

LEGGETE SUBITO

nelle pagine che seguono

Lo zoo del moralismo



Una F.1 nasce a TOMBOLO



TURBAMENTI tecnici

il pallottoliere delle rubriche

domenicaSPRINT

il giornale delle corse

a pagina

3 Dove corriamo domenica?

34 MOTORAMA

43 LE CONFIDENZE di E.S. YOUNG

46 KARTING TUTTESPRINT

48 SCRIVETECI rimarremo amici

50 COMPRAVENDITA INFORMATUTTO

51 Scheda G.P. COMPUTER

● Se non leggerete in questo numero la conferma di Lino Manocchia che MERZARIO parte per gli USA, per correre il 12 agosto negli stock-car a Talladega, significa che Arturo ha molte probabilità di disputare a Zeltweg, il 19 agosto, il G.P. Austria F. 1 (naturalmente con la Ferrari-della-gelosia: la B.3 versione Forghieri). Piuttosto, a quel punto, come si farà a dimostrare di non aver detto una facile bugia, con quel comunicato del « divorzio », dove si dice che appena la Ferrari riprenderà l'attività, verrà offerta a ICKX la possibilità di guidare le macchine?

● Pare che CALIRI sia andato da una maga (svizzera?) a farsi suggerire un oroscopo per il futuro. Solo così si spiega il suo insolito atteggiamento contestativo a Watkins Glen nei confronti di Ickx. Una (schettyca) maga potrebbe avergli anticipato che cosa si stava preparando per fine luglio (cioè la rottura anticipata del contratto del belga).

● QUIZ. Conoscendo certe storie ormai leggenda sulla Ferrari, chi pensa

con certezza che, rinunciando a Ickx così tout court, a cinque mesi dalla scadenza del contratto, il cassiere possa aver sganciato tutta la cifra pattuita nel contratto? Ammenoché non abbia garantito Agnelli, come avvenne quando la Juve ruppe con Sivori...

● Domanda agli amministratori comunali di Monza, dopo la concessione di realizzare solo una variante: le robinie del curvone valgono più di una vita umana?

● Per fatto personale (di Marcello Sabbatini). Ha fatto forse comodo far circolare la voce, negli ambienti della Ferrari, non essere casuale la coincidenza, proprio dai giorni di pubblicazione del grottesco comunicato sulla rottura dei rapporti della Casa del cavallino con Ickx; dell'assenza di firme del sottoscritto sulla pagina motoristica del quotidiano sportivo bolognese. Non è che in Italia, questo Paese di democrazia verbale, la condizione della libertà di stampa sia così ideale, come dimostrano recenti e più importanti episodi. Però è giusto si sappia che, se esistesse la possibilità concreta che qualche iniziativa di pressione potesse ambire a obiettivi del genere, a parte la tranquilla sicurezza che ripongo nella direzione del citato giornale, sarebbe casomai solo il sottoscritto a prendere certe decisioni e senza compromessi di alcun genere. Rimane un consiglio per qualche personaggio che chiede rispetto per sé: impari prima di tutto ad averne per gli altri.



Scambio di... FITTIPALDI nella Brabham - MARLBORO

● Regazzoni, mentre si appresta a finir di sfogliare la margherita del ritorno alla Ferrari (solo Reutemann è sulla sua strada) pare abbia intanto deciso di accettare un'offerta di De Tomaso, di pilotare una Pantera alla prova europea GT del 26 agosto a Hockenheim.

● Alcide Paganelli (che ha fatto vacanza con Sandro Munari disputando un rally nelle Azzorre) pare abbia deciso di ridurre i suoi impegni da corsa. La moglie Paola a febbraio avrà un bambino.

● Le nuove frontiere delle corse: a San José di Costarica inaugureranno in settembre un autodromo di tre chilometri e 200 metri. Si sta tentando l'organizzazione di una gara F. 2 o sport.

● Non è detto che la correzione alla variante della curva Ascari possa farsi. Perché, se il permesso del Comune di Monza c'è, ora occorre la « licenza edilizia ». E l'ufficio apposito è chiuso per Ferragosto. Si farà in tempo?

● La GPDA in ogni modo, tanto per cambiare, ha accettato che la variante davanti alle tribune resti quella del '72 con i guardrail. E' sempre meglio di niente avrebbe detto Stewart. Intanto certe richieste di BMW e Goodyear per prove di durata gomme sul circuito con la sopraelevata farebbero rinunciare (in attesa di richieste simili) al progettato taglio della sopraelevata alla fine del rettilineo box, per la realizzazione in quel punto, non sottomesso ad altre decisioni comunali, della variante principale.

NOTIZIARIO CSAI

valutazione in merito all'attività sportiva svolta.

Enzo Ferrari, infine, è intervenuto per far presente che spesso sono disattesi, anche dalle Autorità Sportive, i regolamenti che reggono i Campionati FIA; per ricordare, in merito al futuro del Campionato mondiale Marche, la sua proposta per il prototipo stradale; per esternare il suo vivo rammarico per una critica rivolta dal giornale l'Automobile, organo ufficiale dell'ACI.

● Il Convegno Estivo della C.S.A.I. cosa si è detto

● Modesto Coni al Valore Atletico e Stello al Merito Sportivo allo Sport dell'Automobile

● I Premi A.M.C.A.I. per il 1973

● La CSAI-ROGANO è sempre più in vena di facezie. I regolamenti particolari delle manifestazioni, per volere del Codice Sportivo Internazionale, debbono contenere tutte le indicazioni necessarie. Viste le preferenze, i giochi di corridoio e il « gradimento » di certi commissari sportivi e tecnici per l'uno o l'altro organizzatore, è stato « consigliato » dalla CSAI agli organizzatori medesimi di inserire nel regolamento, alla voce « Commissari Sportivi e Tecnici » per quanto riguarda il « delegato CSAI », la dizione « da designare ». Qui sorge un dubbio: è necessario indicare un nome, o non è necessario delegare il commissario?

● Casa de Adamich a Levanto, fa da base al team Brabham-Pagnossin. Vi sono a far compagnia all'infortunato pilota sia la famiglia di Wilson Fittipaldi che quella Reutemann. Da questa fraternizzazione prende sempre più corpo la possibilità che veramente Emerson Fittipaldi finisca per firmare con Ecclestone nel '74, sotto l'ala protettrice della Marlboro e magari della Texaco. La quale ultima, poi, potrebbe così dare una mano a Ickx per la Lotus (sempre che il belga rompa con la Marlboro per la JPS). Wilson « Fitti » andrebbe con Surtees

● Con tanta promessa informativa, siamo davvero andati a leggere con curiosità il resoconto ufficializzato sul Bollettino CSAI del « giornalista » dr. Saliti del bollente Convegno d'Estate di Rimini. Ma se pensate che sul « momento più polemico », la prosa più spinta è questa del ritaglio, vi fate una idea di come è stato cloforformizzato quello che doveva pur essere un rapporto ufficiale. Tanto è vero che non figura nemmeno « a verbale » la deplorazione cui Ferrari ha ottenuto si associasse il Presidente Rogano contro il settimanale ACI l'Automobile (che adesso pare sia in ferie e perciò ha potuto svincolare, finora, con la replica). Comunque l'unico che non può lamentarsi è proprio il « Sire di Maranello ». Non è forse questo il giornalismo che preferisce?

● A proposito, come ha detto una volta Indro Montanelli? « Il servilismo in Italia non è una necessità, ma una vocazione ».

● Aspettiamo sempre la risposta dell'ing. Rogano sulla questione di Imola « mondiale » (Marche). O in quel di Roma credono proprio che tutti da queste parti si accontentino della presenza di Saliti a due partitelle del Bologna-Calcio, per fare « fessi e gabati » (con questi buoni rapporti calcistici) i dirigenti dell'AC Bo?

● Visto Arturo Merzario al volante di una nuova macchina. Dalla Fiat 125 è passato a una BMW 2500. Che c'entri qualcosa una proposta di Schnitzer di fare la corsa turismo di 6 Ore al Nurburgring per la quale poi il comasco non ebbe poi il permesso della Ferrari?

● Alla 500 KM AUTOSPRINT (festeggia il 500esimo numero della nostra rivista) il 16 settembre a Imola, dopo l'Alfa Romeo è venuta la conferma della presenza di due Gulf-Mirage (con Hailwood e Bell, pare).

LA LEYLAND INNOCENTI HA IL PIACERE DI INVITARLA ALLA CONFERENZA STAMPA CHE AVRÀ LUOGO ALL'HOTEL PRINCE SAVOIA, PIAZZA DELLA REPUBBLICA 17, MILANO, IL 16 AGOSTO P. V. ALLE ORE 18.30. SARANNO RESE NOTE ALCI INTERESSANTI INIZIATIVE CHE LA LEYLAND INNOCENTI INTENDE PRENDERE NEL SETTORE SPORTIVO.

● Letto questo invito? Credevamo chissà cosa e invece sapete di che si trattava? Dell'abbinamento della Leyland Innocenti con la squadra di basket Simmenthal Monza. E con l'aria che tira per l'autodromo che prende il nome di questa città, non c'è proprio da pensare che i dirigenti della Casa inglese in Italia abbiano voluto anche un po' salvarsi la faccia (automobilistica)...

Marcellino



TUTTE le CORSE MINUTO per MINUTO

RAI e TV ci pensano poco allo sport auto. Allora non dimenticate che tutte le domeniche-da-corsa e i giorni delle prove è a vostra disposizione la Speciale Segreteria AUTOSPRINT. Conoscete classifiche, tempi, posizioni. Vi invitiamo a chiedere informazioni telegrafiche per consentire alla segreteria di soddisfare tutte le chiamate, specialmente nei giorni delle prove mondiali. Ricordate: basta TELEFONARE allo (051) 46.56.24.

GARE SOPPRESSE

G.P. Brno (20 maggio) ● F. 2 a Thruxton (28 maggio) ● Can-Am a Donnybrooke (24 giugno) ● Garessio - S. Bernardo (29 giugno) ● F. 2 all'Osterreichring (8 luglio) ● Washington Trans-Am (5 agosto) ● Pergusa, Premio F.3 (5 agosto) ● Rally Liegi - Mosca - Liegi (1-9 settembre) ● F. 5000 Washington Continental (9 settembre) ● Trans-Am Dauville (9 settembre) ● Can-Am a Michigan (15 settembre) ● F. 2 a Nogaro (30 settembre) ● Coppa delle Alpi (15-20 ottobre).

AGOSTO



Le corse in calendario dal 12-8 al 19-8-1973 in Italia e all'estero

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
12	Trofeo di Zandvoort	Olanda	Circuito di Zandvoort km 4,193		●●● Camp. europ. Turismo	Velocità in circuito	Glemser - Soler Roig - Mass (Capri) 146 giri, media kmh 152,935
12	Corsa a Mid-Ohio	Stati Uniti	Circuito di Lexington km 3,860		●●● Can-Am	Velocità in circuito	G. Follmer (Porsche 917-10) media 149,473
12	Talladega 500	Stati Uniti	Circuito dell'Alabama km 4,280		●●● Stock-car	Velocità in circuito	
12	Autocross Traunstein	Germania			●●● T, GT	Autocross	
12	Salita di Argèles	Francia	Argèles-Gazote		●●● T, GT, S	Velocità in salita	Lapierre (Pygmée) in 5'32"
12	2. Trofeo Gabbiani	Scud. Piacenza Corse	Autodromo di Santamonica km 3,300	ore 16	● T2, F. Italia	Velocità in circuito	« Girasole » (Fiat 128) in 44' 19"4, media 102,339
12	Coppa Umbria	Scud. Carpine	Autodromo di Magione km 1,645	ore 9,30	● Gr. 1, 2, 3, 4	Velocità in circuito	Si disputa per la prima volta
15	Coppa Città di Enna	AC Enna	Circuito di Pergusa km 4,845	1. manche ore 15 2. manche ore 17,30	●●● S, GT4 Camp. europeo marche 2 litri	Velocità in circuito	A. Merzario (Abarth 2000) in 1.54'03"9, media 192,000
15	Salita di Arette	Francia	Arette		●●● T, GT, S	Velocità in salita	Frequelin (Grac) in 3'24" media 98,422
15	Salita Motor Action	Lussemburgo			●●● T, GT, S	Velocità in salita	
14-15	11. Svolte di Popoli	AC Pescara	part. Popoli arr. S. Benedetto - km 8	ore 14 (14) ore 9 (15)	● T1, GT3, T2, GT4, S	Velocità in salita	C. Facetti (Abarth 2000) in 3'59"4, media 122,689
18-19	St. Ursanne - Les Rangiers	Svizzera	St. Ursanne		●●● Camp. europeo Montagna	Velocità in salita	Xavier-Perrot (March 722) in 4'08"73
18-19	Salita di Augusta	Germania	Augustberg		●●● T, GT, S, F. 2, F. 3, F. V, F. F., F. Super V	Velocità in salita	
18-19	Rallycross Niederelbe	Germania	Niederelbe		●●● T, GT	Rallycross	
18-19	Corsa a Mantorp Park	Svezia	Autodromo di Mantorp Park km 4,092		●●● Dragster	Velocità in circuito	
18-19	Salita di Poissons	Francia	Poissons		●●● T, GT, S	Velocità in salita	Frequelin (Grac) in 1'00"8, media 97,537
18-19	Premio di Essen	Germania	Flugplatz Essen		●●● T, GT, S, F. 3, F. V, F. F., F. Super V	Velocità in circuito	
18-19	Corsa a Mosport	Canada	Circuito di Mosport km 3,950		●●● F. 5000	Velocità in circuito	Non disputata nel 1972
18-19	Sanair Trans-Am	Canada	Circuito di Edmonton km 4,020		●●● T, TS, GT, GTS	Velocità in circuito	Non disputata nel 1972
18-19	1. Trofeo Alto Sangro	AC Chieti	Rosello-Rosello km 40	ore 10 (19)	Tutti i gruppi	Regolarità	Si disputa per la prima volta
18-19	Gara a Misano	Gentlemen's M.C.	Autodromo di Santamonica km 3,300	ore 17,30 (18)	● F. 850, T2	Velocità in circuito	Si disputa per la prima volta
19	G.P. d'Austria	Austria	Autodromo dell'Osterreichring km 5,911		●●● Camp. mond. piloti F. 1	Velocità in circuito	E. Fittipaldi (Lotus-JPS) in 1. 29'16"66, media 214,554 (n.r.)
19	Coppa Interserie	Santamonica S.p.A.	Autodromo di Santamonica - km 3,300	ore 16 ore 18	●●● S, Gr. 7	Velocità in circuito	Si disputa per la prima volta
19	Corsa a Road Atlanta	Stati Uniti	Circuito di Atlanta		●●● F. 5000	Velocità in circuito	B. Lunger (Haggar Lola T 300)
19	Salita a Herbeumont	Belgio			●●● T, GT, S	Velocità in salita	
19	Ruta de l'Uva	Spagna			●●● Tutti i gruppi	Rally	
19	5. Trofeo Nardi	AC Perugia	S. Giustina - Barca Trabaria km 8,700	ore 15,30	● T, GT, S	Velocità in salita	« Amphicar » (Chevron B. 21) in 7'27"79, media 95,664

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

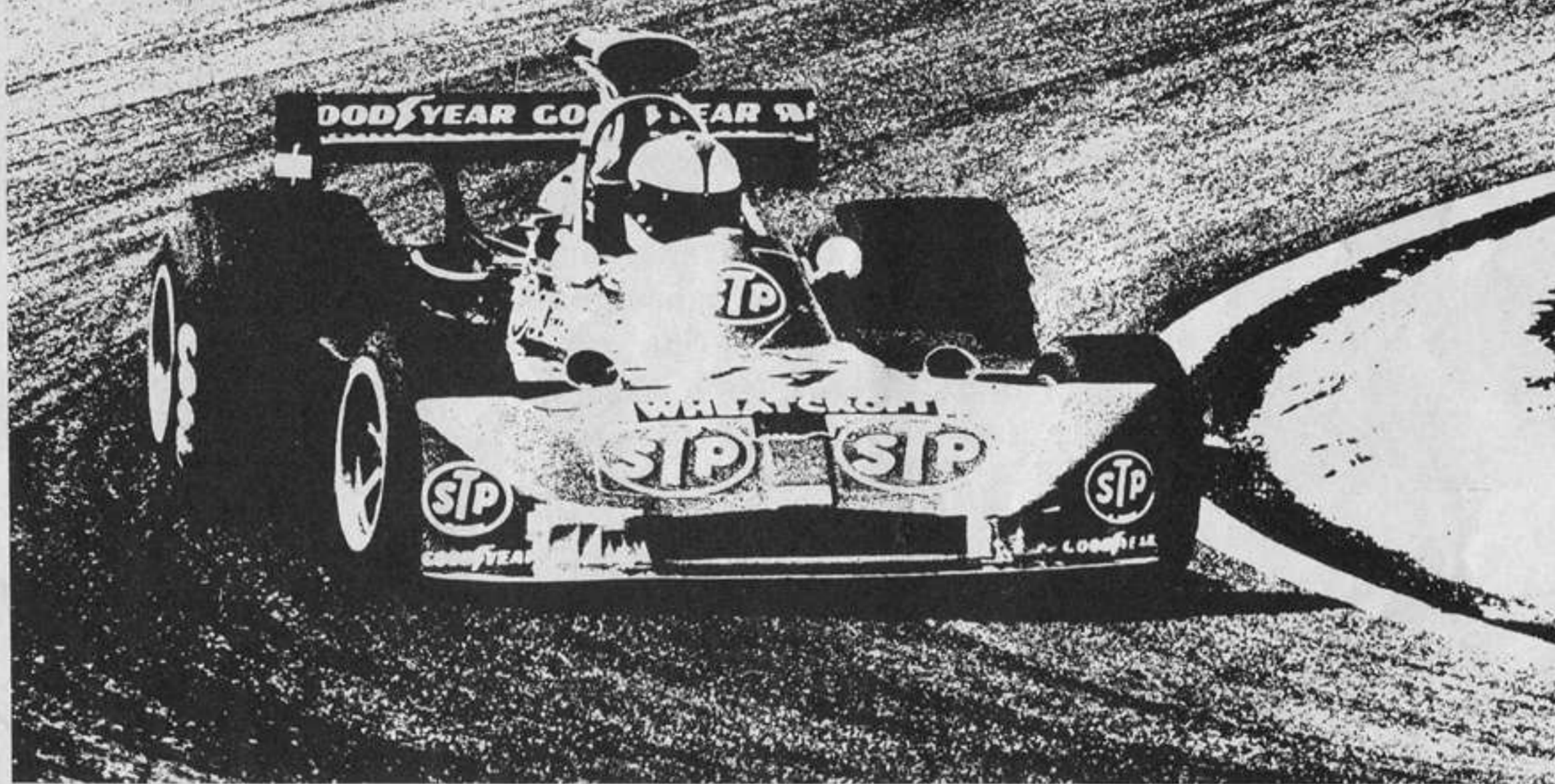


A sette giorni di distanza dalla tragedia di WILLIAMSON il mondo delle corse è sempre più turbato anche per le immancabili gratuite accuse, specie quelle col senno di poi

L'amaro di ZANDVOORT

I pompieri olandesi ritorcono (in TV) le accuse sui commissari

SPECIALE PER AUTOSPRINT



dopo l'incidente dal signor Stanley, non fossero corrette.

Ma v'è un'altra domanda: Williamson era già morto prima che la sua vettura prendesse fuoco? Più tardi, all'ospedale, un medico ha accertato che Roger aveva il collo rotto, ma nessuno ha potuto confermare che quella fu la causa della morte. Una autopsia postuma, che del resto non è stata autorizzata dal magistrato distrettuale, potrebbe dare ulteriori informazioni. Probabilmente ciò verrà fatto in Inghilterra.

Cosa v'è da fare, per prevenire simili disastri a Zandvoort? Io penso che le soluzioni per un prossimo futuro siano: 1) una strada di servizio collaterale alla pista (che può essere programmata in un secondo tempo); 2) carri antincendio — veloci come le Porsche che si trovano sui circuiti tedeschi — stazionanti in molti punti del circuito in modo da poter raggiungere il luogo di un eventuale incidente in brevissimo tempo; 3) pompieri allenati (alcuni a Zandvoort lo erano, altri assolutamente no) e ufficiali di gara efficienti, che sappiano cosa fare in situazioni difficili; 4) migliorare, e di molto, le comunicazioni.

Da notare che durante la discussione in TV Toine Hezemans ha riferito che il serbatoio di sicurezza Autodelta è stato ulteriormente migliorato, come hanno dimostrato le prove effettuate. Questo serbatoio di sicurezza renderebbe la vettura più pesante, ma sicura. Ad ogni modo bisogna che tale serbatoio venga reso obbligatorio dalla FIA.

Chiel Van Der Heyden

NIKERK - Come ci si doveva aspettare, dopo la tragedia di Zandvoort, molti interrogativi sono sorti in seno al parlamento olandese (come 3 anni or sono dopo l'incidente nel quale perdettero la vita Piers Courage). Fra le altre domande v'è questa: perché non è stata sospesa la corsa dopo l'incidente? Un membro del partito laborista olandese ha detto che le corse motoristiche dovrebbero essere assolutamente proibite in Olanda: egli non riconosce alle stesse alcuna utilità e troppo grande il rischio per gli spettatori ed i conduttori. Ma ha aggiunto che sarà molto complicato giungere in Olanda a una simile soluzione. Egli è una persona molto conosciuta (e molti dei suoi colleghi di partito votarono contro il circuito di Zandvoort lo scorso anno) e si sa che non è certamente un «fan» degli sport del motore. Al limite, egli è libero di non esserlo, tuttavia non deve dimenticare che migliaia di persone hanno una diversa opinione e che si divertono a vedere le corse e che i piloti non sono obbligati a guidare vetture da competizione, ma lo fanno volontariamente ben consci dei rischi che ciò comporta.

L'altra sera v'è stato un grande dibattito sull'incidente alla TV olandese, riproducendo la meccanica del fatto e dando i tempi delle varie azioni. Fra gli altri erano presenti il direttore della gara **BEN HUISMAN**, **TOINE HEZEMANS** e il signor **BUNDERS**, capo pompiere sul mezzo usato a Zandvoort. Ricordiamo quanto è stato appurato attraverso la TV: Purley ha fermato la sua vettura sul lato sinistro della pista, è balzato fuori dalla stessa, ha attraversato la pista ed è corso verso la vettura di Williamson che cominciava leggermente a bruciare nella parte posteriore (e non nell'abitacolo). Purley ha provato di rovesciare la vettura per estrarre Williamson, ma non ha avuto fortuna nel suo tentativo per cui ha chiesto aiuto e due persone — un ufficiale di gara e un pompiere senza estintore — provarono di aiutarlo, ma in tre non furono capaci di rimettere la vettura sulle ruote.

Perciò Purley attraversò nuovamente la pista, e strappò un e-

stintore ad un pompiere (da notare che prima della gara questo pompiere aveva ricevuto istruzioni di non attraversare la pista. **Ridicolo!**). Purley, con l'estintore riattraversò la pista assieme a questo pompiere e cominciò lo spegnimento. Tuttavia, siccome Purley non è abituato ad usare l'estintore, egli cominciò con una manovra sbagliata, poi indirizzò impropriamente il getto di polvere, con una azione continua, invece che in piccole salve. «Se l'estintore fosse stato propriamente usato — dice il signor Bunders — il fuoco avrebbe potuto essere spento in 10 secondi». Come si è visto in TV, il pompiere che aveva attraversato la pista con Purley, tentò di farsi restituire l'estintore perché aveva visto che Purley non lo usava correttamente, ma Purley continuò sino a che l'estintore fu vuoto e il fuoco continuava. Egli provò ancora di rovesciare la vettura, stante che il fuoco aumentava, ma fallì lo scopo. Un altro pompiere stava attraversando la pista con un secondo estintore, ma non fece nulla, e ciò fu una cosa veramente vergognosa.

Nel medesimo tempo nel quale il fuoco raggiungeva Williamson, il grosso automezzo dei pompieri stazionava tranquillamente nell'area di partenza; il signor Bunders ha detto alla TV che egli ed i suoi colleghi avevano visto del fumo che non era quello di un normale incendio delle dune, ma fumo causato da un incendio di benzina. Avrebbero voluto guidare il mezzo verso il luogo dell'incidente, ma non furono autorizzati a farlo dai commissari di pista.

Soltanto circa due minuti dopo furono autorizzati a muoversi ed arrivarono sul posto dopo tre minuti e 45 secondi dall'inizio dell'incendio, cioè troppo tardi per salvare Williamson anche perché il fuoco era diventato un rogo e v'era un inferno di fumo attraverso il quale i piloti dovevano guidare non vedendo assolutamente nulla. E questa era, in aggiunta alle altre, una situazione molto pericolosa.

E' parere di molte persone che la corsa avrebbe dovuto essere sospesa in quel momento. Il capo pompiere Bunders dice al proposito che egli e i suoi uo-

mini erano ostacolati nel loro lavoro dal veloce passaggio delle vetture. Una cosa che si è chiaramente vista attraverso le riprese televisive.

Ma perché la corsa non è stata fermata? Una domanda fatta dopo da diverse persone. Alla conferenza stampa dopo la corsa, il direttore di gara Ben Huisman ha detto che egli aveva ricevuto informazioni dagli ufficiali di gara che la pista non era stata bloccata per cui egli non ha trovato ragioni per fermare la gara.

Veemente è stata l'immediata reazione di **DENIS HULME** che ha affermato che la pista era stata completamente bloccata dal denso fumo e che egli ha fatto molte segnalazioni a Ben Hui-

zman perché facesse qualcosa. In ogni caso pacificamente è risultato che v'è stata una deficienza nelle comunicazioni a Zandvoort.

Sicuramente le misure antincendio erano veramente cattive, ma perché ciò non è stato constatato prima della corsa? La GPDA e la FIA hanno ispezionato il circuito, per quanto attiene alle misure di sicurezza, un mese prima della gara. Alcune cose nei guard-rails e nelle reti metalliche di difesa dovevano essere cambiate e due settimane prima della corsa i due organismi hanno dato la loro definitiva approvazione. Ma non sono stati controllati (o perlomeno nessuno ne ha fatto menzione) i servizi antincendio. Per cui penso che le critiche fatte

i disertori della verità (e del coraggio)

Egregio signor Sabbatini.

Penso seriamente che lo sport automobilistico stia vivendo le sue ultime stagioni. Ancora qualche tragico esito, inevitabile date le premesse, e le autorità statali non potranno non intervenire togliendo dalle mani degli attuali reggitori totalmente irresponsabili questo bellissimo sport che il dilettantismo, l'idiozia e l'interesse dei

Due lettere-simbolo, dell'ITALIA (dei nostri lettori) che accusa, che piange, che depreca. Altre testimonianze dello choc di Zandvoort le leggerete a pag. 49, altre ancora avremo modo di pubblicarle nei numeri di ripresa dopo Ferragosto. E' giusto che tutta questa onda di malessere trovi il suo sfogo, per non far dimenticare. Due lettere simbolo, perché l'una, quella di **LODOVICO BASALO'** risponde nel modo più sincero e spontaneo all'altro di **PEPE CAGLINI**, il quale gratuitamente ci insulta e insulta il nostro direttore. E' troppo comodo e facile accusarci di retorica, proprio noi che settimanalmente tutto facciamo meno che la retorica, avendo portato le nostre posizioni polemiche a tutti i livelli. Che cosa dice nella sua lettera il sig. CAGLINI? Che abbiamo fatto la retorica del coraggio? E che cosa propone, se non argomenti che AUTOSPRINT ha ripetuto al punto di essere giudicato stucchevole? Addirittura (ed esistono giornali scritti) proprio certe posizioni sulla sicurezza hanno indotto colleghi di altri giornali ad assumere posizioni contrarie o addirittura a minimizzare iniziative che ben diverso blocco di sostegno avrebbero meritato, senza queste sciocche manifestazioni di gelosia professionale. Caso dei serbatoi di sicurezza Autodelta, anzitutto.

Non si permetta più un qualsiasi sig. Caglini di accusarci con simili gratuite considerazioni. Tra l'altro nessun professionista farà bene qualsiasi professione se non sarà coraggioso! A suo merito può ascrivere solo di aver firmato la lettera cosa che invece non ha fatto l'immane anonimo che lunedì 30 luglio ci ha fatto pervenire da **BIELLA** questo sciocco e provocatorio telegramma **NON FIRMATO** (chissà poi come avranno fatto le Poste ad accettarlo?). Esso diceva:

«Se avrete avuto coraggio dedicare copertina al vincitore G.P. Olanda, sarete stati più colpevoli degli organizzatori!»

La copertina l'avete vista tutti e sapete com'era. L'anonimo di turno oltre tutto ha recato insulto, più che al nostro buon gusto, anche alla nostra intelligenza. Perciò anche lui deve essere compreso tra quei disertori del coraggio cui era dedicata la copertina di AUTOSPRINT n. 31 e che hanno il torto di giudicare gli altri evidentemente col proprio metro.

suddetti «reggitori» stanno rapidamente affossando.

La stampa specializzata che in primis dovrebbe avere a cura la continuità di questo sport e la sua immagine nei confronti del pubblico, invece di battersi instancabilmente per la sicurezza che è la prima ed irrinunciabile condizione della continuità, sfugge accuratamente la radice di questo pro-

blema rincorrendo considerazioni retoriche sul tipo delle Sue, mi auguro del tutto impulsive, argomentazioni in merito al coraggio dei commissari (ultimo numero di Autosprint).

Caro signor Sabbatini, vedo nero sul futuro di questo sport quando persone competenti come Lei e soprattutto «adette ai lavori», pensano seriamente che la sicurezza di un pilota debba di-

Ai tempi della presentazione del serbatoio di sicurezza Autodelta, mi ricordo di aver scritto che quel tipo di serbatoio era la proposta più concreta, nel campo della sicurezza contro il fuoco, mai presentata nell'ambiente dell'automobilismo sportivo fino a quel momento, ma che si trattava della presentazione da parte di una ditta non specializzata nel campo specifico che poteva essere ripresa da ditte attrezzate allo scopo. Cioè l'ing. Chiti aveva avuto l'idea, realizzandola con i mezzi di cui disponeva in una azienda che costruisce automobili, ma una ditta specializzata in serbatoi o simili poteva sicuramente adattare la costruzione del serbatoio a forme più sofisticate, come quelle richieste per la F.1 o F.2.

Si è trattato e si tratta tuttora di volontà da parte di una organizzazione come la CSI di superare ogni eventuale difficoltà tecnica da parte di chi è specializzato nel campo, e poi vi assicuro che un regolamento che sia uguale per tutti elimina automaticamente ogni problema. Ho avuto un incidente, diciamo abbastanza grave, al G.P. di Inghilterra; ho potuto purtroppo seguire alla televisione la tragica fine di Williamson, come gli errori e le paure che l'hanno caratterizzata e da queste due esperienze di una singola persona (io) già si possono ricavare dati che dovrebbero dar da pensare a tutti.

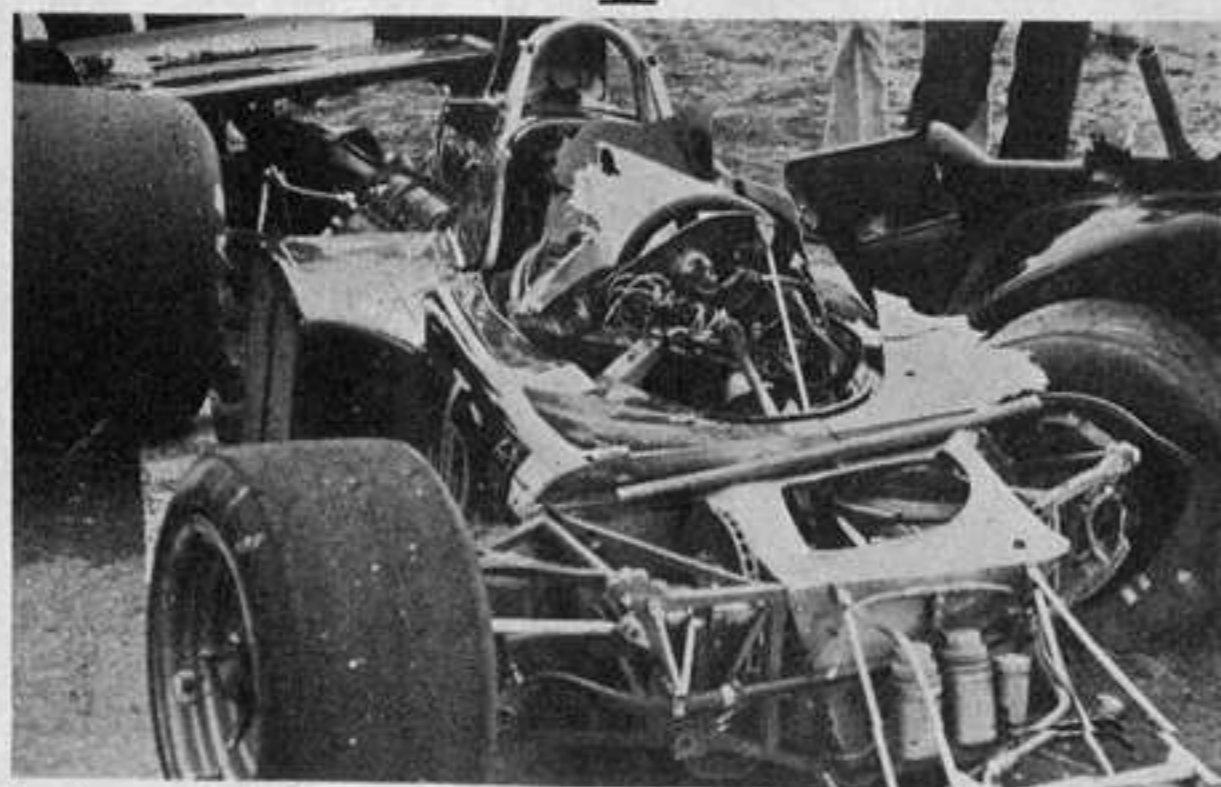
A questi due avvenimenti uniamo poi l'incidente di Emerson Fittipaldi sabato a Zandvoort, anche lui imprigionato nell'abitacolo. Pensiamo a Watson a Brands Hatch per un'ora nella vettura e a tutti gli altri che hanno avuto sempre due componenti uguali: in caso d'urto abbastanza frontale con guard-rail o muretto, la struttura anteriore di una F.1 si deforma così facilmente da imprigionare subito le gambe o quanto meno i piedi del pilota, con tutte le conseguenze possibili. I telai scatolati finiscono alla pedaliera, con uno spazio al livello dei piedistali da scomparire praticamente, bloccando ginocchio, polpaccio e piede anche con piccole deformazioni. Non si è mai visto un pilota incastrato nei fianchi perché il telaio deformato lo bloccava a quell'altezza.

Allora io direi che si deve innanzi tutto modificare il regolamento delle attuali F.1 pensando al pilota, obbligando misure dell'abitacolo tali da costringere il costruttore ad usare praticamente un sedile tipo prototipo per alloggiare il pilota in una F.1, e non finire per utilizzare solo le imbottiture appoggiate direttamente alle pareti dello scatolato, senza avere addirittura lo spazio per il poggiatesta a fianco della frizione, data la ristrettezza delle dimensioni. Creiamo cioè una F.1 tale che anche una notevole deformazione delle pareti interne e del telaio permetta di avere sempre tanto spazio da poter sfilare le gambe senza problema.

Secondo punto: tutti avete visto la March di Williamson rovesciata senza possibilità per il pilota di venire fuori se non rimettendo la vettura sulle quattro ruote in posizione normale. Il roll-bar era regolamentare, tutto era secondo regolamento, tanto è vero che sembra che il pilota

Andrea DE ADAMICH dopo le sue stesse drammatiche esperienze propone concretamente:

CHE COSA si deve fare (non solo alle monoposto)



La Lotus-IPS di Emerson Fittipaldi subito dopo il suo fortunoso urto nelle prove ufficiali, dovuto alla rottura del cerchio anteriore sinistro. Ecco in che modo si deforma l'anteriore nell'urto

non avesse ferite serie; ma se poi tutto il regolamento tecnico che controlla i roll-bars impedisce di far sgusciare il pilota non ferito da sotto la vettura, senza bisogno di aiuto esterno, a cosa serve tutto ciò? Quindi io penso che anche la struttura del roll-bar dovrebbe essere rivista, in modo tale da non avere elementi al limite della carenatura, ma un complesso di tubi tale che anche con vettura rovesciata il pilota possa uscire da sotto la macchina senza alcun problema o aiuto esterno.

In America le « midget » che corrono su piste in terra hanno già un apparato simile; elaborarlo, migliorarlo, e quindi renderlo obbligatorio per le F. 1 e F. 2, per le monoposto in generale insomma, sarebbe necessario e allora penso che Roger Williamson forse avrebbe avuto lo spazio per uscire da solo da sotto la vettura. Un tubo a centina quindi molto più alto dell'attuale e due tubi laterali al telaio o verso il motore per irrigidimento ma il tutto tale da lasciare la vettura a ruote all'aria con un varco di almeno tre quarti di metro tra parabrezza e terreno.

Avevo parlato, in un articolo da me scritto, di un gruppo di professionisti antincendio: si tratta solo di soldi; diciamo che 10 vetture costruite apposta al caso e quattro uomini per vettura risolverebbero ogni problema su tutte le piste del mondo tranne il Nurburgring e Le Mans. Le vetture dovrebbero essere del tipo di quelle già costruite al Paul Ricard, cioè delle grandi « Dune-Buggies » con grandi quantità di liquidi estinguenti a bordo e di quattro professionisti del fuoco di cui tre vestiti in amianto per intervenire direttamente nel fuoco ed il quarto che conduce la vettura e può essere di assistenza, dalla vettura stessa, agli altri tre che intervengono sulla vettura in fiamme.

Dislocazione su di una pista di lunghezza 5 km ogni 500 mt circa, naturalmente in quei punti studiati dagli stessi interessati il giovedì prima delle prove ufficiali. Vi rendete conto che una vettura del genere, munita di un motore potente, coprirebbe i 500 metri in un tempo massimo di 15 secondi, calcolando di fare i chilometri da fermo in 30 secondi circa, con una accelerazione media quindi. La lunghezza media delle piste mondiali è dai 4 ai 6 km e quindi 10 vetture di questo tipo « coprirebbero » praticamente tutto il mondiale F. 1 ed il mondiale marche, Sud America, Sud Africa e Nord America compresa.

Diciamo che una vettura di tal genere costerebbe sui 10 milioni, quindi spesa iniziale di 100 milioni per il parco macchine. 40 persone a 500 mila lire mensile l'una (e penso sia ragionevole in ambedue i sensi) sono 240 milioni l'anno, quindi con una cifra il primo anno che sarebbe sull'ordine dei 400 milioni, per rientrare poi a 300 negli anni successivi, si potrebbe avere questo gruppo di professionisti senza paura del fuoco. Se si pensa che a Zandvoort sono state approntate misure di sicurezza tali da poter avere il permesso della GPDA di riorganizzare il G.P. d'Olanda, che sono costate sull'ordine dei 600 milioni ma che hanno poi portato ad un naufragio totale solamente perché i mezzi antincendio e i commissari di percorso e chi preposto sul luogo non era all'altezza o non aveva l'attrezzatura di intervenire, vi rendete conto che le cifre non sono poi eccezionali.

Con il quantitativo di denaro coinvolto ormai nelle vetture da corsa fra sponsor, costruttori, spettacoli TV ecc. ecc. una simile quantità di milioni è ben facilmente raggruppabile. Se vogliamo salvare il nostro sport da spettacoli come quello di Zandvoort si deve fare ogni tentativo.

Andrea de Adamich

pendere dal « coraggio » dei commissari. Quando, di contro, non vedo traccia di problemi che a mio avviso si trovano a monte del coraggio, e che, irrisolti, non possono far altro che far dipendere veramente la vita di un uomo dal « coraggio » (oltretutto difficilmente valutabile in sede attitudinale) di un altro uomo. Mi sembra veramente poco lungimirante, quanto meno individuare ed additare alla pubblica esecrazione solo l'ultimo anello delle responsabilità!

La responsabilità è globale, di tutti noi e sarebbe ora di finirla con le ipocrisie e con il dilettantismo. Bisogna ammettere che l'automobilismo oggi è in mano a dei dilettanti irresponsabili ai quali la situazione è probabilmente sfuggita di mano, anche se sicuramente questi signori continueranno ad argomentare del tutto serenamente ed in buona fede secondo la « logica del rischio », in nome della quale si commettono veri e propri delitti.

Trovo inutile e tragico dare la colpa della morte di Williamson a dei poveri cristi impreparati, incompetenti, mal selezionati, quando non si fa nulla per dire che:

- fare il commissario richiede una struttura psico-fisica eccezionale, conoscenze tecniche approfondite e allenamento intenso. Se si è d'accordo su questo, è necessario allora trovare la coerenza ed il coraggio di dire basta con le corse finché non si ha garanzia nei riguardi di questo aspetto.
- fare il pompiere richiede mezzi tecnici del tutto particolari, conoscenze tecniche ed anatomiche approfondite ed

addestramento specifico. Basta quindi con le corse finché non si ha garanzia nei riguardi di questo aspetto.

- fare l'organizzatore richiede la capacità di allestire e gestire al meglio quanto sopra. Meglio non fare indagini.

- un circuito non deve avere barriere, questo lo sanno tutti. Allora cominciamo a domandarci perché si continua nei circuiti nuovi con questi guard-rails e non fermiamoci di fronte alle disposizioni « ministeriali », perché probabilmente dietro c'è del losco, o quanto meno interessi particolari che tengono alcun conto della vita dei piloti.

- non c'è alcuna necessità oggettiva a monte che debba condizionare chi fa i regolamenti, quindi non vedo perché si debba accettare passivamente quella trappola per topi che è una F. 1, come se fosse l'unico « modo » tecnico di fare dello sport auto. Chi fa i regolamenti dovrebbe preoccuparsi di stimolare la ricerca nei confronti della sicurezza, con l'obiettivo di trasferire le esperienze alla produzione di serie che ne ha così bisogno.

Pepe Caglini - Fabriano

Caro Autosprint,

Sono un tuo appassionato lettore da più di 5 anni ed è la prima volta che mi decido a scriverti. Desidererei che questa lettera fosse anche letta del vostro direttore responsabile Marcello Sabbatini, in quanto capisco sempre più dai suoi scritti che è una persona molto umana.

Ieri l'altro ho assistito in TV al G.P. d'Olanda e da quando assisto con fervente passione alle competizioni, giuro che mai sono rimasto così schifato dall'insieme delle persone che le tengono in vita... Accuso non solo gli organizzatori e il servizio di sicurezza, ma anche e soprattutto i piloti, macchine nelle macchine che hanno avuto il coraggio di continuare a correre passando ripetutamente accanto al loro compagno morto. Il gesto che ha fatto Purley è solo da ammirare, come lei signor Sabbatini ha posto ampiamente in evidenza nel suo significativo articolo del n. 31 di Autosprint. Questo pilota ha dimostrato di essere davvero un cavaliere del rischio, come vengono chiamati i piloti di F.1, e cioè un uomo che sa affrontare il pericolo e sa avere un briciolo di umanità.

... Si difendono le corse, io sono il primo a difenderle e ad avere l'intenzione di praticarle il più presto possibile nonostante le mie non certo esaltanti possibilità finanziarie, ma sono convinto che per difendere lo sport del volante bisogna dimostrare a chi lo circonda, a chi lo guarda con occhio incompetente, che le competizioni sono composte da uomini veri, da uomini in grado di rispettare la vita che hanno in pugno...

Scusatemi se mi sono sfogato con voi, anzi avrei voluto farlo di persona, con tutti, con il caro Sabbatini. Vi ringrazio e vi stimo sempre per il vostro bel giornale.

Lodovico Basalò - Bologna
V8eBlogScans



Collettore per Fiat 128 berlina rally-coupé



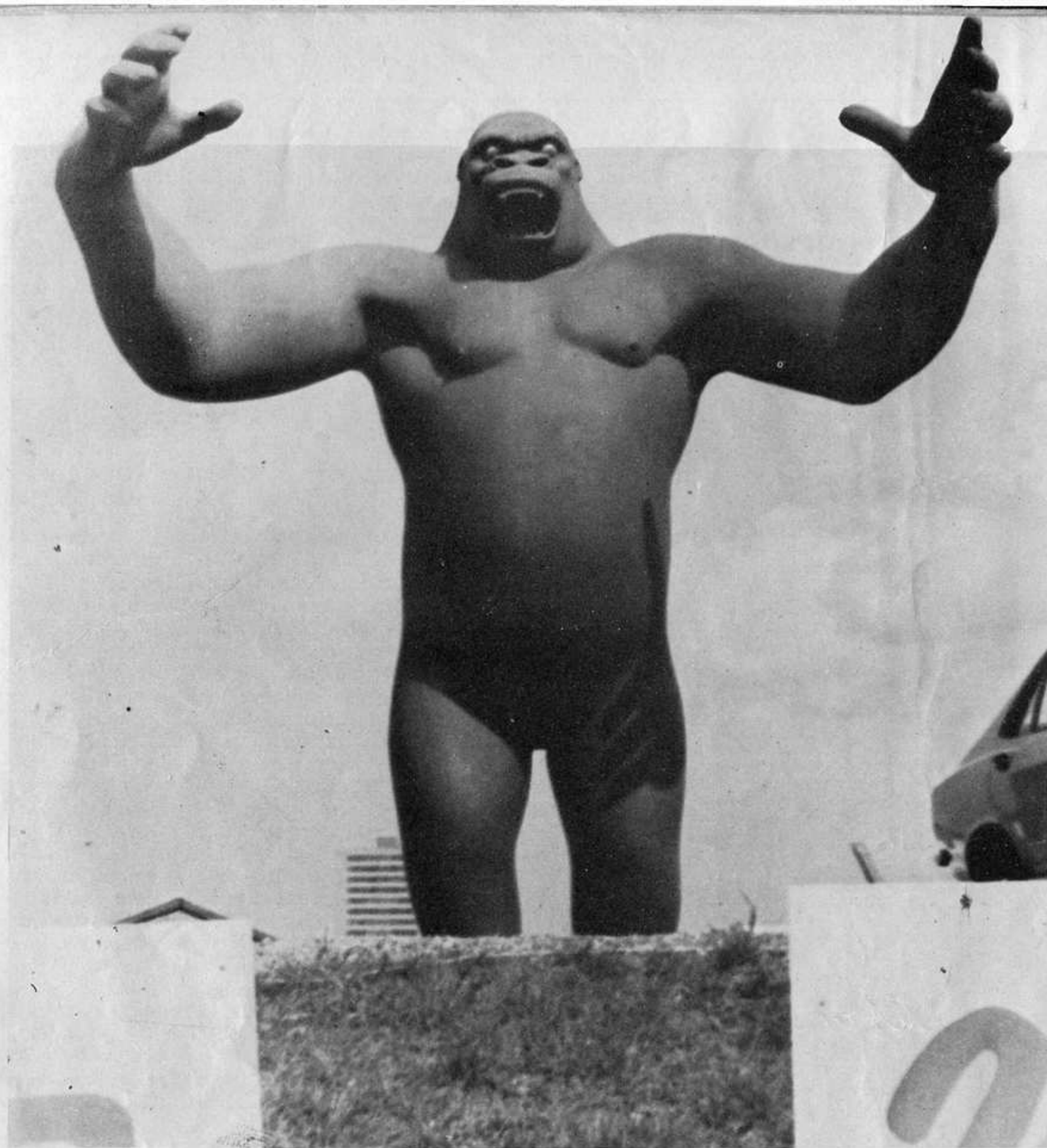
tipo FILIPINETTI disegnato dall'ing. Mike PARKES

Comparazione tempi di ripresa
128 coupé 1300 cc

Km/h	scarico originale	scarico ANSA
0 - 50	3.9	3.7
0 - 100	12.4	11.9
0 - 120	18.1	16.7



41034 Finale Emilia (Modena)
Tel. (0535) 91.104



Lo ZOO del moralismo di complemento (quello che si sveglia solo per le corse)

Ne abbiamo letto e ne avete letto di tutti i colori, certamente, sulla tristissima domenica nera fra i tulipani. Come spesso accade nei mesi più caldi dell'estate, quando le notizie scarseggiano e magari ci sono anche quelle preoccupanti politiche da far stemperare alla polemica, un tragico incidente nelle corse motoristiche diventa quasi una manna per certi giornalisti, fedeli ad un cliché fin troppo abusato quando si tratta di vendere il giornale. Una volta erano di moda i principi e i re; oggi lo sono le bizze degli attori e i momenti neri delle gare motoristiche.

Non c'è più da stupirsi, casomai da avvilitarsi! Anche perché troppi, nel nostro stesso ambiente, hanno fatto e fanno poco di concreto per risolvere il vero problema della sicurezza delle corse. Le corse sono e saranno sempre pericolose, ma potrebbero esserlo certo meno se si attuassero alcune accortezze e soprattutto se ci si convincesse che il coraggio non deve averlo soltanto chi guida una macchina a 200 all'ora!

Anche il pubblico, ce lo prova, quel

disprezzato pubblico che è troppo facile definire « amante delle emozioni forti », per giustificarne la passione e l'interesse. Tra il pubblico si trova, si è sempre trovato, chi ha cercato, in un coraggioso slancio individuale, alla maniera di **PURLEY**, di capovolgere un momento di malasorte. A Monza qualche anno fa un pilota, Massimo Natili, è stato salvato dalle fiamme della sua F. 3, da uno spettatore che aveva saltato la rete. Per fortuna di Natili quel giorno non c'erano i cani lupo di poliziotti in blu olandesi a respingerlo.

Per sfortuna di Purley (il generoso pilota inglese al quale **AUTOSPRINT** avrà occasione di testimoniare presto il rispetto e l'ammirazione a nome di tutti i lettori per il suo gesto), a Zandvoort nessuno ha potuto o altri hanno voluto ripetere il tentativo monzese. Non c'è da stupirsi in fondo perché purtroppo, come scrivemmo nel numero scorso, il mondo è troppo pieno ormai di moralisti da vetrina. Soprattutto moralisti di complemento. Ve ne presentiamo qui alcuni degli esemplari più significativi.



...La complicità è una situazione estremamente imbarazzante. E della nuova tragedia alla quale hanno assistito milioni di telespettatori siamo un po' tutti responsabili. Proprio poche ore fa abbiamo scritto il nostro « sì » alle corse automobilistiche e il nostro « no » a circuiti pericolosi come quello di Monza. Ora ci stiamo domandando se è morale continuare a occuparci di uno sport che provoca tante sciagure offrendole — a differenza di altre attività altrettanto pericolose — come spettacolo domenicale a milioni di telespettatori...

...E' il momento di dire basta, basta alle corse automobilistiche e motociclistiche come sono concepite oggi. Delle leggi economiche che condizionano questo sport non ce ne importa nulla. Sì, lo sappiamo, c'è un giro di miliardi intorno a quella ventina di ragazzi che fanno lo spettacolo. Gli organizzatori, i costruttori, gli « sponsors » della pubblicità, i dirigenti internazionali che stabiliscono le formule, gli amministratori dei circuiti, tutti costoro e altri speculano vergognosamente sulla passione e sulla pelle altrui scendendo a compromessi che possiamo definire solo immorali...

...L'automobilismo vero è mor-

to. Né abbiamo speranze che possa mai risorgere. Ormai il circo delle quattro ruote ha preso il sopravvento. O ci si ferma, si riflette e si riparte da zero oppure continueremo a mandare i piloti alla morte. Per la gloria e il conto in banca di un costruttore, di un organizzatore, di uno « sponsor » e di coloro che nell'automobilismo vedono soprattutto una sporca faccenda di soldi...

...Le corse automobilistiche, così come sono concepite attualmente, non hanno il diritto di esistere. Ci rendiamo conto che purtroppo le nostre idee non potranno impedire lo svolgimento del gran premio di Germania già domenica al Nurburgring né tanto meno quello del gran premio d'Italia ai primi di settembre a Monza. Le macchine organizzative ormai sono in moto da tempo, i milioni circolano e allora si va avanti, magari facendo conto che la disgrazia non è detto debba succedere proprio tutte le domeniche. Siamo impotenti, lo riconosciamo, di fronte all'assenza di un'autorità che dica basta, che blocchi un'organizzazione, che abbia il coraggio di uscire dal giro dando un esempio che potrebbe fare proseliti.

dal « Corriere della Sera »



David Purley ha assistito impotente alla morte di Williamson

DAVID PURLEY

Mi ha di sa

UN PILOTA DA BRUCIARE

Roger Williamson è morto in diretta TV, nel modo più raccapricciante che fosse possibile immaginare, sotto gli occhi di un amico al quale è stato impedito di fare qualcosa per salvarlo. E' ovvio che un fatto di tale atrocità abbia suscitato reazioni emotive esasperate, che esigono voci la soppressione delle corse automobilistiche, voci accorgimenti tecnici che impediscano il ripetersi di tragedie simili a quella avvenuta a Zandvoort.

E' giusto che gli organizzatori olandesi siano messi sotto accusa per aver fatto poco più di nulla per salvare Williamson. E' giusto che si faccia il processo ai circuiti, è giusto che le macchine di formula uno

siano criticate. Ma queste sono soltanto critiche all'interno di un sistema che ha assimilato i piloti, che sono pur sempre uomini, alle macchine: il pilota è soltanto l'inesco per mettere quegli ordigni esplosivi, che sono le auto di formula uno, in grado di esprimere tutta la loro potenza, troppo spesso micidiale. Il pilota è diventato soltanto uno strumento: sfruttandone l'istintivo desiderio di voler essere il primo, si riesce a reclamizzare di tutto: motori, telai, sigarette, gomme, dopobarba e magari anche una bandiera da alzare esultante più alto se gli riesce di vincere. E la fila dei morti si allunga: Williamson è soltanto l'undicesimo pilota morto quest'anno.

Il buon gusto, a certi censori, è troppo chiederlo almeno nell'accostamento grafico? Non vogliamo discutere la prosa di questa nota del « GIORNO » o dobbiamo pensare che è stato quasi un lapsus freudiano questo accostamento della foto dell'eroico David Purley, con quel letterario titolo « Un pilota da bruciare »? quasi che proprio Purley, col suo gesto, abbia impedito a questi moralisti di non arrivare all'estremo della denuncia, quella che farebbe forse comodo: cioè che la violenza agonistica delle corse, anziché mortificare ed annullare la generosità umana la sa addirittura esaltare?

Tra i tanti personaggi che non hanno niente da invidiare a quell'occhialuto volatile reso famoso da un Carosello televisivo, quello al quale un fedelissimo corvo nero bacia sempre le medaglie, non ha mancato di salire sul podio della denuncia morale delle corse, quel nostro collega bolognese che pure avrebbe nel nome il consigliabile suggerimento per la più giusta destinazione delle sue fatiche letterarie. Non pensate che la nostra non sia una reazione polemica perché punti sul vivo da una pretestuosa considerazione nel suo corsivo «LA GIOIA DI MORIRE» apparso sul RESTO DEL CARLINO del 31 luglio, dove scrive:

«...E quando leggo la prosa asfittica di certi coraggiosi di conserva, di certi avventurosi che cavalcano tigri di carta, mandando altri a morire in prima linea mentre se ne stanno acquattati nelle retrovie...».

Piuttosto è quello che lui ripete anche nel prosiegua di questa nota a edificare il giudizio. E cioè:

«...trovo che dilettarsi di ecologia a proposito di piante, fiori, pesci e ghepard eppoi dire, davanti alla morte di un pilota, "l'ha voluto lui", è usare ipocritamente della propria intelligenza e della propria coscienza.

Amesso che siano intelligenti e coscienti coloro che scelgono la gioia di morire piuttosto che la gioia di vivere...».

Ora mettete questa prosa a confronto con quello che, sempre lo stesso ineffabile collega, ha



scritto nell'identico giornale il 4 giugno '73, appena due mesi fa circa, in un servizio sul G.P. di Montecarlo, dopo che forse erano bastate alcune confidenze dell'ing. Ferrari per conquistarlo alla Causa:

«...Permettete che, essendo preparato a valutare certi avvenimenti sportivi dal punto di vista prettamente tecnico (lo ammette! n.d.r.) io mi riferisca a quei fattori ambientali, a quei motivi agonistici che consentono di parlare senza sprechi retorici di sport ad altissimo livello...».

«...Le colline del principato, verdi di un verde antico che parla di non recente ma radicato amore per la natura, hanno ospitato oggi un gigantesco pic-nic, un *déjeuner-sur-l'herbe* che mi ha portato alla mente vecchie scene di Romagna anch'essa terra di "mutor", anch'essa terra di passione sviscerata per gli sports che si annuncia con il canto dei motori a volte trascinante e folle come quello delle sirene...».

«...Ho chiesto se fra i campioni della formula uno, questi giganti del brivido che quando li vedi da vicino son così uomini, piccoli uo-

mini con le loro ansie e speranze, c'è l'enfant du pays, il ragazzo da due soldi che fa fortuna...».

«...Ho seguito la corsa dai box, appostato davanti alla seconda chicane della piscina: i bolidi mi schizzavano davanti agli occhi come sorgenti dal nulla, dapprima silenziosi, una sola leggerissima scarica di mitraglia lontana come in una guerra più immaginata che vera, poi con un urlo di furia disumana ma non rotto, scomposto, agghiacciante, anzi pareva un canto esaltante di guerra e ti entrava dentro scuotendoti fino in fondo, svegliando una passione sconosciuta facile ad esplodere davanti a tanta meravigliosa realtà. E tuttavia chi non ha il cuore rotto a questa musica, a queste lotte, a queste ansie non può subito comprendere...».

«...Ho seguito con ansia, così come tutti gli italiani presenti in gran forza al Grand Prix, le vicende delle due Ferrari che gareggiavano. Ho tifato come si fa al calcio... Ho penato con Merzario quando ha dovuto fermarsi una prima volta e nel bellissimo finale ho tremato per Ickx... Per qualche minuto non si è avuta risposta: la Ferrari rossa non è mai arrivata al box. E in quei minuti ho capito che cosa prova chi segue i piloti di formula uno...».

Che cosa ne dite? Davvero istruttivo, no, questo gioco a due pesi e due misure? Ma quando bisogna credergli? Quando era sincero? Probabilmente mai. Perché nello zoo del mondo moderno c'è di tutto. A cominciare dalle tigri che non sono comunque mai vigliacche. Ma ci sono anche i camaleonti. Di carta.

La frontiera del buonsenso (e del buongusto)

Tra i pochi articoli onesti e intelligenti, su quanto è accaduto purtroppo domenica scorsa a Zandvoort, c'è stato questo apparso il 31 luglio scorso sul quotidiano torinese «TUTTOSPORT». Crediamo sia giusto che i nostri lettori leggano per intero queste considerazioni, fatte proprie col «fondo» dal giornale torinese. E permettete di citare l'autore di questo articolo non firmato. E' quello squisito giornalista, di rara capacità professionale, che molti sportivi della bicicletta e del calcio da tempo conoscono ed apprezzano: GIANPAOLO ORMEZZANO

GIORNO per GIORNO

Morire in TV

(ovvero l'ipocrisia di certi titoli)

I due maggiori giornali italiani sono usciti, ieri mattina, con il vistoso titolo in prima pagina pressoché identico: e cioè nel titolo si dava la notizia della morte di Williamson a Zandvoort e intanto si evidenziava il fatto che la tragedia si era svolta sotto gli occhi di milioni e milioni di telespettatori. Più o meno quasi tutti gli altri giornali hanno seguito questa falsariga.

Partecipi del lutto, rispettosamente del dolore, coscienti della tragedia, preoccupati del futuro, ci chiediamo però: cosa vuol dire il fatto che l'evento è stato ripreso in diretta dalla televisione? E' diversa la morte? Sono diverse le fiamme e le sofferenze?

Ci appare quasi come una ipocrisia, il voler aggredire ancora di più il pubblico con la notizia che il fatto, il fattaccio è stato televisivo da molti. Ormai tutto avviene — o dovrebbe avvenire, perché si tratterebbe, nel bene o nel male, sempre di preziosa testimonianza — davanti agli occhi delle telecamere, quindi davanti ai nostri occhi. Si tratta semplicemente di una evoluzione dei mezzi di informazione. C'è un occhio in più, ecco tutto, ed è di vista buona. Moralmente, nulla deve cambiare. Prima, al posto della telecamera, c'era la fantasia, c'era magari la penna del giornalista, il quale affondava in dettagli macabri. Che sotto sotto non ci sia adesso, in una certa titolazione, la voglia inconscia, il bisogno inconscio di tenere immutata la «dose» di violenza della stampa scritta, visto che ormai alla narrazione del dramma si sostituisce, e con anticipo, la visione diretta del dramma?

Ricordiamo che uno dei giornali cui ci riferiamo non pubblicò una volta certe fotografie, che provenivano da una zona insanguinata del mondo (lo Yemen), se ricordiamo bene. Le foto erano state reputate troppo crude, feroci. Al posto delle foto c'era della narrazione, in punta di penna, di cosa le foto rappresentavano: una scena di decapitazione fresca fresca. Ipocrisia? Forse. E forse fu per riscattarla che quello stesso giornale pubblicò poi, a distanza di pochi anni, la fotografia — primo piano — di un bimbo strangolato da poche ore. Mentre il giornale concorrente, sul piano della diffusione, pubblicò una volta la testa staccata di un pilota automobilistico, a Monza, una specie di fiore macabro sul prato.

Per fortuna che l'ipocrisia commette errori, cosicché viene scoperta e può essere combattuta. Adesso c'è questa faccenda della morte televisiva a Zandvoort. Dai titoli in certi giornali, si può desumere che, se non ci fosse stata la tivù, la morte sarebbe stata, come dire?, più normale. Mentre, secondo noi, il soccorso tecnico in più, come testimonianza, non altera la natura del dramma, e casomai gli fornisce quell'idoneità brutale che la fantasia descrittiva, sovente, gli ha tolto: perché quando non c'era la tivù la morte di un pilota nel rogo poteva venire cantata dal cronista accorto, buon venditore della sua merce, come una «faccenda nibelungica», non come quella sporca colonna di fumo che è.



Il pressapochismo di certe denunce moralistiche arriva ad estremi non solo di cattivo gusto, ma ai quali forse i napoletani reagirebbero con un gesto propiziatorio istintivo. Leggete, qui appresso, la descrizione dell'incidente di WILLIAMSON apparsa su «LA NOTTE» di Milano:

«...La meccanica del tragico incidente ha avuto inizio quando la corsa di Zandvoort era soltanto al primo giro. Per cause ancora da chiarire, Williamson si è trovato coinvolto a 200 km l'ora, in una collisione che interessava ben otto vetture. Fra tante era la sua March ad avere la peggio: letteralmente catapultata, la rossa vettura andava a schiantarsi contro il recinto di protezione e rimaneva imprigionato...»

L'incaricato del «rimpasto» del servizio, non pago di aver confuso l'incidente di Zand-



voort con quello, fortunatamente incruento (escluse le lussazioni di de Adamich), di Silverstone di due settimane prima, leggete a che punto ha portato l'allucinante cronaca nel suo proseguimento:

«...Roger Williamson è il quarto pilota che perde la vita nello spazio di poche settimane: prima di lui sono morti il tedesco Dieter Quester e l'olandese Toine Hezemans nella 24 Ore di Francorchamps...»

Eccoli, Quester ed Hezemans. Questa foto li ritrae sull'altrettanto amaro podio della 24 Ore di Spa, dopo la conclusione. Essi la vinsero quella corsa, non vi perdettero la vita. Il cronista superficiale ha purtroppo confuso quei nomi con quelli di DUBOS e JOISTEN. Il risultato numerico purtroppo non cambia, ma certo che con la morte non è lecito sbagliare a questo modo. E non ha nessun credito accusatorio un giornale che si distingue così.

Impianti di scarico con uscita a megafono

per: FIAT 126 - 850
127 - 128
Autobianchi A 112
Lancia Fulvia coupé
BMW

Comparazione tempi di ripresa
128 rally 1300 cc

Km/h	scarico originale	scarico ANSA
0 - 50	3.9	3.7
0 - 100	12.2	10.9
0 - 120	17.2	15.8



Dove sta l'«immoralità»

Anche dal mondo delle corse sono arrivate, e non poteva essere diversamente, reazioni alla tragica vicenda olandese. Quello che addolora però è che si tratta, in massima parte, di reazioni imbarazzate o, peggio, cautelanti. Quello stesso coraggio che nessuno ha avuto in ambienti collaterali, purtroppo è mancato e manca proprio a qualificanti personaggi del nostro mondo. Si può capire l'imbarazzo della dichiarazione di un BELTOISE (per quello che rappresentò nella tragedia GIUNTI) ma non quelle di uno STEWART o di un ENZO FERRARI.

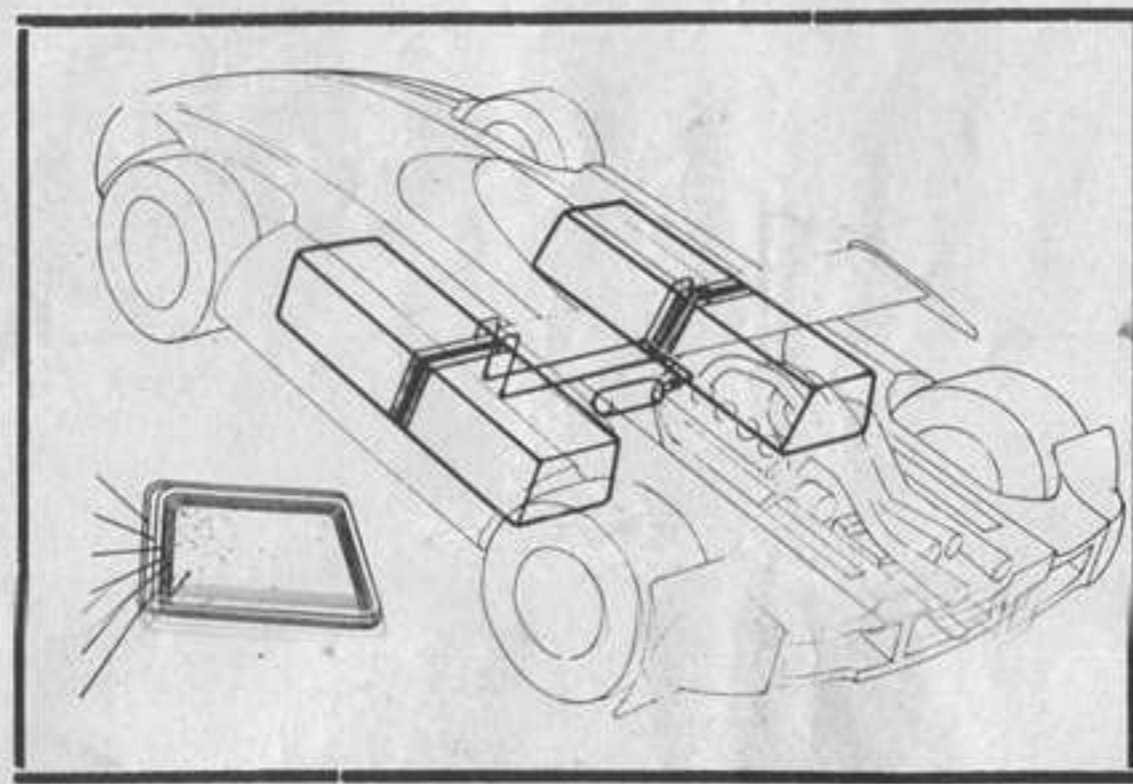
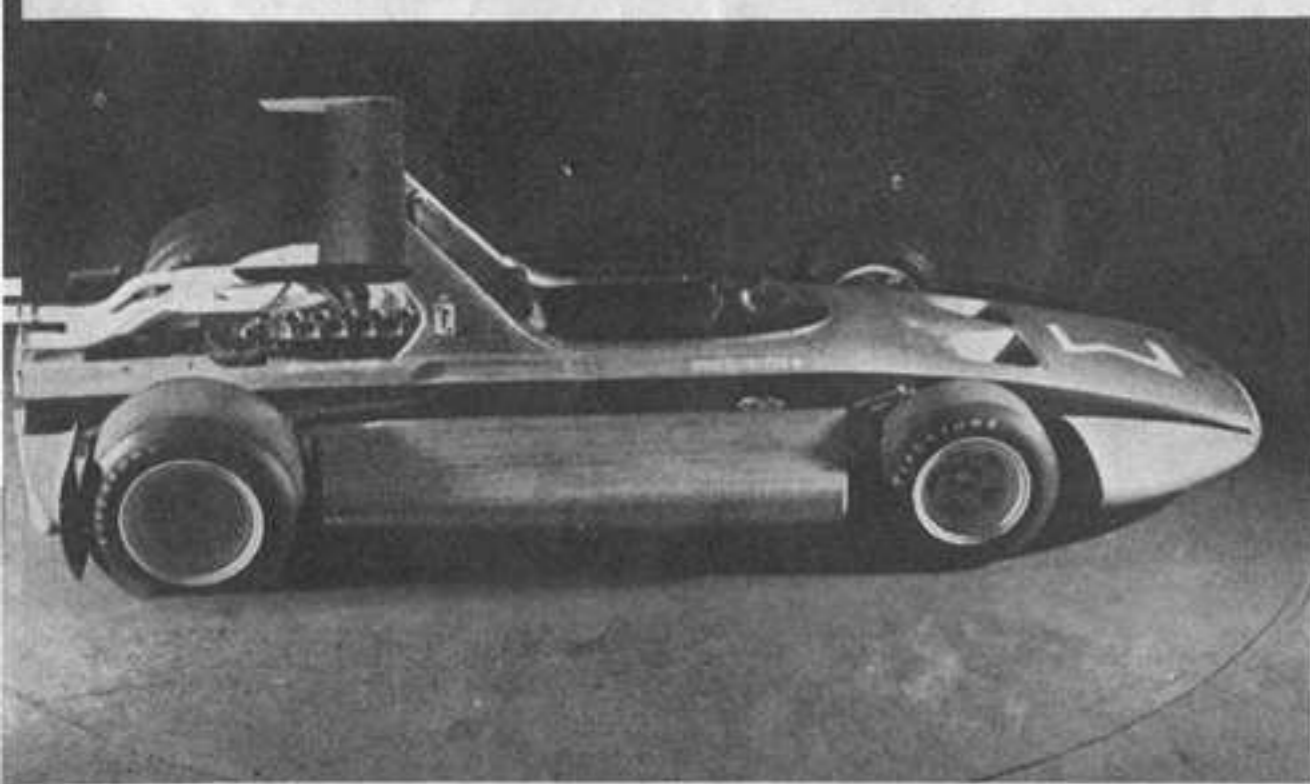
Meno male che c'è stato DENIS HULME, Presidente della GPDA, che nella conferenza stampa subito dopo la gara a Zandvoort, ha detto chiaramente quello che pensava dell'incapacità degli organizzatori olandesi e dei loro clamorosi errori. Quegli organizzatori che non hanno tratto le conseguenze né dell'esperienza del caso Courage nel '71 né dell'incidente in prova dello stesso Fittipaldi.

Le «riserve» di STEWART

JACKIE STEWART, dopo avere dichiarato di sperare che l'orribile tragedia del G.P. d'Olanda dia nuovo slancio alle iniziative tese a migliorare la sicurezza dei circuiti, ha aggiunto: «In linea generale sono tutti carenti di attrezzature e personale anti-incendio. Se possiamo spegnere un Boeing 707 in fiamme in un aeroporto, dovremmo anche riuscire a spegnere 40 galloni di benzina in una macchina da corsa.» Ha poi detto che i circa 600 milioni di lire spesi per modificare il circuito olandese ne avevano fatto, a suo avviso «una pista sicura». «La morte di Williamson — ha ripreso Stewart — è stata una classica tragedia del motorismo che sarebbe potuta accadere anche su altri circuiti. Le corse automobilistiche non saranno mai sicure». Riguardo alle critiche rivolte ai piloti che hanno continuato la corsa, lo scozzese ha detto: «I piloti non erano in grado di valutare che cosa stesse accadendo. La gente sul posto si trovava nella posizione migliore per decidere. Noi dovevamo attenerci a qualsiasi cosa avessero deciso». Ha poi giudicato in tono aspro le osservazioni di chi sosteneva che tutti i piloti avrebbero dovuto fermarsi, per collaborare alle operazioni di soccorso, dicendo: «Questo avrebbe soltanto accresciuto il pericolo e i piloti danno per scontato che vi siano specialisti a sufficienza sul circuito, per dare una mano. Naturalmente, se ci avessero chiesto di collaborare sarebbe stato diverso. Spero sinceramente che questa orribile tragedia insegni qualcosa. Spero che si prendano iniziative concrete. In linea generale non vi sono attrezzature e personale anti-incendio sufficienti». Lo scozzese, dopo avere citato fra le grandi eccezioni la pista d'Indianapolis, «terribilmente bene attrezzata», ha poi osservato amaramente che le stesse persone che accusavano i conduttori di esagerare nelle loro proteste, per ottenere maggiore sicurezza «adesso di colpo diventano giudici».

In un'intervista a «France Soir», CEVERT, compagno di squadra di Stewart, ha detto «è stato pazzesco che gli organizzatori non abbiano fermato la gara. Siamo stati costretti a girare in mezzo a una nube di fumo, cercando al tempo stesso di evitare i rottami della macchina di Williamson e i velcoli di servizio. Se ci avessero fermati immediatamente le operazioni di soccorso si sarebbero potute svolgere in buone condizioni e Williamson oggi sarebbe forse vivo.»

Che cosa ne dite allora di questa dichiarazione di JACKIE STEWART? Non sembra proprio quella preoccupata di chi sa bene di aver dato forse valutazioni sbagliate per l'agibilità del circuito? Ci meraviglia che «Mr. sicurezza» scanti quando parla dei mezzi di spegnimento dell'incendio. Fu lui o non fu lui che, alla sua premiazione di campione del mondo '71, quando AUTOSPRINT la fece coincidere con la presentazione del serbatoio antifiama Autodelta, si impegnò a sostenere che per il ritrovato si trovasse la strada dell'applicazione, anche se dopo necessari correttivi di piena garanzia di rendimento? Ma poi, evidentemente, deve essere bastata la frase del suo patron Ken Tyrrell a farlo passare dall'altra parte della barricata. Tyrrell disse ad AUTOSPRINT: «Sì, è una buona cosa, si può anche migliorare; ma costerebbe troppo!»



Al Salone di Ginevra del 1969, venne presentata la Sigma Grand Prix, l'ormai famoso «studio» per una monoposto sicura promosso dalla rivista svizzera «Revue Automobile». Alla progettazione ed alla realizzazione della Sigma concorsero l'ing. Paul Frere, il fisiologo australiano Michael Henderson e gli ingegneri Renzo Carli, della Pininfarina, e Mauro Forghieri. Nella Sigma, che aveva come base la meccanica della Ferrari F.1 1968, vennero riuniti tutti i ritrovati di sicurezza passiva pensabili: serbatoi gommati, strutture deformabili di protezione, impianto di estinzione perfezionato, cinture di sicurezza a sette punti, molti dei quali sono poi entrati, poco alla volta, fra le regole CSI attuali.

Non è un po' poco, ing. FERRARI?

Ancora più sconcertante la dichiarazione di ENZO FERRARI. E' vero che sul quotidiano torinese il costruttore gemellato con la Fiat ha scritto anche un articolo in 8 punti, con le sue critiche e suggerimenti per le gare F. 1. Ma è anche vero che quell'articolo praticamente può benissimo essere sintetizzato con questa dichiarazione, che ha rilasciato all'altro grande quotidiano milanese, rivale di quello proprietà degli Agnelli a Torino. Ha detto laconicamente il «Drake»:

«E' ora che i piloti ed i costruttori si riuniscano per discutere a fondo il problema e per presentare ai legislatori ed agli organizzatori condizioni precise, non suscettibili di ricorrenze compromessi. Così non si può più andare avanti».

Credete che basti accettare, da un uomo come lui, così impegnato sul fronte dell'agonismo automobilistico da quaranta anni, questa semplice considerazione?

Non c'è dubbio che preferiamo mille volte a confronto la frase di un altro uomo e tecnico delle corse come l'ing. CARLO CHITI la cui genialità tecnica, ampiamente dimostrata per essere stato lui ad indicare la strada

di diverse soluzioni di avanguardia tecnica (vedi, come primo esempio, il motore centrale che battezzò sull'ATS berlinetta) è stata accoppiato ad analoghe iniziative venutegli proprio dalla sua generosità umana di uomo che conosce i pericoli delle corse. A lui si deve l'idea iniziale dell'impianto antifiama negli abitacoli, presentato già sull'Alfa 33, e poi quello del serbatoio cellulare nelle cui vesciche corre il fluobrene ignifugo, serbatoio che non ha avuto l'appoggio che meritava anche in seno alla CSI e proprio da parte dei costruttori concorrenti.

L'ing. CARLO CHITI ha detto ad AUTOSPRINT una frase che noi siamo entusiasti di sottoscrivere e che deve essere il richiamo alla coscienza di tutti, oltre che la risposta più giusta per certi polemisti dal moralismo a bottone. Specialmente dovrebbe essere l'impegno irrinunciabile per tutti i protagonisti e i personaggi delle corse:

«Non sono immorali le corse motoristiche; è immorale che non si faccia tutto quello che si può, sul serio, per la sicurezza».

20 anni fa l'11 agosto

1953 NUVOLARI

moriva nel suo letto

Memori

11 AGOSTO 1953: quel giorno di venti anni fa moriva a Mantova, nel suo letto, TAZIO NUVOLARI, il campione dei campioni di automobilismo. Magari non per numero di gare vinte, ma per come vinte. La Sua generosità agonistica è diventata proverbiale, simbolo ed espressione dell'automobilismo sportivo in sé. La vita di Nuvolari è già leggenda.

AUTOSPRINT lo scorso anno Gli dedicò un fascicolo speciale e quest'anno, nella Festa dei Campioni, Lo onorerà come merita.

20 anni dopo vogliamo ricordare la data della Sua scomparsa, avvenuta nel suo letto, dopo aver cercato invano la morte sulle piste come Lui voleva, quando ormai era condannato dai polmoni bruciati dai gas di scarico. L'aveva cercata quella morte in pista al punto che Ferrari finì per negargli le sue macchine, non volendole legare alla scomparsa del grande pilota, dopo tante battaglie nelle quali TAZIO aveva sconfitto persino la morte.

Quel rifiuto dentro di sé Nuvolari forse non perdonò mai al «Drake», col quale da tempo aveva peraltro ingaggiato un confronto emblematico, quasi nel subcosciente di entrambi, per chi contasse di più nello sport automobilistico: se il Grande Campione o il Grande Animatore di questa cinquantennale sfida rombante al rischio!

Anche altri rifiuti vi erano stati tra loro. Perché Nuvolari fu antesignano in quelle battaglie polemiche col «Sire» di Maranello, che sembrano particolare prerogativa dei piloti italiani. Anche Nuvolari dovette lasciare la Squadra Ferrari nel momento in cui, antesignano «lavoratore» (del volante), chiedeva il fifty-fifty nel nome della Scuderia, che si chiamava Ferrari ma che trovò in TAZIO il simbolo vivente su quattro ruote dell'emblema del «cavallino», ereditato dalle glorie di Baracca, il pilota aeronautico dal coraggio-a-mille della Grande Guerra.

Quando vi fu la prima corsa a Modena, successiva al «divorzio», leggenda vuole che, sul monumento dei giardini di Modena che faceva da curva-boa nel punto più lento del percorso, ci fosse Enzo Ferrari, quasi a sfidare spavaldo la corsa dimostrativa che TAZIO faceva contro le sue ex macchine. E il fedele autista del «Drake» interpretava, con gesti significativi verso il pilota, lo stato d'animo di rivalità maturato tra i due.

Tazio Nuvolari! Nel Suo solo nome c'è la storia stessa dell'automobilismo da corsa. Il Suo nome, le Sue gesta, il Suo esempio, il Suo coraggio, mai come oggi vengono opportuni ad essere ricordati per questa ricorrenza, proprio nel momento in cui l'automobilismo da corsa subisce una lapidazione spietata, che porta in pratica all'ignobile traguardo del disprezzo verso chi, in tutta serenità, lo si voglia o no, ha sacrificato il suo bene più prezioso a questa passione. E ciò in un mondo in cui non si sacrifica più niente, se non al Dio dell'egoismo più falsamente moralistico!

m. s.

Il ricordo di Nuvolari suscita ancora reverenza fra gli appassionati stranieri e specialmente inglesi della passata generazione. Il suo nome però è uno dei pochissimi, nell'era post-bellica, a essere conosciuto anche da entusiasti più giovani dello sport automobilistico. Parlando dei grandi piloti, il suo amico Eason Gibson osserva che l'affezionato nomignolo dato a Nuvolari dagli inglesi, « il grande ometto », è forse più adatto di tutte le ampollose definizioni del conti-

nente. « Col coraggio e la decisione dei pionieri, egli uguagliò i piloti moderni in abilità, doti e intelligenza ». La sua gara che maggiormente si ricorda in Inghilterra è il TT del 1933, ove diede prova di incredibile virtuosismo, pilotando una MG Magnette K3, che portò alla vittoria contro ogni avversità e contro conduttori di spicco. Per ottenerla dovette migliorare il record del circuito per ben sette volte, durante la gara, con una vettura che non conosceva affatto.

al TAZIO





In memoria di un ragazzo amico, WILLIAMSON il «rosso» e in rispetto alla pena del suo «padre da corsa» WHEATCROFT

Nel destino di ROGER il dramma di TOM



Alla fine della stagione 1972, quando dominando la scena europea della F. 3 si era imposto all'attenzione degli esperti come il più promettente tra i piloti delle giovani leve, sia la BRM che la Gulf offrirono a Roger Williamson di svolgere dei test e la possibilità di entrare a far parte delle rispettive squadre ufficiali di F. 1 e sport. Ma Roger, malgrado il promettente test di Silverstone con la BRM, non accettò: doveva la scoperta del suo talento ad un uomo, ricco, simpatico e appassionatissimo. Tom Wheatcroft che aveva già tracciato per lui un programma denso e ambizioso come la scalata al titolo europeo di F. 2 con la GRD e la stessa costruzione di una GRD di F. 1 per il 1974.

Del resto, Williamson e Wheatcroft erano diventati una coppia inseparabile da quando il magnate inglese, proprietario del museo di Donington, aveva puntato su di lui offrendogli la macchina per vincere i due campionati di F. 3 Shell e Forward Trust. Erano anche della stessa zona, Leicestershire, e tanto somiglianti da poter sembrare padre e figlio. Probabilmente, Williamson sarebbe riuscito ugualmente ad emergere senza Wheatcroft, lo aveva già dimostrato con la bella stagione '71 nella F. 3 e con la vincita dell'ambito Grovewood Award, il premio per la promessa dell'anno. Ma ormai la strada era quella, e i due sembravano destinati ad arrivare a qualsiasi traguardo disponendo insieme delle due doti fondamentali per emergere: classe e denaro.

L'incidente di NIVELLES

Ma il destino aveva deciso che questo programma non si avverasse: la GRD 1973 di F. 2 si dimostrò ben presto non competitiva. Roger, protagonista in molte occasioni, riuscì anche a stare in testa qualche volta, ma poi i motori si rompevano e il telaio era sempre al di sotto della necessità. Passavano le gare e insieme alle gare la possibilità di arrivare al titolo europeo con i punti che non si conquistavano. La decisione di un cambiamento di rotta venne presa a Nivelles, nemmeno due anni fa: Roger uscì di strada in modo disastroso durante le prove con la GRD per la rottura di un tubo del freno. Rimase contuso e zoppicante, si ferì al naso e soprattutto il suo morale cadde così in basso da fargli cambiare anche il carattere. La macchina era da buttare e Wheatcroft non ebbe esitazioni. Basta GRD e basta progetti di F. 1 con quella marca: la macchina vin-

cente era la March BMW e acquistò subito la March BMW.

A Rouen, alla sua prima gara con la nuova macchina, il rosso Roger fu subito in testa. A Monza vinse e dopo la vittoria ci chiese di accompagnarlo ai telefoni per chiamare l'Inghilterra: voleva avvisare subito Tom che da tanto tempo aspettava un nuovo successo. Era felice, tanto da essere tornato quello dello scorso anno quando senza troppi complessi si presentò a qualche gara della F. 2, tanto per studiare l'ambiente, anche allora con una March. Dopo la vittoria monzese ci disse anche che avrebbe corso in F. 1 a Silverstone: sperava che Tom riuscisse ad accordarsi per avere la terza McLaren. Invece Schecter fece quella splendida corsa al Ricard e al pupillo di Wheatcroft fu affidata la March ufficiale.

Ma la F. 1 non doveva portare fortuna a Roger: fu tra quelli a entrare nell'incidente al primo passaggio e la macchina uscì tanto conciata da far pensare che non sarebbe stata pronta neppure per l'Olanda. A Misano, domenica scorsa, ci diceva che era ancora incerto se sarebbe andato in Svezia con la F. 2 oppure in Olanda, perché forse alla March non sarebbero riusciti a completare la ricostruzione.

Ora che il Trofeo d'Europa era per lui irraggiungibile, aveva infatti accettato di sostituire Jarier tutte le volte che il pilota ufficiale della Casa fosse stato impegnato a difendere il suo titolo di F. 2 in gare concomitanti con quella di F. 1.

La GRD non competitiva, la perdita di speranze per il campionato europeo, lo spostamento della data del Gran Premio d'Olanda, la March F. 1 finita all'ultimo momento sono state alcune delle circostanze che hanno voluto la tragica conclusione della sua carriera. I suoi colleghi dicevano che voleva correre in ogni condizione, su ogni pista, con qualsiasi macchina. I giornalisti inglesi lo definivano, già dalle prime corse, come un pilota con la guida da «tigre»; teneva la testa curva in avanti, quasi volesse balzare sull'avversario come un felino, e anche per questo si diceva che fosse «cattivo». Ma era solo grinta.

Noi lo avevamo ritrovato a Misano e a Monza ancora felice e allegro come al tempo in cui toccava sempre a lui vincere. Scherzava con l'aria serissima per poi scoppiare in una fragorosa risata: fingeva di non trovare più la sua auto o di sbagliare salendo su quella di un avversario, sparava battute l'una dopo l'altra col suo terribile accento di Leicester, divertendosi un mondo. Naturalmente vogliamo ricordarlo così e vogliamo anche stare convinti che non è

stato cosciente del dramma che insieme a lui stava vivendo David Purley nella generosissima, splendida e purtroppo vana impresa di far ciò che sarebbe toccato agli sciagurati commissari che non hanno mosso un dito davanti alla tragedia.

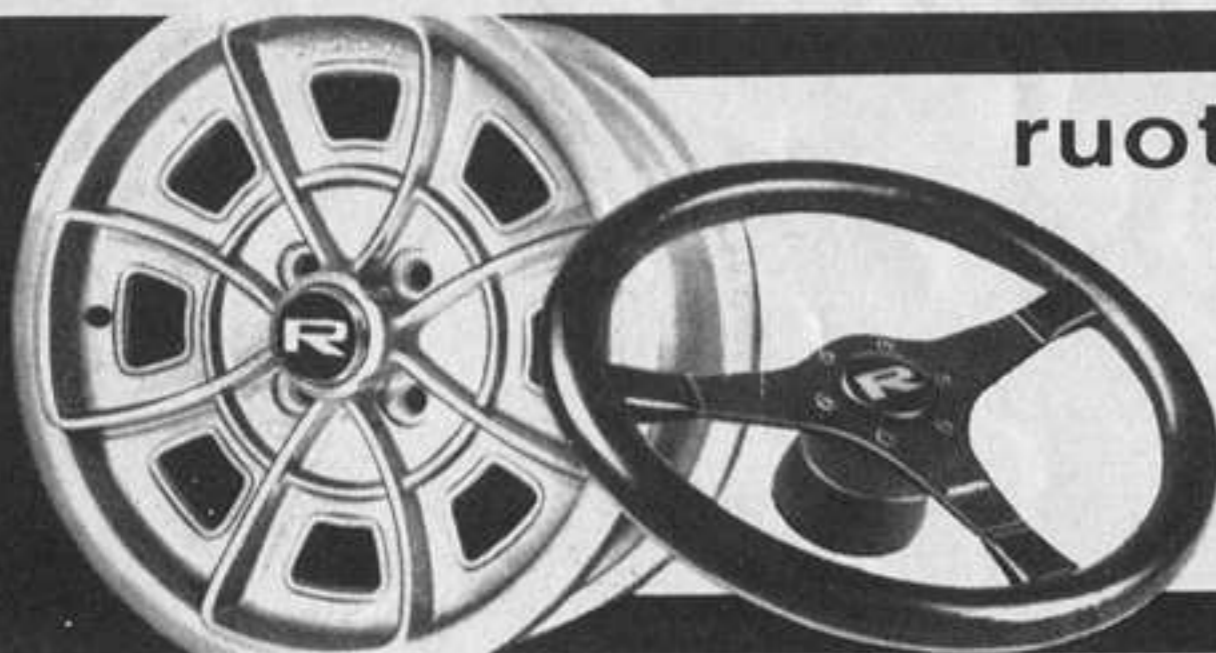
Purley è inglese come Williamson, ha 28 anni, è del Sussex e stava lottando in F. 3 quando Williamson arrivò, tre anni più giovane di lui, a cominciare la catena dei successi. Corse in F. 2 lo scorso anno, con una March, fece anche una esperienza in F. 1 a Brands Hatch e quest'anno tornò alla Formula Atlantic per contenere i costi che il padre sponsor — titolare della Lec Refrigerator — cominciava a fargli pesare. I successi in Formula Atlantic hanno fatto però avere un ripensamento al padre, che a Montecarlo gli offrì il modo di tornare in F. 1 con la March. Nuova breve esperienza a Silverstone e poi la gara dove il coraggioso Purley ha dato un saggio di abnegazione a milioni di spettatori allibiti di fronte ai teleschermi.

A 16 anni sul kart

Vedendolo agire, si capiva la tragedia che stava vivendo, impotente di fronte a una circostanza che stava strappandogli un amico. Ha fatto tutto: ha tentato di rovesciare l'auto capovolta, è corso a prendere l'estintore, si è chinato per cercare di vedere come stesse lo sventurato compagno, ha diretto le operazioni fino a quando non ha dovuto capacitarsi che tutto era finito. Allora è risalito sulla sua March ed è tornato sconvolto ai box, dimenticando di essere lui stesso uno dei piloti che stavano correndo il Gran Premio.

La carriera di Williamson era cominciata quando aveva 16 anni con i kart. A 18, nel 1967, Roger esordì con un Mini a Mallory Park e nel corso dell'anno vinse 14 gare. Per questo nel '68 decise di acquistare una Cooper di F. 3, quella che aveva usato Bond, ma fu tanto sfortunato che la macchina finì distrutta nell'incendio del garage. Nel '69 e nel '70 corse con un'Anglia turismo e vinse il campionato. Nel '71, con la March F. 3, iniziò a correre in monoposto e vinse 13 prove e un campionato. Fu così che Tom Wheatcroft lo scopersse e insieme iniziarono una carriera che nessuno avrebbe immaginato tanto breve e triste.

Gabriela Noris



ruote e volanti

RUSSPA

RUSPACROMO

10070 ROBASSOMERO (TORINO)
VIA CRISTOFORO COLOMBO 2

L'Istituto Macchine della Facoltà di ingegneria dell'UNIVERSITA' di Pisa all'avanguardia per le automobili

Nella pineta di TOMBOLO nasce una F. 1

SPECIALE PER AUTOSPRINT

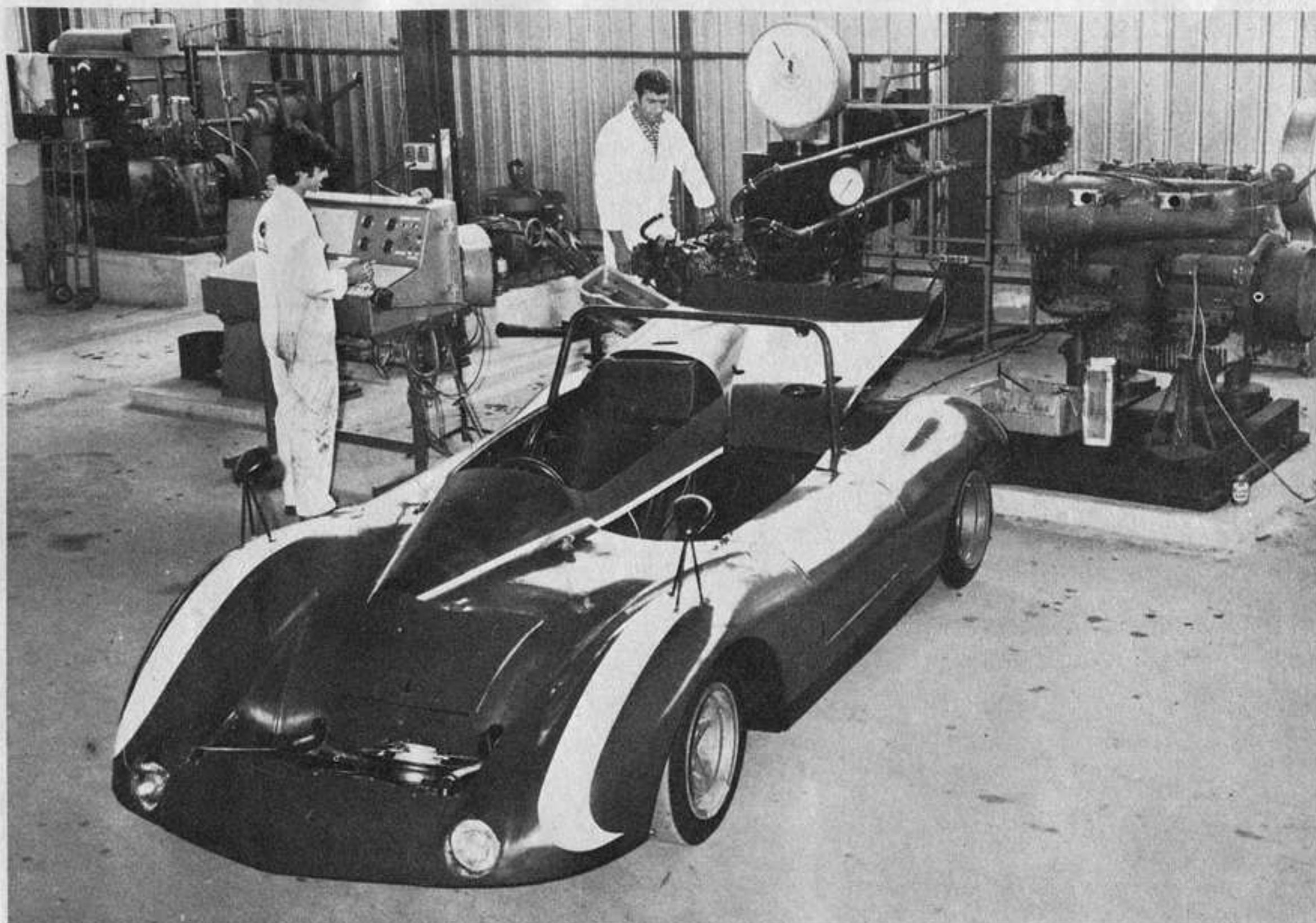
PISA. L'Istituto di macchine della facoltà di ingegneria dell'Università di Pisa va assumendo nel mondo dell'automobile una sempre maggiore importanza. E non soltanto perché essendo una delle componenti della facoltà riassume e sintetizza il lavoro di molti studenti ma perché guarda al futuro con solidi elementi di base.

Il nostro incontro con il Presidente prof. ing. Dino Dini, una delle più eminenti autorità mondiali nel campo dell'astronautica e dell'inquinamento motoristico, avvenuto durante la nostra intervista agli ingg. Nardi e Bizzarrini che presiedono con uno stuolo di venti tecnici alla costruzione di una vettura sport-prototipo gr. 5 e ad una di F. 1, ci ha offerto una favorevole occasione per conoscere il suo pensiero sull'andamento e la ge-

stione dell'istituto e su quanto egli poteva prevedere sul futuro dei due laboratori dipendenti dall'Istituto.

Uno è contiguo allo stabile della facoltà e riservato sia alla risoluzione dei problemi dell'inquinamento motoristico, sia nella ricerca fluidica (una ricerca che se opportunamente sviluppata in collaborazione con le industrie del settore potrebbe dare risultati eccellenti in applicazioni motoristiche con comandi ed alimentazioni fluidiche), sia in bioingegneria con riferimento ai cuori, polmoni, reni artificiali; il secondo situato nella pineta di Tombolo, denominato Centro Ricerche Automobilistiche per le ricerche nel campo dei motori, dei telai, delle sospensioni ecc.

Il prof. Dini illustrandoci i due laboratori ci ha dichiarato: «Il concetto essenziale di questi due laboratori ha tre scopi: didattico, ricerca pura,



La F. 1

Motore: basamento da Lamborghini GTV, cilindrata 3000 cc a 12 cilindri a V di 60°, iniezione Lucas, accensione elettronica CDS. Alesaggio 77 mm. Corsa 55,5 mm. Teste speciali a due valvole con rapporto di compressione 11,5:1. Valvole di aspirazione del Ø 44, valvole di scarico di Ø 41. Camera di scoppio emisferica, condotti di aspirazione di Ø 32, condotti di scarico di Ø 37 a Ø 40; collettore di scarico 3 a 3 cilindri con il sistema della tubazione principale e tubazione secondaria sperimentato nella sport prototipo. Regime massimo di rotazione 10500 g/m potenza letta 430 HP. Coppia massima a 8300 g/m 36 kgm, a 5000 g/m 27 kgm, a 3000 g/m 18,5 kgm.

Freni: a disco Girling. **Sterzo:** a cremagliera Autodelta. **Radiatore acqua:** in posizione anteriore orizzontale completamente raffreddato da due elettroventilatori.

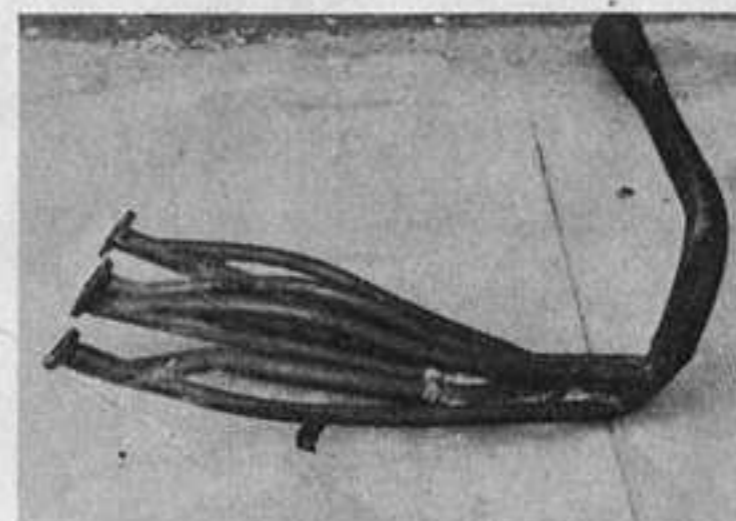
Sospensioni: anteriori e posteriori del tipo De Dion indipendenti ad altissimo centro di rollio con geometria corretta. Angolo di rollio massimo della vettura con accelerazione trasversale 5 G, 1°50'. Angolo di camber a +60 1°45'. Molle ad alta flessibilità.

Frizione: a due dischi in rame a secco. **Carter olio:** identico a quello della sport

Gli identi-kit

prototipo a sistema misto. **Cambio e differenziale:** Autodelta 3000. Telaio in blocco con la carrozzeria in vetroresina senza spoiler né anteriore né posteriore e telaio rinforzato da tubi e centine in alluminio anticorrosivo. **Dimensioni:** passo 2,350 m. Carreggiata anteriore 1,550 m. Carreggiata posteriore 1,600 m. Altezza dal suolo 80 mm. Peso della struttura con carrozzeria kg 38,5 compresi tutti gli aggiornamenti di sicurezza. **Ruote:** 11x13 pollici anteriori, 17x13 pollici posteriori.

Pneumatici: da definire.



Il collettore di scarico a tubi sdoppiati della Sport-128

La Sport

Motore: Fiat 128, cilindrata 1294 cc. Alesaggio 86 mm. Corsa 55,5 mm. Rapporto di compressione 11,6:1. Potenza rilevata al banco 161 HP a 8850 g/m. Coppia massima: 14 kgm a 7000 g/m, 11,5 kgm a 5000 g/m, 9 = kgm a 3000 g/m.

Cambio: Colotti a 5 marce con autobloccante a coppia frenata.

Sterzo: a cremagliera con tutta sterzata da destra a sinistra. Numero di giri del volante 1 e 3/4.

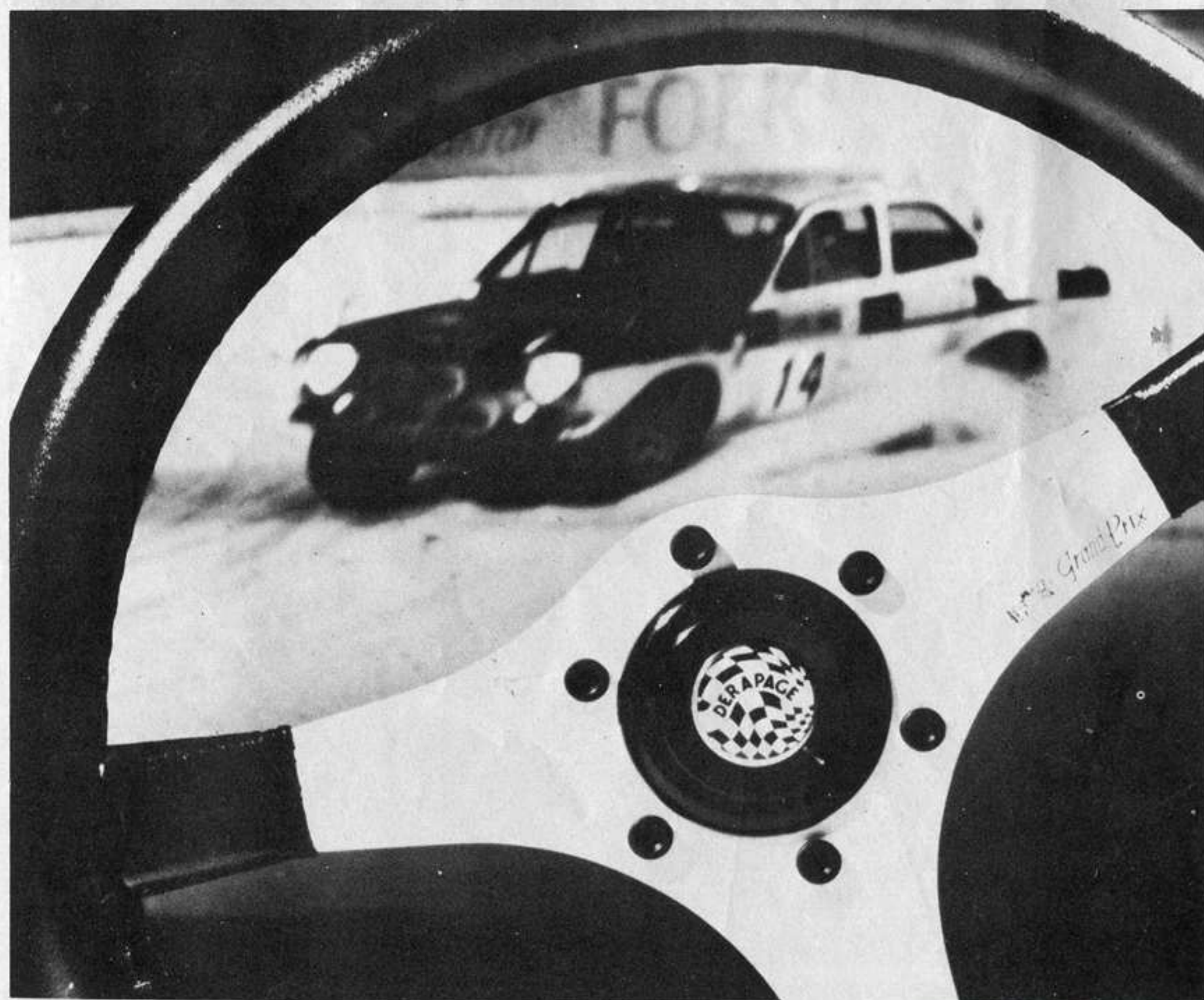
Freni: impianto frenante a disco della Fiat 124.

Sospensioni: indipendenti a bracci trapezoidali anteriormente e a bracci triangolari con puntoni nella parte superiore e con bielletta e puntoni nella parte inferiore nelle posteriori.

Ruote: Campagnolo da 8x13 pollici anteriormente, 11x13 pollici posteriormente.

Pneumatici: Dunlop tipo slick da 180/500 posteriormente.

Dimensioni: passo 2,200 m. Carreggiata anteriore 1,380 m. Carreggiata posteriore 1,400 m. Altezza dal suolo 100 mm. Peso totale 524 kg.

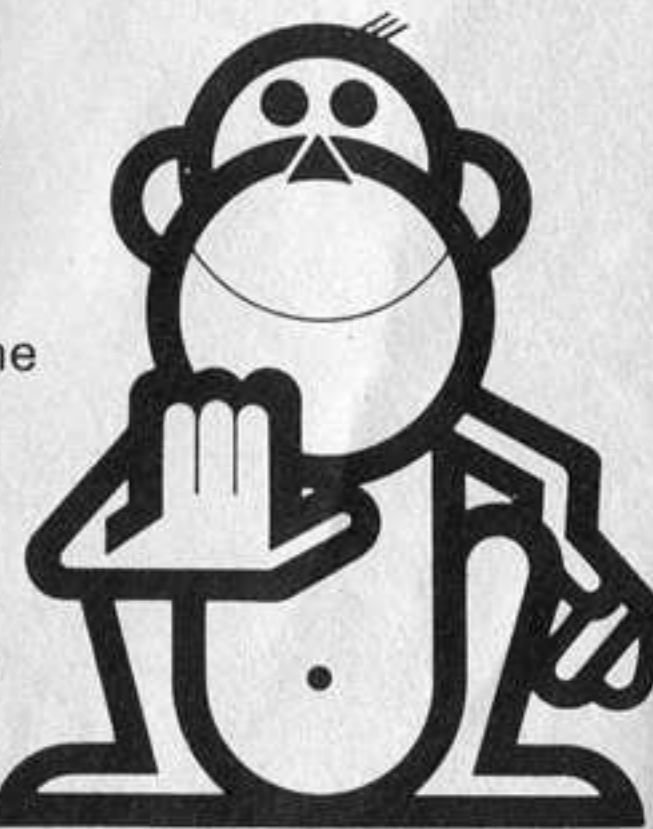


DERAPAGE in sicurezza

CON IL NUOVISSIMO VOLANTE 'GRAND PRIX' A STRUTTURA MONOLITICA NERVATA

Il rivestimento in pelle di qualità superiore assicura durata eccezionale. Il grado di morbidezza della imbottitura e la sezione dell'anello sono stati studiati con l'ausilio dell'esperienza di molti rally-men italiani ed esteri. Disponibile per tutte le vetture italiane ed estere nei migliori negozi.

EVEREST
MANIFATTURA GOMMA



Filiali:
TORINO Via G. B. Niccolini 22 Tel. 711827 MILANO Via Lancetti 48 Tel. 6884477
ROMA Via R. R. Pereira 180 Tel. 3498077
Depositi:
NAPOLI Via F. Persico 50 Tel. 357361 CAGLIARI Via Asproni 5/7 Tel. 57831



A sinistra, la Sport di Bizzarrini che è stata sviluppata nel laboratorio nella pineta di Tombolo. Sopra, una prova di inquinamento

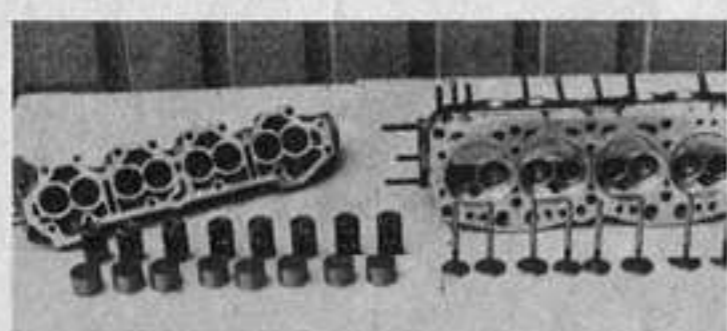
collaborazione con l'industria per ricerche a lunga scadenza. Purtroppo sino ad oggi a questi laboratori si rivolgono sempre con maggior frequenza le industrie americane, mentre il punto di incontro con le industrie italiane si è limitato per ora a ricerche eseguite per la Piaggio, per la Westinghouse (carburatori) e per la Benelli tramite la CDS costruttrice di accensioni elettroniche. Eppure questi laboratori sono efficientissimi, hanno la possibilità di effettuare ricerche a lunga scadenza a costi minimi e sono in sempre maggiore espansione. A Tombolo, ad esempio vedrà che si stanno costruendo e saranno pronti entro l'anno, due tunnel, uno subsonico per le autovetture ed uno supersonico per la missilistica. Le nuove strade non si creano in un giorno, ma sono certo che in futuro questi punti d'incontro con le industrie italiane si moltiplicheranno soprattutto perché come scrisse Albert Camus: "La lotta stessa per le sommità basta a riempire il cuore dell'uomo. Bisogna immaginare Sisifo felice".»

Vetturetta elettrica

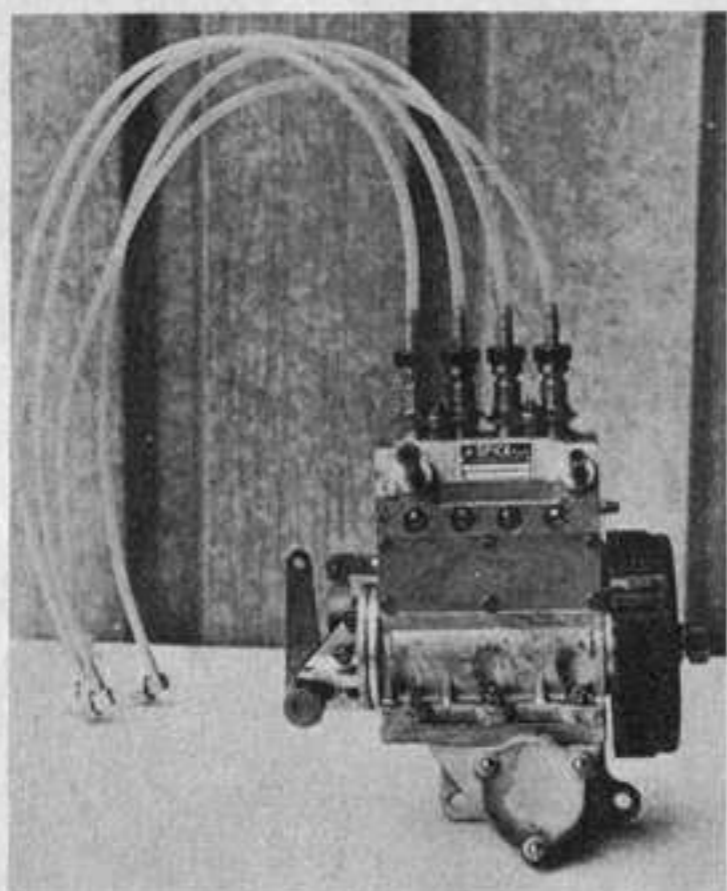
Ringraziato il prof. Dini per la sua chiara e brillante esposizione ci siamo trasferiti con gli ingegneri Nardi e Bizzarrini al Centro Ricerche Automobilistiche di Tombolo dove il «team» dell'Istituto di Macchine ha proposto idee piuttosto concrete per una vettura sport-prototipo gr. 5, una vettura di F. 1 ed ha allo studio una vettura ecologica per la città (una vetturina elettrica con ricarica mediante motore a scoppio non inquinante). Scopi di queste costruzioni, ci hanno detto i due ingegneri, sono stati: ricerca di una curva di potenza utilizzabile in un motore da 3000 a 10000 g/m; ricerca di ottenere un telaio dalla massima leggerezza con la massima rigidità; ricerca per ottenere sulle sospensioni il mantenimento della generatrice del pneumatico sempre parallela al terreno pur avendo scuotimenti accettabili.

Del motore di F. 1 che dopo la prova al banco è attualmen-

te alla Breda di Torino per modifiche alla testata ci limiteremo alla sola scheda tecnica riservandoci, come ci hanno promesso gli ingegneri di ritornare sull'argomento alla fine di agosto, quando il motore sarà riportato sul banco di prova.

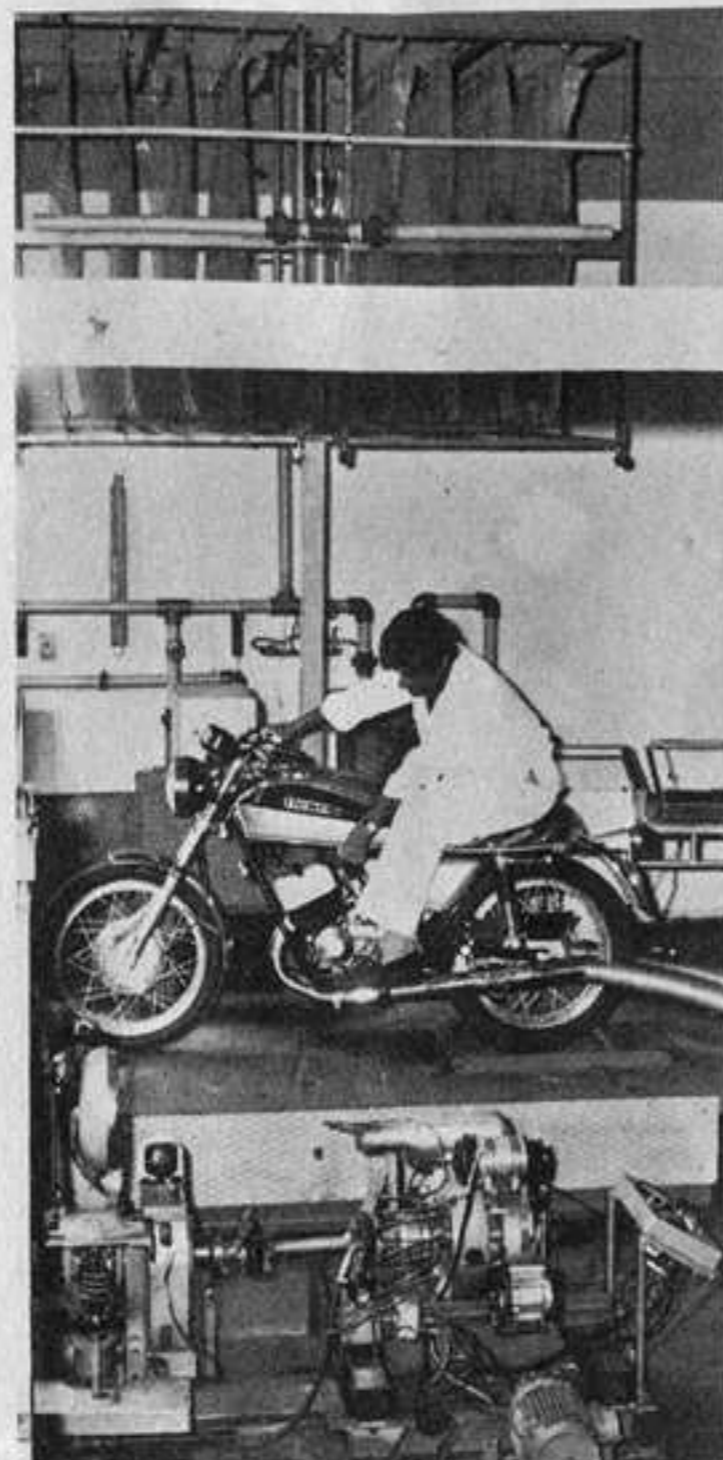


Sopra, la distribuzione del motore 128. Sotto, la pompa di iniezione indiretta della Spica



La coppa olio Alquati adattata alla Sport di Bizzarrini

Per quanto si riferisce invece alla sport-prototipo visto alla Targa il cui motore è stato smontato per verifiche e modifiche diremo che si trovano sulla vettura soluzioni di avanguardia. Su un telaio in blocco con la carrozzeria di profilo molto aerodinamico derivato da studi al tunnel, in vetroresina rinforzata da tubi rotondi portanti il liquido di



Una Benelli 250 sul banco a rulli per prove d'accensione

raffreddamento dal motore al radiatore anteriore quasi orizzontale e raffreddato al 70% con elettroventilatore 30% con flusso aerodinamico che opera anche come spoiler deportante, è montato un motore derivato dal Fiat 128, ad iniezione Spica ed accensione elettronica CDS.

Alto centro di rollio

Ovviamente l'architettura adottata offre alla vettura una stabilità elevatissima grazie anche all'alto centro di rollio ed alta flessibilità delle molle delle sospensioni anteriori e posteriori indipendenti con barre stabilizzatrici. Insomma una bella esecuzione d'una soluzione indovinata, di cui abbiamo ammirato sinceramente la completezza e la semplicità. Altre soluzioni che ci sono apparse degne di menzione: le valvole speciali di Ø 41 comandate da bicchierini della Fiat Dino; collettore di scario a due diametri: uno principale di Ø 29 ed uno secondario di Ø 22 con lunghezza del raccordo del diametro principale di 400mm e del diametro secondario di 55mm che permette al motore di funzionare regolarmente da 1000 a 8500 g/m; coppa dell'olio a sistema misto: secco con sottocoppa ed umido con raffreddamento ventilato con esclusione dell'impianto di radiatore.

In definitiva, perciò, il Centro Ricerche Automobilistiche ha costruito una sport-prototipo in cui si esalta il singolare assetto della vettura ed una possibilità di avere una curva di potenza utilizzabile da 3000 a 10000 g/m.

Carlo Burlando

• Sulle previsioni per il 1974, nel Team Surtees si dice che HAILWOOD, PACE e MASS sono ingaggiati per il 1974 (anche se Pace dà l'impressione di essersi impegnato invece soltanto per il 1973). Prima della gara di Zandvoort, EMERSON FITTIPALDI ha detto che vorrebbe restare alla Lotus per altri due anni, ma che non prenderà decisioni finché non sarà scaduto il contratto, in autunno. Ha anche detto che dopo quest'anno non vuole più correre in F. 2, ma che vorrebbe fare qualche gara di F. 5000 o Can-Am in America, oltre forse a partecipare a qualche corsa per turismo.



Kit 127 CAN-AM

composto da:

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

Ecco la tua nuova FIAT 127 CAN-AM.

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

Design Bertone

can-am

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



auto mirage dune-buggy

LA PIU' SEXY SEXY SEXY SEXY SEXY



... e non solo perchè va in ogni posto: su sabbia, al mare, in campagna e vi accompagna nelle ore più belle delle vostre vacanze

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

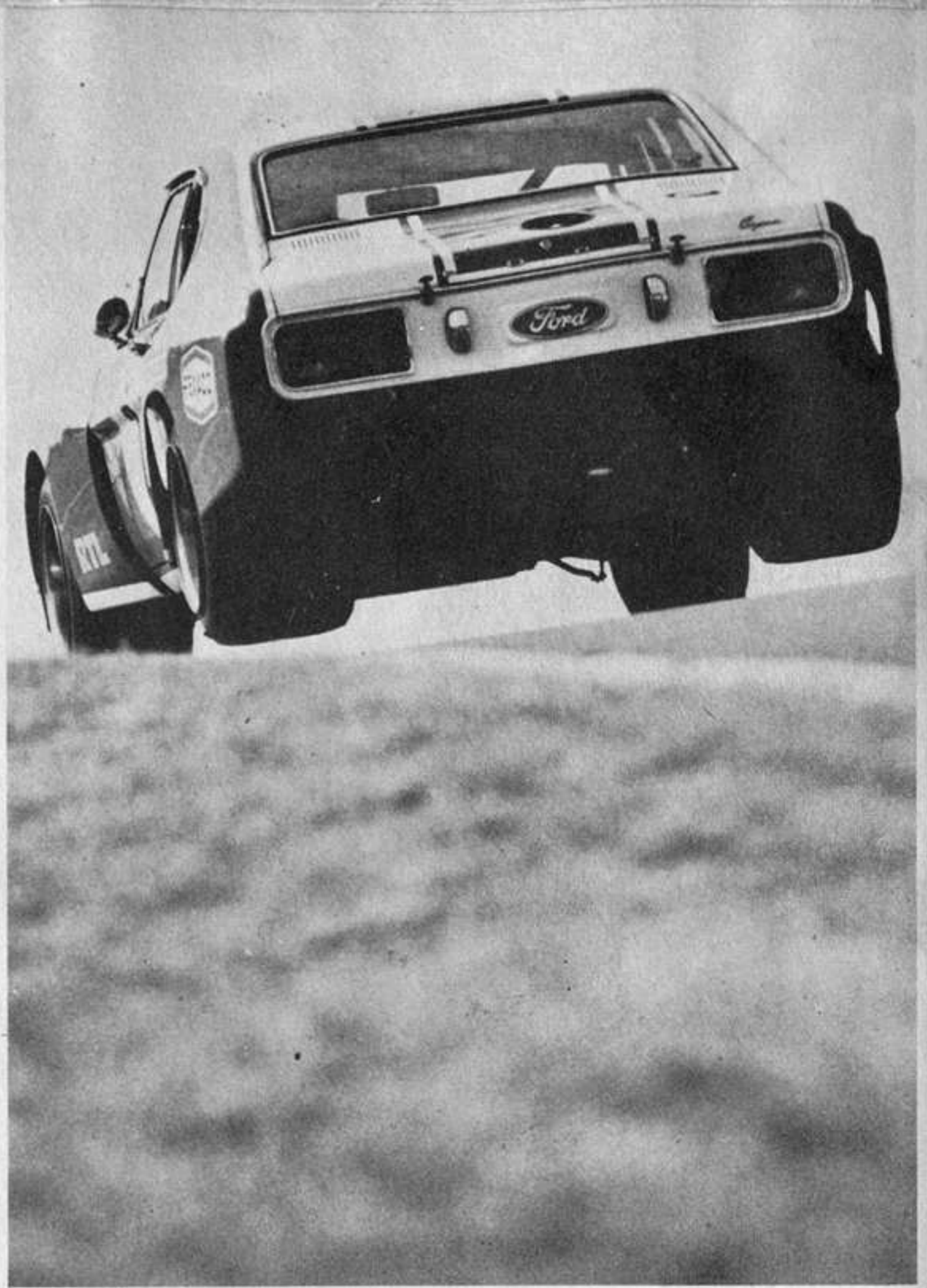
automirage

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

TURbamento tecnico

CONTINUAZIONE

La 6 ore del Nurburgring e la 24 ore di Spa hanno rappresentato due grosse battute d'arresto per la Ford, le cui Capri non sono riuscite a tenere il passo delle BMW « alate ». Nella foto sotto, la Capri di Fritzinger-Heyer, decima assoluta al Ring. A destra, le Capri ufficiali volano, senza le ali che aiutano le BMW a stare in strada



Ritorno alla POVERTA'

Qualcuno sostiene, ed è vero, che i « prototipi » attualmente non sono le vetture che eravamo abituati a conoscere come tali, quelle che ora si chiamano Sport, ma le Turismo gruppo 2. Un poco alla volta, le « derivate dalla serie » perdono tutti gli addentellati con la vettura d'origine, conservandone praticamente solo l'aspetto esteriore. Silhouettes, insomma.

L'ultimo attentato alla « serie » è stato, senza dubbio, l'alettone completo di deflettore sul tetto tirato fuori da Neerpasch sulle sue BMW, e che dal Nurburgring in avanti ha fatto decisamente pesare la bilancia dalla parte di Monaco. Ormai la « ricerca avanzata » che stanno compiendo Ford-Colonia e BMW ha accumulato una serie di esperienze tali, e non si è certo fermata qui, da porre le Turismo tedesche al vertice della tecnica di trasformazione.

Il mondo delle vetture di serie è insomma profondamente turbato, ed è logico che una « rilettura » dei canoni tecnici della categoria si imponga, magari con un ritorno all'antica « povertà » regolamentare che, oltre a contenere i costi, contemporaneamente rimetterebbe in corsa molti modelli con qualità innate ma poco seguiti dalle Case, in fatto di omologazioni.

Per lo meno, si tornerebbe a chiamare le cose con il loro nome. Una vettura qualsiasi, prodotta in larga serie e leggermente modificata potrebbe cioè chiamarsi « derivata dalla serie »; ma la stessa vettura con freni diversi, cambio diverso, parti della carrozzeria diverse, appendici aerodinamiche, testate speciali e via discorrendo, si chiamerebbe « prototipo ». Né più né meno di quei prototipi stradali, come la Simca CG, la Jidé, la Stratos che, prescindendo dalla costruzione in larga serie della loro scocca, sono in realtà « prefigurazioni » di vetture costruibili in serie, ed in quanto tali svolgono il loro ruolo di laboratorio per soluzioni che solo l'impegno agonistico è in grado di verificare efficacemente.



Alla staccata della curva della Source, il punto più lento del velocissimo tracciato belga, ecco la BMW di Amon-Stuck. Sotto, la ruota anteriore sinistra della Ford Capri di Mass, dopo il cedimento della sospensione. A destra, la BMW 3 litri gruppo 1 di Laurent « taglia » davanti alla Camaro di Hunt



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





La BMW vincitrice ripresa posteriormente. Il grosso spoiler anteriore e soprattutto l'alettone posteriore la rendono stabilissima. Sotto, l'arrivo vittorioso, a fari accesi, della unica BMW-Casa superstita, con al volante Quester. L'entusiasmo dei meccanici e di Hezemans, gettatisi in pista, copre la visuale



Dalla 24 ORE di SPA l'accusa delle CIFRE

La «sostituzione» si paga cara

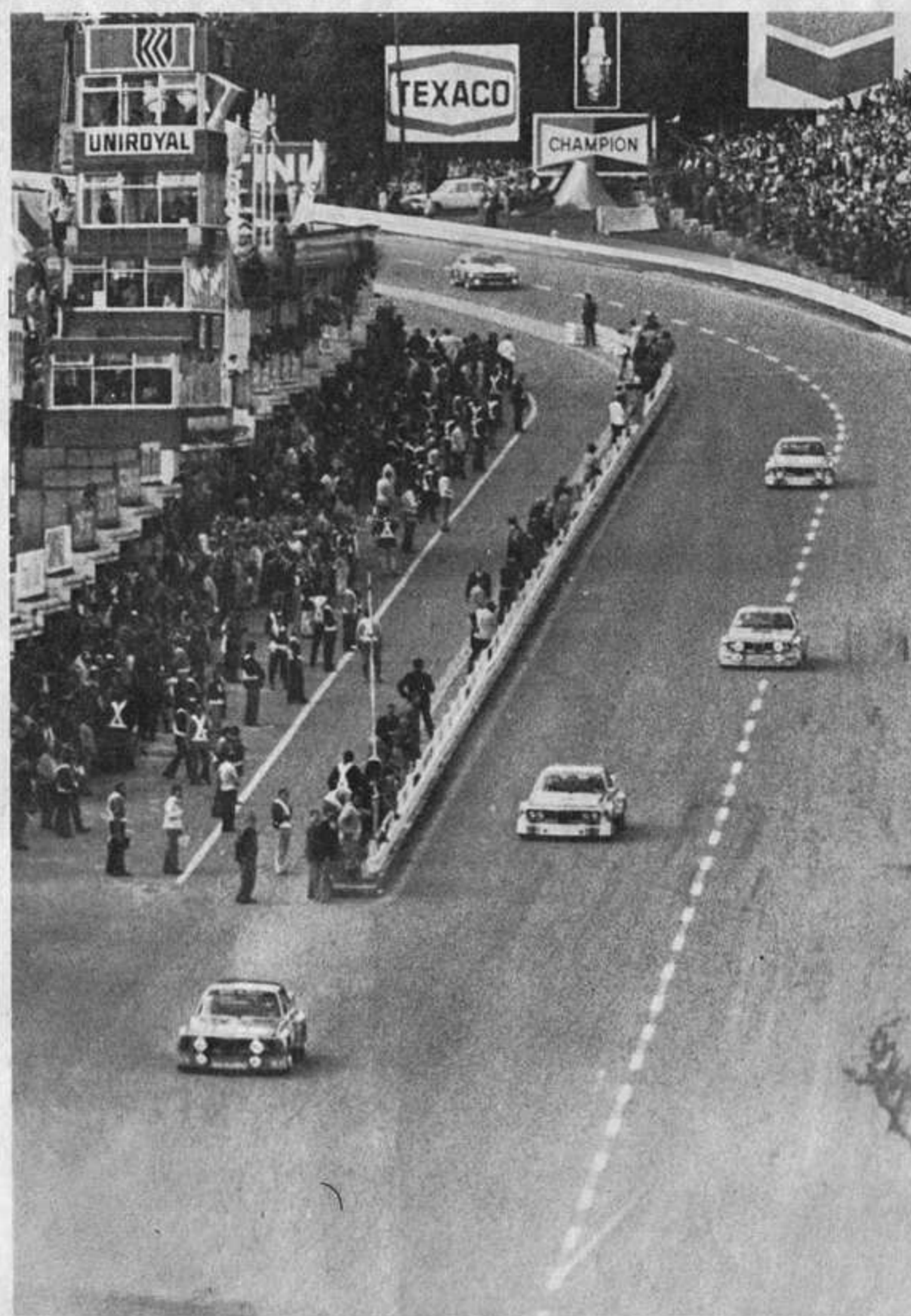
BRUXELLES - La 24 Ore di Francorchamps vista con la lente d'ingrandimento è molto significativa. Si può evidentemente fare dire alle cifre ciò che si vuole, ma nel caso specifico queste parlano da sole. Il calo globale è tutto sommato abbastanza importante. Lo stesso vale, quando si esaminano separatamente i gruppi 2 e 1 (vetture turismo speciale e di serie). Nel caso delle gruppo 2, più precisamente, questo calo è particolarmente notevole, soprattutto nella divisione di oltre 2000 cc. L'elaborazione della meccanica è tale che pare assai difficile che questa possa reggere per tanto tempo. Nel caso delle gruppo 1, per contro, le vetture hanno dato una nuova prova della loro robustezza, tanto in assoluto che nelle classi fino a oltre i 2000 cc. Per concludere, è strano constatare che la prima vettura classificata, fra le gruppo 1, l'Opel Commodore di Tricot-Haxhe, al terzo posto dietro la BMW di Hezemans-Quester e la Ford Capri di Mass-Stuck, si trova soltanto a km 331 dai primi e a 115 dai secondi.

Chilometro più, chilometro meno, la stessa cosa si ripete per la BMW 3.0 SI gruppo 1 di Laurent-Pedro. Inoltre anche se ci sono due gruppo 2 ai due primi posti, tutte quelle che seguono, fino alla decima, sono del gruppo 1, la nona e la decima sotto i 2000 cc!

Si potrebbe dilungarsi su queste statistiche, ma la tabella che pubblichiamo non vi sembra chiara a sufficienza?

André Royez

Vetture	Partenza	Arrivo	%
Vetture	60	27	45
Gruppo 2	34	11	32,3
Gruppo 1	26	16	61,5
+ 2000 cc	25	11	44
- 2000 cc	35	16	45,7
+ 2000 cc Gr. 2	11	3	27,2
- 2000 cc Gr. 2	23	8	34,7
+ 2000 cc Gr. 1	14	8	57,1
- 2000 cc Gr. 1	12	8	66,6



Al termine del primo giro di gara, sono quattro le BMW in testa alla corsa. Si tratta di Muir, Amon, Peltier ed Hezemans. Dalla curva, sta sbucando la prima Ford, quella di Mass, già staccata. Sotto, alla fine, tutti si raggruppano. Ecco il «seguito» della Capri



In sbandata la BMW-Alpina di Muir-Joisten, che provocherà poi l'incidente notturno multiplo

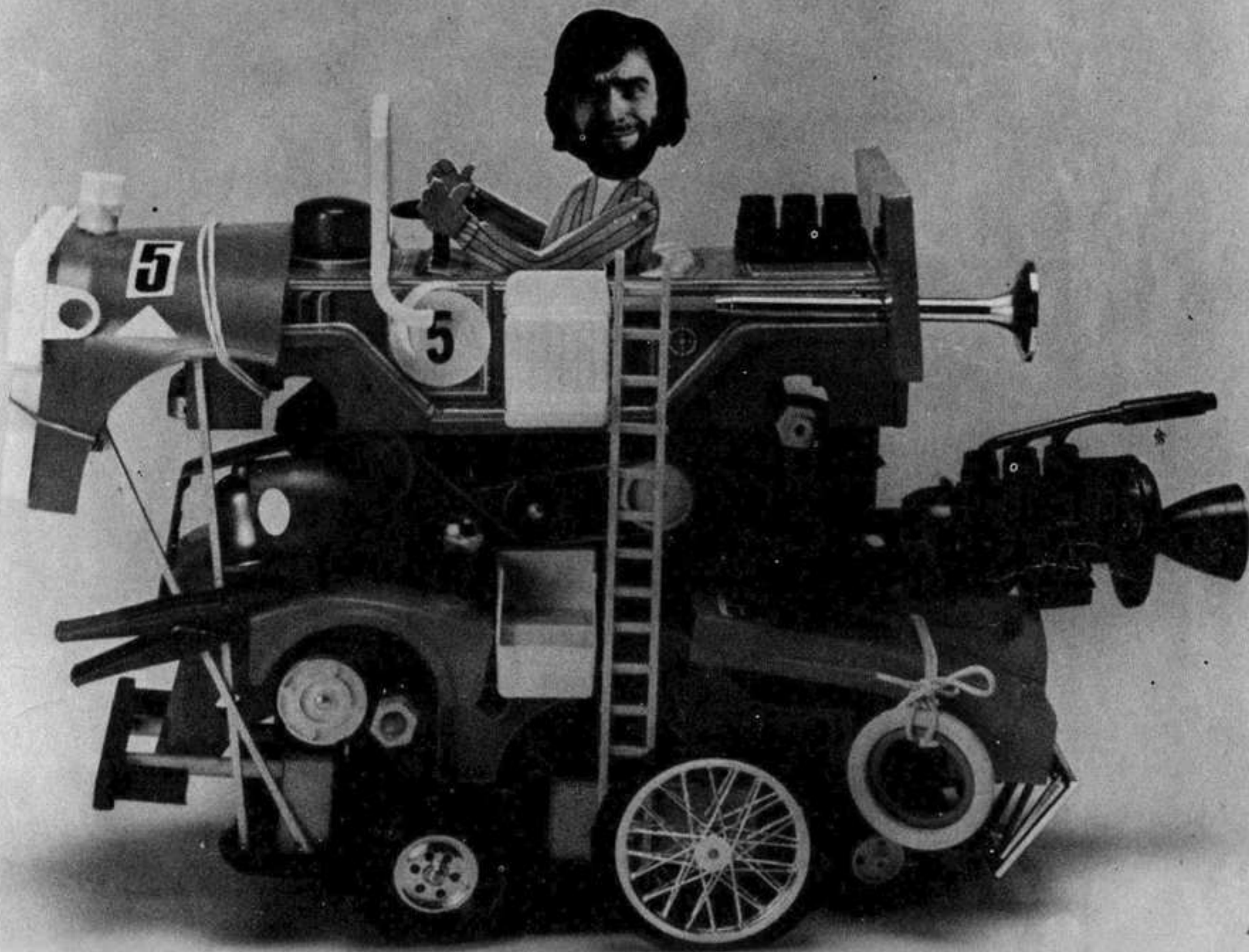


Sopra, una delle molte fermate della Capri di Mass-Fitzpatrick. Sotto, la Toyota che ha vinto la prima divisione



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

**Trapianto con rigetto.
Non rischiatelo!**



Usate ricambi originali



**LE BATTERIE FIAMM
SI PRESENTANO COSÌ**



- Rispondono a rigorosi capitolati delle grandi case automobilistiche
- Sono prodotte in una vasta gamma, oggi arricchita dalla serie in polipropilene, che soddisfa qualsiasi esigenza e copre tutti gli impieghi
- Sono a disposizione degli utenti su tutto il territorio nazionale grazie a una qualificata e capillare rete di vendita

FIAMM: la Casa che produce anche le famose trombe elettropneumatiche

**I pro e i contro regolamentari
della corsa francese a tappe**

Come si può vincere il TOUR con un computer in testa

MARSIGLIA - Dal 14 al 23 settembre il Tour de France segnerà la ripresa della stagione rallystica francese, con impeto tanto maggiore in quanto il suo importantissimo coefficiente 13 rischia di essere determinante per il campionato di Francia. Ancora una volta protesteremo contro questo «moltiplicatore» del tutto fuori posto di fronte al 14 del Rally di Montecarlo e soprattutto al 9 dei rallies del campionato del mondo (TAP, Italia, East African Safari, Marocco, RAC, Corsica ecc.) e perfino al 6 del Criterium Neige et Glace o della Ronde Cévenole.

La situazione è soprattutto sorprendente, per non dire incoerente, perché il Tour è valevole anche in modo specifico per il campionato dei circuiti e per quello europeo GT, e inoltre un'aggiunta nel regolamento dice che le penalizzazioni stradali saranno simboliche: 1" per 1' di ritardo, 2" per 2', 3" per 3' e così via... in accordo — bisogna precisarlo — con il regolamento dell'FFSA.

Quanto all'itinerario, nonostante l'applicazione di un coefficiente di riduzione per i circuiti (4), sussiste un netto squilibrio: otto corse in salite o promontaggio totale (km 1047,300) diviso per quattro dà ancora km 261,825, per essere precisi, cioè quasi il doppio. Potendo parlare come uno che sa che quello che dice, avendo vinto la turismo di serie lo scorso anno con Ragnotti, su una Chevrolet Camaro, affermo che in effetti ai concorrenti che dispongono di grosse cilindrate basta «costruire» la loro corsa in circuito, calcolando il giusto vantaggio necessario che si sa di potere conservare nei cronometraggi e il gioco è fatto... in economia, a patto di avere un calcolatore IBM den-

tro la cassa.

Chiarimo bene e, soprattutto non crediate il contrario della mia intima convinzione: il Tour Auto è una bellissima corsa, originale e appassionante e, del resto, conto senz'altro essere a Nizza il 14 settembre e, se possibile, tornarci il 23. E' addirittura una delle cinque o sei corse che ho veramente voglia di vincere. D'accordo con la maggioranza dei piloti e di altri, però, non riesco a inserirlo fra i rallies, giudicando l'importanza del suo coefficiente tanto più ingiustificata in quanto il regolamento esclude dalla corsa alcuni dei migliori animatori della lotta per il titolo nazionale. Certo, la squadra di Consten ha fatto un passo importante, con una categoria di prototipi stradali (in contrasto con i «prototipi che sono soltanto delle F. 1 carrozzate»). Eliminando l'ostacolo di un minimo di produzione (500 esemplari l'anno), che rappresenta un handicap per i piccoli costruttori, le cui vetture sono delle autentiche gran turismo, gli organizzatori hanno deciso di ammettere i veicoli di produzione non omologati dalla CSI (...) ma costruiti in un minimo di 50 esemplari con carrozzeria chiusa.

Evviva! Infatti è anormale vedere una Ligier, una Simca CG, una Jidé, una Lancia Stratos o anche un'Alpine Renault 1800 alleggerita di fronte a una Matra 670, a una Ferrari 312 PB.

Ma allora perché introdurre il concetto del peso? Seguendo quanto è stabilito, l'Alpine dovrebbe appesantire le sue berline di kg 120, la Jidé di 100, la Simca CG 1300 con compressore (dunque una 1800) di 110, la Ligier di 80. Non soltanto la «zavorra» rappresenta un handicap per le vetture, nei confronti delle migliori turismo speciali, delle Ferrari Daytona e soprattutto delle Porsche Carrera, che del resto devono trovare questo regolamento fatto su misura per loro perché la potenza assorbe, però bisogna trovare un modo giudizioso per non rompere l'equilibrio del prototipo.

Alpine, Simca CG, Jidé sono tecnicamente escluse dalla lotta per la vittoria assoluta — eppure sono «gli animali da soma» dei rallies — mentre Ford e BMW, le cui gruppo 2 sono ormai dei mostruosi prototipi mal camuffati, cercano di vincere allo scratch. E' decisamente difficile soddisfare tutti e il Tour Auto, per quest'anno ancora, non otterrà consensi unanimi. E' un peccato offuscare una

così bella corsa (il cui regolamento dovrebbe essere limpido) con tentativi più o meno felici...

La lotta si annuncia del resto magnifica e nell'orgasmo si dimenticheranno momentaneamente le anomalie del regolamento, per occuparsi soltanto degli attacchi degli avversari. Se le promesse saranno mantenute, il Tour «rinnovato» avrà senza dubbio vinto la sua difficile partita, ma «noblesse oblige», per cui dovrà segnare anche la fine dei tentativi.

84 concorrenti hanno già chiesto la iscrizione all'ASA Tour de France e, come previsto, si nota l'assenza dell'Alpine che per un momento aveva pensato di affidare un prototipo A 310 con compressore a Thierier. Sorpresa, invece, per il forfait delle Daytona dell'importatore francese Pozzi.

Consten impara a sue spese che non si deve andare troppo lontano, in fatto di pubblicità dell'organizzazione, sopprimendo certi premi per i concorrenti, che rifiutano tale pubblicità. Pozzi è finanziato dalla Thomson e si capisce che non possa accettare la pubblicità della Grunwig: logico, ma così non aveva più diritto ai primi tre premi del gruppo. A questo punto l'importatore ha preferito rinunciare.

Rimane iscritta una sola Daytona, quella di Soukry. Per contro ci sono due Maserati Bora per Migault e Jaussaud, due Stratos per Andruet e Munari, tre Ligier JS 2 di cui due ufficiali per Chasseuil e un secondo pilota da designare (si parla di Larrousse), una Jidé 1800 per Robini. Comunque, la Porsche rimane la marca da battere, con undici Carrera RS fra le quali quelle di Ballot-Léna, Piot, Lafosse, Lagniez, Fréguelin, Egreteaud, Bayard ecc. In gruppo 3 sono iscritte due De Tomaso Pantera, una delle quali per Vinatier, ma avranno un bel da fare contro tredici Porsche, fra le quali le Carrera di Chenevière, Sabine, «Gedeheim» e Roussely.

L'equipaggio più importante si trova nella turismo speciale: quello formato da Beltoise-Todt su BMW di 3300 cc. La marca tedesca ha pure iscritto una vettura per Waldegaard, che mira naturalmente alla classifica scratch. Invece non ci sono Ford Capri ufficiali e i fratelli Gamet disporranno della loro solita Escort RS due litri. Rouget e Briavoine saranno però dei clienti seri.

Nella turismo di serie quest'anno non si vedono grosse cilindrate e il duello sarà circoscritto fra Opel, Commodore GSE (Coeuille, Ravenel, Greder, Marie Claude Beaumont) e BMW con delle berline a iniezione di tre litri, non essendo omologato il coupé (Dirand e «Depnic»). La rappresentanza Alfa è «leggera», per lo meno in fatto di piloti, a parte Vincent e Kuss.

Da notare, infine, che si tratta del numero più basso d'iscrizioni registrato dalla ripresa del 1969.

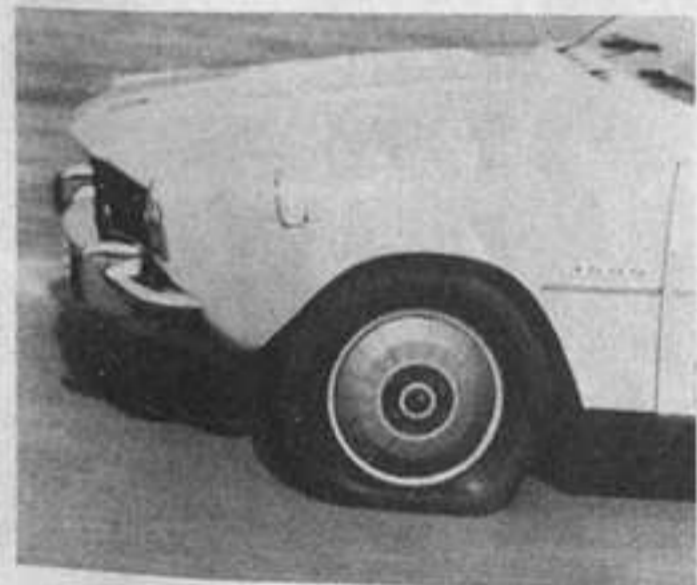
J. R. Jaubert



LE CONFIDENZE
di Eoin S. YOUNG

Ancora su un altro fondamentale aspetto della sicurezza nelle corse: quello delle sempre più pericolose forature

La scusa del caro - prezzo



Spaccato di un nuovo pneumatico Dunlop per le auto di serie. Dotato di un liquido autosigillante, non scoppia se forato e il guidatore può procedere per altri 160 km a 80 km all'ora

La prima vettura di serie che sarà equipaggiata con questo pneumatico di sicurezza DUNLOP DENOVO, montato in fabbrica a richiesta, è la Rover 3500. Quando il Denovo sarà disponibile sulle Rover, la Dunlop avrà una rete di servizio di 400 specialisti sparsa per tutta l'Inghilterra. Fin'ora questo pneumatico si chiamava «total mobility», il nuovo nome è latino

LONDRA - Il problema delle forature nelle corse non sarà eliminato dalle leggi della CSI. Si tratta di un problema al quale potranno ovviare soltanto continui sviluppi da parte delle Case di pneumatici. Ho parlato anche con **BOB MARTIN**, il direttore corse per l'Europa della Firestone, a proposito della possibilità di stabilire limiti costruttivi per i pneumatici da corsa, ma secondo lui sarebbe una faccenda difficile e molto costosa, verificare efficacemente tali limiti. Bisognerebbe disfare regolarmente i pneumatici, spendendo circa 150 sterline per ogni analisi, fatto che porterebbe rapidamente a spese enormi e di poca utilità. Non servirebbe porre un limite minimo al numero delle tele usate perché un pneumatico da due tele ha tele più spesse di uno con tre o quattro e si torna a zero, senza avere dimostrato niente. «Tu parli di un contenitore d'aria fatto di nylon e di gomma — ha detto Martin. — E' sottile e flessibile, ma non è fatto d'acciaio. Il

fatto di stabilire un dato numero di tele non servirebbe a impedire che chiodi le bucassero. In questo momento si segue il concetto secondo il quale un pneumatico da corsa è abbastanza molle per respingere un oggetto aguzzo in pista, invece di esserne bucato. Il pneumatico lo "inghiotte" o vi passa sopra, senza essere bucato o tagliato.»

Ho parlato con **LEE GAUG**, uno dei più importanti dirigenti della Goodyear in America, a proposito di questo problema e mentre lui ritiene che la sua Casa potrebbe anche creare un pneumatico anti-foratura, dubita molto che verrebbe usato perché per forza di cose sarebbe meno competitivo di quelli con le attuali mescole, sviluppate di corsa in pista. Pensa che un pneumatico del genere riporterebbe le velocità al livello di quelle che si raggiungevano nel 1972, cioè tutt'altro che lente, però abbastanza per non essere competitive nelle combattutissime corse dei nostri giorni.

In peggio il CAN-AM

Le gare Can-Am non sono cambiate. Un tempo c'erano due McLaren arancione che giravano e giravano in testa, poi il loro posto è stato preso dalle Porsche con compressore. Adesso si tratta di gare «con una Porsche». Almeno, prima c'erano due McLaren in testa, a imporre il ritmo. A Watkins Glen, Donohue ha passeggiato senza nessun serio avversario in vista. La Porsche con compressore della Cola-Rinzler, pilotata da Follmer, ha esalato l'ultimo respiro nella prima parte della gara disputata in due manche, e il compagno di Follmer, Kemp, che ha vinto la prima corsa a Mosport, si trascinava sofferente per ferite causate dall'incidente mentre provava poche settimane prima a Road Atlanta. In effetti l'unica differenza in queste gare consiste nel fatto che le vetture di «metà campo» invece di essere vecchie McLaren ora sono vecchie Porsche con compressore, che costano probabilmente cinque volte di più e non sono più competitive. La WOP-Shadow continua ad avere problemi di «dentizione».

Un cambiamento in peggio, per la Can-Am, è stata l'adozione delle gare svolte in due manche. Piuttosto che correrle in due parti, con finale per somma dei tempi, o sommando punti a seconda dei piazzamenti, l'SCCA ha deciso per una strana formula, nella quale l'interruzione fra le corse di cento miglia equivale soltanto a una lunga sosta al box, sicché la prima metà della gara non serve, purché non si sia doppiati. Vale soltanto come mezzo per stabilire le posizioni sullo schieramento per la finale di 100 miglia e se qualcuno dovesse vincere la prima metà e arrivare secondo in quella

successiva, alle spalle di qualcuno che era arrivato quinto, però senza essere stato doppiato nella prima metà, non otterrebbe la vittoria assoluta, bensì si piazzerebbe secondo. Gli organizzatori dicono che il sistema rende più facile per il pubblico seguire la gara e così si è vista la situazione in cui Hobbs era terzo con la Carling-McLaren ex di Revson, dietro alle Porsche con compressore di Donohue e di Scheckter, mentre era effettivamente in seconda posizione, perché Scheckter era stato doppiato nella prima metà della gara. Siete riusciti a seguirmi?

Esterrefatto SCHECKTER!

Jody Scheckter può anche impersonificare coraggio e velocità, sulle monoposto, ma non è così audace

al volante della Porsche con compressore che pilota per Vasek Polak nella Can-Am. «E' come andare su una bicicletta con un bruciatore posteriore. Troppo veloce in rettilineo e troppo lenta in curva» dice il robusto giovane sudafricano. Se trovava che sull'asciutto la vettura scodinzolava, era addirittura esterefatto per il suo comportamento durante una sessione di prove sul bagnato a Watkins Glen e ha dichiarato, senza perifrasi, che se il giorno di gara la pista fosse stata bagnata, potevano anche trovarsi qualcun altro, per avere un incidente su quella macchina!

La carriola sul tetto

C'è una storia, a proposito di uno svizzero che ogni sera spingeva una carriola piena di paglia oltre la

frontiera italiana. Ogni sera il doganiere frugava in mezzo alla paglia, senza mai trovare niente. Dopo circa un anno, il doganiere cedette finalmente alla curiosità e chiese allo svizzero che cosa trafugasse in Italia: «carriole, naturalmente», fu la risposta. Vi ho seccati con questa storiella non corsaiola soltanto per presentarvi un tale del mondo delle corse che ha avuto un'esperienza simile alla frontiera italiana. Si chiama Bruce McIntosh, ed è un meccanico di vecchia data che attualmente naviga sulle acque burrascose della Martini Tecno. Stava portando il telaio della monoscocca della Tecno John Thompson a Bologna, sopra il tetto di una Volkswagen. Pete Coltrin un «americano-modenese» (ammesso che si possa immaginare un simile animale) mi ha detto che quando la VW si è fermata alla frontiera, è stata accolta da un poliziotto, dato che i doganieri erano in sciopero. «Niente da dichiarare?» Bruce ha risposto affermativamente, ritenendo che si potesse definire il telaio monoscocca di una Grand Prix «parti di automobile». «Bene — ha detto il poliziotto — E che cosa c'è sotto quel telone sul tetto?». A ripensarci, era forse più bella la storia della carriola...

principali competizioni sud africane, ma è tornato in Inghilterra, sua patria d'origine (credo) come indipendente, con la speranza di trovare lavoro nel mondo delle gare. Non so bene se dovrei rallegrarmi con lui, oppure compatirlo, per avere intrapreso il difficile lavoro di coordinatore di quanto si può ritenere l'ente più spensieratamente disorganizzato di professionisti, nel mondo sportivo. Ha preso il posto prima occupato da Peter Garnier (ora direttore di «Autocar») da Louis Stanley, da Nick Syrett e da Andrew Ferguson.

LAUDA su 2 ruote

NIKI LAUDA ha svolto prove con pneumatici Firestone a Mosport e a Watkins Glen, sulla Marlboro BRM, ed è stato abbastanza fortunato per cavarsela soltanto con un polso slogato, in uno strano incidente del quale Niki ha detto: «Era una volpe... ma non lo era, comunque non so l'esatta parola in inglese». Si trattava di una marmotta americana che era arrivata in pista, e passeggiava tranquilla davanti a Lauda, che l'ha colpita con una delle ruote anteriori sicché il volante gli è sfuggito di mano, tanto che per un attimo la vettura è rimasta su due ruote!

Molta gente è rimasta assai bene impressionata dalle brillanti prestazioni di Niki Lauda con la Marlboro-BRM, anche se quest'anno è stato ingaggiato tardi, con decisione presa all'ultimo momento. Corre voce che per la prossima stagione gli abbiano promesso di essere il «numero uno» della BRM. Promesse, promesse...

Eoin S. Young

Turbopanzer da 400 orari?

Donohue ha riconquistato il suo titolo di «superstar» (che si era un poco annebbiato recentemente, dati gli scarsi risultati ottenuti) stabilendo un nuovo record sul giro al Glen con la Porsche di riserva del team, soltanto mezz'ora dopo il puroso incidente in cui si è rotta la sospensione posteriore e il pilota ha urtato il guard-rail su entrambi i lati della pista. Il vecchio record era detenuto da Revson in 1'39"187, stabilito durante le prove di qualificazione l'anno scorso, con la Gulf-McLaren, ma Donohue l'ha abbassato a 1'39"848 ottenendo la posizione al palo; ha poi segnato un nuovo record ufficiale in gara in 1'39"571, migliorando quello detenuto dalla Tyrrell di Stewart, stabilito nel grand prix dello scorso anno in 1'41"644.

La velocità raggiunta dalla «Turbopanzer» 1973 ha indotto il direttore di squadra, Penske, che è anche il nuovo proprietario del circuito del Michigan, a organizzare un tentativo di record mondiale sul circuito chiuso prima della gara del campionato USAC del 16 settembre. Pilota, Donohue. Il record ufficiale è ora detenuto da Bobby Unser che si è qualificato con la Eagle di Gurney a kmh 341,488 sul Texas Speedway dai terrapieni molto ripidi, ma dato che Donohue, si dice, ha già segnato una velocità di 413,513 durante prove qualche mese fa al Ricard, una media sul giro di almeno 354 orari al Michigan pare possibile.

Il segretario GPDA n. 5

ROBERT LANGFORD, uno dei pezzi grossi del Motor Racing Club del Sud Africa prima di dire addio a Kyalami dopo il Grand Prix di quest'anno, è stato nominato segretario della GPDA. Langford è un «super entusiasta», come soltanto i coloniali affamati di corse possono essere. Per anni è stato lui a mandare alla BBC i servizi sulle