

Quello che
abbiamo visto
e NO

Dopo l'indigestione RALLY dimenticato il G.P. Argentina

Un'autentica festa dell'automobilismo radio-televisivo per il 42. Rally di Montecarlo. Una festa alla quale avrebbero potuto partecipare — sia dai video che dai microfoni — molti più appassionati di quanto invece non riteniamo possa essere accaduto. Perché, così come ha ottimamente funzionato l'ufficio stampa del Racing Team Gancia che ha abbondato in notizie, comunicati, flash particolareggiatissimi su tutto il programma della competizione, altrettanto non si può dire dell'ufficio stampa della RAI che si è ben guardato dal preannunciare, sia pure sommariamente, i numerosi servizi organizzati sia dalla radio che dalla Tiv-

sa sensibilità giornalistica che distingue il suo capo) che l'avvenimento non fosse sufficientemente importante o, al limite, che trattandosi di automobili (quel prodotto deprecabile del «consumismo padronale») fosse più opportuno tacere. E nonostante ciò, dagli stessi microfoni della nostra emittente radio-televisiva affidati, evidentemente, a dei «competenti sportivi senza colore» abbiamo ascoltato queste parole che, forse, non avranno fatto certamente piacere a chi credeva di poter facilmente distrarre gli appassionati di automobilismo da un avvenimento dell'importanza del Rally di Montecarlo: «... dappertutto dove fos-

«Festa dell'Automobilismo» e la festa è cominciata giovedì 18 quando dal telegiornale e dal giornale radio è stato dato l'annuncio dell'ormai imminente partenza: «Di 940 equipaggi, oltre 70 dell'itinerario italiano, inizieranno la marcia di trasferimento a Montecarlo — ha detto lo speaker a commento delle immagini che si susseguivano sul teleschermo. — Da Roma partiranno le vetture ufficiali della Lancia, che è Campione Mondiale Marche 1972, della Fiat, vittoriosa l'anno scorso all'Europeo Conducenti. C'erano tra gli altri i vincitori dell'ultimo Rally di Montecarlo, Munari e Mannucci, che con la gloriosa Fulvia HF sono intenzionati a ripetersi nell'eccezionale impresa di dodici mesi fa... Tanto per citare equipaggi di primo piano diciamo che sono assai attesi anche Ballestrieri, Kallstrom, Sodano per la Lancia, Paganelli, Russo, Barbasio, Macaluso e Pinto-Bernacchini per la Fiat. Non mancano equipaggi privati; sono numerosi coloro che attratti dall'entusiasmo per i rallies, nello spirito di una avventura, partecipano al sempre prestigioso Rally di Montecarlo. Domenica pomeriggio i concorrenti di ventiquattro nazioni raggiungeranno il Principato di Monaco. Per martedì e giovedì sono in programma le due prove, una comune, e l'altra complementare, che decideranno il rally. Stasera gli equipaggi in partenza da Roma, sono stati ricevuti in Campidoglio dal sindaco».

La radio ha, tra l'altro, comunicato che: «... dall'Arco di Costantino sono in programma dalle 9,24 le partenze di 69 equipaggi; tra questi quelli ufficiali della Lancia e della Fiat, guidati rispettivamente da Munari e Pinto. Ricordiamo che Munari ha vinto l'edizione dello scorso anno e spera di fare il bis, specialmente se troverà ancora neve e ghiaccio sulle montagne francesi».

Il giorno seguente, venerdì 19, nel telegiornale delle 13,30, il primo collegamento con Gino Rancati che da Torino, dopo aver anche lui assistito dal suo monitor alla partenza delle vetture da Roma, ha spiegato, ai telespettatori e al conduttore del telegiornale stesso — con il quale poi si è trattenuto in colloquio — la meccanica, le funzioni e un po' anche la storia di questo Rally: «Converrà ricordare che il primo Rally di Montecarlo si è svolto nel 1911 e che allora, arrivare a Montecarlo dai percorsi lontani, era già una vittoria. Nel 1911 vi partecipò addirittura un pullman con una trentina di persone a bordo, che partì da Atene e giunse regolarmente a Montecarlo. Questo per dire che cosa era allora questa manifestazione, che adesso è diventata una prova di velocità».

«Ecco, secondo te che sei un po' il nostro esperto di automobili, per questo ti ho chiesto un confronto: che valore ha oggi, dal punto di vista sportivo, questo Rally di Montecarlo?»

«Beh! — ha ripreso Rancati — ha un valore sportivo soprattutto nei confronti di quella che è la produzione di serie. Che cosa è il successo di un Rally come il Rally di Montecarlo? Che noi vediamo le vetture impegnate in gara che sono praticamente le vetture almeno di fuori, che possiamo comperare all'angolo della strada. Questo è il segreto: cioè è diventato

Gio' Luni

CONTINUA A PAGINA 46

vu. Si deve invece alla buona volontà dei giornalisti, sorretta una volta tanto dalla collaborazione dei colleghi addetti ai servizi sportivi radio-televisivi, e agli stessi responsabili dei due settori, se si sono potute avere notizie precise e, per quanto possibile complete, sul ruolino di marcia delle telecamere e dei microfoni.

L'ufficio stampa della Rai, invece — e per esso il suo diretto responsabile, più attento a «manovrare» le opinioni dei critici che non a svolgere quello che è o dovrebbe essere il compito di un ufficio «d'informazione» — si è ben guardato da emettere comunicati ritenendo forse (con la scar-

se un controllo orario o un controllo a timbro — è stato dichiarato nel telegiornale sport di sabato 20 — di giorno e di notte, si è registrata una notevole partecipazione di folla a sottolineare la popolarità raggiunta in Italia dai rallies e dai suoi campioni».

Di questo, ampiamente, hanno tenuto conto i responsabili dei servizi sportivi radio-televisivi che in questa occasione (e speriamo non si tratti di una eccezione) hanno dimostrato di avere più considerazione degli interessi degli utenti che non, come troppo spesso accade, delle «preferenze» dei politici.

Abbiamo, all'inizio, parlato di



1 milione ai RACING SHOW

L'IRSA (International Racingcar Show Association) ha comunicato che le esposizioni di vetture sportive organizzate nel 1972 hanno contato oltre 1 milione di visitatori. Il programma 1973 comprende, dopo l'esposizione di Londra e di Stoccarda, quelle di Malmoe (10-18 febbraio), Copenaghen (23 febbraio-4 marzo), Oslo (5-10 marzo), Stoccolma (11-18 marzo), Gotheborg (24 marzo-1 aprile) e Helsinki (7-15 aprile).

Alla chiusura del RACING CAR SHOW, la cifra dei visitatori è stata calcolata in 96.876 persone. Più che nel 1971, però calcolando che quasi 14.000 sono stati visitatori domenicali, in complesso le presenze sono state minori.



Federico Friundi, un garagista di Milano, è un tipo avventuroso che non si spaventa delle lunghe distanze. Due anni or sono compì un lunghissimo raid nel continente africano; quest'anno, ha portato a termine, in condizioni prettamente invernali, un raid che da Milano lo ha portato fino a Tremso in Norvegia, ovvero al circolo polare artico. Per l'impegnativo viaggio, compiuto da solo, Federico Friundi ha usato una Skoda 110 R coupé, acquistata all'inizio dello scorso anno e con la quale, al momento della partenza per il raid di oltre 10.000 km, aveva già percorso altri 25.000 chilometri.

Nuovo 3000 INTERSERIE

La DUCKHAMS SPECIAL di tre litri, prototipo costruito per de Cadenet e Craft da usare l'anno scorso a Le Mans, è stata comprata da Nick Cussons che la «convertirà» per utilizzarla nell'Interserie. Il Cosworth DFV verrà sostituito con un cinque litri Aston Martin con compressore.

La CHRYSLER CORP. ha annunciato che G. H. Gillespie, presidente direttore generale della Chrysler France, è stato nominato direttore generale Europa della Chrysler Int., in sostituzione di H. A. Wormet che ora ricopre la carica di vice presidente dello staff internazionale a Detroit.

Nel loro recente bollettino d'informazioni, i gestori del CIRCUITO DI ZANDVOORT hanno comunicato che la pista olandese ha registrato nel 1972 ben 308 giorni di attività, comunque inferiori di 5 giorni all'attività 1971.

AMON spendaccione

Non si sa ancora bene che cosa farà AMON, comunque ha detto che, non volendo rinunciare alle corse, per trattare e discutere con varie persone mentre era in Nuova Zelanda, ritiene di avere speso per lo meno mille sterline (circa un milione e mezzo) in telefonate! Ha anche ammesso che il più grosso errore della sua carriera fu di lasciare la Ferrari.

Il RALLY DI SVEZIA si annuncia pieno di grane per la decisione di non permettere chiodi, catene e qualsiasi apparecchiatura aderente ai pneumatici. Tale decisione ha suscitato proteste, diventato vero boicottaggio da parte della Opel e della BMW.

Il TEAM CONNEW sta cercando un patrocinio per la F. 1 o per la F. 5000. Un membro del team ha detto: «L'anno scorso gareggiamo con molto entusiasmo e poco denaro. Alla fine della stagione erano finiti entrambi. Mai più correremo con noccioline, come allora».

E' pronto per entrare sul mercato il Supergrade 10 W/50, lubrificante in grado di soddisfare le esigenze di qualsiasi motore a scoppio, prodotto dalla società petrolifera FINA come logica conseguenza delle esperienze acquisite nel settore agonistico.

Il pilota danese di F. 3, OLE VEJLUND, ha comprato una delle Ensign dell'Iberia, usate da von Opel. Ha intenzione di partecipare a tutte le prove del campionato Player con la vettura, che sarà esposta al Salone danese alla fine di febbraio.

RIAPRE ONTARIO

L'ONTARIO SPEDEWAY è di nuovo agibile, almeno un altro anno. Un nuovo gruppo, la Western Racing Associates, ha infatti ottenuto di noleggiare la pista dalla Città di Ontario e organizzerà tutte le gare del 1973. Capo del gruppo è Conrad Sprenger, direttore della stazione radio di Ontario, e il finanziamento, come si era già ventilato, è fornito da William (dei famosi rasoi). Non è previsto di ricavare guadagni dall'imminente stagione, ma si spera di mettere le basi per i prossimi anni. La prima gara sarà la Miller 500 del 4 marzo.

Uno dei vincitori dei Premi Grovewood, IAN TAYLOR, correrà con una March 733 assistita dalla Casa in tutte le gare del campionato di F. 3. La vettura sarà iscritta da Chris Andrews e patrocinata dalla Baty. Andrews fu un buon pilota agli inizi degli anni '60 e fu un incidente a interrompere la sua carriera. Quanto al gruppo Baty, era già nel campo delle corse nel 1971, patrocinando il team March ufficiale con Hunt e McInerney.

La disponibilità di prodotti petroliferi in Italia è stata di 122 MILIONI di tonnellate. Rispetto al 1971 l'aumento è del 4,8 per cento pari a circa cinque milioni di tonnellate.

La CHRYSLER ha richiamato in fabbrica 130.000 vetture Plymouth e Dodge per togliere alcuni difetti ai sedili, che le hanno causato una multa di 5000 dollari da parte dell'amministrazione per la sicurezza del traffico.

Uno dei passati esponenti inglesi della F. 3, CHRIS SKEAPING, ha deciso di non correre nel 1973. Ha tirato avanti con un budget limitato per varie stagioni e, anche se l'anno scorso la Chevron gli prestò una vettura, le cose non andarono bene ugualmente. Skeaping sta partendo per l'America, ove cercherà di guadagnare denaro sufficiente per riprendere a gareggiare nel 1974.

In mezzo al pessimismo sulle scarse presenze alle corse inglesi, una voce ottimistica da parte della John Player, che patrocinerà il G.P. di Silverstone. «Prevediamo un pubblico di 75.000 persone e saremo delusi se non ci sarà. Abbiamo grandi idee, per il lavoro promozionale».

