

LEGGETE
SUBITO

nelle pagine che seguono

settimana **SPRINT**

il giornale
delle corse



JARIER
settimo sigillo



HEZEMANS
a Zandvoort



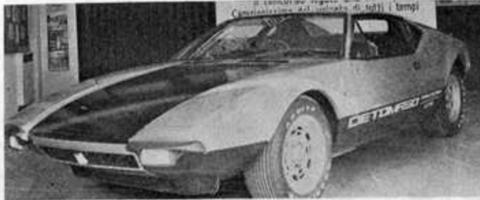
Le corse
USA

il pallottoliere
delle rubriche

a pagina

- 3 Dove corriamo domenica?
- 46 MOTORAMA
- 47 KARTING
- 48 SCRIVETECI rimarremo amici
- 51 COMPRAVENDITA

Votate al **totoSPRINT**



1° premio

PANTERA DE TOMASO

GRAN PREMIO al **COMPUTER** CAMPIONISSIMO **AUTO SPRINT** di tutti i tempi

Pilota e vettura	Risultato MONZA		MONTE-CARLO	NURBURG-RING	punti classifica finale	spazio per scrutinio
		<i>i volti dei protagonisti</i>				
Alberto ASCARI Ferrari 500 F. 2	6° PUNTI 6					
Rudolf CARACCIOLA Mercedes W 125	12° PUNTI 0					
Jim CLARK Lotus - Ford 25	3° PUNTI 12					
Juan Manuel FANGIO Mercedes W 196	1° PUNTI 20					
Emerson FITTIPALDI Lotus 72 D	11° PUNTI 0					
Stirling MOSS Vanwall	2° PUNTI 15					
Tazio NUVOLARI Alfa P. 2	9° PUNTI 2					
Jochen RINDT Lotus 72	10° PUNTI 1					
Bernd ROSEMEYER Auto Union 183	4° PUNTI 10					
Jackie STEWART Tyrrell - Ford 002	5° PUNTI 8					
Achille VARZI Maserati P. 3	8° PUNTI 3					
Jean Pierre WIMILLE Alfa 158	7° PUNTI 4					

nome

cognome

cap.

città

via

firma

V8eBlogScans

il regolamento

Art. 1 - AUTOSPRINT ha organizzato il Gran Premio di tutti i tempi, sfida ideale al computer tra i più grandi piloti dell'automobilismo sportivo. La sfida si articola su tre prove: G.P. Monza, G.P. Montecarlo, G.P. Nurburgring. Il risultato della prova di Monza è già noto, mentre gli altri due saranno resi noti a conclusione del concorso.

Art. 2 - Tra i lettori di AUTOSPRINT e AUTOSPRINT-mese viene indetto il TOTOCOMPUTER, concorso pronostico abbinato al Gran Premio di tutti i tempi.

Art. 3 - Possono partecipare al concorso tutti i lettori di AUTOSPRINT e AUTOSPRINT-mese, italiani e stranieri residenti in Italia, di ogni età e sesso.

Art. 4 - Per partecipare al concorso basta inviare una o più schede-voto, che saranno pubblicate su AUTOSPRINT e AUTOSPRINT-mese, debitamente compilate e complete di indirizzo e firma.

Art. 5 - Può essere inviato un numero illimitato di schede anche insieme nella stessa busta, purché esse giungano entro e non oltre le ore 24 del giorno 15 settembre 1973, al seguente indirizzo: TOTOCOMPUTER - AUTOSPRINT - Via dell'Industria, 6 - 40068 S. Lazzaro di Savena (Bologna). Saranno nulle le schede che risulteranno incomplete o prive di nome, cognome, indirizzo e firma e quelle che perverranno oltre le ore 24 del 15 settembre 1973. Non sono ammessi pseudonimi.

Art. 6 - Si partecipa al TOTOCOMPUTER pronosticando la classifica ideale del G.P. Montecarlo e del G.P. Nurburgring, nelle apposite caselle delle schede voto, il piazzamento di ciascun pilota dal 1. al 12. posto, mediante un punteggio che prevede: punti venti (20) per il primo classificato, punti quindici (15) per il secondo, punti dodici (12) per il terzo, punti dieci (10) per il quarto, punti otto (8) per il quinto, punti sei (6) per il sesto, punti quattro (4) per il settimo, punti tre (3) per l'ottavo, punti due (2) per il nono, punti uno (1) per il decimo e zero (0) punti per l'undicesimo e dodicesimo. Inoltre il concorrente potrà anche stilare, nell'apposita casella della scheda voto, la somma dei punti per ciascun pilota, comprendendo in essa anche il risultato, già stampato, del G.P. Monza. Da tale somma risulterà quindi la classifica finale del Gran Premio di tutti i tempi.

Art. 7 - Con i punteggi espressi nell'art. 6, sono possibili classificazioni di due o più piloti « ex aequo » in ogni punto della classifica finale in quanto il computer impiega gli stessi punteggi per i vari piazzamenti.

Art. 8 - Per la designazione del lettore vincente il TOTOCOMPUTER, si procederà come segue: tenendo presente la classifica finale stabilita dal computer, si sceglieranno tutte le schede voto che riportano indicato al primo posto (cioè col punteggio più alto) il vincitore o almeno uno dei vincitori, in caso si verificasse un « ex aequo ». Saranno cestinate tutte le altre schede.

Art. 9 - Se si sono verificati degli « ex aequo », tra questi si sceglierà il lettore vincente procedendo come segue: per ogni ulteriore piazzamento esatto corrispondente alla classifica finale decretata dal computer, si attribuiranno tanti punti quanti sono quelli attribuiti dal computer al pilota indicato. Vince naturalmente chi, sulla base della classifica e dei punteggi del computer, ha totalizzato il punteggio maggiore. In caso di « ex aequo » nei piazzamenti, non viene scartato il posto di classifica successivo, ma risulterà mancante l'ultimo, il penultimo, ecc., a seconda del numero degli « ex aequo ».

Art. 10 - In caso di parità, dopo questa ulteriore selezione, tra due o più schede, si passerà all'esame del pronostico relativo alle singole classifiche dei G.P. di Montecarlo e Nurburgring. Si considererà prima il vincitore del G.P. di Montecarlo, poi, in caso di parità, il vincitore del G.P. Nurburgring e quindi si passerà al secondo classificato, poi al terzo e, se necessario, ai successivi piazzamenti, considerando sempre prima il G.P. di Montecarlo.

Art. 11 - In caso di assoluta parità fra due o più schede che pronostichino esattamente i risultati dei due G.P. e la classifica finale, si procederà ad una sfida ulteriore di abilità (della quale i particolari dovranno essere definiti) tra i concorrenti che abbiano totalizzato lo stesso punteggio.

Art. 12 - Al primo classificato nel pronostico del TOTOCOMPUTER andrà una **PANTERA GTS DE TOMASO**, messa a disposizione da AUTOSPRINT. Al secondo classificato andrà un **VIAGGIO PREMIO AD UN GRAN PREMIO EUROPEO DEL 1974** messo a disposizione dalla **FIRESTONE**. Al terzo classificato andrà un **TRENO DI COPERTURE CAVALLINO Z 1** messo a disposizione dalla **FIRESTONE**.

Autorizzazione Ministero Finanze
richiesta in data 27 giugno 1973



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) ● Coppe FORD a Misano - rinviate a data da destinarsi (26 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).

Le corse in calendario dal 25-8 al 30-8-1973 in Italia e all'estero

AGOSTO

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
25-26	Rally Bosch	Spagna	Bilbao		●●● Ts	Rally	
25-26	California 500	Stati Uniti	Circuito di Ontario km 5,140		●●● Gr. 9	Velocità in circuito	Qualificazioni
26	Premio delle Nazioni	Svizzera	Circuito di Hockenheim km 6,789	1. manche ore 14,30 2. manche ore 16,30	●●● Camp. Europeo	Velocità in circuito	J. Fitzpatrick (Porsche 911 S) in 1.38'03"1
26	Corse a Hockenheim	Germania	Circuito di Hockenheim km 6,789	ore 14,30	●●● F. F. F. Super V, T, FR	Velocità in circuito	
26	Hella Grand Trophy	Danimarca	Circuito di Jyllasedringen		●●● T, GT, F. 3	Velocità in circuito	
26	Salita di Ratisbona	Germania			●●● T, GT, S, F. 3, F. Super V	Velocità in salita	
26	Salita Le Perthuis	Francia	Le Perthuis	ore 14	●●● T, GT, S, Gr. 9	Velocità in salita	Mieusset (March) in 1'12"8 media 114,230
26	Autocross Dillkreis	Germania			●●● T, GT	Autocross	
26	G.P. del Mediterraneo	AC Enna	Autodromo di Pergusa km 4,845	1. batt. ore 15 2. batt. ore 17,30	●●● Camp. Europeo F. 2	Velocità in circuito	H. Pescarolo (Brabham BT 33) in 1.33'22"8 media 197 8 387
26	Corsa a Road America	Stati Uniti	Circuito di Elkart Sake km 6,440		●●● Camp. Can-Am	Velocità in circuito	G. Follmer (Porsche 917-10) media 174,251
26	State Fair-Century	Stati Uniti			●●● Stock-car	Velocità in circuito	
26	Corsa a Nivelles	Belgio	Circuito di Nivelles km 3,724	ore 15	●●● Camp. Interserie	Velocità in circuito	Si disputa per la prima volta
26	Salita di Huy	Belgio			●●● T, GT, S	Velocità in salita	
26	Rallycross di Tulln	Austria	Tulln		●●● Ts	Rallycross	
26	Rallycross di Maas	Belgio	Maas		●●● Ts	Rallycross	
26	Hansa Autocross	Germania			●●● T, GT	Autocross	
26	Trofeo AC Parma	AC Parma	Autodromo di Varano de' Melegari km ?	ore 11 ore 13	● T2, F. Italia, S 1300	Velocità in circuito	F. Italia: Martini in 22'01"9 media 118,612. Gruppo 5: Piazzini (Dallara 1300), media 109,784
26	Coppa Monti Iblei	AC Ragusa	Roccaccio-Chiaramonte km 5,200	ore 9,30	● T, GT, S	Velocità in salita	R. Restivo (Abarth 2000) in 3'38"3 media 86,948
26	8. Trofeo Fagioli	AC Perugia	Gubbio-Madonna della Cima km 4,700	ore 15,30	● T, GT, S	Velocità in salita	P. Laureati (Chevron-Abarth) in 2'04"41 media 120,084
26	Trofeo Valle Camonica	AC Brescia	Bivio di Malegno-Bormo km 8,600	ore 13,30	● T, GT, S	Velocità in salita	* Pam * (Abarth 2000) in 4'13"3 media 122,226
26	Trofeo Castello di Mesola	Scud. S. Giorgio	Mesola-Mesola km 48	ore 8,30	● Ts	Regolarità	
27	Corsa a Brands Hatch	Gran Bretagna	Circuito di Brands Hatch km 4,260		●●● F. 5000	Velocità in circuito	A. Rollinson (Lola T. 330) in 43'44"5 media 175,460
28/1-9	Rally Baltico	Germania	Amburgo		●●● Camp. Cond.	Rally	Rohrl-Berger (Ford-Capri) pe- nalità 7.593
30	Trofeo Cadetti-Agip	SIAS Monza	Circuito junior di Monza km 2,405	ore 21,45	● F. Monza	Velocità in circuito	

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

CHAMPION

SCCA CLUB RACING CAR CLASSIFICATION



The SCCA racing is conducted on a Regional and National Championship basis and offers more variety, color and excitement than many single class events. Both Regional and National Championship drivers exhibit complete professionalism in their car preparation and choice of equipment. The overwhelming majority of SCCA Champions chose Champion spark plugs.

D. Required Modifications

1. Safety Roll Cage

All cars must be equipped with a safety roll cage complying with SCCA requirements. SCCA G.C.R., Appendix Z.

2. Maximum Fuel Capacities

Engine Cylinder Capacity	Fuel Capacity
1,000 cc to 1,300 cc	80 liters (21.12 U.S. gal)
1,300 cc to 1,600 cc	90 liters (23.76 U.S. gal)
1,600 cc to 2,000 cc	100 liters (26.4 U.S. gal)
2,000 cc to 2,500 cc	110 liters (29.0 U.S. gal)
over 2,500 cc	120 liters (31.68 U.S. gal)

3. Safety Fuel Cell

All cars must be equipped with safety fuel cell complying with SCCA G.C.R. Appendix X or FIA FT3 specifications, installed in a container of 20 gauge steel, .059" aluminum or .125" Maxlex, fully surrounding the bladder.

All fuel cells must contain safety foam baffling conforming to U.S. Mil. Spec MIL-B-83054. The fuel filler neck and fuel vent line must be equipped with a dry break type of valve which positively prevents fuel spillage.

Fuel Filler - All cars must be refueled through an SCCA or FIA approved dry-break coupling. The receptacle for this coupling shall be mounted in the front, rear or side of the car.

NOTE: Refueling procedures as described in paragraph 16E must be observed.

If the receptacle is mounted on a coachwork panel, a flexible connection must be used between it and the fuel cell. If the receptacle is mounted directly on the fuel cell, a leakproof seal must be provided between it and the coachwork panel containing the access hole.

SICUREZZA: fatti & parole

Quello che la CSI non ha saputo e voluto fare in 3 anni, l'ha deciso in poche settimane una delle organizzazioni autosportive americane più forti: lo SCCA (Sport Car Club of America)

Omologato negli USA il serbatoio di CHITI

L'agghiacciante tragedia stradale del giorno post-ferragosto sulla riviera ligure, ripropone il problema del fuoco, drammaticamente, non soltanto per quanto riguarda le corse. E' questo un monito molto severo (specie dopo quello che accadde nel tunnel dell'autostrada destinazione Genova con gli industriali Pirelli) per tutti coloro che fanno delle conseguenze delle tragedie automobilistiche soltanto palestra per mettere in mostra il proprio moralismo a tempo occasionale, senza affrontare il problema della lo-

ro soluzione se non con il facile ricorso agli immaneabili veti in assoluto.

Il fuoco non è solo il grande nemico delle macchine da corsa. E' il nemico di tutti i mezzi meccanici che hanno come propulsione la benzina, dalle macchine agli aerei, alle navi. Risolvere il problema del fuoco è diventato un argomento di grande attualità purtroppo, anche se ancora una volta è stato dimostrato che da questo punto di vista le corse d'automobili sono state quelle che hanno messo di fronte l'opinione pubblica al drammatico problema col sacrificio dei propri piloti.

In queste pagine leggerete accuse molto pesanti, ma leggete anche la notizia che qui diamo ufficialmente e che dimostra come al di là di tante facilonerie, di tanti giochi di parole, di tanti rimpalli di responsabilità, c'è chi veramente questi problemi dimostra di saperli affrontare nel momento necessario ed opportuno, senza inutili giochetti di prestigio con i quali, soprattutto, cerca semplicemente di schivare le proprie responsabilità. E questi siano dirigenti, nel nostro caso dello sport automobilistico, oppure costruttori, oppure anche piloti.

Dall'America ci viene la lezione, da quella America che molti dicono materialista, ma che in realtà di fronte ai problemi veri sa che il significato della parola democrazia non sta soltanto nel giochetto dei compromessi e del rinvio delle decisioni.

Lo Sport Car Club of America, che è una delle più grosse organizzazioni automobilistiche sportive degli Stati Uniti, quella che organizza corse anche per vetture Transam e Formula A, ha, nelle scorse settimane, dopo una rapida « istruttoria », dopo essersi documentata anche a mezzo dei propri tecnici, deciso, nel quadro dell'adozione di serbatoi di sicurezza antifluoco sulle vetture che dovranno partecipare dal 1. gennaio '74 a tutte le gare da essa organizzate, l'omologazione del serbatoio di sicurezza Autodelta. Cioè di quel serbatoio che da due anni e più è nella apposita commissione della CSI in una condizione di stallo e non riesce ad avanzare tra i meandri burocratici e non solo tali, perché giocano molti problemi di rivalità industriali e di piccole gelosie, quando è dimostrato ormai che sarebbe una delle componenti essenziali per combattere il fuoco prima che esso si manifesti e non soltanto dopo.

Evidentemente negli Stati Uniti la tragedia Savage a Indianapolis ha contribuito molto a sensibilizzare anche gli ambienti dello sport automobilistico americano ma è anche la dimostrazione che quando le cose si vogliono fare si fanno.

Nel ritaglio che vedete in apertura è la riproduzione del documento ufficiale SCCA a proposito dei serbatoi di sicurezza resi obbligatori dal 1. gennaio 1974.

A proposito di Squadre Professionisti Antifuoco

La CEA di Bologna è a disposizione!

Qualche anno fa, diciamo qualche anno fa, nel corso di uno dei convegni CSAI udimmo, in sede di sottocommissione tecnica e sicurezza, la relazione del signor Ermete Amadesi che è quel simpatico industriale bolognese interessato ai problemi del fuoco e alla loro prevenzione con un'organizzazione notevole, che per la sua passione per le corse automobilistiche ha creato di sua volontà e a sue sole spese, l'organizzazione antifluoco adeguata che, da tempo, ha reso l'autodromo di Imola da questo punto di vista uno dei più efficienti.

In quell'occasione il signor Amadesi fece presente tutto quello che aveva fatto e quello che aveva intenzione di fare a favore della sicurezza antifluoco sulle piste, mise addirittura a disposizione, già in quell'occasione, la sua organizzazione per la creazione della famosa squadra unificata nazionale di « pompieri » delle piste, un progetto che è rimbalzato da tempo sia in sede internazionale che in sede italiana. Ma dopo quell'intervento molto serio e molto approfondito, e dopo i ringraziamenti di circostanza, dell'esposizione del signor Amadesi è rimasta traccia più o meno probabilmente soltanto nei verbali. Ogni autodromo praticamente ha fatto da sé e nelle condizioni meno qualificanti. Si è visto quello che è accaduto a Zandvoort per farsene una idea precisa.

Noi non vogliamo dire che l'organizzazione della CEA di Bologna sia l'unica esistente di provata capacità nel settore automobilistico; però possiamo affermare senza tema di smentite che questa è una delle poche che dispone di personale della più alta qualificazione d'efficienza (avuto conferme dagli stessi « esami » subiti da parte degli organi nazionali del Ministero degli Interni in certe occasioni). Inoltre, da parte del signor Amadesi si fa sempre di tutto per aggiornare sia i mezzi d'intervento che le sostanze di cui dispone contro il fuoco. Ad esempio proprio a Misano, che è stata fonte di delusione per l'appassionato industriale è

stata sperimentata tempo fa una nuova schiuma ignifuga che può essere rovesciata istantaneamente da un super cannone di spegnimento sulla macchina e che anche imbrattando l'asfalto della pista non lo rende viscido tanto da danneggiare le altre vetture sopravvenienti. Però tutto quello che fa la CEA rimane praticamente nell'ambito della generosa collaborazione con l'Automobile Club Bologna che si avvale di questa organizzazione così qualificata.

Tanto per ricordarlo ai nostri lettori vogliamo anticipare che in occasione della prossima « 500 AUTOSPRINT » a Imola, gara di durata riservata alle vetture Sport il 16 settembre, il servizio antincendi predisposti dalla CEA sarà: ● ogni 600 metri una vettura speciale con 240 kg di polvere ignifuga, 120 kg di liquido alogenato, 3 metri cubi di schiumogeno antistrucchiolevole; ● ogni 100 metri carrellati speciali contenenti 60 o 100 kg di polvere ignifuga; ● ogni 50 metri, alternati a destra e a sinistra della pista, una coppia d'estintori CEA con manometro da 6 a 12 kg di polvere ignifuga; ● nei punti più pericolosi (variante, Acque Minerali, uscita Rivazza) tre carrellati speciali tipo aeroporto con 250 kg di polvere ignifuga e 200 kg di fluobrene; ● in altri punti pericolosi (curva Tamburello, curva Tosa e curva Piratella) 3 carrellati speciali con 3,5 metri cubi di schiumogeno antistrucchiolevole.

La CEA impiega 40 operatori specialisti (sottufficiali, graduati e vigili del fuoco) 30 dei quali muniti di tuta d'attraversamento e gli altri di tuta di avvicinamento al fuoco. In totale, quindi, la CEA impiega: ● 8 vetture speciali (Maserati e Alfa 2600) capaci di raggiungere la velocità di 200 chilometri orari; ● 6 (3+3) carrellati tipo aeroporto; ● 50 carrellati da 60 kg e 100 da 100 kg; ● 220 estintori da 6 e 12 kg.

Inoltre, la zona box d'Imola è presieduta dai vigili del fuoco attrezzati con carrellati e estintori forniti dalla CEA (oltre l'autobotte di regolamento).



Copri ruota CAN-AM da 13"
Inossidabile
Indeformabile
Resistente

Il copri ruota CAN-AM ha la grinta sportiva del protagonista.

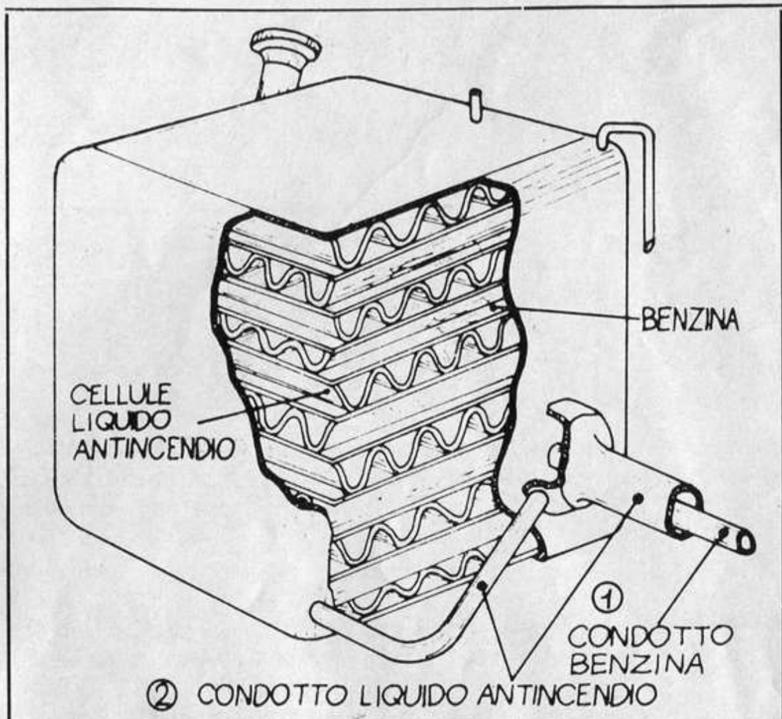
Facilmente applicabile su tutti i modelli FIAT 850, 127, 128, 124, 125, 132; AUTOBIANCHI A111, A112; ALFASUD; SIMCA 1000, 1100 ed altre.

Oltre che nella versione nero e cromato è disponibile con la coppa centrale nei seguenti colori: giallo, verde, rosso, blu.

Design Bertone

can-am

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



Questo lo spaccato del serbatoio dell'Autodelta, suddiviso in piccole cellette ripiene di liquido antincendio B.C.F. o « Freon » o Fluobrene. I due circuiti, uno per la benzina ed uno per il liquido, in caso di rottura del serbatoio, « miscelano » i rispettivi contenuti e la benzina viene neutralizzata dal liquido antincendio, presente nel serbatoio nella percentuale del 25 per cento rispetto alla benzina

Nel suo bollettino n. 55 del gennaio dello scorso anno, la FIA riportava questa sua decisione, espressa nel corso di una conferenza stampa della Commissione sportiva Internazionale tenutasi a Parigi l'11 dicembre 1971: « In seguito alle prove dei serbatoi di tipo Autodelta, effettuate sul circuito di Montlhery, il bureau della CSI ha deciso la necessità di procedere a una serie di test completi. I risultati di questi test dovranno essere noti alla fine del mese di aprile '72 e, se essi si riveleranno un progresso significativo, in rapporto dei serbatoi di sicurezza attuali, il bureau non esiterà a rendere obbligatori i serbatoi Autodelta per la Formula 1 e la Sport 3 litri a partire dal 1. gennaio '73 ».

Il 1. gennaio è passato, così come l'aprile 1972, ma le Formula 1 e le Sport non hanno ancora il serbatoio Autodelta obbligatorio! Una certa diffidenza verso il ritrovato di una casa concorrente, una notevole resistenza da parte dei costruttori a causa dell'ingombro del cassone Autodelta, difficilmente « adattabile » alle scocche delle F. 1 attuali, certe polemiche sia sulla effettiva validità del serbatoio (ricordiamo l'exploit di Cevert e del suo accendino dopo l'esperienza parigina), sia sulla tenuta del liquido estinguente (le Formula Italia, nonostante la nuova fornitura di serbatoi, corrono ancora senza il liquido poiché neppure questi tengono efficacemente separati carburante ed estinguente), sono tutti elementi che hanno concorso a far fronte nel dimenticatoio il

La realtà romanzesca

La «curiosa» vicenda alla CSI

serbatoio dell'ing. Chiti, che è stato oltretutto contestato anche in seno alla squadra sport Autodelta che attribuiva ai 40 kg di liquido estinguente la minore competitività della 33 TT 3 del 1972.

La CSI, da parte sua, è andata avanti nel tentativo d'imporre serbatoi più sicuri, ma è andata avanti a piccoli passi. Fino all'inizio dell'attuale stagione erano in vigore (a proposito dei serbatoi per il carburante) le specifiche FT3. Si trattava di una serie di regole, interessanti i fabbricanti di questi serbatoi, che indicavano materiali, gli spessori alla resistenza dei serbatoi stessi. Le specifiche FT3 sono quelle attualmente in vigore per le vetture Sport, per Formula 2, e per le Formula 3.

In coincidenza con il primo Gran Premio della stagione, quello di Spagna, facevano poi la loro comparsa

delle nuove norme di sicurezza che intraludevano la struttura deformabile ai lati della scocca e contemporaneamente un nuovo tipo di serbatoio, chiamato « oltre gommato », che si considerava complementare alle nuove strutture dei contenitori. Sempre una « sacca » gommata, ma ovviamente con caratteristiche superiori.

Ma non è finita qui. Esiste, e in un primo tempo la CSI aveva intenzione di renderlo obbligatorio dal 1. gennaio, un ulteriore modello di serbatoio sicuro, presentato dalla Uniroyal, per ora non chiamato per nome, ma definito specifica « FT4 » che assomiglia — almeno come ingombri — al serbatoio Autodelta. Si tratta di un cassone rigido, il cui contenitore esterno deve avere uno spessore minimo di 1,5 mm, internamente riempito di spugna come gli FT3, e costruito secondo i rigorosi parametri delle specifiche militari. Queste prescrivono, tra l'altro, che il serbatoio non si deve rompere cadendo da venti metri con un « pieno » di 320 litri d'acqua.

Nello scorso maggio la stessa CSI ha però informato che, « a causa di difficoltà di approvvigionamento », le Formula 1 erano autorizzate ad usare i serbatoi attuali fino ad una data che sarà fissata in un secondo tempo. Più che le citate difficoltà di approvvigionamento, che restano abbastanza sorprendenti crediamo che la deroga sia dipesa dall'ostrosionismo dei costruttori di fronte alla necessità di rifare le macchine per ospitare il nuovo FT4.

In Europa invece si continua a insabbiare il progetto Autodelta Alfa Romeo

Accusiamo i costruttori F. 1

Riproponiamo ai nostri lettori questo articolo del nostro direttore pubblicato qualche settimana fa sul quotidiano sportivo bolognese «Stadio», perché crediamo che l'argomento e le considerazioni siano ancora (purtroppo) di stretta attualità.

«Così non si può andare avanti!» ha dichiarato Enzo Ferrari nella sua unica e lapidaria dichiarazione rilasciata a commento della tragedia olandese di Roger Williamson. Qualche giorno dopo fece dare grande importanza a quella riunione dei costruttori F. 1 che, alla vigilia del Gran Premio tedesco, doveva evidentemente tradurre in quali termini concreti si sarebbe potuto andare avanti! Ma in realtà questa riunione (alla quale non si sa peraltro quale rappresentante della Ferrari abbia preso parte) come quella dei piloti GPDA d'altronde nella stessa occasione, a conti fatti non è che faccia sperare molto in una presa di coscienza dei costruttori di automobili da corsa.

Questi signori, che sono così ben sollecitati a annunciare blocchi a G.P. come quello italiano, che dovrebbe dare garanzie «legali» di immunità anche scavalcando (chissà come) la magistratura nazionale, di contro fanno subito orecchie da mercante quando sono loro a dovere e poter fare qualcosa di concreto per la salvezza dello sport automobilistico.

Quando debbono chiedere cifre di ingaggio in più sono bravissimi, altrettanto bravi nell'imporre agli organizzatori e proprietari di circuiti spese annuali cosiddette ai fini della sicurezza, però quando tocca a loro è una comoda fuga continuata dalle responsabilità. Abbiamo già scritto altre volte che non consideriamo giusta una chiamata di colpevolezza penale per i costruttori di macchine da corsa, sulle cui macchine ha la disgrazia di morire un pilota, salvo che l'avaria meccanica sempre possibile in una tecnologia avanzata, non sia originata da grave e constatata colpa di leggerezza o superficialità tecnica, oppure in gravi omissioni e dimenticanze che nulla hanno a che fare con la sperimentazione tecnologica. Questo però non vuol dire che i signori costruttori debbano pretendere e sperare di continuare sempre per le strade sbagliate anche dei regolamenti tecnici, che sono loro i primi a cercare di strumentalizzare secondo i loro propri comodi e possibilità tecniche. E' una storia che è andata avanti da sempre nello sport automobilistico. Ieri eravamo noi italiani, depositari della costruzione di macchine sportive con Alfa, Ferrari e Maserati ad avere fatto un po' il bello e cattivo tempo a danno di tutti. Poi hanno imparato anche gli altri, e tedeschi e poi inglesi e americani si sono regolati e si stanno regolando allo stesso modo. E' una realtà inoppugnabile. E quello che è peggio è che ancora la lezione non vuole essere capita.

Prendete il fatto di Zandvoort. Co-

minciò Stewart, si proprio lui, il mister sicurezza, a rilasciare una dichiarazione quasi fatalistica all'indomani dell'incidente. Ma vennero Hulme e Fittipaldi a far dichiarazioni esplosive e promettere in sede GPDA pre Germania, grandi iniziative di contestazione. L'hanno fatta quella riunione. Ma a che cosa è approdata. La guerra al fuoco si è trasformata in una guerra alle gomme larghe. Certo anche esse un problema, ma non quello essenziale. Perché non si esce solo di strada per le gomme larghe, non si urta i guard-rail e ci si capovolge solo per avarie di pneumatici o meccaniche. E i piloti non debbono ancora cullarsi nel fatalismo dell'a me, più bravo, non capita! Il problema è anche quello di bloccare il fuoco una volta che il peggio è capitato. E non si blocca nemmeno soltanto con personale efficiente e coraggioso, anche se dislocato ogni 50 metri come fatto al Nurburgring. A proposito: quando Follmer ha preso il guard-rail sono accorsi sei commissari subito, dietro i boxes, è accaduto. Ma nemmeno uno aveva l'estintore. Per fortuna che non v'è stato fuoco. L'impianto ignifugo di bordo è bastato a non far scattare micce. Adesso Hulme vorrebbe che ogni posto di ufficiali gara avesse un vigile (ogni 50 metri) già con tuta ignifuga e estintore a spalla da azionare come le pompe di irrorazione nei frutteti. Ma anche questo è un elemento di difesa passiva. Successiva.

Si dà il caso, dunque, che né i costruttori, né i piloti abbiano voluto parlare dell'unica iniziativa possibile nel campo del fuoco. Quella che risolve il problema a monte. Cioè il sistema del serbatoio protetto anche al suo interno, come vuole la contestata invenzione dell'ing. Chiti.

Sapete che su di essa da due anni si sono scatenati polemiche e tentativi di mortificarla, annullarla, renderla inoperante. Più del buonsenso e della coscienza ha potuto la gelosia e la preoccupazione dei costruttori di spendere dei soldi in più nelle loro macchine monoposto laboratorio che pur costano, lo dicono loro, non meno di venti-venticinque milioni l'una.

E' un vero scandalo! Ferrari ha gridato: così non si può andare avanti. Ma che cosa ha proposto lui? Che cosa ha mandato a dire, ammesso che vi fosse, dal suo rappresentante in sede associazione costruttori F. 1? Hanno discusso lì di sicurezza, ma se la sono presa solo con i circuiti. E anche per le gomme larghe non è che i costruttori-assemblatori non è che siano proprio d'accordo con i piloti. Adesso dicono che con le gomme più strette debbono riaffrontare tutto il tema tecnico delle sospensioni. E non

gli sta bene! Perché temono gli costi in esperienza e denaro nuovo in più! Comunque, per carità, del serbatoio tipo Autodelta non una parola. Meglio non ritirarlo fuori. Quando due anni fa mandarono Cevert col cerino a incendiare la benzina che non si era accesa all'innescò, ma che ormai era libera dalla combinazione del fluobrene, e che riprese fuoco, furono soddisfatti di quella prodezza provocatoria che non dimostrava nulla. Poi successivamente, quando le F. Italia, con un serbatoio a cellula tipo Autodelta, non riuscivano ad adoperarlo perché le saldature del «vespaio» di tubicini con l'estinguente si rompevano e il motore non andava più in moto per la disinnescante miscela che si realizzava impedendo il normale funzionamento del motore detto a scoppio, tutti tirano un sospiro di sollievo. La proposta Autodelta era insabbiata. In sede CSI c'era già chi aveva pensato ad annullarla; così i costruttori rivali stranieri non avevano più timore, come disse Tyrrell, di spendere un soldo in più, altri italiani rivali di «andare a scuola» da rivali mai troppo digeriti.

Qualcuno è vero fece qualcosa, l'ing. Baccigaluppi in sede di sottocommissione sicurezza della CSI. Quando l'organo internazionale adottò il serbatoio «a cassetta» dell'Uniroyal che ha lamina esterna protettiva e caucciù interno protettivo, ora possibile da montare nelle F. 1 a ingombro strutture modificate, propose che, insieme, la Uniroyal e l'Alfa Romeo cercassero di realizzare un serbatoio completo su questa base. Cioè aggiungendo all'interno le «celle» ideate da Chiti. E pare che in questo senso si stia lavorando. Cioè realizzate in fusione unica di gomma, ad evitare altri problemi di rottura per saldature difettose e cedenti alle vibrazioni.

Ma questa è una iniziativa recentissima. Due anni sono stati persi per la cocciuta avversione. E tra l'altro anche il serbatoio a cassetta attuale Uniroyal non viene montato. I costruttori preferiscono il tipo precedente della stessa Casa che ha il vantaggio di essere gonfiato dentro l'involo di serbatoio da loro predisposto sulle vetture attuali e quindi di più facile adozione, anche se meno efficace come sicurezza.

E' assurdo comunque che si debba procedere per escamotage o per iniziative singolari anche di burocrati dello sport per arrivare a un traguardo che dovrebbe interessare tutti. Ma questa è la vera immoralità del nostro ambiente. Che ci sono sempre i furbi del carpe diem.

Per esempio, che cosa fa la CSAI? Sappiamo che il presidente Rogano si lamenta proprio di questo problema del fuoco, perché in sede internazionale non trova appoggi per iniziative regolamentari concrete. Per esempio, tempo fa, si parlò di ridurre i serbatoi delle monoposto alla capacità di

150 litri. Lo scopo era, non solo quello di ridurre le percorrenze dei Grandi Premi, o dividendoli in due manches o riproponendo il rifornimento intermedio come si fa solo nelle gare di durata adesso. Con i litri in meno si «liberava» del peso dal limite, che poteva venire utilizzato per la adozione del serbatoio speciale che pesa di più perché, oltre l'impianto più pesante di poco, va considerata la quantità di liquido estinguente necessaria. Bene, sembrava tutto fatto ma il rappresentante inglese Delamont, su pressione dei suoi costruttori e anzi di tutta l'associazione F. 1, si rimangiò la sua dichiarazione e così i serbatoi si ritrovarono con 180 litri!

Un fatto clamoroso. Ma il presidente Rogano che cosa ha fatto? Credete che l'abbia detto a qualcuno? Una denuncia pubblica gli sarebbe forse costata la simpatia dei colleghi CSI e magari il posto.

Purtroppo sono tutti eguali. E' questo il vero dramma di oggi. Alla faccia degli americani, questi disprezzati cultori del materialismo. Loro le iniziative concrete le prendono e sanno prenderle quando è necessario. Lo Sport Car Club of America, (SCCA) appena qualche settimana fa ha chiesto all'ing. Chiti documentazione del suo brevetto perché voleva introdurre il serbatoio antifiamma nei regolamenti del suo SCCA per le macchine ammesse alle gare che organizza. In pochissimo tempo, ha avuto, ha visto, ha approvato. E ora il serbatoio Autodelta è ammesso e reso operante per le corse SCCA negli USA.

In Europa che cosa fanno? Adesso a settembre verrà certamente varato il nuovo annesso J per le cosiddette vetture «silhouette» che sostituiranno le sport attuali nel Mondiale Marche. I tedeschi l'hanno avuta vinta. Sapete quanto sarà il limite di peso di quelle macchine? 930 chili. Il che vuol dire che adesso per questioni di peso a favore del serbatoio di sicurezza con l'estinguente non ci sono problemi per chi vuole adottarlo, ma coloro che ancora per due anni correranno sulle sport perché dovrebbero essere ancora esposti al pericolo del fuoco così come oggi, quando tra due anni il peso per ammettere il serbatoio di sicurezza ci sarà nei regolamenti? La CSI ha tanto disprezzo della vita umana che non può decidere, seduta stante, che a partire dal 1974, le vetture sport debbano pesare cento chili di più, mettiamo, e così almeno chi ha rispetto della vita dei suoi piloti può montare il serbatoio? La CSI non vuole guardarsi con alcuni costruttori, che non vedono di buon occhio queste soluzioni? E una volta tanto dimostri che la legge tecnica e sportiva la impone non la contratta, secondo i gusti e i comodi di chi, costruendo le macchine senza aver voluto trarre tesoro di alcune umanissime esperienze, si è posto da solo al di fuori della legge delle coscienze e della morale. Che non è quella, certo, che si dà il diritto di sbandierare ai censori di complemento che spuntano a peggio avvenuto.

Marcello Sabbatini

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 berlina 1116 cc

Km/h	scarico originale	scarico ANSA
0 - 50	4.7	4.4
0 - 100	16.1	14.3
0 - 120	26.9	21.8

La coscienza dell'ANCAI

Il problema della sicurezza stradale nelle corse è tema di attualità.

Di attualità per chi davvero se ne preoccupa come per chi ne fa la solita spada di moralismo che permette di essere comunque alla ribalta e di dare giudizi.

E' il caso del quotidiano milanese che ha perfino scomodato adesso un suo inviato speciale che in genere si occupava di servizi speciali dai punti più caldi del mondo, vuoi il Medio Oriente, vuoi Israele. E se ne occupa questo brillante giornalista però non con la competenza che dimostra abitualmente. Forse perché il problema in fondo non gli interessa tanto e lui si limita a fare da « provocatore » del problema. Ma è inutile lasciarsi prendere anche da contrappunti polemici nei confronti di questi servizi che hanno solo lo scopo di dare il tono a certi responsabili del settore sportivo di questo quotidiano che dopo aver fatto dello sport automobilistico un'ottima pedana per il proprio successo adesso probabilmente serve a vivificare una propria qualificazione diversa nell'ambiente giornalistico.

E tra chi si occupa seriamente del problema, non per arrivare all'adozione delle corse col solito e semplicistico sistema del vietare ciò che non è gradito, c'è per fortuna una associazione che fino a qualche tempo fa purtroppo non si era particolarmente distinta nel rispondere all'impegno che la sua stessa denominazione implicava. Ci riferiamo all'ANCAI (Associazione Nazionale Corridori Automobilisti Italiani).

Questa che, dopo le ultime elezioni, ha preso nuove verve non fosse altro senza complicazioni e interpretazioni personalistiche dei problemi, in una riunione appena prima delle grandi ferie estive, ha stabilito questi punti fermi che leggete appresso per un serio programma di difesa dello sport automobilistico al suo interno, impegnando sia tutti i propri associati, sia gli altri Enti ed esponenti dello sport automobilistico a un serio esame dei problemi in atto o messi in naftalina per arrivare a una serie di iniziative concrete. Ma leggerete i punti del comunicato e vi farete un'idea precisa di questa « presa di coscienza » dell'ANCAI alla quale va tutto il nostro appoggio.

① Radicale ristrutturazione delle vetture di Formula 1 sia per quanto attiene la loro fisionomia meccanica (telaio, abitacolo, roll-bar, ecc.), sia per quanto riguarda il problema specifico della benzina e della capienza dei serbatoi. A questo fine è importante tener conto che gli incidenti mortali in F. 1 di questi ultimi anni sono stati preponderantemente determinati dal fuoco.

② Introduzione obbligatoria di un vero serbatoio di sicurezza su tutte le monoposto di formula e sulle vetture sport nella prospettiva di giovare alla produzione di serie, poiché anche nel traffico automobilistico normale gli incendi oggi sono tragicamente frequenti. A questo scopo è necessario che gli abituali lunghi intervalli nei convegni di studio originati dal brevetto Autodelta siano superati, e le conclusioni vengano concretate al più

presto indipendentemente da ogni interesse di categoria. Il fine unico deve essere quello di salvaguardare la sicurezza dei piloti e delle corse automobilistiche.

In mancanza di urgenti decisioni da parte degli Organi Internazionali (FIA-CSI) la CSAI dovrà interessare i competenti organi di studio e di ricerca nazionali da pervenire autonomamente alla soluzione di un problema che ormai non va più visto unicamente sotto la prospettiva dello sport.

③ Lo schieramento di partenza per tutte le gare in circuito sia uniformato al sistema di due vetture per fila alternate e distanziate sulla base dei mozzoni di almeno 12 metri.

④ Esame preventivo di ogni impianto permanente da parte di una commissione di esperti comprendente almeno un pilota che, per quanto riguarda l'Italia collateralmente alla già esistente Commissione Circuiti e Sicurezza, deve accertare:

— la funzionalità degli Ufficiali di gara sul percorso;

— la disponibilità di attrezzature ed equipaggiamenti anticendio e di soccorso efficienti per far fronte a qualsiasi evenienza in tempi ridottissimi.

Nella deprecabile eventualità che le su citate istanze venissero disattese, l'Associazione Piloti si riserva di adottare interventi diretti a tutela del futuro dello sport automobilistico in Italia.

La montagna delle polemiche ha partorito le chicane - topolino

Rischia MONZA

Di contrappunto alla decisione ANCAI c'è questa che possiamo definire « dolorosa » del problema delle varianti a Monza.

Come sapete, dopo la famosa decisione del Consiglio Comunale monzese che praticamente ribadiva il definitivo sfratto entro la fine degli anni settanta all'Autodromo e limitava ad una sola variante la soluzione dei problemi di sicurezza riferibili al tracciato, adesso si apprende da questa nota dell'Automobile Club di Milano, diramata il giorno dopo l'uscita dell'ultimo numero di Autosprint prima delle ferie, che per il Gran Premio d'Italia di

settembre gli organizzatori sono riusciti a convincere la GPDA di accontentarsi delle varianti già sperimentate, e non troppo brillantemente, lo scorso anno.

La beffa naturalmente è sempre dovuta a quei politici dell'Amministrazione Comunale di Monza che presa ad esca la serie di polemiche per gli incidenti motociclistici di Monza per decretare la fine dell'Autodromo, si sono anche bellamente fatti gioco della realtà burocratica costringendo gli organizzatori a dover rinunciare anche a quelle modifiche possibili all'attuale variante dell'« Ascari ». Infatti, se

il Consiglio Comunale aveva preso una decisione inequivocabile per il miglioramento di questa parte della pista, in compenso, per i soliti giochi della burocrazia, per realizzare questi lavori occorre una licenza edilizia. E, come scrivemmo tempo fa, essendo sotto il periodo delle vacanze, l'ufficio apposito era chiuso. Risultato: impossibilità di fare anche le più piccole modifiche. Quello che stupisce comunque è che la GPDA abbia accettato di correre a Monza nelle condizioni che subito dopo il Gran Premio dell'anno scorso vennero definite impossibili.

MILANO 6 agosto - Per il 44. Gran Premio d'Italia, che si disputerà il 9 settembre all'autodromo nazionale di Monza, verrà usata la pista stradale con le varianti provvisorie o chicanes già usate nel 1972, che però sono state ampliate e migliorate d'intesa con gli organi nazionali e internazionali competenti, segnatamente la GPDA (Grand Prix Drivers Association).

Risulta infatti impossibile, nel tempo ancora a disposizione, realizzare in modo adeguato la variante alla curva del Vialone approvata dal Comune di Monza il 26 luglio scorso e per la quale si è tutt'ora in attesa di regolare licenza.

La decisione di rinviare quindi l'attuazione è stata assunta dalla SIAS (gestore della pista) e dall'ACM (organizzatore della gara) dopo un approfondito esame della situazione con il concorso delle imprese interessate ai lavori, al fine di evitare i rischi conseguenti a un'esecuzione necessariamente affrettata e ad un'insufficiente periodo di stagionatura della pavimentazione, nonché per l'impossibilità di mettere a disposizione dei concorrenti, con adeguato anticipo, il nuovo tracciato per le necessarie prove.

Noi comprendiamo che è in gioco il futuro dell'Autodromo di Monza. Non è certo la soluzione più felice anche con accorgimenti adeguati, l'utilizzazione ancora per un Gran Premio d'Italia delle varianti tanto discusse. Probabilmente una parte della colpa, checché se ne dica, resta agli stessi gestori dell'impianto di Monza i quali avrebbero potuto più decisamente da parte loro affrontare il problema, davvero nell'interesse dello Sport Automobilistico.

Non ci riferiamo al caso, per esempio, della soluzione prospettata di correzione al percorso

utilizzando le parti della pista stradale vicine all'impianto sovrappeso, demolendo una parte del quale si poteva e si può realizzare una adeguata variante sul rettilineo dei box. Ma anche a questo proposito giocano degli interessi particolari come la voglia di conservare la pista sovrappeso per il test di durata di case di gomme e di grandi industrie, che debbono fare degli esperimenti come, del resto, sono annunciati in settembre da parte della BMW e la Goodyear.

Ma come dice il proverbio « Non è possibile avere la botte piena e la moglie ubriaca ».



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



ZELTWEG assegna
praticamente
il casco iridato '73

il giornale di mezzanotte
per telefono e per telex

AUTO
SPRINT

settimana SPRINT

5 motivi d'AUSTRIA:

Dei tre imbucati sotto la pesante corona d'alloro, del G.P. d'Austria, il meno sorridente appare STEWART che invece avrebbe tutte le ragioni per esserlo di più. Con i sei punti conquistati ha messo l'ipoteca definitiva sul titolo mondiale '73. Sorride (al centro) PETERSON che ha ricevuto il giusto premio al suo gesto nei confronti di Fittipaldi e anche Carlos PACE applauditissimo da tutti gli sportivi presenti che lo hanno nominato nuovo « re di Zeltweg »



C'è l'oro ma anche il
«nero» per la LOTUS

Un bel gesto ripaga PETERSON

Scade giovedì l'ULTIMATUM per il G.P. ITALIA

A Zeltweg è arrivato sabato mattina in tutta fretta Ottorino Maffezzoli, il dirigente incaricato dall'Automobile Club di Milano di portare avanti le trattative con i costruttori per il prossimo Gran Premio d'Italia. Il motivo che aveva interrotto le ferie di Maffezzoli era abbastanza semplice. Un paio di giorni prima, invece delle schede di iscrizione, era arrivato a Milano un telegramma in cui i costruttori F. 1 minacciavano di non venire a correre a Monza.

Alla base di questa presa di posizione era ancora la famosa riunione che a Silverstone il conte Lurani ed il dott. Di Rienzo avevano avuto con l'associazione Costruttori, per esaminare il problema di Chapman e quello più generale di tutti i costruttori, nel caso di una loro venuta in Italia e nel caso di incidenti alle loro vetture ed ai loro piloti.

In quella occasione i due delegati italiani avevano dato le più ampie garanzie a Chapman e soci, che avrebbero portato avanti il problema con la massima urgenza perché non esistessero problemi alla venuta in Italia dei costruttori di automobili da corsa. Forti di questa dichiarazione, gli inglesi avevano sottoscritto le condizioni economiche fatte dall'AC Milano per la loro partecipazione al G.P. d'Italia.

Questo accordo economico rimaneva, però, sempre subordinato all'invio, entro il 14 agosto, della famosa lettera liberatoria, secondo la quale in nessun caso le vetture di Chapman o di altri eventuali costruttori sarebbero state sottoposte a sequestro conservativo. « E' questo un punto molto importante — ci ha detto Mosley — perché, di eventuali azioni legali che in Italia sono eguali a quelle degli altri paesi, in base alle leggi vigenti, appare ovvio debbano occuparsene gli avvocati di Chapman, però in nessun posto del mondo si trattengono per le perizie di materiali per periodi incredibili di circa tre anni. La nostra attività è molto costosa e noi ab-

CONTINUA A PAGINA 13

t. z.

DALL'INVIATO

ZELTWEG - Un tubicino flessibile che si sfilava dal suo attacco, vicino al regolatore di pressione della benzina, ed Emerson FITTIPALDI resta fermo sul circuito. PETERSON che lo seguiva da parecchio, dopo che entrambi avevano staccato Stewart e gli altri, passa in testa e vince. Fittipaldi, per quel tubicino, perde definitivamente il titolo di campione del mondo. E Stewart, per quel tubicino ed i sei punti di un secondo posto conquistato coi denti, il titolo se lo vede ormai assicurato. E col titolo la... pensione.

1 Un tubo condanna FITTI

Proiettata nel quadro generale del campionato mondiale la corsa austriaca è questa. STEWART battuto, perché la sua macchina era nettamente inferiore alle Lotus, in tenuta di strada e probabilmente in aerodinamica, e le Lotus che dominavano.

Carlos Pace, che col campionato non c'entra ma che

vuole sempre di più farsi valere, autore di una corsa spettacolosa, magnifica, e che dà agli spettatori le ultime emozioni, riuscendo tuttavia a resistere anche alla mala sorte ed a finire ad un terzo posto che poteva addirittura essere migliore.

Ecco: la corsa è stata questa, ed è stata una bella corsa, pur se somigliando al Gran Premio di Germania ha avuto qualche momento soporifico, per il troppo preciso delinearsi delle posizioni. Per gli spettatori attenti, che non facevano caso soltanto ai primi, ma che sapevano valutare tutto, c'è stato, però, anche dell'altro.

2 MERZARIO quarto: sembrava un sogno. Poi il motore...

E c'è stato soprattutto il MERZARIO che riportava la Ferrari alle corse dopo la parentesi forzata seguita alla umiliazione di Silverstone. C'è stato anche JARIER, che con la March finora guidata da Purley è andato forte e bene, anche se non ha avuto fortuna. C'è stato anche Reutemann sempre più volitivo. Ma per i tantissimi italiani che erano accorsi a Zeltweg, la rossa Ferrari era il punto di mira e la sua presenza era osservata con curiosità mescolata a speranze.

Diciamo subito di questa FERRARI che tornava alle corse dopo tante polemiche e

dopo tanto scalpore, creato con poca avvedutezza proprio a Maranello.

Macchina modificata, si è detto. Noi la definiremmo macchina rinnovata, poiché le modifiche sono state tante che, pur tenendo conto della struttura di base, che è servita per il lavoro da compiere, in sostanza si tratta di una macchina diversa da quella finora vista.

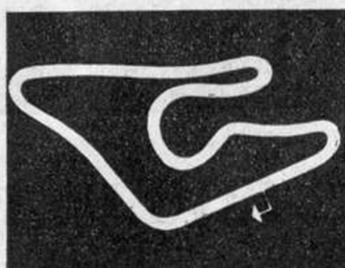
Che il risultato sia stato buono lo si è visto, coi tempi delle prove e con la fase iniziale della gara che Merzario ha condotto con la sua aggressività naturale e che ha fatto persino sperare in un mezzo miracolo.

Invece il proseguire della corsa ha un poco deluso, per il progressivo regredire della Ferrari nelle posizioni in pista, ma agli occhi attenti ciò è stato chiaramente da attribuire non alla macchina, ma al motore che perdeva potenza, forse per il gran caldo, forse per altre ragioni. Il che significa che la macchina è davvero migliorata, e che a Maranello sono sulla buona strada.

Ora pare che ci siano altre modifiche, altre innovazioni, da portare alla vettura. Ci so-

Franco Lini

CONTINUA A PAGINA 12



gara internazionale di velocità valida quale dodicesima prova del campionato mondiale conduttori di Formula 1. Circuito dell'Österreichring di 5.911 metri. 54 giri pari km 319,194. 19 agosto 1973.

G. P. AUSTRIA

COSI' (IN 23) AL VIA

EMERSON FITTIPALDI (Lotus) 1'34''98	RONNIE PETERSON (Lotus) 1'35''37
DENIS HULME (McLaren) 1'35''69	PETER REVSON (McLaren) 1'35''86
CARLOS REUTEMANN (Brabham) 1'36''01	ARTURO MERZARIO (Ferrari) 1'36''42
JACKIE STEWART (Tyrrell) 1'36''44	CARLOS PACE (Surtees) 1'36''48
JAMES HUNT (March) 1'36''63	FRANCOIS CEVERT (Tyrrell) 1'36''77
MIKE BEUTTLER (March) 1'36''83	J. PIERRE JARIER (March) 1'36''93
J. PIERRE BELTOISE (BRM) 1'37''46	CLAY REGAZZONI (BRM) 1'37''52
MIKE HAILWOOD (Surtees) 1'37''60	WILSON FITTIPALDI (Brabham) 1'37''81
ROLF STOMMELEN (Brabham) 1'37''85	JACKIE OLIVER (UOP-Shadow) 1'37''97
RIKKI VON OPEL (Ensign) 1'39''22	GEORGE FOLLMER (UOP-Shadow) 1'39''30
HOWDEN GANLEY (Iso) 1'39''38	GRAHAM HILL (Shadow) 1'39''50
GIJS VAN LENNEP (Iso) 1'41''4	

COSI' (IN 11) AL TRAGUARDO

1. Ronnie Peterson (Lotus-Ford) 54 giri in 1.28'48''78, alla media di 214,850 kmh; 2. Stewart (Tyrrell-Ford) 1.28'57''79; 3. Pace (Surtees-Ford) 1.29'35''42; 4. Reutemann (Brabham-Ford) 1.29'36''69; 5. Beltoise (BRM) 1.30'10''38; 6. Regazzoni (BRM) 1.30'27''18; 7. Merzario (Ferrari) a 1 giro; 8. Hulme (McLaren-Ford) a 1 giro; 9. Van Lennep (ISO-Ford) a 2 giri; 10. Hailwood (Surtees-Ford) a 5 giri; 11. E. Fittipaldi (Lotus-Ford) a 5 giri. Ganley (Iso-Ford) giunto con 10 giri di ritardo non è stato classificato.

BATTUTI I PRIMATI

Sulla distanza: Ronnie Peterson, media 214,850 kmh. Primato precedente: Emerson Fittipaldi (Lotus-Ford), media 214,554 kmh (1972).
Sul giro: Carlos Pace, in 1'37''29, media 218,720 kmh. Primato precedente: Denis Hulme (McLaren-Ford) in 1'38''32, media 216,460 kmh (1972).

I RITIRI	QUANDO	PERCHE'
Revson	1. giro	rottura cambio
Beuttler	1. giro	motore senza lubrificazione
Hunt	4. giro	distributore pressione iniezione
Cevert	6. giro	albero freno ant. destro
Follmer	6. giro	alimentazione
Oliver	8. giro	alimentazione
Stommelen	21. giro	cuscinetto ruota anteriore sn.
Von Opel	23. giro	rottura motore
W Fittipaldi	29. giro	« vapor lock » benzina
Jarier	36. giro	« vapor lock » benzina
Hill	38. giro	rottura motore
E. Fittipaldi	49. giro	canalizzazione benzina

LA NOSTRA PAGELLA DEI PROTAGONISTI

Pace, Peterson, Fittipaldi, Stewart, Hulme ●●●● - Merzario, Reutemann, Jarier, Beltoise, Regazzoni ●●●● - Hailwood, Stommelen, W. Fittipaldi, Von Opel, Oliver, Follmer, Ganley ●●● - Van Lennep, Hill ●● - Revson, Beuttler, Cevert, Hunt, p.c

La prossima gara sarà il Gran Premio d'Italia, in programma a Monza il 9 settembre.

CONTINUAZ. DA PAGINA 11

no altre idee da sviluppare ed applicare e soprattutto da verificare se son buone. Vedremo quel che succederà, augurando a quelli della Ferrari ed ai tifosi italiani che la strada ora iniziata sia sempre più in salita. E' difficile tornare in alto, ma lo hanno iniziato e ciò conta!

Con la macchina abbiamo visto rinnovato, nel senso che si sta sempre più completando, anche Merzario. Nessuno si attende che Merzario di colpo salga ai limiti dei grandi, ma certo che da lui la gente aspetta le cose buone che diano anche sul piano umano le soddisfazioni nazionalistiche. Ebbene Merzario a Zeltweg ha confermato la sua progressione, che è fatta di applicazione, di apprendistato volontario, ma anche di qualità naturali che si stanno affinando. Pian piano, e tanto meglio se sarà di pari passo con la macchina, anche Merzario salirà.

Perdonateci questa parentesi nazionalistica, ma l'essere un poco tifosi qualche volta è necessario, e dopo tante bastoste, anche le cose buone se non eccelse, fanno del bene.

3 La «riserva» McLAREN sul monologo JPS

FITTIPALDI e PETERSON, allora, davanti a tutti. Le Lotus hanno avuto il ritorno alla gloria, in questa gara, grazie alle loro qualità naturali, che possono esprimersi al meglio proprio su percorsi come questo. E si è visto che non c'era niente da fare, per Stewart, che peraltro, da gran campione qual è, ha compiuto una gara ammirevole, tutta intelligenza e calcolo preciso e razionale. Terzo era di sicuro.

Finisce secondo per la disgraziata eliminazione di Fittipaldi che non meritava un colpo basso del genere e che, con lo sfilamento di quel tubicino, perde ogni speranza di bissare il successo fantastico dell'anno scorso.

Oggi ha perduto tutto, ma il titolo lo aveva praticamente già perduto a Zandvoort, quando uscendo di pista si era fatto male a un piede.

Le LOTUS dominatrici, ma resta la incognita delle MC

LAREN. E credo proprio che tutto sia stato molto facilitato dalla disavventura toccata a Revson sulla linea di partenza, quando per non investire Hulme che stentava a partire, Revson ha dovuto lavorare freneticamente di pedali, provocando la rottura di qualcosa nel cambio o nella frizione, con il risultato che è rimasto con la prima innestata senza possibilità di far altro. REVSON era in forma e nelle prove libere del mattino era stato il più veloce. La McLaren era in forma e lo ha dimostrato Hulme, restando appiccicato a Peterson che guidava la gara nelle prime fasi.

Anche HULME ha avuto i suoi guai, dovuti ad una sorprendente carenza di preparazione che stupisce da parte della McLaren (gli si staccava la presa d'aria dinamica della alimentazione). Quindi anche Hulme ha dovuto cedere.



Per Ronnie Peterson è il secondo successo in un G.P. mondiale. Il biondo svedese è stato particolarmente festeggiato da Chapman al traguardo: dopo il lancio del cappellino l'ha persino abbracciato

4 STEWART «sovrastrazante» sfugge al sorpasso di PACE

Vi abbiamo detto di CARLOS PACE, all'inizio di queste note. Ha fatto cose ammirevoli, come in Germania e ciò significa che le sue qualità, che sono sempre esistite, hanno avuto nelle ultime corse la possibilità di essere valorizzate dalla macchina valida.

Pace poi, appena può, profitta di tutto e quando in questo tutto c'è la macchina valida, è sempre tra i primi. Anche qui è stato un poco intruppato nella fase iniziale, perdendo contatto coi primi e dovendo poi recuperare. E lo ha fatto magnificamente, con il giro più veloce ed una rimonta nei confronti di Stewart, che è stata una delle cose belle della corsa.

Sono mancate le TYRRELL, come abbiamo detto, specie quella di CEVERT. Vedrete a parte, nei racconti che i protagonisti hanno fatto al no-

stro Zogli, quello che dicono Cevert e Merzario della fase che ha eliminato la seconda Tyrrell. Quel che è certo è che, in ogni caso, Cevert era ancor più staccato di Stewart e che quindi di pretese di essere coi primi ne doveva aver pochine.

Sono mancate, come al solito, le BRM, pur se nella graduatoria finale sono abbastanza ben piazzate. BELTOISE stavolta è stato migliore di REGAZZONI, ma ciò non vuol dire molto. Vuol dire al massimo che l'assenza di Lauda gli ha permesso la poca gloria relativa di essere il primo delle BRM. Meglio che niente, ma se non fanno qualcosa a macchina e motore quelli della BRM resteranno comparse, anche se mister Stanley continua a cullarsi nel sogno di primeggiare a patto di aver un gran pilota.

Forse è per questo che an-

daya in giro chiedendo il numero di telefono di ICKX, ma anche se lo ha ottenuto non crediamo che gli sia servito a molto. Perché in ogni caso non basta il gran pilota a fare il risultato.

Delle altre macchine, le solite cose. ISO e SHADOW sono comprimarie, e lo sapete. La «Ensign» di von Opel invece è in progresso costante e ci fa piacere.

C'erano tre MARCH, praticamente una diversa dall'altra. Quella che andava meglio era ancora quella di HUNT, pur se JARIER con quella ex-Purley ha ottenuto risultati dello stesso valore (il che lo valorizza personalmente). Peccato che Hunt sia stato eliminato subito e anche che BEUTTLER abbia avuto la disavventura di essere tamponato da qualcuno sulla linea di partenza



Colloquio a tre fra Maffezzoli, Ecclestone e Mosley a Zeltweg. Si parla del G.P. d'Italia e della presenza degli inglesi. Pare certo che se non avranno la « lettera di garanzia » Lotus, Tyrrell, McLaren, Brabham e March non saranno presenti. Vi sarà, per soldi, qualcun altro, ma l'assenza delle vetture mondiali darà un fiero colpo al Gran Premio

Ma che bisogno c'è degli «antincendio LINGE»?

CONTINUAZ. DA PAGINA 11

biamo bisogno di poter rientrare subito in possesso dei materiali, sia per poter fare delle nostre perizie che per poter eventualmente riutilizzare quanto di buono è rimasto dopo un incidente.»

Tornando a Monza, il 14 agosto è passato senza che nessuno dei documenti promessi a Silverstone giungesse in mano agli inglesi ed è perciò che questi, preoccupati hanno detto a Maffezzoli che gli accordi economici fin qui raggiunti non avevano alcun valore perché erano legati alla presentazione di questa impegnativa. «Quindi noi non inviamo le schede di iscrizione» hanno detto.

Maffezzoli a Zeltweg, in frenetiche riunioni con Chapman, Ecclestone e Mosley, ha cercato di fare capire che la lettera liberatoria non è stata inviata non per mancanza di possibilità di averla, ma solo perché in agosto in Italia la stragrande maggioranza degli uffici sono chiusi per ferie e quindi si perde molto tempo. Il gruppo più ostracista dei costruttori ha preso per

buona questa dichiarazione, comunque Lotus, Tyrrell, McLaren, Brabham e March soprattutto non hanno mollato e non hanno firmato le schede di iscrizione, ponendo invece un ulteriore termine per la consegna della «grazia» che è giovedì 23 agosto. Senza quel documento non faranno schede di iscrizione e quindi non parteciperanno al G.P. d'Italia.

Per Maffezzoli poi c'è stata una grana supplementare. I costruttori hanno espressamente richiesto che a Monza venga impiegata la squadra antincendio detta «Linge Car» e creata dall'ex pilota tedesco Linge, che dispone di Porsche Carrera e di VW 914 e che è stata impiegata sia al Nurburgring che a Zeltweg. A Maffezzoli la cosa non ha creato molto entusiasmo, perché in Italia abbiamo le squadre antincendio della CEA che hanno attrezzature più funzionali dei tedeschi, i cui «cannoncini» sono fissi, per esempio. Ma in questo caso si tratta di «non conoscenza» dei fatti e il problema è meno allarmante.

Classifica mondiale

dopo la 12. prova

	ARGENTINA	BRASILE	SUD AFRICA	SPAGNA	BELGIO	MONACO	SVEZIA	FRANCIA	TOT. I. PARTE	G. BRETAGNA	OLANDA	GERMANIA	AUSTRIA	TOTALE
Stewart (Tyrrell)	4	6	9	—	9	9	2	3	42	—	9	9	6	66
Cevert (Tyrrell)	6	—	—	6	6	3	4	6	31	2	6	6	—	45
E. Fittipaldi (Lotus-JPS)	9	9	4	9	4	6	—	—	41	—	—	1	—	42
Peterson (Lotus-JPS)	—	—	—	—	—	4	6	9	19	6	—	—	9	34
Revson (McLaren)	—	—	6	3	—	2	—	—	11	9	3	—	—	23
Hulme (McLaren)	2	4	2	1	—	1	9	—	19	4	—	—	—	23
Ickx (Ferrari-McLaren)	3	2	—	—	—	—	1	2	8	—	—	4	—	12
Reutemann (Brabham)	—	—	—	—	—	—	3	4	7	1	—	—	3	11
Hunt (March)	—	—	—	—	—	—	—	1	1	3	2	—	—	8
Pace (Surtees)	—	—	—	—	—	—	—	—	0	—	—	3	4	7
Merzario (Ferrari)	—	3	3	—	—	—	—	—	6	—	—	—	—	6
Beltoise (BRM)	—	—	—	2	—	—	—	—	2	—	2	—	—	6
Follmer (Shadow)	—	—	1	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5
de Adamich (Brabham)	—	—	—	—	3	—	—	—	3	—	—	—	—	3
W. Fittipaldi (Brabham)	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	2	—	3
Lauda (BRM)	—	—	—	—	2	—	—	—	2	—	—	—	—	2
Regazzoni (BRM)	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1
Amon (Tecno)	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1
Van Lennep (Iso)	—	—	—	—	—	—	—	—	0	—	1	—	—	1

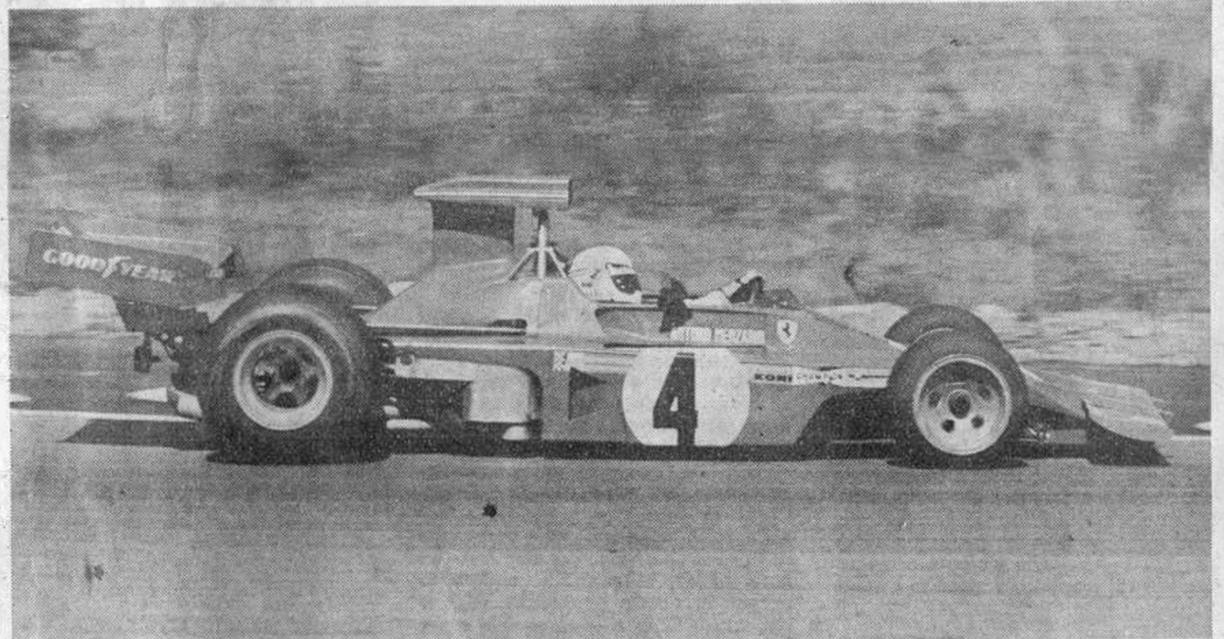
ZELTWEG - Merzario, applaudito dai tifosi italiani, rientra ai boxes con l'aria soddisfatta. «Ho avuto un calo al motore dopo i primi dieci-quindici giri, altrimenti avrei potuto finire anche in una posizione migliore. Certo che al principio non credevo ai miei occhi, quando ero in quarta posizione, mi dispiace per Cevert che si è dovuto ritirare. D'altronde, quando ha cercato di passarmi, lo ha fatto sconsideratamente, perché in quel punto io ero davanti ed avevo il diritto d'impostare la traiettoria come meglio credevo, ed

LA POLEMICA

MERZARIO non «cede» a CEVETR

indubbiamente questo è stato un sacrificio perché tutti corriamo per vincere e la vittoria fa piacere a tutti. La mia vettura è stata perfetta. Mi dispiace che Emerson si sia dovuto fermare. Tante volte io sono stato sfortunato, che qualche volta può andare bene anche a me».

Stewart, anche se non al colmo dell'entusiasmo, perché le prestazioni della sua Tyrrell non sono state certo all'altezza degli ultimi Gran Premi, è sorridente: «Con que-



Altro che solo «modificata» la Ferrari B.3 di Forghieri & Rocchi, portata da Merzario alla partenza in terza fila davanti a Stewart! Della monocoocca versione... Fiat diciamo che è rimasta solo la... vasca!

5 L'ICKX di Monza

Per concludere, e guardando ai risultati ed alle indicazioni di questa corsa in funzione del prossimo GRAN PREMIO D'ITALIA, diciamo che la nostra gara di settembre si presenta bene. Le forze in campo sono parecchie, ad alto livello. E poiché Monza, nonostante le varianti, non permette grossi distacchi naturali, possiamo prevedere che ci sarà una bella battaglia numerosa.

Non conterà molto, per il campionato, ma orgoglio e prestigio sono molle che bastano a scatenare parecchia gente. Speriamo che tra i protagonisti maggiori ci siano anche gli uomini della Ferrari. E dico uomini al plura-

le, perché è ormai certo che saranno due, quelli soliti, cioè Ickx e Merzario. Anche il belga avrà la sua B.3 modificata. E forse anche per le due gare americane.

Non vi abbiamo detto niente della TECNO. E preferiamo dire pochissimo. Quella che poteva essere una bella squadra, vivace e dalle possibilità di un certo peso, è diventata una stranissima formazione incomprensibile. Se si pensa che tutto ciò è accaduto, crediamo, per semplici ripicche e non voglia di collaborare, c'è di che essere depressi. Come era il malcapitato Amon. Amen!...

f. l.

in quella posizione ed a quella velocità il signor Cevert non può pretendere che io freni e mi faccia da parte per farlo passare. Forse lui credeva che, siccome io rallentavo in qualche punto a causa della ridotta potenza del mio motore, non sarei stato in grado di fare la curva come lui.»

Di tutt'altro parere è invece Cevert: «Merzario — dice il francese — ha bisogno di altri due specchietti sulla vettura. Non si può correre così. Ma come? Io lo seguo da un bel po' e quindi lui sa che prima o poi, siccome la sua vettura va meno della mia, lo sorpasserò in quella curva dove entra più piano, per cui io penso "ora mi fa passare" invece come metto il muso all'altezza delle sue ruote chiude la traiettoria e mi manda fuori strada!...».

Reutemann, che è stato il terzo protagonista del sorpas-

so (perché li ha poi infilati entrambi), fa quasi da arbitro spiegando: «Merzario era davanti e credo che Cevert avesse pensato che volesse farlo passare, per cui anch'io mi sono accodato al francese. Invece, improvvisamente, abbiamo visto che Merzario chiudeva la traiettoria. Cevert non ha potuto fare nulla ed è finito addosso a Merzario, mentre invece io ho visto un varco sulla sinistra e mi ci sono buttato dentro approfittando così per portare via la posizione a Merzario».

Peterson è raggianti. Dice il biondo svedese: «Visto che non è vero che io faccio solo la mia corsa? Quando ho visto che eravamo soli io e Emerson, l'ho lasciato passare, perché sapevo che per lui i nove punti erano più importanti che per me, anche se

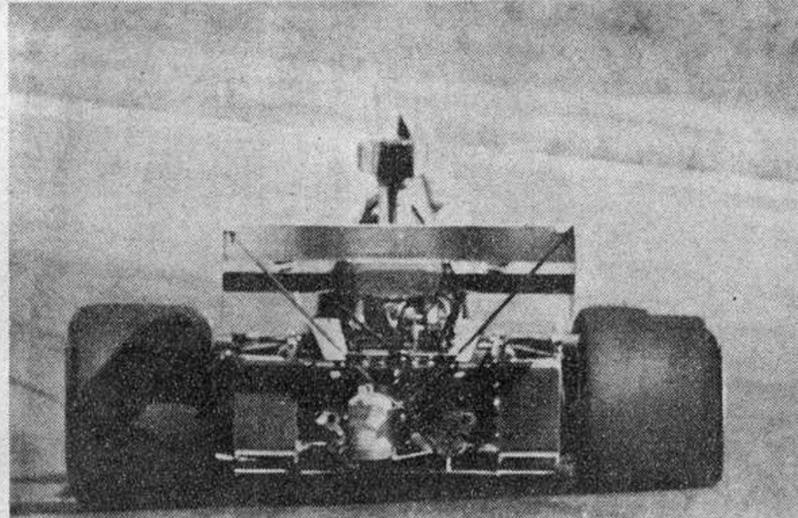
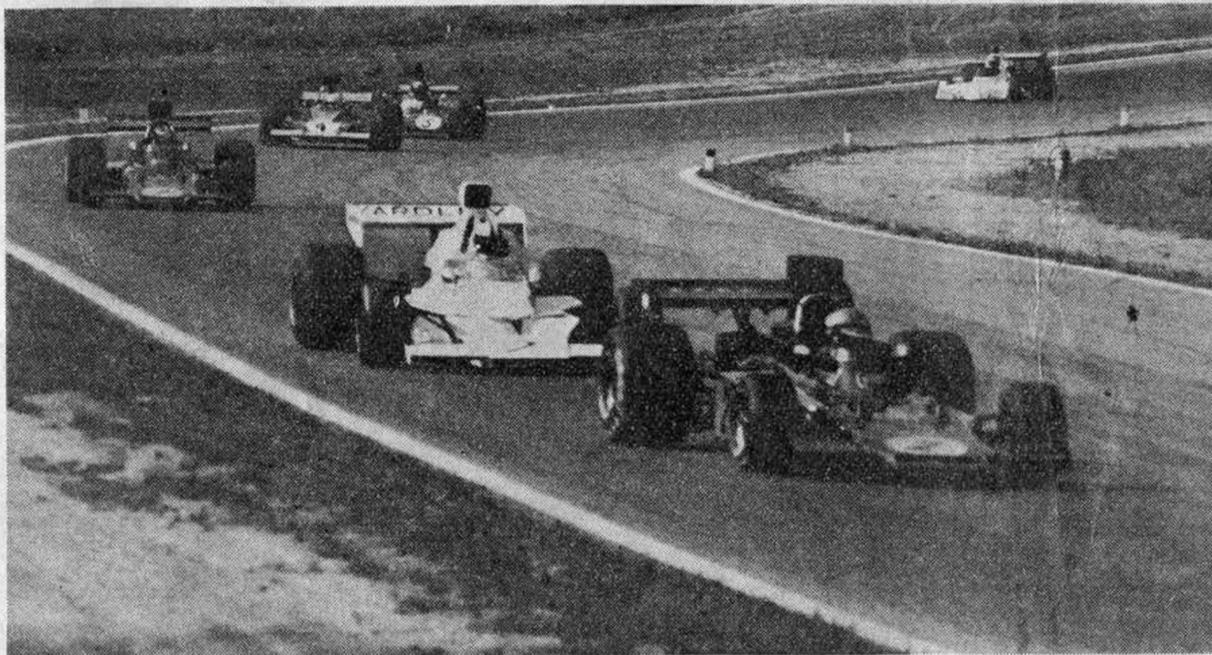
sti sei punti credo di avere fatto un passo decisivo in avanti verso il titolo, soprattutto perché né Cevert né Fittipaldi hanno preso punti».

Pace è stato il re di Zeltweg, tutto il pubblico ha tifato per lui, sia quando ha cercato di raggiungere Stewart, sia quando ha fatto l'ultimo giro con il motore rantolante e con Reutemann alle spalle. «La pompa della benzina — dice Carlos — ha cominciato a fare i capricci negli ultimissimi giri, per poi non funzionare proprio negli ultimi metri di corsa, per fortuna che Reutemann non è riuscito a colmare lo svantaggio. Le cose però si erano già messe male per me prima, quando dopo metà gara ho cominciato ad avere le gomme che si sbriciolavano e non tenevano più la strada».

Tito Zogli

Dai tamponamenti in partenza (REVSON per evitarlo è subito K.O.) all'arrembante finale di PACE, anche lui però tradito da

gli arrostiti di pompe



Siamo alle prime battute del G.P. d'Austria con Merzario (foto a sinistra) che mantiene brillantemente la sua quarta posizione davanti a Stewart e Reutemann, preceduto soltanto da Peterson, Hulme e Emerson Fittipaldi. Qui sopra, lo sfortunato Hulme, con la gomma posteriore destra sgonfia, indica il suo rientro ai box per il cambio

SPECIALE PER AUTOSPRINT

ZELTWEG - Al via del G.P. d'Austria, dato con leggero ritardo perché Stewart e Hulme volevano fare più di un giro di ricognizione, sono 23 vetture. Manca la Tecno di Amon perché il pilota neozelandese non ha ritenuto che il motore bolognese potesse offrire, sia sul telaio Fowell, sia sul telaio McCall, prestazioni sufficienti a garantire una corsa decente.

Al via, mentre Peterson e Fittipaldi schizzano dalle prime posizioni tallonati da Hulme, si ha il primo attimo di panico. Infatti, Regazzoni tampona la March di Beuttler che nella collisione riporta la rottura del radiatore e, pur fermandosi poche centinaia di metri più avanti, fa in tempo a cospargere tutto il rettilineo antistante i boxes

FITTIPALDI s'ingessa

ZELTWEG - Emerson Fittipaldi non ha ancora il piede a posto del tutto e così, tornando a Losanna, se lo farà ingessare di nuovo sottoponendosi poi a trattamento per ottenere di essere in forma e riposato per il Gran Premio d'Italia.

di olio. Contemporaneamente a questo fatto, Revson rimane subito senza frizione per scansare Hulme ed è costretto a buttarsi precipitosamente nella corsia di decelerazione, mentre tutti quelli che lo seguono debbono fare pericolose evoluzioni.

Al termine del primo giro è Peterson a passare per primo sul traguardo, seguito da Hulme, da Fittipaldi, da Merzario e da Stewart; già staccati sono Reutemann, Pace, Cévert, Beltoise, Hunt, Wilson Fittipaldi e Regazzoni. Mentre i primi tre tirando come disperati riescono in breve a creare il vuoto alle loro spalle, Stewart nel corso del quarto giro passa Merzario; in questo stesso giro Hunt rientra ai boxes con il comando della pompa della

benzina in avaria. E' la prima vittima di un inconveniente che nel corso della gara colpirà molti altri concorrenti, forse a causa del gran caldo e perché i motori, su questa pista dove la marcia più bassa che si utilizza è la terza, sono sempre al limite delle loro possibilità.

Al sesto giro nuovo cambiamento di posizioni nella retroguardia: Reutemann passa in quarta posizione, mentre Merzario è quinto e Cévert rientra ai boxes con la sospensione anteriore danneggiata. Sembra che nel cercare di passare Merzario, il francese abbia preso la stessa confidenza che a suo tempo al Castellet usò Fittipaldi nei confronti di Scheckter, pagando quindi nella stessa maniera. Reutemann che si trovava alle spalle dei due è il più lesto ad approfittarne. Si è fermato sempre in questo giro anche Follmer che accusa delle noie al cambio e per la Shadow, comunque, le cose non vanno troppo bene perché due giri dopo anche Oliver deve rientrare ai boxes per noie alla pompa della benzina.

Al decimo giro, mentre le prime posizioni rimangono invariate, Pace passa Merzario. La Ferrari, secondo quanto indicano i cronometri, girerà più lentamente che all'inizio. Ai boxes in un primo tempo si pensa a difficoltà con le gomme; qualche giro più tardi, invece, appare chiaro che si tratta di un calo di potenza del motore. Precisamente si avverte al dodicesimo giro quando anche la March di Jarier infila lungo il rettilineo la Ferrari di Merzario.

E' questo il momento chiave della corsa perché in questo stesso 12. giro Hulme fora la gomma anteriore sinistra ed è costretto ad abbandonare la compagnia delle due Lotus che si ritrovano automaticamente così al comando della corsa, con oltre cinque secondi su Stewart che dal canto suo è il più impegnato a controllare il rendimento della sua Tyrrell che a cercare battaglia con Fittipaldi. Ai boxes, dopo Hulme, è fermo anche Hailwood che ha a sua volta forato la gomma anteriore.

Il presidente della GPDA forse forte dell'assenza dei giornalisti dai boxes, riparte come se fosse ancora alla partenza del Grand Prix, rischiando così di travolgere i dirigenti ed i meccanici della Ferrari che hanno il solo torto di avere il box vicino a quello del neozelandese. In altri tempi visto che

per regolamento ai boxes si deve entrare ed uscire con prudenza, il presidente della GPDA sarebbe stato squalificato, ma oggi il suo potere è troppo grande perché le autorità sportive pensino di fare qualcosa.

Al sedicesimo giro platealmente Peterson si fa in disparte davanti ai boxes della Lotus e si lascia sorpassare da Fittipaldi dopodiché si incolla alla sua ruota e per i due uomini di Chapman comincia il lungo carosello nelle

prime posizioni senza alcun disturbo degli avversari. Al 18. giro Pace che sta rinvenendo molto forte passa Reutemann e si lancia alla caccia di Stewart che in quel momento è a circa dodici secondi da Fittipaldi. Merzario nel frattempo dopo aver ceduto a causa del motore a Jarier, ha il suo da fare a tenere a bada Beltoise, Wilson e Regazzoni. In questa fase centrale Arturo brilla per decisione e grinta, recuperando in curva quello

che il suo motore gli fa perdere in rettilineo.

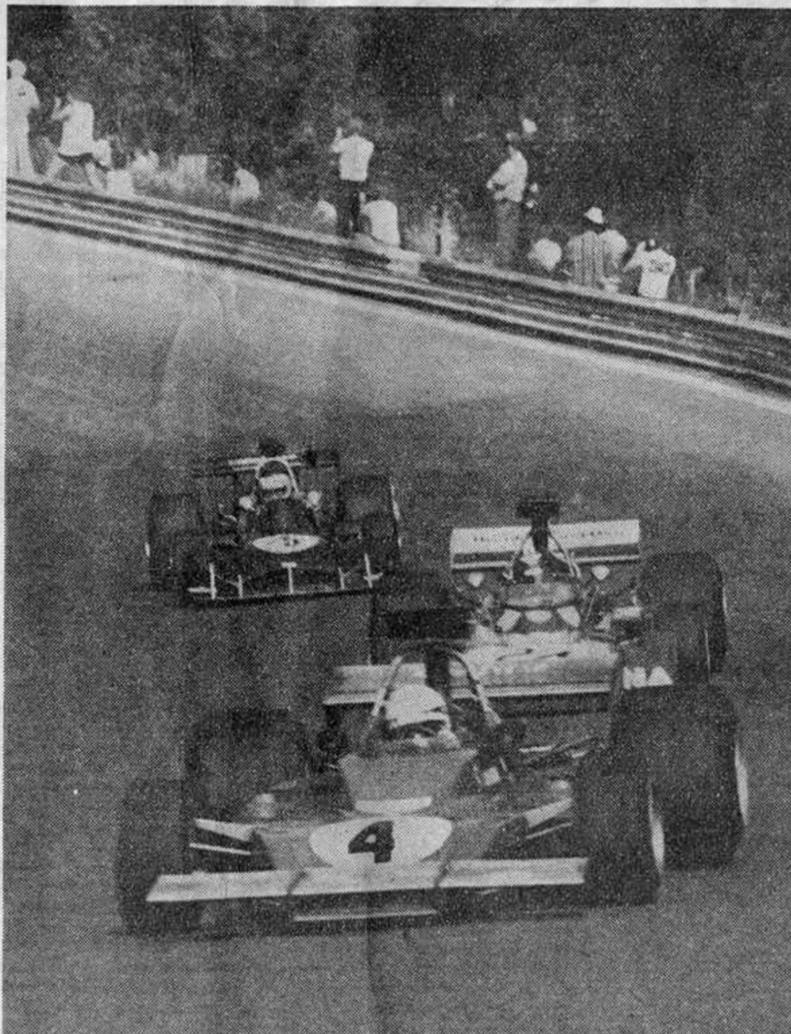
Al ventesimo giro si ferma Ganley perché c'è dell'aria nella benzina. Frank Williams maliziosamente dice: « Abbiamo usato la Shell invece della Fina perché non c'era la nostra botte ed ecco quello che ci capita ». Un giro dopo si ferma Stommelen con un cuscinetto della ruota anteriore fuori uso. Al 22. giro intanto anche Beltoise passa Merzario che si difende a denti stretti, ma che evidentemente con il motore meno potente su una pista dove la potenza vuole dire tutto, non può fare miracoli.

La corsa prosegue dopo la metà del suo svolgimento con aria abbastanza stanca perché tutte le posizioni sono definite con ampi distacchi e con Fittipaldi e Peterson in prima e seconda posizione, Stewart terzo seguito da Pace, Reutemann, Jarier, Beltoise, Merzario e Regazzoni. Manca Wilson perché al 29 giro ha dovuto rientrare ai boxes con la pompa della benzina che faceva i capricci. Lo stesso inconveniente si manifesta anche alla March di Jarier al 36. giro.

Al 39. giro Merzario deve lasciare passare anche Regazzoni. A questo punto per gli oltre 150.000 spettatori sembra tutto deciso; infatti l'unico motivo di incertezza è vedere se Pace, che sta andando come un treno, riuscirà a raggiungere Stewart.

Invece, a soli quattro giri dal termine, colpo di scena: Peterson passa da solo davanti ai boxes facendo ampi gesti con la mano. Fittipaldi, infatti, è fermo sul percorso perché un tubicino della benzina si è sfilato dal distributore e il motore senza più alimentazione si è spento. Gli applausi per Emerson che deve così abdicare al titolo quando tutto faceva prevedere invece che avrebbe potuto rimettersi in corsa, non si sono ancora spenti che Pace che era quasi alla ruota di Stewart, transita al penultimo giro lentamente. Ad orecchio si sente che il suo motore non va per la solita questione della benzina. Reutemann incitato dal box si produce nel massimo sforzo, ma Pace riesce a passare sul traguardo spento con qualche metro di vantaggio sulla Brabham del brasiliano. Per il bravo Carlos è un terzo posto molto meritato alle spalle dei soddisfattissimi, anche se per motivi diversi, Peterson e Stewart.

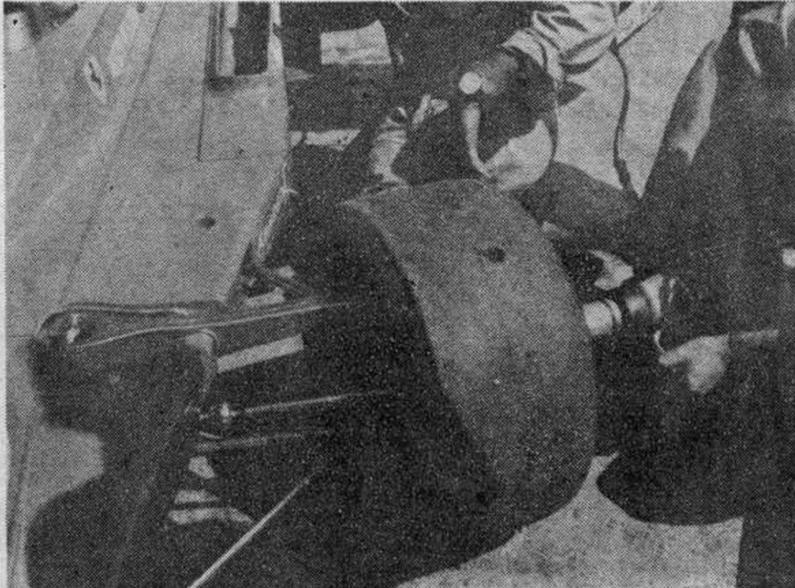
t. z.



E' cominciato il calvario di Arturo. Con l'avantreno palesemente scomposto per l'usura delle gomme e la flessione del motore, il pilota della B.3-S sta cedendo ed è incalzato da Carlos Pace e da Jarier

L'altalena dei 50 giri (poi lo scoop...)

10. GIRO	20. GIRO	30. GIRO	40. GIRO	50. GIRO
1. Peterson	Fittipaldi E.	Fittipaldi E.	Fittipaldi E.	Peterson
2. Hulme	Peterson	Peterson	Peterson	Stewart
3. Fittipaldi E.	Stewart	Stewart	Stewart	Pace
4. Stewart	Pace	Pace	Pace	Reutemann
5. Reutemann	Reutemann	Reutemann	Reutemann	Beltoise
6. Pace	Jarier	Jarier	Jarier	Regazzoni
7. Merzario	Merzario	Merzario	Beltoise	Merzario
8. Jarier	Beltoise	Beltoise	Merzario	Van Lennep
9. Beltoise	Fittipaldi W.	Fittipaldi W.	Regazzoni	Hailwood
10. Fittipaldi W.	Von Opel	Von Opel	Von Opel	



I problemi di gomme hanno movimentato le prove della B-3S. Ecco come si presentava l'anteriore sinistra dopo il «tempone» di Merzario

Movimentate le prove dalle gomme e dalla B.3s

DALL'INVIATO

ZELTWEG - Cronachetta delle prove. Abbastanza interessante ed intensa per la prima giornata, scarsa e sconcertante per la seconda. Si aspettava la Ferrari B. 3, apparsa molto modificata, tanto che più che di modifiche si deve parlare di rifacimento, anche se compiuto lavorando sulla base esistente per guadagnare tempo. Perciò la chiamano «sperimentale». Il ritorno della Ferrari è stato positivo, perché Merzario ha potuto ottenere prestazioni di un certo rilievo anche se non subito al vertice.

Per la Ferrari però le cose erano cominciate male perché appena in pista la macchina è rientrata, dopo soltanto due giri ad andatura ridotta, dato che il motore non andava bene. Per evitare il rischio di romperlo, il che avrebbe comportato un dispendio di denaro inutile, è stato preferito interrompere le prove e cambiare il propulsore. I meccanici lo hanno fatto in poco più di due ore, il che è un bel primato.

Così per la Ferrari sono andate perdute le prime prove, ed ha potuto girare soltanto nell'ultima mezzora. Tuttavia gli assetti erano già stati sistemati nelle prove private della settimana precedente e così il compito di Merzario è stato facilitato. Tra la sorpresa di parecchi degli avversari, Merzario ha ottenuto un tempo rilevante dopo soltanto quattro giri, ed è il tempo che gli ha poi valso la posizione di partenza in terza fila. La scoperta della non efficienza del motore nuovo è dovuta al fatto che la macchina non aveva potuto essere provata prima perché Merzario era in Sicilia a correre con la Abarth. Tra l'altro anche dopo il montaggio del motore nuovo la Ferrari ha dovuto perdere altro tempo perché si è riscontrata una piccola difficoltà nella chiusura della carenatura superiore al motore, che ha preso tempo per gli aggiustaggi.

I tempi di tutti sono stati ottenuti con la utilizzazione di gomme di diametro ridotto, che però non erano utilizzate per la corsa. Parecchie difficoltà si sono rilevate, con queste gomme, su molte macchine, con un principio di dechappaggio che ha un poco allarmato gli uomini della Tyrrell e della McLaren. Però di incidenti non ce ne sono stati. Regazzoni e Hunt hanno dovuto interrompere le prove molto presto avendo entrambi rotto il motore, ed anche Peterson ha dovuto utilizzare a lungo la macchina di scorta perché aveva qualche problema con quella prevista per la corsa, anche se poi si è visto che non erano problemi gravi. Infatti Peterson

ha avuto la migliore prestazione della giornata.

Le prove del sabato sono state piuttosto farraginose. Innanzi tutto per gli esperimenti compiuti in applicazione della novissima procedura di rallentamento in caso di incidente, esperimenti che hanno preso parecchio tempo perché sono stati due, uno con la simulazione che in testa ci fosse Fittipaldi e l'altro con la simulazione che in testa ci fosse Stewart. Poi c'è stata la infelice e ineffabile decisione presa collegialmente da un membro della CSI, dalla GPDA, dalla F. 1 ASSOCIATION, per tentare di far pulizia ai box. E il risultato è stato che

Regazzoni ad un certo punto si è spazientito ed ha innestato la prima avanzando a gran colpi di acceleratore, col rischio di travolgere qualcuno seriamente. Il che non gli ha certo portato molta popolarità tra i giornalisti.

La vicenda è stata successivamente oggetto di una disputa piuttosto feroce tra il presidente della associazione internazionale dei giornalisti delle corse, e Ken Tyrrell, ed è mancato poco che finisse in pugilato. Tra l'altro ciò è avvenuto nello stesso box dove durante la mille chilometri c'era stato un diverbio tra Ickx ed un giornalista italiano...

TUTTI I MIGLIORI TEMPI DELLE PROVE

PILOTA	VEETTURA	VENERDI'	SABATO
E. Fittipaldi	John Player Special-Lotus 72	1'36"71	1'34"98
Peterson	John Player Special-Lotus 72	1'35"37	1'35"97
Hulme	McLaren-Yardley M 23	1'35"69	1'35"75
Revson	McLaren-Yardley M 23	1'35"86	1'36"41
Reutemann	Brabham-Ford BT 42	1'36"01	1'36"29
Merzario	Ferrari B 3	1'36"42	1'37"09
Stewart	Tyrrell-Ford 006/2	1'36"84	1'36"44
Pace	Surtees-Fina TS 14A	1'37"55	1'36"48
Hunt	March-Ford 731 G	1'36"63	1'37"47
Cevert	Tyrrell-Ford 006	1'37"98	1'36"77
Beuttler	March-Ford 731 G	1'38"29	1'36"83
Jarier	March-Ford 731 G	1'39"40	1'36"93
Beltoise	BRM-Marlboro P 160E	1'37"62	1'37"46
Regazzoni	BRM-Marlboro P 160E	1'38"50	1'37"52
Hailwood	Surtees-Fina TS 14	1'37"60	1'38"29
W. Fittipaldi	Brabham-Ford BT 42	1'37"81	1'38"51
Stommelen	Brabham-Ford BT 42	1'40"53	1'37"85
Oliver	UOP-Shadow DN 1	1'39"75	1'37"97
Von Opel	Ensign	1'38"22	1'39"29
Follmer	UOP-Shadow DN 1	1'41"26	1'38"30
Ganley	Iso-Marlboro	1'40"75	1'39"38
Hill	Shadow-Hembassy DN 1	1'37"87	1'39"50
Amon	Tecno Martini	1'40"39	1'42"34
Van Lennep	Iso-Marlboro	1'41"04	1'41"41

In neretto i tempi validi per lo schieramento di partenza

i giornalisti, che sono stati i primi colpiti, hanno inscenato una specie di «sit-in», ponendosi davanti alla uscita dei box a far barriera per tentare di impedire che le macchine potessero cominciare le seconde prove.

Il primo ad uscire è stato Regazzoni, che tra l'altro era ignaro della faccenda perché la decisione della GPDA pare che in sostanza fosse una decisione della presidenza GPDA (Hulme) istigata da Stewart, senza che gli altri ne sapessero niente. Il che è abituale, come sapete.

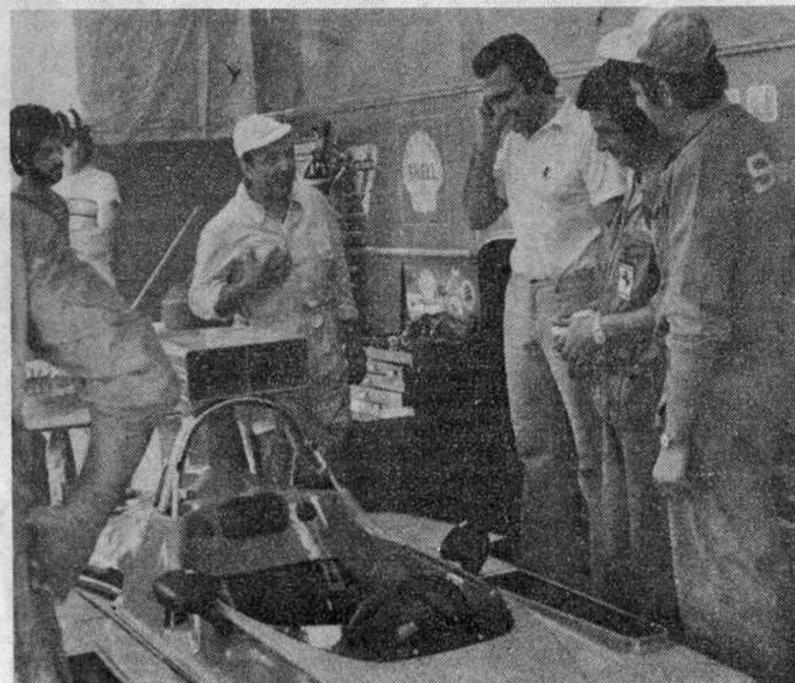
Comunque sia e resta il fatto che

Tutto questo ha fatto dimenticare che in pista c'erano delle prove che continuavano, tra il disinteresse di tutti, ed alla fine si è saputo soltanto che Fittipaldi aveva ottenuto il miglior tempo e che Pace aveva il secondo tempo assoluto, il che è stato attribuito ad una mescola speciale fantomatica che la Firestone avrebbe messo a punto, ma che in realtà era dovuto ad un semplice errore di cronometraggio, come hanno dimostrato i controlli successivi.

f. l.



Dal box Ferrari si segnala a Merzario il suo exploit che, guarda caso, ha attirato verso il clan di Maranello un Reutemann assai interessato



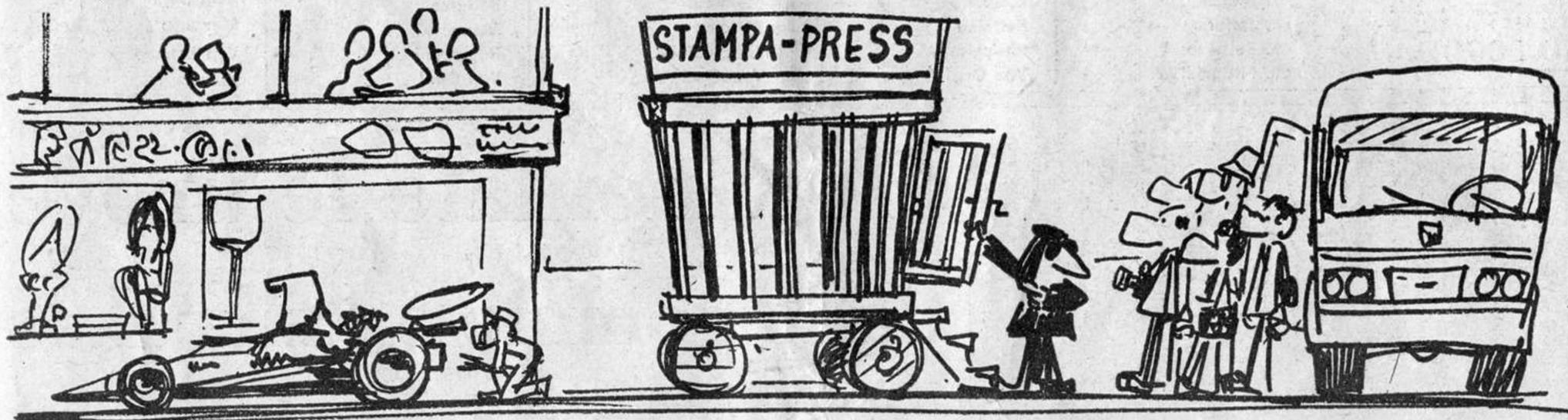
L'emozione preventiva

ZELTWEG - Emozione per Fittipaldi e per la Lotus durante le prove libere del mattino della domenica. Uno dei serbatoi della sua Lotus si è rotto e così hanno dovuto lavorare a ritmo accelerato per smontare completamente la macchina e riparare il danno con il montaggio di serbatoi nuovi. E' stata una emozione benefica, comunque, perché hanno avuto il tempo di porvi riparo.

La GPDA sta perdendo la faccia (e il buon senso): invece di affrontare i problemi veri, scantona nel grottesco

Il «delirio»

DOVE STEWART VORREBBE I GIORNALISTI...



ZELTWEG - Credo che stiamo avvicinandoci al delirio, nelle vicende che stanno succedendosi attorno ai grandi premi!... Tutti comprendiamo le legittime preoccupazioni che piloti ed organizzatori hanno a proposito della sicurezza, e certo non possiamo essere accusati di non favorire gli sforzi per giungere a soluzioni sempre migliori. Tuttavia, come sapete, non condividiamo gli orientamenti di talune parti, che sembrano ignorare o voler ignorare taluni aspetti fondamentali del problema sicurezza, quelli, ad esempio, che riguardano le macchine.

Comunque, anche se è per noi irritante il dover constatare come certe idee elementari non riescano a farsi strada in certi cervelli (che non ci sia della malafede?), adesso dobbiamo constatare che le cosiddette preoccupazioni per la sicurezza stanno raggiungendo limiti da delirio.

Gli ultimi esempi ci sono stati dati qui a Zeltweg da due prese di posizione della sempre meno credibile associazione dei piloti, la GPDA. Una è la richiesta che anche nelle gare europee da gran premio vengano adottati i sistemi americani di «congelamento» della corsa in caso di incidente. I sistemi in atto a Indianapolis e sulle piste americane ovali, che consistono nell'obbligo di rallentare le velocità e di mantenere le posizioni in caso di un

incidente. Il tutto accompagnato dalla richiesta che la partenza della gara sia effettuata col sistema della macchina pilota, quella che gli americani chiamano «pace car».

Su questo punto, benché discutibile, non ci sarebbe niente da dire. Al massimo si tratterebbe di una ulteriore complicazione procedurale, ma anche di una ulteriore attrattiva spettacolare.

Dove le cose diventano stupefacenti è nel fatto che i piloti hanno chiesto che la utilizzazione del «pace car» avvenga anche e soprattutto durante la corsa, in caso di incidente. Dopo tante discussioni hanno messo a punto un dispositivo operativo che vi risparmiamo, tanto è complicato e farraginoso.

L'essenziale lo possiamo riassumere così: se accade un incidente e in un posto qualsiasi della pista viene esposta la bandiera gialla di pericolo, immediatamente la macchina pilota entra in pista e si pone davanti alla macchina che è prima, rallentandone l'andatura a limiti molto bassi. Le altre macchine debbono immediatamente anche loro rallentare conservando i distacchi acquisiti al momento dell'incidente e che i cronometristi possono controllare. Chi non lo fa viene penalizzato di un giro. La macchina pilota se ne va dalla pista appe-

na cessata la situazione di pericolo, e la corsa riprende.

Una cosa dell'altro mondo.

Pensate soltanto che la decisione di far intervenire o non la macchina pilota, e quindi di fare in modo che la corsa sia rallentata, è lasciata al capoposto del punto in cui avviene un incidente. Con tutta la serie di implicazioni che ciò comporta e che coinvolgono tutta la gamma possibile di situazioni di pericolo che si possono verificare; con tutta la gamma possibile di valutazioni soggettive della gravità della situazione. Come poi si possa immaginare che i piloti riescano a mantenere le distanze effettive, lo sanno soltanto le menti illuminate che hanno ponizzato tanto documento. E come sia possibile una cosa del genere su determinati circuiti, che in sostanza sono quasi tutti, altrettanto.

Tra l'altro, nel documento è detto che l'azione della macchina pilota è da richiedere solo nel caso che gli eventuali incidenti siano tali da non richiedere più di 15 minuti per liberare la pista, e sfidiamo chiunque a dare un giudizio del genere, così sui due piedi.

A quanto pare nessuno dei bravi signori che si

La farsa del «pace-car»

Ecco il regolamento operativo del sistema di controllo della corsa mediante macchina-pilota in caso di incidenti. Ve lo trascriviamo traducendo letteralmente quello che contiene, senza commenti, che abbiamo fatto separatamente. Vedrete da voi la incredibile della trovata, e potrete facilmente immaginare cosa può accadere.

Il testo dice:

«PACE-CAR» REGOLE

1 QUANDO SI APPLICA

A) Ogni qualvolta la pista è bloccata o parzialmente bloccata;

B) Quando una macchina, sulla pista o fuori pista, appaia bisognosa di aiuto dai commissari, pompieri e/o sistema di soccorso.

2 CHI DECIDE LA OPERAZIONE:

Gli addetti ufficiali in carica del posto nella cui sezione accade un incidente decideranno se il regolamento deve entrare in funzione. Se è deciso, debbono:

A) Istruire i commissari che esponano la bandiera bianca (in aggiunta a quella gialla che è già esposta in conseguenza dell'incidente) per avver-



Per volere della presidenza GPDA (con Stewart nella parte di suggeritore) sabato 18 all'Osterreichring si è svolto l'esperimento del «pace car»: ecco i piloti tutti in fila dietro il carro «battistrada»

tire la postazione vicina seguente di fare lo stesso. Ogni successiva postazione dovrà quindi esporre le due bandiere, continuando il processo di allarme attorno a tutto il circuito;

B) Telefonare o usare la radio per

informare il direttore di corsa di questa azione.

3 APPLICAZIONE DEL REGOLAMENTO IN PRATICA.

A) Quando le bandiere bianca e

gialla sono esposte ad ogni postazione (indicando la proibizione di superare su ogni punto del circuito) la macchina pilota entra immediatamente sul circuito;

B) la macchina-pilota («pace-car»

significa letteralmente «vettura-battistrada») si pone davanti al primo, ed il primo deve immediatamente rallentare dato che sa che la macchina pilota lo rallenta e che tutti gli si accoderanno. Tutti gli altri rallenteranno perché sanno che avranno il tempo di raggiungere il primo;

C) Se la macchina pilota, per inavvertenza, si porrà davanti ad uno degli ultimi, questi potrà passarla. Ogni pilota che ignorerà la macchina pilota sarà penalizzato di un giro;

D) Le macchine si disporranno quindi su una unica fila dietro la macchina pilota, ad intervalli di venti metri. La macchina pilota resta in azione almeno fino a quando tutte le macchine sono allineate dietro di lei.

4 COME RIPRENDE LA CORSA

A) quando il pilota della macchina pilota si rende conto che la pista è libera e che tutti i servizi di soccorso sono ristabiliti, egli indicherà al direttore di corsa che ritorna al box;

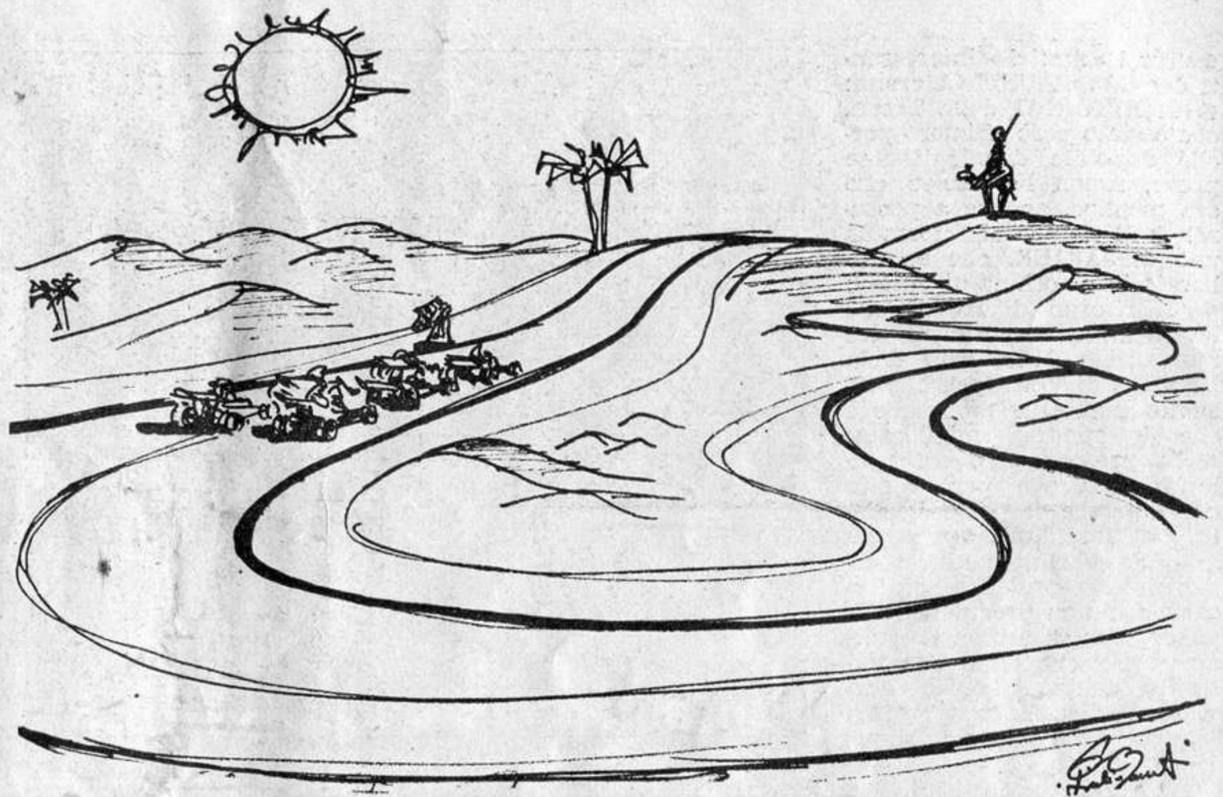
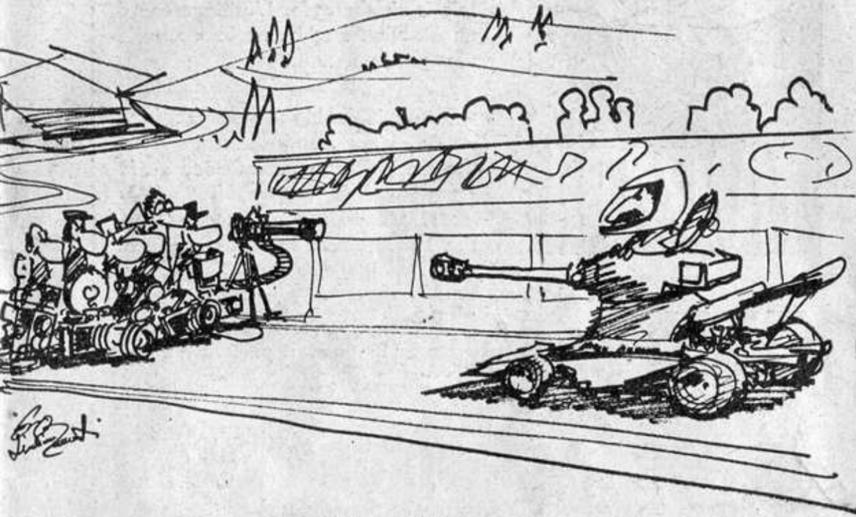
B) quando il primo si avvicina alla linea di traguardo, con tutte le altre macchine dietro di lui, il direttore di corsa sventolerà la bandiera verde, purché egli sia soddisfatto dell'ordine di tutte le macchine. Se la bandiera verde non è esposta tutte le macchine continuano dietro fino a che la bandiera verde non sia esposta. Se non viene esposta la bandiera verde la corsa non riprende e tutte le macchine continuano a girare dietro la prima;

C) I superamenti sono proibiti prima del traguardo e prima che sia la bandiera verde. Ogni violazione sarà penalizzata di un giro.

NOTE - La macchina pilota sarà distinta dalla scritta «Pace-Car» delle stesse dimensioni dei numeri di corsa. Deve essere guidata da un pi-

Sicurezza

...COME REGAZZONI PENSA DI SLOGGIARLI...



...E DOVE E COME OGGI I PILOTI VORREBBERO CORRERE!

sono riuniti per discutere e decidere siffatto documento, si è reso conto del grottesco della proposta e nessuno ha immaginato quali siano le conseguenze effettive, pratiche, di tale procedura. Se verrà adottata davvero e ufficialmente, ne vedremo delle belle. Seppure andremo ancora, noi e voi, a vedere delle corse.

LA SECONDA, incredibile e DELIRANTE RICHIESTA, è venuta sempre dalla GPDA, sotto forma di ostracismo totale a giornalisti e fotografi, rei — secondo loro — di essere di disturbo nella zona dei box. Una richiesta del genere era stata avanzata già qualche anno fa, in occasione dell'ultimo gran premio del Messico, quando Stewart aveva, motu proprio, deciso che in una certa curva i fotografi erano di disturbo perché in caso di incidente potevano essere coinvolti e quindi i piloti non potevano agire con la necessaria concentrazione.

Adesso, oltre che richiedere più o meno la stessa cosa, la GPDA (probabilmente ancora istigata da Stewart) sta facendo da qualche settimana una azione coercitiva sugli organizzatori perché eliminino totalmente giornalisti e fotografi dai box, per poter quindi lavorare in pace, dicono loro.

Una richiesta che è semplicemente delirante. I

signori piloti da gran premio fanno il loro mestiere molto redditizio, nelle condizioni degli ultimi anni, grazie ad una popolarità che hanno acquisita esclusivamente attraverso l'azione di giornalisti e fotografi. Se la gente accorre sempre più numerosa alle gare è proprio perché i giornali danno sempre più spazio alle corse, che sono certo un fenomeno che interessa la gente. E quindi, per chiudere il cerchio, gli sponsor che finanziano largamente le varie squadre, spendono molti quattrini nelle corse proprio per la presenza di tanto pubblico e lo spazio che viene dedicato alle corse nei giornali ed alla televisione. Se i piloti, e taluni capi di squadra, vogliono come risultato l'inaridimento delle loro fonti di guadagno, sono sulla buona strada.

In mezzo a tutto questo bailamme, sballottata come un fucello che non ha direzione, sta la cosiddetta CSI, organismo davvero e definitivamente superato dagli avvenimenti che essa CSI era supposta controllare e determinare. Ci stiamo avviando al caos completo, alla anarchia. E dobbiamo ringraziarne proprio quella CSI che abbiamo avvertita da anni del pericolo che correva e che correva lo sport dell'automobile!

Franco Lini

I «curiosi» voti della GPDA per ZANDVOORT

ZELTWEG - Benché tenuto ancora strettamente segreto e confidenziale, siamo riusciti a mettere le mani sui punteggi attribuiti dai piloti alla organizzazione dei tre ultimi Grandi Premi, punteggi che concorreranno alla attribuzione del trofeo GPDA alla fine dell'anno.

I punteggi sono i seguenti:

	FRANCIA	G. B.	OLANDA
Segnalazioni commissari	7	9,5	4
Sicurezza per i piloti	9,5	6	7
Condizioni del circuito	9	5	7
Precisione cronometraggio	7	9	9,5
Atteggiamento organizzatori	9	8	7
Periodi delle prove	9	7	8
Box e garages, accessi, ecc.	9,5	1	5
Sicurezza spettatori	9,5	7,5	8,5

lota esperto. Deve ospitare un osservatore capace di riconoscere ogni macchina ed ogni pilota. Se possibile deve avere contatto radio con la direzione di corsa.

La procedura della macchina pilota non annulla la procedura di arrestare la corsa definitivamente. E' preferibile arrestare la corsa se liberare la pista appare tale da richiedere più di 15 minuti. L'esistenza della macchina pilota e della regola non annulla l'uso delle normali bandiere gialle in caso di incidenti minori, e una amplificazione per incidenti più seri.

Deve esserci un sistema effettivo di comunicazioni, in funzione delle condizioni locali, tra i posti di ogni possibile incidente e la direzione di corsa. Questa procedura non è applicabile al Nurburgring.

Come vedete si tratta di qualcosa che proprio sfugge alla nostra povera mente semplice. C'è voluta, evidentemente, molta complicata fantasia, per escogitare un sistema del genere, che abbiamo visto applicato in via sperimentale durante le prove di sabato e che, vi assicuriamo, ha tutta l'aria di essere una grossa farsa. E non ci si venga a dire che Indianapolis lo fa regolarmente. Primo perché Indianapolis non è certo il termine di paragone migliore se si vuole parlare di vere corse sportive, secondo perché le condizioni di Indianapolis sono del tutto speciali, e terzo perché a Indianapolis con le necessità di rifornimento, le cose sono molto differenti da quelle dei Grandi Premi. Pensate a chi per abilità è riuscito ad accumulare un certo vantaggio e che poi si vede annullato ogni sforzo, con tutti gli avversari alle calcagna di nuovo. E non facciamo altri esempi.

f. l.



Alcuni conduttori, qui Hulme, hanno inaugurato in Austria uno speciale casco munito di porta ossigeno da usarsi in caso d'incendio

● Helmut Marko ha dichiarato di non aver ancora ricevuto la somma assicurativa che gli spetta dopo il suo incidente nel G.P. Francia dell'anno scorso e che prenderà le misure opportune, a costo di fare sequestrare la BRM di Niki Lauda.

● Niki Lauda si è fratturato il polso destro nel suo incidente al Nurburgring. Si è rivolto a Jackie Stewart per avere dei consigli a proposito di una eventuale guaina che potrebbe rendere possibile la sua presenza alle corse. Per ora comunque non si hanno molte speranze visto che Niki non riesce nemmeno ad accendersi una sigaretta.

● Attualmente si parla molto di NIKI LAUDA e in Austria molti si chiedono per chi correrà la stagione prossima. La risposta viene sempre più difficile dopo le varie notizie incerte che sono state messe in circolazione. Già tempo fa, lo stesso Lauda aveva fatto sapere che fin da Montecarlo si era impegnato per un altro anno con la BRM. L'accordo preso con Mr. Stanley avrebbe previsto la riduzione della squadra a due sole vetture e la nomina di Niki quale prima guida del team. Ora invece comincia a circolare la voce che il viennese avrebbe preso dei contatti col Team Embassy.



Fra le tante misure di sicurezza poste in opera dagli organizzatori di Zeltweg, ecco le moto-pompieri per il più rapido degli interventi

Le voci relative ai servizi antincendio ed ai servizi di ambulanze e medici sono state lasciate alla discrezione del signor Stanley, per cui non sono state ancora conosciute le varie posizioni.

Notate quel «7» per «sicurezza piloti» a Zandvoort! In complesso, si nota poi come sia il circuito Paul Ricard ad aver ottenuto i massimi voti, anche se in sostanza notiamo qualche discrepanza. Per esempio quella dei nove punti e mezzo attribuiti al Ricard per i box, che sono giustificati per la razionalità della disposizione, ma non

per la assenza di confusione, che era notevole per intrusione di molte persone estranee. Si vede però che la notevole ospitalità riservata ai piloti ha parecchio influenzato questo giudizio. Adesso che queste cifre sono da noi svelate c'è una base di paragone per gli organizzatori dei prossimi Grandi Premi, a cominciare da Monza. Vediamo se al Gran Premio d'Italia riescono a fare altrettanto bene che in Francia ed a migliorare il totale ottenendo dei grossi nove o più anche per i commissari di percorso ed il cronometraggio preciso e rapido.

● Tra i « motivi » interessanti del G.P. d'AUSTRIA erano:
 ● Il RITORNO della Tecno, che è stato però effimero perché dopo le deludentissime prove, Amon ha deciso che era meglio... andare a pescare!
 ● Il rientro alla formula uno di JARIER, che ha utilizzato la macchina di Purley;
 ● Il ritorno di HUNT che ha avuto a disposizione tre motori;
 ● Il ritorno della ENSIGN di Von Opel, che ha subito parecchie modifiche e che è apparsa migliorata;
 ● La presenza di LAUDA alle prime prove, però molto corta perché il polso bendato con fasciatura semirigida gli doleva molto ed ha razionalmente preferito non forzarlo per non pregiudicare la guarigione;
 ● Infine il ritorno (oltre che della Ferrari) quello dell'ing. Mauro Forghieri a dirigere una Ferrari in pista! Ed è stato uno show.



Un autografo da FORGHIERI

Un autografo per Forghieri! Dopo Silverstone, dove la Ferrari aveva... toccato il fondo, pubblichiamo, ricordate?, la foto di una sola ragazza in bikini neppure tanto bella presente nel box di Maranello. Il semplice accostamento ci scatenò contro il « Drake ». Per fortuna ora ci pensa quello show-man nato che è l'ing. Mauro Forghieri a riequilibrare la bilancia (autografi) con la sua riapparizione in pista

Il lord zittito

● Il giovane miliardario inglese lord Heskett, patron della squadra che fa correre Hunt, pare abbia molte ambizioni. La sua squadra è molto ben articolata, come si è visto dai risultati, e le modifiche apportate alla macchina sono buone. Però vuole ottenere ancora di più e per questo è alla ricerca di personale specializzato, che possa completare il suo staff.

A Zeltweg è stato visto parlottere con parecchia gente ed in modo speciale con alcuni meccanici della Lotus, dal che si sono dedotte le sue intenzioni. Solo che le ha dedotte anche

Colin Chapman, che ha fatto molto presto ad intervenire, per interrompere i colloqui, inviando i suoi meccanici al lavoro e pregando lord Heskett di non interferire nel lavoro del suo personale.

AMON smette?

● Chris Amon ce l'ha messa tutta per tentare di ottenere tempi decenti durante le due giornate di prove, ma la buona volontà non è bastata perché entrambe le macchine avevano motori decisamente sfatati. Nella prima giornata ha girato con la macchina della Tecno e nella seconda anche con

quella della Martini, sulla quale peraltro c'era un motore ancora meno valido di quello del primo giorno. Lo si udiva nettamente ad orecchio, che il motore non andava, e così non vi è stata nessuna sorpresa quando sono stati pubblicati i tempi ufficiali.

Ovvio che questi risultati sono stati deprimenti, soprattutto per il pilota, che alla fine era davvero sfiduciato. Un rapido consiglio di emergenza con David Yorke ha fatto decidere il forfait della Tecno, e così il sabato sera Amon se ne è andato, tra l'altro senza avere idee chiare su quello che sarà il suo futuro.

Si parla di abbandono definitivo, da parte del neozelandese, certo tra i più sfortunati piloti che ci siano mai stati. E sarebbe davvero un peccato perché le sue qualità sono ben precise e alte.

Per la sostituzione del rappresentante PFUNDER alla CSI

La «CSAI austriaca» travolta dagli organizzatori ribelli!

ZELTWEG - La compattezza della massima autorità sportiva automobilistica austriaca, la OSK (Oberste nationale sportkommission) che è poi una parte dell'Automobile Club d'Austria (OEA MTC), sta per essere rotta da un comitato composto dai più grossi organizzatori austriaci di corse che sabato 18 hanno organizzato una conferenza stampa all'Osterreilchring. La ragione principale consiste nel fatto che esistono grosse differenze di vedute fra gli organizzatori da una parte e i membri della OSK dall'altra. Un'altra ragione sta nel fatto che la presidenza dell'OEAMTC ha reso dimissionario dalla FIA, dalla CSI e dagli altri sottocomitati di queste organizzazioni, il ben noto vice presidente CSI Martin Pfunder.

Gli organizzatori, guidati da Willy Loewinger (che organizza il campionato europeo della montagna, il campionato europeo vetture turismo e il campionato europeo F. 2), dal dott. Gustav Tiroch (organizzatore del Gran Premio e della 1000 KM mondiali) e da Kurt Sassarak (campionato europeo due litri marche e rally 1000 minuti), hanno reso noto i desiderata che hanno posto all'OEAMTC lunedì scorso. Essi desiderano: creazione di un organismo indipendente federale che abbia l'autorità delle corse motoristiche e che tale nuovo organismo diventi membro della FIA. Del nuovo organismo saranno membri regolari i sei maggiori organizzatori con 18 voti totali, gli altri organizzatori di club con 18 voti, più una rappresentanza di piloti, concorrenti, proprietari di circuiti e indu-

strie, con voti compresi fra 19 e i 18 in totale. L'assemblea generale del nuovo organismo, composta da un numero di membri fra i 45 e i 54, eleggerà un consiglio direttivo del quale faranno parte un presidente e 18 membri che a loro volta nomineranno un esecutivo composto dal presidente e da 6 membri.

Alla conferenza stampa erano presenti anche Bernie Ecclestone, Max Mosley, Niki Lauda, Helmut Marko, il precedente presidente dell'OSK Ernst Vogel, Martin Pfunder, Louis Stanley ed i delegati CSI ing. Schmitz della Germania e Delamont della Gran Bretagna. Al giornalista è stato detto che l'Automobile Club austriaco avrebbe chiesto tempo fino a metà di settembre per decidere sulle richieste. Ma gli organizzatori « ammutinati » che hanno avuto la sensazione che i loro interessi non erano stati presentati e difesi in maniera adeguata da quando Martin Pfunder è stato « ritirato » dall'organismo internazionale, hanno detto che comunque prima della decisione dell'OEAMTC essi indurranno una riunione per eleggere il consiglio direttivo del nuovo organismo.

« Noi possiamo procedere immediatamente, se ciò è necessario. Noi siamo pronti e preparati » ha detto Loewinger agli astanti. Per l'industria, Max Mosley ha affermato che esiste la paura che i membri di un club turistico (alludendo all'OEAMTC) non sappiano maneggiare le cose sportive in maniera appropriata. « Abbiamo avuto un lungo e privato contatto con Martin Pfunder quando era alla CSI e mai abbia-

mo avuto problemi. Ma da quando ha dato le dimissioni sono sorti parecchi problemi » ha soggiunto Mosley.

L'ing. Schmitz organizzatore del G.P. di Germania, ha detto: « Ho la sensazione che lo sport motoristico austriaco stia per essere assassinato. » Louis Stanley, della BRM, ha anch'egli sostenuto calorosamente Martin Pfunder e si è dichiarato fortemente favorevole ad un organismo sportivo indipendente in contatto con la FIA.

Il secondo segretario dell'OSK, il primo ing. Udo Poeschmann è dimissionario con la fine di settembre, Peter Soche dell'OEAMTC, ha detto che per quanto egli conosca questo organismo è certo che esso respingerà le richieste del nuovo comitato. Privatamente e a titolo personale ha aggiunto che egli è contrario alle nuove idee.

Al termine i capi del rivoluzionario hanno chiarito che « il treno ha comunque lasciato la stazione e andrà avanti con o senza l'OEAMTC. V'è una sola possibilità per l'OEAMTC: entrare nel nuovo gioco o restare fuori ». Per i rivoluzionari v'è soltanto un grande problema e un rischio: essi debbono cercare l'aiuto dei più qualificati ed influenti membri della FIA per essere accettati come i nuovi rappresentanti dello sport motoristico austriaco. Ciò significa che per la prima volta nella storia austriaca, non sarà l'OEAMTC, ma un nuovo organismo in cattedra per lo sport.

Chi deve intendere, intenda anche in Italia.

Hannes Steinemann



«FITTI» ha soldi e sponsor ma non la macchina 1974

● Il comm. Giulio Pagnossin è stato spettatore al G.P. d'Austria a Zeltweg. Ha avuto un incontro con il patron Brabham, Bernie Ecclestone, ed evidentemente si sarà parlato dei programmi '74. Ecclestone si trova alla vigilia di grosse decisioni. Si conferma l'offerta Marlboro (con la quale Emerson avrebbe già riccamente firmato), ma una coesistenza Reutemann-Emerson Fittipaldi non lo esalta. Anche perché, avendo preteso la lealtà dell'argentino nei suoi occhietti con Maranello, ora si ritrova a dover garantirgli altrettanto. E si sa poi che Emerson Fittipaldi cerca una sistemazione che preveda abbinata quella del fratello WILSON. Non si esclude perciò che egli, al peggio, possa far dirottare a Surtees i milioni Marlboro (e Texaco). Ecclestone però deve pensarci bene perché Pagnossin da solo non può certo garantirgli il programma di una squadra F. 1 (mettiamo: Reutemann e de Adamich).

● Andrea ha trascorso un'estate paziente sul sediolino. Sia in casa che in barca. Casa de Adamich a Levanto è stata un po' la base estiva del clan Brabham. Per tutto agosto ci sono state le mogli di Wilson Fittipaldi e di Reutemann (in avanzata gravidanza come Donatella). Poi è arrivata anche la famiglia Pagnossin. Tra i visitatori più festeggiati dirigenti Alfa bene l'avv. Mazzi e l'ing. Chiti. Ufficialmente i discorsi d'automobilismo sono stati (quasi) tabù. Andrea adesso ha solo la caviglia destra ingessata. Ma solo a fine agosto potrà appoggiarsi sulla sinistra (che era crinata alla tibia). Però solo a fine settembre potrà togliersi l'altro gesso.

ICKX accetta?

● Chissà se abbiamo fatto un... favore a ICKX? Dopo la nostra notizia-dubbio su « come avrebbe fatto la Ferrari a non mantenere l'impegno con ICKX di ridargli la F. 1 competitiva appena possibile », Enzo Ferrari in persona ha voluto annunciare che il belga riavrà la macchina (migliorata tipo Zeltweg) per MONZA. ICKX, al momento, non ha ancora fatto conoscere la sua « graziosa » accettazione.

● Un giorno che l'ing. Colombo era in giro per il mondo, alla vigilia del G.P. Spagna, la monoscocca B.3 secondo esemplare venne modificata — nei radiatori. Invece che laterali come nel progetto (e la prima non « raffreddava » nei tests iniziali) essi — come ricorderete — furono portati davanti. Però, quando all'inizio dell'estate Mauro Forghieri ha modificato a sua volta la B. 3, il primo provvedimento tecnico è stato di riportare i radiatori laterali (come nelle McLaren). Ma li ha inclinati...

● Il « Corriere della Sera » come farà questo lunedì a fare la prima pagina del suo giornale, ora che al G.P. d'Austria è filato tutto liscio? Va bene che ci sono gli incidenti del Gran Rientro dalle vacanze? Ma gli saran bastati?...

La CSAI si scusi!

● L'ultima « perla » della CSAI. Nei giorni successivi a Ferragosto, Sandro Munari ha ricevuto una lettera-ultimatum da parte della CSAI, nella quale gli si « chiedevano spiegazioni » perché non aveva partecipato al rally 4 Regioni di PAVIA dello scorso giugno. Le « spiegazioni » dovevano arrivare entro il 25 agosto. È un episodio emblematico, questo, di come funziona un organo ACI che non è un « posto di comando » ma una commissione « al servizio » dello sport e degli sportivi dell'automobile. Ed è anche la dimostrazione di come funziona la segreteria gestoria CSAI.

Tutta l'Italia sportiva e gli appassionati di rally conoscono la penosa vicenda di Munari, che ha pagato dopo l'ELBA dolorosamente il suo costante impegno sportivo per l'attività della Squadra Lancia HF. La malattia l'ha tenuto lontano dalle corse quasi due mesi, a cominciare dal Semperit e dal rally di Pavia, appunto. Ma, si sa, alla CSAI i giornali non li leggono, tranne le colonne dove si occupano di calcio e di viaggi turistici! E così... procedono d'ufficio! C'è da stupire? Certamente no. Ma, a parte che un organismo del genere non deve e non può (più) funzionare così, adesso è doveroso che la direzione della squadra LANCIA HF, anzi la stessa ANCAI, pretendano per MUNARI delle scuse scritte per rimediare a questo goffo episodio di « napoleonismo » burocratico.

Marcellino

JARIER e GETHIN con un PALM di mezzo si danno battaglia a KARLSKOGA

Il settimo sigillo Formula 2

KARLSKOGA - Settima vittoria per Jean-Pierre Jarier nell'Europeo Formula 2, e certezza ormai di essere il nuovo campione continentale della seconda formula, succedendo a Mike Hailwood nell'albo d'oro di questo relativamente giovane ma significativo campionato.

Una vittoria, questa in Svezia, probabilmente la più sudata da quando Jarier ha iniziato a vincere con la sua March-BMW. Infatti, fino ad ora il giovane francese era sempre una spanna sopra agli avversari, sia per merito proprio che per perfezione della sua vettura. A Karlskoga, invece, per solo 2/10 di secondo Jarier è riuscito a spuntarla su un tenacissimo Gethin, che dall'inizio alla fine della gara, prima assieme a Palm, poi da solo, ha insidiato Jarier cercando di superarlo ad ogni giro. Ma non ce l'ha fatta, Jarier pur con la vettura menomata da un bloccaggio del freno anteriore non ha compiuto errori, e per la Chevron dell'inglese non c'è stato che il secondo posto.

Per questo dodicesimo round del lungo campionato F. 2, non erano presenti i due principali avversari di Jarier per il titolo, cioè Patrik Depailler e Jochen Mass. Quest'ultimo era a Zandvoort con le Turismo, e la sua Surtees era stata affidata allo svedese Torsten Palm, che sinceramente non ha fatto rimpiangere, su un circuito a lui familiare, il più noto tedesco. Infatti, Palm è stato a lungo assieme a Gethin nella sia di Jarier, in finale, e solo noie alla frizione gli hanno impedito di tenere il ritmo dei due.



Schenken, giunto quarto, ha tenuto alti i colori della Motul, dopo che, nelle prove il compagno di squadra Wolleck aveva visto la sua vettura andare a fuoco alla « curva del velodromo ». Accecato dal fumo Wolleck è riuscito a scendere e a spegnere in parte l'incendio salvando dalla completa distruzione la vettura che comunque non è stato possibile allineare al via nella giornata della gara

La gara di Formula 2 di Karlskoga era articolata su due batterie di 36 giri ciascuna, e su una finale di 45 giri. Nella prima batteria, in prima fila Jarier e Sutcliffe. Manca Wisell, molto atteso dai suoi compatrioti, poiché il motore della sua GRD non è andato in moto.

Vittoria « alla Jarier » in questa manche, con il francese a distanziare progressivamente gli avversari con apparente facilità, seguito a debita distanza dalla Texaco-Star di Ronnie Peterson, che volentersamente prosegue la non facile messa a punto della vettura. Al terzo giro, Peterson è stato superato da Coulon che però si è poi fermato con il motore fuori posto.

Nella seconda batteria, in prima fila Gethin ed Hailwood. Come Jarier nella prima, è stato un monologo di Gethin, che ha distanziato Hailwood fin dal via. Questa seconda manche è stata più veloce della prima, ed anche i giri migliori sono stati più rapidi. Molto buona la corsa di Bertill Ross, che è stato a lungo secondo prima di farsi superare da Hailwood. Alla fine, anche Palm ha superato Ross in volata.

Per la finale, in prima fila i vincitori delle due batte-

CORSA A KARLSKOGA, gara internazionale di velocità in circuito per vetture di Formula 2, valida per il campionato d'Europa - 12 agosto 1973.

LE CLASSIFICHE

1. batteria: 1. Jean-Pierre Jarier (March-BMW) 44'32"; 2. Peterson (Texaco-Star) 44'52"4; 3. Sutcliffe (GRD) 45'09"2; 4. Salomon (March-BMW) 45'14"3; 5. Gubelmann (March-BMW) 45'35"5; 6. Kazato (GRD) 45'53"6.

Giri più veloci: Jarier, 1'13"3. Coulon 1'13"6. Peterson 1'14"1.

2. batteria: 1. Peter Gethin (Chevron-Ford) 44'20"4; 2. Hailwood (Surtees-Ford) 44'33"3; 3. Palm (Surtees-Ford) 44'43"3; 4. Ross (GRD) 44'43"8; 5. Vandervell (March-BMW) 44'48"9; 6. Gunnarsson (GRD) 45'17"4; 7. Schenken (Motul-Ford) 45'24"9; 8. Pryce (Motul MI) a 1 giro.

Giri più veloci: Gethin ed Hailwood 1'13".

Finale: 1. Jean-Pierre Jarier 59'14"4; 2. Gethin 59'14"6; 3. Palm 59'16"9; 4. Schenken a 1 giro; 5. Peterson a 1 giro; 6. Coulon a 1 giro; 7. Gubelmann a 1 giro; 8. Lunger a 1 giro; 9. Ross a 1 giro; 10. Moser a 3 giri; 11. Gunnarsson a 4 giri; 12. Salomon a 12 giri.

Giro più veloci: Torsten Palm 1'12"8, (nuovo record).

rie, Jarier e Gethin, per una corsa che si annuncia elettrizzante. Al via, molto bello lo scatto di Jarier che si trascina alla ruota Palm. I due al primo giro precedono Gethin, Vandervell, Coulon (ottima la sua rimonta, era partito molto indietro nello schieramento), e gli altri, tutti molto vicini. Subito al secondo giro, un testa-coda di Gunnarsson getta lo scompiglio nel gruppo, che così si spezza in due tronconi con i

primi cinque con un bel vantaggio sugli altri, fra i quali si mette in luce Peterson che, seguito da Hailwood che era partito malino, fa una bella rimonta e si mette alle spalle di Schenken.

Un po' alla volta, le posizioni si chiariscono. Coulon ha avuto dei problemi di assetto, e rallenta, mentre anche Vandervell dal 6. giro perde il contatto dai primi tre. Jarier, Palm e Gethin procedono incollati. Al 24. giro, in un doppiaggio, Jarier guadagna una cinquantina di metri sui compagni di fuga: sembra fatta per il francese, ma Palm e Gethin in perfetto accordo lo vanno a riprendere in tre giri. Dietro, sempre più in difficoltà Coulon, che si fa passare da Schenken e Peterson.

A questo punto, Palm inizia ad avere noie alla frizione, e Gethin lo passa in frenata, un punto in cui guadagna molto anche su Jarier, che ha un freno anteriore che tende al bloccaggio. Fra l'altro, la March di Jarier ha anche l'alettone avariato, il che la squilibra non poco. Il francese comunque resiste agli attacchi finali di Gethin, mentre ottimo terzo è Palm, unico a giri pieni. Peccato per Vandervell, che poteva essere quarto ma si è dovuto fermare con il motore rotto.



Un cesto grande così, pieno di vittorie: ben sette! Jean Pierre Jarier ha completato a fatica, questa volta, la sua... scala musicale. La soddisfazione è quindi maggiore. Ora nessuno può togliergli il trono F. 2 che gli è servito a conquistare un posto al sole F. 1

Campionato Europeo F. 2 dopo 12 prove

	Mallory Park	Hockenheim	Thruxton	Nurburgring	Paul	Kinnekulle	Nivelles	Hockenheim	Rouen	Monza	Mantorp Park	Karlskoga	Totale
JARIER	9	9	—	—	9	—	9	—	9	—	9	9	63
MASS	—	—	—	—	—	9	6	9	6	—	6	—	36
DEPAILLER	—	6	—	9	—	6	—	—	2	6	3	—	32
WOLLEK	—	—	9	3	4	—	—	—	—	—	—	—	16
COULON	—	1	—	—	—	—	—	4	4	4	—	3	16
BEUTTLER	—	—	6	—	6	—	3	—	—	—	—	—	15
V. BRAMBILLA	2	—	1	4	—	—	4	3	—	—	—	—	14
BELL	—	4	—	6	—	—	—	—	—	3	—	—	13
WILLIAMSON	—	—	—	—	2	—	—	—	—	9	—	—	11
VANDERVELL	—	2	—	—	—	—	2	6	—	—	—	—	10
MORGAN	4	—	3	—	—	—	1	—	—	—	—	—	8
MCCONNELL	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
GETHIN	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	6
W. FITTIPALDI	—	3	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	6
JAUSSAUD	—	—	2	—	3	—	—	—	—	—	1	—	6
GUNNARSON	—	—	—	—	1	4	—	—	—	—	—	—	5
BIRRELL	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
PALM	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4
KAZATO	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	—	—	4
WATSON	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	4
DHALQVIST	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	3
LEPP	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
SCOTT	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2
PRYCE	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2
GUBELMANN	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	2
MOSER	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	2
LUNGER	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1

La grande festa STOCK a Talladega funestata dall'incidente al californiano Larry SMITH

BAKER fuma e BROOKS vince

TALLADEGA - Sul nuovo, magnifico autodromo dell'Alabama, dello sviluppo di 4.280 metri; si è assistito alla più interessante gara di stock car degli ultimi tre anni. Erano in gara i migliori piloti della categoria che si contendevano, oltre alla preziosa coppa, anche il ricchissimo monte premi messo in palio da Bill France, il papà della NASCAR, indubbiamente il più grande organizzatore di corse automobilistiche.

La vittoria, purtroppo, non ha premiato i «big» della categoria, ma è arrisa al californiano Richard Brooks che negli ultimi otto giri, aiutato un po' dalla fortuna, ha trovato lo spiraglio utile nel gruppo di testa, mentre la vettura di Buddy Baker fumava paurosamente rallentando e Allison marciava a velocità ridotta per un pistone fuori sesto. Al termine della gara Baker presentava un reclamo poiché il vincitore, a suo dire, avrebbe sorpassato una macchina mentre erano esposte le bandiere gialle.

L'esplosione a 281 kmh

Tuttavia la grande festa degli stock è stata funestata da un tragico incidente. Il numero tredici non ha portato fortuna al 31enne californiano Larry Smith, il biondo e simpatico pilota della Black Label Mercury che, mentre marciava alla media di circa 281 kmh al centro del banco nord (inclinato a 33 gradi) per la esplosione della ruota anteriore destra, urtava violentemen-

500 MIGLIA WINSTON TALLADEGA - Corsa di velocità per stock-car - Circuito dell'Alabama - 12 agosto 1973

CLASSIFICA

1. Richard Brooks (Plymouth) alla media di 234,084 kmh; 2. Buddy Baker (Dodge) a 7"; 3. David Pearson (Mercury) a 1 giro; 4. James Hilton (Mercury) a 2 giri; 5. David Sisco (Chevrolet) a 4 giri; 6. Cale Yarborough (Chevy) a 4 giri; 7. Darrell Waltrip (Mercury) a 5 giri; 8. Cecil Gordon (Chevrolet) a 6 giri; 9. Walter Ballard (Mercury) a 7 giri; 10. L. Ottinger (Chevy) a 9 giri.

te un paio di volte il muro di protezione e schizzava verso il prato. Dal violento impatto Smith riportava la frattura della scatola cranica e decedeva sul colpo. E' la seconda fatalità che in due anni ammantava di nero la categoria degli stock car. Smith era entrato in questa categoria nel 1972 come «rookie of the year» (novellino) ed aveva vinto appena 7.630.000 lire, classificandosi 10. ben sette volte nell'anno e ancora decimo in due gare 1973, malgrado il suo grande interesse per la vettura che, diceva Smith, «prima o poi mi condurrà al trionfo».

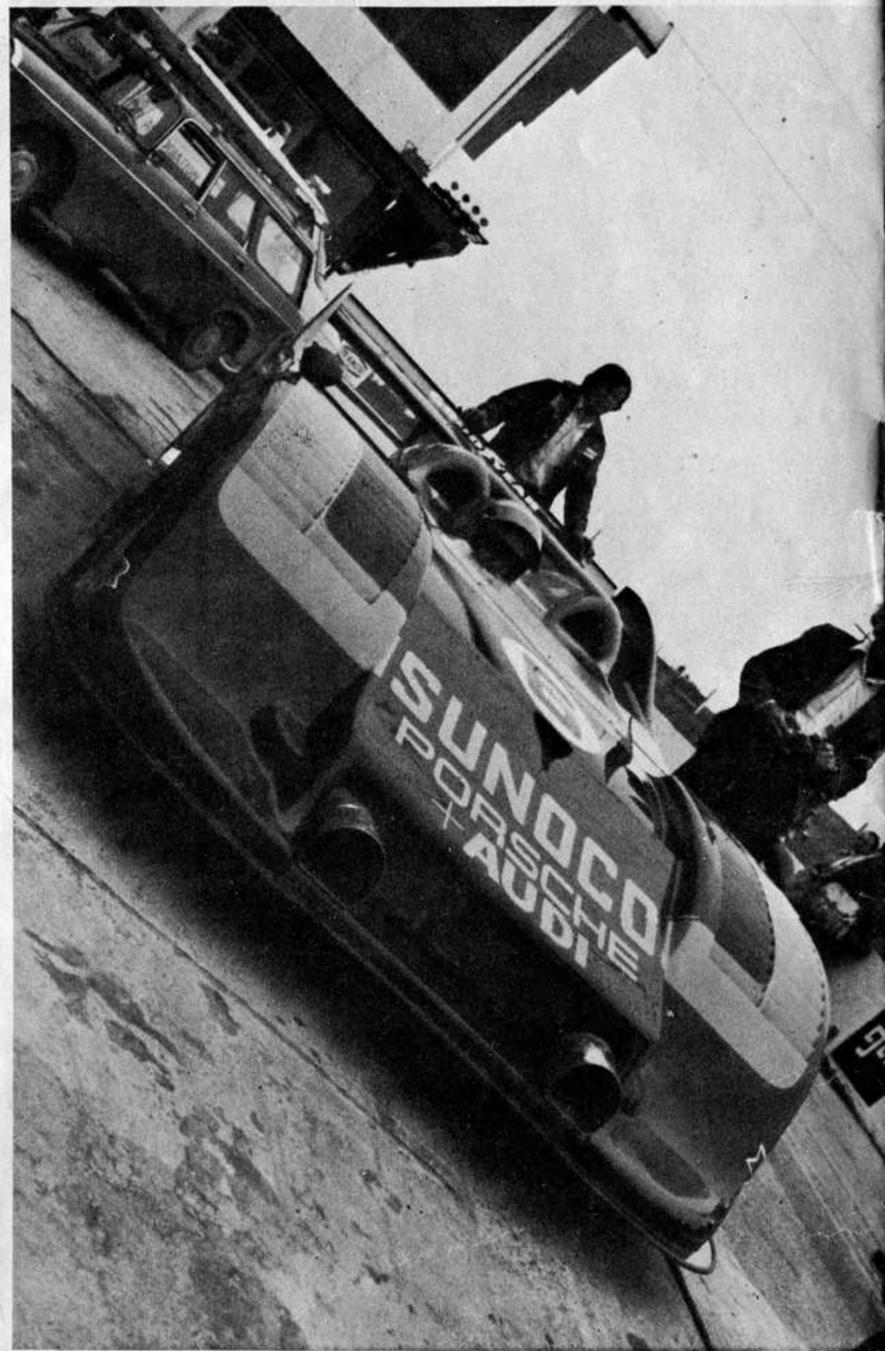
Ma per Larry il trionfo non è giunto. Era partito dalla 35. posizione ed al momento dell'incidente si trovava in 30. posizione. Di recente era stato coinvolto in un testa-coda con altre 18 vetture durante la 500 miglia dello scorso anno su questa stessa pista, incidente dal quale usciva incolume. Prima del via Larry Smith aveva detto: «Ho lavorato ininterrottamente per due notti con i meccanici ed abbiamo aumentato la potenza della vettura di circa 100

HP. Ho la sensazione che questa corsa si risolverà in mio favore». La morte ha spezzato bruscamente questo sogno.

La gara iniziata a velocità stordente, circa 300 kmh, ha subito un brusco rallentamento al 13. giro quando è capitato l'incidente a Smith. I piloti ne hanno approfittato per rientrare ai box per fare il pieno e sostituire le gomme che si filacciavano paurosamente per il caldo. Richard Petty, per la prima volta adottava un casco sulla cui calotta circola acqua congelata che viene iniettata da una scatola posta dietro il sedile, scatola piena di ghiaccio, ma questo non gli è stato sufficiente in quanto il lungo pilota della Carolina non ha trovato corrispondenza nel motore della sua Dodge ed ha dovuto accontentarsi di arrivare molto arretrato (14mo) col gruppo dei rimasti in gara, cioè 25 dei 50 partenti.

I motori a 7000 cc

David Pearson che aveva guadagnato la posizione al palo, qualificandosi alla media di 301,049 kmh, dopo avere tenuto il comando per una decina di giri ha cominciato ad accusare noie al motore, cosa che lo ha costretto più volte ad entrare nei box. La rossa Dodge di Buddy Baker, invece, ha attaccato decisamente destando l'impressione che al termine della 500 miglia, avrebbe portato via il grosso premio di circa 18 milioni di lire. Per ben 63 vol-



Mark Donohue ancora vittorioso in una prova Can-Am che lo ha visto dominare al punto da «giocare» a lungo con Follmer lasciato al comando della corsa (a sinistra) per venti giri, poi distaccato di 10"

te il comando lo ha visto come leader, mentre i 70 mila spettatori scattavano in piedi, letteralmente elettrizzati dagli spunti audaci e mozzafiato dei concorrenti.

La media altissima, intorno ai 305 kmh è scesa bruscamente a 234 kmh per le sette bandiere gialle esposte dopo l'incidente a Smith, ma la cosa non ha guastato lo spettacolo. Il via era stato dato per telefono dal governatore

dell'Alabama George Wallace, mentre sulle tribune erano presenti numerosi attori e dive di Hollywood.

Per la prima volta tutte le vetture in gara montavano motori da 7.000 cc con carburatore ridotto; ciò malgrado la misura di sicurezza non ha fatto ridurre la velocità che in alcuni momenti, specie nei rettilinei, ha sfiorato i 320 kmh.

Lino Manocchia



Le vetture ABARTH OSELLA, trionfatrici nel 1972 nell'EUROMARCHE 2000, come ieri, ancora oggi sono lubrificate esclusivamente con olio Motul.

MOTUL

L'olio MOTUL 300V è stato il primo lubrificante interamente sintetico immesso sul mercato e dal 1971 adottato nelle più impegnative competizioni.

CAN-AM «africana» a MID OHIO: docce ai box e borse di ghiaccio per i piloti

DONOHUE «gatto» FOLLMER «topo»

LEXINGTON (OHIO) - Anche la «Buckeye» dell'Ohio, la grande gara Can-Am che attira l'attenzione delle folle, è stata vinta da Mark Donohue su Porsche 917-30. Ma sul polveroso circuito di Lexington non v'è stata la noia di Watkins Glen poiché la gara ha marciato sul filo della suspense sino alla fine. Sul tortuoso circuito di appena 3 chilometri e 200 metri, l'asso della Scuderia Penske ha vinto grazie alla potenza del suo motore e ad uno scatto finale da grande campione che è servito a mandare in visibilio i 30 mila spettatori assiepatisi lungo il percorso.

In Ohio, come del resto in tutti gli «States», faceva un caldo infernale e molti piloti hanno dovuto arrestarsi più volte ai box per farsi versare addosso secchi di acqua fredda onde potere proseguire.

«BUCKEYE» CAN-AM A MID OHIO - Circuito di Lexington - 12 agosto 1973
CLASSIFICA

1. Mark Donohue (Porsche 917-30) in 1.58'16", media 163,088 kmh; 2. George Follmer (Porsche 917-10) a 10"; 3. Hurley Haywood (Porsche 917-10) a 1 giro; 4. Derek Bell (McLaren Chevy); 5. Bobby Brown (McLaren Chevy) a 5 giri.

di distacco, fa pensare che Mark abbia tenuto appositamente l'attenzione del pubblico in sospenso per non ripetere il noioso spettacolo del Glen.

Tuttavia nella prima manche Donohue ha girato indisturbato, mentre nella seconda ha permesso a Follmer di guidare, facendo credere che la sua poderosa Porsche non fosse capace di rimontare.

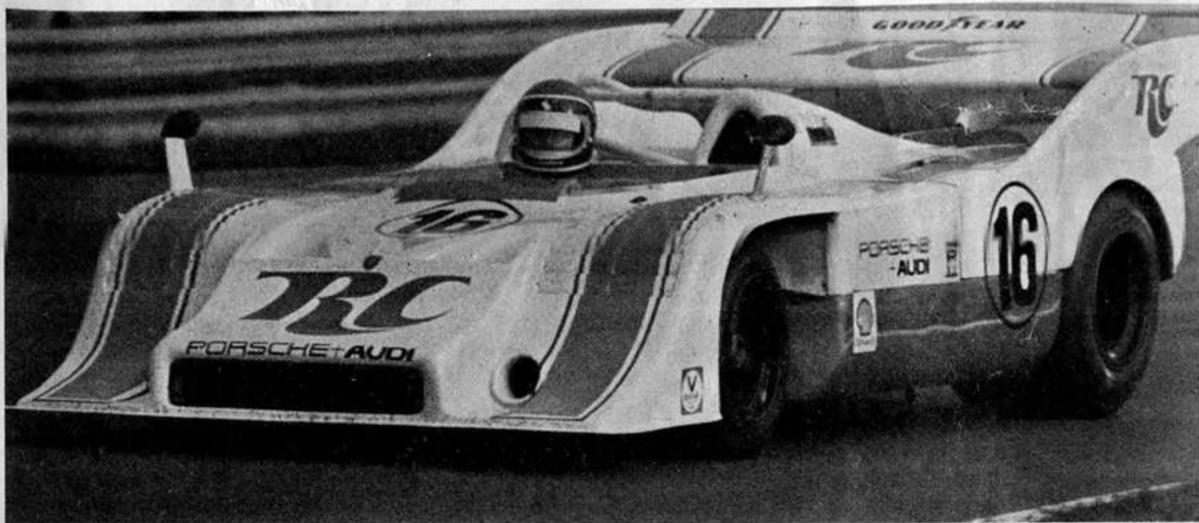
La media non è stata troppo elevata per il circuito tortuoso e per tre bandiere gialle esposte per macchie d'olio

sul percorso, ma in complesso lo spettacolo — anche se voluto — non è mancato. Nelle immediate retrovie dei due dominatori, si sono piazzati piloti come Derek Bell e Haywood che hanno donato un po' di «thrilling» per i loro spunti audaci e precisi.

A metà campionato Can-Am si può dire che Donohue è praticamente il neo campione, a meno che l'asso di Indy non riesca più a piazzarsi nelle prossime gare in programma. Ma questa appare una impossibile chimera per i piloti che in classifica sono a ridosso di Mark.

Il giro più veloce l'ha compiuto Donohue nella seconda manche, marciando alla media di 167,941 kmh, stracciando così il record della pista detenuto da Peter Revson su McLaren con 158,005 kmh.

I. m.



Durante l'intervallo fra la prima e la seconda manche, una dozzina di piloti hanno dovuto essere ricoverati in infermeria per essere «raffreddati» con borse di ghiaccio in testa e massaggi di alcool.

Il più resistente è stato Donohue il quale marciava come se la sua macchina fosse munita di aria condizionata. «Sapevo che prima o poi sarei riuscito a vincere, ma mi è stato difficile superare George Follmer. Quando George si pone davanti bisogna fare salti mortali per riprenderlo».

Molti hanno accusato Donohue di avere inscenato uno «show» personale un po' fassullo e voluto, restando dietro a Follmer per una ventina di giri, mentre, si dice, avrebbe potuto superarlo senza sforzo. Ed il semplice fatto che Donohue sia stato capace di superare e distaccare Follmer negli ultimi dieci giri, dandogli anche 10 secondi

Perdono la testa (per il caldo) i piloti USAC nella 200 Miglia di Millwauke DALLENBAC a sorpresa

MILLWAUKE - L'ottava gara in programma del campionato USAC — tipo Indy — è stata brillantemente vinta dal pilota Wally Dallenback, che corre per i colori della STP di Andy Granatelli, al volante della Eagle-STP costruita dal «mago» Bignotti. E' stata una corsa confusa nella quale il caldo intenso l'ha fatta da padrone con il risultato di mettere a terra tutti i più noti e grossi nomi dei bolide Indy. Una corsa che ha creato parecchi contrattempi e malintesi, tanto che lo stesso Dallenback, quando si è visto sventolare la bandiera a scacchi dal giudice d'arrivo, credeva che la segnalazione dovesse interessare Bill Vukovich, invece quasi doppiato.

Wally Dallenback che per la prima volta nella sua carriera era riuscito ad aggiudicarsi la «pole position», ha intascato così quasi 18 milioni di lire ed ha collezionato una vittoria che lo ha reso oltremodo felice. «Sono veramente contento di questo successo — ha detto Wally — che è servito a ridarmi morale. Sono contento soprattutto per la STP e per Bignotti ai quali veramente dovevo qualcosa per la fiducia che mi hanno dimostrato. E' vero, i grossi nomi sono scomparsi dalla lotta, ma siccome il mio bolide marciava che era un piacere, avrei in ogni modo reso la vita dura a tutti. E la posizione al palo, guadagnata nelle qualificazioni sta a dimostrare che la mia dichiarazione non è frutto di stupida vanagloria, ma è suffragata da fatti precisi.»

200 MIGLIA DI MILLWAUKE - Gara di velocità valida per il Campionato USAC tipo Indy. - CLASSIFICA

1. Wally Dallenback (Eagle-STP) alla media di 200,108 kmh; 2. Mike Mosley (Eagle-Offy); 3. Bill Vukovich (Eagle-Offy).

ripresa al platino

Magneti Marelli, candela elastica!

Elastica perché al platino.

Il platino consente infatti la massima elasticità termica.

Con il platino la scintilla è più potente a parità di impianto di accensione.

L'autopulimento della candela è assicurato anche ai bassi regimi del motore.

Non ci sono preaccensioni alle massime prestazioni.

Magneti Marelli al platino, la candela elastica per auto e moto, che assicura il 100 x 100 di potenza.

Necessaria per i motori sportivi, ideale per «ravvivare» ogni tipo di motore.

elettrodo di platino
100x100
di potenza

