Ford) a 1 giro; 11. Beuttler (STP-March) a 2 giri; 12. Lauda (BRM-Marlboro) a 4 giri; 13. Von Opel (Ensign-Ford) a 6 giri.

UN PRIMATO BATTUTO

Sulla distanza: Peter Revson, media kmh 212,030. Primato precedente: Jackie Stewart (Tyrrell-Ford), media kmh 209,980 (1971).

Sul giro: James Hunt (March-Ford), il 63. giro in 1'18"6, media kmh 215,750. Primato imbattuto: Ronnie Peterson (Lotus-JPS), 1'17"5, media kmh 218,810 (Daily Express Trophy 1973).

I RITIRI	QUANDO	PERCHE'
W. Fittipaldi	44. giro	motore
E. Fittipaldi	36. giro	cambio
Watson	36. giro	rottura comando acceleratore
Hill	24. giro	rottura braccio sterzo
Amon	6. giro	accensione
McRae	1. giro	motore

In seguito alla collisione avvenuta al secondo giro, non si sono presentate alla seconda partenza, avvenuta 1 ora e 33' dopo, a causa dei danni riportati le vetture di: de Adamich, Williamson, Follmer, Oliver, Beltoise, Hailwood, Pace, Schekter e Mass.

LA NOSTRA PAGELLA DEI PROTAGONISTI

Revson, Peterson, Hulme, Hunt, Reutemann ●●●●● - Cevert, Regazzoni, Lauda, Emerson Fittipaldi, Stewart ●●●● - Ickx, Ganley, Beuttler, Wilson Fittipaldi, Watson ●●● - Von Opel, Hill ●● - non classificabili: Amon, Mc Rae, de Adamich, Williamson, Follmer, Oliver, Beltoise, Hailwood, Pace, Schekter, Mass, Purley.

La prossima gara sarà il Gran Premio d'Olanda, in programma a Zandvoort il 29 luglio.

CONTINUAZ. DA PAGINA 19

cere un Gran Premio. Ronnie Peterson ha atteso meno, ma anche lui ha penato. Tuttavia i due ultimi Grandi Premi ci hanno proposto due vincitori «nuovi», movimentando così le abituali sequenze dei soliti Stewart, Fittipaldi, Hulme eccetera. Ora siamo davvero curiosi di vedere quel che accadrà in Olanda tra due settimane. Appena appena nascosti dai veli della non completa notorietà, ma pronti ad afferrare una occasione, se si presenterà, ve ne sono altri, di piloti pronti al balzo. Uno è Carlos Reutemann, che sta soltanto aspettando che le condizioni siano favorevoli, vale a dire che un tracciato gli permetta di far valere le sue grandi qualità in prevalenza su quelle della macchina (che è ancora inferiore a quelle più forti). Reutemann alla vittoria è andato vicino,

grinta impressionante, tanto è vero che a Silverstone si è provato addirittura a superare Hulme, e vi è riuscito, pur se non ha potuto mantenere il posto, data appunto la inferiorità della sua macchina.

Perché JAMES meglio di JODY

Autore del giro più veloce assoluto, incollato alle ruote di Hulme e Peterson fino alla fine, e quarto nella classifica finale, James Hunt è davvero la nuova stella. Anche perché se lo mettiamo a confronto con l'altro fenomeno del 1973, cioè Jody Scheckter, dobbiamo accreditargli almeno una maggior intelligenza, avendo lui usato il mezzo di cui disponeva senza mai scomporsi, senza superare i limiti di sicurezza.

Con Peterson che ha trovato la strada della vittoria, con

Scheckter che si è inserito di prepotenza, con Hunt che si sta imponendo, il panorama delle gare maggiori si avvia ad un rinnovamento che può essere soltanto apprezzato.

Le ultime tre corse sono state davvero avvincenti, e le future promettono di esserlo ancora di più. Questo campionato mondiale, davvero, è di annata eccezionale.

Il Gran Premio di Gran Bretagna, naturalmente, è stato condizionato dalle macchine. Stavolta però anche dagli avvenimenti drammatici dell'inizio della gara, quelli che vi raccontiamo a parte e che vedete illustrati dalle nostre fotografie. Sono mancati alcuni possibili protagonisti, ma tutti quelli di primo piano sono rimasti, talché possiamo dire che ai fini delle prime posizioni la eliminazione in massa di tante macchine non ha avuto effetti. L'unico di quelli che sono stati tolti di mezzo e



L'incredibile schieramento di partenza tre-due-tre a Silverstone, effettuato con le vetture praticamente in curva. Stewart si infila tra Peterson e Hulme, pronto a sorprenderli, e ci riuscirà benissimo...

è cominciata

in Spagna se ricordate. E in tutte le corse è sempre lì vicino agli altri pretendenti al successo. In Olanda, su un terreno da guidare, e che sarà da scoprire anche per i più abituati a tutti i tracciati (il circuito è stato notevolmente modificato) potrebbe trovare la sua giornata.

L'altro, e ci scuseranno i più noti se lo diciamo, è James Hunt, vero protagonista di questo Gran Premio.

Lo avevamo visto a Monte Carlo, esordiente che nessuno considerava, far cose notevoli ed inserirsi tra i primi. Poteva essere una eccezionale prestazione, favorita dalla ambientazione e dalla velocità ridotta del tracciato. L'abbiamo rivisto al Paul Ricard, inserirsi di nuovo tra i primi e far nettamente meglio di tutti quelli che avevano la stessa sua macchina, compreso Jarier pilota ufficiale, tutto sommato. La sua March infatti non è freschissima... Lo abbiamo osservato bene durante il Gran Premio britannico, e adesso dobbiamo dirvi che questo James Hunt, che passa alla F. 1 senza transitare dalla F. 2, e che su tre tracciati tanto dissimili riesce sempre ad essere sotto i riflettori, questo Hunt è un fenomeno. Non è soltanto efficace, ma anche «pulito», ed ha una



«E' la corsa della mia vita» dice il titolo, apparso su un quotidiano londinese la mattina del G.P. d'Inghilterra, su un testo dettato al giornalista David Benson da Jackie Stewart. Un titolo un poco immaginifico, ma se vogliamo guardare bene abbastanza esatto. Infatti per Stewart (come dice lui stesso) la corsa di Silverstone era importantissima, perché vincendo avrebbe potuto consolidare decisamente la sua posizione nella graduatoria del campionato. Per questo, forse, ha effettuato la partenza a razzo, al primo via, sorprendendo tutti. La sospensione della gara gli ha rubato il piano tattico, che non ha potuto ripetere nella successiva partenza, perché tutti erano molto attenti e lui ha fatto un errore. Certo che il terzo titolo mondiale, quello che lo deciderebbe a ritirarsi, sta diventando difficile, per Stewart, visto che oltre gli avversari tradizionali (Fittipaldi e Hulme) adesso deve fare i conti anche coi giovani lupi, affamaticissimi.

che non hanno potuto prendere la seconda partenza, che poteva inserirsi nella lotta per il primato, è stato Scheckter.

Il quale deve recitare il mea culpa, visto che a scatenare il bailamme è stato lui. Comunque anche lui aveva una McLaren, il che non modifica il nostro discorso. Le macchine hanno condizionato le prestazioni individuali, ed ai primi posti ritroviamo... le solite. Le McLaren che sembrano complessivamente le più equilibrate, adattandosi molto bene a tutte le circostanze; le Lotus che restano al vertice; le Tyrrell che pur se non completamente soddisfacenti (almeno per la loro gente esigente) sono sempre anche loro in cima. Dopo vengono le altre, in una graduatoria che è difficile da stabilire perché influenzata anche dalle «scarpe», dato che le gomme hanno avuto anche qui un ruolo importante. Comunque dobbiamo dire che lo scarto tra Goodyear e Firestone è stato minimo, qui, visto che Hunt con le Firestone è rimasto coi primi (e se volete girare la questione dovete giungere alla conclusione che Hunt è ancor più bravo di quel che appaia, che è già molto).

La Brabham, almeno con Reutemann, poi la BRM, poi le Surtees (almeno da quel

Classifica mondiale F.1 (dopo la 9. prova)

		ARGENTINA	BRASILE	SUD AFRICA	SPAGNA	BELGIO	MONACO	SVEZIA	FRANCIA	TOTALE I. PARTE	G. BRETAGNA	TOTALE
Jackie Stewart	Tyrrell	4	6	9	9	9	2	3	42	—	—	42
E. Fittipaldi	Lotus-JPS	9	9	4	9	4	6	—	—	41	—	41
F. Cevert	Tyrrell	6	—	—	6	6	3	4	6	31	2	33
R. Peterson	Lotus-JPS	—	—	—	—	—	4	6	9	19	6	25
D. Hulme	McLaren	2	4	2	1	—	1	9	—	19	4	23
P. Revson	McLaren	—	—	6	3	—	2	—	—	11	9	20
J. Ickx	Ferrari	3	2	—	—	—	—	1	2	8	—	8
C. Reutemann	Brabham	—	—	—	—	—	3	4	7	1	8	8
A. Merzario	Ferrari	—	3	3	—	—	—	—	—	6	—	6
G. Follmer	Shadow	—	—	1	4	—	—	—	—	5	—	5
J. Hunt	March	—	—	—	—	—	—	1	1	3	4	4
A. de Adamich	Brabham	—	—	—	—	3	—	—	—	3	—	3
J.P. Beltoise	BRM	—	—	—	2	—	—	—	—	2	—	2
N. Lauda	BRM	—	—	—	—	2	—	—	—	2	—	2
W. Fittipaldi	Brabham	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1
C. Regazzoni	BRM	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	1
C. Amon	Tecno	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	1

E' stato un venerdì lungo per il dr. Arienzo, il magistrato esponente ACI, inviato speciale a Silverstone per risolvere la «grana» di Monza. Era in ballo una riunione con i costruttori F. 1 che avevano appena dichiarato il loro «no» alle corse in Italia, senza una garanzia che li togliesse dalle spire di eventuali chiamate di imputabilità in caso di incidenti. Il dr. Arienzo ha parlato con tutti gli interessati, molto attenti specie Chapman. Una lunga riunione di lavoro, interrotta per le prove e ripresa nella serata sempre di venerdì. Alla fine, a detta di Giovannino Lurani che ha fatto da interprete e dello stesso Mosley della March che faceva da portavoce al gruppo inglese, è stato dichiarato che i «costruttori F. 1 non hanno problemi per Monza». Le parole del dr. Arienzo debbono averli cioè accontentati. Anche se naturalmente non si possono dare garanzie, perché la Magistratura non può essere certo sollecitata a dimenticare la legge. Piuttosto il dr. Arienzo avrà fatto rilevare per esempio che, nonostante alcune vicende tipo quella Chap-

Le garanzie dell'ACI non bastano a CHAPMAN

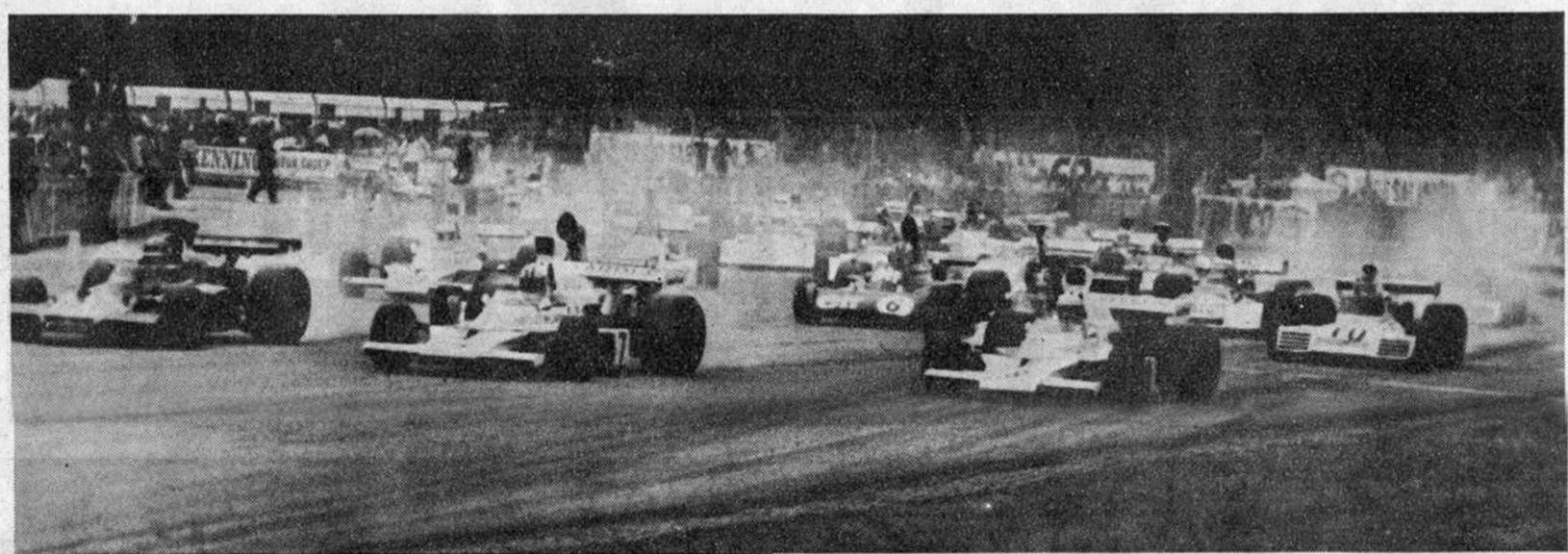
man, non risulta ci sia stato mai un costruttore condannato in Italia per reati del genere. Che peraltro il caso Chapman non sia stato condotto sul piano legale con adeguata preparazione, è un altro discorso. E lo stesso ACI si è impegnato, sembra, a suggerire una diversa linea di condotta e attività della difesa. Un primo atto sarebbe la richiesta di nullità di istruttoria, anche perché è mancata la controperizia tecnica che tra l'altro poteva rifarsi alla idoneità meccanica accertata della Lotus di Rindt nel '70 con le superate verifiche

prima del G.P. d'Italia di quel triste anno.

Pare che i costruttori adesso attendano una lettera dell'ACI, che sintetizzi queste esposizioni. Soprattutto Chapman aspetta qualcosa del genere, ma non si sa che cosa possa essere: «Altrimenti — ha detto — non manderò le mie macchine al G.P. F. 1 né ci verrò io.» Un atteggiamento che peraltro contrasta con il comportamento per le F. 2, che pur sempre restano macchine da corsa.

Monza, tranquillizzata dal punto di vista del settore automobilistico, resta comunque col problema della spada di Damocle ministeriale. Bisognerà vedere adesso se la decisione della FMI di rinunciare all'autodromo lombardo basti a sanare le conseguenze di certe inchieste ministeriali in atto, specie se si considera che i nostri governanti, tanto permissivi e incerti nei fatti veri e seri della nostra vita nazionale, possono diventare drastici proprio in questioni del genere dove non si temono reazioni dei «benpensanti» e C.

m. s.



osì l'impetuosa sarabanda di SCHECKTER

che si è visto nelle prove) sono rimaste al loro livello abituale, che non è eccelso ma nemmeno scadente. Anche la March resta una macchina onesta, ma senza migliorare, almeno da quel che si è visto (e torna in ballo Hunt, perché lui con la March privata di cose grosse ne ha saputo fare). In relativo regresso le Iso di Frank Williams, che peraltro adesso sta preparando una macchina nuova e quindi forse non vuol spendere tempo e danaro su quelle esistenti. Stesso discorso per le Shadow, che presto saranno rinnovate e che comunque non si sono viste dato che Oliver ha potuto percorrere soltanto trecento metri al primo via, e Follmer è stato eliminato nella collisione in massa.

FERRARI e TECNO in... discesa

Decisamente ancora deludente la Ferrari, dalla quale peraltro non ci si poteva aspettare molto, visto che ormai tutti hanno ammesso che deve essere modificata; e poiché stanno lavorando proprio a renderla (o almeno a tentare di renderla) più efficiente, non gettiamo loro altre croci addosso. Speriamo soltanto che davvero le recenti

esperienze abbiano potuto dare delle indicazioni positive, perché il dover vedere Ickx a battersi nelle ultime posizioni con Ganley è stato un poco malinconico.

Decisamente in discesa la Tecno. La macchina che ha corso era quella già vista e che nonostante il peso e gli ingombri qualcosa di buono lo aveva fatto. Adesso, dopo la buriana delle ultime settimane, è tornata in pista in condizioni peggiori. Che la situazione alla Tecno-Martini non sia delle più felici lo si sa e lo si vede. E pensiamo che nonostante la apparente chiarificazione non sia possibile continuare la coesistenza tra Pederzani e David Yorke, che non si curano nemmeno di salvare le apparenze e fanno chiaramente intendere a tutti di non potersi soffrire. Tuttavia non riteniamo che torto o ragione, se vi sono, siano nettamente divisi in due parti. Torti e ragioni ne debbono avere tutti, e probabilmente Pederzani ne ha anche lui. Il non voler ammettere che i motori non sono abbastanza potenti, almeno quando installati sulla macchina, ci sembra fuori posto, perché anche quando suonano regolarmente non appaiono in grado di competere con gli altri. E' la realtà, anche se non piace;

vuoi perché qualcosa è accaduto, dopo che sono state apportate le modifiche che dovrebbero assicurare la tenuta, vuoi perché gli altri motori hanno compiuto progressi. La macchina, nel suo insieme, non è parsa malvagia, ma le prestazioni sono quelle che sono. E non si venga a dire che la colpa è del pilota, perché è un discorso già udito in altre parti, e che non ha retto.

Meglio JOCHEN di ROGER e GRAHAM

La decimazione operata dalla collisione collettiva ci ha privati di ogni possibilità di opinione sui tre esordienti in Formula uno che questo Gran Premio presentava. Roger Williamson, anche lui arrivato alla F. 1 direttamente dalla F. 3, come Hunt, non ha brillato molto durante le prove, non sappiamo per quali cause precise. Certo che deve avvertire la emozione del trovarsi a contatto coi «grandi».

Graham McRae, esordiente lo era, ma fino ad un certo punto, perché lui ha l'abitudine delle grosse 5000 e ci diceva che la differenza è poca. C'era soltanto, per lui, una maggior necessità di concentrazione, perché le F. 1 non

permettono molta escursione nella utilizzazione del motore, che nelle 5000 ha molta più coppia di elasticità. Cosicché si può dire che il suo «esame» sia stato negativo, e lui stesso lo ammette affermando che preferirà continuare con le 5000.

Jochen Mass, dei tre novizi, è stato senza dubbio il migliore, e non avevamo dubbi. Le qualità del tedesco sono molte, e la sua prima comparso con le monoposto maggiori deve essere considerata molto buona. In prova ha ottenuto gli stessi tempi di Hailwood e Pace, che di esperienza ne hanno più di lui in ogni campo, compreso quello specifico della macchina.

Relativamente inferiori alle aspettative sono stati alcuni piloti di grido. Ickx, naturalmente, data la macchina. Poi Cevert e Emerson Fittipaldi. Per tutti c'è una ragione comune, rappresentata dalla personale poca simpatia per quel circuito strano. La mancanza di punti di riferimento precisi e inequivocabili è una delle ragioni per le quali molti piloti non amano Silverstone, e probabilmente essa ha giocato molto nel relativo rendimento inferiore dei tre citati. Anche Andrea de Adamich, alla vigilia, ci diceva di non essere molto entusiasta di

Silverstone, e per lui poi c'era anche l'adattamento alla macchina nuova. Che è migliore di quella che ha avuto finora, ma più difficile da guidare, per la posizione avanzata nell'abitacolo ed il passo più lungo. De Adamich ci si è adattato abbastanza bene, migliorando progressivamente i suoi tempi.

Doveva essere la gara più affollata dell'anno, con una trentina di macchine, ma la decimazione iniziale l'ha ridotta molto. Quel che è però certo è che anche le gare future avranno tanta gente iscritta, e non tutte potranno ammettere tutti alla partenza. Cosicché tra non molto assisteremo di nuovo alle grandi battaglie tra i meno dotati, per sfuggire alla eliminazione.

Se tutto si svolgerà secondo logica a far le spese della eventuale eliminazione potrebbero essere Amon con la Tecno (e sarebbe penoso) e von Opel con la Ensign, che tuttavia abbiamo vista migliorata rispetto alla prima gara. Staremo a vedere. Quel che è certo è che ormai le gare del campionato del mondo hanno una fisionomia eccezionale con tanti protagonisti effettivi o potenziali di primo piano. Tanto meglio.

f. l.



Il grande errore

Attimo per attimo (nelle foto di LINI e CEVENINI) la «sortita» di SCHECKTER

Fine del secondo giro. Stewart è già passato. Peterson, Reutemann e Scheckter inseguono. Scheckter è in controsterzo, avendo iniziato una sbandata ①. Poi Scheckter ② raddrizza la macchina, ma è fuori traiettoria normale, e così ③ la macchina va verso il bordo esterno della pista, delimitata da un nastro di cemento. Le ruote vanno sulla terra sollevando polvere e sassi ④ mentre passano Hulme, Cevert, Hunt, Revson, Regazzoni e gli altri. La McLaren, richiamata bruscamente, rientra in testa-coda e va a urtare il muretto dei box ⑤ ponendosi di 'raverso. Molti riescono a passare, ma altri non possono evitare la collisione. Dissipato il polverone ecco lo spettacolo che si è offerto ⑥



SILVERSTONE - Il GP d'Inghilterra 1973 è stato senz'altro il più drammatico nella storia di questa competizione e una delle gare di campionato più ricche di avvenimenti mai vista. Detiene il dubbio onore di essere la prima che sia mai stata sospesa e quindi ripresa. Otto vetture eliminate per una collisione multipla al secondo giro, ma per miracolo un solo pilota ferito. Dopo la seconda partenza, la corsa, di altissima qualità, si è conclusa con la prima vittoria in un Gran Premio di Peter Revson ed è stata notevole per le brillanti prestazioni di Hunt, piazzato quarto, con meno di 3" e mezzo fra il primo e il quarto.

Nei preliminari non c'era naturalmente niente che potesse far pensare che stavamo per assistere ad avvenimenti eccezionali in un Gran Premio. Vetture e piloti (mancava Purley soltanto, dato che il danno riportato dalla sua March in un urto in prova non aveva potuto essere riparato) erano sovrastati da nuvole che lanciavano una leggera minaccia di pioggia. Il gruppo ha coperto un lento giro del circuito, per formare poi lo schieramento mobile, e tutto si è svolto con disciplina, nonostante ci fossero andature un poco « ondegianti », per cercare di scaldare i pneumatici. Il complesso dei concorrenti aveva veramente un magnifico aspetto, mentre si andava formando il vero schieramento.

La bandiera si è abbassata e Peterson, Stewart, Hulme e Reutemann conducevano alla prima curva, mentre dietro — visione familiare — Oliver passava zoppicando oltre i boxes, per venire poi spinto sull'erba. Il motore della vettura di Lauda si era spento sullo schieramento e Oliver ha urtato leggermente la BRM, rompendo la sospensione anteriore della sua Shadow e il semiasse di destra della BRM. Nelle prime due curve era in testa Peterson, ma a mano a mano che il gruppo riappariva verso i boxes, si è visto che Stewart aveva un sorprendente vantaggio di cinquanta metri. Peterson era secondo, Reutemann un brillante terzo, poi... il guaio.

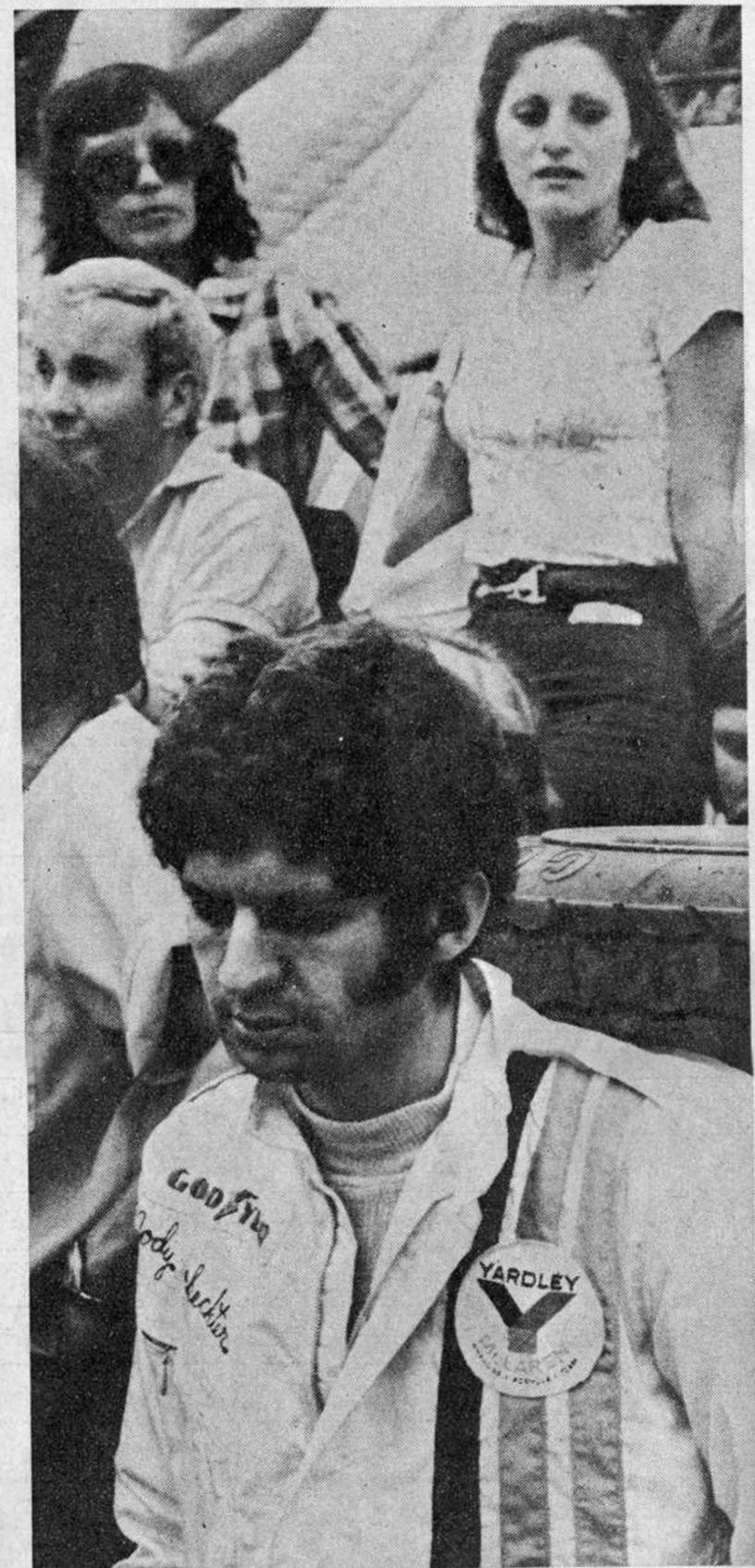
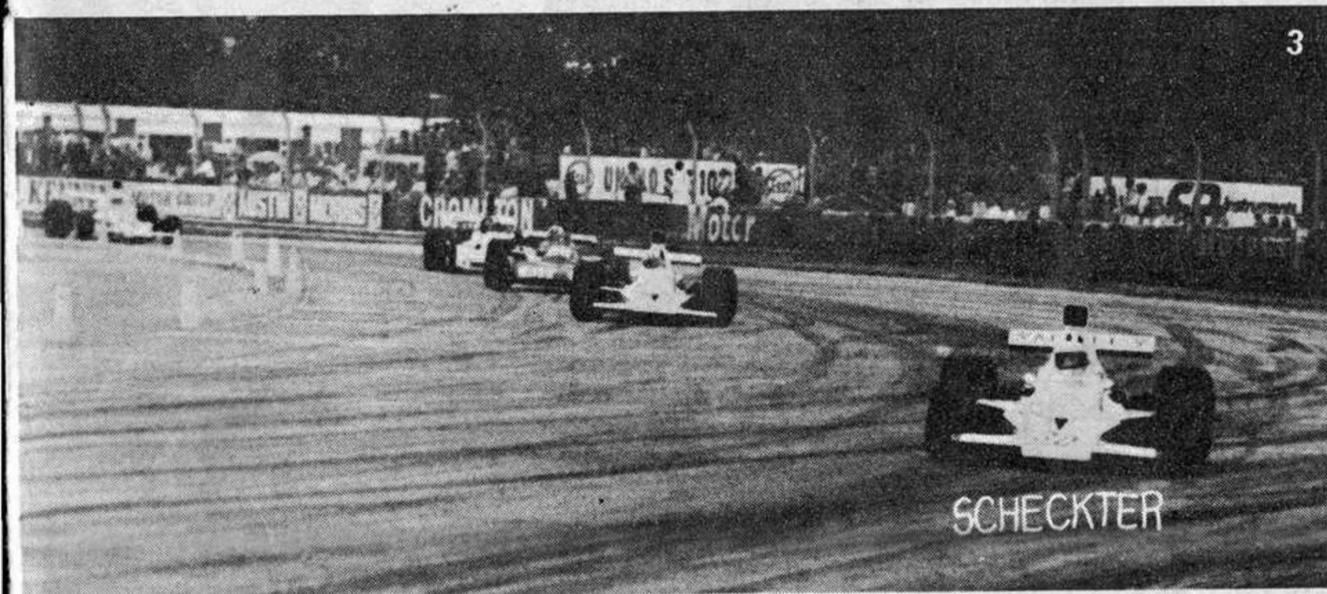
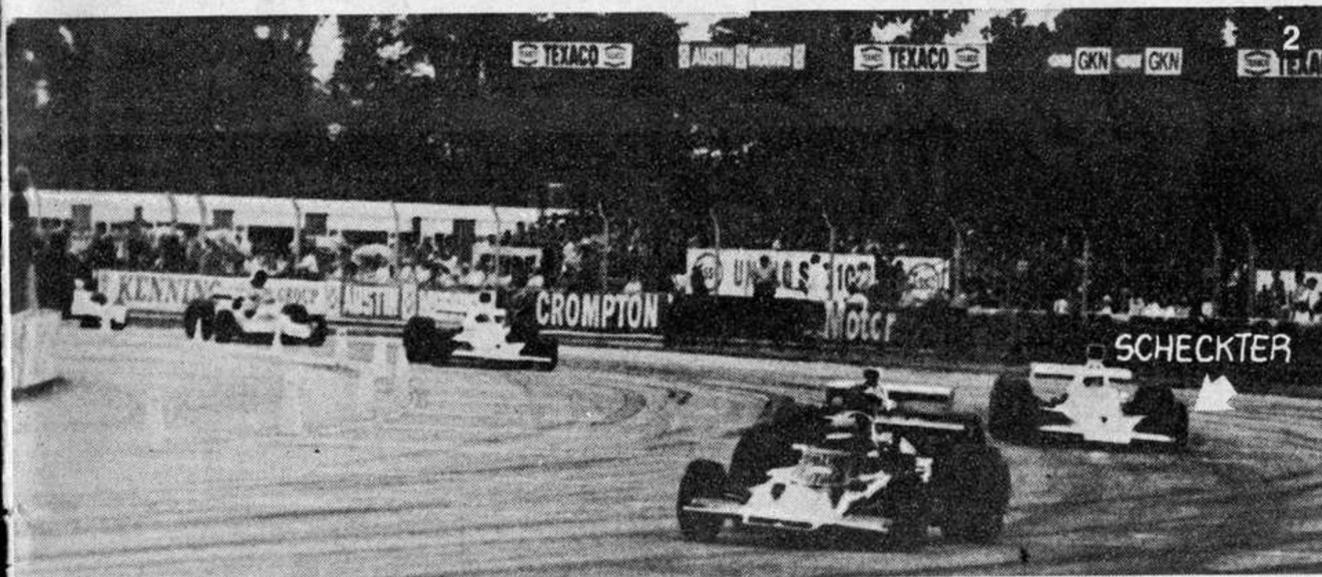
Scheckter è arrivato impetuosamente all'esterno di Hulme, nella velocissima curva di Woodcote, e in seguito Hulme ha detto: « L'ho lasciato passare dato che a quella velocità non avrebbe potuto superare altrimenti la curva. » Jody era su una traiettoria sbagliata, i suoi pneumatici erano a malapena riscaldati e dal momento in cui si è impegnato nella curva era chiaro che avrebbe avuto grossi problemi. La McLaren all'uscita è finita sull'erba e Jody ha dovuto manovrare con violenza, perché lo sterzo rispondeva, sul tratto erboso, ma naturalmente appena le ruote sono tornate in pista, facevano presa, la vettura si è girata troppo bruscamente, ha virato attraverso il circuito ed è an-

data a sbattere contro il muro del box.

Per un attimo si è avuta l'impressione che nella maggioranza gli altri sarebbero riusciti a passare, ma la M23 ha cominciato a muoversi all'indietro e la pista è stata invasa da una nuvola di vapore e di polvere, che ha oscurato la vista ai piloti che seguivano. Poi c'è stato il caos completo. Mass ha urtato la McLaren e altrettanto ha fatto Beltoise. Un alettone bianco è volato in aria, al di sopra del polverone, del fumo provocato dalla gomma e del vapore, la presa d'aria dinamica si è staccata dalla McLaren ed è finita ai boxes, ai piedi del segretario dell'associazione di F. 1, Mackintosh.

Mentre polvere e fumo veleggiavano più lontani siamo stati in grado di vedere vetture sparse sul circuito stesso e sui lati. Due sono ripartite: quelle di Wilson Fittipaldi, che ha completato il giro abbastanza velocemente, e quella di Hill il quale, dopo essersi fermato per guardare la parte posteriore, ha ripreso a girare molto lentamente. Stewart, in testa ai superstiti, ha completato il secondo giro, trovandosi poi di fronte a una foresta di bandiere gialle, con commissari che le sventolavano per far rallentare le vetture.

Alla linea di partenza c'erano autorevoli bandiere rosse, nere e quella a scacchi. Per la prima volta, una gara di campionato mondiale è stata so-



Jody Scheckter al box, subito dopo. E' assorto, e certo sta meditando sulla necessità di calmare la sua irruenza. Nella foga dell'inseguimento ha compiuto un errore che poteva essere disastroso



spesa prematuramente. Ora potevamo esaminare la situazione e c'erano se non altro due cose incoraggianti: nessun segno di fuoco e il vecchio ponticello della pista era stato sostituito da una nuova struttura che lasciava una zona vuota più ampia, accanto al circuito. In quel punto giacevano le vetture di SCHECKTER, de ADAMICH, WILLIAMSON, FOLLMER, BELTOISE, HAILWOOD, PACE e MASS.

Mancava von Opel, rompiscapo di minore entità, ma si è poi appurato che non era rimasto coinvolto; avendo valutato la gravità dell'incidente nello specchietto retrovisore, si era fermato al bordo della pista, avviandosi poi a piedi. Si tratta quasi certamente della prima persona che si è resa conto che il Grande Premio stava per essere sospeso.

Purtroppo un pilota è rimasto intrappolato nella vettura: ANDREA de ADAMICH. E' trascorsa quasi un'ora prima che i soccorritori lo estraessero dai rottami della Brabham, perché hanno lavorato con estrema prudenza, seguendo le istruzioni del pilota stesso. Andrea si è asciugato con calma qualche goccia di sangue che aveva sul viso ed è poi stato portato all'ospedale mobile GP, ove hanno riscontrato che la sua ferita più seria era la frattura di una caviglia. E' stato poi condotto all'ospedale di Northampton accompagnato dalla

moglie. A questo punto abbiamo cominciato a mettere insieme i vari pezzi dell'incidente.

L'ipotesi che Scheckter abbia forato può essere scartata, dato che i pneumatici della M 23 contenevano ancora aria. Ha semplicemente commesso un gesto irresponsabile, come del resto ha già fatto altre volte in passato specie nelle formule minori, McRae ha commentato: «Sembrava proprio di essere a Indy», mentre Ganley ha detto: «Non vedevo gran che, per via della polvere, però ho serpeggiato in mezzo ai rottami e sono passato.» Hunt, dal canto suo, ha detto: «Io ce l'ho fatta a passare poco prima che il varco si chiudesse completamente, anche se un alettone posteriore ha schivato per un pelo la mia testa, urtando la presa d'aria dinamica...». Commento di Williamson: «Sono andato a destra, pensando che tutte le vetture fossero a sinistra». Pace: «Ce l'ho fatta a malapena a evitare di urtare Scheckter, ma anche de Adamich è andato verso sinistra, quando l'ho fatto io, e mi ha urtato da dietro. De Adamich è finito dritto sull'erba e ha urtato la barriera, contemporaneamente a me.»

E' degno di nota che la Surtees abbia resistito all'urto meglio della Brabham e anche che un solo pilota sia subito corso per portare aiuto a de Adamich, cioè Mass, mentre gli altri si arrampicavano oltre la barriera.

Parlando del materiale, chi ha sofferto di più è stato il team Surtees, con tre vetture molto danneggiate. Correva voce che qualcuno avesse sentito John dire che dubitava di poter continuare per il resto della stagione. D'altra parte, sembra che il team abbia già una vettura di riserva completa e parti per un'altra. Certo che John è sbiancato, il sul muretto da dove ha visto bene tutto.

E poi è stato annunciato che la gara avrebbe ripreso, con un nuovo via, nell'ordine originale dello schieramento, anche se quando si è formato, circa un'ora e mezza dopo, c'erano molti vuoti, in rapporto alla prima partenza. Ripulire la pista aveva richiesto tempo sufficiente perché si riparasse la vettura di Lauda e perché il team Embassy di Hill sostituisse il quadrilatero rotto sulla Shadow (arrivando a rilento, Graham aveva detto: «Se tarderanno abbastanza, a fare ricominciare la gara, allora potrò parteciparvi»). Si è lavorato fino all'ultimo minuto attorno alla macchina di Wilson Fittipaldi, per una perdita d'olio, e la vettura di Peterson è apparsa tardi, perché c'erano perdite d'olio o carburante dentro l'abitacolo. Si è visto McRae, che è poi subito sparito da qualche parte.

David Hodges

Nella doppia altalena due piloti «memorabili»

SILVERSTONE - Dopo la lunga interruzione, causata dal grave incidente, il Grande Premio ha rifatto la sua partenza e la sensazione di questo secondo «via» si è rivelato Lauda, che è stato o brillante o spericolato. Presumibilmente è giusta la prima parola, dato che è riuscito a compiere una manovra che lo ha portato a passare come una freccia in un varco che si stava rapidamente chiudendo, fra Stewart e il muro dei box. Con un'accelerazione fulminea si è portato al secondo posto, alle spalle di Peterson, alla prima curva, e questo ci ha per lo meno garantito che non avremmo visto la ripetizione del primo G.P. d'Inghilterra 1973, con Stewart quasi subito al comando, dando l'assoluta impressione di stare per sparire in distanza («e, in fondo, i due giri iniziali della «prima gara» avevano dato proprio questa sensazione).

Al termine della prima tornata l'ordine era il seguente: Peterson, Lauda, Stewart, Emerson Fittipaldi, Hulme, Revson. Stewart è riuscito a superare Lauda a metà del secondo giro, mentre Peterson si era staccato, e ora è stato il turno di Emerson, di trovare il modo per superare quel sorprendente intruso «rosso e bianco». Intanto, segno premonitore di quanto sarebbe poi successo, Hunt stava sfidando Cévert per la settima posizione. In fondo, Amon perdeva terreno nei confronti di von Opel, Watson e Hill; dopo sei giri, col motore che emetteva suoni sempre più minacciosi, la Tecno è sparita al box e non è più riapparsa. Ne vedremo mai un'altra, a Silverstone?



Peter Revson si aggiunge alla lista dei vincitori dei Gran Premi

A questo punto Fittipaldi era ancora dietro a Lauda e fronteggiava problemi sempre più grossi, cioè il varco che aumentava fra la coda della vettura di Stewart e il muso di quella di Lauda. Questo è leggermente calato, proprio quando Amon si è fermato. Stewart ha fatto uno sforzo disperato, si è portato avanti, ma è subito finito in giravolta sull'erba, facendo sparpagliare i commissari. E' poi tornato in gara al tredicesimo posto, mentre tanto Fittipaldi che Revson superavano Lauda e Hunt strappava la sesta

merose soste, per cambiare una ruota. Ora Hunt si è avvicinato a Hulme, mentre alle sue spalle il varco con Cévert si allargava perché il francese non reggeva al ritmo dei leaders. Reutemann non rappresentava una sfida per il «secondo» della Tyrrell e, a sua volta, non era attaccato da nessuno. Lauda precedeva Regazzoni, la cui vettura nelle curve aveva le ruote anteriori che ogni tanto slittavano. Ickx, Ganley e Wilson Fittipaldi seguivano, vicini l'uno all'altro, apparentemente accontentandosi di girare

Al trentesimo giro Stewart ha strappato la dodicesima posizione a Beuttler, si è avvicinato a Hulme (che era naturalmente in vantaggio di un giro), lo ha passato, per essere poi risuperato da Denny. Mentre ci si avvicinava alla metà gara, sono cadute alcune gocce di pioggia e i cinici si sono chiesti se si sarebbe sospesa la gara, se fosse caduta una pioggia forte, dato che tutti montavano pneumatici da asciutto, così ci sarebbe stata un'altra partenza. Per qualche momento è parso possibile che il G.P.

HUNT quasi non voleva correre

posizione a Cévert. Peterson aveva ormai un ottimo vantaggio, però doveva già lottare per conservarlo, visto che la JPS era chiaramente meno stabile in quasi tutte le curve di quanto lo fossero le altre vetture. Arrivati al decimo giro Hulme ha superato Lauda, il cui scatto iniziale stava calando rapidamente di forza e Revson premeva su Fittipaldi. Stewart ha sostato rapidamente al box per fare fissare la carrozzeria e togliere l'erba dalle prese d'aria, poi si è fermato anche Hill per fare cambiare una ruota anteriore, mentre Watson faceva la prima di nu-

a lungo muso contro coda, senza che nessuno cercasse di attaccare l'altro. Hanno però tutti guadagnato un posto, quando Lauda ha fatto una sosta di tre minuti per fare sostituire una ruota. Dopo veniva Beuttler, la cui missione nella vita sembrava essere quella di ostacolare i leaders che arrivavano per doppiarlo; naturalmente è stato il successivo obiettivo di Stewart, mentre risaliva nelle posizioni. Hill ha abbandonato, mentre i leaders completavano il venticinquesimo giro, col muso della Shadow che ci dondola tristemente.

d'Inghilterra 1973 potesse avere tre partenze, ma poi la pioggia è cessata. A metà gara Peterson conduceva per 2", poi si è avuto un fatto di grande importanza. Emerson è apparso per iniziare il trentaseiesimo giro con chiare difficoltà nel selezionare le marce e non ha completato la tornata per guasto alla trasmissione. Era ormai dunque chiaro che nessuno dei leaders del campionato avrebbe preso punti a Silverstone, ma il livello della corsa, per occupare la posizione di testa, è andato migliorando sempre più. Al trentottesimo giro, Revson ha

Table with 34 columns (1-34) and 10 rows of driver names (PET, LAU, STE, FIT, HUL, REV, CEV, HUN, REG, REU) indicating their positions at each lap.

Le svogliatezze «parallele»

Per FERRARI e TECNO l'«esame - pilota»

SILVERSTONE - Due macchine italiane al G.P. d'Inghilterra, Ferrari e Tecno. Non hanno certamente brillato, ne durante le prove e tanto meno durante la gara. Alla guida Ickx e Amon tutti e due ex ferraristi (si può dire, perché per il belga la «vacanza» a Maranello finirà certamente a fine anno), nei due giorni che hanno preceduto il G.P. hanno meravigliato tutti per le «non prove» che hanno effettuato. Cominciamo da Ickx ecco: ha compiuto poche decine di giri il belga con la Ferrari che aveva a disposizione, mentre il «muletto» che ha preteso, in caso la prima si guastasse, dormiva sorniona sotto un telo nei box.

si spettatori. Per la durata di tre ore Ickx non ha mai fatto due giri di seguito, era sempre fermo dopo un giro per farsi regolare l'alettone di un millimetro; la barra prima avanti poi indietro, poi ancora avanti. Intanto il tempo passava, i tempi non venivano e Ickx sempre fermo dopo un giro ai box a far regolare l'alettone ecc. Finite le prove la posizione per la Ferrari era umiliante. Ickx aveva il diciassettesimo tempo, meglio di lui avevano fatto: Purley e Mass, uno debuttante l'altro quasi... «Non abbiamo indicazioni tecniche valide su cui lavorare per migliorare», dirà alla fine delle prove l'ing. Ferrari. Per la seconda giornata di prove il belga farà lavorare i meccanici, chiedendo la sostituzione di alcuni rapporti al cambio. Poi farà cambiare anche la regolazione delle sospensioni anteriori e posteriori, che a suo dire do-

vrebbero rendere la macchina più competitiva. L'avv. Montezemolo, presente ai box della Ferrari, decide il secondo giorno di prove di andare a vedere il comportamento della monoscocca in qualche curva lungo il percorso. Ma ritornerà presto ai box sconsolato. Il comportamento di Ickx continua uguale identico al giorno prima. Un giro, poi fermo! un altro, poi fermo e via di questo passo!...

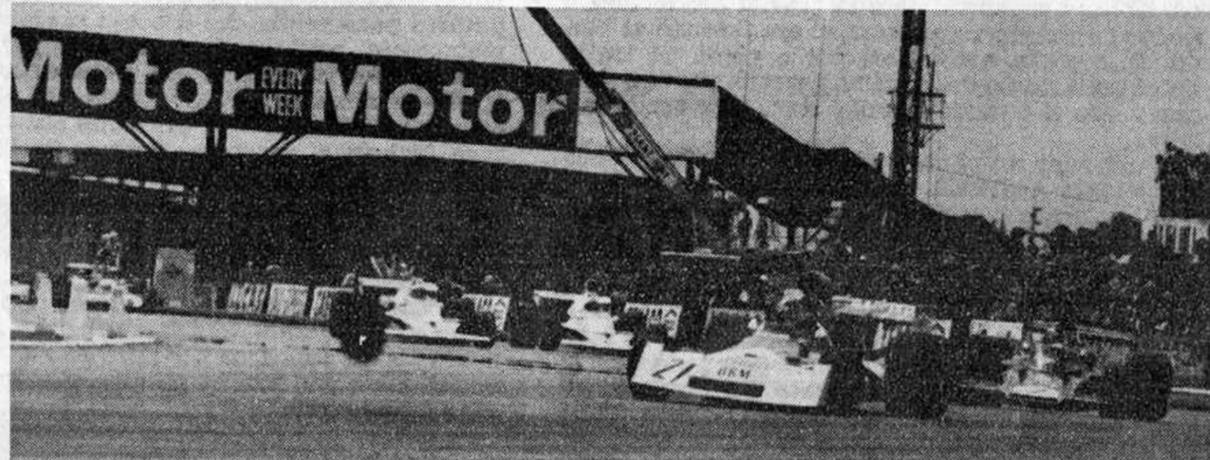
Le regolazioni che aveva fatto cambiare per venerdì, ammette che vanno peggio. E ritorna a quelle originarie che aveva trovato o.k. a Fiorano. Non riesce neppure a fare i tempi del giorno prima! La posizione di venerdì della Ferrari è ventiduesima. Il giorno della gara, se non fosse per Purley che

non può prendere il via sarebbe in ottava fila. Hanno fatto meglio di lui diciotto piloti. Dopo la partenza ripetuta per il noto incidente, Ickx è in nona posizione, non tenterà di guadagnare neppure una posizione, limitandosi a controllare il «pericoloso» Ganley che lo minacciava da vicino, alla fine sarà ottavo, perché Fittipaldi si è dovuto ritirare.

Un dato dimostra che Ickx con la Ferrari non si è impegnato. Nel '71 nel G.P. d'Inghilterra sempre qui a Silverstone, Regazzoni con la Ferrari partì in prima fila con il povero Siffert con il tempo di 1'18"1, la Ferrari era la B2 ancora con le famose sospensioni orizzontali di Forghieri che su-

scitarono tanti problemi. Ickx allora girò in 1'19"5.

Non impegno del pilota chiaramente anche in casa Tecno. Amon con la vettura con cui ha corso a Silverstone, aveva già affrontato due sortite. A Zolder aveva fatto il 15. tempo e alla fine si era classificato sesto prendendo un punto in classifica mondiale; a Montecarlo aveva il 12. tempo, e ruppe una sospensione contro il guardrail quando era in settima posizione. Da ciò sembrava che la macchina ci fosse. Poi la nota divergenza con il DS della Martini «long» Yorke, e la riappacificazione con la MARTINI. Ridimensionate le funzioni di Yorke, al quale però Amon è molto legato e gli dà ragione in tutto, si è venuti



spinto il muso della sua M23 all'interno della vettura di Peterson avvicinandosi a una curva... e ce l'ha tenuto. Ronnie non ha avuto scelta, ha dovuto lasciare passare al comando la McLaren. Al tempo stesso Hunt ha superato Hulme e si è lanciato all'inseguimento di Peterson, con le prime quattro vetture che filavano staccate più o meno di 25 metri. Ora Regazzoni ha cominciato ad accostarsi a Reutemann, in sesta posizione, ma la possibilità di un duello è svanita al

se di poco, e i tre alle sue spalle gli si sono avvicinati. Al cinquantesimo giro Revson aveva un vantaggio di 5" e Hulme ha deciso che era ora di occuparsi di Hunt. Lo ha fatto in cinque tornate, per buttarsi poi all'inseguimento di Peterson che ha reagito accorciando il varco che lo divideva da Revson, la cui posizione stava ormai attaccando al sessantesimo giro. Revson aveva però ancora qualche riserva, mentre in breve lo specchietto retrovisore di Peterson rifletteva grandissima la Yardley-McLa-

a Monaco nel 1950, per trovare un analogo incidente al primo giro e la gara non fu interrotta) il G.P. d'Inghilterra 1973 è stata una « super battaglia » in tutta la seconda parte. Revson ha poi detto di avere avuto pochi problemi. « Al primo giro soprasterzava, poi mi ci sono abituato per il resto della gara. Per un po' non sapevo decidere se abbordare due curve in terza o in quarta, per cui ho fatto esperimenti durante la corsa. Non sono mai salito oltre i 10.500 giri-min ». Ovviamente era molto emozionato per la sua vit-

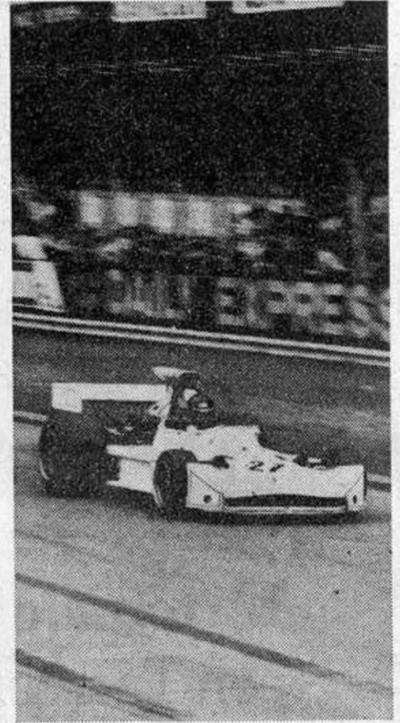
hanno sventolato le bandiere gialle e non osavo rischiare di essere squalificato passando sotto quelle bandiere. Ero veloce quanto tutti gli altri abbordando e percorrendo le curve, ma il mio motore non è abbastanza potente per essere pari alla loro accelerazione per uscirne ».

Be', chi ha visto può confermare che la sua March nelle curve era pari, in fatto di velocità, alle JPS e alle McLaren e questo è un grosso rompicapo perché la vettura montava i Firestone che quest'anno sembrano essere un handicap tanto grave. I tecnici hanno confermato che le sue avevano la stessa miscela di quelle delle BRM e delle Surtees.

Che conclusioni si traggono? Forse prima di tutto che le pecche dei Firestone sono più immaginarie che vere e che forse Hunt non era impressionato dal malefico che sembra accompagnare. Comunque, Hunt ha fatto una corsa memorabile e pensare che era incerto se parteciparvi perché si trovava su un elicottero, e aveva visto dall'alto il terribile incidente occorso nella gara per turismo.

Si è senz'altro trattato di un Grande Premio che il pubblico aveva fisso in mente (65.000 persone hanno pagato per assistervi, mentre un numero che non si può contare è entrato gratuitamente) mentre faceva la fila nei tremendi ingorghi, per lasciare il circuito a sera tarda.

David Hodges



James Hunt, con la March-Hesketh, la rivelazione della gara

e dopo la paura dell'elicottero!

quarantaquattresimo giro. Mentre Wilson Fittipaldi passava sotto il ponte principale, dal suo motore è uscita un'immensa nuvola di fumo e la Brabham ha sparso olio nella curva di Woodcote, lungo il rettilineo dei boxes e attorno alla curva seguente senza che Wilson lo vedesse nello specchietto retrovisore (che, secondo gli altri piloti, non usa quasi mai comunque) o dagli strumenti, finché non ha superato i boxes. Le velocità sono diminuite in modo drammatico sul fondo ora molto traditore. Ma Revson ha aumentato il proprio vantaggio, anche

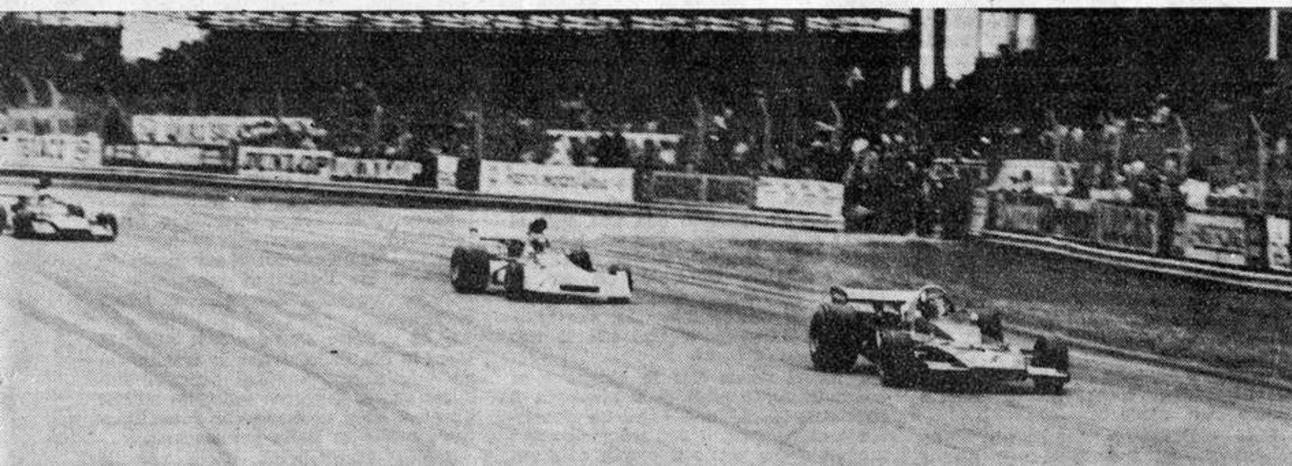
Loren di Hulme. Denny era assolutamente consapevole della possibilità di un primo e di un secondo posto per il suo team, ma non è finita proprio così. Revson ha vinto per 3", Denny era a un quinto di secondo da Peterson sulla linea del traguardo (ma la pressione esercitata su Ronnie era tale che il pilota è finito sull'erba all'uscita dell'ultima curva) mentre Hunt era staccato da Hulme di soli 2/5 di secondo.

E così, oltre ad essere stato il Grande Premio più denso di emozioni della storia delle corse (si deve tornare

toria e ha ammesso che, dopo Monaco, aveva cominciato a disperare. E' significativo che i cartelloni della Yardley nella sotteranea di Londra abbiano nelle recenti settimane mostrato Peter con una corona d'alloro? A proposito, Revson usava un Cosworth DFV vecchio di quattro anni.

Hunt si è più che meritato il Premio Rouge et Blanc intitolato a Siffert dalla Marlboro perché ha fatto una corsa veramente formidabile. « Sono sicuro — ha detto — che avrei potuto superare Peterson quando Wilson ha perso tutto l'olio, ma i commissari

35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67
PET	PET	PET	PET	REV																												
FIT	FIT	REV	REV	PET																												
REV	REV	HUL	HUL	HUN																												
HUN																																
HUN	HUN	CEV																														
CEV	CEV	REV																														
REV	REV	REG																														
REG	REG	ICK																														
ICK	ICK	GAN																														
GAN	GAN	WF																														
WF	WF	STE																														



A sinistra, per i primi giri Lauda ha dato filo da torcere a tutti. Ecco precedere Fittipaldi. Qui sopra, un po' alla volta l'austriaco è stato passato da tutti. Ecco il turno della Ferrari di Ickx

a Silverstone. Strana atmosfera, però, nel clan. Amon, noto come un collaudatore molto bravo (ma quali macchine ha mai messo a posto per vincere un Gran Premio? Non certo le Ferrari o le March). Alla fine del primo giorno di prove, terzultimo tempo, dello svogliato Chris. Visi neri in casa Tecno, sorrisini di Yorke con aria di sufficienza. Il motore perde olio e Amon ne vuole uno nuovo per il giorno dopo. Viene accontentato, poi decidono (lui e Yorke) di provare anche la macchina del-

la Martini disegnata da Fowell, e il costruttore che cosa dice? non viene neppure interpellato. Prima di andarsene Amon dice al capo meccanico Magdalo di cambiargli i rapporti. Seconda giornata di prove, Amon ha fatto montare sulla vettura di Pederzani una quarta marcia da 190 kmh, e una quinta da 250, mentre tutti gli altri hanno una quinta da oltre 285 all'ora. Va da sé che i tempi non possono venire. Un esempio: nella curva che immette nel rettilineo dei box, da tutti i piloti è imboccata in quinta ad una

velocità di circa 260 kmh, Amon la affrontava in quarta a 190. Yorke decide allora di far provare la sua macchina ad Amon. Si cade nel ridicolo, un giro poi fermo, un altro... e la macchina torna ai box. Pur girando in oltre 3' contro l'1 e 16 di Peterson la monoscocca voluta dalla Martini, consigliata da Yorke e costruita da Thompson, su disegno di Fowel, aveva rotto i montanti delle sospensioni posteriori, la monoscocca è da riaggiustare perché ci si è accorti che è troppo piccola per Amon!!! così come è da rifare il serbatoio del-

pilota	giro	tempo	media
HUNT	63.	1'18"6	215,75
REVSON	44.	1'18"7	215,48
PETERSON	60.	1'18"7	215,48
HULME	43.	1'18"7	215,48
STEWART	16.	1'19"0	214,66
WATSON	33.	1'19"1	214,39
CEVERT	43.	1'19"4	213,58
REUTEMANN	44.	1'19"5	213,31
LAUDA	19.	1'19"6	213,04
REGAZZONI	15.	1'19"8	212,51
ICKX	44.	1'20"0	211,97
W. FITTIPALDI	44.	1'20"0	211,97
GANLEY	43.	1'20"1	211,71
HILL	22.	1'21"2	208,84
E. FITTIPALDI	5.	1'21"2	208,84
BEUTTNER	24.	1'21"6	207,82
VON OPEL	58.	1'22"0	206,80
AMON	3.	1'22"9	204,66

l'olio che è troppo piccolo, ma farlo più grande non si può perché c'è l'allettone... Ancora qualche giro svogliato di Amon, con la Tecno di Pederzani e il pilota si accontenta di partire in ultima fila. Più in basso di così Amon non era mai caduto! Prima della gara si scommetteva nel camion della Tecno di quanti giri avrebbe fatto Amon e della scusa che avrebbe trovato per fermarsi. Non sappiamo chi abbia vinto, ma i giri sono stati 6, e la ragione del ritiro: difetti alla pompa della benzina.

Alla fine Amon dirà che il motore è « un insieme di spaghetti all'italiana », e se ne andrà con Yorke, decidendo di tenere la macchina di Fowell a Silverstone per provarla in settimana. Alla Tecno la situazione ora è molto pesante, e chiaramente è destinata a finire forse anche prima del termine del contratto, perché non si può certamente continuare a correre con un pilota che anche lui come Ickx dà l'impressione di boicottare la macchina di Pederzani per « spingere » l'altra.



E' tornato in Italia con l'aereo del Lord

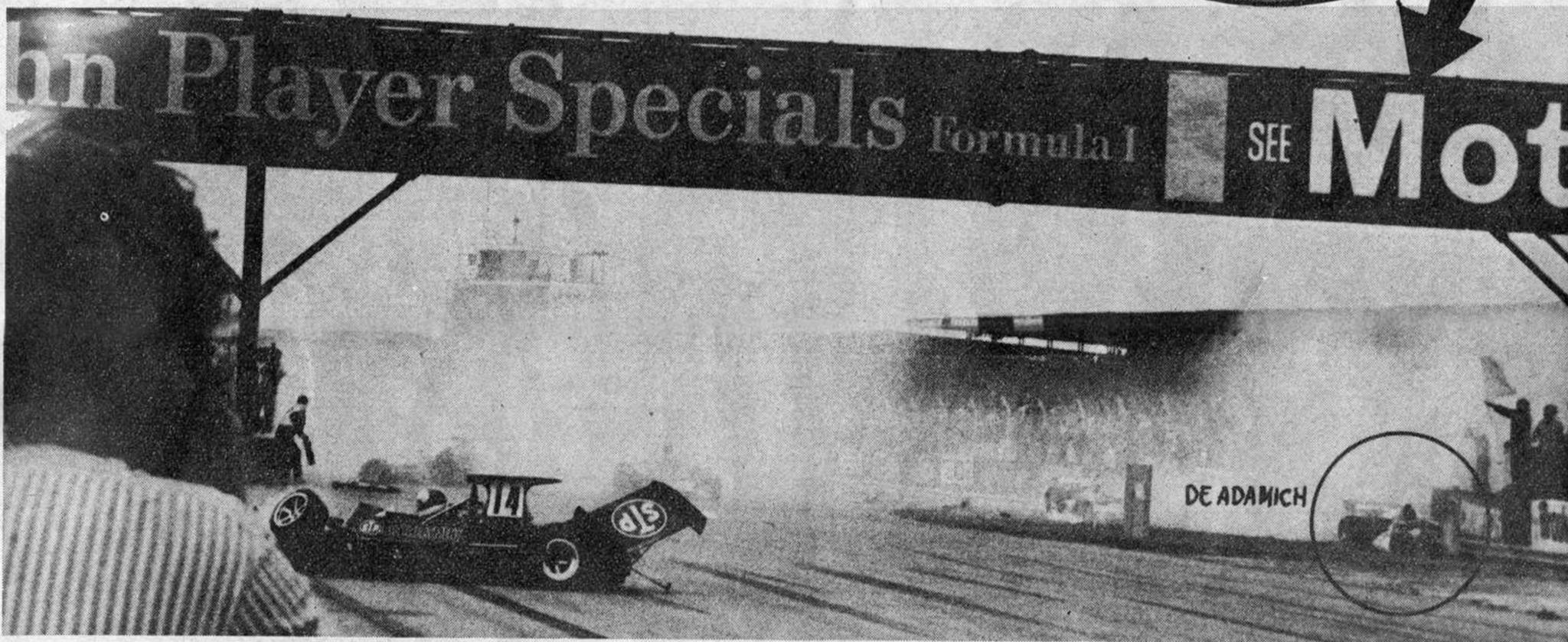
CRONACA

di una paura

DE ADAMICH

di ghiaccio

A sinistra, mentre si libera Andrea un estintore è pronto. A destra, il pilota italiano durante la « liberazione ». Qui sotto, ecco la Brabham urtare. A sinistra, la March di Roger Williamson



SILVERSTONE - Pezzi di macchina che volano da una parte all'altra della pista, una ventina di bolidi impazziti che scartano da tutte le parti per evitare altri bolidi in difficoltà davanti a loro, fumo azzurrigno di gomme inchiodate sull'asfalto « dry » della pista di Silverstone...choc' per il G.P. d'Inghilterra di F. 1.

Questa la scena allucinante, fortunatamente risoltasi senza grossi danni (se non alle vetture) davanti al pubblico delle tribune e dei box durante la disputa del Mondiale piloti di F. 1.

Il perché dell'incidente e del come è successo lo leggete in altra parte del giornale. Otto le vetture coinvolte nella carambola spettacolare, 1700 litri di infiammabilissima benzina sbalottata di qua e di là, ma fortunatamente gli estintori automatici hanno spento i focolai d'incendio che subito erano apparsi sulla destra vicino al muretto dove si trovava la macchina di Scheckter e sulla sinistra dove c'erano le macchine di Beltoise e di Pace.

Otto vetture impazzite e praticamente fuori uso; sette piloti completamente indenni in un incidente capitato a oltre 240 all'ora. Unico lievemente infortunato l'italiano de Adamich, che autore di un buon tempo in prova, si trovava in mezzo al gruppetto di rincalzi, con la nuovissima Brabham-Pagnossin BT 42. Dopo aver tamponato la vettura di Pace che a sua volta aveva colpito in pieno quella di Beltoise, de Adamich ha fatto due testa e c'è andato a schiantare con la parte anteriore sinistra contro il guardrail, sotto il grande occhio di vetro della televisione.

Erano le 14,06, la corsa era partita da tre minuti. Sventolare di bandiere gialle e rosse, i piloti escono con i loro mezzi dalle F.1 distrutte, Beltoise, dopo essere uscito dalla sua BRM mai più riutilizzabile, svenirà dalla paura in mezzo al prato.

Unico a rimanere incastrato fra i rottami della macchina, de Adamich. Il pilota italiano dimostra un sangue freddo eccezionale degno di un marinaio nel Vietnam, e accoglie con precise istruzioni i due pompieri e il commissario che subito con gli estin-

tori gli sono addosso per scongiurare un eventuale principio d'incendio.

14,07 - Un amico di Regazzoni e della Tecno di Bologna che abita a Londra, Bruschi, attraversa la pista, e si avvicina a de Adamich, urlandogli: « Andrea stai calmo, stai calmo... ». De Adamich perfettamente padrone di sé lo rassicura, dicendo OK.

14,08 - Arriva Stanley della BRM con il medico del servizio rianimazione del pullman-ospedale voluto dai piloti. De Adamich parla con Stanley, dicendogli che è tutto OK, sente un dolore alle gambe e non riesce a districarsi dalle strutture contorte della Brabham che si è deformata nell'urto imprigionandolo.

14,12 - Attorniato da un nugolo di pompieri con l'estintore in posizione

per qualsiasi evenienza, alcuni addetti alla rimozione delle vetture cercano con tutte le cautele possibili, per paura di una scintilla che potesse far prendere fuoco alla macchina, di liberare le gambe del pilota imprigionato.

14,13 - Donatella la moglie di Andrea arriva sul posto dell'incidente dove c'è il marito, portandogli un paio d'occhiali di ricambio. Quelli che Andrea aveva, si erano rotti nell'impatto, procurandogli una ferita al setto nasale.

14,14 - Mentre si continua a lavorare intorno ai rottami della Brabham, Andrea rassicura Donatella che non è nulla di grave, e prega la moglie (che è in attesa di un bambino) di aspettarla comodamente seduta dentro l'ambulanza.

14,15 - Donatella, rassicurata dalle condizioni del marito e per niente impressionata, si siede aspettando pazientemente che venga liberato.

14,17 - La signora de Adamich, avute le assicurazioni dal medico che accompagna Mr. Stanley che il marito non ha nulla di grave, si preoccupa di far telefonare ai familiari a Milano per assicurarli che Andrea non ha nulla di serio.

14,20 - Le operazioni per liberare il pilota, che è sempre perfettamente lucido, si prolungano. Il medico fa alcune punture per aiutare il fisico e per lenire il dolore al pilota.

14,25 - Arriva il patron della Lotus Chapman, per vedere come sta il pilota, vedendolo in buona condizione che risponde con delle battute alle sue domande se ne va rassicurato.

14,27 - Ecclestone il patron della Brabham, assicuratosi che il suo pilota è in buone mani, si allontana dalla macchina e assisterà, fino a che

Andrea non salirà sull'ambulanza, la moglie Donatella (che in realtà assieme al marito è la più fredda di tutti).

14,28 - Il personale continua a lavorare con mille precauzioni intorno alla matassa della Brabham per cercare di liberare il pilota. E' sempre lo stesso de Adamich che dirige le operazioni.

14,31 - Un operaio con una sega si mette a tagliare un pezzo di lamiera, « ahi, ahi, » grida de Adamich, (l'operaio gli stava incidendo un po' di carne!) e lo prega di allontanarsi un po' con il nastro d'acciaio. « Sorry... » risponde l'inglese e riprende il suo lavoro più attento.

I lavori vanno per le lunghe e ai boxes di Silverstone ci si comincia a preoccupare. E' una continua processione di personaggi dell'automobilismo mondiale che vanno a vedere cosa sta succedendo al pilota italiano. Si rammentano i casi di Moss a Goodwood e di Watson, due mesi fa a Brands Hatch, rimasto quest'ultimo imprigionato per un'ora e mezzo nella stessa monoscocca Brabham dopo un incidente analogo.

Surtees, E. Fittipaldi, assieme al fratello Wilson sono tra gli altri. Non si vede invece Stewart il « sicuriere ». A tutti che gli chiedono « Come va? » Andrea con sangue freddo eccezionale ha parole rassicuranti, ringraziandoli dell'interessamento.

L'avv. Montezemolo della Ferrari deve litigare con quattro commissari messi a guardia di de Adamich per potersi avvicinare. Andrea, mentre gli operai continuano a lavorargli intorno alle gambe infortunate per liberarlo, lo ringrazia e lo assicura che non ha bisogno di nulla.

14,48 - Arriva Moss a informarsi

come va, « ti ricordi come è successo Andrea? » gli chiede l'ex campione. « Vagamente — risponde il pilota — Credo d'aver tamponato qualcuno che mi si è girato innanzi, e di essere stato buttato fuori pista da una macchina dietro a me, ma non so chi siano ».

14,53 - I lavori stanno per terminare, Andrea è in piena forma (nei limiti del possibile) e incredibile guida i lavori.

14,55 - L'ambulanza viene messa in moto, e gli infermieri preparano la barella, pregando Donatella di tenersi pronta.

14,59 - Dopo 53 minuti il pilota è liberato dai rottami che lo trattenevano prigioniero, e viene caricato sull'ambulanza. Appena vede la moglie gli dice: « Fal in modo che possa rientrare subito in Italia per favore... »

Subito l'ambulanza parte per il pullman F. 1 attrezzato da clinica che è sempre sui circuiti, poi il pilota italiano viene portato all'ospedale di Northampton.

Mentre la gara era in pieno svolgimento, il pilota dopo una visita all'ospedale inglese detto prima, convinceva i medici a lasciarlo partire per l'Italia. Lord Hesketh metteva così a disposizione il suo aereo personale, e nella serata di domenica il coraggioso de Adamich, veniva ricoverato al « Gaetano Pini » l'istituto ortopedico di Milano, dove gli veniva riscontrata una lussazione alla caviglia destra. Nessuna operazione si rendeva necessaria sul momento, solo una ingessatura. Tra sette giorni si saprà per quanti giorni de Adamich dovrà restare bloccato. La ferita al setto nasale, causata dagli occhiali, è di poco conto.

Giancarlo Cevenini

REGAZZONI ha «riformato» per FERRARI

● Pare che Regazzoni avesse tutte le buone ragioni per cercarsi un colloquio con Mr. Stanley. Ma questi non aveva il suo interesse e sembra sia stato appagato dalla negazione ricevuta dal Clay di «aver provato» la B. 3 a Fiorano. Pare che al patron BRM adesso stia a cuore Lauda e vorrebbe fargli firmare un impegno per il '74-'75. Regazzoni lo da già per svanito all'orizzonte, si vede. D'altronde gli affari BRM non vanno bene. La Marlboro la molla (per la Brabham quasi certo, con quel Reutemann, lì...) e così è da giurarsi che lo svizzero di Bergamo prenderà sul serio la strada di Maranello. Anzi l'ha già ripresa. Nella giornata di lunedì è tornato apposta da Londra per esserci a colloquio col Grande Capo Penna Bianca. E potete scommetterci che avrà firmato già l'impegno per l'anno prossimo. Sono giorni di decisioni a Maranello, già in questa settimana che darà la grande delusione della sconfitta anche nelle sport mondiali oppure della parziale consolazione in questo campionato.

Perché così rapidamente con Clay, vi chiederete? Ma d'altronde

dove bussare? Fittipaldi ha deciso. Sta per firmare per la Lotus ma comunque alla Ferrari ormai esclude di metterci piede. Le ultime vicende della Casa modenese, le sue macchine singhiozzanti hanno fatto perdere la voglia anche a Reutemann. Il solo Regazzoni si è convinto di essere andato a stare peggio con la BRM. E le vie d'uscita così si son ristrette. Non a caso Ickx adesso è più docile e se un contratto glielo mettessero sotto l'occhio lo rinnoverebbe subito senza tanti articoli-capestro (per Ferrari). E' la stessa amara vicenda del '69. Anche allora con Amon si arrivò a questo punto. Solo che c'era la prospettiva di un boxer.

Dietro il problema del «capitano» viene quello del collaudatore e del pilota italiano. Merzario è partito per gli USA mentre la compagnia doveva rientrare da Londra. Ma c'è da pensare che, con le offerte della sirena Andretti per Can-Am e Stock car, sia stato lasciato partire senza nemmeno assicurarsi che non prenda una strada sua anche lui? Anche se piace di più fare il paternalista con il «fantino» di Como, è pur sempre una vedette in casa nostra...



Allora, aveva ragione FITTIPALDI!...

JODY Black

DAL DIRETTORE

SILVERSTONE - Adesso qualcuno comincia a capire Emerson Fittipaldi. Il Fittipaldi del Castellet che impreca contro il Jody sudafricano, la nuova vedette dell'automobilismo sudafricano, il Moshé Dayan dell'automobilismo di formula, da israeliano senza remore agonistiche che dimostra di essere. Nel Gran Premio di Francia quel «volo» dopo il contatto con Fittipaldi lo aveva quasi fatto, lui, giovane ambizioso, una «vittima» della irriducibilità del campione che «non ci sta». Ma è venuto il Gran Premio inglese a fare (quasi) giustizia.

Dopo il fattaccio, la paurosa carambola a otto che solo perché qualcuno ci ha messo il suo appoggio non si è trasformata in una «Monza motociclistica», Jody Scheckter se ne stava pallido nel suo box con la ragazza accanto. Silenzioso come è, smozzicava al massimo qualche parola agli immancabili intervistatori. Laggiù nella pista di fronte alle tribune gli addetti del servizio d'emergenza stavano ancora trafficando intorno alla vettura di de Adamich. Jody era pallido e sudava, sudava come una fontana; lui che al Castellet, col sole a picco della Costa Azzurra in luglio, era stato visto scendere dalla monoposto (con la quale aveva quasi realizzato il colpaccio senza quell'impatto nel finale) tutto fresco e senza mostrare fatica. Stavolta invece sudava copioso.

«Ho sbagliato io, lo so...». Fu un po' difficile in verità farglielo ammettere da parte di un giornalista. Ma d'altronde c'era poco da svenolare. Lo avevano visto tutti, quel suo arrembare impetuoso che l'ha portato con la ruota sul prato della curva davanti ai boxes, dove era piombato troppo rapido perché ne saltasse fuori. L'aveva capito anche Hulme, che purtroppo porta anche un po' di colpa di quell'arrembante comportamento del suo allievo. E' stato proprio il grintoso Denis che al Castellet, dopo la discussione con Fittipaldi, a Jody che sem-

brava preoccupato dello sfogo del campione del mondo, intervenne: «Via, non farti mettere in soggezione. Tu fai finta di stare al gioco, quando poi ti trovi in corsa tieni duro. Solo così puoi vincere». Hulme è uno di quelli venuti alla scuola di Brabham, Jack the Black, il «nero». E lo si è visto anche sul traguardo del Gran Premio inglese quando, per chiudere il secondo posto a Peterson, quasi lo spediava fuori proprio nella volata finale!

Con tanta scuola Scheckter non deve aver faticato molto a convincersi che quel suo comportarsi un po' avventuroso, che tante accuse gli ha fatto guadagnare in F. 2 e F. 3, poteva pure non dimenticarlo tra quegli «stornelli» di rivali che si ritrova in F. 1. Ma stavolta, dopo la partenza che l'ha visto infilato come un toro un po' da tutti, essendo costretto a rimontare un po' tutti i grossi, l'ha fatta davvero sporca! Ed è stato un vero errore quello di scarrocciare che l'ha portato a fare piroette al centro del mucchio. I più bravi, quelli di punta, lo hanno esiliato un po' tutti, i «secondi», forse perché magari speravano di approfittare del caos a Widcote per guadagnare qualche posizione, hanno finito per trovarsi nella rete, appena Mass ha cominciato la serie delle «centrate».

Il dubbio che rimane è uno solo adesso. Se Scheckter, che nelle foto della grande sequenza vedete benissimo iniziare subito il disperato controsterzo all'imbocco della curva da 240 all'ora che immette nel rettilineo boxes, ha tentato di rientrare volutamente anche dopo aver messo le ruote sull'erba e sulla grattugia a reticolo che fa da cordolo-cingolo adesso sul bordo. Oppure se la macchina gli aveva preso comunque la mano. E' la sola attenuante, che peraltro non annulla la premessa. Che non si può pensare, come ha fatto Jody nella foga di quel primo giro in cui era partito male, di continuare a guadagnare posizioni come aveva fatto nel solo secondo giro. Da ottavo e più che era, già le foto lo mostrano quarto dietro a Ste-

Abarth-Abarth nuova 2000

● Clamoroso! L'Abarth-Abarth sta preparando un nuovo prototipo 2000 per l'Euro Marche (ci lavora Jacoponi). Non si dicono i commenti in casa Osella...

● La BRM sta preparando una nuova F. 1? Forse si chiamerà P200. Ma il problema, dicono i piloti, è il motore. Quando la temperatura supera gli 85 gradi perde potenza. A 120 gradi, come è capitato a Regazzoni a Silverstone, ha dovuto rinunciare anche ad andare a prendere Reutemann.

wart, Peterson e Reutemann! E magari era proprio loro che voleva infilare con quella spericolata manovra della McLaren, tra l'altro dalla sensibilità in quel momento condizionata anche dal «pieno» carburante.

Dicono che Jody, alla vigilia della corsa inglese, sia stato preso nel mezzo da emissari Tyrrell e Ferrari che entrambi gli hanno proposto di accettare un'opzione per il '75, visto che nel '74 ha già le firme messe con la McLaren. Ma certo che adesso qualcuno ci farà un pensiero. Perché in fondo ci sono debiti che fanno meno pasticci e vanno forte altrettanto. Vedi per esempio quell'Hunt che beve alla mammella del «lordino» biondo, il paffuto Hesketh. La grinta è una cosa, il «guidare sporco» un altro. E anche le colpe si assumono con altra umiltà. O sicumera. O intelligenza. Per esempio quella di Stewart. Che nella seconda partenza del Gran Premio più sconcertante degli ultimi anni, trovatosi intruppato a non sfuggir via per quella sortita del sorprendente Lauda, ha tentato poi di rimontare subito. E puntava Peterson in due tre curve. Ma alla serpentina veloce, in un altro tentativo del genere, il vispo Ronnie che non «subisce» ha fatto la sua strada e a Jackie lo scozzese non è rimasto che finire nel prato in testacoda. E' stato così che è poi finito doppiato. Lui, serissimo, ha dichiarato: «Ho sbagliato io, a imboccare una marcia. Dovevo fare una quinta-quarta e invece ho fatto un quinta-seconda. Via nel prato!». Certo non poteva dire che aveva provato a farla sporca, lui che tanto accusa certi piloti un po' avventurosi. Quel «puntare» il rivale in Lotus, giura chi l'ha visto in tivvù, è stato troppo sfacciato. E ha avuto la «punizione» dovuta. Ma Jackie è un furbo. Perciò poi ha trovato la scusa appena letta. Ma per questo è anche Jackie II (che sta per due volte campione del mondo oltre che aspirante III). Perché poi lui certi numeri di salvataggio li sa fare. Come lo ha fatto, proprio nel centro della curva, di Silverstone, nel corso delle prove, quando la sua Tyrrell ha «scodato» nell'erba come la McLaren di Jody. Jackie la piroetta nel mucchio non l'ha fatta. Ha ripreso tra gli applausi del pubblico.

Marcello Sabbatini

V8eBlogScans



Molti dottori intorno alla grande malata, la F. 1 B 3 a Silverstone. L'ing. Ferrari (Giorgio) — sulla destra — intervista ICKX dopo un giro di prova; Sante Ghedini e Luca Montezemolo ascoltano severi...

Merzario potrebbe averla a Zandvoort

La McLAREN ha suggerito le modifiche per la B. 3?

SILVERSTONE - Un costruttore inglese di monoposto si «filava» la Ferrari di Ickx che nuotava nelle ultime posizioni delle prove e poi scrollava la testa: «Lo dicevo io, quando l'ho vista da Thomson che faceva quella monoscocca, che il davanti era troppo largo! Non potrà mai andar bene così...» E in fondo gongolava. Perché a vederla così a malpartito la Ferrari, adesso agli inglesi in fondo fa piacere. E' una vendetta di anni. E si notava, questa depauperazione di popolarità, anche dagli sparuti gruppi di curiosi che in questi giorni di Silverstone hanno affollato i boxes e dietroboxes ferraristi. Se ne sono accorti anche i meccanici.

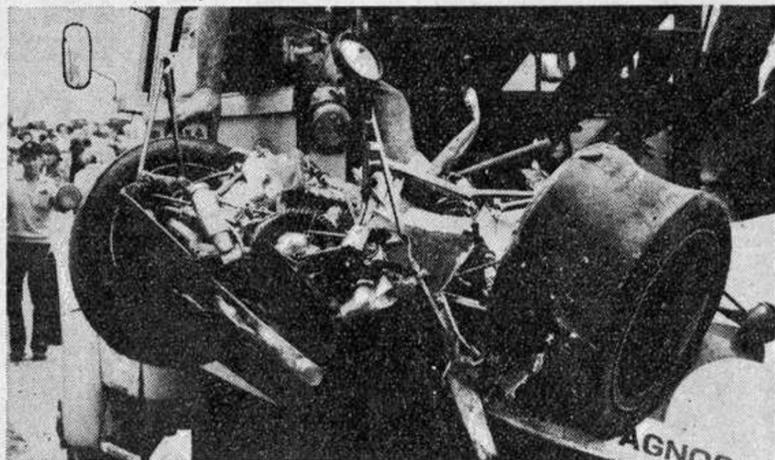
Dal canto suo Ickx, confidenziale e loquace con i giornalisti italiani, non esitava ad ammettere: «Non so più cosa dire. La macchina ha qualcosa, speriamo di guarirla. Ma certo che questa di Silverstone non è né la posizione consona alla Ferrari, né a me. Io penso sia necessario fare un momento di stop; lavorare tranquilli, provare e poi ripresentarsi con qualche carta in mano».

Un discorso un po' curioso in bocca a Ickx, se si pensa che lui ormai dovrebbe sapere di quel che sta succedendo a Maranello. Anche se Merzario è stato appiedato di nuovo, alla chetichella, alla vigilia della corsa inglese, è vero che Forghieri e Rocchi gli stanno facendo una nuova monoposto B.3. La monoscocca «made Fiat» è stata rovesciata come un pedalino,

si diceva qui in Inghilterra. E le vittorie della straordinaria McLaren M23 del momento non avrebbero fatto che rinfocolare certe idee di Forghieri, il quale davvero da questo punto di vista ha mostrato acume. E mentre tutti sbavavano per Lotus e Tyrrell è da un po' che andava predicando della McLaren vettura d'avanguardia.

Così qualcuno giurà che adesso la B.3 sperimentale monoscocca (quella «urtata» da Ickx al Castellet) sarà affidata a Merzario a Zandvoort (sempre che il «Drake» non decida di far ancora qualche sorpresa agli appassionati italiani), in una veste rigenerata globale. Cambiata tutta anche la scocca. Il musetto McLaren a punta con i baffetti non dovrebbe mancare (anche se Stewart e Cevert non lo vogliono sulla Tyrrell), così la presa d'aria forzata per il motore come sulla 312 P. Distribuiti diversamente i pesi per evitare quel sollevarsi dell'anteriore. E naturalmente riviste le sospensioni, vera croce delle Ferrari specie monoposto.

Finiranno dietro batteria, radiatore olio ecc. Ma la innovazione sarebbe anche nei radiatori laterali e nell'alleggerimento del serbatoio. Almeno qualche chilo dovrebbe saltar via, a costo di viaggiare ai limiti. Gli avversari sanno già cosa aspettarsi. Ma per il momento non se ne preoccupano. Forse perché l'annata-no ha complicato più di quanto si creda tutta la situazione della Casa di Maranello. E' questione di «credibilità».



Il frontale a pezzi della nuova Brabham di de Adamich. Il pilota italiano prima di andare a Silverstone era stato ad un incontro-conferenza ad Avellino, dove aveva parlato dei problemi della sicurezza. Nella medesima curva, Stewart in prova aveva sbandato, rientrando

HUNT subito in luce

SILVERSTONE - Cronaca molto po- vera, per le due giornate di prove, anche perché la gran confusione ai vetusti box di Silverstone, e la scial- ba fisionomia del circuito non han- no permesso di seguire da vicino le vicende effettive. Le macchine a di- sposizione dei piloti sono molte, per- ché alla Lotus hanno due vetture per ogni pilota, come alla Ferrari ed alla... Tecno (ma la seconda era praticamente ancora in costruzione), ed alla Tyrrell hanno due macchine per Stewart, una per Cevert e la macchina sperimentale già vista in prova in Svezia e Francia.

Il giovedì il più attivo è stato Ste- wart, che ha compiuto 66 giri, sem- pre con la sua macchina da gara, mentre Cevert ha girato parecchio con quella a muso allungato. Peter- son non ha praticamente potuto gi- rare con la macchina da gara, aven- do rotto il motore durante il primo giro; ha così utilizzato il muletto. David Purley ha rotto il motore e non ha potuto far tempi buoni, ed anche Regazzoni ha potuto girar po- co, avendo rotto il motore dopo sed- ici giri, così come Pace (18 giri) e Oliver (19).

Hulme ha tirato subito al massi- mo, ottenendo un tempo sensazona- le, che è poi rimasto imbattuto fino quasi allo scadere delle prove del giorno dopo, quando Peterson è ri- uscito a far meglio. Alla BRM si è notata una certa confusione, perché

le macchine continuavano a non es- sere molto stabili. Il progettista, no- nostante le ripetute segnalazioni dei piloti ed anche di gente esterna, non vuole ammettere che le sue ma- chine hanno troppo rollo, e così le BRM continuano ad ondeggiare come battelli in mare.

Notato come la Ensign di von' Opel sia migliorata, dopo la prima appa- rizione al Gran Premio di Francia. L'assetto della vettura è adesso buo- no, mantenendosi orizzontale in ogni circostanza, anche se l'altezza da ter- ra della scocca continua ad essere eccessiva.

Alla Ferrari le cose vanno come nelle gare precedenti, cioè poco be- ne. Tecnici e meccanici lavorano molto nel tentativo di trovare assetti che diano risultati passabili, ma non vi riescono. Per tentare di avere un miglioramento nelle traiettorie in curva vengono modificati i rapporti del cambio.

Amon con la Tecno ha dei proble- mi col motore, che non riesce a rag- giungere i regimi abituali già riscon- trati. Per tentare di rimediare viene deciso anche per lui di modifi- care i rapporti del cambio, riduen- do la quinta velocità, ma poi gli viene anche cambiato il motore. Il fatto più rilevante delle prime pro- ve, oltre ai tempi dei migliori, è la prestazione di Hunt, che ottiene il sesto tempo.

Il fatto rilevante della seconda

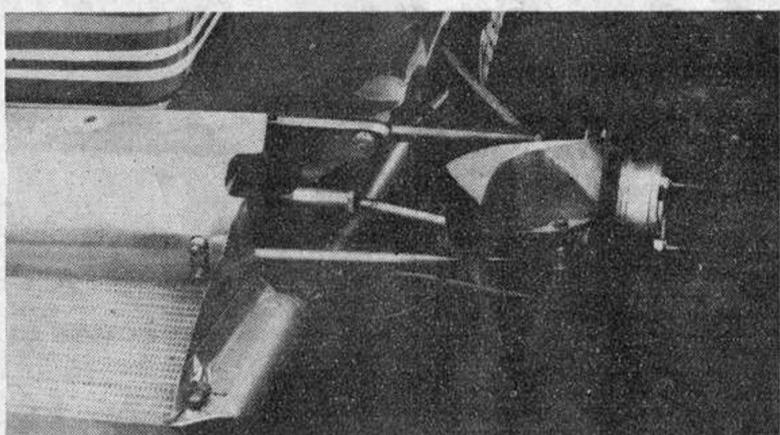
giornata di prove è stato dato dalla comparsa in pista della Martini- Tecno, cioè della macchina fatta co- struire in Inghilterra. Era stata fini- ta alla vigilia con la modifica del sedile, risultato troppo avanzato per la statura di Amon, ma anche così la macchina era inadatta alla posi- zione corretta di guida. Comunque in pista c'è stata poco, perché ha po- tuto percorrere soltanto due giri. La originale sospensione posteriore, che ci aveva sorpresi al primo esame, ha infatti ceduto, come ci si poteva at- tendere.

Stewart ha provato anche lui la macchina del musetto allungata, ma anche lui ha trovato che era meno valida di quella usuale. Fittipaldi ha rotto anche lui un motore, ma era quello del muletto. Notato come i piloti delle Surtees fossero tutti in difficoltà, per evidente sottosterzo. Alla Ferrari, nonostante i tanti ten- tativi (cambio barre di torsione, re- golazione ammortizzatori, eccetera) le cose non sono andate meglio, anzi Ickx non è riuscito a ripetere neme- no il tempo del giorno prima.

Sul finire Ronnie Peterson si è scatenato, anche con l'aiuto di Fit- tipaldi che lo ha tenuto in scia per parecchio, e così è riuscito ad otte- nere il miglior tempo assoluto. Da- vid Purley, uscendo troppo veloce da una curva, ha sbattuto contro la barriera esterna, ed ha danneggiato irreparabilmente la sua macchina.



Portata a Silverstone per pre- sentarla alla stampa, ecco la nuova Tecno-Martini numero due



Con la nuova vettura disegnata da Fowell, Amon ha fatto anche qual- che giro, ma fermandosi subito. La vettura è ben fatta, a parte qual- che dettaglio come la sospensione posteriore. Il radiatore è piatto

Troppo corta la «MARTINI» n. 2

SILVERSTONE - La novità vera ap- parsa nel Gran Premio di Gran Bre- tagna è stata la seconda macchina della squadra Tecno-Martini. Non sappiamo come designarla, visto che nessuno ha pensato a dargli un no- me o una sigla, e quindi la indiche- remo come Martini-Tecno, visto che è stata commissionata dalla Martini e monta il motore Tecno.

Secondo quanto affermano i co- struttori il poco tempo a disposizio- ne ha fatto scegliere la strada della costruzione classica, suscettibile per- ò di sviluppo futuro, cioè di modifi- che più avanzate. Tra l'altro è stata disegnata in modo da accettare oltre al motore 12 cilindri attuale, anche il nuovo motore 8 cilindri che la Tecno sta preparando.

Il disegno è di Gordon Fowell, e la costruzione materiale della mono- scocca è stata affidata a John Thompson, lo stesso che ha costru- ito la monoscocca della Ferrari 'B3.

Il progetto della monoscocca, te- nuto conto del peso del motore Tec- no, superiore alla media dei motori attuali, è stato contenuto al massi- mo, con la tecnica della doppia pa- rete riempita di schiuma. Il risultato ottenuto è un peso inferiore alle 150 libbre (68 chili), pur con notevole rigidità. La forma aerodinamica, con l'intento di offrire al pilota la mas- sima stabilità in una larga gamma di condizioni differenti, è stata studiata dal professor Tom Boyce, specialista della distribuzione delle pressioni ae- rodinamiche. La forma del muso, ap- puntito e piatto, completa la ricerca sulla penetrazione. L'aria per il ra- diatore principale, posto nella parte anteriore e molto inclinato, è captata da una presa NACA sotto il muso, ed esce dalla parte superiore. La forma della parte posteriore è stata studiata per offrire un flusso il più possibile continuo di aria all'alet- tone.

Il tipo di costruzione della carroz- zeria è stato scelto dal tecnico Bill

Blanco. E' del tipo sandwich, che venne usato per la prima volta du- rante l'ultima guerra per i « nasi » degli aerei da combattimento e che consiste in due sottili fogli esterni di fibre di vetro con l'interposizione di uno strato di poliestere. Il musetto della nuova Martini, così costruito, pesa nove chili, ed è superiore, in resistenza e finizione, a quelli co- struiti con normali filamenti carbo- nici.

Forma e posizione dei serbatoi so- no stati calcolati in modo da per- mettere variazioni, nella distribuzio- ne dei pesi, di meno del 2 per cen- to tra pieno e vuoto.

Caratteristica di questa macchina, rispetto alla Tecno-Martini consoci- ta, è oltre alla forma la completa differenza nella geometria delle sos- pensioni e nel tipo di sospensione adottato.

La sospensione anteriore è sempli- ce e classica, col doppio triangolo sovrapposto; tuttavia i triangoli sono di lunghezza ineguale. Quello inferio- re è costruito in lamiera sciolata, quello superiore in tubi. Gli ammor- tizzatori sono esterni ed inclinati; ed i freni anteriori sono sulle ruote.

La sospensione posteriore è invece molto originale, con un triangolo su- periore, e due bracci paralleli inferio- ri, completati da un puntone di reazione che agisce appunto sulla parte inferiore. Il triangolo superiore ha il lato parallelo al motore fissato anteriormente sopra il cambio, nello stesso punto in cui sono fissati gli ammortizzatori e la barra di torsio- ne, e posteriormente è fissato su un telaio che è ancorato a cavallo del cambio e che supporta anche altre varie cose, come il piccolo radiatore per il lubrificante del cambio, il ra- diatore dell'olio che è a sinistra, il serbatoio dell'olio che è a destra. Questo telaio è in tubi, con fazzo- lettature in lamiera. Sostiene anche i supporti anteriori dell'alettone, che nella parte posteriore è sorretto da

due sottili montanti trasversali che scendono fino al cambio.

I dati caratteristici di questa «MARTINI» sono:

passo mm 2565 - carreggiata an- teriore e posteriore mm 1623 - altez- za mm 610 - peso totale con olio e acqua kg 601 - motore Pederzani Tecno 12 cil. - cambio Hewland FGA 400 speciale; ammortizzatori Ko- ni; accensione Magneti Marelli Dino- plex; iniezione indiretta Lucas; can- dele Motorcraft; pneumatici Firestone; freni Lockheed-Ferodo - la di- stribuzione dei pesi è del 35 per cen- to anteriore e 65 per cento poste- riore.

Di altre cose interessanti se ne so- no viste poche. La BRM aveva una modifica all'alettone, ed ha utilizza- to il muso già usato in Francia. Non ha portato il motore modificato che è tuttavia pronto; anche un cambio a sei velocità in luogo di cinque è pronto.

Le Iso Rivolta avevano entrambe i radiatori laterali. L'esperimento com- piuto al Paul Ricard (sulla macchi- na di Pescarolo), col radiatore an- teriore, ha dato risultato negativo, perché contrariamente allo sperato questa soluzione ha fatto surriscal- dare il motore. Novità della Iso l'alettone, costruito in fibra di vetro e non in alluminio. Frank Williams sta comunque costruendo una nuova macchina, dalla sagoma molto profi- lata e che avrà il muso appunto molto simile a quelli delle Lotus e delle McLaren.

Il muso appunto è stato provato anche qui sulle Tyrrell, dapprima da Cevert e poi anche da Stewart; ma il risultato, a detta del progetti- sta Derek Gardner, è stato delu- dente: « la macchina non è abba- stanza veloce ». Quindi la sperimenta- zione sulle nuove formule continuerà. Niente di particolare, o almeno di visibile, sulle altre macchine.

Tutti i tempi delle prove F. 1

Pilota	Vettura	Giovedì	Venerdì
Ronnie Peterson	John Player Special Lotus 72	1'16"7	1'16"3
Denis Hulme	Yardley-McLaren M 23	1'16"5	1'17"2
Peter Revson	Yardley-McLaren M 23	1'17"5	1'16"5
Jackie Stewart	Tyrrell-Ford	1'16"9	1'16"7
Emerson Fittipaldi	John Player Special Lotus 72	1'16"9	1'16"7
Jody Scheckter	Yardley-McLaren M 23	1'17"5	1'16"9
François Cevert	Tyrrell-Ford	1'18"2	1'17"3
Carlos Reutemann	Brabham-Ford BT 42	1'17"9	1'17"4
Niki Lauda	BRM-Marlboro P 160	1'18"2	1'17"4
Clay Regazzoni	BRM-Marlboro P 160	1'18"8	1'17"5
James Hunt	March-Ford 731 G	1'17"7	1'17"6
Mike Hailwood	Surtees-Fina TS 14 A	1'18"5	1'18"0
Wilson Fittipaldi	Brabham-Ford BT 42	1'18"5	1'18"1
Jochen Mass	Surtees-Fina TS 14 A	1'18"3	1'18"4
Carlos Pace	Surtees-Fina TS 14 A	1'18"3	1'18"5
David Purley	March-Ford 731 G	1'18"5	1'18"4
J.P. Beltoise	BRM-Marlboro P 160	1'19"0	1'18"4
Howden Ganley	Iso-Marlboro Ford	1'18"6	1'19"3
Jacky Ickx	Ferrari 312 B3	1'18"9	1'19"2
A. de Adamich	Brabham-Pagnossin BT 42	1'20"6	1'19"1
Rikki Von Opel	Ensign-Ford MN01	1'21"1	1'19"2
Roger Williamson	STP-March 731 G	1'20"2	1'19"5
Paul Watson	Brabham-Ford BT 42	1'20"1	1'20"5
Mike Beuttler	STP-March 731 G	1'20"4	1'20"1
George Follmer	UOP-Shadow Ford DN 1	1'20"6	1'20"3
Jackie Oliver	UOP-Shadow Ford DN 1	1'21"7	1'20"3
Graham Hill	Embassy-Shadow DN 1	1'20"5	1'20"6
Graham McRae	Iso-Marlboro Ford	1'20"8	1'21"3
Chris Amon	Tecno-Martini PA 123/6	1'21"0	1'21"2

In neretto, i tempi validi per lo schieramento di partenza

Squalificato GERBER sul palco F. 3

SILVERSTONE - La prima gara, nel giorno del GP d'Inghilterra, è stata la finale della corsa di F. 3, mentre le manches si erano disputate la vigilia. Il tutto si è risolto in una bolla di sapone perché il pilota che era in testa alla fine, il messicano Gerber, è stato penalizzato per avere spudoratamente fatto una partenza anticipata.

Nella prima manche c'erano soltanto 18 vetture al via, e ciò dimostra che ora in Inghilterra la F. 3 è meno popolare di quanto lo sia mai stata per molti anni. Un altro pilota che è pas- sato alla March, Wilds, aveva ottenuto la posizione al palo con un tempo di 1'32"1, un decimo di secondo sotto il record della F. 3. Il tempo è stato uguagliato da Jones (GRD).

Sono scattati subito Jones e Wilds e la corsa è diventata un duello fra i due, mentre tutti gli altri erano piut- tosto sparpagliati. Kuwasima, terzo all'inizio, è stato presto superato dal bra- siliano Teleco e da Sutcliffe. A metà gara Sutcliffe è passato davanti a Teleco, che è stato comunque penalizzato di un minuto anche lui per partenza anticipata

GARA DI F. 3 - Silverstone - 17 luglio
La classifica - 20 giri

1. Rouff (GRD) 31'8"4, media kmh 181,52;
 2. Wood (March) 31'9"4;
 3. Jones (GRD) 31'16"9;
 4. Henton (GRD) 31'17"7;
 5. Harness (March) 31'21"2;
 6. Kuwashima (March) 31'27"3;
 7. Bu- zaglio (March) 31'28"8;
 8. Teleco (March) 31'30"9;
 9. Taylor (March) 31'40"4;
 10. Passadore (GRD) 31'30"9.
- Giro più veloce: Rouff 1'31"9; media kmh 184,53.

e si è quindi classificato dodicesimo.

Un poco più numerosi i partecipanti alla seconda manche, con tempi legger- mente più veloci e gara più tesa. Al palo c'era Henton su GRD. La corsa si è svolta nella migliore tradizione di duelli serrati della F. 3. Henton ha fatto una partenza magnifica, precedendo Rouff, Taylor, Harness e Passadore, ma al termine del primo giro era in testa Rouff. Da quel momento, per quasi tutta gara, si è mantenuto davanti al quartetto che lo inseguiva, anche se per un attimo è passato davanti Henton.

Nella finale è andato in testa Rouff all'inizio, precedendo alla prima curva Jones, Wood e Kuwashima. Dal settimo posto nello schieramento, Gerber si è portato al tredicesimo, ma aveva comun- que superato quelli della fila davanti a lui prima dell'abbassarsi della ban- diera! Per qualche giro sembrava che Gerber avesse la situazione in mano, aprendosi un leggero varco rispetto al quartetto che aveva alle spalle, ma al sesto giro con un disperato frenaggio tardivo Jones ha preso il comando. In- tanto Gerber aveva strappato il quarto posto a Henton. Rouff e Jones si sono scambiati più volte la prima posizione, mentre Gerber si avvicinava, e al nono

giro i leaders procedevano affiancati lun- go il rettilineo principale. A metà gara conduceva Gerber ma non è mai stato realmente il leader, perché i veri « pri- mi » erano Jones o Rouff. Jones ha poi buttato via le sue possibilità, quando ha commesso un errore al diciannove- simo giro, riprendendosi giusto giusto per finire la gara davanti a Henton. Pieno di giubilo, Gerber ha tagliato il traguardo per primo ma la sua gioia si è tramutata in furore, quando lo hanno allontanato dal palco della premiazione, informandolo che era stato penalizzato. E' quindi stato un felice Rouff a essere circondato dai fotografi e festeggiato.

Turismo tra le fiamme 3 feriti

SILVERSTONE - La seconda gara del week-end di Silverstone, riservata alle vetture turismo, è stata funestata da un grave incidente in cui sono rimasti feriti tre piloti: Matthews, che ha ri- portato ferite al petto, Brodie una gam- ba fratturata e altre ferite e Gavin Booth, le cui condizioni sono apparse gravi al punto che è stato subito por- tato in sala di rianimazione all'ospedale di Oxford.

La gara ha visto la vittoria di Gardner, che è partito nella posizione al palo su Kamaro (tempo 1'33"3) con accanto Muir (BMW) e Matthews (Capri). Al- l'abbassarsi della bandiera Leach su Mu- stang è partito velocissimo dalla terza fila, ma al primo giro conduceva Muir. Poi è passato in testa Gardner, che si è staccato e non è più stato minacciato da nessuno. Il motore della BMW di Muir l'ha tradito mentre il pilota tentava in- vano di accorciare il varco, al sesto giro.

All'ottavo Matthews, che era secondo, guadagnava terreno su Gardner e si è ac- cinto a doppiare la Mini di Booth. Le vetture si sono toccate, la Capri ha spar- so in pista del carburante, si è incen- diata in aria, sovrastando la Mini ed è poi caduta a ruote in su. La Mini ha fatto un testa-coda, urtata dalla Escort di Brodie, e le due vetture si sono incen- diate. Matthews e Brodie sono rimasti intrappolati negli abitacoli e le vetture ridotte a rottami, ma i servizi di soc- corso sono stati velocissimi e hanno presto spento le fiamme.

Quasi tutti i piloti si aspettavano che la gara fosse sospesa, soprattutto per- ché per un po' oltre ai rottami, in pista c'erano carburante in fiamme e vetture che bruciavano, invece si è continuato, in un'atmosfera ben poco gaia, e tutti hanno guidato con estrema prudenza.

d. h.

GARA PER VETTURE TURISMO - Silver- stone, 17 luglio.

LA CLASSIFICA (20 giri)

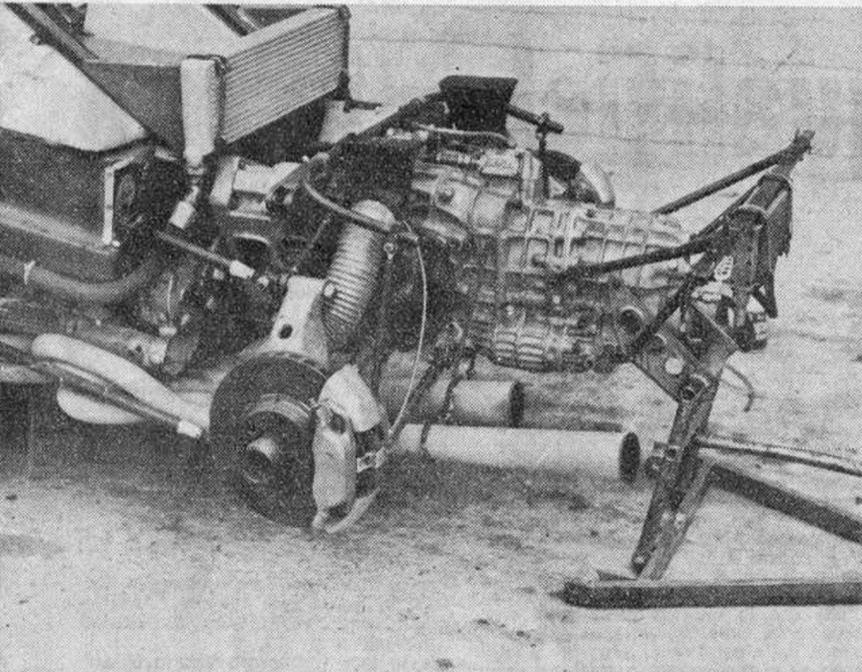
1. Gardner (Camaro) 33'12"5, media kmh 170,22;
 2. Hoews (Javelin) 34'30"7;
 3. Buncombe (Escort) 34'31"1;
 4. Woodman (Escort) 19 giri;
 5. Rouse (Escort) 19 giri.
- Giro più veloce: Gardner 1'34"6, media kmh 179,26.

Si decide il M.M. al GLEN



FERRARI d'assalto

WATKINS GLEN - Tutto è pronto, a Watkins Glen per la sei ore mondiale decisiva per il campionato Marche. Dopo i collaudi della settimana scorsa all'autodromo di Vallelunga, le Ferrari sono già state spedite. Merzario è partito lunedì dall'Italia, mentre Ickx, Ghedini e gli altri che erano a Silverstone sono volati in USA dall'Inghilterra. Molti piloti saranno impegnati nella 6 ore, o in altre corse, come alla 24 ore di Spa. E' il caso degli uomini di Surtees, cioè Pace, e Mass, che non potranno così andare a Misano per la F. 2. A Watkins Glen si attendono tre Matra-Simca, ma pare ormai improbabile che ve ne siano più di due.



In alto, Merzario in prova a Vallelunga la settimana scorsa con la 312 P. Qui sopra, la flangia fra motore e cambio per il passo lungo

CAPRIOLE al via in F. ATLANTIC

Brasiliiani in lutto per SCAVONE

SILVERSTONE - Fra le gare di contorno al G.P. d'Inghilterra, ce n'è stata una di Formula Atlantic che, in un giorno che aveva già visto tante scene drammatiche, ha avuto inizio con un grosso incidente. John Nicholson, su Lyncar, è partito in prima posizione che aveva ottenuto col tempo di 1'24"4 (media kmh 200,92, che dà un'idea del potenziale della F. Atlantic). Ha vinto, precedendo Vandervell, che dopo una partenza lenta era stato urtato dalla March di Choularton. La March è finita davanti alle vetture di Mallock e di Patterson, c'è stata una violenta collisione, e la vista di una vettura che ruzzolava a ruote in aria oltre i boxes è apparsa foriera di disastri. Invece per fortuna nessuno si è fatto gran che e i commissari sono stati straordinari, al punto che i veicoli di soccorso erano già partiti a razzo, prim'ancora che le vetture che avevano urtato si fossero fermate.

GARA DI FORMULA ATLANTIC - Silverstone, 17 luglio

LA CLASSIFICA
1. Nicholson (Lyncar) media 193,26; 2. Vandervell (March); 3. Friswell (March); 4. Purley (March).

SILVERSTONE - Il clan dei brasiliani era in lutto il primo giorno di prove del G.P. d'Inghilterra a Silverstone. Come un fulmine a ciel sereno si era sparsa la voce giovedì 12 luglio che il quadrigetto della VARIO, proveniente da S. Paulo, si era schiantato all'aeroporto francese di Orly, dopo un incendio a bordo. Fra gli oltre 100 morti, soffocati dal fumo, anche un personaggio del « giro » automobilistico mondiale: Antonio Scavone di 28 anni, il giovane organizzatore che aveva rilanciato le corse in Brasile, approfittando del successo che i fratelli Fittipaldi e Pace stavano ottenendo in Europa. Scavone veniva a Silverstone per concludere contratti con alcuni piloti che dovevano gareggiare durante la Temporada brasiliana di ottobre-dicembre.

E' anche perito nel tragico rogo Julio Delamare, cronista fra i più apprezzati della rete televisiva « El Globo ». Si stava recando anche lui a Silverstone per trasmettere in diretta la radiocronaca del G.P. d'Inghilterra agli appassionati brasiliani. Entrambi li ha ricordati il padre dei due Fittipaldi, Wilson senior, con queste parole: « L'automobilismo mondiale perde con questi due amici, degli appassionati autentici delle corse ».

Ad Hockenheim finalmente una novità

«Compressi» da ELFORD gli uomini K sconfitti!

HOCKENHEIM - L'Interserie ha veramente preso vita a Hockenheim, ove il nuovo arrivato nella serie, Vic Elford, ha condotto una Porsche 917 con compressore a una bellissima vittoria, dopo essere arrivato primo e secondo rispettivamente nelle due manches di venti giri. Per la prima volta quest'anno, Kauhsen e Kinnunen, al volante di Porsche con compressore uguali, hanno visto il loro dominio nell'Interserie duramente sfidato e hanno fatto sforzi maggiori di quanto fosse mai capitato loro per cercare di vincere.

Al termine delle prove Elford aveva stabilito un nuovo record assoluto in 1'54"6, nonostante lo svantaggio creato dai pneumatici Firestone che, oltre ad Elford, usava anche Kauhsen. Il secondo miglior tempo è stato quello appunto di Kauhsen, in 1'55"5, mentre Kinnunen segnava 1'55"5. I tre piloti suddetti sono stati assai più veloci di Loos, con un'analoga Porsche con compressore, unica altra vettura a scendere sotto i 2", con il miglior tempo di 1'59"6.

In effettivi sono state soltanto queste quattro vetture a battersi veramente per la posizione di testa, dato che nessun'altra era in grado di mantenere il loro ritmo. Dopo il ritiro di Pilette dalle gare Interserie, Helmut Kelleners usa il Chevrolet Morand con compressore, che utilizzava per la seconda volta sulla sua McLaren M20; non era però ancora abbastanza bene a punto per poter essere a parità con la potenza delle Porsche, infatti il miglior tempo che il pilota è riuscito a segnare è stato di 2'2"6, avendo oltretutto noie di surriscaldamento.

La vettura di Elford rappresentava una « combinazione » dell'ultimo minuto, fra organizzatori e associazione Interserie, per cercare di infondere più vita alla gara. Hanno infatti combinato di iscrivere per l'inglese la vecchia originale Porsche da prova, che correva anche per i colori della Jagermeister. Anche se si trattava di una vettura ufficiale, non disponeva di nessuna delle modifiche apportate alla Porsche 917K/30 di Donohue usata nella Can-Am, perché la Porsche ha un accordo secondo il quale le vetture pilotate da altri, e non da Donohue, devono essere nella identica fase di messa a punto, per non dare fastidio agli altri clienti.

Comunque, gli altri « clienti » erano invece seccati perché Vic era così veloce e Kinnunen ha deciso che l'unico modo per vincere la corsa era quello di ricorrere a misure che si potrebbero definire « al limite », ed oltre.

Al via della prima manche ha occupato il secondo posto, alle spalle di Elford abbordando la prima curva, ma mentre le due vetture procedevano lungo il rettilineo esterno, per la prima volta Kinnunen ha facilmente superato Elford: « In prova — ha poi detto Vic — aveva segnato un tempo come il mio e soltanto allora mi sono reso conto che aveva aperto totalmente il regolatore di pressione, acquistando così 200 HP in più ». Doveva essere indubbiamente vero, perché Kinnunen è passato, al termine della prima tornata, con circa venti metri di vantaggio e nulla faceva prevedere che potesse essere raggiunto. La sua giocata d'azzardo non gli ha però reso e, dopo avere condotto per i successivi sei giri, si è finalmente fermato col cambio rotto. Aveva tentato di usare troppa potenza, al punto che l'albero primario della scatola del cambio si era spezzato in due...

Anche Kauhsen doveva avere aperto il regolatore di pressione, perché Elford ha poi detto che lui pure lo ha superato sul rettilineo, d'altro canto poiché Vic era assai più veloce nelle curve è stato in grado di tenersi in contatto e per due giri è tornato in testa. Dopo è di nuovo arretrato, perché i freni della vettura hanno cominciato a surriscaldarsi. Per questo Elford era entrato troppo velocemente nella forcella al secondo giro, finendo in mezzo testa-coda, sicché la sezione del muso della vettura si è

storta, altra cosa che lo ha fatto rallentare, anche se non si è fermato per fare effettuare la riparazione.

Durante tutta la corsa George Loos ha conservato un solido quarto posto e poi il terzo, quando Kinnunen si è ritirato, e la sua vettura si è dimostrata troppo veloce per Kraus che forniva buone prestazioni, ma non aveva possibilità di mantenere il ritmo degli altri, con la sua Porsche senza compressore. E così Kauhsen ha tagliato il traguardo per primo, in questa manche, con soli 5" di vantaggio su Elford, mentre Loos e Kraus erano entrambi staccati di circa 30", in terza e quarta posizione; le loro vetture erano le uniche ad essere sullo stesso giro di quella del leader.

I normali spider Porsche di Jurgen Barth e del finlandese Lasse Servio sono stati capeggiati per quasi tutta la gara dall'inglese Kaye Griffiths, che pilotava una McLaren M8E di 8600 cc, ma all'ultima tornata Griffiths è stato ostacolato da una macchina più lenta e Barth ha occupato il sesto posto, davanti all'inglese, mentre il quinto era stato sempre occupato da Jost su una vecchia Porsche 908/3. Kauhsen aveva segnato il giro più veloce in 1'56"7, battendo il proprio record assoluto stabilito in 1'58"3. Le cose non erano andate molto bene per gli altri concorrenti che montavano i Chevrolet. Michel

CORSA A HOCKENHEIM - 15 luglio - Gara di velocità in circuito valevole per l'Interserie

LA CLASSIFICA

1. Vic Elford (Porsche 917 K Compr.) 1.19'6"0, media kmh 205,5, p. 3; 2. George Loos (Porsche 917 K compr.) 1.22'33"9, p. 6; 3. Ernst Kraus (Porsche 917 K) 39 giri, p. 8; 4. Reinhold Jost (Porsche 908/3) 38 giri, p. 10; 5. Jurgen Barth (Porsche spider 917) 38 giri, p. 17; 6. Willi Kauhsen (Porsche 917 K compr.), p. 14; 7. Sirvio Lasse (Porsche spider 917), p. 16; 8. Albert Pful (Porsche spider 917), p. 17; 9. Leo Kinnunen (Porsche 917 K compr.), p. 20; 10. Joe Kretsch (Lola Chevrolet spider), p. 22; **Giro più veloce:** Kinnunen, 1'56"4, media kmh 209,95.

Classifica del campionato

1. Kauhsen 89.000 fr. sv.; 2. Kinnunen 84.500 F.S.; 3. Loos 64.600 F.S.; 4. Kraus 46.900 F.S.; 5. Jost 38.400 F.S.

Per i « big » PERGUSA « NO » alla F. 3

PERGUSA - Intensa attività dell'ingegner Mingrino in vista dell'ormai imminente stagione motoristica ennese. Mentre appare assai probabile la possibilità di far « saltare » anche quest'anno la gara di Formula 3 in programma per il 5 agosto (i piloti richiedono ingaggi piuttosto concreti e dall'altra parte si preferisce orientare i fondi a disposizione per qualche nome di grido) si svolgeranno certamente la **COPPA CITTA' DI ENNA** del 15 agosto, valida per l'Euro-marche due litri, e il **G.P. DEL MEDITERRANEO** per il **TROFEO D'EUROPA DI F. 2** del 26 agosto.

A Ferragosto, oltre alla Abarth Osella, ci sarà certamente, sul circuito del lago, Gerard Larrousse con la Lola BMW mentre per la F. 2, oltre ai piloti con interesse di campionato, ci saranno le « star ». Si è avuta la conferma che con le Texaco Star saranno infatti al via Emerson Fittipaldi e Ronnie Peterson mentre quasi certamente saranno in gara con le Motul anche Jean Pierre Beltoise ed Henri Pescarolo, vincitore (oltre che a Le Mans) dell'ultima edizione del G.P. del Mediterraneo.

Weber, che disponeva della McLaren M8F usata lo scorso anno da Kelleners, non è neppure partito, dopo che l'albero motore si è rotto, mentre Kelleners non ha avuto sorte più benigna, con la M20. Al secondo giro ha avuto la fortuna di evitare un grosso incidente, quando si è rotta un'articolazione della sospensione posteriore inferiore, nel punto più veloce del circuito. La ruota ha voltato verso sinistra, mentre il pneumatico scoppiava, ma usando tutta la sua forza il pilota ce l'ha fatta a mantenere la vettura in traiettoria, riuscendo a non urtare la barriera. La ruota era però finita con tale violenza contro il telaio che non è stato possibile riparare la vettura in tempo per la seconda manche. Hepworth ha dovuto fare montare un motore nuovo, dopo che l'altro era andato a farsi benedire in prova, ma anche questo è durato due soli giri, poi si è visto il fumo uscire dalla vettura: la cinghia della pompa dell'olio si era rotta e il motore surriscaldava.

In principio il sesto posto era stato occupato da Muller, con la Ferrari 512M che faceva la sua prima corsa dopo che il pilota aveva avuto il terribile incidente del Nurburgring lo scorso anno. La fortuna di Muller è però sfumata poco dopo e la macchina si è fermata in pista.

La seconda manche ha preso il via con le vetture nelle stesse posizioni, secondo i tempi di prova. Con la macchina riparata, Kinnunen ha ripetuto la precedente prestazione, occupando il posto di comando al primo giro. Kauhsen era secondo ed Elford terzo, finché tutte e tre le vetture sono arrivate alle spalle di un lento ritardatario. Per un secondo o due la macchina di Kinnunen ha avuto un calo di potenza, dato che il pilota ha dovuto rallentare, e tanto Elford che Kauhsen sono passati avanti, con Vic in seconda posizione, vicinissimo alla gialla vettura del tedesco, patrocinata dalla Bosche. Un giro dopo l'altro Elford è rimasto in quella posizione, benché avesse altri problemi ai freni. Al dodicesimo giro ha sferzato l'attacco, avendo la meglio su Kauhsen in frenata alla prima chicane del rettilineo principale; quando però si è guardato alle spalle, per vedere a quale distanza fosse la vettura gialla, ha visto soltanto il circuito vuoto. Infatti, appena Elford era passato, alla vettura di Kauhsen si era rotto il cavo dell'acceleratore e il pilota ha perso due giri per riportare la vettura al box, azionando l'acceleratore a mano, mentre cercava di pilotare contemporaneamente. Questo ha garantito ad Elford la vittoria assoluta, che meritava del resto, mentre Loos e Kraus, molto stupiti si sono trovati secondo e terzo sia assoluti che nella manche, dato che le loro erano le uniche vetture rimaste ad avere coperto tutta la distanza, senza problemi seri, anche se Kraus era stato doppiato e per la prima volta, poco prima che finisse la manche. Quinto Jost, classificato quarto assoluto, Bart sesto e quinto assoluto. Dopo la fermata Kauhsen era riuscito a ripartire e ha occupato il tredicesimo posto che con il primo ottenuto nella manche iniziale gli ha comunque fruttato il sesto posto assoluto e lo ha di nuovo portato a un leggerissimo vantaggio nella classifica del campionato, davanti a Kinnunen. In ogni modo l'unica ricompensa per Kinnunen è stata quella di stabilire il nuovo record assoluto del circuito in 1'56"4, alla media di kmh 209,95.

Purtroppo non è ancora stato deciso se la Porsche lascerà che Elford piloti le vetture nelle prossime gare, a meno che non salti fuori qualcuno col denaro per pagarlo, in modo da farla tornare in pista. Per cui, se questo non accadrà, si direbbe che quella di Hockenheim sarà forse l'unica gara che quest'anno non abbiano vinto Kauhsen o Kinnunen.

Jeff Hutchinson

Con FITTIPALDI battesimo ufficiale di MISANO

MISANO - Tutto è pronto al Santamonica per la attesissima « Coppa d'Oro » Texaco di Formula 2 in programma domenica prossima per il campionato MARLBORO. Ai bei nomi già certi, come Emerson Fittipaldi, Peterson, Coulon, Pace, si è aggiunto quello di Wilson Fittipaldi, con una Brabham, e quello di Scheafer, con una Pygmée. Saranno alla partenza anche Martino e quasi certamente Pesca, che sta definendo gli accordi, mentre è certa la presenza dei due Brambilla. Purtroppo, ha dato forfait Kazato e — ovviamente — Andrea de Adamich, che ne avrà per un mesetto con la caviglia rotta a Silverstone (ma forse potrà sostituirlo Serblin). I fratelli Fittipaldi saranno presenti mercoledì a una conferenza stampa a Misano per la presentazione della gara.

● Domenica 22 luglio, in occasione della « Coppa d'Oro Santamonica » di Formula 2, avverrà l'inaugurazione ufficiale

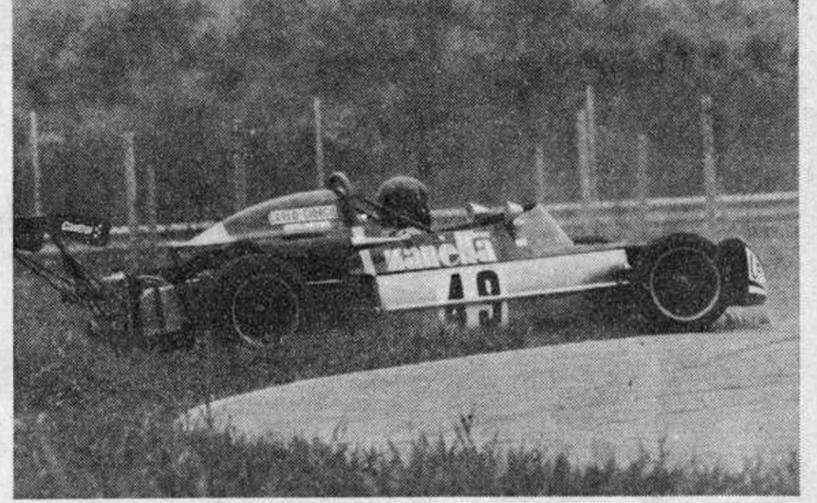
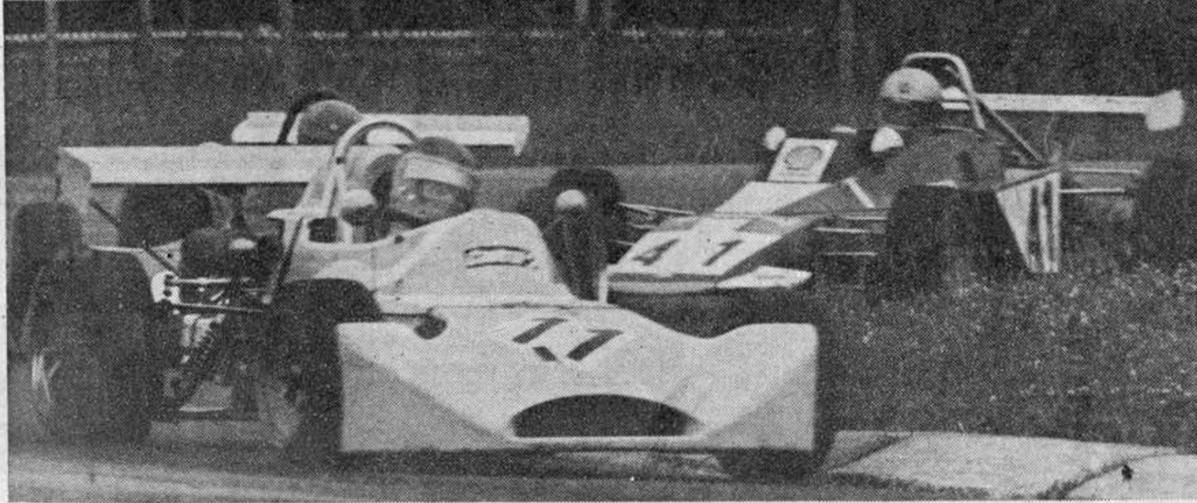
dell'impianto di Misano, con una messa al campo officiata dal vescovo di Rimini, e dedicata a tutti i piloti.

● Lunedì si sono recati a Francoforte, alla riunione Interserie, i responsabili del Santamonica, Piccioni e Cattini. Sono in Germania per ottenere il trasferimento di data della corsa Interserie al 9 settembre, dalla data del 29 luglio.

● Ancora trasferita la « ripresa » della gara di Formula 3 non effettuata a Mi-

sano l'8 luglio. In un primo tempo, si pensava ad una data in agosto, ma la concomitanza con Enna non è stata accettata. Quindi pare che sia stata fissata la data del 7 ottobre, che però coincide con la gara a Monthéry, una delle gare straniere valide per il campionato italiano.

A Casale, Carlo Giorgio ha segnato il passo. Eccolo, qui sotto, in difficoltà. A sinistra, Bozzetto, con la March e Francisci (Brabham)



Da CASALE a MISANO purtroppo una serie di scorrettezze inficiano le gare BOZZETTO e COLZANI squalifiche-lampo

GIORGIO vola COLOMBO esce PESENTI vince

CASALE - Un'incredibile serie di colpi di scena ha ultramovimentato le intense giornate casalesi tormentate a tratti da tempo invernale e pioggia battente. Soprattutto le prove e in particolare quelle delle F. 3 ne hanno risentito con sostituzioni frenetiche di gomme, tant'è che il miglior tempo del turno più sfortunato (quello di Mantova l'13'3) è solo il 21. assoluto, seguito da Colombo e Francia. Comunque nelle batterie verranno ammessi tutti. La vittoria è toccata al bravo Pesenti Rossi, Bozzetto è squalificato per scorrettezze nei riguardi di Colombo, Carlo Giorgio esce di strada in un contatto con Francia: questi i punti salienti della giornata.

Nella prima batteria Colombo parte in sesta fila ed è protagonista di una gara fulminante, recupera infatti molte posizioni ottenendo un ottimo secondo posto dietro al bravissimo Pavesi. Da notare che in questa batteria sono scoppiati alcuni fuochi artificiali: al primo giro sono coinvolti in una carambola Flammini, Cerulli e Cinotti che ha la peggio con macchina senza musetto, danneggiata alle sospensioni e ai freni tant'è che al tornantino per la rottura di una tubatura investe Mussa e viene di nuovo centrato da Flammini. Un attimo di paura per Colombo che sfiora Francisci giratosi al tornantino. Bella intanto la lotta tra Bozzetto, Spreafico e Colombo stesso che, con ottimo spunto, li supera entrambi. Un brivido per Pica che, all'ultimo giro mentre è quinto, vede staccarsi di netto una ruota per la rottura del mozzo.

Nella seconda batteria Pesca scatta al comando seguito da Sassi, ottimo sino a quando è fermato da una doppia foratura. Carlo Giorgio intanto si esibisce in due successivi testacoda sempre al tornantino che lo costringono a furibonde rimonte; riuscirà dopo molta fatica a ottenere il 6. posto. Mantova e Tenani in lotta si toccano e la Lotus ne esce con i baffi arricciati, il che non impedirà a Mantova di fare una bellissima gara. Qualche problema di assetto per Francia che divaga senza danno. Intanto emerge il protagonista della giornata, Pesenti Rossi, che ad uno ad uno supera tutti, arrivando alle spalle del battistrada Pesca. Giorgio intanto recupera ottenendo il giro più veloce mentre Lel-

la, oggi autentica « speedy », al tornantino supera Pesca. Francia è quarto davanti a Mantova e Giorgio.

Siamo alla finale. Scatta con rabbia Pesenti che se ne va di forza vincendo dopo aver condotto tutta la finale in testa da solo; e in più, a sottolineare la sua giornata di grazia, ottiene il nuovo record della pista per le F. 3: 1'4"10 (137,944 kmh). Questo risultato è tanto più da segnalare in quanto Pesenti in prova aveva avuto noie di ogni genere e in più si era esibito in un pauroso testacoda senza danni. Alle sue spalle resiste la formidabile « Lellina » seguita da Pavesi, Pesca, Bozzetto e Colombo mentre Giorgio, partito molto indietro, recupera. Al 7. giro Carlo Giorgio tentando di superare all'interno nella curva veloce antistante i box, urta contro Francia, salta per aria e atterra con la sospensione destra rotta. Alle spalle di Pesenti, solo in testa, è la Lella.

Si scatena la lotta tra Colombo e Bozzetto che già erano venuti in contatto brusco al primo giro. Bozzetto resiste, Colombo lo « punta » da tutte le parti e non riesce ad averne ragione sinché, data la troppa animosità degli scontri, viene espulsa bandiera di preavviso per Bozzetto. Però la lotta non cessa, anzi Colombo, in uno scontro più duro, finisce anche fuori pista. In conclusione: Bozzetto arriva terzo e successivamente viene squalificato. Difficile giudicare, in questi casi, anche perché Colombo è l'idolo di Casale, e la folla era tutta per lui.

Ottima la gara di Spreafico in F. 3: pur con una scocca non perfetta e di Mantova che ha condotto un finale regolare davanti a Francisci e Francia non in giornata eccezionale. Sfortunato Pesca che è fermato per rottura del mozzo mentre è in buona posizione.

Nella gara di F. Italia un nome solo: quello di Duilio Truffo, questa volta veramente un gradino più in su, che aggiunge una preziosa vittoria al suo formidabile carnet. « Vittima » più illustre Martini, qui troppo nervoso. Si gioca infatti tutte le sue carte in un testacoda al tornantino mentre è incalzato dappresso dal formidabile Brancatelli, altro leader della giornata. Da segnalare l'ottima prova dell'esordiente in F. Italia Zorzi, quarto assoluto un attimo dopo aver vinto la finale di F. Ford.

Nella gara di F. Ford, come detto, vince « alla grande » Zorzi su Dulon che fra l'altro ottiene il record sul giro in 1'11"8, davanti a « Lucas » partito insolitamente molto indietro e Monguzzi; quarto è Nisini, ottimo allievo di Morrogh. Peccato per Ciccozzi, fermato all'ultimo da noie mentre era saldamente terzo. Colpo

di scena alle verifiche: sono smontati i primi e « incredibile » l'unico fuori posto è « Lucas » per il diametro dei pistoni. Da segnalare che le discussioni non sono ancora finite.

Nella Mexico dominano le Ford Tanarauto di « Baronio » e Lella. Vince l'alexandrina volante, davvero in giornata eccezionale mentre alle spalle Negro e Babbini fanno scintille. Ottima la gara di Schenetti che raggiunge il battistrada dopo lunga lotta con D'Amore anch'egli molto bravo.

Giorgio Rossotto

GARE A CASALE - Valevole per il Campionato Italiano di F. 3, F. ITALIA, il CHALLENGE FORD MEXICO e il Campionato di F. FORD - Casale, 15 luglio 1973

LE CLASSIFICHE

F. FORD

1. Renzo Zorzi (Dulon Pirola) 24'09"6; 2. Lucas (BWA) 24'18"2; 3. Monguzzi (BWA) 24'29"5; 4. Nisini (Lotus) 24'30"1; 5. Sterzel (Delta) 24'45"5; 6. Caglioni (BMW) 24'47"7; 7. De Francisci (Delta) 24'49"3; 8. Serini (Delta) 24'56"8; 9. Bernardo (Branca) 24'59"4; 10. Ragaiolo 25'01"7; 11. Kalagian (Royale) 25'04"9; 12. Vairani (Matta) 25'08"7; 13. Bassi a 1 giro; 14. Ciccozzi (Dulon) a 2 giri. Giro più veloce: 4. e 17. di Zorzi 1'11"8, media 123,343 kmh (nuovo record).

F. 3 COPPA ELF

1. Pesenti Rossi (Brabham BT 41) 29'00"8 (manca media); 2. Lombardi (BT 41) 29'01"8; 3. Spreafico (ORD) 29'02"3; 4. Mantova (Lotus 69) 29'02"8; 5. Colombo (BT 41) 29'03"3; 6. Pavesi (BT 41) 29'06"7; 7. Francisci (BT 41) 29'26"1; 8. Francia (BT 41) 29'27"1; 9. Maggi (BT 41) 29'28"1; 10. Manzoni (BT 35) 29'48"2; 11. Accherani (BT 41) 29'48"3; 12. Grassi (BT 38) 30'00"8; 13. Rosei (BT 38) 30'05"7; 14. Franzoso (March 733) a 1 giro. Giro più veloce: il 7. di Pesenti 1'4"2, media 137,944, nuovo record.

FORD MEXICO

1. Lella Lombardi 28'23"1; 2. Baronio 28'23"3; 3. Schenetti 28'23"9; 4. D'Amore 28'32"2; 5. Maggiore 28'35"8; 6. Mascagni 28'41"2; 7. Presenzini 28'42"7; 8. Giorgetti 28'59"5; 9. Negro 29'03"2; 10. Babbini 29'07"9; 11. Zanini 29'08"8; 12. Caio 29'11"4; 13. Spiffero 29'20"5; 14. Innocenti 29'21"9; 15. Braga 29'21"9; 16. Albera 29'35"4; 17. Ponti a 1 giro. Giro più veloce: 17. Lombardi 1'24"2, media 105,178 kmh.

F. ITALIA

1. Duilio Truffo 25'41"9; 2. Brancatelli 25'48"5; 3. Martini 25'53"4; 4. Zorzi 26'1"2; 5. Tagliaferri 26'10"6; 6. Ponzone 26'12"7; 7. Abate 26'14"8; 8. Castiglioni 26'25"9; 9. Ricci 26'31"1; 10. Branca 26'39"1; 11. Leoni 26'50"1; 12. Spataro a 1 giro. Giro più veloce: il 4. di Truffo in 1'9"2, media 127,977 kmh.

Tutto per i punti a FINOTTO

MISANO - Se ne sono proprio viste di tutti i colori, sino alla farsa finale di Colzani, palese « spalla » di Finotto, che si è fermato sulla linea del traguardo, senza attraversarla, per aspettare l'amico che non ce la fatta a tenere il suo passo. Il tutto a spese del povero Ruoso, che per cercare di sorprendere il duo di testa palesemente in accordo, era costretto a una staccata micidiale alla fine del rettilineo che lo metteva fuori gara con una ruota rotta. Si arrivava così alla scena del « surplace ». A questo punto spetterà ai commissari sportivi prendere provvedimenti (e pare che già lo abbiano fatto) nei riguardi di questo pilota che dall'alto dei suoi svariati anni di esperienza (ce lo ha ricordato lui stesso a fine gara) non doveva proprio prestarsi a una « trovata » del genere.

Nelle altre gare, nella 500 vittoria di Piero Lavazza su una Giannini autopreparata davanti a Ciardi, che dopo un avvio velocissimo si era subito fatto sorprendere dal duo Nucci-Lavazza. Nella seconda corsa, che vedeva assieme le 600, 700 e 850, netto predominio di Samuele Valerio (850 Abarth-Baistrocchi) davanti a Bernero e Biselli. Nella 700 « York » (Giannini 650 Vaccari) partito male risaliva subito e non aveva problemi a regolare Mazzeschi. Nella 600 « Piero » conduceva una corsa solitaria davanti a « Yankee ».

Le terza corsa vedeva le 1000, 1150 e 1300: delle 15 vetture prendeva la testa Bigliuzzi (GTA A.R.) che non aveva problemi a sopravvivere al redi-vivo Walter Donà (Fiat 128 Filipinetti) con una prima lunghissima. La corsa vedeva la lotta Bigliuzzi-Invernizzi-Ghisliotti finché il terzo buttava letteralmente fuori Invernizzi alla curva della Quercia. Nella 1150 lotta a sangue fra Galmozzi e Santucci che si concludeva con la rottura del semiasse del secondo dopo una gara veramente entusiasmante e tiratissima.

E veniamo alla gara principale. In prima fila Finotto e Colzani, con la seconda Escort di Finotto, che scatta al comando per i primi giri. Poi fa passare l'amico Finotto e gli tiene ovviamente le spalle finché Ruoso non li sorprende con la staccata alla fine del rettilineo ma esce di strada, autoeliminandosi. Nella 1600, Ricci dopo una partenza non fulminea riesce a fare la sua corsa mentre « Tatog » si aggiudica la classe superiore.

Nella F. 850, dopo le vittorie in batteria di Verrelli e Tomassini, assistiamo alla vittoria finale della Fagioli di Danilo Dentamaro.

1. TROFEO DELL'ADRIATICO - Gara nazionale di velocità in circuito valevole per il campionato italiano turismo gruppo 2 e Campionato F. 850 - Misano, 15 luglio 1973.

LE CLASSIFICHE

TURISMO SPECIALE

Classe 500: 1. Piero Lavazza (Giannini) 25'34"2, media kmh 106,395; 2. Ciardi (Fiat) 25'35"6; 3. Nucci (Fiat) 25'57"1; 4. « Don Cono » (Giannini) 26'21"8; 5. Battilani (Fiat) 26'38"3.

Classe 600: 1. « Piero » (Giannini 590) 27'37"8, media kmh 113,612; 2. « Yankee » (Giannini 590) a 1 giro; 3. Cossi (Abarth 595) a 1 giro; 4. Scandali (Abarth 595) a 2 giri.

Classe 700: 1. « York » (Giannini 650) 27'32"3, media kmh 113,993; 2. Mazzeschi (Giannini 650) 27'38"7; 3. Gattafoni (Giannini) a 6 giri.

Classe 850: 1. Samuele Valerio (Abarth 850) 26'23"1, media kmh 118,976; 2. Bernero (Abarth 850) 26'43"6; 3. Biselli (Abarth 850) 27'08"2; 4. Folin (Abarth 850) 27'46"7.

Classe 1000: 1. Rino Amighini (Abarth 1000) 26'30"5, media kmh 118,421.

Classe 1150: 1. Romeo Galmozzi (Fiat 128) 27'23"8, media kmh 122,219; 2. Ghilena (Fiat 128) a 1 giro; 3. Vallati (Daf) a 1 giro; 4. « Camathias » (Fiat 128) a 2 giri; 5. Santucci (Fiat 128) a 3 giri.

Classe 1300: 1. Amerigo Bigliuzzi (A.R. GTA) 26'10"8, media kmh 127,900; 2. « Tango » (A.R. GTA) 26'50"1; 3. Manini (Fiat 128 coupé) 26'50"5; 4. « Machenna » (A.R. GTS) 27'01"3; 5. Capponi (A.R. GTA) a 1 giro; 6. Ghisliotti (A.R. GTA) a 5 giri.

Classe 1600: 1. Riccardo Ricci (BMW) 26'17"7, media non comunicata; 2. Ciardi (Ford Escort) 26'34"3; 3. Chiapparini (A.R. GTV) 26'57"9; 4. Rossi (A.R. GTV) a 1 giro; 5. Cantarelli (A.R. GTV).

Classe 2000: 1. Martino Finotto (Ford Escort) 25'23"1, media kmh 131,907; 2. Colzani (Ford Escort) 25'23"7; 3. Pozzo (A.R. GTAm) 25'27"7; 4. « Alval » (Ford Escort) 25'55"7; 5. Cipriani (BMW) 26'16"1; 6. Mazza (A.R. GTAm) 27'07"1; 7. Zanini (A.R. GTAm) a 1 giro.

Classe 3000: 1. « Tatog » (Opel Commodore) 25'56"1, media non comunicata; 2. Bonaccorsi (Opel Commodore) 25'58"1; 3. « Esap » (Ford Capri) 26'02"9; 4. « Bloody Tiger » (Opel Commodore) FINALE F. 850

1. Danilo Dentamaro (Fagioli) 15'18"5, media kmh 123,037; 2. Callegari (Giuliani) 15'28"4; 3. Santone (De Sanctis) 15'29"3; 4. Capponi (De Sanctis) 15'30"1; 5. Pozzoli (Dagrad) 15'33"7; 6. Zago (BWA) 15'37"5; 7. Avati (Maco) 15'37"7; 8. Regini (De Sanctis) 15'48"8; 9. Verrelli (BWA) 16'12"3; 10. Forelli (Bignami) 16'23"7; 11. Papparuso (Paparuso) 16'23"7; 12. Eliseri (De Sanctis) 16'50"5; 13. Gattoni (AMS) 17'00"8. Giro più veloce: Tomassini 1'38"5, media kmh 127 e 480.

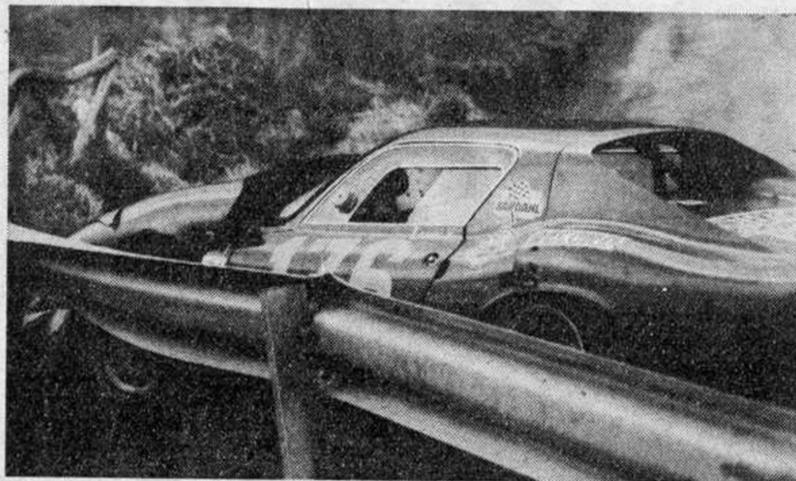
I. C.

Sfida alla siciliana a POTENZA ma FRANK non «lima» 74 cent.!

POTENZA - Non c'era, ma ha vinto lui: Mauro Nesti, novello re della montagna, record imbattuto del Trofeo Città di Potenza: il suo prestigioso 5'21''65 stabilito nel '72 al volante della Chevron B 21 è rimasto intatto, nonostante l'attacco portato in due da «Frank McBoden» e Angelo Giliberti, entrambi con le Chevron (B 21 e B 23) 2 litri. I due siciliani si sono resi comunque protagonisti di un'ottima prestazione, uguale in tutto: unica differenza i 74 centesimi di secondo che separano l'alfiere dell'Ateneo — «Frank Mc Boden» (5'28''06) — da quello della Pegaso — Angelo Giliberti (5'28''80) — che hanno consentito al terribile Frank di bissare il successo ottenuto sette giorni fa nella Stanto Stefano-Gambarie, beffando ancora una volta l'amico-rivale Giliberti.

Chi invece ha perso una buona abitudine, quella di vincere, è Domenico Scola, il quale — ceduto il suo Chevron a Giliberti — ha esordito con il March BMW dai 275 CV «di moda», ma senza per questo impensierire i due rivali, i quali si sono presi il lusso — con circa trenta cavalli in meno a disposizione — di relegare il cosentino della Vesuvio al terzo posto, con un margine di 6'' di vantaggio.

Nella classifica assoluta, alle spalle dei tre big, è stata senz'altro soddisfatta la prova del barese Ricciardi, il quale ha montato sul suo telaio omonimo un motore 2100 base Alfa Romeo ed ha gareggiato nella classe 3000, superando abbondantemente Lisitano (Abarth 3000) e guadagnando un onorevo-



Tradito dalla foga e dal terreno, Francesco Landi arriva «lungo» e si ferma bruscamente contro il guard-rail, danneggiando la vettura

In GARFAGNANA la vittoria n. 8

SILLANO - Il portacolori della Cebra, Mauro Nesti, ha vinto anche la Coppa Alta Garfagnana, la tradizionale corsa curata in ogni più minuto particolare dall'A.C. Lucca che doveva essere per qualità dei piloti e dei mezzi meccanici, una «grande edizione», ma che è stata invece avvertita dal maltempo. Un temporale continuo ha spruzzato il nastro d'asfalto rendendo il fondo stradale scivolosissimo e saponoso e provocando, sia in prova che in gara, sbandamenti in massa e uscite di strada, tutte fortunatamente senza conseguenze per i piloti.

Tutti sono saliti conseguentemente con prudenza e anche coloro che hanno arrischiato non hanno potuto chiedere il massimo al loro mezzo meccanico. Le condizioni di fondo stra-

NESTI anche dove... non c'era

lissimo quarto posto assoluto davanti al napoletano Arfè, primo del Gran Turismo. Nella classe 3000 Sport il barese De Luca, con l'Alfa Romeo 33, è rimasto fermo per noie meccaniche al primo tornante.

Il Gruppo 4 ha vissuto i suoi momenti migliori nella lotta tra Di Rienzo (GTA), Paolo De Luca (GTA), Runfolia (Lancia Zagato 1300), Ottomano ed Ernesto De Luca (entrambi su GTA), finiti nell'ordine nella classifica di classe (1600) e in una posizione per tutti di rilievo nella classifica assoluta, alle spalle di Lisitano, sesto con l'Abarth 3000, in 6'11''. Nelle classi 1300 e 2000 Gr. 4, al di sotto del record i tempi di Farina (A.R. SZ) e «Carab» (Renault Alpine), mentre nella 1000, tolto di mezzo Milano, per un ennesimo guaio alla sua Hillman (raffreddamento ed un giunto KO) c'è stata una bella lotta fra Bettella e Aloe.

Nel Gruppo 2, eliminato fin dalle prove Grilli (rottura del telaio), che forse era l'unico, con la 128-ex Turizio, in grado di attaccare il prestigioso record di categoria appartenente a Mario Litrico (6'19'') e che poi è partito con un 128 stradale, la palma del migliore è andata al napoletano «Pad», il quale con una Abarth 1000 Radiale si è preso il lusso di fare l'assoluto del Turismo, e non solo, ma anche quello di stabilire uno dei 14 nuovi record di classe. Nella 1600 Leandro La Vecchia (Alfa Romeo GT-De Roberto) pilota n. 1 dei Lupi di Lucania, ha regolato di misura i suoi due terribili avversari: Pietro di Lauro, anch'egli su Alfa GT (Guerriero) e Antonio Laganà, su BMW-Ferraris.

Nella 1150 da registrare la prima vittoria di Zagari (128 Coupé-Cannela) il quale, anche lui come gli altri si è... divertito a battere il record per quel tanto che passa tra il suo 6'48''12 e il 6'48''14 di Squillace (1972). Nell'850 exploit di Esposito, e nella 700 lotta in famiglia (Vesuvio) tra Giordano e Padrone, finiti «attaccati» nell'ordine. Pare comunque che ci sia un reclamo da parte del terzo classificato. Nella 1600 il locale Di Bello è stato battuto abbastanza sorprendentemente dal forte Casciaro, ma pare, al momento, che il cosentino venga messo fuori classifica per una irregolarità alla carreggiata della sua macchina.

Nella 500 infine il duello Licciulli-Magdalone si è risolto a favore del primo, ma il vincitore è rimasto al di sotto del record del campione italiano Loizzo (7'26'' contro 7'23''). Anche il Gr. 1 e il Gr. 3 hanno avuto i loro momenti agonistici degni d'interesse. I migliori tempi assoluti delle due categorie li hanno fatti registrare Enzo Varese (Alfa Romeo GT 2000) con 6'56'', e, nel Gr. 3, Gigi Tommasi (6'51'') con l'Alpine.

Sergio Troise

Il 5. TROFEO CITTA' DI POTENZA si è potuto svolgere grazie al lodevolissimo impegno del gruppo dirigenziale della Scuderia Lupi di Lucania, che ha ai suoi vertici, fra l'altro, proprio l'ex presidente dell'Automobile Club Potenza, attualmente in gestione commissariale, dottor Solimena, e il geometra Margiotta, presidente del sodalizio lucano. E grazie al loro impegno e a quello dei loro più vicini collaboratori, tra i quali ci fa piacere ricordare il rag. Micucci, ottimo segretario di manifestazione, e unico dipendente dell'Automobile Club Potenza che si sia prestato a collaborare per la realizzazione della corsa.

COPPA CITTA' DI POTENZA - Gara nazionale di velocità in salita - Potenza, 15 luglio 1973

LA CLASSIFICA

1. «Frank McBoden» (Chevron B.21) 5'28''06; 2. Giliberti (Chevron B.23) 5'28''80; 3. Scola (March BMW) 5'36''98; 4. Ricciardi (Alfa Ricciardi) 6'04''54; 5. Arfè (Porsche 2700) 6'07''; 6. Lisitano (Abarth 3000) 6'11''53; 7. Di Rienzo (A.R. GTA 1600) 6'18''70; 8. De Luca (A.R. GTA 1600) 6'18''94; 9. Runfolia (Lancia Zagato) 6'22''32; 10. Ottomano (A.R. GTA 1600) 6'22''47.

GRUPPO 1

Classe 500: 1. Giuseppe Mazzola (Fiat 500) 9'41''65, alla media di kmh 50,140. Classe 850: 1. Leonardo Serra (Innocenti Mini Minor) 7'52''93 alla media di kmh 61,658; 2. D'Agostino (Fiat) 8'29''97; 3. Casillo (Innocenti Mini Minor) 8'43''51; 4. Antonaci (Innocenti Mini Minor) 9'40''08.

Classe 1000: 1. Piero De Marco (A-112) 7'40''34, alla media di kmh 63,344; 2. Marchese (Innocenti Cooper) 7'45''26; 3. Taralli (A-112) 7'46''94; 4. Postiglione (Fiat 850 Sport Coupé) 7'48''30; 5. Troise (Fiat 127) 7'48''36.

Classe 1150: 1. Luciano Triggiani (Fiat 128) 7'09''73, alla media di kmh 67,857; 2. Donato (Fiat 128 coupé) 7'15''06; 3. Amoroso (Fiat 128 coupé) 7'23''15; 4. Volonino (Fiat 128 coupé) 8'06''77; 5. Paggio (Fiat 128 coupé) 8'23''35. Classe 1300: 1. «Chivas» (Simca Rally 2) 7'09''67, alla media di kmh 67,866; 2. Santamato (Fiat 128 coupé) 7'10''53; 3. Di Marino (A.R. GT) 7'13''59; 4. Gian Jak (Simca Rally 2) 7'14''52; 5. De Masi (A.R. GT) 7'14''70.

Classe 1600: 1. Giuliano Gentile (A.R. GT) 7'04''33, alla media di kmh 68,720; 2. Fiordelisi (A.R. GT) 7'18''34; 3. Brienza (A.R. GT) 7'21''92; 4. Contina (A.R. GT) 7'24''76; 5. Fiordelisi P. (A.R. GT) 7'24''76. Classe 2000: 1. Francesco Varese (A.R. GT) 6'56''71, alla media di kmh 69,977; 2. Magni (A.R. GT) 7'03''28; 3. De An-

3. COPPA ALTA GARFAGNANA, gara nazionale di velocità in salita - Lucca, 15 luglio 1973

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 2

Classe 500 (tutti su Fiat 500): 1. Manlio Pesetti 6'08''6, media 73,250 kmh; 2. Cocchi 6'15''6; 3. Bastiani 6'17''2; 4. Francioni 6'25''1; 5. Petronio 6'30''3; 6. Bartolini 6'34''; 7. Moriconi 6'40''3. Classe 600 - (tutti su Fiat Abarth 595): 1. Carlo Sidoli 6'06''7, media 73,629 kmh; 2. Castagnini 6'10''5; 3. Rossi 6'13''; 4. Diricco 6'21''4; 5. Orazioli 6'22''5; 6. Vapito 6'53''7. Classe 700 - (tutti su Fiat Abarth 695): 1. Walter Nocer 5'54''2, media 76,228 kmh; 2. Scarinzi 5'59''3; 3. Ciulli 5'59'' e 9; 4. Cittadini (Giannini) 6'00''9; 5. Righi 6'23''3; 6. Dall'Aglio 6'40''2. Classe 850 - (tutti su Fiat Abarth 850): 1. Nino Campani 5'29''8, media 89,367 kmh; 2. Curatolo 5'39''; 3. Bigliardi 5'43''9; 4. Viotto 5'44''4; 5. Lenzi Classe 1000: 1. Franco Rocchi (Fiat Abarth 1000) 5'44''7, media 78,326 kmh; 2. Boggio 5'55''7; 3. Baggio 6'05''1; 4. Rosati 6'05''4. Classe 1150 - (tutti su Fiat 128): 1. Pier Luigi Aquilini 5'16''3, media 85,362 kmh; 2. Moscardini 5'29''4; 3. Cibin 5'36''1; 4. Cappellini 5'39''2; 5. Rocchi 5'44''5. Classe 1300: 1. Amerigo Giovannelli (Fiat 128) 5'53''5, media 76,372 kmh; 2. Paroli (Innocenti) 6'11''6; 3. «Pipino» (Morris Cooper) 6'26''7. Classe 1600: 1. Roberto Garbaccio (Ford Escort) 5'28''8, media 82,116 kmh; 2. Marini (A.R. GT) 6'52''5.

gelis (Opel Ascona) 7'13''09; 4. Doria (A.R. GT) 7'14''76; 5. Vecchione (A.R. GT) 7'17''88.

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Giuseppe Saporito (Lancia HF) 7'00''50, alla media di kmh 69,346; 2. Lattanzio (Lancia Montecarlo) 7'46''84; 3. Capozza (Lancia Zagato) Classe 1600: 1. Gigi Tommasi (Alpine Renault) 6'51''31, alla media di kmh 70,895; 2. De Vito (Alpine Renault) 6'52''03; 3. Pesce (Lancia Fulvia HF) 7'00''14; 4. Zoccali (Alpine Renault) 7'18''94; 5. Palmieri (Alpine Renault) Classe 2000: 1. Roberto Fucillo (Dino Ferrari 246 GT) 7'00''18, alla media di kmh 69,399; 2. Strano (A.R. Montreal)

GRUPPO 2

Classe 500: 1. Marcello Licciulli (500 Giannini) 7'26''14, alla media di kmh 65,361; 2. Magdalone (500 Giannini) 7'32''45; 3. Helios (500 Giannini) 7'42''31; 4. Medaglia (500 Giannini) 7'54'' e 71; 5. Palumbo (500 Giannini) 7'54''89. Classe 600: 1. Mario Casciaro (Fiat Abarth 595) 6'59''89, alla media di kmh 69,447; 2. Di Bello (Giannini 590) 7'04'' e 53; 3. Carmagnola (Fiat Abarth 595) 7'16''05; 4. D'Ipollito (Giannini 590) 7'19''21; 5. La Notte (Fiat Abarth 595) Classe 700: 1. Alfonso Giordano (Fiat Abarth 695) 7'11''47, alla media di kmh 67,583; 2. Padrone (Giannini 590) 7'12''98; 3. Sessa (Fiat Abarth 695) 7'20'' e 46; 4. Pacetta (Fiat Abarth 695) 7'23''43; 5. Sabato (Fiat Abarth 695) 7'27''95. Classe 850: 1. Gennaro Esposito (Abarth 850) 6'47''52, alla media di kmh 71,755; 2. Varese (Abarth 850) 6'57''38; 3. D'Ipollito G. (Abarth 850) 6'59''34; 4. Aiello (Abarth 850) 7'01''14; 5. Bruno (Abarth 850) 7'25''97.

Classe 1000: 1. «Pad» (Abarth 1000) in 6'32''27, alla media di kmh 74,337; 2. Palumbo (Abarth 1000) 6'39''43; 3. Turano (Abarth 1000) 7'17''85. Classe 1150: 1. Vittorio Zagari (Fiat 128 coupé) 6'48''12, alla media di kmh 71,450; 2. Taranto (Fiat 128 berlina) 7'07''67; 3. Rianna (Fiat 128 berlina) 7'42''22; 4.

Classe 2000: 1. Mauro Sacchini (A.R. GTAm) 5'29''3, media 81,992 kmh; 2. Tabacco (A.R. GTAm) 5'31''4; 3. Ricciardi (Opel Ascona) 6'01''3.

GRUPPO 4

Classe 1000: 1. Pier Carlo Brambilla (Abarth 1000 OTS) 6'03''7, media 74,237 kmh; 2. Peroni (Abarth 1000 OTS) 6'05''7; 3. Baldi (Racer Bertone) 6'20''6. Classe 1300: 1. Odoacre Chieli (HF 1300) 5'36''8, media 80,176 kmh. Classe 1600: 1. Alberto Spadoni (HF 1600) 6'16''3, media 71,751 kmh.

SPORT

Classe 1000: 1. Gabriele Ciuti (AMS) 5'01''7, media 89,492 kmh; 2. «Ragast» (Dallara) 5'01''9; 3. Bonvicini (Abarth) 5'02''5; 4. Sarti (AMS) 5'03'' e 6; 5. Stefanelli (AMS) 5'06''9; 6. Lucal (AMS) 5'15''; 7. Chianucci (Abarth) 5'30''8. Classe 1300: 1. Pasquale Anastasio (AMS) 4'51''1, media 92,751 kmh; 2. Ferretti (Dallara) 5'02''2; 3. Paganucci (Alfa Romeo) 5'10''1; 4. Bernardo (Fiat Scotti) 5'23''7. Classe 1600: 1. Sergio Santamariano (Abarth) 4'46''7, media 94,250 kmh; 2. «Paul Chris» (AMS) 4'49''6; 3. Pellegrino (Chevron) 5'01''3; 4. Giambassano (Lotus) 5'21''6. Classe 2000: 1. Mauro Nesti (March BMW) 4'16''1, media 105,427; 2. Moreschi (Gipsy B 273) 4'56''7; 3. Zaniratti (Abarth Osella) 5'02''2.

GRUPPO 1

Classe 850 - (tutti su Fiat 850): 1. Pier Giorgio Tortoroli 6'29''4, media 69,337; 2. «Il Siciliano» 6'36''; 3. Bo-

Cillo (Renault 1150) 8'18''17; 5. Palma (Renault 1150) 8'36''54.

Classe 1300: 1. Franco Carbone (A.R. GTA) 6'33''73, alla media di kmh 74,061; 2. Tisi (A.R. GTA) 7'01''91; 3. Grilli (Fiat 128) 7'05''71; 4. Acaçadia A. (Fiat 128 rally) 7'17''19.

Classe 1600: 1. Leandro La Vecchia (A.R. GT) 6'36''19, alla media di kmh 73,601; 2. Laganà (BMW) 6'36''82; 3. Di Lauro (A.R. GT) 6'37''81; 4. Trapani (A.R. GT) 6'34''12; 5. Bisogno (A.R. GT) 7'01''50. Classe 2000: 1. Massimo Cioffi (A.R. 2000) 7'31''85, alla media di kmh 64,535.

GRUPPO 4

Classe 1000: 1. Rosario Pezzella (Abarth) 6'54''22, alla media di kmh 70,399; 3. Aloe (Abarth) 6'54''74; 3. Di Benedetto (Abarth) 7'24''97.

Classe 1300: 1. Antonio Runfolia (Lancia Fulvia Zagato) 6'22''32; 2. Molinari (Lancia HF) f.t.m. Classe 1600: 1. Edoardo Di Rienzo (A.R. GTA) 6'18''70, alla media di kmh 77,000; 2. De Luca (A.R. GTA) 6'18''94; 3. Ottomano (A.R. GTA) 6'22''47; 4. De Luca E. (A.R. GTA) 6'24''75; 5. Morabito (A.R. GTA) 7'23''30.

Classe 2000: 1. «Carab» (Renault Alpine) 6'38''5, alla media di kmh 73,171. Classe oltre 2000: 1. Renato Arfè (Porsche) 6'07''; alla media di kmh 89,768; 2. Nardini (Porsche) 6'25''.

GRUPPO 5

Classe 1000: 1. Giuseppe Pizzo (AMS-Giliberti) 6'59''16, alla media di kmh 69,568; 2. Lauro (Abarth) 8'41''77. Classe 1300: 1. Giovanni Farina (A.R. SZ) 7'37''96.

Classe 1600: 1. Domenico Lo Bello (Lancia F.M.) 6'35''22, alla media di kmh 73,782; 2. Fasano (Lancia HF) 7'20''75. Classe 2000: 1. «Frank McBoden» (Chevron B.21) 5'28''06, alla media di kmh 88,886; 2. Giliberti (Chevron B.23) 5'28'' e 80; 3. Scola (March BMW) 5'36''98.

Classe 3000: 1. Giovanni Ricciardi (Alfa Romeo-Ricciardi) 6'04''54, alla media di kmh 79,991; 2. Lisitano (Abarth 3000)

nini 6'36''2; 4. Papanti 6'40''7; 5. Mani 6'43''1; 6. «Giubar» 6'50''4; 7. Ricci 6'56''8; 8. Ghini 6'59''2. Classe 1000: 1. Filippo Biagini (A.112) 6'17''2, media 71,580 kmh; 2. Gonzi (A.112) 6'21''3; 3. Ceci (A.112) 6'22''1; 4. Bisio (A.112) 6'25''4; 5. Tempesti Classe 1150 - (tutti su Fiat 128 coupé): 1. Attilio Salvatori 6'09''2, media 73,131 kmh; 2. Betti 6'13''; 3. Campagnola 6'16''1; 4. Lorenzoni 6'21'' e 4; 5. Vannini 6'22''4; 6. Ferretti Classe 1300: 1. Giorgio Sismondi (Simca) 6'07''5, media 73,469; 2. Menichetti (Simca) 6'07''7; 3. De Santi S. (Fiat 128) 6'09''8; 4. De Santi D. (Simca R) 6'13''5; 5. Zecchetti Classe 1600: 1. Nino Campani (A.R. GT) 6'03''4, media 74,298 kmh. Classe 2000 - (tutti su A.R. GTV): 1. Mauro Galassetti 6'02''3, media 74,523 kmh; 2. Talini 6'19''2; 3. Ferrotto 6'34''4.

Classe 1600: 1. Annino Conti (Alpine) 5'44''2, media 78,442 kmh; 2. Freschi (Fulvia HF) 5'59''7; 3. Righetti (Alpine) 6'01''1; 4. Fioravanti (Alpine) 6'01''7; 4. Belardi (Alpine) 6'14''9. Classe 1300: 1. Achille Marzi (Fiat X/1 9) 6'04''9, media 73,992 kmh; 2. Chianucci (Fulvia HF) 6'05''3; 3. Coccioni (Fulvia HF) 6'18''2; 4. Guerri (Fulvia HF) 6'35''; 5. Panichi (Fulvia HF) 6'39''7. Classe 2000: 1. Guido Laschi (Opel GT) 6'12''4, media 72,502 kmh. Classe oltre 2000: 1. Odoardo Govoni (De Tomaso Pantera) 5'35''1, media 80,572 kmh; 2. Moscardino (Porsche 911) 6'13''7.

dale come quelle avute nella edizione '73 della Coppa Alta Garfagnana su un percorso che, portato a 12 km. come sembra essere intenzione dei dirigenti dell'A.C. Lucca, avrebbe tutti i numeri per diventare una classifica fra le corse in salita, un grande peso ha avuto il fattore pilota.

Diamo dunque a Mauro Nesti tutto il merito che gli spetta per questa bellissima vittoria. Nesti non rappresenta certo una sorpresa: i suoi precedenti sette successi ottenuti al volante della sua March BMW avevano già testimoniato della sua effettiva perizia come pilota, che unita alla perfetta conoscenza del motore lo ha portato in vetta a Ospedaletto in un tempo che è da considerare eccellente anche se non gli è riuscito per soli 6/10 di secondo l'atteso ritocco al record che Rosselli aveva realizzato lo scorso anno.

Detto del mattatore, è doveroso raccontare degli altri protagonisti. Primi fra tutti i bravi Santamariano, «Paul Chris», Anastasio e Moreschi, gli unici con il vincitore, ad essere riusciti a salire restando al di sotto dei cinque primi. Abbiamo parlato dei primi cinque classificati e non per omaggio alla classifica, ma proprio perché le loro prove sono state quelle di maggior spicco di tutta la gara insieme alle performance di Garbaccio e Sacchini che, divisi da soli 5/10 di secondo, hanno ottenuto i migliori tempi nella turismo gruppo 2.

La corsa ha fatto risaltare anche la bravura di altri piloti: Pellegrino nella 1600, Ciuti e «Ragast» nella 1000 sport hanno gareggiato a livello dei migliori con prove maiuscole e degne di essere sottolineate, piazzandosi al 6., 7. e 8. posto assoluto, mentre due bellissime scalate hanno disputato Zaniratti (nonostante l'età, la classe è sempre limpida) e Bonvicini.

La 3. Coppa Alta Garfagnana era valida anche quale prova dello Challenge FISA per i gruppi 1 e 3. Svoltasi di sabato, anche questa corsa è stata avvertita dal maltempo. Il gruppo 1 è stato dominato dalla prestazione di Galassetti, vincitore della classe 2000, mentre altri tempi di rilievo sono stati quelli siglati da Campani (1600), Sismondi nella 1300, dove Menichetti è stato battuto di soli 2/10 di secondo, da Salvatori nella 1150, da Biagini che nella 1000 ha bissato il successo della scorsa stagione.

Come voleva il pronostico Govoni su De Tomaso Pantera ha ottenuto il miglior tempo nel gruppo 3, un ottimo 5'37''1, pari a km 80,572 che dicono, in rapporto al tempo e al fondo stradale, come le sue doti di pilota siano sempre alte.

Carlo Burlando

● Nella classe 1000 Gr. 1 Marino non ha vinto, come era nelle logiche previsioni, perché ha rotto il cambio a duecento metri dal traguardo, quando già aveva superato i due avversari.

● Per la premiazione tutti ospiti di un magnifico villaggio turistico, la Maddalena, a 1400 metri sul livello del mare.

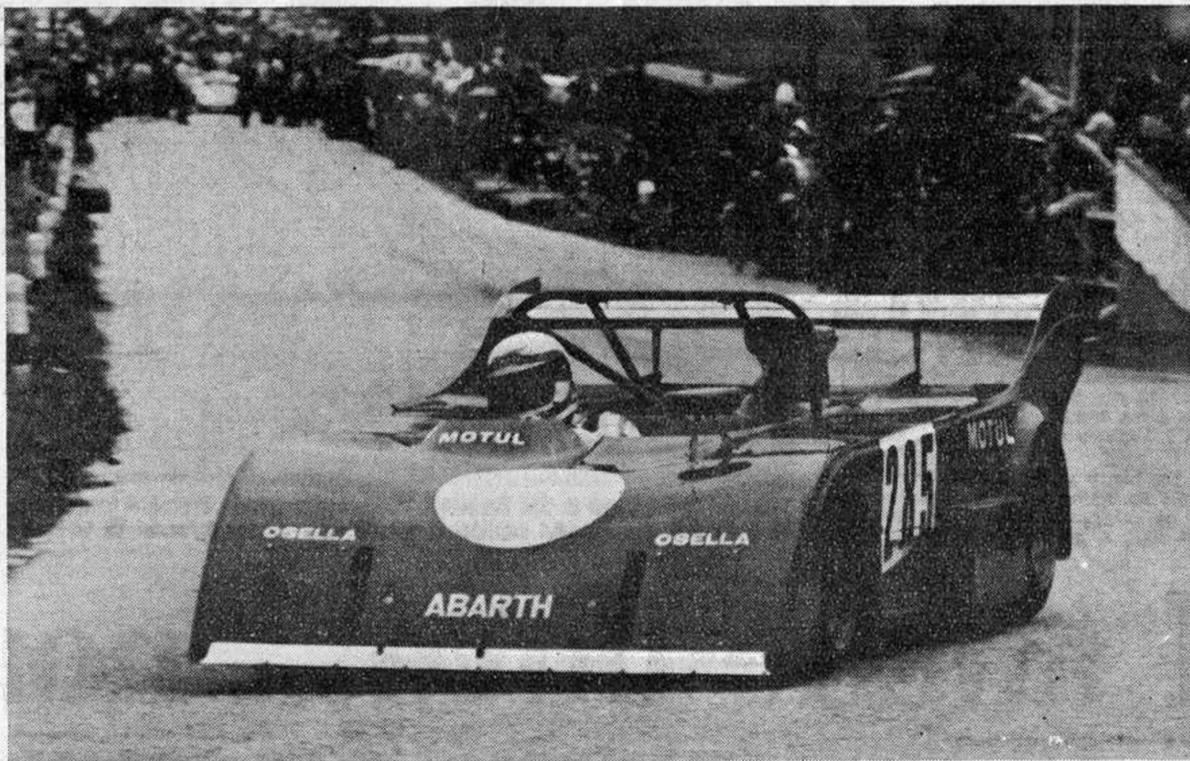
● «Frank McBoden», Giliberti e Scola, si sono già dati appuntamento per domenica prossima alla cronoscalata di Monte Vergine. Giliberti vuole rifarsi su «Frank», Scola su tutti e due. E se ci fossero Nesti e Turizio con le loro March? I tre ci hanno detto: «Onorati la lotta sarà più bella».

● A proposito di Turizio, forse non è vero che ha lasciato le salite. Nicodemi insiste per averlo al Montevergine (Nesti ha accettato l'invito del pilota organizzatore). Il napoletano per vendicarsi di Nesti (dopo la Sila) ci starebbe. L'unico dubbio è legato all'eventuale possibilità di esordire in F. 2 a Misano.

PEDAVENA - CROCE
D'AUNE: 21"7
di vittoria facile

PILONE mezzo brindisi

A destra, Franco Pilone con la sua Abarth-Osella alla terza vittoria in salita di quest'anno



diluviato — afferma il pilota — sarebbe stata la mia gara».

Infine una ultima nota relativa i commissari sportivi i quali hanno dovuto escludere nella classifica Gabriele Bozzo su Francis Lombardi in quanto le ruote sporgevano dai parafranghi anteriori e Rades Nerini su Autobianchi A-112 per motore non conforme. Il pilota ha effettuato la corsa con un motore che gli era stato sostituito dal meccanico durante la notte. Superato il traguardo, Nerini si è recato dai commissari sportivi ed ha riferito il fatto. Lealtà a parte i commissari hanno dovuto escluderlo dalla classifica.

Attilio Trivellato

3. PEDAVENA-CROCE D'AUNE - Gara nazionale di velocità in salita valida per il Trofeo della Montagna - Belluno, 15 luglio 1973.

LE CLASSIFICHE

GRUPPO 1

Classe 850: 1. «Demalon» (Fiat 850 S) 7'11"1, media kmh 66,805; 2. Cecchin (Fiat 850) 7'12"4; 3. Spiller (Fiat 850 S) 7'17"3; 4. Ganz (Fiat 850) 7'21"1; 5. Predonzan (Fiat 850 S) 7'21"3; 6. Cinel (Fiat 850 S) 7'30"1; 7. Bortoloneazzi (Fiat 850 S) 8'00"6.

Classe 1000: 1. Romano Casasola (Innocenti Mini Cooper) 6'49"2, media kmh 70,381; 2. «Mowgli» (Innocenti Mini Cooper) 6'49"8; 3. Cossio (Innocenti Mini Cooper) 6'51"2; 4. Crivellaro (Innocenti Mini Cooper) 6'53"1; 5. Fusaro (A 112) 6'59"6; 6. Ricci (Fiat 850 CS) 7'01"6; 7. Cappellaro (A 112) 7'06"1; 8. Cecchet (Fiat 127) 7'07"2; 9. Oliver (Innocenti Mini Cooper) 7'07"9; 10. Ridolfi (Innocenti Mini Cooper 3) 7'11"5; 11. Calascibetta (Innocenti Mini Cooper) 7'15"4; 12. Badjan (Innocenti Mini Cooper) 7'24"9.

Classe 1150: 1. «Attila» (Fiat 128) 6'36"6, media kmh 72,617; 2. Bertolani (Fiat 128 coupé) 6'40"8; 3. Stinco (Fiat 128 coupé) 6'41"2; 4. Concina (Fiat 128 coupé) 6'45"1; 5. Filippi (Fiat 128) 6'53"3; 6. Cervic (Fiat 128 coupé) 6'58"9; 7. Fois (Fiat 128 coupé) 7'01"7; 8. Turrin (Fiat 128) 7'08"5; 9. Modesto (Fiat 128 coupé) 7'16"9.

Classe 1300: 1. «Alan» (Simca Rally) 5'56"5, media kmh 80,785; 2. Giorato (Simca Rally) 6'02"1; 3. Angerer (Simca Rally) 6'04"1; 4. Campedelli (Simca Rally) 6'08"9; 5. Mozan (Simca Rally) 6'09"6; 6. Girlando (Simca Rally) 6'09"6; 7. Accorsi (Simca Rally) 6'13"9; 8. Ranzato (Fiat 128 SL) 6'18"5; 9. Grassetto (Fiat 128) 6'20"2; 10. Carletto (Renault Gordini) 6'23"4; 11. Curtol (Fiat 128) 6'27"9; 12. De Caneva (Innocenti Mini Cooper) 6'28"9; 13. Cogato (Fiat 128 SL) 6'37"5; 14. «Fargo» (Fiat 128 coupé) 6'38"8; 15. Bof (Fiat 128 Rally) 6'43"5; 16. De Zen (Innocenti Mini Cooper) 6'43"6; 17. Sferella (Fiat 128 coupé) 6'47"1; 18. Cogato (Fiat 128) 6'52"4.

Classe 1600: 1. Franco Furlanetto (A.R. GT Junior) 6'14"9, media kmh 76,820; 2. D'Aminato (A.R. GT Junior) 6'26"8; 3. «Kircher» (A.R. GT Junior) 6'30"8; 4. «Rubio» (A.R. GT Junior) 6'38"4.

GRUPPO 2

Classe 500: 1. Bruno Lenardon (Fiat 500) 6'29"3, media kmh 73,978; 2. Oirene (Fiat 500 Giannini) 6'50"1; 3. Morello

(Fiat 500 Giannini) 6'53"2; 4. De Giorgi (Fiat 500) 6'54"1; 5. Sistelli (Fiat 500 Giannini) 6'58"1; 6. Lombardi (Fiat 500 Giannini) 6'58"6; 7. Zannoni (Fiat 500 Giannini) 7'01"4; 8. Bordignon (Fiat 500) 7'07"2; 9. Tribbia (Fiat 500) 7'24"7; 10. «Artiglio» (Fiat 500) 7'33"6.

Classe 600: 1. Fiorenzo Tanghetti (Fiat Abarth) 6'33"2, media kmh 73,245; 2. Romagnoli (Fiat Abarth) 6'43"8; 3. Bolzon (Fiat Abarth) 6'49"4; 4. Sensi (Fiat Abarth) 6'53"1; 5. Nichele (Fiat Abarth) 6'56"1; 6. Garbelli (Fiat Abarth) 7'02"3.

Classe 700: 1. Luciano Baldazzi (Fiat Abarth) 6'17"2, media kmh 76,352; 2. Torreggiani (Fiat Abarth) 6'26"7; 3. Calore (Fiat Abarth) 6'42"1; 4. Girardi (Fiat Abarth) 6'42"6; 5. Moro (Fiat Giannini) 6'43"4; 6. Veltri (Fiat Abarth) 6'51"1; 7. Fontini (Fiat Abarth) 7'14"2.

Classe 850: 1. Francesco Pera (Fiat Abarth) 6'53"4, media kmh 81,488; 2. «Buch» (Austin Mini) 6'06"5; 3. Smitarello (Fiat Abarth) 6'07"9; 4. Fantinel (Fiat Abarth) 6'17"4; 5. Menon (Fiat Abarth) 6'23"9; 6. Carlini (Fiat Abarth) 6'32"8.

Classe 1000: 1. Luigi Piacentini (Fiat Abarth) 5'37"1, media kmh 85,459; 2. «Calimero» (A 112 Abarth) 6'12"5; 3. Liotta (Fiat 127) 6'14"5; 4. Trolese (NSU) 6'15"3; 5. Parmiggiani (A 112) 6'22"1; 6. Gritti (A 112 Abarth) 6'26"7; 7. Dalla Vecchia (A 112 Abarth) 6'27"7; 8. «Fling» (A 112 Abarth) 6'38"5; 9. Corbioli (Fiat 850 S) 6'45"2; 10. Cumini (Fiat Abarth) 6'46"6.

Classe 1150: 1. Manfred Semeaner (Fiat 128) 5'24"8, media kmh 86,669; 2. Frasson (Fiat 128) 5'25"4; 3. Cozzarolo (Fiat 128 coupé) 5'30"3; 4. Pettenò (Fiat 128) 5'42"7; 5. Bommartini (Fiat 128) 5'44"8; 6. «Pala» (Fiat 128 coupé) 5'57"7.

Classe 1300: 1. Hansyorg Brunner (A.R. GTA Junior) 5'32"4, media kmh 86,642; 2. Chiappinotto (Renault Gordini) 6'22"1; 3. Ferlito (Fiat 128 Rally) 6'28"3.

Classe 1600: 1. Marcello Alvise (BMW) 5'21"1, media kmh 89,719; 2. Pellanda (BMW) 5'21"8; 3. Filippuzzi (A.R. GT Junior) 5'32"1; 4. Cugel (Renault Gordini) 5'47"1; 5. Comin (A.R. GTV) 5'47"8; 6. Cenini (A.R. GTV) 5'55"1.

Classe 2000: 1. William Saladini (BMW) 5'14"5, media kmh 91,573; 2. Dal Molin (BMW) 5'37"5.

Classe oltre 2000: 1. Pierugo Prati (Opel Commodore) 5'52"7, media kmh 81,655.

GRUPPO 3

Classe 1300: 1. Ezio Morellato (Fulvia HF) 5'55"8, media kmh 80,944; 2. Del Bello (Fulvia M.) 6'07"6; 3. Pèli (Fulvia M.) 6'10"4; 4. D'Inca (Fulvia M.) 6'12"4; 5. Barbisan (Fulvia HF) 6'14"6.

Classe 1600: 1. Maurizio Pessina (Alpine Renault) 5'24"6, media kmh 88,724; 2. Baso (Alpine Renault) 5'28"6; 3. Cipriani (Alpine Renault) 5'38"3; 4. «Winchester» (Alpine Renault) 5'40"3; 5. Curtol (Alpine Renault) 5'42"9; 6. «Archimede» (Alpine Renault) 5'54"1; 7. De Bono (Fulvia HF) 5'55"1; 8. Filippuzzi (Fulvia HF) 5'57"1.

Classe oltre 2000: 1. Arrigo Fabris (De Tomaso Pantera) 5'07"1, media kmh 93 e 811; 2. Vannini (De Tomaso Pantera) 5'23"1; 3. Furlanetto (A.R. Duetto) 5'49"7.

GRUPPO 4

Classe 1000: 1. Paolo Friso (Fiat Abarth OT) 5'44"4, media kmh 83,623; 2. Visentin (Fiat Abarth OTS) 5'58"4; 3. Melandri (Fiat Racer Team B.) 6'32"6; 4. Viato (Francis Lombardi) 6'47"1.

Classe 1300: 1. Giancarlo Ronchi (Fulvia HF) 5'25"6, media kmh 88,452; 2. Gagliardo (Fulvia coupé) 6'03"8.

Classe 1600: 1. «Carter» (Alpine Renault) 5'03"9, media kmh 94,768; 2.

«Brunone» (A.R. GTA) 5'28"4; 3. Maniero (Fulvia HF) 5'58"1; 4. Geminiani (Fulvia HF) 6'07"1.

Classe 2000: 1. «Tomo» (Porsche 2000) 5'12"3, media kmh 92,219; 2. Rovida (Porsche 2000) 5'13"3; 3. Accorsi (Fiat 124 Abarth) 6'07"1.

Classe oltre 2000: 1. Girolamo Capra (Porsche 911 S) 5'10"6, media kmh 92 e 723; 2. Benvenuti (Porsche 911 S) 5'29"4; 3. Zarattin (Porsche 911 S) 5'32"1.

GRUPPO 5

Classe 1000: 1. Italo Pain (Fiat Abarth) 5'04"1, media kmh 94,736; 2. Rebai (Fiat Abarth) 5'07"5; 3. Donà (AMS) 5'09"2; 4. Brunetta (Fiat Abarth) 5'16"9; 5. Rossetto (Fiat Abarth) 5'20"8; 6. Zorzan (Fiat Abarth) 5'22"1; 7. Hanny (AMS) 5'27"9; 8. Baldo (Fiat Abarth) 5'44"1; 9. Mastrocola (NSU Wankel) 5'56"3.

Classe 1300: 1. Paolo Pagliano (Abarth Osella) 5'02"7, media kmh 95,143; 2. Ranzolin (AMS) 5'33"2.

Classe 1600: 1. Luciano Lovato (Lola T 290) 4'52"2, media kmh 98,562; 2. Bettoni (Chevron B23) 4'54"1.

Classe 2000: 1. Franco Pilone (Abarth Osella) 4'24"1, media kmh 109,049; 2. Berruto (Fiat Abarth) 4'45"8; 3. Lovato (Lola T290) 4'52"2; 4. Bettoni (Chevron B23) 4'54"1; 5. Nardari (Chevron B27) 4'56"7; 6. Pogliano (Abarth Osella) 5'02"7; 7. «Carter» (Alpine Renault) 5'03"9; 8. Pain (Fiat Abarth) 5'04"1; 9. Fabbris (De Tomaso Pantera) 5'07"1; 10. Capra (Porsche 911 S) 5'10"6.

CLASSIFICA ASSOLUTA

1. Franco Pilone (Abarth Osella) 4'24"1, media kmh 109,049; 2. Berruto (Fiat Abarth) 4'45"8; 3. Lovato (Lola T290) 4'52"2; 4. Bettoni (Chevron B23) 4'54"1; 5. Nardari (Chevron B27) 4'56"7; 6. Pogliano (Abarth Osella) 5'02"7; 7. «Carter» (Alpine Renault) 5'03"9; 8. Pain (Fiat Abarth) 5'04"1; 9. Fabbris (De Tomaso Pantera) 5'07"1; 10. Capra (Porsche 911 S) 5'10"6.

Alfa è largamente in testa nell'altro d'oro della 24 Ore di Francorchamps. Infatti, prima della seconda guerra mondiale, la Casa italiana ottenne non meno di sette vittorie sulla distanza. Nel 1928, prima di tutto, con Ivanowsky-Marinoni, che coprono una distanza di 2.464,900 alla media oraria di 102,600. Poi nel 1929, sempre con Marinoni — che questa volta aveva per compagno Benoist — il quale coprì km 2.441,200 alla media di 101,300. Infine nel 1930, di nuovo Marinoni (suo coequipier era Ghersi); distanza coperta km 2.624,640, alla media oraria di 109,360. Si trattò del primo «terzetto» Alfa nella corsa di durata belga. Nel 1930, poi, doppio «terzetto» dato che subito dietro i vincitori c'erano altre due vetture, con Ivanowsky-Cortese e Canavesi-Zehender. Quanto a Marinoni, aveva stabilito un famoso record, vincendo per tre volte successive.

Nel 1932, altra vittoria Alfa, che rivide ancora una volta tre delle sue vetture ai primi tre posti: col marchese Tonino Brivio ed Eugenio Siena, con l'ingegner Taruffi e Guido d'Ippolito e l'inglese Earl Howe e Tom Birkin. La distanza coperta da Brivio-Siena era di km 2.785,920, alla media di 116,080 orari. Nel 1933 scena identica: nell'ordine Chiron-Chinetti che conclusero avendo coperto km 2.806,316 alla media di 116,934, Stoffel-Sommer e Greeve-Theluson. Nel 1934 la gara non fu disputata e neppure nel 1935. Nel 1936, dopo queste interruzioni, l'Alfa ottenne una nuova vittoria con Sommer e Severi che, alla media di 125,043 orari, coprono km 3.001,032. Poi altra sosta nel 1937, mentre nel 1938 si vide un altro trionfo dell'Alfa con Pintacuda-Severi: distanza coperta km 2.996,616, media 124,859 orari.

Fu dopo la guerra che l'Alfa ottenne un nuovo famoso «terzetto» vincendo per tre volte consecutive la Coppa del Re nel 1970, nel 1971 e nel 1972. La prima volta con Demoulin-Bourgoignie, Pinto-Berger e Zeccoli-Facetti; la seconda con Vaccarella-Berger, Toussaint-Bertinichamps e Hezemans-Facetti; la terza, per concludere, con Hessel-Gleich, Ragnotti-Andruet e Ballot-Léna-Lagniez.

Occorre, poi, notare che le Case italiane si sono sempre comportate molto bene nella gara belga. Dopo quelle dell'Alfa si possono infatti citare le vittorie della Lancia, nella Coppa del Re, (1929) con Theluson-Georges, Guovion e Bliin d'Orimont-Legrelle e le due della Fiat, nella solita Coppa del Re del 1936, con Gordini, Zanardi-Alin e Sarret-Duco; nel 1953 con Pauwels-Milhoux, Reip-Richard e Stasse-Rousselle. Poi le due vittorie, questa volta sulla distanza, della Ferrari. Prima del 1940 con Chinetti-Lucas, poi nel 1953 con Farina-Hawthorn.

Un magnifico bilancio per l'Alfa in particolare e per l'industria automobilistica italiana in genere. Tanto più lodevole che vi si potrebbe aggiungere una serie di vittorie nei gruppi e nelle classi.

Le FORD (e le ALFA)
contro le BMW

4 piloti F. 1 a SPA

BRUXELLES - Per la 24 Ore di Francorchamps 1973, che festeggerà a un tempo il suo venticinquesimo anniversario e il decimo per l'edizione turismo, gli organizzatori presentano uno schieramento di grande interesse. Dal punto di vista delle vetture, c'è da aspettarsi un nuovo duello fra le Ford Capri RS di 2995 cc e le BMW 3.0 CSL di 3300 cc. Ci saranno, s'intende, le Chevrolet Camaro e anche le Opel Commodore a fare da terzi incomodi.

Quali sono gli atouts che i responsabili delle squadre hanno messo in gioco? Prima di tentare di rispondere a questa domanda, diciamo subito che al via vedremo non meno di quattro piloti di F. 1: Schetcker (Ford Capri), Niki Lauda (BMW), Amon (BMW) e Schuppan (Ford Capri). La Ford, con le sue Capri, al via si troverà dunque non solo con Schetcker (coequipier Hans Heyer) ma anche con Glemser-Mass e Fitzpatrick che avrebbe dovuto correre col compianto Birrell. Altre Capri saranno pilotate da Bourgoignie-Matthews, Schuppan-Kautz e Hine-Spice. La BMW sarà rappresentata dalle vetture della Motorsport affidate a Hezemans-Quester ed Amon-Stueck; poi vetture del Team GB (concessionario) per Roger Bell, Handley e Hanson. Quindi le Alpina per Brian Muir e Niki Lauda, una Schnitzer per Wollek-Jaussiaud e altre ancora per Jarric, Laurent, Brailard, de Fierlant ecc.

Sempre fra le oltre due litri, le Camaro e le Commodore potranno facilmente svolgere un ruolo importante. Sulle Camaro di 5700 cc vedremo Hunt-Brodie e Stanger-Buncombe, mentre la 7000 sarà pilotata da Barretta.

La divisione delle vetture sotto i due litri sarà probabilmente dominata dalle Alfa. L'Autodelta sarà presente in forza con le GTAm di Donà, «Pooky» e Venturi, ma soprattutto con le GTV di Facetti-Larini, Zeccoli-Dini, Lagniez-Berger e Toussaint-Ballot Lena.

Il Jolly Club che ha iscritto una GTA per Finotto, mentre tutta una serie di GTV, soprattutto quelle del Promoteam, saranno affidate principalmente a piloti belgi e francesi, fra quali Roger Dubos.

Le prove si svolgeranno il giovedì 19 e il venerdì 20; la partenza avverrà il 21 alle ore 16, l'arrivo è previsto per il 22 alle ore 16.

André Royez

I piloti di Sicilia hanno scoperto Pergusa

Un abbraccio per Fichera

SPECIALE PER AUTOSPRINT

PERGUSA - I piloti siciliani, abituati atavicamente alle cronoscalate, stanno da qualche tempo, grazie all'automotodromo di Pergusa, scoprendo il valore formativo e spettacolare delle corse in pista. E così, a sole due settimane dalla riuscita «Montepellegrino-Pistaola» l'anello d'asfalto ennese ha ospitato il secondo trofeo «Scuderia Etna», una gara che pur senza alcuna validità, neppure di campionato siciliano, ha visto al via più di un centinaio di conduttori suddivisi in tutte le classi e i gruppi, dalle grappe uno alle Sport fino a 1300.

Pur non essendo prevista una classifica assoluta si può parlare di un vincitore «morale» nella persona del simpatico Lello Fichera. Grazie ad una efficientissima «Barchetta 1000» Fiat Abarth il siracusano è riuscito a sopravvivere dopo una accesa battaglia, che ha avuto momenti davvero entusiasmanti, il palermitano Giampaolo Ceraolo (Ateneo-Jolly Club). Miglior tempo in prova è favorito della vigilia.

Ceraolo ha praticamente perso ogni possibilità di dialogare con Fichera, alla cui coda era stato attaccato per una decina di giri, quando all'ingresso della seconda chicane non riusciva a mettere la terza perdendo un centinaio di preziosissimi metri. A fine corsa i due piloti, che avevano ingaggiato un duello gemello proprio alla Montepellegrino, si sono abbracciati assai sportivamente.

Mario Litrico, che era al volante di una GTA Junior, ha superato se stesso con una corsa-capolavoro, e pur «conservandosi» prudenzialmente trecento giri, ha fatto il buono e il cattivo

tempo nel proprio raggruppamento, firmando la terza prestazione della giornata a tempo di record. Bella prova anche per l'intramontabile Vito Coco che aveva vinto lo scorso anno in extremis la prima edizione del trofeo, quando Gambero era rimasto senza benzina sulla OMS 1000.

Nel corso delle sette prove in programma si sono verificati un paio di incidenti tanto spettacolari quanto innocui per i piloti. Protagonista di uno è stato il catanese Aiello che con l'Autobianchi 112 di Gruppo Uno nella prima corsa della giornata incappava, montando sui cordoli della chicane, in una serie di capottamenti arrendendosi piuttosto bruscamente sul guardrail. Nel pomeriggio invece era la volta di Vincenzo Seminara la cui GTA 1600 faceva i numeri alla seconda chicane.

Come sempre non sono mancati i reclami. Nelle 2000 di Gruppo Uno il catanese «Drambuie» reclamava avverso il primo, il palermitano Di Giuseppe. Ma all'atto delle verifiche, fra lo stupore generale, i bravi Crapanzano e Assennato trovavano perfettamente in regola l'Alfa 2000 GTV del reclamato, mentre erano costretti a mettere fuori classifica quella del reclamante che montava un cambio non conforme al libretto di uso e manutenzione.

Discorso analogo anche nelle 1300 grappe tre dove il secondo arrivato, Ferraro aveva reclamato contro il primo, Paolo Ferrari Ruffino. Anche qui il risultato è stato che il reclamato era perfettamente in ordine, mentre chi non era a posto, ed è satto tolto di classifica, era il reclamante.

Giulio Mangano

2. TROFEO «SCUDERIA ETNA» - Gara automobilistica nazionale di velocità in circuito - Autodromo di Pergusa (Enna).

LE CLASSIFICHE

TURISMO DI SERIE

Classe 1000 (10 giri per km 48,450): 1. Mario Agosta (Fiat 127) in 24'18", media kmh 119,630; 2. Zuccarello (Autobianchi A 112) 22'09"7, a 1 giro; 3. «Antony» (Fiat 127) 22'34"4, a 1 giro; 4. «Robby» (Autobianchi A 112) 22'40" e 4, a 1 giro; 5. Cappello (Fiat 127) **Classe 1150** (10 giri): 1. Matteo Vasta 22'21"1, media kmh 150,057; 2. Mertoli 22'23"; 3. Savoca 23'31"9 (tutti su Fiat 128-1100 coupé).

Classe 1300 (10 giri): 1. Corrado André (Fiat 128-1300 coupé) 22'47"8, media kmh 127,519; 2. Costantino (Fiat 128-1300 coupé) 22'58"1; 3. Bianchini (Mini Cooper 1300) 23'37"5; 4. Borghini (Fiat 128 rally) 24'12"8.

Classe 1600 (10 giri): 1. Attilio Mercante (Alfa Romeo GTV) 22'44"1, media kmh 127,355; 2. Mollica (A.R. GTV) 22'15"2, a 2 giri; 3. Giordano (Mazda 1600) 22'34"7, a 2 giri.

Classe 2000 (10 giri): 1. Gioacchino Di Giuseppe (A.R. 2000 GTV) 22'05"7, media kmh 131,568; 2. «Drambuie» (A.R. 2000 GTV) 22'08"3.

TURISMO SPECIALE

Classe 500 (10 giri): 1. Vincenzo Laganà 24'34", media kmh 118,331; 2. Scandura 26'01"3; 3. Marino 15'06"2 (tutti su Fiat 500).

Classe 600 (10 giri): 1. Pietro La Pera 24'37"1, media kmh 118,083; 2. Russo 24'46"5; 3. Japichino 26'18"; 4. Puglisi 26'52"1, a 1 giro; 5. Bucolo a 3 giri (tutti su Fiat Abarth 595).

Classe 700 (10 giri): 1. Pasquale Grieco 24'31"4, media kmh 108,540; 2. Artimagnella 26'37"6; 3. Papalia 26'02"1, a 1 giro; 4. Pirrello 26'34"7, a 1 giro; 5. Di Salvo 18'44"8, a 3 giri.

Classe 850 (10 giri): 1. Filadelfo Crisci 24'24"9, media kmh 119,06; 2. Rito 25'42"3; 3. Amore 26'01"9; 4. Scribani 13'33"5, a 5 giri (tutti su Fiat Abarth 850).

Classe 1000 (10 giri): 1. «Jimmy» (Fiat Abarth 1000) 23'28"6, media kmh 123 e 834; 2. Lo Piccolo (Fiat Abarth 1000) 23'41"4; 3. Iemmolo (Innocenti Mini Cooper) 24'06"7; 4. Vraffa (Fiat 127) 25'07"2; 5. Lombardo (NSU TTS) 26'05"5.

Classe 1150 (15 giri per km 72,675): 1. Gino Caci (Fiat 128 coupé) 29'18"2, media kmh 138,885, 14 giri; 2. Carnibella



Il «Club Azzurro»

Continua il dinamismo del trio azzurro di designatori della FIK (Bertoli - Mereghetti - Truffo) per dare all'attività internazionale tutto un nuovo corso e più incisività al periodo preparatorio. Nella riunione di Fona i responsabili hanno così formato l'ossatura della squadra azzurra dei cadetti. Nove i piloti già scelti, ne dovranno ancora reclutare uno. Essi sono:

Bernazzoli P. - De Angelis E. - De Angelis R. - Gianini L. - Graziano M. - Proietti R. - Rovelli F. - Scabelli M. - Casiraghi L.

Contemporaneamente hanno chiamato a far parte del clan azzurro dei moschettieri, per una serie di allenamenti collegiali, i piloti:

Gabbiani G. - Santini W. - Siena S.

Ha disposto inoltre, per la cl. 125 cc. che la seconda prova selettiva avrà svolgimento sulla pista d'Oro di Ro-

Un trio chic movimentata le «notturne»

PARMA - Il torneo delle «notturne» sulla pista di S. Pancrazio si è iniziato con una certa contenutezza nel numero di piloti presenti, molto meno di quanto è solita ospitare la pista, tanto da costringere gli organizzatori, per non vederlo snaturato, di rinviare l'inizio della validità dei punteggi, alla prossima notturna.

A Parma, ha imperversato Rovelli, che ha lasciato un contentino in una manche all'amico Casiraghi, ma rifacendosi subito alla seguente riportando anche la classifica finale. Un ottimo Gianniberti, malgrado l'impegno profuso, ha potuto ben poco.

Un trio d'eccezione ha dato vitalità a suspense allo scontro, perché tale è stato nella gara della seconda categoria. Lorenzi che va migliorando sempre più anche per grinta (come se ne avesse bisogno ancora), ha infine prevalso su Scabelli e Bernazzoli, che si è distinto nella sua azione verso gli ultimi giri. Un Santini padrone del tracciato e del mezzo il vincitore della 1. categoria su Giammiro e Cavaciuti. Una vittoria che non fa una grinza, pertanto meritato anche se gli avversari pur sempre rispettabili non erano al meglio.

Solo la 2. categoria ha corso della 125 cc. Vittoria di Ganapini su Volta Walter con il quale si è alternato nelle vittorie di manche, ma poi Volta nella 2. manche è stato atardato ed a Ganapini tutto è stato più facile per conseguire l'assoluta. In tono minore Di Prima e Berardinelli.

LE CLASSIFICHE

Cl. 100 cc. 1. cat.: 1. Santini; 2. Giammiro; 3. Cavaciuti; 4. Maestri; 5. Coperchini.

Cl. 100 cc. 2. cat.: 1. Lorenzi; 2. Scabelli; 3. Bernazzoli; 4. Zani; 5. Fanti.

Cl. 100 cc. 3. cat.: 1. Rovelli; 2. Casiraghi; 3. Gianniberti; 4. Villa; 5. Sassi.

Cl. 125 cc. 1. cat.: 1. Ganapini; 2. Volta; 3. Di Prima; 4. Tafuni; 5. Berardinelli.

Più accaniti i «seconda»

REGGIO EMILIA - Il caldo eccessivo non è congeniale allo sport dei motori, specie poi quando il pilota, come avviene per il karting, ha il motore si può dire tra le braccia. E' questo il motivo del ricorso alle gare notturne con le limitazioni che però comportano, specie nell'affluenza dei piloti che si riduce ai più vicini.

I migliori sono sempre i soliti, con un Guerrino Perini che in terza categoria sin dalle prime battute fa il vuoto, lasciando la contesa vera a Martinoli, Bertolini e Raimondi per le piazze che da un certo periodo Perini disdegna. In seconda posizione Martinoli per un soffio su Bertolino e leggermente staccato in quarta posizione Raimondi.

Massignan, da un certo periodo a di-

LE PROSSIME GARE 19-7-73 PISTA S. PANCAZIO - Parma - gara naz. cl. 100 e 125 cc. e classificati CSAI - notturna; 22-7-73 PISTA KENNEDY - Camaldoli Napoli - gara naz. cl. 100 e 125 cc. 3. prova Camp. Regionale; 22-7-73 CIRC. DI PORTO S. ELPIDIO - gara naz. cl. 100 e 125 cc. 2. prova Camp. Regionale; 22-7-73 PISTA ROMEO - S. Giuseppe - gara naz. cl. 100 e 125 cc. e classificati CSAI; 26-7-73 PISTA S. PANCAZIO - Parma - gara naz. cl. 100 e 125 cc. e classificati CSAI; 29-7-73 PISTA D'ORO - Roma - incontro a squadre - Nazionale Moschettieri-Nazione Cadetti - Squadra Nord Italia-Squadra Centrosud Italia; 29-7-73 PISTA D'ORO - Roma - gara naz. cl. 125 cc. 2. prova di selezione.

In allenamento a ROMA piloti cadetti e moschettieri

ma, il 29 luglio 1973. Sempre sulla pista d'Oro di Roma avrà svolgimento, nello stesso giorno, un allenamento collegiale delle formazioni azzurre; è programmato un incontro quadrangolare per le due formazioni azzurre, «moschettieri» e «cadetti», che saranno capitanate da Oscar Sala e Ferdinando Beggio e altre due squadre una del nord Italia e l'altra del centro sud.

Queste due ultime a titolo indicativo sono state così composte:

Nord Italia: Marchetti P., Giammiro, Mombelli, Baroni, Lorenzi, Lotteri, Coperchini, Bellini, Giaccolotto.

Centro Sud: Federaro, Valmaggia, Del Fante, De Cesaris, Nanni, Nicosia, Vestri, Melonaro, Panzolini A., ed un altro da designare.

Demandata alla segreteria FIK l'attuazione del programma preparatorio.

Debutta la 125 con cambio

SASSARI - I vincitori della seconda edizione trofeo «Gazzetta di Sardegna» sono Siena (1. categoria), Biosa (2. cat.), Palermo (3. cat.), classe 100; Coscarelli (cl. 125).

La sfortuna ha avuto la sua parte di protagonista e fra i piloti più sfortunati, come in altre occasioni, è stato Tinteri che trovandosi al terzo posto nella finale della seconda categoria, all'uscita di una curva non riusciva ad evitare un avversario rimasto bloccato ad un lato della pista che gli intralciava la corsa e lo costringeva dopo l'urto, a capovolgersi e ad uscire dalla pista, per fortuna senza danno, quando mancavano tre giri alla conclusione della gara.

Altro sfortunato, se colpa si può dare alla sfortuna quando andrebbe chiamata ingenuità, è stato Pisano che, partito molto bene, si portava al comando della sua batteria con un buon margine di distacco dal più temuto avversario (almeno per il mezzo) il romano Palermo il quale, partito al quinto posto dietro a Moro, Scanu e Manca, che gli ostruivano il passaggio, dopo alcuni giri riusciva a superarli ed a rimontare portandosi a tallonare molto da vicino il battistrada sassarese e dopo diversi tentativi a portarsi al comando.

Prova eccellente di Biosa in seconda categoria che ha avuto la meglio sul bravo pilota romano Grossi. I due piloti si sono dati battaglia sin dai primi giri, da quando Nello Sechi trovandosi al secondo posto dopo la partenza, per guasto alla marmitta doveva rinunciare alla lotta. I due battistrada concludevano a 30 giri mantenendo lo stesso ordine. Nella prima categoria il romano Siena ha fatto la parte del leone in quanto Magliana nulla ha potuto fare per contrastargli la vittoria e si doveva accontentare di un buon secondo posto davanti a Umberto Casu, Masala, Racugno e Poggi.

Ma la novità assoluta di questa manifestazione resta la partecipazione dei kart 125 cc con il cambio e con partenza da fermo. In questa specialità, al contrario delle altre categorie, i giri sono stati 15 anziché 30, e la vittoria è andata al marchigiano (di Ascoli Piceno) Coscarelli che concludeva la sua maiuscola prova davanti ai non meno bravi colleghi Stortini e Moretti.

LE CLASSIFICHE
Cl. 125 cc. 1. cat.: 1. Coscarelli; 2. Stortini; 3. Moretti.

Cl. 100 I. cat.: 1. Siena; 2. Magliana; 3. Casu; 4. Masala; 5. Racugno.

Cl. 100 2. cat.: 1. Biosa; 2. Grossi; 3. Costa; 4. Manconi; 5. Mariani.

Cl. 100 3. cat.: 1. Palermo; 2. Pisano; 3. Scanu; 4. Casu.

Micidiale rally in Polonia: solo 8 al traguardo su 70 (dei quali tre «fuori tempo» e l'ALPINE in testa squalificata) WARBOLD riapre (col tris) ambizioni iridate

All'Est... FIAT di nuovo

SPECIAL PER AUTOSPRINT

CRACOVIA - Joachim Warmbold, l'ultimo arrivato in casa Fiat non ha deluso le aspettative di quanti da lui (ed erano in molti nel clan torinese) si attendevano il grosso risultato. Alla sua prima uscita alla guida dello spider Abarth 1800 si è infatti assicurato il Rally di Polonia, settima prova del campionato mondiale marche, regalando alla Fiat il terzo successo consecutivo nelle ultime tre corse disputate (Bulgaria, Alpi Orientali e, appunto, Polonia). Questa gara, contrariamente alle previsioni ed alle sue tradizioni passate che la volevano troppo inadatta per la validità mondiale, ha sorpreso tutti adottando una formula decisamente nuova con molte prove su terra, quasi per voler smentire tutto quanto di critico si era scritto ed era stato lamentato dai piloti in precedenza. Morale, alla fine solo otto vetture delle settanta partenti hanno terminato la corsa, e di queste quattro erano fuori tempo massimo ed una, l'Alpine di Therier, è stata squalificata per aver «saltato» un tratto di gara.

Proprio quest'ultima Alpine, affidata al pilota francese più in forma del momento, l'unico ad essere riuscito in questo '73 a vincere due prove mondiali (TAP e Acropoli), è



Achim Warmbold assieme al navigatore Jean Todt, festeggiati a Cracovia al termine del durissimo Rally di Polonia, che ha visto solo 3 vetture al traguardo. Il forte pilota tedesco (nella foto sotto) al suo debutto con la Fiat-Abarth 124 1800, ha ridato alla Casa torinese ambiziose speranze iridate

RALLY DI POLONIA - Gara Internazionale valida per il campionato mondiale marche - Cracovia, 13-15 luglio 1973. LA CLASSIFICA
1. Warmbold-Todt (Fiat-Abarth 124 Rally); 2. Braun (Wartburg 353); 3. Dobrzanski (Fiat-Polski 125).

stata la vera e sola rivale della squadra Fiat, e dopo un inizio un po' incerto si è resa protagonista di un finale di gara decisamente esaltante.

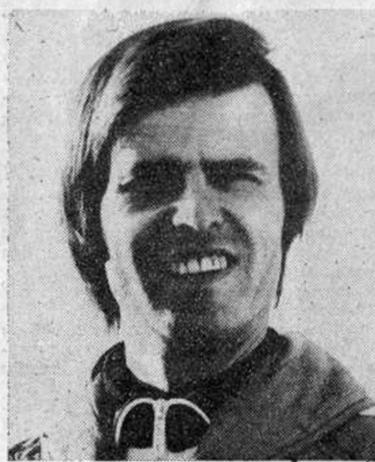
Dicevamo comunque della Fiat che grazie a questo successo è tornata in corsa per il titolo mondiale tanto più che la prossima prova, il «Mille Laghi» in Finlandia, difficilmente verrà disputata sia dalla casa italiana che da quella transalpina per le note difficoltà dei percorsi locali riservati ai soli specialisti del luogo, e la successiva, le Alpi Austriache, è molto congeniale alle caratteristiche delle macchine torinesi che si sono sempre ottimamente difese e che proprio lo scorso anno con Lindberg hanno colto un eloquente primo posto.

Comunque sia, la Fiat ha dimostrato di aver raggiunto (a metà stagione) quello standard qualitativo che tutti si attendevano sin dall'inizio di stagione e che trovato subito avrebbe potuto condizionare ben diversamente tutta l'annata rallistica internazionale.

L'esperimento Warmbold poi, tanto caldeggiato da diversi mesi dall'ing. Russo, ha dato i risultati sperati confermando quanto di bene si è sempre detto del pilota tedesco, non arrivato prima a Torino sembra solo per motivi di denaro; sembra infatti che tutti i piloti stranieri, quando fiutano nell'aria la possibilità di un passaggio in Fiat, aumentano incredibilmente il loro cachet nella speranza (o nella certezza?) di venire comunque accontentati.

Ma in Polonia oltre a Warmbold c'erano anche gli italiani Paganelli-Russo, adesso veramente il nostro equipaggio più jellato per eccellenza. Anche qui, come in Grecia e all'Elba, la loro corsa era veramente da manuale e si concretizzava nel mantenimento della testa della gara fino alla ventesima prova speciale compresa, poi nel secondo posto, subito alle spalle di Warmbold, al termine della prima tappa.

L'imprevedibile ed amaro ritiro, subito dopo l'inizio del secondo settore, nulla toglie però alla loro prestazione che se non altro ha dimostrato ancora una volta che i tempi dei nostri piloti non sono comunque mai inferiori a quelli dei più blasonati assi stranieri (si chiamino poi Warmbold,



Waldegaard, Aaltonen o Lindberg).

Molto contestata anche — come prevedibile — la squalifica che ha colpito Therier. L'équipe francese ha presentato immediatamente un reclamo, che non ha avuto esito, che ha fatto anche tardare la pubblicazione dei risultati ufficiali, anche se con solo quattro vetture all'arrivo essi non erano troppo complessi. Le altre quattro vetture giunte a Cracovia, ma fuori tempo massimo, sono state la Toyota Corolla dello svedese Westrom, la Ford Capri dell'altro svedese Brith, la Moskvitch 12 del sovietico Morosov e la Fiat-Polski 125 del polacco Dobrzanski.

Gli altri 62 partenti di questo durissimo Rally sono rimasti disseminati lungo gli oltre 3000 chilometri di strada nella Polonia meridionale.

MERZARIO rallysta? Il «Drake» non è d'accordo

La notizia di un possibile ritorno ai rallies di Arturo Merzario ha irritato Enzo Ferrari che evidentemente non vede di buon occhio questo ulteriore impegno del campione comasco. La notizia è venuta fuori alla presentazione dei rallies internazionali «Alpe della luna» (21-22 luglio) e «San Martino di Castrozza» (30 agosto-1 settembre) avvenuta nella sede Martini Internazionale Club di Roma. In quella occasione sono stati consegnati anche i primi Awards «Rally»-Idrea, speciali riconoscimenti che vengono conferiti per meriti sportivi a piloti, co-piloti, costruttori, direttori sportivi, meccanici, organizzatori e scuderie. Sono stati premiati per il mese di luglio 1973 Mauro Pregliasco (Lancia Marlboro) e Maurizio Verini (Fiat Rally, squadra CSAI).

TROFEO SIMCA-KLEBER

CURTOLO indisturbato leader

Il Trofeo Simca-Kleber-Ausonia-AUTOSPRINT è entrato nel vivo e la sua classifica sta delineandosi in maniera chiara. Il nuovo regolamento, adottato quest'anno, concede minori punti agli «avventurieri» e classifica solo coloro veramente ben piazzati in ogni gara. Ma già alla luce dei primi risultati mostra di non essere esente da qualche pecca, favorendo (in maniera sfacciata) quelli classificati nei rallies internazionali. Possiamo notare così come Di Garbo, grazie ai punti in Sicilia, sia ancora al secondo posto dietro allo scatenato e bravo Curtolo che sembra condurre indisturbato.

Notiamo anche in classifica Lisino e Belfiglio (i dominatori dell'anno passato) che solo in queste ultime gare si sono svegliati promettendo comunque bene per il finale di stagione. Piuttosto staccato invece Canepa che era, all'inizio dell'anno, tra i più accreditati per il successo finale mentre il sanmarinese Baldacci e il piacentino Rossi (pur con una sola gara quest'ultimo) non hanno smentito le loro capacità.

Classifica TROFEO SIMCA AUSONIA KLEBER 1973 aggiornata al 2 luglio 1973
1. G. Curtolo 67; 2. A.M. Di Garbo 38,2; 3. M. Baldacci 33; 4. G.C. Lisino 28; 5. U. Migliaccio 23; 6. M. Belfiglio 19; 7. V. Battistella 17; 8. M. Corsi 7; 9. S. Rebuli 5; 9. A. Rossi 5; 11. A. Vudafieri 4; 12. S. Canepa 3; 13. F. Sbabo 1; 13. B. Rossi 1.

Ache VARGIU si cimenta con l'agopuntura

BORGO TICINO - Nonostante la pioggia incessante la prima gara organizzata alla Pista Azzurra di Borgo Ticino ha ottenuto un notevole successo. Per l'occasione era presente Andrea Vargiu, il giovane asso della Scuderia Sporturismo che sta ottenendo grande successo con le Formule Monza nel Trofeo Cadetti, il quale partecipando alla gara ha conquistato il primo posto nella classe 800. Altri motivi di interesse sono dati dalla riconferma di Petriani sempre solo al comando della «Coppa dei Campioni», la conquista del primo posto assoluto da parte di Giacomo Gherzi, il continuo migliorare dei fratelli Falcone, di Achille Gherzi, Cedrati, Baldini, Campora e dei fratelli Aliotta.

Le prossime gare dell'Agopuntura cinese si svolgeranno in notturna alla Pista Azzurra di Borgo Ticino nei giorni 21, 22 e 28 luglio prossimo.

TROFEO TCHEM AGOPUNTURA CI-NESE - Gara a Borgo Ticino - 15 luglio 1973

LA CLASSIFICA
1. Renato Salino 52,70; 2. Albertaldi 52,86; 3. Scanavino 53,91; 4. Falcone G. 53,96; 5. Falcone S. 53,98; 6. Petriani 54,25; 7. Magi Gianfranco 54,42; 8. Falcone F. 54,52; 9. Magi Giordano 54,64; 10. Gherzi 55,13; 11. Milani 55,28; 12. Bertolio 55,36; 13. Gherzi Giacomo 56,19; 14. Fioretti 56,42; 15. Valania

Classifica Mondiale Marche (dopo 7 prove)	MONTECARLO	SYEZIA	TAP	SAFARI	MAROCO	ACROPOLI	POLONIA	TOTALE
Alpine	20	12	20	—	20	20	—	92
Fiat	4	8	10	3	6	15	20	66
Citroen	—	—	12	—	15	6	—	33
Ford	10	—	2	6	—	4	—	22
Datsun	2	—	—	20	—	—	—	22
Saab	—	20	—	—	—	—	—	20
Wartburg	—	—	—	—	—	—	15	15
Volkswagen	—	6	—	—	—	8	—	14
Lancia	3	10	—	—	—	—	—	13
Peugeot	—	—	—	12	1	—	—	13
Polski-Fiat	—	—	—	—	—	—	12	12
Porsche	—	—	8	—	—	—	—	8