



LE PROSSIME GARE

28 gennaio, PISTA VERDE, S. Bartolomeo, int. cl. 100 e 125 cc, ultima prova Torneo Ligure - 4 febbraio, PISTA D'ORO, Roma, gara naz. cl. 100 e 125 cc, 3. prova Torneo dei Campioni - 18, PISTA D'ORO, Roma, gara naz. cl. 100 e 125 cc, 4. prova Torneo dei Campioni - 25, PISTA KETTY, Cagliari, gara naz. cl. 100 cc.

La C.S.A.I. minaccia:

Niente più «divi» o stop con le corse all'estero!

ROMA - Nel corso della prima riunione del Comitato karting CSAI è tornata d'attualità una proposta che già venne formulata qualche anno addietro e che consisterebbe nel limitare od addirittura abolire l'attività internazionale se questa dovesse persistere a favorire forme di «divismo» troppo accentuate. Troppo spesso infatti i nostri migliori azzurri (ma per alcuni di questi sembra già deciso che questo sarà l'ultimo anno di attività prima di passare anch'essi «senatori» come fu in precedenza per i vari Pernigotti, Sala, Baggio e così via) recitando troppo la parte dei divi nuociono molto, anche per i risvolti professionistici che comporta direttamente tutto questo, a tutta l'attività nazionale attualmente in pieno sviluppo.

Avvocato federale per gli imputati di Chieti

MILANO - Si è riunito il 12 gennaio il Consiglio Federale della Federazione per un primo esame di quanto già avviato ed in pratica attuazione per imprimere al karting del 1973 un impulso maggiore e più contenuto agonistico nel complesso dell'attività sportiva.

Presi in esame i regolamenti dei Campionati Regionali e della Coppa FIK, è stato stabilito, onde mettere le Regioni su un piano di parità agonistica, che alla Coppa FIK vi prendono parte solo le Regioni che abbiano fatto disputare i Campionati Regionali e con piloti che a detti Campionati abbiano preso parte.

Decisa inoltre la data dell'Assemblea ordinaria che si terrà a Parma il 24 marzo 1973. Altre decisioni di ordinaria amministrazione, come la designazione dei rappresentanti FIK in seno al Comitato Nazionale Karting e l'approvazione del bilancio preventivo 1973.

Una decisione molto importante su un piano altamente sportivo e morale è stata adottata, e pensiamo che sia la prima volta che tanto avvenga per lo sport dei motori, di affiancare cioè nella difesa, con intervento di apposito legale, gli ufficiali di gara che, assolutamente incolpevoli hanno ricevuto avviso di reato per l'incidente accaduto nel 1972 durante il circuito di Chieti.

Il Convivio predisposto per il 13, onde tirare un po' le file dell'entusiasmo ed interesse che aveva suscitato l'annuncio del Campionato Scuderie e Marche, ha registrato la presenza, vedi caso, solo degli interessati più lontani, mentre il grosso che dovrà dare corpo e consistenza alla manifestazione, ha preferito essere presente con il solito telegramma ed altri con adesione di principio. Se sono rose fioriranno, specie per i «senatori» (ma quanti poi sono intenzionati a riprendere?) che hanno preferito affidare, ancora una volta la loro difesa al difensore di sempre, ma ormai troppo solo. Ad ogni modo, la loro migliore difesa saranno le gare. Parteciparvi ed imporre i diritti della supremazia per una eventuale valida alternativa agonistica in campo internazionale. Si offre loro il banco di prova. Dopo, il capitolo sarà chiuso ed il «Senato» sciolto.

Comunichiamo a tutti i Soci interessati che si è da pochi giorni costituito un «CLUB AUTO-SPRINT» a PINETO (Teramo) con sede provvisoria in VIA G. D'ANNUNZIO 74 - c.o. CAPUANI NICOLA (che è anche il presidente).



MILANO - Domenica 4 febbraio, subito dopo l'assemblea convocata al Museo della Scienza e della Tecnica, avverrà la consegna dei premi ANCAI ai novantuno premiati. Come vedrete nell'accluso elenco, la maggior parte dei premi è di 100.000 lire ciascuno, con «punte» massime di 250.000 lire ed anche molti premi d'onore. In totale, otto milioni di lire sulla cui «polverizzazione» in quasi cento piccoli assegni da qualche tempo i pareri sono piuttosto discordi.

Nel fare le sue scelte, l'Associazione Corridori non segue regole specifiche derivanti dalle prestazioni dei singoli premiati nel corso dell'annata, ma da qualche

tempo ormai i vincitori di campionati, coppe o trofei CSAI non mancano mai nell'elenco, risultando così il premio ANCAI una sorta di riconoscimento «materiale» del titolo vinto.

Quest'anno, com'è ormai noto, il consiglio direttivo dell'ANCAI ha ritenuto di non assegnare i premi relativi ai piloti di Formula 3, in considerazione del loro comportamento in occasione della gara d'apertura della stagione scorsa, il Gran Premio Vigorelli, definito «contraddittorio». I nomi dei principali «formulisti», comunque, non mancano, come vedete nell'elenco.

(ma non per i «dubbiosi» F.3)

PREMIO «ASCARI CASTELLOTTI RUSO» ai tre migliori corridori italiani 1972.

ARTURO MERZARIO artistica targa d'oro e diploma «al miglior corridore italiano dell'anno».

SANDRO MUNARI artistica targa in oro e diploma.

NANNI GALLI artistica targa in oro e diploma.

PREMIO «LORENZO BANDINI»

Medaglia d'oro e L. 100.000 ciascuno (in ordine alfabetico) a: Bacchelli Fulvio, Cinotti Sandro, D'Aquila Efsio, Filannino Roberto, Formento Mauro, Gianfranco S., Gero S., Ghinzani Pier Carlo, Giorgio Carlo, Lombardi Lella, Mantova Gaudenzio, Ormezzano Federico, Ruffola Antonio.

PREMIO PER I CORRIDORI «FORMULA 2»

Franciosi Giorgio L. 200.000, Brambilla Ernesto L. 150.000, Brambilla Vittorio L. 100.000 e medaglia d'oro a ciascuno.

PREMIO PER I CORRIDORI categoria «GRAN TURISMO»

Paleari Emilio L. 200.000, Bologna Erasmo L. 150.000, Bonomelli Ennio L. 150.000, Pica Pino L. 100.000, Bersano Aldo L. 100.000, Spica Camillo L. 100.000, Rosselli Alberto L. 100.000 e medaglia d'oro a ciascuno.

PREMIO PER I CORRIDORI categoria «TURISMO»

Facetti Carlo L. 200.000, Ricci Riccardo L. 150.000, Picchi Gian Luigi L. 150.000, Colzani Luigi L. 150.000, Pianta Giorgio L. 150.000, Turizio Cosi-

mo L. 100.000, Girasole S. L. 100.000, Gargan Dante L. 100.000, Gatti Edoardo L. 100.000, Santucci Enzo L. 100.000, York S. L. 100.000, Loizzo Sergio Lire 100.000, Lurani Francisca L. 100.000 e medaglia d'oro a ciascuno.

PREMIO PER I CORRIDORI «SPORT»

Vaccarella Nino L. 200.000, Cerulli Irelli Francesco L. 150.000, Casoni Mario L. 150.000, Piloni Franco L. 150.000, Scola Domenico L. 100.000, Anastasio Pasquale L. 100.000, Tondelli Eris Lire 100.000, Zanetti Maurizio L. 100.000, Frank Mc Boden S. L. 100.000 e medaglia d'oro a ciascuno.

PREMIO PER I CORRIDORI «850»

Ragaiolo Orazio L. 100.000, Del Giovane Augusto L. 100.000, Daccò Guido L. 100.000, Avati Giovanni L. 100.000 e medaglia d'oro a ciascuno.

PREMIO PER I CORRIDORI «FORMULA MONZA»

Vidori Roberto L. 100.000, Ravaglia Sergio L. 100.000 e medaglia d'oro a ciascuno.

PREMIO PER I CORRIDORI «FORMULA ITALIA»

Francia Giorgio L. 100.000, Martini Giancarlo L. 100.000, Gunnella Aldo L. 100.000 e medaglia d'oro a ciascuno.

PREMIO PER I CORRIDORI «RALLIES INTERNAZIONALI»

Pinto Lele L. 100.000, Barbasio Sergio L. 100.000, Ceccato Giuseppe L. 100.000, Paganelli Alcide L. 100.000, Tacchini Vanni L. 100.000, Trombotto Luciano L. 100.000, Verini Maurizio L. 100.000,

Bisulli Giulio L. 100.000, Ballestrieri Amilcare L. 100.000, Tominz Donatella L. 100.000 e medaglia d'oro a ciascuno.

ai «CO-PILOTI»

Mannucci Mario L. 100.000, Sodano Piero L. 100.000, Russo Domenico Lire 100.000 e medaglia d'oro a ciascuno.

PREMIO PER I CORRIDORI «RALLIES NAZIONALI»

Marzatico Arturo L. 100.000, Brai Salvatore L. 100.000, Pittoni Leo L. 100.000, Pittoni Serena L. 100.000 e medaglia d'oro a ciascuno.

PREMIO PER I CORRIDORI «TURISMO E GRAN TURISMO CSAI»

Medaglia d'oro grande a: De Vivo Marcello, Tamburini Miro, Ciardi Vittorio e Ripani Bruno.

PREMIO «REGOLARITA'»

Medaglia d'oro grande a: Cané Giuliano, Pertusio Piero e Imerito Luigina.

PREMIO PER ATTIVITA' ALL'ESTERO

Medaglia d'oro (in ordine alfabetico) a: Alval S., Capra Girolamo, Finotto Martino, Larini Massimo, Locatelli Ugo, Pal Joe S., Pooky S., Raimondo Romano, Venturi Vittorio e Zeccoli Teodoro.

● Il Consiglio Direttivo — tenuto conto della precedente deliberazione adottata in seguito ai fatti avvenuti al G.P. Vigorelli — considerato l'insieme dei comportamenti contraddittori tenuti dai piloti nei riguardi di una invocata correzione regolamentare ha deciso di sopprimere l'assegnazione dei premi riservati ai corridori della «Formula 3».

Festa «gemellaggio» in ROMAGNA

BELLARIA - Musica a go-go, maccheronici alla panna e tanta, tanta allegria. Questo, a grandi linee, il quadro della festa sociale indetta dalla Scuderia «Romagna» di Cesena per le premiazioni 1972. Dicendo premiazioni senza altre delucidazioni, però, si rischia di falsare la realtà. In effetti, è necessario aggiungere che le premiazioni si sono succedute a getto continuo. Campionato romagnolo-sammarinese, campionato sociale, premi di merito, di riconoscimento, e perfino di incoraggiamento. Tanti volti di un programma scoppiettante e poliedrico, tale da riprodurre idealmente e realmente l'immagine semiotica di un sodalizio aperto, dinamico e teso ai traguardi più luminosi, qual è la Scuderia cesenate.

Ma vediamo come sono andate le cose. Piloti a non finire, provenienti da tutta la Romagna e dalla vicina Repubblica di San Marino.

Italo Mirri avvitato alla sua deliziosa partner piroetta in circolo, Roberto Dolcini, sorridente e brillante come sempre, fronteggia una bella ragazza, Luigi Andreucci alterna prestazioni umoristiche a momenti di seria e meditata arte tersicorea, Fabio Amadori passa da un valzer ad un tango senza batter ciglio, Leo Sansone al centro di un gruppo di ondeggianti comprimari, Mario D'Agostino e signora aereamente svolazzanti, Claudio Bagnoli si destreggia serio e composto fra le braccia di Marta Vallicelli, mentre attendono il loro turno Antonio Bartoletti, Paolo Ceredi, Arturo Zanucoli, e tanti altri.

E così, di ballo in ballo, si giunge a mezzanotte. Tace la musica, s'accendono le luci e finalmente ci si vede in volto.

Quanti siamo! Lo dice anche il dottor Dolcini, porgendo il saluto della Scuderia, a ciò delegato dal presidente Umberto Filippi. Dolcini è felice per la presenza di tanti piloti e lo dice a tutti. Poi, inizia la chiamata di tutti i premiati. Vengono gli ospiti d'onore della serata, il notissimo Ermanno Mioli, Marta Vallicelli e i campioni cesenati (quelli usciti dalla scuola della scuderia cesenate e che ora hanno spiccato il volo) Giulio Bisulli, Arturo Zanucoli, Leo Sansone, Salvatore Brai.

La premiazione inizia con i protagonisti della prima edizione del campionato romagnolo-sammarinese. Benito Reggini, della Scuderia S. Marino, è il vincitore, e scroscianti applausi ne sottolineano l'arrivo al palco della «consegna». Poi, ad uno ad uno, arrivano Marino Giullianelli, Alberto Zanoni, Carlo Mancini, Valter Melloni, Carlo Cardelli, Marino Casadei, Antonio Bartoletti, Paolo Cantelli e Alberto Tonelli. Tutti i primi attori, insomma, delle competizioni designate per la classifica finale del campionato, che ha visto gemellate ancor più strettamente la Romagna motoristica e la Repubblica del Titano.

Si prosegue con la premiazione. E' la volta della classifica sociale della Scuderia «Romagna». Primo assoluto: Carlo Mancini; gli fanno corona Marino Casadei, Vittorio Pedrelli, Ennio Ghirardi, Gustavo Girotti, Pier Antonio Pasolini, Fabio Amadori, Michele Bertini, Jader Zoffoli e Fabio Fabbri.

Quindi, si passa ai premi speciali. Un nugolo di piloti si alternano a ricevere coppe e medaglie dalle mani dei dirigenti del sodalizio cesenate e di quello sammarinese: Suzzi, Faberi, Maroncelli,

Mirri, Bazzocchi, Tosi, Lugaresi, Ceccaroni, Bartolini, Dolcini jr., Giuchi, Spinelli, Conti, Magnani, Maretti, Ricci, Sapignoli e Fabbri.

Conclusa la lunga sfilata, entrano in scena i camerieri del locale che ammanniscono a tutti maccheronici alla panna contenuti in simpatiche terrine. Mentre si compie questo rituale, simbolicamente rappresentativo delle pantagrueliche mangiate che si consumano in terra di Romagna, la musica riprende a dilagare

Salvatore Gioiello

Tutti i big si associano alla NETTUNO

Automobile Club Bologna e Scuderia Nettuno non saranno forse nelle grazie della CSAI, ma sicuramente in quelle dei piloti che vanno per la migliore. Grande movimento si è notato in questi giorni nell'ufficio di via Calori 9, fucina dello sport automobilistico bolognese. Arturo Merzario e Nanni Galli vi si sono recati per ritirare la tessera di soci onorari della Scuderia che, alla prima occasione, la consegnerà anche ad Andrea De Adamich come è avvenuto lo scorso anno. Poi, Sandro Munari, Tino Brambilla, Spartaco Dini, Mauro Nesti, Carlo Giorgio, Stefano Buonapace, Roberto Marazzi, Marco Magri e tanti altri che della Scuderia fanno il loro centro di ritrovo, anche perché non debbono attendere venti giorni per parlare con i dirigenti...



L'autocritica della CARNIA

TOLMEZZO - Nuova stagione agonistica, nuovo consiglio direttivo alla «Carnia Corse» che si appresta ad affrontare le future competizioni armata di fieri propositi. Nel corso dell'assemblea ordinaria dei soci, il presidente uscente Vicentini, tracciando il consuntivo dell'attività sociale, ha detto che pur avendo fallito il grosso risultato, il bilancio sportivo della scuderia è stato largamente positivo.

Al termine della relazione finanziaria e della premiazione ai soci piloti cui è stata assegnata una artistica medaglia ricordo, si è proceduto alla elezione delle nuove cariche sociali che sono state così distribuite fra i consiglieri eletti: cav. Ettore Cimenti presidente, Pietro Zanier e Oliviero Comino vice-presidenti, Mario Salerni segretario, Sandro Riolo e Mirco Zanier revisori, Ettore Negri, Loris Pillinini e Ciro Prisco consiglieri. Il nuovo consiglio si riunirà prima della fine di gennaio per tracciare il programma dell'attività 1973.

Una premiazione (fra tante) documento di passione crescente

In un libro segreto l'escalation della «VELTRO»

CUNEO - Era una fredda mattina di giugno quando al termine di una prova speciale del rally Nazionale di Cuneo vedemmo fermarsi due grosse macchine. Notte. Un opaco chiarore annunciava un'alba livida, fredda, mentre attorno ci avviluppava un'aria pungente, umidiccia ed insidiosa.

Dalle macchine uscì un gruppetto di uomini e donne che poi trassero fuori un aggeggio che con pochi sapienti tocchi di mano si trasformò in un tavolo da campeggio... thermos, pacchi, sacchetti, bottiglie d'acqua si accatastarono sul piano del tavolo mentre a terra venivano poste gomme, utensili vari... Poco dopo due sciabolate di luce, da lontano. Una macchina sopraggiunge. Si aprì uno sportello, poche parole concitate, consigli, notizie... qualche pacchetto, thermos e bottiglie entrarono nella macchina appena giunta. Un controllo ai cronometri... poi gli sportelli si rinchiusero la macchina sfrecciò verso il controllo orario. Il primo «servizio assistenza soci in corsa» della «Veltro» era avvenuto. La Scuderia era nata da poco ed il primo vagito fu un rabbioso mordere dei pneumatici sul percorso del rally cuneense.

Ogni settimana qualche pilota o qualche equipaggio della scuderia cuneense se ne andava in giro per l'Italia portando sulle fiancate della macchina o sui cristalli il distintivo della «Veltro» suscitando interesse e curiosità. Il seme dell'automobilismo agonistico aveva germogliato anche a Cuneo.

In un libro segreto intanto Aldo Montaldo e soci annotavano cifre, tempi, medie, chilometri, spese, successi e sconfitte e preparavano i piani di una battaglia senza soste. Statistiche che hanno formato l'oggetto della riunione conviviale per la premiazione alla quale erano presenti quasi duecento persone fra le quali abbiamo notato il sindaco di Cuneo Dotta Rosso, il direttore ed il Presidente del-

la Commissione Sportiva dell'A.C. Cuneo dr. Sabatini e Dr. Morero, i piloti Ballestrieri e Pregliasco.

«E' stata un'annata favorevole ed abbondante in fatto di soddisfazioni. Voglio dire che può sempre venire l'anno magro, che potrebbe fare scalpore, perché inatteso dai soci, dagli sportivi che ci seguono con entusiasmo e da noi stessi. Ma non siamo infallibili...». E' Aldo Montaldo, presidente della «Veltro» ad esprimersi in questo modo in apertura del suo discorso al momento della premiazione.

«Nel corso della stagione testé decorsa, la nostra Scuderia è stata presente con i suoi piloti, la sua organizzazione, i suoi servizi, la sua

assistenza ad ogni corsa vicina o lontana ed in questo periodo abbiamo avuto 77 partecipazioni a rallies nazionali ottenendo 4 vittorie di classe e 4 vittorie di gruppo, un terzo posto assoluto di Mondino a Saluzzo nella Mille Trabucchi e due quarti assoluti del sottoscritto a Cuneo ed Imperia, tre vittorie nella Coppa CSAI Esordienti, 5 secondi e 6 terzi posti.»

Il Presidente ha fatto un arido elenco di cifre, ora noi dobbiamo completare il quadro accennando ai protagonisti del felice bilancio sfilati davanti al tavolo della presidenza per ricevere i premi che erano tanti: dai piloti Ferdinando Montaldo, Gianni Mondino, Franco Marchisa, Giancarlo Filippi, Riccardo Trentini, Paolo Gambera, Nico Mondino, Giorgio Bramino, Flavio Garelli e Ezio Colombo ai navigatori Claudio Pozzi, Renato Martino, Oddino Achino, Giussi D'Angelo, Dario Barattero, Alberto Paretì e Mauro Costamagna.

Ma dalla nostra elencazione non possiamo dimenticare chi alla Scuderia ha offerto il suo contributo materiale di alto livello tecnico e sportivo vale a dire agli uomini dell'assistenza Balocci, Basiglio, Castellino, Martina, Pagliero, Rossi, Capra, Da Pozzo, Giacomini, Renaudo, Colombero e Giaccone.

Se la serata di sabato è stata dedicata al passato, vale a dire al consuntivo di quanto è stato fatto nel corso del 1972 dalla «Veltro» ha aperto però uno spiraglio sull'attività di cui i suoi piloti saranno protagonisti nella corrente stagione.

Uno spiraglio che ci ha permesso di conoscere che la «Veltro» coadiuverà con l'AC Cuneo per il C.O. del Rally di Montecarlo, che è intendimento della scuderia di partecipare quanto meno a 10 rallies nazionali e due internazionali, e di lanciare con il programma Simca Rallye 2 qualche giovane.

Carlo Burlando

Furoreggiano le «scatole» GOZZOLI

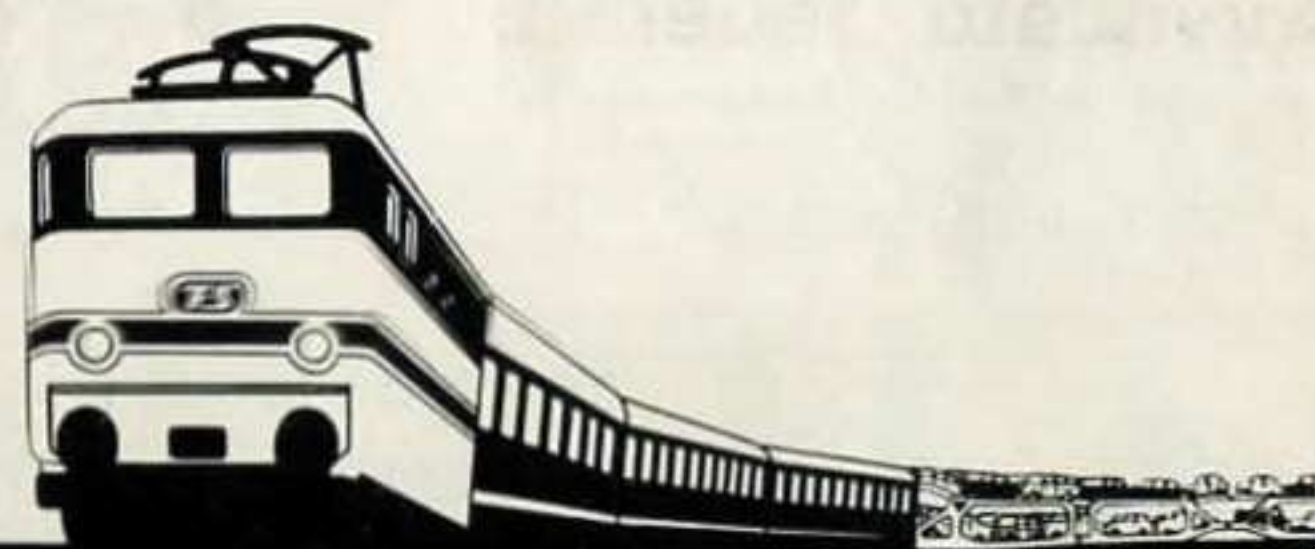
MODENA - I fratelli Gozzoli di Maranello, ai quali fanno capo giovani piloti e molti appassionati, stanno preparando interessanti programmi sportivi. I momenti non sono certo dei più rosei e incoraggianti, ma i Gozzoli, con le capacità e la tenacia che li distinguono, intendono conservare ed estendere una fama laboriosamente conquistata con tenacia e caparbia. Ora stanno preparando alcune vetture di Formula Ford.

Ci dicono, i due fratelli:

«Per noi lo sport è un hobby e se soltanto riuscissimo a pareggiare il bilancio, anche senza guadagnarci saremmo felicissimi. Al contrario, al termine di ogni stagione, i conti non tornano mai. Tuttavia, le esperienze fatte nelle corse ci servono per trasferirne i risultati nelle nostre lavorazioni speciali. Lei sa che costruiamo scatole di montaggio per

migliorare le prestazioni delle vetture di serie. I successi non sono mancati e le nostre 'scatole' sono ricercate ovunque. Stiamo pensando di fare qualcosa del genere anche in campo puramente sportivo. Il giovane pilota potrà così trasformare la sua vettura in macchina sportiva o da corsa e, con una spesa abbastanza contenuta, otterrà risultati notevoli. Noi forniremo tutto, tranne, naturalmente, il motore».

Presso i fratelli Gozzoli v'è sempre un continuo alternarsi di clienti e di sportivi praticanti. Nella loro officina di Maranello abbiamo incontrato recentemente Paolo Minozzi che correrà sulla Gozzoli F.3 nelle gare del campionato italiano e anche all'estero, e Scardino che con la F. Ford a tempo quasi pieno, tenterà anche la formula maggiore.



oggi è più conveniente viaggiare in auto

...se prendete il treno!



Con un decreto presidenziale il GOVERNO adeguerà alle disposizioni comunitarie l'omologazione del veicolo «nuovo»

Non andrà fuorilegge l'auto italiana nel MEC

ROMA - In questi giorni (ed in tempo utile, una volta tanto) è partita da Roma per Bruxelles una lettera di risposta all'ufficio della CEE che è preposto all'applicazione delle direttive (o standard) riguardanti le automobili «comunitarie» nuove di fabbrica. L'Italia è l'ultimo paese membro ancora in attesa di allinearsi alla legislazione in materia, approvata a suo tempo dal Consiglio dei Ministri della Comunità di cui anche noi facciamo parte. E non è la prima volta che questo ritardo ci procura delle brutte figure, delle denunce pubbliche. In precedenza ci era capitato di arrivare con gli ultimi quando si è trattato di allinearsi all'obbligatorietà dell'Assicurazione RC auto e all'imposta sul valore aggiunto.

Questo mancato tempestivo recepimento degli standard CEE impedisce per esempio all'Europa di adottare il principio dell'omologazione delle automobili nuove per il paese d'origine e le immatricolazioni della vettura esportata con una «fiche» valida per tutti. In definitiva, per colpa nostra, l'idoneità di una vettura circolante in un determinato paese non è ancora estensibile agli altri paesi membri della Comunità europea.

Sono in tutto una decina le direttive che debbono essere ratificate prima di farle diventare parte integrante della nostra legislazione. Tanto per la cronaca, le direttive che l'Italia deve ancora far sue e che si riferiscono all'omologazione dell'automobile nuova di fabbrica, riguardano la *rumorosità*, il *piantone di guida*, il *retrovisore esterno*, le *portiere*, le *taglie*, e certe finiture. Nella lettera (che la CEE ha preteso arrivasse a destinazione entro e non oltre il 18 gennaio) il Ministero dei Trasporti giustifica il ritardo dell'adeguamento alla normativa europea con il particolare iter burocratico previsto dalla legge italiana, per approvare (o non) anche questo genere di direttive.

Insomma, non basta il consenso italiano in seno al Consiglio dei Ministri d'Europa, oc-

corre una legge dello Stato, cioè l'imprimatur del Parlamento per rendere operanti gli standard comunitari.

Ora, noi tutti sappiamo quanto sia lento e difficile questo iter, e ne sono convinti anche i responsabili e gli esperti del Ministero dell'Industria, quelli che più da vicino seguono le faccende dell'automobile europea e per questo esposti direttamente alle critiche della CEE. Per evitare di essere ancora additati come gente che non è abituata a rispettare certe scadenze (diciotto mesi concessi sono stati abbondantemente superati), ecco pronto il dicastero dei Trasporti a fare approvare, a fine dicembre, dal Consiglio dei Ministri presieduto da Andreotti un disegno di legge, con il quale — previo il consenso delle Camere una volta per tutte — si potrà recepire in quattro e quattrotto le direttive rimaste in sospeso e quelle raccomandate in futuro. Bisognerà però attendere che i due rami del Parlamento l'approvino, e non è certo questione di giorni.

L'iniziativa del Ministero dei Trasporti non è però fine a se stessa. La direzione generale coordinamento affari generali (di recente istituzione) di questo Ministero, sta studiando con gli altri dicasteri interessati all'applicazione delle normative europee uno schema di legge da proporre al Governo perché si eviti l'iter parlamentare delle future ratifiche e si sceglia la strada più svelta e più snella del decreto delegato.

Così anche l'Italia (come la Germania e la Francia, tanto per fare due esempi) recepirà le direttive con un decreto approvato dai Ministeri competenti e firmato dal Capo dello Stato. Si tratterà di un decreto presidenziale e non ministeriale come è stato detto da qualcuno.

Cadrebbe così il timore che, dopo la ratifica globale del nuovo codice della strada, debba essere ancora il Parlamento ad occuparsi di queste disposizioni comunitarie.

l. c.



MALLORY PARK F. 2 incerta

Il primo round del campionato europeo di F. 2 a MALLORY PARK è in dubbio (11 marzo) ma John Webb ha detto che una decisione dovrebbe essere presa nei prossimi giorni. E' anche in dubbio il futuro delle gare di Thruxton, ma anche questo verrà deciso fra poco. La situazione deriva, s'intende, dalle richieste dei costruttori di F. 2.

E' confermato che GETHIN, senza guida di F. 1, farà la stagione di F. 5000 in America con una Chevron patrocinata dalla Marathon Oil Co.

MIKE WALKER non ha ancora deciso su che cosa correrà quest'anno. Dice che riflette su numerose offerte, che comprendono F. 3 e F. 5000.

Il BRSCC riorganizzerà anche quest'anno il suo Festival di Formula Ford a Snetterton il 4 novembre, giorno in cui a Brands Hatch si terrà il Festival delle Turismo.

La squadra di F. 5000 di Carl Hass, con REDMAN e WISELL, correrà probabilmente in qualche prova europea del Trofeo Rothmans, prima di trasferirsi negli Stati Uniti.

A Malmö, SVEZIA, si terrà dal 10 al 18 febbraio il «Motor 1973», salone automobilistico al quale ha già aderito la Group Racing Developments.

La conduttrice inglese GILLIAN FORTESCUE-THOMAS debutterà nei rallies. E' già nota per la sua attività nei rallycross e piloterà una Ford Mexico, con Tony Mason.

STEWART ha fretta

STEWART ha detto che non vede l'ora di correre il G.P. d'Argentina. «Tanta gente credeva che mi sarei ritirato — ha detto — ma mi piacerebbe vincere ancora qualche Grande Premio.» Il film che doveva girare, in novembre, è stato rimandato alla fine del 1973. Stewart ha detto che, pur non volendo fare l'attore a tempo pieno, quando abbandonerà le corse accetterà le parti che gli piacciono, quando gli verranno offerte.

Il GOVERNO GRECO ha messo a punto un progetto di legge, per incrementare nel paese una politica favorevole alle corse automobilistiche e di moto. Il decreto prevede la costruzione di circuiti e finanziamenti per chi intraprenderà iniziative private.

Anche quest'anno PETER HANSON correrà con una Chevron, una nuova B23. Durante la serie Springbok ha provato la Surtees F. 5000 di Keizan, che l'ha impressionato molto bene. Durante la stagione spera di potersi ogni tanto tornare alle monoposto.

Il campionato Yellow Pages e BP di FORMULA ATLANTIC dovrebbe attirare molti ottimi piloti, fra i quali si parla di Vandervell e di Purley.

La costruzione della nuova JPS di F. 1 non è ancora iniziata e adesso è improbabile che la vettura gareggi prima del GP del Belgio. E' considerata soprattutto la «vettura 1974», e per ora correrà la JPS aggiornata (nata Lotus 72).

Il principale vincitore del Grovewood, DAVE MORGAN, correrà di nuovo in F. 2. Avrà una nuovissima Chevron B25, acquistata dal suo patrocinatore Reeves. La Chevron farà gareggiare una F. 2 ufficiale, ma per ora il pilota non è ancora stato designato, anche se dopo i successi alla Springbok si parla molto di GERRY BIRRELL.

Prime vendite BRABHAM al Salone sportivo: due F. 3 per Trimmer e per Magee. La vettura di Trimmer è patrocinata da Harry Stiller, che verso la fine della scorsa stagione aveva lo stesso accordo con un'Ensign.

Anno record per la FORD nei rallies, il 1972: 1. all'East African Safari, 1. al Rally di Scozia, 1. al Rally del Galles, 1. al Rally Manx; 1. al Rally di Hong Kong, 1. al Rally del RAC e 1. nel campionato Castrol. Makinen ha vinto entrambe le serie su ghiaccio in Finlandia e in Svezia e il campionato finlandese su ghiaccio con una Capri.

«RONDE» sul ghiaccio sotto i riflettori

CHAMONIX - Nonostante il leggero innevamento, poggiate comunque su circa 20 centimetri di pista ghiacciata, nei giorni 3 e 4 febbraio si svolgerà la quarta edizione della «Ronde Hivernale sur Glace» che, quest'anno, pur avvalendosi della consueta organizzazione logistica, verrà organizzata dalla nuova Associazione Sportiva Automobilistica che conta già oltre 80 piloti e 400 membri effettivi, capitanati da Bob Wollek.

Il regolamento particolare della prova prevede, come al solito, la disputa di batterie, semifinali e finali per conduttori internazionali e per conduttori nazionali in due categorie distinte. Vi sarà comunque una novità: una prova notturna, sulla pista illuminata a giorno grazie ad un moderno impianto di riflettori, alla quale prenderanno parte, sa-

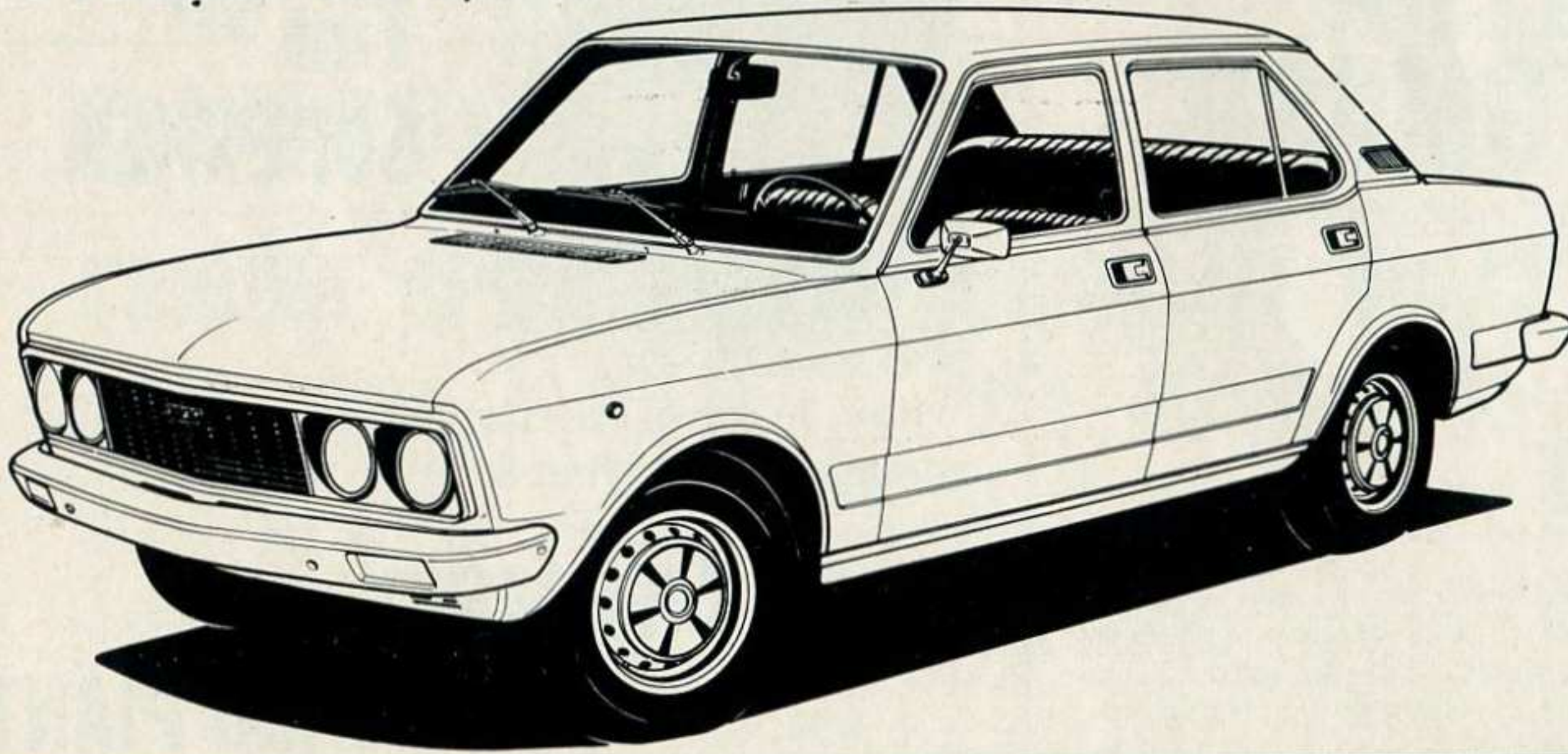
bato alle ore 21, i migliori qualificati nelle batterie del mattino.

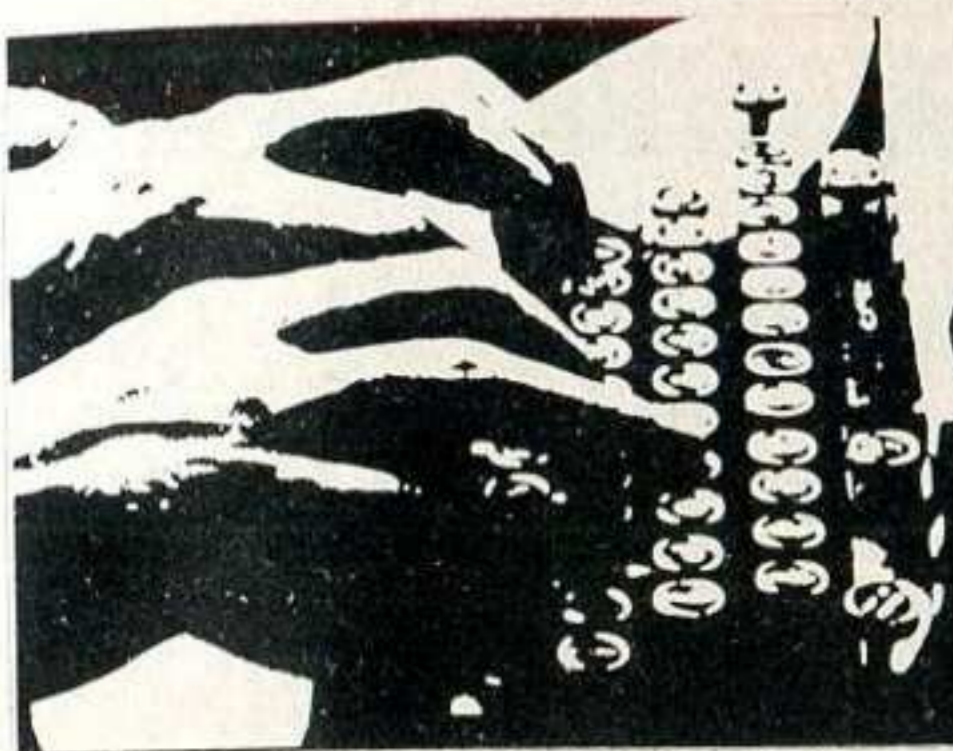
A tutt'oggi più di 40 piloti, fra cui velocisti e conduttori da rallies, hanno già dato la loro adesione. Fra gli stessi ANDRUET, WALDEGAARD, RAGNOTTI, BALLOT-LENA, LAURENT e, naturalmente, BOB WOLLEK che farà così gli onori di casa. Inutile dire che l'interesse degli spettatori (lo scorso anno furono più di 12.000) si riversa sui piloti più conosciuti; ma tutti possono partecipare e chi fosse a digiuno della tecnica di guida sul ghiaccio, potrà prendere dimestichezza con l'elemento frequentando la Scuola specialistica, gestita dall'A.S.A. di Chamonix, che mette a disposizione vetture e istruttori, dopo che gli aspiranti allievi avranno sostenuto un test con la loro vettura, istruttore a bordo.

Siamo tornati nel settore "2 litri". Fiat 132 GOAT

due motori: "1800" 105 CV (DIN) ~ 170 km/h
"1600" 98 CV (DIN) ~ 165 km/h

3 versioni: 1800 Special, 1600 Special, 1600 berlina





SCRIVETEVI,
RIMARREMO AMICI

AUTO
SPRINT
ESPRESSO

Nessun «rivolo» da Torino

Caro Autosprint, gradiremmo con questa lettera fare una ben precisa smentita, che attendiamo pubblicata con spicco, alla piccola notizia apparsa sul numero 1 del 1973 nella pagina delle notizie, inerente la fondazione della scuderia Rivoli Corse, dove sta scritto che questa scuderia ha già 200 soci e diversi sono provenienti dalla Torino Corse.

Precisiamo pertanto, al fine soci piloti, che non abbiamo avuto nessuna disdetta, ma bensì oltre al rinnovo dei validi: Varese, Tarrazzo, Botalla, Ramoino, Pettiti, «Mici», Cullati, Giordana, «Vagabondo», Filanino, Tali, Cattaneo, Pozzo, Ferrero, Anastasio, Boeris che hanno in parte rinnovato il parco con sport validissime, stiamo trattando l'adesione di diversi nomi di primo piano dell'automobilismo nazionale, che si aggiungeranno all'adesione di «Pal Joe» per un totale di 72 licenziati.

Ricordiamo ancora che a questi va aggiunto il valido pilota spagnolo Luciano Ottero, che ha ottenuto con l'Abarth-Osella 2000 e 3000 diversi assoluti e primi di classe. Tutto questo con la valida collaborazione del nostro presidente, dottor Rivetti, e dei consiglieri Bietto, Corio, Bona, Fusina, Calva ed altri che hanno, unitamente alla Motul e alla Repco, rinnovata piena fiducia a questo sodalizio.

Luigi Peano, segretario
della Scuderia Torino-Corse
Torino

Siamo certi che gli amici della Torino Corse non si saranno limitati, nella lettura del primo numero del '73 di Autosprint, alla pagina delle Tuttesprint, ma che avranno dato un'occhiata anche alle pagine centrali. In esse, con maggiori particolari, si parlava nuovamente della Rivoli Corse, c'era l'accento ai 200 soci ma non quello del tradimento di alcuni soci della Torino Corse nel nuovo Club.

Bisogna poi notare che la notizia parlava di soci in generale, mentre la smentita della Torino Corse nega l'esistenza di un «rivoletto» di soci piloti secessionisti. Ad ogni modo, comunque stiano le cose, siamo felici di apprendere che la forza di base del sodalizio torinese non sia stata intaccata, ma anzi si presenti rafforzata alla vigilia della stagione '73.

TELEOBLO

Il nostro « servizio opinioni »

Caro Autosprint, seguo da molti anni l'automobilismo sia per lavoro (ho fatto assistenza a molti rallyes e alla Formula Italia di Bozzetto) ma soprattutto per passione e conoscendo meglio questo ambiente ho capito quanta passione sia necessaria per seguire o praticare questo sport.

In Italia per poter avere notizie di automobilismo bisogna leggere AUTOSPRINT o pochi altri giornali specializzati. E' vero che i tifosi di football sono molti, ma credo anche, che pochi vadano allo stadio per vedere veramente una partita dal punto di vista sportivo. Penso che lo facciano per scaricare la tensione nervosa accumulata durante la settimana urlando insulti a arbitri e giocatori ancora prima che siano entrati in campo. Almeno l'automobilismo è seguito da persone veramente appassionate che non gridano parolacce contro l'uno o l'altro e affrontano numerosi sacrifici per assistere a una corsa (vedi il 25 aprile a Monza quando sotto il diluvio migliaia di persone hanno seguito per intere ore le poche macchine rimaste).

Finché la gente non cambierà mentalità e non imparerà a considerare le manifestazioni sportive in modo diverso avremo sempre un Alfredo Pigna che ci presenterà una Domenica Sportiva impennata per il 90 per cento sul calcio.

Sergio Farina - Schio (VI)

Carissimo Autosprint, ho trovato molto efficace la «CANZONISSIMA '72»; tra i vari riquadri, quello che mi è piaciuto di più è stato il ritratto di Alfredo Pigna commentato con un «Oggi la cartolina» in un'epoca eloquente. Ed è proprio di Pigna e della RAI-TV che vorrei parlare. Infatti non è assolutamente concepibile trattare in questo modo una larghissima fascia di ascoltatori sportivi che seguono questo stupendo sport, lo sport dei Fangio, dei Moss, dei Bonnier, dei Clark, degli Hill, degli Stewart nel campo internazionale, dei Nuvolari, dei Varzi, dei Bandini, dei Merzario nel campo italiano, dai più — diciamo così — antichi a quelli che corrono oggi su Ferrari, Tecno, Alfa e così via. E' semplicemente ridicolo pen-

ALBERTO GHIRLANDA - Marina di Carrara (Massa Carrara) — Risposta telegrafica: nessun privilegio è previsto. Se vuole andare in Brasile a vedersi la gara di mondiale piloti, non possiamo darle alcun aiuto materiale.

MATTEO PIANO - Venaria (Torino) — Questo l'Albo d'Oro della gara di mondiale marche a Brands Hatch: 1967 Phill Hill-Spence (Chaparral); 1968 Ickx-Redman (Ford GT40); 1969 Siffert-Redman (Porsche); 1970 Rodriguez-Kinnunen (Porsche); 1971 de Adamich-Pescarolo (Alfa Romeo); 1972 Andretti-Ickx (Ferrari 312 P). Non crediamo vi sia parentela. Mikkola è un cognome piuttosto diffuso in Finlandia.

ANIELLO LETTIERI - Malcagno (Varese) — Non siamo una società che offre alla gente l'opportunità di correre. Siamo solo un giornale, e come tale diamo delle notizie. Quelle che la interessano potrebbero riguardare il come si entra in possesso della licenza di conduttore. Questo sarà il tema — come ogni anno — di un prossimo servizio dettagliato.

NATALE DAL CASTELLO - Paderno Dugnano (Milano) — I regolamenti sportivi, e quindi anche quello riguardante la Formula Monza, sono da richiedere alla CSAI, via Solferino 32, Roma.

VALERIO ANGELINI - Pesaro — Come forse avrà potuto notare seguendo Autosprint, la vicenda della gara di Formula 1 a Misano (organizzata dalla Repubblica di S. Marino) è un poco ingarbugliata. Dopo essersi fatti «rubare» la data proposta dagli organizzatori in sede di calendario FIA, si è rimediato iscrivendo la corsa il 17 giugno, nella speranza che il Gran Premio di Svezia non venga effettuato, come pare molto probabile. Quindi non resta che attendere gli eventi.

GIOVANNI PATERLINI - Reggio Emilia — Una ricerca sul tipo di quella che farebbe comodo a lei non è ancora stata fatta. Non le resta, se ne dispone, che sfogliare la collezione di Autosprint. Altrimenti può venirla a consultare in redazione.

ROBERTO GIOMARELLI - Roma — Sulla possibilità o meno di Reine Wisell di trovare per il '73 una guida in Formula 1, non sappiamo sinceramente che dirle. L'edizione '73 di «Grand Prix Guide» apparirà più avanti nella stagione, e naturalmente ne daremo notizia.

RICCARDO SUNI - Milano — Abbiamo letto con interesse la sua lettera, e siamo al corrente della sua «vicenda» con il quindicinale «Il Pilota». Capirà, d'altra parte, che non è il caso che Autosprint si metta a polemizzare con quella rivista semplicemente per il fatto che essa non risponde alle sue lettere. Ognuno ha i suoi metodi nel trattare con i lettori.

GIORGIO MASOERO - Alba (Cuneo) — La sua proposta è interessante, e non è detto che non venga presa in considerazione. Dipende molto, d'altra parte, anche dal tempo, dato che preparare le schede con le informazioni per il computer non è semplice.

SILVANO MARTINOTTI - Novara — Come abbiamo più volte avuto occasione di precisare, sono le case stesse a tenere dei corsi di aggiornamento per collaudatori. Da quello che abbiamo capito, lei non ha ancora la patente (o se ce l'ha è da molto poco), per cui quanto meno quello è un documento indispensabile. Può provare a scrivere agli uffici personale della Fiat (corso Marconi 10-20 Torino), dell'Alfa Romeo (via Gattamelata 45, Milano) e della Lancia (via Vincenzo Lancia 27, Torino). E grazie per gli auguri.

Non sto a scrivere che è da molto tempo che leggo Autosprint perché è logico. Dato che è la prima volta che vi scrivo, ne approfitto per farvi un appunto. Nel n. 2 ho letto l'articolo «Formula 3, chi va e chi viene».

Purtroppo avete commesso un errore indefinibilmente grande, un errore che non è da voi, e che sinceramente non mi sarei mai aspettato. Ecco di che si tratta: nell'elenco che illustra i programmi dei piloti italiani di Formula 3 quest'anno avete, spero involontariamente, dimenticato il pilota «Gimax» (alias Carlo Franchi).

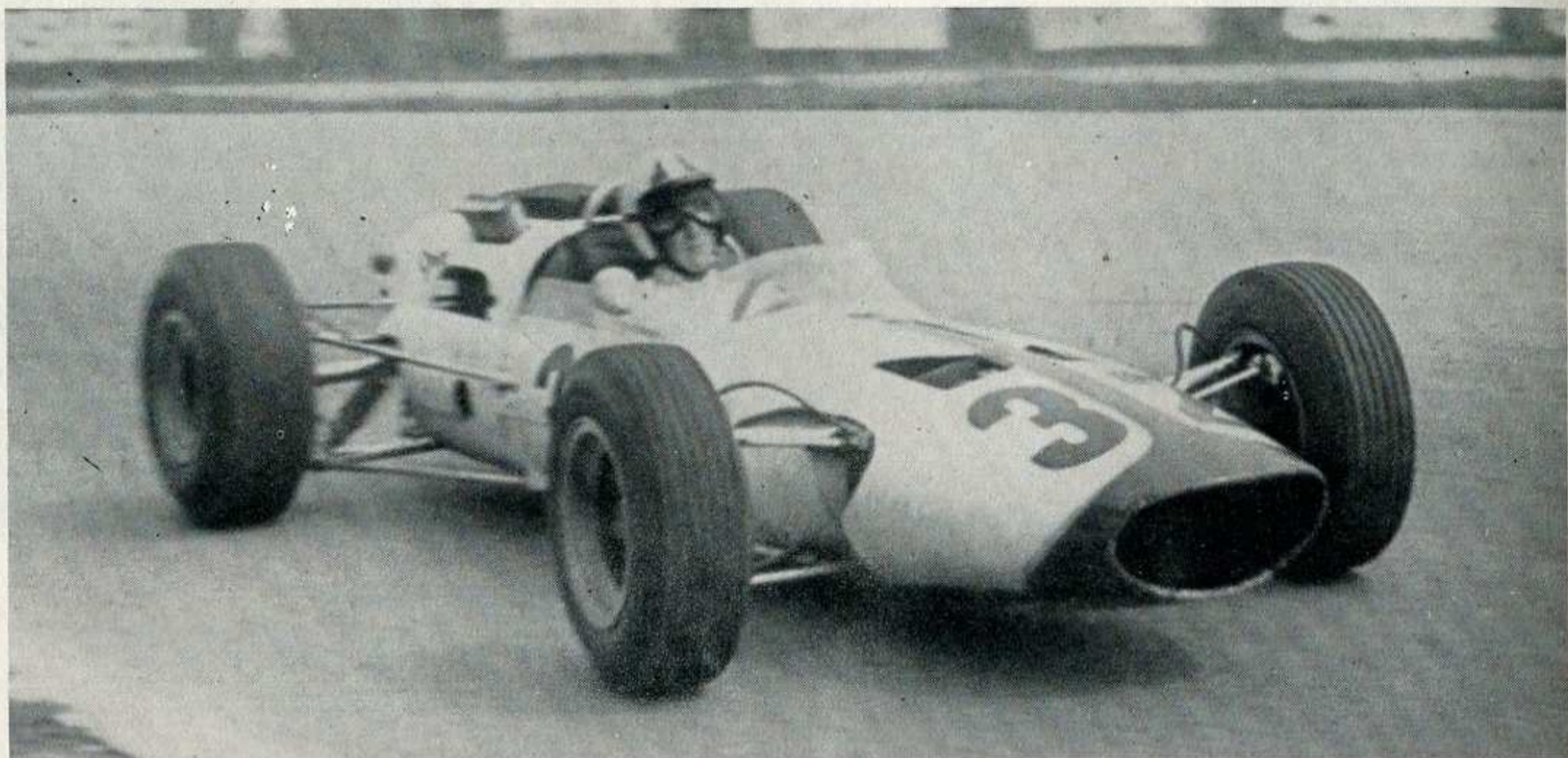
Nel caso la dimenticanza fosse volontaria, vi ricordo che «Gimax» ha vinto un campionato italiano di Formula 2, e che ha sempre alimentato attivamente lo sport automobilistico, animato da una pura e disinteressata passione. Non è giusto che si dimentichi un pilota come lui, che

ha parecchi anni di corse sulle spalle e non è certo in decadenza.

Bruno Vergani - Carate Brianza (Milano)

Accidenti, lei ci ha fatto veramente paura! Abbiamo letto con affanno la sua lettera che, nelle prime righe, ci aveva fatto sudare freddo: è sempre seccante sentirsi rinfacciare un «errore indefinibilmente grande».

Poi, abbiamo tirato un sospiro di sollievo... Vede, caro amico, il nostro servizio sui «movimenti» dei piloti F. 3 in vista della imminente stagione, era puramente orientativo, limitandosi, per forza di cose, a coloro le cui intenzioni ci erano giunte all'orecchio. Quella tabella, infatti, non contempla neppure la metà dei piloti che nel 1972 hanno preso il via e su «Gimax» non avevamo alcuna novità.



Una F. 1 cinematografica

Caro Autosprint, ho recentemente scovato, in una vecchia cartoleria, una cartolina riprodotte una McLaren Formula 1 del 1967 guidata, secondo la didascalia, da Bruce McLaren.

Da un esame attento della cartolina in questione, che vi allego, risulta chiaro che il pilota è il compianto Jochen Rindt (inconfondibile è l'espressione del suo volto), e che il casco è quello di Chris Amon con i colori delle bande invertite, perché il casco di Amon è sempre stato con la banda blu a destra e quella rossa a sinistra. E' indubbiamente un caso abbastanza curioso e gradirei avere una vostra delucidazione in merito.

Diego Eramo - Mantova

Dobbiamo confessare che vedendo, la cartolina (che è a colori), abbiamo avuto alcuni momenti di vera perples-

sità: questa strana macchina, con un motore a V a scarichi centrali ed aspirazioni sulle testate, con sospensioni anteriori a molle interne (strane per la McLaren di quell'epoca), fotografata a Monza, in parabolica, con un improbabile n. 32 sul muso (nel G.P. del 1967 il n. 32 era la Cooper-Maserati del debuttante Jacky Ickx), quel pilota, indubbiamente Rindt, con quello strano casco alla «Amon al rovescio», tutti elementi che ci avevano scombussolato un po' le idee.

Ad ogni modo, la spiegazione era semplice: si tratta infatti di una foto fatta sul set del famoso film «Grand Prix», di Frankheimer, nel quale Jochen Rindt, assieme ad altri famosi piloti, faceva da controfigura agli attori. Nel nostro caso, infatti, ha in testa il casco — ispirato a quello di Amon, ma giustamente riconosciuto

LA FOTO-QUIZ

non identico — che nel film aveva l'attore James Garner.

E la vettura? La vettura ha la carrozzeria di una McLaren, precisamente della M5 che in quell'epoca utilizzò anche un propulsore Ford 3 litri derivato dall'8 cilindri a V (95,5x52,3) che la Ford americana aveva sviluppato per Indianapolis. Quanto alla vettura in se stessa, crediamo si tratti molto più semplicemente di un telaio di Formula 3 (forse una Lotus 27) «abbigliata» con quella carrozzeria con grosse gomme e con un manichino di motore «grosso» a coprire il 4 cilindri da un litro che in realtà muoveva la vettura. Una mistificazione largamente usata nel corso della realizzazione del film, e tutto sommato pienamente giustificabile, visti anche gli ottimi risultati raggiunti.

di riflesso delle Fiat negli USA senza l'apporto determinante delle corse.

Enrico Caruso - Mestre (Venezia)

Ogni tanto bisogna ritornare a parlare della «disinformazione» televisiva nel campo automobilistico, tenendo aperta quella valvola di sfogo che sono le lettere dei nostri amici lettori. Questa settimana pubblichiamo le

FERMO POSTA

GIORGIO GHIDETTI - Soresina (Cremona) — Abbiamo passato la sua richiesta inerente i modellini al nostro esperto nel ramo. Dovrà avere pazienza di attendere la risposta. La foto che ci chiede l'abbiamo, ma non vista da dietro. Ci spiace.

GIANNI LAZZINI - Massa Carrara — Ma lei in che mondo vive? Non si rende conto di quello che accade oggi in Italia? Potrebbe venire un giorno a trovarci per valutare il nostro impegno. Più di così, creda, non possiamo. E se poi lei non è contento non sappiamo che farci.

RANIERI GNESOTTO - Campese (Vicenza) — I veicoli di cui lei parla sono ancora allo stadio di prototipo, e non sappiamo quando verranno commercializzati. Può rivolgersi direttamente alla Italjet, via Palazzetti 5, San Lazzaro di Savena (Bologna).

AGOSTINO PETROLATI - Fano (Pesaro) — Non lo abbiamo. Può provare però a scrivere ad Alcide Paganelli, indirizzando presso la Squadra Corse Fiat, corso Marche 38, Torino.

ROBERTO CIAFARONI - Roma — Uno dei problemi-chiave del motore rotante è infatti quello della tenuta dei segmenti posti ai vertici del rotore. Ed è per questo che esso consuma più olio di un motore convenzionale. Non è peraltro vero che esso non si cambia mai ma si rabbocca solo. Un giunto idraulico di una trasmissione automatica ed il «cambio automatico» non sono la stessa cosa. In un cambio automatico c'è bensì un convertitore di coppia al posto della frizione costituito appunto da un giunto idraulico. Sull'argomento le consigliamo «Automatic Transmissions» di R. F. Ansdale. Lo chieda alla Libreria dell'Automobile, via Marsala, Galleria Caracciolo, Roma.

GIUSEPPE CENEDELLA - Gavardo (Brescia) — Normalmente, i piloti istruono i propri caschi facendo riprodurre il disegno voluto con vernice, naturalmente da gente che ci sa fare, come potrebbe essere un bravo decoratore. Altrimenti, una buona decorazione la si può fare con strisce di carta adesiva colorata, quella che si vende a fogli oppure (per strisce e scacchi) anche in nastri.

MARIO ROMANELLI - Monsano (Ancona) — Gli impianti di alimentazione ad iniezione Lucas (che sono poi usati dalla totalità dei motori di F. 1) hanno due pompe benzina; una elettrica, che viene azionata quando il motore è spento e crea la pressione necessaria per il funzionamento dell'iniezione nell'avviamento. Appena il motore è avviato, si spegne la pompa elettrica poiché entra in azione una pompa meccanica (azionata cioè dallo stesso motore quando è in funzione), che crea la pressione del carburante richiesta, e proporzionale — grosso modo — al numero dei giri del motore. Cioè più il motore gira più esso pompa, poiché ad alti regimi il motore richiede più benzina. Succedeva che la pompa Lucas fornita assieme all'impianto funzionava male ai regimi altissimi del boxer Ferrari, mentre è sufficiente per i regimi dei Cosworth. Pertanto, la Ferrari ha adottato un altro tipo di pompa meccanica che pare dia i risultati sperati senza noie.

Caro Autosprint, mi è piaciuto molto l'articolo sul « radar » dei rallies, e proprio riguardo a questo vorrei da te un particolare, che mi ha sempre incuriosito: cioè fino a che punto può essere utile ad un equipaggio il « radar » quando in gara c'è anche la nebbia. Inoltre, quanto costa un « Twinmaster » ?

Paolo Maccagni - Roma

Il « radar » serve sempre, e guidato com'è dalle parallele indicazioni chilometriche del Twinmaster serve anche di più in caso di nebbia. Infatti, come avrà visto, le note vanno di pari passo con le distanze progressive che, durante la ricognizione, sono rilevate dal Twinmaster, e pertanto in condizioni di scarsa visibilità il navigatore potrà, seguendo il Twinmaster, avere una diretta percezione delle note da « chiamare » al pilota. Un Twinmaster costa circa 75.000 lire.

opinioni del « romantico » appassionato di Schio e del battagliero giovanissimo omonimo del grande tenore, entrambi concordi in una valutazione negativa della quale — probabilmente — non si è accorto solamente il « Servizio Opinioni » della RAI-TV.

Siamo d'accordo fino ad un certo punto sulla « urbanità » del pubblico delle corse automobilistiche il quale — pur non arrivando agli eccessi della folla degli stadi — a volte è intemperante come qualsiasi altro « pubblico ».

Resta valida l'opinione che certe riprese televisive sembrano fatte apposta per disamorare gli spettatori non propriamente « specializzati » (questi ultimi usano seguire le telecronache con l'audio spento), tanto sembrano fatte di controvoce. Ad ogni occasione la CSAI non si stanca di ripetere che farà gli « opportuni passi » per sollecitare un maggior interesse eccetera eccetera. Staremo a vedere.

Quanto ad Alfredo Pigna, in cuor suo spera senz'altro che il calcio conservi quel 90% di argomenti per la sua rubrica: altrimenti sarebbe costretto a farsi una cultura automobilistica...

REPETITA JUVANT

Categorie come e perché

Caro Autosprint, ho solo 14 anni e sono appassionatissimo di automobilismo. Mi sono permesso di disturbarvi per chiedere dei chiarimenti. Vorrei sapere che differenza c'è fra le vetture di categoria Gran Turismo, Turismo, Turismo Speciale, e fra i gruppi (1, 2, 3 ecc.). Spero che quanto ho chiesto sia abbastanza interessante per essere pubblicato.

Luca Mulas - Trento

Fra i compiti di questa rubrica c'è anche quello di ripetere, qualche volta, argomenti già trattati in più di un'occasione. Ma siccome non abbiamo la presunzione di essere letti da tutti e sempre, a volte siamo costretti a tornare su temi che la maggior parte dei nostri lettori già sa.

E' il caso delle suddivisioni delle vetture per categorie, che riassumeremo ad uso del nostro giovane lettore e di coloro che ancora non hanno le idee chiare in proposito.

MARCO CIVIERO — L'indirizzo della Federazione Italiana Karting è il seguente: via Solferino 32, 00185 Roma.

GIUSEPPE RASPANTI - Mantova — Sul numero speciale Autosprint-Anno, di imminente uscita nelle edicole, è contenuto anche un esauriente articolo di Enrico Benzing che ha per tema proprio un'analisi comparativa fra i tre boxer 12 cilindri della Ferrari, della Tecno e dell'Alfa.

ALBERT SPANO' - Livonia (Michigan, USA) — Non abbiamo ben capito cosa lei voglia fare, ma le consigliamo vivamente di eliminare i manicotti gommati interposti fra testa e carburatori. Essi, oltre che contro le vibrazioni, sono adottati per isolare termicamente i carburatori stessi. Si può rivolgere a Conrero Autotecnica, strada Carignano 46/4, Moncalieri (Torino).

GIOVANNI PRATOLONGO - Genova — Non abbiamo la maniera di prenotare i biglietti. Si rivolga agli organizzatori: Real Automovil Club de Cataluña, Santalo 8, Barcelona 6, Spagna.

ROBERTO LUCCHI - Verona — La gara iscritta nel calendario nazionale per il 3 giugno, ed organizzata dall'AC di Verona, cioè la 3. Coppa AC Verona, si disputerà all'Autodromo di Varano Melegari. Non è proprio l'Autodromo di Verona, ma non è tanto lontano.

NORBERTO CICCONE - Pescara — Questo l'indirizzo al quale dovete rivolgervi: Piero Lavazza, via Ugo Foscolo 4, Rivalta (Torino). Avrete le indicazioni ed anche l'offerta dei particolari adatti al lavoro che desiderate fare.

COSTANTINO ALBERICO - Trino (Vercelli) — Naturalmente terremo conto anche dei suoi desideri. Stiamo facendo una specie di inchiesta sulla base di quanto i nostri lettori ci scrivono in merito ai ritratti dei piloti. Mettere un manifesto ogni numero, ne convenga, è piuttosto dispendioso.

FEDELE MIRANDA - Terzigno (Napoli) — Nei resoconti sulle gare in salita, sovente viene indicato il tempo in prova dei migliori, ma non riteniamo sia il caso di metterlo per tutti i concorrenti. Anche perché in salita, diversamente che in pista, il tempo delle prove non ha alcun valore pratico ai fini della gara. Del personaggio di cui ci chiede notizie non abbiamo più sentito parlare.

ASTRID SCHWARZ - Merano (Bolzano) — La notizia di Niki Lauda in forza alla BRM è recentissima, e non abbiamo fatto a tempo ad inserirla nel nostro quadro-sintesi delle squadre 1973. Quindi, la squadra BRM è questa: Regazzoni, Beltoise, Lauda e Schuppan. La sigla SEFAC significa « Società esercizio fabbriche automobili da corsa ».

LUCLIANO MONTI - Roma — A molta gente l'AC di Monaco ha risposto, si vede che la loro « gentilezza » è proporzionale anche al numero di richieste ricevute. Per quanto ne sappiamo, è già ora molto difficile che siano disponibili biglietti per le tribune numerate per il Gran Premio del prossimo maggio. Potrebbe anche andare presso un'agenzia di viaggi e farsi procurare da loro i biglietti, anche quelli di prato, cioè i « circulaires ».

ROBERTO FONTANA - Bresso (Milano) — E' sempre piuttosto difficile fare suggerimenti del genere che ci chiede. Può provare dai Facetti, che sono a Bresso in via Vittorio Veneto.

Dunque, tutte le vetture che corrono sono divise in categorie o gruppi. Le categorie hanno un nome (Turismo, Gran Turismo, Sport ecc.), i gruppi un numero (gruppo 1, gruppo 5 ecc.), ma sono esattamente la stessa cosa. Dire cioè « Turismo Speciale » e dire « Gruppo 2 » è identico, si parla sempre delle stesse macchine.

I gruppi (e le categorie) sono 9: gruppo 1 Turismo di serie, gruppo 2 Turismo speciale, gruppo 3 Gran Turismo di serie, gruppo 4 Gran Turismo speciale, gruppo 5 Sport, gruppo 6 Sport Prototipo (questo gruppo com'è noto non esiste più, cioè non vi sono regolamenti tecnici che prevedano queste vetture), gruppo 7 biposto corsa, gruppo 8 formule internazionali, gruppo 9 formula libera.

I gruppi fino al 4 compreso riguardano vetture in produzione di serie, e la differente collocazione di una vettura in un gruppo piuttosto che un altro dipende da due fattori: il primo è relativo al numero annuo di vetture di quel tipo prodotte il secondo riguarda le misure di abitabilità interne di ogni macchina.

Relativamente ai primi quattro gruppi, questi sono i rispettivi minimi richiesti: gruppo 1, 5000 esemplari annui; gruppo 2, 1000 esemplari; gruppo 3, 1000 esemplari; gruppo 4, 500 esemplari. Ma non è detto che, ad esempio, ogni modello di vettura costruito in almeno 5000 esemplari annui venga omologato in gruppo 1 Turismo di serie: subentrano qui i rilevamenti dell'abitabilità, e se una certa vettura non ha certi minimi (che non staremo qui a precisare) non può essere omologata in Turismo, ma lo sarà in Gran Turismo.

Per fare un esempio, è questo il caso delle Fulvia coupé, che non possono essere omologate in Turismo per le dimensioni dell'abitacolo.

Per quanto riguarda i regolamenti tecnici, i gruppi 1 e 3 hanno il medesimo tipo di regolamentazione, così come i gruppi 2 e 4. Se una vettura è omologata in gruppo 1 o in gruppo 3 può venire preparata secondo l'annesso J relativo ai gruppi preparati e può quindi correre come una gruppo 2 o una gruppo 4 rispettivamente. Non può accadere però il contrario.

Le gruppo 5 sono le vetture Sport del campionato Marche, le gruppo 7 sono le biposto-corsa tipo Can-Am o Europeo 2000, le gruppo 8 sono le monoposto delle varie Formula 1, 2, 3, 5000 ecc., mentre le gruppo 9 sono le Formula libera tipo quelle ammesse al Campionato europeo della Montagna.



CONTINUAZ. DA PAGINA 47

no dirlo. Finalmente una risposta: « Lo so dove sta, lo conosco. Ma non glielo dico ». « Perché? », « Perché no ».

Più che difficile la situazione comincia a farsi esasperante. E' chiaro che questa gente « non vuole » parlare. Mi armo di pazienza, chiedo un po' di collaborazione, spiego che lavoro per un giornale di automobilismo sportivo, che potrei essere utile, in qualche modo, a questo loro piccolo prodigio.

« Ma a lei — mi sento rispondere — che gliene importa? ».

Continuo a parlare, spiego che sono una giornalista e che per lavorare ho bisogno di notizie. Non posso inventarle. « Giornalista? E chi me lo dice? ».

Sono costretta, per farmi credere, a mostrare la tessera. « Pensa che fosse della polizia », mi dice uno. « Credevo che fosse un'assistente sociale. Non fanno che scocciarci, con le loro domande ».

E finalmente, a fatica, riesco a sapere la verità. « Non è Salvatore quello che guida; quello non capisce niente di auto, non sa guidare. Fa finta di essere lui perché quello che porta le macchine non si può scoprire. E adesso lui ci marcia, si fa pubblicità. E il padre è d'accordo ».

Uno dei tanti che mi racconta la « vera storia » del minipilota mi confessa di aver fatto il ladro. Un altro, anche se non lo dice chiaramente, mi fa capire di « arrangiarsi a piazzare la roba che scotta ». Altri ancora sono negozianti: si conoscono tutti lì intorno. Sanno tutto ma parlano poco o niente. Una parola qui, una frase, un accenno dalle altre parti e il mosaico è completo. Le versioni, anche se incomplete da parte di ciascuno, sono identiche. Non vi sono più dubbi: Salvatore Canavò minipilota spericolato, possibile futuro campione è un bluff. Il vero autore di queste scorribande automobilistiche da formula 1 è Abraham, un ragazzino di colore, uno zingaro di dieci anni che vive — o almeno viveva fino agli ultimissimi episodi — in una roulotte posta su una collinetta, tra le baracche e alcuni alti palazzoni della borgata Prenestina.

Non lo fanno per passione

« Se beccano Abraham lo mandano via. Lui non è italiano, lo cacciano ».

E' un bambino piccolissimo, svelto, furbo, come solo gli zingari sanno esserlo; abilissimo nello sgattaiolare via, senza farsi riconoscere. Ma in borgata tutti ne parlano, con ammirazione. « E' un fenomeno », dicono.

A insegnarli a portare la macchina è stato il cugino, Johnny, di tredici anni. Ora è ferito; è evidente che si tratta di quel Giuseppe Mastini sorpreso alla guida della Porsche e poi ritrovato nella roulotte degli zingari.

« Ma questi ragazzini, Johnny e Abraham, hanno veramente la passione per le automobili? ».

Macché passione. Lo fanno per divertirsi, per dimostrare che sono « grandi », che sono dei duri, che sanno anche loro, come gli adulti che li circondano, « farla franca con la Madama ».

Allora Salvatore non c'entra per nulla? « No. Salvatore fa parte della combriccola. Ma non sa neppure da dove si comincia. E adesso ne approfitta. Gli hanno detto che gli faranno fare un film; gli hanno promesso settecento mila lire per andare a farsi intervistare alla Rai. Ma è tutta una balla. Salvatore ci sta, ma è soprattutto il padre a far tutto, ad approfittare della situazione ».

Mi dicono, in diversi, che il padre del ragazzino « si arrangia a vendere tutto ». Fino a qualche settimana fa stava sul marciapiede all'angolo della strada e vendeva alberi di Natale; si dice anche



che sia riuscito per tre volte a farsi assegnare la casa e a rivendersela per tornare nella baracca. « Ora non può più fare 'sto scherzo e allora approfitta di tutta questa pubblicità per far soldi con Salvatore. Tanto Abraham non può dire niente. Lui deve stare nascosto se vuole restare qui ».

Abraham, ragazzino di colore introvabile anche dalla polizia, pare non abbia i genitori. « Vive con degli zii, dei parenti, con qualcuno, insomma... Chi ci capisce niente con quelli là ». Sono gli zingari, quelli che stanno appollaiati sulla collinetta. Vorrei andarci: « Ma scherza? E che ci va da sola? Accompaniarla? No! Quelli so' di coltello facile. Manco la fanno arrivare... Non ci va nessuno da quelli, fanno paura ».

« E' Abraham », sento ripetere ancora, « ma nun se po' dire ».

« Io gliel'ho detto al padre di Turiddu... sei un incosciente. Sono i giornalisti che l'hanno messo in mezzo? Ma piantala, gli ho detto, e chi nun te conosce a te! Sei furbo, te. Ma stai attento... Gliel'ho detto al padre di Turiddu. E se poi lo provano, a tuo figlio? Quello non sa guidare... Ma il padre è capace che qualche cosa gli insegna in questi giorni e così... così ci fa i soldi, facile ».

Le corse « brave »

Torno alla carica, con altri, con le stesse domande: e le risposte sono sempre le stesse. Un fatto è certo: Abraham, il ragazzino di colore che tutti indistintamente indicano come l'autore delle imprese, è a Roma da soli tre mesi. E sono solo tre mesi che si parla di questo « avvenimento ». Come mai, prima, Salvatore non aveva mai dato manifestazioni della sua presunta bravura? E come mai al volante della Porsche, al momento della fermata della polizia, guidava un altro, forse Johnny, e non Salvatore? Come mai Turiddu rifiuta di nominare il compagno fuggito?

« Abbiamo un codice d'onore », pare che abbia detto. Ma, in definitiva, il motivo appare chiaramente un altro. Abraham non può comparire e quindi perché mandare sprecata una simile occasione?

In definitiva le « bravate » compiute fino a questo momento non avevano dato molti frutti. I ragazzini non rubano le macchine, le « prendono ». Vanno soprattutto nei garages, la notte, si intrufolano tra le macchine posteggiate, scelgono quelle di maggiore cilindrata e con le chiavi nel cruscotto. Poi « filano via ». Per la benzina fanno delle collette: la sera si riuniscono tutti in un piccolo bar di Via Venezia Giulia e si fanno dare un po' di lire dai più grandi. Può sempre capitare di trovare una macchina « a secco ».

Perché lo fanno? « E che debbono fare? Si divertono. Però finiranno male... ». Forse, ripetono in diversi, solo Salvatore riuscirà. A far cosa?

« A fare un film, a beccare soldi... ». Ma allora è lui che... « No, non è lui. Sì, è vero, si è fatto fotografare su una Jaguar E. Ma da fermo. Non sa guidare, neppure per scherzo. Lo conosciamo bene, noi. E' Abraham il fenomeno. Lui va a duecento all'ora, la Madama gli corre dietro e non lo prende. Perché lui frena di colpo e quelli... beh, lasciamo perdere... quelli proseguono. Lui sterza e sparisce. E la Madama è fregata... ».

« Solo Abraham è capace di cose del genere. E' un vero fenomeno ».

E' un'opinione corale: ma non perché il ragazzino sa portare la macchina, non perché può raggiungere certe velocità, non perché potrebbe avere delle possibilità da Campione. Perché lui, così piccolo, riesce a farsi beffe della polizia. E qui, alla borgata Prenestina, la polizia non è gradita...

g. l.



Una guida alla stampa

In 390 pagine, formato tascabile e copertina in plastica, l'Ufficio pubbliche relazioni della UNIROYAL AG ha condensato, nella edizione 1973, tutto quanto si desidera conoscere sulla stampa automobilistica internazionale: testate dei giornali, giornalisti dell'automobile (e loro indirizzi), associazioni di categoria, ed una infinità di altre notizie utili.

Una pubblicazione necessaria per chi diuturnamente ha contatti con il mondo dell'automobile.

Uniroyal AG
GUIDE DE LA
PRESSE AUTOMOBILE

Publicazioni Kroll
Marchi 19 (L. 3.600 circa)

A.A.A. AIUTO!

Il rag. ZUGAN, segretario della SCUDERIA NETTUNO di Bologna, da 20 giorni desidera parlare al telefono con il segretario della CSAI dr. ERASMO SALITI. Non essendoci riuscito, LANCIA QUESTO APPELLO attraverso AUTOSPRINT, chiedendo per cortesia, a chiunque ne abbia l'occasione, di informare il succitato segretario della CSAI di questa sua necessità urgente.

AVVISO A PAGAMENTO

